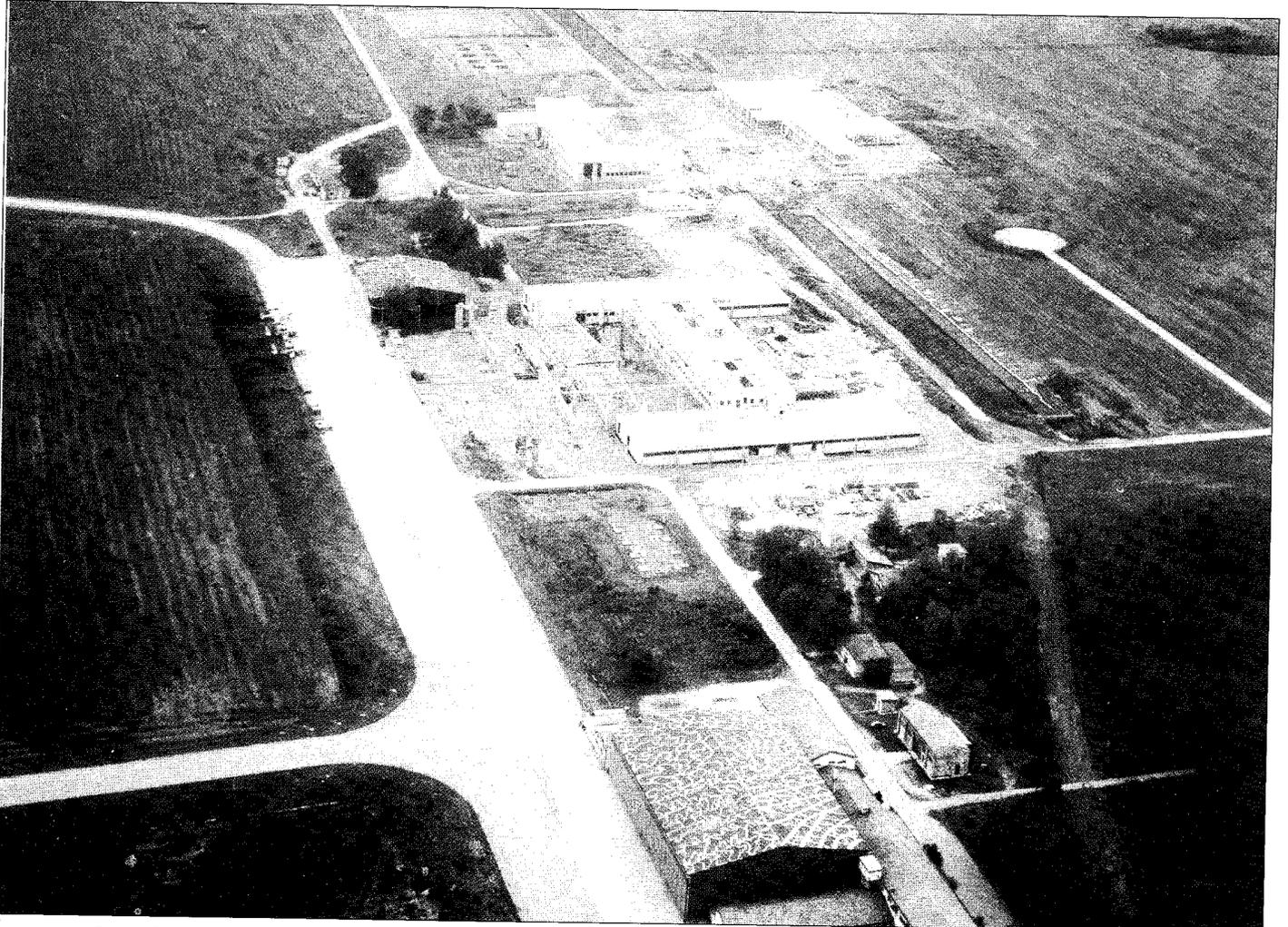




Aeroporto di Cameri: come nacque il 1° C.M.P.



del Gen. Isp. Capo (Aus.) *Garn Giovanni PERRONE COMPAGNI* - 1° Direttore



Aeroporto Cameri, anno 1982. Veduta aerea dell'erigendo hangar del 1° Centro Manutenzione Principale e delle altre strutture pertinenti.

