

# I PRIMI 40 ANNI DEL TORNADO

Stefano Cosci  
foto Panavia



**I**l 17 settembre scorso, a Manching, il consorzio Panavia ha festeggiato i 40 anni dal primo volo del Tornado, avvenuto su questo stesso aeroporto il 14 agosto 1974. Un anniversario per il quale a Manching sono convenuti oltre 800 tra rappresentanti dell'industria, dei governi e delle forze aeree che, a vario titolo, in questi "primi" quarant'anni hanno avuto a che fare con il Tornado. Un programma la cui storia è innanzitutto quella dei più importanti programmi di collaborazione multinazionale nel campo dei velivoli militari. Questo, almeno, sul piano politico e industriale. Poi c'è l'aspetto operativo: oltre 3 milioni di ore di volo

totalizzate fino a oggi partecipando a missioni reali in Iraq (1990-91, 1998, 2003, 2014), Bosnia Erzegovina (1993-95), Kosovo (1999), Afghanistan (2007-14) e Libia (2011). Gli esemplari costruiti sono stati circa un migliaio, 977 per la precisione, prodotti per le aeronautiche di Germania, Regno Unito, Italia e Arabia Saudita. È stata, tra l'altro, proprio la Royal Saudi Air Force a ricevere, nel marzo 1998, l'ultimo Tornado consegnato. Il managing director di Panavia, Welf-Werner Degel, padrone di casa della cerimonia di Manching, ha ricordato: «Quando ho iniziato a preparare questo evento ho avuto molti contatti con i primi componenti del "Tornado

team" [...]. A molti di loro ho chiesto quali fossero i fattori chiave nello sviluppo e nella sperimentazione iniziale del Tornado. Tutti hanno risposto il fattore umano, il vero e assoluto desiderio di avere successo».

«Ho lavorato a lungo con questo velivolo», ha detto, invece, Graham Farnell, Air Vice-Marshal e general manager della NETMA – alquanto sorprendente, che ha sostituito un gran numero di piattaforme e che è stato strumentale per creare un'intesa tra le nazioni senza la quale non saremmo qui oggi». Da Farnell, poi, parole di apprezzamento per la collaborazione che questo programma ha riscosso a livello in-



Nelle pagg. di apertura, in alto, il Tornado tedesco verniciato come lo storico P.01 del primo volo del 14 agosto 1974; in basso, a sinistra, lo stesso velivolo in formazione con un GR4 della RAF e un ECR italiano. In questa foto, ancora il Tornado con la livrea commemorativa per il 40° del primo volo. Nella pag. a fianco, in senso orario, la consegna di oggetti ricordo agli equipaggi Tornado intervenuti all'evento di Manching; il palco con gli ospiti che hanno parlato delle proprie esperienze con il velivolo; la stretta di mano tra il test pilot Nils Meister, ai comandi del P.01 per il suo primo volo, e il gen. lsp. capo Comunico Esposito; ufficiali dell'aeronautica tedesca.



industriale. «I due consorzi, Panavia che ha costruito il velivolo e Turbo Union che ha realizzato il motore (l'RB.199, ndr), hanno lavorato insieme per creare una piattaforma impressionante che così tanti hanno avuto il piacere di impiegare e che tanto successo ha avuto nel mondo».

A spiegare il motivo di questo successo ha contribuito la presentazione di un video sullo sviluppo e l'evoluzione del Tornado, con le testimonianze, tra gli altri, del Group Captain Harvey Smyth della base RAF Marham: «La cellula – ha detto – ha 40 anni, ma le effettive capacità del velivolo hanno continuato a evolvere quasi ogni anno». Perché il Tornado fu «sviluppato durante la Guerra Fredda per uno scenario da Guerra Fredda», quindi per quella che veniva definita «low level, all weather high speed penetration into enemy territory». Era stato concepito come Multi-Role Combat Aircraft (da cui l'iniziale denominazione di MRCA) in grado di ricomprendere in un'unica macchina tutte le capacità operative espresse alla

metà degli anni Settanta dalle flotte delle forze aeree alleate. A Manching hanno parlato della loro esperienza con il Tornado alcuni alti ufficiali delle aeronautiche dei Paesi partner del programma. Tra questi l'Air Marshall Greg Bagwell: «Non dimenticherò mai – ha detto – la prima missione notturna, quando inserimmo il terrain following radar. Potevi essere a 1.500 ft sulle montagne della Scozia o del Galles e, ingaggiato il sistema, il velivolo avrebbe picchiato, senza che tu tenessi le mani sullo stick, per stabilizzarsi a 300 ft, a 500 mph per volare proprio in mezzo alle valli». Per il gen. s.a. Maurizio Lodovisi, comandante la Squadra Aerea, pilota di Tornado dell'Aeronautica Militare, è stato, invece, «l'inizio di una nuova era. Il velivolo era meraviglioso sia dentro che al di fuori del suo inviluppo. È un aeroplano magico».

Ma oltre che della storia, a Manching si è parlato anche del futuro di quello che, a oggi, rimane uno dei velivoli da combattimento più potenti e versatili al mondo. «Il Tornado – ha ricordato in

proposito il Generalleutnant Peter Schelzig, vice ispettore generale della Bundeswehr – è il velivolo più maturo e combat ready nell'inventario della Luftwaffe. Contiamo di schierarne 85, tutti con gli ultimi aggiornamenti. Per questo aeroplano vedo un potenziale d'impiego di oltre dieci anni e la Luftwaffe e la Bundeswehr stanno esplorando la possibilità di utilizzarlo anche oltre».

Guardando a questi "primi" 40 anni c'è, infine, un aspetto cruciale del programma Tornado: aver alimentato una cultura comune tra le forze aeree e le industrie dei Paesi partner. Per dirla con le parole del gen. isp. capo Domenico Esposito, direttore di ARMAEREO (Direzione Armamenti Aeronautici), «per la prima volta ho capito cosa volesse dire team working».

Una caratteristica che ha contribuito a fare del velivolo Tornado il riferimento per tutte le collaborazioni aerospaziali in campo militare, anche quelle future. □

© Riproduzione riservata