



## INTERVISTA

### Parla il pilota dell'AL-1

a cura di Serafino Durante e Luca Ricci

*Rivista Aeronautica ha sentito in esclusiva **Bill "Gigs" Gigliotti**, pilota collaudatore di F-35 per Lockheed Martin Aeronautics Company, che ha effettuato i primi test in volo con l'AL-1 sui cieli di Cameri a partire dallo scorso 7 settembre. Proveniente dall'US Navy, Bill è coinvolto in tutti gli aspetti relativi alla progettazione, ai test di volo e alle operazioni di produzione per l'F-35, ed è attualmente il capo pilota collaudatore del sito di Fort Worth e "lead test pilot" di produzione. Ha al suo attivo oltre 6.000 ore di volo su più di 25 diversi aeromobili e 400 appontaggi su portaerei.*

**Bill, lei ha effettuato il primo volo dell'F-35 al di fuori degli Stati Uniti. Cosa ha significato per lei questa esperienza?**

È il coronamento del duro lavoro di tutti i soggetti coinvolti in questo progetto. Facendo parte del programma JSF sin dal 2003, è per me meraviglioso constatare fino a che punto siamo arrivati oggi, e che la tecnologia disponibile ha risposto egregiamente alle aspettative. Essere seduti nel cockpit e vedere come, alla fine, tutti gli elementi si combinano per fornire al pilota questa magnifica raffigurazione dell'area di operazioni che lo circonda è un'esperienza forte, diversa da qualsiasi altra che io abbia mai sperimentato in un velivolo da caccia. Tutto questo, unito al fatto che l'aeroplano vola magnificamente bene, fa sì che pilotarlo e adoperarlo è un sogno.

**Quali differenze si percepiscono nel volare un velivolo di quinta generazione rispetto a uno di quarta generazione? L'F-35 è davvero un caccia con un enorme potenziale?**

Nel pilotare un velivolo di generazione precedente si doveva imparare a compensare gli evidenti limiti e regolarsi di conseguenza su come impiegare tali aeromobili. Stiamo parlando di velivoli che si stanno avvicinando alla fine della propria capacità di adeguamento alle nuove tecnologie e a un ambiente con minacce sempre crescenti. In poche parole, stanno rapidamente diventando tatticamente e strategicamente inefficaci. Per quanto riguarda il potenziale dell'F-35, stiamo appena cominciando a scalfirne la superficie. Oggi ha capacità superiori ai velivoli di

vecchia generazione con un margine sostanziale e, considerando che l'F-35 è stato progettato in modo da consentire una significativa crescita futura, ha il potenziale per essere sempre migliorato e stare sempre passi avanti rispetto alla minaccia.

**Come è strutturato il programma di test di volo dell'F-35 e quali sono i progressi compiuti in questa fase di volo presso la base aerea di Cameri?**

Il primo volo dell'AL-1 a Cameri rappresenta, in realtà, solo l'inizio delle operazioni di volo. Nei prossimi anni si vedranno sempre più nuovi aeromobili uscire dalla linea di produzione a Cameri; in aggiunta, essendo Cameri un sito per le operazioni di Manutenzione, Riparazione, Revisione e Aggiornamento (MRO&U) a livello europeo, sarà a tutti gli effetti un hub per l'attività degli F-35 nel Vecchio Continente. **Quali sono i risultati dei test di volo che sono stati effettuati? Avranno un impatto sulla progettazione dell'F-35?**

Continuiamo a espandere i diagrammi d'involuppo di volo in modo da poter consegnare l'aeroplano di contratto entro la fine del test di volo 3F che sta procedendo molto bene. E abbiamo un ottimo sistema per risolvere i problemi che si presentano nel corso di tale sperimentazione e attuare molto velocemente le eventuali modifiche di progetto necessarie. Ci sono sempre nuove scoperte durante i test di volo e la capacità di reagire rapidamente ed efficacemente è fondamentale per conseguire risultati di successo. □

© Riproduzione riservata





In alto, il cockpit altamente tecnologico dell'F-35 con l'ampio display completamente digitale "touchscreen" che permette il controllo completo della maggior parte delle funzioni del velivolo. Sopra, il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, gen. s.a. Pasquale Preziosa, con l'amministratore delegato di Alenia Aermacchi Filippo Bagnato e il pilota collaudatore di Lockheed Martin Bill Gigliotti, al termine del primo volo, il 7 settembre scorso, dell'F-35 AL-1 sui cieli di Cameri.

treoceano, si sposterà semplicemente da un sito all'altro all'interno dello stabilimento. Con riferimento sempre alle ali, Cameri rappresenta oggi la seconda linea di assemblaggio mondiale, attestata attualmente, a seguito del ridimensionamento del programma, passato, per quanto riguarda l'Italia, da 131 a 90 velivoli, alla produzione di 830 ali. Queste saranno montate soltanto sugli F-35 a decollo convenzionale (CTOL, Conventional Takeoff and Landing), visto che per quelli della variante STOVL (Short Takeoff and Vertical Landing) le ali arriveranno direttamente dal Texas.

