

MAKS 2013



Le novità dal salone di Mosca che si è svolto in agosto.

GIACOMO PIERRO

L'undicesima edizione del biennale salone aeronautico russo, sull'aeroporto di Zhukovskiy, nei pressi di Mosca, dal 27 agosto al 1° settembre, che segue un salone di Le Bourget nel quale i russi sono stati protagonisti, ha mostrato, se non il boom, almeno la rinascita e la stabilizzazione di quell'industria aeronautica che, con la caduta dell'URSS, era stata sul punto di scomparire. MAKS 2013 ha offerto, come ogni edizione, un eccezionale spettacolo aviatorio, con le esibizioni di tre pattuglie nazionali, i Rondoni, i Cavalieri Russi e i Falchi, dei J-10 cinesi della pattuglia 1° Agosto e dei Baltic Bees e dei Russ, pattuglie private con gli Aero L-39. Il programma di volo ha visto il Su-35, lo stesso che si era esibito a

Parigi, il Su-34, il Su-30SM, alla sua prima esibizione pubblica, e soprattutto il PAK-FA, mentre i caccia occidentali erano rappresentati dal Rafale Solo Display e da uno Hornet svizzero, novità il secondo, non il primo. Fra gli aerei da trasporto, si sono esibiti il Sukhoi Superjet, l'Ilyushin Il-476, i vari bimotori Antonov, il Tu-204, tutti sovrastati dall'Airbus A380 - l'esemplare sperimentale - che ha rappresentato il serio impegno del gruppo europeo al MAKS, dove ha portato anche un CASA C-295. Se la presenza russa era totale, quella straniera era ridotta, ma d'altronde non si tratta di un salone internazionale: minima quella americana, con solo le aziende impegnate in programmi locali, come

Honeywell, abbastanza nutrite quelle francese e tedesca. La Sagem appoggerà la Kamov per la preparazione di una versione per l'export dell'elicottero da combattimento Ka-52, che sarà dotato di sistema di navigazione inerziale e del visore Strix, che equipaggia i Tigre. Airbus ha siglato diversi contratti di collaborazione, fra i quali uno per lo sviluppo di biocombustibili in Russia, e ha festeggiato la consegna della 500° stiva per carrello anteriore di A320, realizzata da Irkut. La Bombardier Aerospace ha firmato una lettera d'intesa con la Ilyushin Finance, IFC, per l'acquisto di ben 50 Q400 NextGen, da montarsi in Russia attraverso una possibile joint venture fra il costruttore canadese e Rostekhn-

logii, il valore indicato dell'ordine sarà di 1,69 miliardi di dollari. Gli accordi avanzano anche l'ipotesi di piazzare altri 50 Q400 nella regione, un totale di 100 tutti realizzati localmente. La IFC aveva già piazzato un ordine fermo per 32 Bombardier CS300. Secondo la dichiarazione finale di Mikhail Pogoyan, presidente della UAC, al salone sono stati conclusi contratti per 173 aerei, per un valore di 9 miliardi di dollari. Inoltre, alla presenza del primo ministro Medvedev, la UAC ha firmato col Ministero della Difesa un contratto triennale per la manutenzione di tutti gli aerei militari, con un programma integrato di gestione dei ricambi e di controllo del ciclo di vita degli aerei, circa 600, per un valore di ulterio-

ri 3 miliardi. In campo civile, la UAC ha avuto impegni per Superjet 100 e MS-21 del valore di 5 miliardi di dollari. Forse più importante, un contratto siglato con la Sberbank e la Sberbank Leasing per un programma di finanziamento delle vendite o degli affitti, elemento essenziale per poter piazzare gli aerei di linea. La Ilyushin Finance ha piazzato un ordine fermo per 20 SSJ, cinque SSJ100 LR con nuova sistemazione a 103 posti, e 15 SSJ100 per clienti in Asia e Medio Oriente. Si tratta della conferma di un ordine già preannunciato a Parigi. Nuovo invece l'ordine per sei SSJ100 LR da parte della UTair, col tramite della finanziaria VEB Leasing, la compagnia aerea ha anche firmato una

A destra: il quinto esemplare del Rysachok, un bimotore progettato da Technoavia e costruito dalla TsSKB Progress a Samara, mostrava colori mimetici e due pod per razzi sotto alla fusoliera, indicando la sua candidatura ad aereo militare leggero multiruolo. È ora in costruzione un esemplare con fusoliera allungata e capacità per 16 passeggeri. In apertura: l'A380 con davanti un MiG-3.



lettera d'intesa per il noleggio di dieci MS-21-300. La AviaAM, una società di leasing lituana, ha firmato una lettera d'intenti per il possibile acquisto di altri cinque Superjet. Un Superjet VIP è stato ordinato dalla Rosoboronexport, l'agenzia di stato per le esportazioni della difesa. Pogoyan infine ha confermato l'ipotesi di una partnership nello sviluppo congiunto tra la Russia e la Comac cinese di un nuovo aereo da trasporto wide body, ipotesi che ri-

chiede un salto di qualità tecnologico e quindi non potrà essere definita prima del 2020. La ditta di radar Vega ha avuto l'ordine per la modernizzazione di tre AWACS A-50 ad A-50U, con un quarto a seguire, mentre il Ministero della Difesa sta per ricevere due Tupolev Tu-214ON per le missioni di verifica Open Skies. L'ucraina Antonov e la russa Aviacor di Samara hanno firmato un accordo, chiamato Mappa di Comunicazione, per far procedere il



I tre prototipi Sukhoi PAK-FA volano in formazione.