Tra la fine del 1977 e l'inizio del 1978 lo Stato Maggiore Aeronautica identificò la necessità di creare un "polo di eccellenza" manutentiva attraverso la creazione dei Centri di Manutenzione Principale per ciascuna linea di volo. Questo nasceva da un approfondito riesame della strategia tecnico-manutentiva, introdotta con la Direttiva SMA Log 406/77 che indicava gli obiettivi nell'area tecnico-logistica. In termini odierni potremmo dire che i cardini erano "insourcing" e "integrazione verticale delle funzioni logistico-manutentive". I CMP dovevano accentrare le conoscenze e le competenze tecnico, logistiche ed addestrative necessarie a supportare le linee di volo in modo integrato. Ciascun CMP doveva innanzitutto perseguire il 3° livello tecnico (LT) di manutenzione, allora chiamato "livello ditta", per i velivoli, struttura, equipaggiamenti

e apparati di competenza; poi disporre di una Direzione Addestramento per tutto il personale manutentore della linea (1°/2° e 3° LT); quindi includere il Deposito Centrale del Sistema d'Arma (SA) e non più per classe di materiale; infine creare una Direzione Tecnica capace di gestire le problematiche tecniche non solo interne al CMP ma anche dei Centri Manutenzione dipendenti e fornire consulenza agli Enti Centrali.

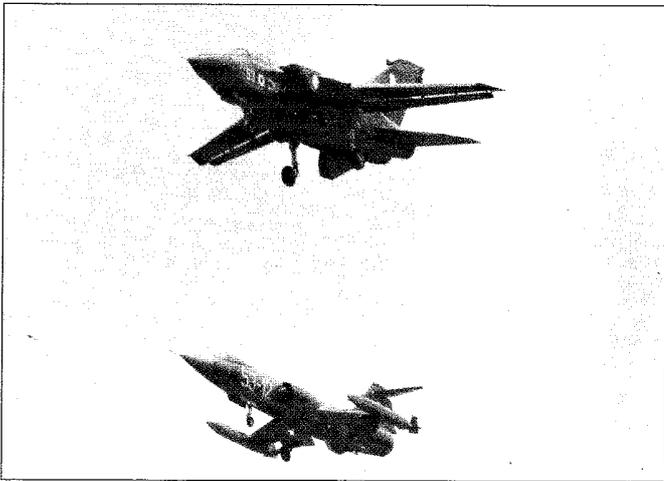
La filosofia di base era insomma quella di creare una struttura Tecnico/Logistica/Manutentiva non per "tecnologia" (meccanica, elettronica, etc.) ma per Sistema d'Arma (SA), in cui lo specifico CMP era la struttura sovraordinata al 1°/2° LT presso i reparti di volo, ed al tempo stesso rappresentava per gli Enti Superiori il momento di sintesi del know-how e della gestione del SA di competenza. Dal discorso rimasero

esclusi solo i motori, per i quali era previsto inizialmente un CMP dedicato per tutti i motori della AM. Tale politica, fortemente voluta dallo SMA, era sostenuta e applicata dall'Ispettorato Logistico, in particolare dal Gen. Savorelli, e successivamente dal Gen. Goldoni, Capo del 3° Reparto dell'Ispettorato Logistico (IL3), che si avvale del T. Col. Roseano in qualità di Capo dell'Ufficio Sviluppo Nuovi Programmi, che ne fu il reale ideologo insieme al T.Col. Bianchi del Costarmereo.

Dal 3° GEV al 1° CMP

La situazione precedente

Nel 1978 il 3° GEV (Gruppo Efficienza Velivoli) di Cameri era, insieme al 2° GEV di Grosseto, un ente di 2° LT rinforzato della linea F-104, alle dipendenze gerarchiche di IL3, che svolgeva attività manutentiva principalmente



Aeroporto Cameri, anno 1982. Volo prova del primo velivolo Tornado, assegnato al 1° C.M.P. per esigenze addestrative e manutentive, accompagnato da un F 104 del 21° Gruppo.

a supporto dei reparti F-104 della 1° Regione Aerea, con limitata capacità manutentiva "off aircraft" secondo gli standard dell'epoca. In termini di funzioni addestrative e di rifornimento il GEV era un utente qualunque perché l'addestramento per la linea F-104 era svolto dall'allora CQSA di Pratica di Mare e usufruiva dei servizi del locale Magazzino MSA o dei vari Depositi Centrali. Trasformare il 3° GEV in 1° CMP Tornado, inizialmente senza competenze specifiche, rappresentava una sfida tecnica ed organizzativa mai sperimentata. Questo anche perché il Tornado doveva ancora entrare in linea e rappresentava un salto tecnologico elevato rispetto al F-104 e, fino allora, l'Aeronautica non si era mai spinta sistematicamente nell'avventura del 3° LT di manutenzione. Quello che ancora non si sapeva era che il Tornado sarebbe stato il primo sistema d'arma dell'AM con una "configurazione dinamica ed in continua evoluzione" (a seguito dell'introduzione continua di nuove capacità, migliorie e modifiche) e che concetti come "controllo di configurazione" e "compatibilità tra hardware e software sia di bordo che nei fattori di supporto" sarebbero diventati di attualità quotidiana.

