



# Primo volo del Boeing 737 MAX

**L**e nuove famiglie di aerei per il breve-medio raggio incalzano e a pochi giorni dall'ingresso in servizio del primo Airbus A320neo, il 20 gennaio con Lufthansa, il 29 gennaio Boeing ha fatto decollare per la prima volta, al Renton Field, Washington, il primo componente della famiglia 737 MAX, un MAX 8, che ha volato per due ore e 47 minuti nelle mani del capo pilota Ed Wilson e del capo pilota collaudatore e vice presidente delle operazioni di volo Craig Bomben. L'aereo, spinto dai nuovi motori CFM International Leap-1B, ha raggiunto la quota massima di 25.000 piedi (7.620 metri) e una velocità di 465 km/h.

L'aereo adesso intraprenderà un'intenso programma di test in volo che serviranno ad ottenere la certificazione con le autorità aeronautiche. Altri tre esemplari destinati alle prove in volo sono in diverse fasi di assemblaggio e, assicura Boeing, la prima consegna al cliente di lancio Southwest Airlines nel terzo trimestre del 2017 sarà rispettata. Anzi, hanno ipotizzano i responsabili, se le cose procedono bene come successo finora, la prima consegna potrebbe anche essere anticipata. L'a-

ereo, spiega il costruttore, grazie alla nuova motorizzazione ed ai miglioramenti aerodinamici apportati, offrirà il 20% di consumo carburante in meno rispetto ai precedenti 737 NG e l'8% in meno di costo operativo per posto passeggero rispetto al concorrente A320neo.

Il MAX 8 è il primo componente della famiglia MAX che è composta anche dai modelli 7, 200 e 9, ordinati finora in 3.072 esemplari

da parte di 62 clienti.

La nuova famiglia di 737 potrebbe però avere ancora un ulteriore sviluppo in quanto il fortunato bi-reattore potrebbe essere la risposta ad un problema che sta costando a Boeing la perdita di importanti ordinativi a favore di Airbus. Il costruttore americano ha infatti al momento un pericoloso buco nella sua gamma di prodotti tra il più grande dei 737 ed il più piccolo dei 787: segmento che fi-

no a qualche anno fa era coperto con il 757, ormai fuori produzione da tempo.

In quel buco si è invece infilata Airbus, con il suo A321neo, nel quale molte compagnie vedono un ottimo sostituto del 757. Tanto è vero che, mentre l'A321neo ha raccolto 1.094 ordini, il 737 MAX 9 ne ha raccolti solo 291. L'aereo europeo risulta più appetibile in quanto potrà svolgere anche collegamenti transcontinentali e trasporterà circa 220 passeggeri in allestimento standard contro i 204 del MAX 9.

Per questo Boeing ha da tempo allo studio una soluzione per offrire un prodotto a copertura di questo segmento "orfano" e, a quanto dichiarato, al momento sta lavorando sia ad una soluzione con un modello a corridoio singolo sia ad una con doppio corridoio. La soluzione più accreditata è però la prima e in questo caso l'ipotesi è quella di allungare ulteriormente il 737 MAX 9, ridesegnando ala e carrello, per portarlo ad una capacità di 240 posti. L'avvio di un progetto del genere non è però previsto a breve termine e comunque, è stato detto, non prima del debutto del 777X previsto per il 2020. ■



Il capo pilota collaudatore e vice presidente delle operazioni di volo Craig Bomben (a sinistra) ed il capo pilota 737 MAX Ed Wilson scendono dall'aereo al termine del primo volo il 29 gennaio. In alto: il primo 737 MAX 8 durante il volo inaugurale