



F-5 turchi a Istrana

dell'aereo commerciale Model 767 all'avionica dell'E-3 " Sentry". Come è noto, l'interesse del Giappone si è trasformato in intenzione per l'acquisto di quattro esemplari. □

I primi EFA saranno biposto

Com'è logico, onde facilitare la preparazione dei piloti istruttori, i primi "Eurofighter" 2000 saranno quasi tutti biposto. L'Eurofighter Jagdflugzeug, infatti, conta di realizzare una Serie 1 costituita da 26 EF-2000B biposto e quattro EF-2000A monoposto, mentre la British Aerospace, per accelerare i tempi e diminuire i costi, propone di realizzare 30 biposto, in modo da allestire le infrastrutture di produzione per un solo tipo, da realizzarsi nello stabilimento di Warton, con montaggio finale nel paese acquirente. Sempre secondo le previsioni del costruttore inglese, i primi caccia biposto saranno disponibili nel 2000. □

MB.339 per la RAAF?

L'addestratore Aermacchi MB.339, nelle configurazioni B (come il "T-Bird" II) o C, è uno dei candidati favoriti alla successione del principale aereo da addestramento della Royal Australian Air Force,



Una formazione mista composta da un F-104S/ASA del 22° Gruppo CI ed un F-5B turco del 152° Filo.

Nel quadro dei pre-programmi "Squadron Exchange" annuali in ambito NATO, Istrana ha ospitato sei F-5 delle Forze Aeree turche.

Lo scambio ha coinvolto il 22° Gruppo del 51° Stormo ed il 152° Filo (Squadron) della 5ª Ana Jet Üs (base principale jet) di Merzifon, circa 300 km nord-est di Ankara.

Visto lo stato di allerta dei nostri Gruppi intercettori, il 22° ha portato in Turchia solo tre velivoli con un trasferimento che ha previsto scali tecnici a Gioia del Colle e a Bandirma. I turchi, invece, sono arrivati con ben sei macchine (tre F-5A e tre F-5B) e nove piloti. I primi giorni sono stati impiegati dai turchi in voli, principalmente a bassa quota,

nel nord-Italia, sia scortati dagli F-104S/ASA dei colleghi del 22° che da soli. I piloti della mezzaluna, inizialmente, si sono trovati in leggera difficoltà perché non avevamo alla categoria di limitazioni e agli innumerevoli passaggi da un ente di controllo all'altro con i relativi cambi di frequenze, del nostro spazio aereo.

La seconda parte della

permanenza in Italia è stata invece dedicata a visite di città come Roma, Firenze, Venezia, Treviso, Vicenza.

Dalle poche battute che siamo riusciti a scambiare con i piloti turchi abbiamo appreso che risultano in linea ancora parecchi F-5, compresi molti ex olandesi, nor-

vegese, spagnoli. Sebbene anziani, sono soddisfatti del loro ruolo, tuttora validi nel loro ruolo e particolarmente apprezzabili per manovrabilità. A questo proposito, piloti del 22° Gruppo non hanno avuto difficoltà ad ammettere di essere stati "beccati" durante un "dogfight" nei cieli a nord di Aviano.

Spesso rischierati su basi vicine ai confini orientali della Turchia, specie in periodi di tensione, gli equipaggi del 152° Filo contano co-

munque di ricevere nuovi velivoli entro due-tre anni. Se non saranno F-16 si tratterà sicuramente di A-10, i primi dei quali sono attesi in Turchia per il marzo 1994.

Non c'è molto altro da dire su un evento come uno "squadron exchange", se non ci si vuole addentrare in particolari goliardici relativi a divertentissimi party con relativi gavettoni e via dicendo. Ci limitiamo a ribadire che, a nostro avviso, lo "squadron exchange" è uno dei più vali-

di ed efficaci strumenti per incrementare la reciproca conoscenza ed affiatamento tra elementi, sia piloti che specialisti, appartenenti ad unità aeree NATO di Paesi differenti. È anche un modo per conoscere usi, costumi, tradizioni che aiutano a capire meglio e ad apprezzare maggiormente genti diverse, sia professionalmente che umanamente. E con i tempi che corrono non è poco.

Frank Smith e Diego Bigolin



to per rendere economicamente interessante questa soluzione. □

ASTOVL e MRF per l'Italia?

Purtroppo, per il nostro paese questo momento non è il più adatto per mettere in cantiere (o anche soltanto ipotizzare) programmi a lungo termine. Tuttavia, sia la Marina Militare che l'Alenia seguono con interesse il programma ASTOVL (US Navy, ARPA e Ministry of Defence inglese) in quanto ne dovrebbe nascere il futuro aereo da combattimento ad atterraggio verticale per le forze navali alleate. Inoltre, l'ASTOVL potrebbe dare vita ad una versione convenzionale (che si fonderà con la specifica MRF dell'USAF) e a quest'aspetto sono ulteriormente interessate sia la Royal Navy che la Marina Militare che, in un futuro più remoto, vedono un ritorno della portaerei convenzionale. L'MRF,

invece, non interessa l'Aeronautica Militare che almeno fino al 2030-2040 si baserà sull'"Eurofighter" 2000. □