Le forti deleghe degli Enti Centrali

La politica perseguita da IL3 e SMA era di responsabilizzare

pienamente gli enti periferici anche attraverso la presentazione delle proposte di attivazione/auto definizione dei requisiti organici/organizzativi. Questo fu quanto il Gen. Savorelli comunicò ai responsabili del 3° GEV a seguito di una improvvisa convocazione a Roma. Pertanto nel 1979 le prime attività e proposte richieste al personale del 3°GEV ed al neopromosso Magg. Perrone Compagni, dall'estate 1979 direttore dell'Ente, furono un piano di disimpegno dal F-104 (trasferimento attività al 2° GEV, addestramento e qualificazione del personale del 21° Gruppo al 2° LT e trasferimento di personale "dall'altro lato della pista" di Cameri)¹ e la definizione di una serie di piani riguardanti le infrastrutture tecniche del CMP, quelle logistiche del CMP e dello Stormo, l'addestramento di ufficiali e sottufficiali sul Tornado e sul 3° LT, il contributo alla definizione delle politiche di manutenzione di forza armata per ogni apparato del Tornado e l'attivazione del 3° LT su accessori ed equipaggiamenti meccanici ed avionici.

Le infrastrutture

IL3 affidò al personale del costituendo CMP la definizione del piano infrastrutturale della base di Cameri e della zona logistica di Veveri in termini di "requisito di utente" per gli edifici tecnici del 1° CMP. Considerando anche i nuovi alloggi, mense, impianti tecnologici, di fatto il piano rappresentava una "avventura nell'avventura"² in quanto, di nuovo, non c'era esperienza precedente nel settore e, non avendo definito compiutamente le politiche



Aeroporto Cameri, anno 1982. Il primo velivolo Tornado assegnato al 1° C.M.P. per l'addestramento del personale istruttore del costituito Centro Addestramento.

di manutenzione per gli equipaggiamenti del velivolo, era difficile definire tutti i requisiti infrastrutturali per effettuarne le lavorazioni anche con l'aiuto esterno del Magg. Clerici Bagozzi della locale Direzione Demanio. Realizzare tali infrastrutture in circa 4 anni significò anche tenere per

¹ A causa dei numerosi trasferimenti di personale la strada che portava dal GEV al 21° Gruppo fu scherzosamente soprannominata "via dei Martiri".

² Per dare una idea della complessità e degli sforzi anche finanziari, il piano iniziale fu articolato in 23 edifici di cui 3 da ristrutturare e 20 di nuova costruzione (per una superficie complessiva di oltre 32.000 mq ed una cubatura di 278.000 mc) e tutto da completare entro il 1983, senza disturbare l'operatività della Base: una sfida unica per quei tempi!!

mesi a tempo pieno due ufficiali del CMP presso gli studi di ingegneria, responsabili dei progetti esecutivi per fornire in tempo reale tutte le risposte ed i chiarimenti necessari e convogliare le informazioni recepite in tutta Europa a seguito di visite e sopralluoghi presso l'industria e le altre Forze Armate.

Gli uomini e la formazione

All'inizio degli anni 80 per creare un ente come il 1° CMP era fondamentale investire sugli uomini. Basti pensare che la struttura organizzativa sarebbe "esplosa", passando dai circa 12-15 ufficiali e 300 sottufficiali del GEV a oltre 45 ufficiali e 600 sottufficiali del CMP. La conoscenza dell'inglese sarebbe stata indispensabile a tutti i livelli e per tutte le funzioni poiché tutte le pubblicazioni tecniche³ e il relativo equipaggiamento a terra sarebbero stati di origine estera. Il 3° LT avrebbe comportato conoscenze tecniche allora disponibili solo presso le Ditte e per lo più all'estero.



Aeroporto Cameri, anno 1983. Visita del Capo di S.M.A. Gen. Bartolucci e del Com.te la 1^a R.A., Gen. S.A. Venturini accompagnati dal Com.te Celegato e dal Direttore Perrone.

La gestione del Deposito Centrale avrebbe comportato l'integrazione delle procedure nazionali con quelle internazionali gestite dalla NAMMA. Tutto l'addestramento si sarebbe basato inizialmente su programmi in inglese. Presso Cameri era elevato il "turn-over" del personale (soprattutto sottufficiale proveniente quasi totalmente dal Sud), rendendo necessario prevedere un ciclo di addestramento e formazione permanente. Anche i corsi tecnici/specialisti svolti nei primi anni avevano pochi precedenti in A.M per numero, innovazione e contenuti e costi. Furono identificati e contattati gli istituti di formazione più vari, (IFAP, ANCIFAP), Ditte nazionali e estere (con decine e decine di corsi su ogni equipaggiamento ed apparato del Tornado da "manutenere" in Italia), aziende locali (corsi di inglese anche sul posto di lavoro), istituti A.M. quali la Scuola Lingue Estere di Ciampino e la Scuola Metodo Didattico per preparare gli istruttori Tornado. Non mancarono le scuole aziendali (tra cui la Bocconi di

Milano) per far conseguire il Master in Direzione Aziendale ad alcuni ufficiali ingegneri. Quando dopo sedici mesi di corso un ufficiale del GEV (Ten. Giuliani Eletti) risultò primo assoluto su 108 laureati, nell'aula magna della Bocconi, alla consegna degli attestati, si sentì questo commento dal Rettore: «Non pensavo che un militare potesse riuscire primo»!!!.

