



Presentato il Saab JAS-39E

Saab ritiene che il nuovo "Gripen-E" possa avere un mercato di oltre 300 esemplari. E non esclude anche un "Sea Gripen"

LINKÖPING (SVEZIA), 18 MAGGIO

Il 18 maggio è avvenuto il roll-out, negli stabilimenti dell'azienda a Linköping, del primo JAS-39E, oggi la variante più moderna disponibile del "Gripen", e alle 16.30 il nuovo "Gripen" è apparso davanti a circa 500 invitati.

Grazie a 60 aerei ordinati dalla Flygvapnet, la forza aerea svedese, e per altri 36 destinati al Brasile, il portafoglio ordini di Saab ordina ammonta a 13,5 miliardi di dollari. La cifra non è tutto merito del "Gripen" e comprende anche quelli che il responsabile della divisione Marketing & Sales di Saab, Richard Smith, ha citato come «alcuni programmi di sorveglianza»; il riferimento è all'AEW "Erieye" nelle sue varie declinazioni. Ma Smith non è ancora soddisfatto e per il cacciabombardiere JAS-39E - ormai sempre più spesso chiamato semplicemente "Gripen-E" - ritiene che l'obiettivo da perseguire sia di oltre 300 macchine.

Prima che la presidente brasiliana Dilma Rousseff scegliesse il "Gripen" per la Força Aérea Brasileira, capovolgendo la volontà del suo predecessore Inácio Lula da Silva che aveva già firmato per il "Rafale", gli unici acquirenti all'orizzonte erano la Svezia e la Svizzera (questa con la decisione parlamentare del 27 agosto 2013, ma soggetta a referendum popolare). Poiché la Svezia riteneva già più che sufficiente il vecchio JAS-39D biposto per la formazione dei piloti e la Svizzera aveva annunciato che avrebbe mandato i suoi equipaggi ad addestrarsi sulle basi svedesi, lo sviluppo del "Gripen-F" da addestramento era considerato superfluo e l'ipotesi era stata accantonata. Ma dall'avvio del programma a oggi gli scenari sono cambiati: il popolo svizzero, con il referendum del maggio 2014, ha ritenuto super-

flua l'acquisizione di un nuovo caccia da affiancare agli F/A-18 per sostituire gli F-5 e così il programma è stato sospeso; nel frattempo, però, è arrivata la commessa brasiliana e, contrariamente alla Svizzera, al Brasile di Dilma Rousseff un "Gripen-F" non dispiacerebbe. A questo punto, pur di giustificare l'avvio delle linee di produzione, anche la Svezia sarebbe disposta a tornare sui propri passi e prendere in esame un certo numero (da definire) di biposto.

In questo momento chi gode di maggiori attenzioni è certamente il Brasile (alla cerimonia era presente Nivaldo Ruiz Rossato, comandante della Força Aérea Brasileira), cliente di lancio internazionale per la nuova versione; e in merito Richard Smith ha parlato di un «enorme progetto di trasferimento di tecnologia» verso il paese sudamericano. Si parla di un accordo ancora più grande rispetto a quanto Saab già aveva fatto con il Sudafrica al momento della vendita delle versioni C e D. E lo scorso ottobre sono arrivati a Linköping i primi 48 di 350 tra ingegneri e tecnici brasiliani che dovranno lavorare al programma. Dei 36 caccia previsti, 15 dovrebbero essere montati negli stabilimenti Embraer di Gavião Peixoto. Però l'azienda brasiliana potrebbe avere poco interesse ad allestire una linea di produzione per soli 15 aerei. E qui, infatti, entra in gioco il biposto "Gripen-F", che potrebbe essere frutto di uno sviluppo congiunto o, più probabilmente, essere addirittura prodotto solo in Brasile. Il centro di ricerca Embraer, però, sarà responsabile anche dell'integrazione di nuovi sistemi d'arma. E a proposito, ricordiamo che l'industria brasiliana ha maturato considerevole esperienza in questo settore con il programma F-5BR, il più recente upgrade sull'F-5 "Tiger II" ultimato a marzo 2013. Su questi vecchi caccia è sta-

ta integrata avionica italiana (il radar "Grifo"), autoprotezione israeliana (Elbit Systems) e missili aria-aria e aria-superficie di varia provenienza.

Ma non è tutto: l'industria brasiliana ha bisogno di rilanciarsi a livello internazionale e Embraer potrebbe essere pronta a lavorare anche a un "Sea Gripen", la versione imbarcata. La notizia l'ha confermata Richard Smith: «È stata tracciata una bozza preliminare di progetto. Ora dobbiamo effettuare un'analisi di mercato per capire il reale interesse e le potenzialità del prodotto». La Marina Brasileira si è dichiarata interessata, ma servirà un'analisi di mercato per capire se l'investimento giustificerebbe lo sviluppo di una versione di questo genere.