Ustica ancora senza certezze

L'estate ha visto ulteriore lavoro da parte dei periti di parte e del giudice che indaga sull'incidente del DC-9 Itavia, ma le certezze sono ancora molto poche. Il comitato dei familiari delle vittime ha presentato una perizia dell'ing. Sewell (uno dei "padri" del missile AIM-9) nella quale si sostiene che il bireattore sia stato colpito da due missili aria-aria a guida radar semiativa, lanciati intenzionalmente (ma probabilmente senza che la reale identità del bersaglio fosse nota); l'ipotesi della bomba a bordo (nella "toilette") viene ancora sostenuta ma perde terreno. Sul fronte del MIG-23 libico caduto in Calabria, sembrano cadere i dubbi circa il raggio d'azione,

più che sufficiente a compiere il tragitto Tripoli-Italia o Bengasi-Italia. □

Un'arma per le Horizon

La Marina Militare è impegnata, con la Royal Navy e la Marine Nationale, nello sviluppo comune della fregata progetto Horizon (Common New Generation Frigate). Questa classe di unità, che dovrà entrare in servizio nei primi anni Duemila, dovrà essere dotata di sistemi d'arma completamente nuovi e, in questo senso, la Royal Navy ha già avviato uno studio, lo Staff Target (Sea) 7021 SSGW (Surface-to-Surface Guided Weapon). La specifica di massima prevede un missile da "crociera" con capacità antinave e controcora, gittata di 150-200 km e possibilità di infliggere danni gravi ad unità navali di 1.000-4.000 t. In pratica l'SSGW dovrà essere un successore di "Otomat" e "Harpoon". □

L'"Aster" è anche PAAMS

Lo si potrebbe chiamare "il programma dalle 1.000 sigle" ed ora se ne aggiunge un'altra: PAAMS (Principal Anti-Air Missile System). Ci riferiamo all'Eurosam "Aster", il missile superficie-aria il cui sviluppo viene portato avanti con Aérospatiale, Alenia e Thomson-CSF quali contraenti primari e British Aerospace e GEC-Marconi quali "partner". La nuova sigla, adottata ufficialmente il 9 luglio, si riferisce alla fusione delle configurazioni SAMP/N (Surface-to-Air Missile Platform/Naval) e LAMS (Local Area Missile System), basati sull'"Aster" 30 e con portata variabile tra 10 e 40 km secondo le caratteristiche del bersaglio. □

Alitalia e TACA

L'Alitalia ed il "sindacato" TACA, un consorzio costituito tra sei compagnie di bandiera

L'Agusta nel 1992

Come è stato già scritto su queste colonne, l'Agusta sta attraversando un momento particolare della sua storia: pur essendo il quinto produttore di elicotteri del mondo (è preceduta solo da Sikorsky, Mil, Eurocopter ed MDHC), risente del fallimento della sua "holding company" EFIM, dell'incertezza gestionale conseguente ai "terremoti" che hanno colpito i suoi vertici e a difficoltà di cassa. Nonostante ciò le sue linee di montaggio rimangono attive, soprattutto per i tipi AB-412, A.109, A.129, CH-47C Plus, HH-3F ed AMD-530.

Questa situazione ha determinato, nel bilancio 1992, un fatturato di 937 miliardi di lire e perdite per 858 miliardi. Se si fosse trattato di una società autonoma questi dati

sarebbero stati sufficienti ad iniziare una procedura di amministrazione controllata, ma la situazione dell'elicotterista italiano è, come abbiamo detto, particolare, in quanto è stato preso in affitto dalla Finmeccanica (e dal 4 agosto 1993 ne è entrato a far parte a pieno titolo). L'occupazione è, ovviamente, calata, di circa 1.500 persone, ma il portafoglio degli ordini ottenuti nel 1992 è stato interessante, pari ad un valore di 2.000 miliardi, il che porta il totale delle commesse a 4.700 miliardi. E proprio qui sta la contraddizione e la forza dell'Agusta che, nonostante la forte stagnazione del mercato elicotteristico mondiale ed il costo del lavoro elevato, continua ad ottenere ordinativi. Spe-

culare è la situazione della SIAI-Marchetti che ha in corso consistenti commesse per l'SF-260 e l'S.211.

È importante, quindi, che queste attività non vengano danneggiate (soprattutto nell'immagine internazionale) dal crollo dell'EFIM e che almeno lo Stato onori i suoi debiti per non contribuire alle difficoltà di cassa. Inoltre, dato l'attuale atteggiamento del Parlamento, che ritiene che le attività di importanza strategica (come, appunto quelle aerospaziali e della difesa) non debbano essere privatizzate, è importante che alle industrie ex-EFIM siano evitate, per quanto possibile, "purghe" e trasferimenti selvaggi di personale, cosa che in casi come questi spesso si verifica.

l'MB.326H. Il Capo di SM della RAAF, Air Marshal Barry Gratton, si è interessato particolarmente all'"Alpha Jet" NG, all'MB.339 e al CASA C.101. Il requisito è per 35 aeroplani e vi sono fondate speranze, data l'accoglienza generalmente buona che l'MB.339 ha già avuto nelle regioni del Pacifico (12 aerei per la Malaysia e 18 per la Nuova Zelanda). □

I primi AV-8B+

A conferma di quanto scritto sul numero di luglio, a pag. 13, fonti americane ribadiscono che i primi tre caccia-bombardieri ad atterraggio verticale McDonnell-Douglas AV-8B+ "Harrier" II Plus saranno consegnati alla Marina Militare italiana entro il 1993. Il programma di far montare i successivi esemplari in un apposito "hangar" a Taranto-Grottaglie è in corso di riesame, in quanto il numero complessivo degli aerei coinvolti potrebbe essere troppo ridot-