I primi anni del 1° CMP

Il 1° CMP fu formalmente costituito il 1° novembre 1981 ed il primo Direttore fu il Ten. Col. Perrone Compagni, che mantenne l'incarico fino al 31 ottobre 1984. Fu creata una "struttura organizzativa integrata" e gestita "a matrice" molto informale, anche perché si lavorava sempre fino a tardi⁴, spesso dopo cena al Circolo Ufficiali o il sabato. In queste riunioni informali venivano subito utilizzate e scambiate le nuove conoscenze acquisite per assicurare una conoscenza comune a tutti gli Ufficiali. L'esempio più tipico di lavoro a matrice per i sottufficiali fu quello del nucleo iniziale di istruttori della Direzione Addestramento, destinato ad insegnare il 1°/2° LT a tutto il personale della linea Tornado.

Questo veniva impegnato non solo per preparare/eseguire i primi corsi ma anche per il Q.A. (Quality Assurance) di tutte le pubblicazioni tecniche destinate ai manutentori ed a partecipare alle "Maintenability Demonstrations" in Italia ed all'estero in cui si verificava il rispetto dei requisiti manutentivi⁵. Ogni ufficiale - anche quelli appena arrivati dall'Accademia o dai Reparti - aveva più di un incarico, tra quelli di istituto e quelli estemporanei per organizzare la nuova realtà. Così capitava di dover contemporaneamente proporre il piano per il 3° LT dei componenti strutturali, seguire il materiale Ordinario (MO) con la 1° RA ("Ma quante sedie ci servono? E cosa è previsto per arredo dell'ufficio del Direttore?? Le scaffalature del deposito sono MO o MSA?"), seguire un corso sulla progettazione delle strutture in Aermacchi e magari essere richiamati la sera per essere fotografati con sottufficiali di bell'aspetto e "biondi" (le parole esatte della telefonata da Roma furono: "personale biondo") perché lo SMA aveva bisogno di foto per il calendario!!

I fattori critici di successo

Nell'ambito della definizione dei piani di transizione all'interno del 1° CMP furono identificati "sette fattori critici di successo" necessari per la crescita e la costituzione dell'Ente nei tempi molto rapidi dettati dall'ingresso in linea del Tornado. All'epoca tali fattori critici non furono pubblicizzati in quanto non sempre "politicamente corretti", almeno in ambito locale, ma a distanza di tempo vale la pena di ricordarne alcuni quali "Assumere una dipendenza gerarchica non diretta dal 53° Stormo"⁶, "Non gestire

⁴ Il Maresciallo Cannelloni (sic!), gestore della mensa, telefonava al GEV verso le 20.00: "Ragazzi, quando venite? Io devo chiudere"

⁵ Questa metodologia consentì un approfondito e ampio addestramento dei Sottufficiali Istruttori.

⁶ In realtà per alcuni anni ciò non si verificò ma ciò facilitò le attività del CMP grazie al supporto del Comandante dello Stormo soprattutto nei rapporti con il Comando di Regione Aerea.

³ Con l'IL3 si considerò più costo-efficacia acquisire le Pubblicazioni Tecniche di 3 LT in lingua originale ed addestrare il personale all'inglese (crescita professionale) piuttosto che farle tradurre. Peraltro la traduzione avrebbe causato un forte ritardo nella loro disponibilità in F.A..



Aeroporto Cameri, anno 1983. Prosegue la visita del Capo di S.M.A. ai lavori di costruzione dell'hangar 1° C.M.P.: con il Gen. Bartolucci, il Gen. Venturini, il Com.te Col. Celegato, il Direttore C.M.P. T.Col. Perrone Compagni e il Direttore lavori Magg. Clerici Bagozzi.

la manutenzione dei velivoli del 53° Stormo" ed "Assicurarsi l'indipendenza amministrativa e dei trasporti del CMP". Tale intendimento può apparire strano, ma fu maturato dopo visite presso altri reparti italiani⁷ ed esteri. Ci si rese conto che mentre nella fase iniziale il CMP doveva perseguire obiettivi strategici a lungo termine (3-5 anni), soprattutto di crescita, l'orizzonte temporale dei Comandanti di Stormo (allora in genere con rotazione annuale) coincideva con la brevità del loro mandato (obiettivi a breve quali la valutazione tattica o efficienza del gruppo di volo). Ed ancora "non essere classificati come Arsenale Militare" in quanto ciò avrebbe, tra l'altro, comportato il rischio di trasferimento della dipendenza gerarchica al di fuori dell'Aeronautica, l'attivazione di procedure amministrative che avrebbero aumentato il personale indiretto nei confronti del diretto⁸, un vicedirettore civile etc. Altro fattore importante era il cosiddetto "principio della continuità" del Direttore, il quale non doveva solo seguire l'attivazione ma divenire responsabile anche della fase successiva di "In Service".

