

## Convertiplano AW609, tra i velivoli più innovativi del mondo

Il sogno di un apparecchio metà aeroplano e metà elicottero è inseguito da decenni dagli ingegneri aeronautici

*Corriere della Sera*

*Giovanni Caprara*



**Il convertiplano AW 609 (Agusta Westland)II convertiplano AW 609 (Agusta Westland)**

Il convertiplano caduto nel Vercellese è il frutto di uno dei programmi più avanzati tecnologicamente che esistano oggi al mondo. Frutto di una sfida iniziata in collaborazione tra la Bell americana e AgustaWestland-Finmeccanica, il progetto è poi proseguito in autonomia da parte del gruppo italiano. Il sogno di un velivolo metà aeroplano e metà elicottero è inseguito dagli ingegneri aeronautici da decenni per i vantaggi in termini di velocità e comodità che può garantire. La Nasa iniziò a sperimentare seriamente il concetto facendo volare il prototipo XV-15 ancora nel 1975. Da quello, la Bell assieme alla Boeing realizzarono il V-22 Osprey che spiccò il primo volo nel 1989 ed ora è in servizio nei Marines. Proprio la Bell pensava a un convertiplano civile e così nasceva il progetto «Agusta Bell AB 609» in collaborazione con la società di Cascina Costa, arrivando al volo del primo esemplare nel 2003 nel cielo del Texas.

### **Più veloce di un elicottero**

Il nuovo aeromobile rispetto a un elicottero ha una velocità doppia (550 chilometri orari) e un raggio d'azione due volte superiore arrivando a 1.300 chilometri estendibili a 1.850. Può volare ad alta quota (8 mila metri) come un aeroplano evitando ostacoli e condizioni meteorologiche avverse. A bordo possono essere ospitati nove passeggeri in una cabina pressurizzata molto confortevole. Oltre ai vari aspetti tecnologici gli ingegneri di AgustaWestland hanno sviluppato per il convertiplano un sistema del controllo del volo da fantascienza che ci proietta nel futuro del volo. «Nonostante le sue innovazioni è facile da pilotare perché è concepito per i collegamenti commerciali ed è assistito da computer che controllano tutte le fasi complicate del volo», ci spiegava Pietro Venanzi, che ora purtroppo è uno dei due piloti vittime dell'incidente. Ne ricorderemo la sua passione nello sviluppare la straordinaria macchina.

### **Certificazione nel 2017**

La decisione di Finmeccanica di proseguire il programma dopo l'abbandono della Bell era stata coraggiosa, ma da riconoscere come un prezioso investimento nel futuro. Ora il convertiplano è alla vigilia della fine della sua fase sperimentale e pronto a ricevere le certificazioni americana della Faa ed europea Easa nel 2017. Le nuove macchine possono incontrare seri problemi di sviluppo: fa parte dell'avanzamento tecnologico come la storia dell'ingegneria dimostra. Ma proprio il loro superamento (anche doloroso) consente progressi e apre nuove prospettive. «Andremo avanti», ha confermato Mauro Moretti, amministratore delegato di Finmeccanica. Ed è giusto anche per rispetto a chi ha dedicato al progetto la propria vita, credendoci e affrontando i rischi. Il convertiplano caduto nel Vercellese è il frutto di uno dei programmi più avanzati tecnologicamente che esistono oggi al mondo. Frutto di una sfida iniziata in collaborazione tra la Bell americana e AgustaWestland-Finmeccanica, il progetto è poi proseguito in autonomia da parte del gruppo italiano. Il sogno di un velivolo metà aeroplano e metà elicottero è inseguito dagli ingegneri aeronautici da decenni per i vantaggi in termini di velocità e comodità che può garantire. La Nasa iniziò a sperimentare seriamente il concetto facendo volare il prototipo XV-15 ancora nel 1975. Da quello, la Bell assieme alla Boeing realizzarono il V-22 Osprey che spiccò il primo volo nel 1989 ed ora è in servizio nei Marines. Proprio la Bell pensava a un convertiplano civile e così nasceva il progetto «Agusta Bell AB 609» in collaborazione con la società di Cascina Costa, arrivando al volo del primo esemplare nel 2003 nel cielo del Texas.

### **Più veloce di un elicottero**

Il nuovo aeromobile rispetto a un elicottero ha una velocità doppia (550 chilometri orari) e un raggio d'azione due volte superiore arrivando a 1.300 chilometri estendibili a 1.850. Può volare ad alta quota (8 mila metri) come un aeroplano evitando ostacoli e condizioni meteorologiche avverse. A bordo possono essere ospitati nove passeggeri in una cabina pressurizzata molto

confortevole. Oltre ai vari aspetti tecnologici gli ingegneri di AgustaWestland hanno sviluppato per il convertiplano un sistema del controllo del volo da fantascienza che ci proietta nel futuro del volo. «Nonostante le sue innovazioni è facile da pilotare perché è concepito per i collegamenti commerciali ed è assistito da computer che controllano tutte le fasi complicate del volo», ci spiegava Pietro Venanzi, che ora purtroppo è uno dei due piloti vittime dell'incidente. Ne ricorderemo la sua passione nello sviluppare la straordinaria macchina.

### **Certificazione nel 2017**

La decisione di Finmeccanica di proseguire il programma dopo l'abbandono della Bell era stata coraggiosa, ma da riconoscere come un prezioso investimento nel futuro. Ora il convertiplano è alla vigilia della fine della sua fase sperimentale e pronto a ricevere le certificazioni americana della Faa ed europea Easa nel 2017. Le nuove macchine possono incontrare seri problemi di sviluppo: fa parte dell'avanzamento tecnologico come la storia dell'ingegneria dimostra. Ma proprio il loro superamento (anche doloroso) consente progressi e apre nuove prospettive. «Andremo avanti», ha confermato Mauro Moretti, amministratore delegato di Finmeccanica. Ed è giusto anche per rispetto a chi ha dedicato al progetto la propria vita, credendoci e affrontando i rischi