

Potrebbe nascere entro due anni con costi di sviluppo «inferiori ai 100 milioni di dollari» l'High Efficiency Trainer (Addestratore ad Alta Efficienza, HET) destinato a rivoluzionare la formazione dei piloti militari italiani. La lettera d'intento per lo sviluppo della macchina - battezzata M-345 ed ennesima evoluzione della formula "costo del turboelica, prestazioni da jet" inaugurata con il SIAI S.211 - è stata firmata oggi al salone di Parigi dal gen. Claudio De Bertolis, direttore nazionale degli armamenti, e da Giuseppe Giordo, a.d. di Alenia Aermacchi, alla presenza del sottosegretario di stato alla Difesa Roberta Pinotti.

Al momento non c'è alcun ordine, ma pochi concetti chiari. Il primo, affermato con chiarezza da De Bertolis, è la preferenza qualitativa per il jet sul turboelica. Il secondo, gli ha fatto eco Giordo, è la necessità di ridurre i costi sul ciclo di vita. Il terzo, ancora di Giordo, è la necessità dell'industria di seguire le esigenze della clientela militare.

L'addestratore desiderato dall'Aeronautica Militare servirebbe a ridurre a due sole le linee di volo, entrambe ubicate a Lecce. La fase di selezione e attitudine al volo si svolgerebbe infatti su una non meglio identificata macchina «del costo di acquisto di 100-150.000 euro» e costi operativi «da aero club», ha detto Giordo, per passare quindi all'M-345 per l'attività comune a tutti i piloti di ala fissa. Lo studio congiunto varato ufficialmente oggi assegna dunque un ruolo centrale al futuro M-345, destinato ad occupare una fascia molto vasta che - parlando in termini delle macchine già in linea - comprende buona parte dell'attività svolta dall'attuale SF.260EA, tutta quella dell'MB.339A e forse persino qualcosa dell'MB.339CD. A questo punto, e solo allora, i piloti destinati alle linee da combattimento passerebbero quindi al già ordinato M-346.

Il ripensamento è, come si vede, radicale. D'altra parte anche altre forze aeree - a partire dall'Armée de l'Air francese - stanno rivedendo radicalmente i modelli addestrativi nel tentativo di fare economie anche in questo delicatissimo settore. Di qui l'importanza di identificare bene il sillabo e le macchine chiamate ad applicarlo.

Il futuro aereo "ad alta efficienza" differirà dai suoi predecessori S.211 e M.311 per l'adozione di un nuovo motore da circa 1.600 kg di spinta (già identificato, ma non indicato), per l'allargamento della cabina di pilotaggio, per l'Head Up Display (sistema di presentazione dati a testa alta, HUD) nell'abitacolo anteriore con ripetitore in quello posteriore e per il ricorso generalizzato a sistemi commerciali. La prospettiva di mercato, ha detto Giordo, è di «oltre 200 unità». La stima comprende sia la dotazione per l'Aeronautica Militare - peraltro non quantificata - sia alcuni clienti internazionali che avrebbero già espresso il proprio interesse.

.