Il superamento delle difficoltà iniziali

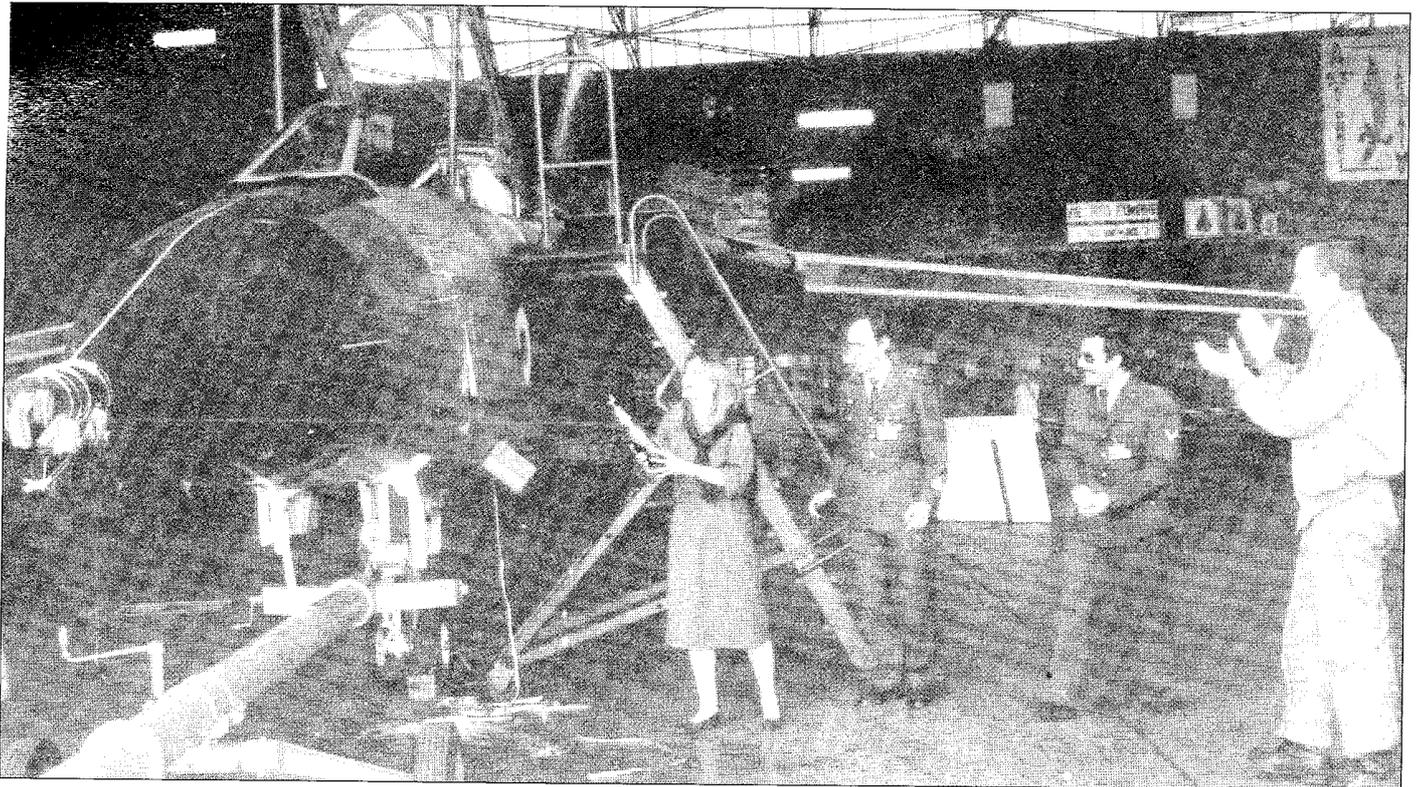
Al tempo la decisione di acquisire in F.A. la capacità manutentiva di 3° LT creò anche, proprio perché innovativa ed unica, notevoli perplessità presso l'industria nazionale, in particolare quella "accessoristica", che non era abituata ad un concorrente con le stellette. Non furono poche le lamentele, finite anche sui giornali di importanza nazionale, sul fatto che "l'avventura militare" avrebbe

