

Armi, tecnologia, mercato, le novità dell'armamento

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **73 [i.e. 74] (2002)**

Heft 6

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Armi, tecnologia, mercato, le novità dell'armamento

FAUSTO DE MARCHI

USA

Preventivo 2003 per la difesa

È stato reso noto negli Stati Uniti il budget della difesa per il 2003. Esso prevede una spesa complessiva di 355 Mia \$, con un aumento del 10% (cioè di circa 35 Mia \$) rispetto al 2002. Si fa tuttavia presente che nel 10% è compreso un aumento salariale del 4.1% per i dipendenti delle Forze armate, che sono 1.5 milioni. Si tratta della crescita più importante dal 1982, quando il Presidente R. Reagan, in piena guerra fredda, volle rilanciare la corsa agli armamenti. Sono attesi forti aumenti della spesa militare anche nei prossimi anni: alcuni prevedono che essa raggiungerà i 470 Mia \$ entro il 2006. A titolo di paragone si fa notare che l'aumento di 35 Mia \$ nel 2003 corrisponde pressapoco al budget complessivo annuale per la difesa in Francia ed è 6 volte superiore a quelle della Russia che si trova al secondo posto nella classifica mondiale per le spese militari.

Spagna

Perdita di un EUROFIGHTER biposto

A causa dello spegnimento di ambedue i motori è precipitato il 21 novembre 2002 nei pressi di Madrid un prototipo dell'EUROFIGHTER biposto, denominato DA-6 (Development Aircraft No 6). I due piloti delle Forze aeree spagnole si sono salvati grazie ai seggiolini eiettabili.

Era decollato 15 minuti prima dall'aeroporto di Getafe e volava a un'altezza di circa 15'000 metri quando si è prodotto l'avaria ai motori: il velivolo ha perso velocemente quota. Tutti i tentativi di riattivarli sono risultati vani costringendo così i due piloti a lanciarsi con i seggiolini. La causa della "panne" ai motori è (ancora) sconosciuta.

Il primo volo di questo prototipo fu effettuato il 31 agosto 1996. Furono eseguiti complessivamente 362 voli di prova con diverse finalità: verificare le prestazioni di volo del biposto, l'impiego delle armi e l'ergonomia del display.

L'avaria pone seri problemi tecnici alle 4 ditte europee costruttrici del motore a reazione EJ200 e cioè la Rolls-Royce (GB), la MTU Aero Engines (G), la FiatAvio (I) e la spagnola ITP. Inoltre l'incidente è avvenuto in un momento oltremodo delicato per quanto riguarda la definizione del numero di velivoli che i 4 paesi europei nei quali viene sviluppato l'EUROFIGHTER (Inghilterra, Germania, Italia, Spagna) vorranno

acquistare e per il mercato in altri paesi interessati quali l'Austria, Norvegia, Grecia, Singapore e Arabia Saudita. È probabile che questi paesi attenderanno ora i risultati definitivi dell'inchiesta sull'incidente di Madrid prima di passare delle ordinazioni.

Francia / Italia

Tiro di qualificazione SAMP / T



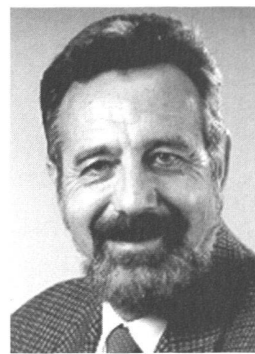
Il gruppo industriale franco-italiano Eurosam ha annunciato d'aver eseguito con successo il 21 ottobre u.s. al poligono di tiro Salto di Quirra in Sardegna il primo tiro di qualificazione con il sistema completo SAMP/T. Con questo tiro si è voluto simulare l'intercettazione di un aereo da combattimento a 16 km di distanza e a 3000 m di quota.