Il roll-out del 18 maggio riguarda il primo vero "Gripen-E" costruito partendo da zero. Quando il programma, inizialmente denominato "Super Gripen" o "Super-JAS" e poi ribattezzato "Gripen" NG (Next Generation), è stato presentato nel 2007, è stato realizzato un prototipo biposto denominato "Gripen Demo" (un dimostratore di tecnologia) ricavato da un biposto JAS-39D. L'aereo era ancora propulso da un turboreattore Volvo RM12 (variante su licenza del General Electric F404, lo stesso adottato sull'F/A-18C/D) ed era dotato di radar a scansione meccanica PS-05/A, poi sostituito dall'ES-05 "Raven" a scansione elettronica (AESA). Il nuovo JAS-39E, oltre al nuovo radar, ha una migliore organizzazione degli spazi interni che, unita ad un allungamento della fusoliera di 18 cm, a un aumento del peso massimo da 14 a 16 tonnellate e alla possibilità di impiegare i CFT (Conformal Fuel Tanks), si traduce in un aumento di combustibile interno del 40%. Grazie a questi interventi il "Gripen-E" ha un raggio d'azione di 1.300 km con sei missili aria-aria e

Qui sotto: il dimostratore "Gripen" NG, utilizzato da Saab per promuovere nel mondo la nuova versione del suo cacciabombardiere JAS-39; come si può vedere, per consentire la presentazione in volo ai potenziali acquirenti, l'aereo è biposto mentre per la versione di serie al momento vi sarà il solo monoposto. Nella pagina a fianco e in fondo alla pagina: il primo "Gripen-E" così come è stato presentato a Linköping, principale sede Saab, lo scorso 18 maggio. L'aereo appare equipaggiato con un buon numero di carichi esterni, come missili aria-aria con differente portata ed un pod per l'acquisizione dei bersagli. A prima vista il "Gripen-E" potrebbe apparire eguale al "C" ma in realtà le differenze sono importanti, dal radar al motore ed alla capacità di combustibile.

due serbatoi supplementari.

Di fronte all'aumento di peso, per non penalizzare le prestazioni, è stato sostituito anche l'impianto propulsivo: la scelta è ricaduta sull'evoluzione più logica dell'F404: quell'F414 oggi impiegato sull'F/A-18E/F "Super Hornet". Nel frattempo, durante i test condotti nel 2009, il "Gripen Demo" ha raggiunto una velocità di crociera di Mach 1,2 senza postbruciatore (la cosiddetta "supercruise") e, secondo Saab, l'F414 offre ancora migliori risultati in tal senso. L'azienda sottolinea quest'aspetto con la volontà di imporre il "Gripen-E" anche per l'interdizione, con missioni di penetrazione in regime di supercruise.

La Svezia, però, ha ancora in servizio un centinaio di "Gripen" delle versioni C/D e, per renderli attuali ed efficaci ancora a lungo, il loro sviluppo non si è arrestato. Smith, anzi, ha detto che la Flygvapnet sta gradualmente introducendo in servizio il nuovo standard operativo MS20, con processori di calcolo più veloci per le informazioni raccolte dal radar, un nuovo sensoreIRST (Infra-Red Search and Track) e, soprattutto, il missile aria-aria a lungo raggio MBDA "Meteor". La Svezia è fermamente intenzionata a essere la prima nazione al mondo a dichiarare questo sistema d'arma operativo, battendo sul tempo la Francia con il "Rafale" e le quattro nazioni-partner del "Typhoon".

E mentre la Svezia promuove il roll-out del primo vero JAS-39E annunciando che, terminata la campagna di test, l'aereo sarà disponi-



bile per un tour promozionale mondiale, Saab non rinuncia a vendere gli ultimi C/D: Smith conferma che sono quasi ultimate le trattative con la Slovacchia per otto esemplari. La nazione seguirà l'esempio dei "fratelli" della Repubblica Ceca sfruttando una formula di leasing non dissimile da quella adottata, tra l'altro, anche dalla vicina Ungheria. Ma Saab sta seguendo i movimenti dei ministeri della difesa anche di altri paesi europei: il Belgio annuncia di voler ordinare 30-36 nuovi caccia con cui sostituire i vecchi F-16, mentre la Finlandia ha bisogno di 48-60 macchine per radiare gli F/A-18C/D. E anche Bulgaria e Croazia sono intenzionate a valutare un nuovo caccia.

Al di fuori dei confini europei la Thailandia, già utente del "Gripen", mentre è in trattativa per un terzo lotto di sei esemplari che porterebbe la flotta a 18 unità (ha già in servizio otto C e quattro D) si dichiara intenzionata a raddoppiarli nel tempo, fino ad arrivare a schierare 36 aerei. L'Indonesia ha mostrato inte-

resse per un pacchetto completo comprendente il "Gripen-E" e l'aereo-radar Saab 2000 "Erieye", mentre la Malesia potrebbe scegliere una formula di leasing analoga a quelle sottoscritte dalle nazioni dell'est europeo per 16 aerei.

Richard Smith ha parlato anche dell'India: New Delhi, infatti, sta facendo fatica per concludere gli accordi con la Francia sul prezzo dei "Rafale", che potrebbero rivelarsi più costosi delle aspettative. In ogni caso, il massiccio acquisto di 126 caccia francesi inizialmente previsti dal programma MMRCA (Medium Multi-Role Combat Aircraft) è definitivamente accantonata: finora si è giunti solo a un compromesso per 36 "Rafale", decisamente troppo pochi per sostituire la flotta di 245 MiG-21 e 130 "Jaguar".

In merito, Smith è chiaro: «Con tutti quei MiG-21 da sostituire, l'India per noi sarebbe un cliente perfetto e vediamo enormi possibilità di soddisfare le loro politiche di acquisizione». E la sfida al "Rafale" in Oriente è aperta.

Esbjörn Persson

