



## A400M, problemi a non finire

**Vari problemi tecnici, ritardi e costi lievitati del 25% stanno mettendo in crisi il velivolo europeo da trasporto, spingendo la Luftwaffe a ricercare soluzioni alternative**

**E**ntro fine 2016 la Germania prevedeva di poter disporre di 17 velivoli da trasporto A400M operativi ma al momento la Luftwaffe può contare su tre sole macchine mentre Airbus, a causa dei ritardi accumulati e degli ulteriori inconvenienti emersi sui propulsori e sulla cellula, appare in forte difficoltà a far fronte alle 20 consegne complessivamente promesse ai diversi clienti nell'arco dell'anno, cinque sole delle quali sono state effettuate sino all'inizio di giugno.

Per la Germania si sta profilando per il 2018-19 un serio deficit nelle capacità di trasporto aereo strategico e tattico, aggravate dalla crescente esigenze connesse all'impegno della Bundeswehr nelle missioni fuori area e dal previsto ritiro, entro il 2021, della quarantina di bimotori da trasporto C-160 "Transall" tuttora in servizio. Tale situazione ha progressivamente inasprito i

rapporti fra il ministero della difesa tedesco (BMVg) e il gruppo aerospaziale Airbus, tanto che il ministro Ursula von der Leyen ha affermato il 2 giugno che il governo è determinato a richiedere le compensazioni economiche previste dal contratto in caso di ritardi, oltre a precise assicurazioni circa le misure da mettere in atto per rimettere in corsa il programma.

La Germania ha ordinato 53 esemplari (inizialmente erano 60, ma 7 ordini sono stati trasformati in opzioni) dell'AM400 per un valore complessivo di circa 10 miliardi di euro, ma la fiducia riposta nel velivolo si sta progressivamente assottigliando in seguito al continuo affiorare di problemi relativi ai propulsori, alla cellula e alle reali capacità operative. L'industria ha mostrato di non saper aggredire con la dovuta tempestività le deficienze emerse nel corso della produzione ed è stata accusata di aver

a lungo sottovalutato la loro effettiva portata e l'impatto sui tempi di consegna, sino a che la situazione reale non è venuta alla luce.

Ai problemi a carico del sistema di trasmissione di potenza e delle palette del compressore di alta pressione del turbopropulsore TP-400DS, noti almeno dal 2011 e dati più volte per risolti, si sono aggiunti quelli del software FADEC (Full Authority Digital Engine Control), che nonostante i ritardi accumulati nello sviluppo non aveva ancora raggiunto nel 2015 una piena maturità ed affidabilità, essendo stato identificato come causa principale dell'incidente occorso a un A400M impegnato nelle prove di consegna alla forza aerea turca e precipitato il 9 maggio 2015 nei pressi di Siviglia.

Più di recente è affiorata (o riaffiorata, visto che anche in questo caso la carenza sembra nota da tempo) una tendenza alla fessurazione di alcuni componenti strutturali in lega d'alluminio utilizzati in diverse zone del velivolo, inclusa l'attaccatura delle ali alla fusoliera. Il difetto, ha assicurato il costruttore, non è tale da compromettere la sicurezza; ma anche se Airbus ha affermato, in un comunicato del 13 maggio scorso, che la questione "riguarda un comportamento precedentemente sconosciuto", sta di fatto che casi di fessurazione erano già stati rilevati nel 2011 nel corso di prove di fatica effettuate a terra, mentre il gruppo industriale sarebbe stato al corrente di problemi di qualità relativi alle leghe di alluminio impiegate



**In apertura: il primo dei tre A400M finora consegnati alla Luftwaffe, che ne avrebbe dovuti ricevere 17 entro la fine dell'anno. Airbus è tuttora in grave difficoltà con le consegne a causa dei numerosi problemi tecnici riscontrati sul velivolo. Nella pagina accanto in basso: un C-160 "Transall" (in primo piano) accanto a un A400M: il carico utile del primo raggiunge le 16 tonnellate, contro le 37 del nuovo quadrimotore. Qui sotto: a sinistra un cingolato leggero Wiesel in dotazione ai paracadutisti tedeschi scende dalla rampa di carico di un "Transall" e, accanto, il C-160 in volo; la radiazione dei 41 esemplari di cui dispone oggi la Luftwaffe è prevista entro il 2021. In basso a destra: l'A400M è dotato di quattro turboeliche TP-400DS, in grado di sviluppare una potenza unitaria di 11.000 shp.**



nella costruzione di parti del velivolo addirittura dal 2008.

Airbus, che in passato aveva già provveduto a consolidare gli elementi critici rafforzandoli con materiali compositi al fine di risparmiare tempo e denaro, sostiene che non sono richiesti interventi particolari e che il problema può essere gestito con una serie di ispezioni e interventi di manutenzione programmata dell'A400M, lasciando apparentemente all'utilizzatore la scelta eventuale di rimpiazzare, anziché rafforzare, le parti a rischio.

Il 13 maggio 2016 il tenente generale Benedikt Zimmerman, responsabile per il procurement del BMVg, ha però riferito alla commissione di difesa del Bundestag che Airbus ha sollecitato la Germania a sostituire i componenti difettosi: un intervento che potrà richiedere sino a sette mesi e comporterà ulteriori costi e ritardi, tanto che lo stesso Zimmerman ha chiesto all'industria un rapporto circa tutti i problemi sin qui emersi a carico dell'A400M, accompagnato da un piano d'intervento dettagliato per la loro soluzione.

La posizione di Zimmerman è stata fatta propria da Wolfgang Helmich, presidente della commissione difesa, il quale si è spinto sino a ipotizzare una possibile cancellazione degli ordini nel caso in cui Airbus non sia in grado di venire a capo della situazione. Su questo punto il ministro della difesa Ursula von der Leyen ha deciso per ora di tenere un comportamento defilato, anche se questo non la esime dall'affrontare con urgenza il gap di capacità di trasporto con cui deve e dovrà fare i conti la Luftwaffe.

Non si tratta solo di costi e ritardi, ma anche di prestazioni: quelle del-

l'A400M sono infatti ritenute inadeguate o addirittura assenti rispetto ai requisiti progettuali in diversi settori, dalla possibilità di operare da piccoli aeroporti a quella di lanciare i paracadutisti dalle portiere laterali della fusoliera, dalla capacità di rifornire in volo gli elicotteri a quelle di autodifesa nei teatri di guerra. Alcuni schieramenti in teatri operativi particolarmente "difficili" avrebbero messo inoltre in evidenza una limitata compatibilità con condizioni ambientali severe e con le operazioni delle forze speciali.

Visto che una riposta a queste carenze non potrà venire, almeno nel breve termine, dall'A400M, il BMVg ha iniziato lo studio di soluzioni alternative, basate sul leasing o sull'ac-

quisto diretto di altri velivoli. Fonti ufficiose riferiscono che il ministero ha già avviato colloqui con Francia, Gran Bretagna, Olanda e Stati Uniti in vista della possibile creazione di una forza di C-130 "Hercules" da gestire congiuntamente: in particolare il C-130J offre molte delle prestazioni della cui mancanza risente la Luftwaffe, ed è quindi al centro dell'attenzione. Laddove la possibilità di dar vita a un "pool" multinazionale di C-130 si rivelasse impraticabile, la Luftwaffe sarebbe orientata ad acquistare un numero ridotto di "Hercules" usati o di nuova costruzione, coi quali far fronte alle esigenze più urgenti in attesa che l'A400M venga rimesso in carreggiata.

**Ruggero Stanglini**