La sigla SAMP/T sta per indicare un sistema (terrestre) di contraerea di media portata, per la precisione *Sol-Air Moyenne Portée/Terrestre* (esiste pure la versione "N" per la marina). Una unità del sistema è composto essenzialmente da una centrale di controllo di tiro con un radar phased-array multifunzionale ARABEL (per la ricerca dei bersagli, l'inseguimento degli stessi e la guida dei missili), un veicolo con un generatore d'energia elettrica per alimentare la centrale e da più lanciatori di missili (solitamente 6 per unità). Ogni lanciatore è dotato di 8 missili ASTER-30 a due stadi (Booster e propulsore di crociera): il decollo del missile avviene verticalmente con grande valori d'accelerazione (circa 50 g). La guida del missile è in gran parte semi-attiva (correzioni di volo trasmessi dal radar di terra) e attiva nella fase terminale (correzioni di volo calcolati dal radar imbarcato). Il sistema SAMP/T può colpire un velivolo da combattimento a 100 km e un bersaglio di piccole dimensioni (p. es. una drone) a 25 km di distanza; possiede pure, in condizioni favorevoli, la capacità d'intercettare missili balistici di corta gittata.

Austria

Nuovo equipaggiamento personale da combattimento

Dalla primavera del 2001 circa 500 militi austriaci di diverse unità e i contingenti di soldati all'estero nell'ambito di operazioni internazionali quali la KFOR e la ISAF stanno provando sul terreno un nuovo equipaggiamento personale per il combattimento. Rispet-



L'ingegnere
Fausto de Marchi.

to all'equipaggiamento odierno, che non corrisponde più agli standard internazionali, si desidera da una parte migliorare la mobilità del milite e dall'altra la sua protezione in generale. L'utilizzo di moderni materiali tessili permette una migliore protezione dal freddo e dalla umidità e nel contempo garantisce un più elevato trasporto della traspirazione verso l'esterno. Sul giubbotto sono fissate diverse tasche le quali si possono spostare sul sacco da montagna o essere affiancate al cinturone acconsentendo quindi al milite di distribuire il carico a piacimento oppure secondo le esigenze dell'impiego sul terreno. Per la protezione contro schegge (oltre al casco e al giubbotto) sono previsti occhiali speciali muniti pure di filtri di protezione contro i pericoli dei raggi laser.

Con le prove sul terreno si desidera prima di tutto sperimentare il nuovo materiale e, in caso di necessità, apportare le modifiche e le migliorie necessarie. Dopo una decisione in merito si pensa di dotare la truppa con il nuovo equipaggiamento già a partire dal 2003.

Fonte: ASMZ, Nr. 11

Francia

Presentato il modello del VBCI



Era stato annunciato da tempo: ora il modello del nuovo carro blindato granatieri VBCI per l'esercito francese è stato presentato al grande pubblico in occasione

della mostra Eurosatory 2002 dalla ditta francese Satory MV (Military Vehicle).

Si tratta di un blindato su ruote 8x8, dal peso di 26 to, munito di un cannoncino calibro 25 mm, che può trasportare 9 soldati completamente equipaggiati e due uomini d'equipaggio. È atteso per la metà del 2003 il primo prototipo del VBCI.

Ricordiamo che la ditta Satory MV riunisce due altre industrie francesi del ramo: la Giat Industrie e la Renault V.I. La Giat Industrie è responsabile per l'integrazione di tutti i sistemi del blindato, per le funzioni di ricognizione e di condotta e produrrà la torretta con il cannoncino. La Renault costruirà tutto il veicolo e il motore.

Con un primo contratto firmato nel 2000 si è stipulato la consegna entro il 2004 di una prima serie di 65 veicoli. Il fabbisogno dichiarato dell'esercito francese è di 700 blindati, di cui 550 per la fanteria e 150 veicoli per la condotta e per il combattimento.

Fonte: ASMZ, Nr. 11/2002

Svezia

Consegna del 1. carro di recupero Bgbv 120

Con una breve cerimonia presso la ditta costruttrice a Kiel, la tedesca Rheinmetall Landsysteme GmbH (RLS), è stato consegnato alla Svezia il primo dei 14 carri di recupero Bgbv 120 (su telaio Leopard-2).



Essi daranno il loro sostegno alle formazioni blindate svedesi dotate di carri armati Leopard-2S. Lo sviluppo del Bgbv 120 si è basato sul carro di recupero "Büffel" prodotto negli anni 1992-94 per gli eserciti tedeschi e olandesi ma adattandolo alle esigenze operative svedesi. Rispetto alla versione "Büffel" il Bgbv 120 mostra alcuni importanti miglioramenti anche sul piano tattico: una migliore protezione dagli effetti balistici, una immagine infrarossa ridotta, un sistema di condotta e di navigazione, una telecamera protetta sul retro del veicolo, razzi fumogeni ecc. Pure la funzione di traino del Bgbv 120 è stata potenziata.

