

IL 47° SALONE INTERNAZIONALE DELL'AERONAUTICA E DELLO SPAZIO DI PARIGI

(Antonio Castellani)

Il 47esimo Salone dell'Aeronautica e dello Spazio che si è tenuto a giugno a Le Bourget dal punto di vista del successo commerciale ha battuto il record dell'edizione precedente, con quasi 154 mila visite professionali, ossia il 12% in più rispetto all'edizione del 2005. Il numero dei visitatori ha superato i 160.000.



Una panoramica dell'esposizione statica

Ma per chi si aspettava una rassegna dell'evoluzione tecnologica, il 47esimo Salone è stato – almeno per quanto riguarda l'aviazione civile – un *déjà vu*. La *vedette* dell'esposizione è stato ovviamente Airbus A380, presente addirittura in due esemplari, ma grandi assenti restano comunque Airbus A350 e, soprattutto, Boeing 787. E anche il *ping pong* a colpi di ordini fra i due grandi rivali è ormai consueto in queste manifestazioni. Il consorzio europeo ha confermato, non ostante i ritardi industriali, la vendita durante il Salone di oltre 550 esemplari (dei quali 269 A320, 98 A330, 13 A380 e 167 A350), tanto da far dire a Louis Gallois, presidente di Airbus, che il 2006, l'anno "orrendo", è ormai alle spalle e che Airbus è di nuovo in pista.

La risposta di Boeing è stata immediata. Scott Carson, presidente del settore degli aerei commercia-

li, ha assicurato che il 787 procede sui binari, con poco meno di 650 ordini confermati: un record storico per un aeroplano di nuova generazione.

La guerra degli ordini fra Boeing e Airbus continua dunque senza risparmi di colpi, anche se è difficile prevedere i risultati. L'A350 e il 787 si disputano un mercato valutato globalmente in oltre 5.600 velivoli nei prossimi venti anni, fra il 40 e il 45% delle necessità delle linee aeree, per un valore di circa 920 M€. I due costruttori hanno, peraltro, visioni differenti sui bisogni del mercato. Per Airbus l'aereo per lungo raggio di media capacità dovrebbe avere da 250 a 400 posti, suddiviso in due categorie: l'una, da 250 a 300 posti (3.745 esemplari), l'altra da 350 a 400 posti (1.522 esemplari). Secondo Boeing, invece, questo tipo di aeroplano dovrebbe avere un numero di posti da 180 a 370, con una segmentazione in due configurazioni, rispettivamente da 180-250 posti e da 250-370.



La star del Salone è un po' attempata

Il Salone ha comunque dimostrato la consistente ripresa dell'industria aeronautica civile. Con più di 600 vendite di Airbus e Boeing e le 240 dei tre costruttori di jet regionali (Embraer 190, CRJ 100 e Superjet 100) si sono avuti nei primi sei mesi del

2007 più della metà degli ordini registrati nell'intero 2006. Anche la situazione degli aerei regionali ad elica, dopo un periodo di semi-oblio, sembra essersi invertita, e così l'ATR-72 500 e Bombardier Q400, le versioni di ultima generazione presentate al salone, hanno visto 105 commesse nel 2006, contro le 52 dei corrispondenti velivoli a getto da 50 posti.



L'A380 si esibisce in volo

In evidenza dal Salone di Le Bourget giunge invece la sfida ambientale che il nuovo velivolo commerciale del futuro si appresta a combattere. È noto, infatti, che ormai il trasporto aereo viene presentato come un grande inquinatore, sia a seguito degli scarichi dei motori sia per il rumore prodotto da questi ultimi. Ne consegue che l'aereo "verde", o, comunque, il meno inquinante, avrà forse la carta vincente nella guerra commerciale fra i velivoli concorrenti.

Ampio spazio è stato dedicato agli aerei senza pilota, in particolare agli UCAV da combattimento. In questo settore è avanzata la cooperazione europea per il Neuron fra Alenia Aeronautica, leader, Dassault e Saab. Alenia ha presentato il modello di Molynx destinato alla sorveglianza e motorizzato con un bimotore Diesel "common rail". L'aeromobile avrebbe la capacità di salire a 15.000 m di altitudine e di mantenersi in quota per 36 ore.

L'effetto della vittoria del C-27J nella gara per la fornitura di aerei militari agli Stati Uniti, avvenuta pochi giorni prima del Salone, ha sicuramente incuriosito i visitatori a frequentare l'area dei prodotti Finmeccanica. A parte le evoluzioni spettacolari che giornalmente il C27J "Spartan" ha riservato agli appassionati, sono stati apprezzati l'addestratore avanzato Aermacchi 346 e, come si è detto, vari modelli di UAV. Il convertiplano BA 609 è stato anche presentato in volo tutti i giorni. Mancava l'elicottero Agusta Westland US 101, vincitore della commessa per

l'elicottero presidenziale americano, sostituito dal modello AW 101, versione antisom della nostra Marina Militare.



L'MRJ della giapponese Mitsubishi all'assalto degli aerei regionali

Pur se assente fisicamente dall'esposizione, un grande interesse ha suscitato il Superjet 100 russo-italiano costruito da Alenia Aeronautica e Sukhoi: la Itali Airlines ha annunciato l'acquisto di dieci Superjet da 92 posti, per complessivi 209 milioni di euro, e di altre 15 opzioni. Le consegne del nuovo jet commerciali dovrebbero iniziare nel novembre 2009, con la cadenza di un aereo al mese. L'SSJ 100 verrà impiegato nei collegamenti point to point fra l'Europa dell'Est e il bacino del Mediterraneo.

In definitiva questo 47° Salone, non ostante il tentativo dei minori di alzare la testa, ha confermato il sostanziale duopolio industriale di Boeing e Airbus. Due anni ci aspettano per il prossimo Salone, due anni nei quali dovremo dare risposta a questa domanda: siamo certi che Cina e India, il cui traffico aereo presto sarà il più imponente del mondo, accetteranno di affidarlo ad aeroplani costruiti all'estero?



L'ormai consueto panorama di ESA e Arianespace