Formazione congiunta dei MiG-29 dei Rondoni con i Su-27 dei Cavalieri Russi.



Il nuovo motore Aviadvigatel PD-14 per il bireattore MS-21.



Il nuovo Ansat della Kazan nella versione con i comandi tradizionali.

programma dell'AN-140, un bimotore le cui asserite potenzialità commerciali sono ancora tutte da realizzare.

Nel settore dell'ala rotante, è stato presentato il nuovo elicottero medio Ka-62, da 6,5 tonnellate, che ancora deve volare, frutto di collaborazione internazionale, soprattutto con la Francia, - i motori sono due Trbomeca Ardiden 3G - che ha ricevuto il secondo ordine estero, cinque esemplari dalla Vertical de Aviación della Colombia, che ha ordinato anche cinque Mil Mi-171A. La brasiliana

Atlas Taxi Aéreo ne aveva già ordinati sette, destinati ad operare con le piattaforme d'estrazione della Petrobras. Il Ka-62 è dotato di sistema di navigazione che supporta GPS e GLONASS, e sarà compatibile col sistema europeo Galileo.

La Kazan Helicopters ha annunciato la certificazione del suo elicottero leggero Ansat in versione con comandi idro-mecanici. La versione originale dell'Ansat ha comandi fly-by-wire, ma dato che nessun elicottero al mondo FBW è stato certificato, l'azienda ha deciso di passare ad una versione tradizionale, per facilitare la commercializzazione della macchina, che ha fra i suoi vantaggi una

notevole tolleranza a climi estremi e la capacità di essere parcheggiato all'aperto. La versione FBW procede per i militari, che entro la fine dell'anno riceveranno i primi Ansat-U per l'addestramento.

Presentato anche il Mil Mi-171A2, la più recente versione del venerando Mi-8, che si distingue per il rotore di coda ad X. La nuova versione ha motori Klimov VK-2500PS-03 con FADEC, trasmissione modificata e prestazioni notevolmente migliorate.

La Aviadvigatel ha esposto il primo esemplare del nuovo motore PD-14, di cui si erano visti solo modelli. Si tratta di un turbofan proposto per l'MS-21 come alternativa al Pratt & Whitney PW1400G, rispetto al quale ha un

rapporto di diluizione minore, 8,5:1 invece di 12:1; la ditta ha annunciato che è in sviluppo una versione con ventola demoltiplicata. La Rostec ha esposto il modello di un nuovo aereo da trasporto a 19 posti, in compositi, che realizzerà con la Diamond Aircraft, e che sarà venduto a 3,62 milioni di dollari, accanto era esposto il modello di un altro aereo della famiglia, un nove posti.

L'Italia a Zhukowski

Hanno partecipato al MAKS Finmeccanica, con AgustaWestland e Selex ES, ATR, Elettronica e Testor Aero Supply. AgustaWestland ha esibito un AW139 assemblato in Russia dalla joint venture HeliVert e, per la prima

volta, l'AW101 in versione VIP. Oltre trenta elicotteri AgustaWestland di vari modelli sono già in servizio in Russia, di cui 16 AW139. Il CEO della compagnia italo-inglese Daniele Romiti ha firmato con il suo omologo della Russian Helicopters, Dmitry Petrov un accordo preliminare per un programma, già anticipato, per la progettazione e lo sviluppo congiunto di un nuovo elicottero monomotore della classe di 2,5 tonnellate, destinato ai mercati internazionali.

La Rosoboronexport ha siglato diversi contatti con industrie italiane. La Selex ES ha avuto due accordi per centri diagnostici integrati per l'avionica fornita dall'azienda italiana per i Beriev Be-200 e gli Antonov An-140-100

destinati all'export. Un terzo accordo prevede la commercializzazione a paesi terzi del complesso per gestione dei dati di volo Topaz-M costruito dalla NPP Topaz.

Ai due soggetti si è unita la OMA Sud per lo sviluppo dell'anfibio Beriev Be-103. Infine un accordo diretto fra Rosoboronexport e OMA Sud prevede di studiare la produzione congiunta del nuovo aereo anfibio Be-112, che è previsto come pattugliatore o trasporto civile, a 20 posti.

Selex ES inoltre ha firmato un accordo di cooperazione con NIIDAR (Istituto Scientifico e di Ricerca per Co-

municazioni Radio a Lunga Distanza) per la commercializzazione di sistemi di sorveglianza, le due aziende hanno individuato la famiglia Lyra della Selex ES e il

Laguna OTH della NIIDAR come candidati per realizzare un sistema integrato di sorveglianza marittima, offerto alla Federazione Russa e all'estero.



L'AW101 in versione VIP esposto al MAKS. A sinistra: il primo ministro russo Dmitrij Medvedev con il CEO di AgustaWestland Daniele Romiti.



Il nuovo Mil Mi-171A2.



Il futuro bimotore a 19 posti di Rostec e Diamond Aircraft.