E questo nonostante l'Italia, per quel che riguarda la produzione velivoli, sia abilitata a entrambe le versioni A e B.

Del resto, considerato il minore rateo produttivo relativo agli F-35 STOVL, non era conveniente impiantare due diverse linee di assemblaggio per l'ala.

Ma torniamo al velivolo, il motivo per cui siamo tornati a Cameri. L'Italia al momento ne ha ordinati otto, di cui cinque in assemblaggio e due in linea di volo. Li abbiamo visti tutti molto da vicino, riuscendo addirittura ad "accarez-





In queste pagg., momenti che hanno caratterizzato la giornata del 7 settembre scorso, durante la quale si è svolto il primo storico volo di un F-35, quello italiano, al di fuori degli Stati Uniti.

zare" l'AL-1, l'esemplare che ha compiuto il primo, storico volo al di fuori degli Stati Uniti lo scorso 7 settembre e che, entro dicembre, sarà ufficialmente consegnato all'Aeronautica Militare, evento che *Rivista Aeronautica* non mancherà di seguire.

Questo primo F-35 della Forza Armata resterà a Cameri per tutto il prossimo mese di gennaio in modo da consentire ai primi piloti italiani di svolgere le previste attività di familiarizzazione al volo. I velivoli sulla base piemontese in quel periodo potrebbero addirittura essere tre, visto che il piano delle consegne risulta persino in anticipo rispetto alle date contrattuali, fissate nel febbraio 2016 per l'AL-2 e nell'aprile 2016 per l'AL-3. In ogni caso, terminata questa attività in Italia, il primo esemplare decollerà da Cameri alla volta degli Stati Uniti, "volato" da un pilota italiano, grazie al rifornimento in volo assicurato da un tanker KC-767 del 14° Stormo, che nel frattempo ha completato la certificazione USA acquisendo l'idoneità a rifornire gli F-35 della versione A di qualsiasi Paese. A distanza di qualche settimana, presumibilmente

alla fine di febbraio, anche l'esemplare AL-2 si ricongiungerà con il suo predecessore sulla base USAF di Luke, dove sta già operando un pool di addestramento nel quale sono inseriti, come da contratto, anche i nostri piloti, al quale si aggiungeranno via via che saranno pronti anche gli altri tre velivoli italiani AL-3, AL-4 e AL-5.

Discorso diverso va fatto, invece, per il sesto F-35, AL-6, che lascerà Cameri per atterrare su una base dell'Aeronautica Militare, quasi sicuramente Amendola, sede del 32° Stormo. Alla FACO si sta lavorando per far sì che questo trasferimento possa avvenire entro la fine del prossimo anno.

Insomma, un'attività che sta procedendo a pieno regime. Anche dal punto di vista della qualità Cameri è uno degli stabilimenti più controllati in assoluto, in quanto c'è la qualità di Alenia Aermacchi, quella di Lockheed Martin e quella dell'Aeronautica Militare.

Infatti, come già ampiamente illustrato nei precedenti reportage, il CePoVA (Centro Polifunzionale Velivoli Aerotattici), ente di Forza Armata costituito appositamente per supportare





le attività FACO, è stato delegato da ARMAEREO, la Direzione degli Arma-menti Aeronautici e l'Aeronavigabilità, a effettuare i controlli di qualità governativi sulle diverse lavorazioni.

Un'attività di assoluta rilevanza che in questi due anni è notevolmente incrementata. Oggi al personale dell'A.M. operante nell'ambito della FACO è stata ulteriormente ampliata la delega di Assicurazione di Qualità Governativa, che viene svolta ora su 23 processi industriali (Important Manufacturing Process - IMP) condotti dalla ditta durante la produzione delle ali e l'assemblaggio

degli F-35. Ovviamente, l'accettazione del velivolo resta al momento prerogativa della DCMA (Defence Contract Management Agency), trattandosi, di fatto, di un contratto statunitense.

Tra i compiti del CePoVA, comunque, in vista dell'attività di MRO&U che inizierà nel 2017, resta preminente quello di razionalizzare le forze a disposizione creando una struttura più snella ed economica possibile, capace di far fare a Cameri quel salto di qualità che la renda una base di livello internazionale, pronta ad accogliere la difficile sfida dell'attività manutentiva per l'"air-

frame" dell'area europea. Questo programma, possiamo affermare, sta realizzando un altro modo di fare sistema, probabilmente espressione moderna del sistema Italia, perché vede insieme la parte governativa e la parte industriale, che hanno espresso a Cameri una forma di cooperazione che si sta estrinsecando in servizi di elevatissima fattura. Insieme, dunque, per un obiettivo comune, facendo sinergia per promuovere un prodotto "made in Italy."

Davvero un bell'esempio da seguire! □

© Riproduzione riservata