potuto togliere lavoro all'industria. In realtà gli accordi di programma Tornado prevedevano che, almeno nella fase iniziale (non meno di 5 anni), la manutenzione degli accessori/equipaggiamenti dovesse rimanere presso la ditta costruttrice estera, a meno che le forze armate non decidessero di essere autonome. La decisione della A.M. significò pertanto che la maggior parte delle revisioni fossero svolte in Italia (con riduzione di costi e del turn-around time) senza l'invio degli equipaggiamenti presso le ditte accessoristiche tedesche ed inglesi mentre per la maggior parte degli accessori di ditte italiani la manutenzione dovesse essere lasciata in ditta. La costituzione di un Ente così atipico, sperimentale per l'epoca, responsabile di un Sistema d'Arma non ancora in linea ed in una base aerea che, per la sua posizione a nord-ovest, non era mai stata la scelta "preferita" da tanto personale neo assegnato, non poteva non generare perplessità, commenti e reazioni da parte dei più tradizionalisti anche in FA. Alcuni parlavano di "cattedrale nel deserto", altri (come alcuni ufficiali delle Direzioni della 1° Regione Aerea) si aggiravano tra gli edifici in costruzione pensando che li avrebbero dovuti equipaggiare (telefoni, materiale MO ed MSA tra l'altro) e poi gestire⁹. Tra i Comandanti di Stormo avrebbe potuto esserci una certa diffidenza su una realtà che minacciava di offuscare la missione principale del 53° Stormo e mettere in secondo piano il Gruppo di volo, ma i Comandanti di Stormo dell'epoca (come il Col. Celegato ed il Col. Frigo) capirono che il CMP non poteva che accrescere il prestigio ed il rispetto per Cameri e diventarono tra i suoi

⁷ Presso il CMP di Sigonella le tempistiche delle ispezioni dei velivoli Atlantici di durata circa biennale non venivano mai rispettate poiché il Gruppo, anche nottetempo, li cannibalizzava per reperire rapidamente le parti di ricambio.

⁸ Es: la contabilità industriale. La preoccupazione dell'epoca era di dimostrare che eravamo produttivi: riempire l'Hangar con velivoli era un "must" in quanto temevamo che il lavoro eccezionale della Direzione Tecnica e delle sale accessori non venisse percepito dagli Operativi.

⁹ Spesso non veniva percepita la novità dell'Ente in attivazione; ci fu un tentativo della RA di arredare il CMP con mobili usati recuperati dai reparti, respinto dall'IL3. Arrivò una telefonata al Direttore un cui chiesero come mai avevamo più sedie che personale, dimenticando che la Direzione Addestramento necessitava di aule attrezzate a parte le sale riunioni/briefing.



Aeroporto Cameri, anno 1982. Festeggiamenti per l'arrivo del primo velivolo Tornado, assegnato al Centro Manutenzione Principale per "l'On Job Training" del personale istruttore e manutentore. Erano presenti oltre alla madrina Sig.ra Stefania Antonelli, il Comandante del 53° Stormo Col. Pil. Alberto Frigo e il Direttore del 1° C.M.P. T.Col. Giovanni Perrone Compagni.

più strenui sostenitori. Ma non fu facile. Le assegnazioni di 80-100 sottufficiali all'anno dalla Scuola Sottufficiali A.M. di Caserta non erano usali per Cameri e creavano non pochi problemi al 53° Stormo che se li vedeva "recapitare" a Veveri da sfamare ed alloggiare. Anche l'iniziale loro sottoimpiego dovuto ai ritardi del programma fu risolto con il loro prestito al Gruppo e alla Collegamenti e tanta pulizia dell'Hangar del GEV/CMP. Forte era il timore ¹⁰ della perdita di know-how (taluni corsi oltre che molto costosi erano unici) per cui i trasferimenti vennero per parecchi anni bloccati. Successivamente il meccanismo dei trasferimenti fu riattivato, e questa è sempre stata una debolezza di Cameri; infatti si è sempre dovuto ricreare il know-how acquisito, generazione per generazione, a causa della continua emorragia di sottufficiali che desideravano il riavvicinamento a casa ¹¹. All'epoca il 1° CMP raccomandò sempre agli Enti Superiori che i trasferimenti al sud almeno privilegiassero Gioia del Colle dove c'era in costituzione un reparto operativo di Tornado.

Il distintivo del CMP

Sicuramente però tutta Cameri viveva un periodo nuovo e innovativo, in cui insieme alla tradizionale missione operativa del 53° Stormo e del 21° Gruppo, cominciava

ad esistere un polo tecnico e logistico che per dimensioni, dinamicità e risonanza in ambito internazionale (con visite di delegazioni straniere ripetute e frequenti, anche perché il modello creato dallo SMA non aveva riscontro nelle altre nazioni), portava ulteriore prestigio al 53° Stormo, che frattanto aveva assunto la sua autonomia manutentiva per gli F-104 presso il locale Centro Manutenzione. Certo non tutto filava liscio: i nuovi distintivi del CMP, pronti per essere indossati sull'uniforme, furono trasformati in portachiavi quando all'improvviso fu deciso che lo stemma dello Stormo avesse la priorità ¹² in quanto fu deciso che il CMP dipendesse dallo Stormo e solo funzionalmente dall'IL3.