Anche la Spagna e la Svizzera hanno ordinato i carri di recupero Bgbv 120: con il programma d'armamento del 2001 abbiamo ordinato 25 esemplari che saranno consegnati alla truppa nel 2004.

Fonte: ASMZ, Nr. 11/2002

Gran Bretagna

Javelin versus Spike



Il Ministero della Difesa inglese sta valutando un nuovo missile anticarro, la cui scelta potrebbe avere vaste conseguenze sul mercato internazionale e in particolare sui futuri acquisti in altri paesi europei.

Due i prodotti in competizione tra loro: l'americano "Javelin" (a sinistra) e l'israeliano "Spike" (a destra).

Il "Javelin" è un missile del tipo "Fire & Forget", lanciato dalla spalla del milite (ricorda il missile antiaereo Stinger), in servizio nella U.S. Army dal 1996. È prodotto da una joint venture tutta statunitense formata dalla Raytheon Co. e dalla Lockheed Martin Corporation.



Lo "Spike" (nella versione MR=Medium Range ovvero di 2'500 m, conosciuta anche con il nome di Gill) poggia su un supporto da cui viene lanciato. È prodotto dalla ditta israeliana Rafael Armament Development Authority Ltd., la quale si avvale della collaborazione di un team europeo facente parte al gruppo MBDA. Lo "Spike" è in servizio nell'esercito di Israele e di Singapore: i governi di

Finnlandia e Olanda hanno già passato ultimamente ordinazioni dello "Spike" alla Rafael.

Se la decisione da parte del Ministero della Difesa inglese sarà presa entro il 2002 la consegna alla truppa dell'arma prescelta potrà avvenire entro il 2005.

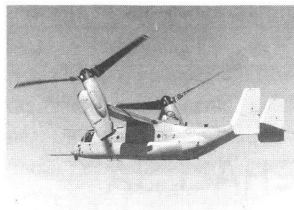
Fonte: National Defense, agosto 2002

Stati Uniti

Nuove prove di volo per il V-22 "Osprey"

Dopo un periodo di oltre 17 mesi costretto a rimanere a terra, il V-22 "Osprey" ha ripreso a volare nell'ambito di nuove prove e misurazioni in volo. Ricorderemo che a questo velivolo fu vietato di decollare dopo tre gravissimi incidenti, uno dei quali, nell'aprile del 2000, causò la morte di 19 marines dopo essersi schiantato in fase di atterraggio.

Il V-22 è una originale combinazione tra l'elicottero e il velivolo da trasporto. Due turboeliche a tre pale di 11.5 m di diametro, azionate da un motore di 6'150 cavalli ciascuno, sono posizionate alle estremità delle ali e possono essere disposte orizzontalmente oppure ruotare verso l'alto fino a 90° assumendo così un assetto VTOL (=Vertical Take-Off and Landing), quindi per un decollo o un atterraggio verticale. Sviluppato per la US Marine Corps il V-22 è un mezzo per il trasporto di unità speciali o truppa d'assalto di terra o anfibia (per esempio 24 marines), per il trasporto di materiale (carico di 4'500 kg) oppure per missioni di salvataggio. Ha una velocità di crociera di 240 kts e un raggio operativo tipico attorno ai 300 km, che tuttavia può essere aumentato notevolmente se rifornito in volo. Grazie alle caratteristiche lo "Osprey" può ovviamente decollare e posarsi in spazi ridotti, come ad esempio su navi da guerra. A secondo del modo di decollo il suo peso massimo (e quindi anche il suo carico utile) variano notevolmente: il peso massimo per un decollo normale su pista è di 27.5 to, per un decollo verticale è di 6 to in meno. Durante la forzata collocazione a terra i tre costruttori principali del V-22 (Boeing Defense and Space Group, Bell Helicopter Textron e Allison Engine Co)



re a terra, il V-22 "Osprey" ha ripreso a volare nell'ambito di nuove prove e misurazioni in volo. Ricorderemo che a questo velivolo fu vietato di decollare dopo tre gravissimi incidenti, uno dei quali, nell'aprile del 2000, causò la morte di 19 marines dopo essersi schiantato in fase di atterraggio.