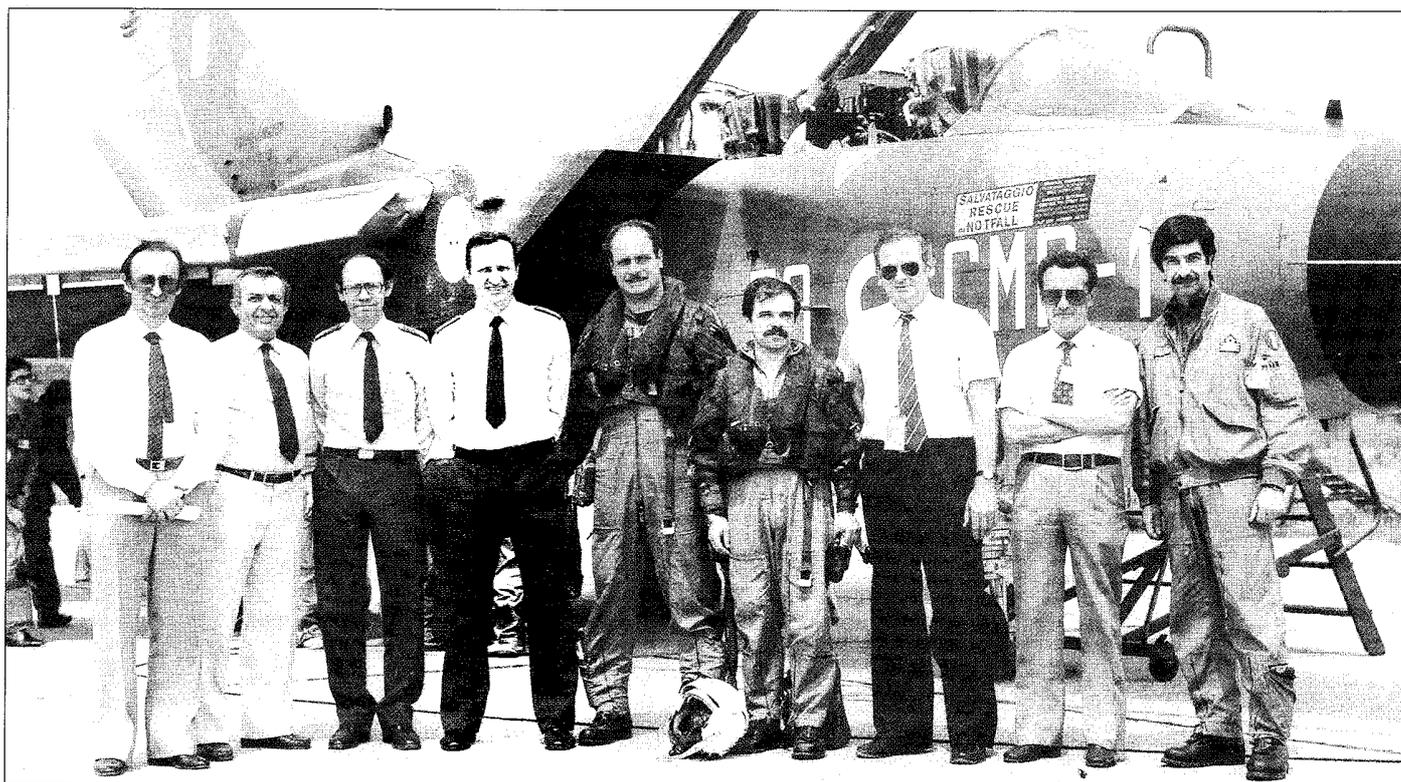
La crescita

Dopo il primo, breve, turbolento periodo iniziale (in cui la gente arrivava, partiva, viaggiava, lavorava fino a tardi, prendeva il treno al mattino per Roma e tornava la stessa notte per risparmiare, il tutto nel mezzo di cantieri sempre più vasti nella base) il problema del 1° CMP era quello di crescere, educare se stesso, stabilizzare le attività tecniche e manutentive, e giustificare le rilevanti spese, in termini finanziari e umani, concentrate per la sua creazione. Così la crescita nelle diverse aree manutentive (avionica, accessoristica, meccanica, motore, velivoli, addestrativa) non era omogenea anche per le difficoltà che il programma internazionale Tornado viveva periodicamente anche dal punto di vista tecnico. Se la scelta di creare un ente unico

¹⁰ Da ricordare il briefing standard del Direttore ai neo-arrivati: "qui farete esperienze uniche ed acquisite una grande professionalità, ma non sperate in trasferimenti rapidi sarete seppelliti qui, in questo prato!", che veniva indicato fuori della finestra.

¹¹ Un sottufficiale appartenente agli "Strutturisti", ex motorista riqualificato ed addestrato nelle riparazioni strutturali di 3° LT presso la scuola dell'Alitalia per quasi due anni, finì alla Scuola Volo a Vela, dove non poteva ne essere usato come motorista ne come strutturista.

¹² Su intervento del Comandante della 1° RA il telex di autorizzazione dello SMA a indossare il distintivo del CMP fu oggetto di un successivo chiarimento per cui i distintivi erano autorizzati solo per la tuta.



Aeroporto Cameri, anno 1982. Foto ricordo dopo il volo prova. Si riconoscono insieme ai Dirigenti dell'Aeritalia il Pilota T.Col. Marani, il Navigatore Magg. Landi, il Com.te del 53° Stormo Col. Frigo, il Direttore del C.M.P. T.Col. Perrone Compagni e il Cap. Della Bella.

con competenze tecniche e di rifornimento, dimostrava sempre più la sua validità, giungevano anche nuove sfide come l'introduzione del sistema informativo SILI (di derivazione MEMIS Alitalia), che vide nel Tornado il primo sistema d'arma totalmente integrato; la gestione del deposito Tornado con relativo Ufficio Trasporti verso le basi e l'industria; la delega di spesa da parte di Costarmaereo per gli acquisti d'urgenza di parti di ricambio peculiari della flotta attraverso l'integrazione di diversi sistemi informativi gestiti dalla NAMMA di Monaco di Baviera; la delega di Costarmaereo per la gestione della normativa tecnica urgente (la famosa Norma TORNADO - 1)¹³.

Alcune di queste deleghe furono una sorpresa per "il popolo del CMP" che non se le aspettava. Ma furono anche il riconoscimento che la serietà e l'impegno dimostrati in quegli anni incredibili e turbolenti avevano dimostrato che la nuova realtà meritava stima e fiducia.

L'assegnazione del primo Tornado di serie

Il primo Tornado del CMP fu anche il primo Tornado di serie consegnato all'A.M., che arrivò a Cameri senza pubblicità, a parte un piccolo trafiletto sul Corriere di Novara (ordine di SMA: il primo Tornado doveva ufficialmente arrivare a Ghedi!!). Il suo impiego fu l'addestramento ("on the job training on aircraft"), sotto la gestione del CMP, degli specialisti/manutentori di Cameri e Ghedi, dopo il primo ciclo di corsi in aula tenuti dagli istruttori. Per

¹³ Il CMP valutava i documenti provenienti dalle altre Nazioni, li commentava, li approvava e li emetteva in lingua italiana direttamente ai reparti operativi nazionali acquistando, quando necessario, direttamente i materiali necessari per i reparti.

questo l'aereo fu autorizzato a portare sulla fusoliera il "numero di carrozzella" del CMP, che fece sollevare più di un sopracciglio e fu forse il primo esempio di velivolo identificato con il numero di un Ente di manutenzione (CMP-1). Al termine della fase addestrativa, durata più di un anno, si pose il problema di ripristinare il velivolo al volo, cosa non facile dopo centinaia di smontaggi e rimontaggi e prove a terra eseguiti. Con il supporto di personale qualificato dell'industria fu presa la decisione coraggiosa di svolgere tale attività a Cameri con il personale del CMP e non in Ditta come avvenuto altrove¹⁴. Missione riuscita: il velivolo poté così essere trasferito a Ghedi dopo un volo di collaudo (emozionante per il CMP e per l'equipaggio, formato gli attuali Generali Marani e Landi) per iniziare la vita operativa con una identificazione più tradizionale del 6° Stormo. In sintesi, l'idea dello SMA¹⁵ di un centro di eccellenza integrato, multidisciplinare ed in periferia, era straordinariamente innovativa per quei tempi ed ha retto l'impatto del tempo. Ancora oggi, come si può vedere andando al 1° RMV di Cameri, esso dimostra tutta la sua utilità e freschezza anche nei mutati scenari dell'AM, tanto più considerando che lo scenario utile del CMP e del Tornado era stato considerato all'epoca al massimo trentennale.

(articolo originariamente pubblicato su AERONAUTICA rivista della AAA)

¹⁴ In Germania il velivolo fu inviato in MBB per le verifiche con costi elevatissimi.

¹⁵ Il programma del CMP fu controllato attivamente e direttamente da SMA (e poi delegato al IL3 e per una parte al CMP) interessando solo parzialmente la catena gerarchica: questo consentì che l'innovazione non si diluisse perdendo energia.