Il V-22 è una originale combinazione tra l'elicottero e il velivolo da trasporto. Due turboeliche a tre pale di 11.5 m di diametro, azionate da un motore di 6'150 cavalli ciascuno, sono posizionate alle estremità delle ali e possono essere disposte orizzontalmente oppure ruotare verso l'alto fino a 90° assumendo così un assetto VTOL (=Vertical Take-Off and Landing), quindi per un decollo o un atterraggio verticale. Sviluppato per la US Marine Corps il V-22 è un mezzo per il trasporto di unità speciali o truppa d'assalto di terra o anfibia (per esempio 24 marines), per il trasporto di materiale (carico di 4'500 kg) oppure per missioni di salvataggio. Ha una velocità di crociera di 240 kts e un raggio operativo tipico attorno ai 300 km, che tuttavia può essere aumentato notevolmente se rifornito in volo. Grazie alle caratteristiche lo "Osprey" può ovviamente decollare e posarsi in spazi ridotti, come ad esempio su navi da guerra. A secondo del modo di decollo il suo peso massimo (e quindi anche il suo carico utile) variano notevolmente: il peso massimo per un decollo normale su pista è di 27.5 to, per un decollo verticale è di 6 to in meno. Durante la forzata collocazione a terra i tre costruttori principali del V-22 (Boeing Defense and Space Group, Bell Helicopter Textron e Allison Engine Co)

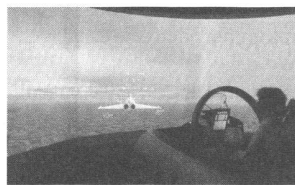
hanno eseguito diverse migliaia di piccole e grandi modifiche al velivolo, soprattutto ai sistemi idraulici e di controllo dell'assetto in volo, ma anche ai materiali della fusoliera, alle antenne di bordo ecc. Ora 7 prototipi di V-22 modificati dovranno dimostrare nei prossimi mesi che i problemi del passato sono stati definitivamente risolti. La posta in palio è molto alta: incidenti come quelli del 2000 porterebbero inesorabilmente alla cancellazione pure e semplice dell'intero progetto.

Il fabbisogno annunciato dalla US Marine Corps è di 348 V-22 (si vogliono così sostituire i due vecchi elicotteri da trasporto CH-46 e CH-53), il fabbisogno della US Air Force è di 50 e quella della US Navy di altri 48 "Oprey" in versioni leggermente modificate rispetto a quella della USMC.

Fonte: EAS, novembre 2002

Germania

Simulatore Eurofighter



A Manching (Germania) è stato consegnato recentemente dalla ditta EADS (Geschäftsbereich Militärflugzeuge) alle Forze Aeree della Bundeswehr il primo simulatore dell'Eurofighter "Typhoon" per l'istruzione dei piloti.

Il simulatore rimarrà a Manching fino in autunno del 2003 per addestrare al combattimento aereo i futuri istruttori di volo. Sarà poi trasferito a Laage presso Rostock dove si svolgerà l'istruzione di tutti i piloti della squadriglia 73 "Steinhoff". La Germania è la prima delle 4 nazioni europee che producono il "Typhoon" ad aver messo in servizio il proprio simulatore.

Dotato delle più moderne tecnologie di visualizzazione il simulatore permette di istruire i piloti al combattimento aereo multiplo, generando scenari realistici anche molto complessi con diversi (fino a 10) aeromobili amici o nemici, compresi elicotteri da combattimento e velivoli di rifornimento. È prevista in una seconda fase l'estensione dello stesso in un completo simulatore di missione (Full Mission Simulator).

Dotato delle più moderne tecnologie di visualizzazione il simulatore permette di istruire i piloti al combattimento aereo multiplo, generando scenari realistici anche molto complessi con diversi (fino a 10) aeromobili amici o nemici, compresi elicotteri da combattimento e velivoli di rifornimento. È prevista in una seconda fase l'estensione dello stesso in un completo simulatore di missione (Full Mission Simulator).