

# Il ritorno del Javelin

**D**opo il ritiro di Raytheon e del team Northrop Grumman/BAE Systems dalla gara per il programma T-X (USAF Advanced Pilot Training Program), destinato a sostituire gli addestratori T-38 dell'USAF, si è annunciato un nuovo candidato, lo Stavatti Javelin.

Il Javelin Mk.10 era un piccolo bi-posto a reazione concepito come jet personale costruito dalla ATG, Aviation Technology Group, potenziato da due turbofan Williams FJ33, che ha volato per la prima volta a Denver, Colorado, nel 2005. Ne erano state ipotizzate anche versioni per l'addestramento militare, Mk.20 e Mk.30, sviluppate in collaborazione con la IAI, ma, non essendo stato trovato alcun finanziatore, nonostante 151 potenziali clienti si fossero fatti avanti, lo sviluppo fu interrotto alla fine del 2007, la ATG dichiarava bancarotta nel 2008 e il Javelin rimaneva immag-



*Il Javelin ripresentato dalla Stavatti. In alto: lo stesso aereo all'epoca del suo primo volo nel 2005.*

gazzinato all'aeroporto di Denver. La Stavatti Aerospace (succursale della Stavatti Heavy Industries, produzione di attrezzature per parrucchieri, di Kihei, Hawaii) ha

ottenuto nel novembre 2016 i diritti, i brevetti e le strutture del Javelin ed ha annunciato di iniziare l'aggiornamento della versione Mk.30 per rispondere alla richie-

sta di proposta, RFP, formale per il T-X emanata dall'USAF a fine 2016. Il nuovo aereo avrà lo stesso aspetto, ma una riprogettazione che porta la resistenza strutturale a 9G, motori più potenti, con aumento del combustibile, del peso massimo, del carico utile, e un nuovo cockpit, con velocità di Mach 1.36.

Il Javelin potrebbe essere fornito anche ad altre forze aeree come caccia leggero. La ditta dichiara che sta ora mettendo in piedi il gruppo produttivo ed è alla ricerca di un partner fra i costruttori maggiori per conseguire una capacità sia costruttiva sia di supporto come richiesto da un programma di tale portata.

Ora, tirar fuori da un hangar dopo molti anni un aereo elegante ma nato morto non vuol dire essere capaci di rivaleggiare con Boeing e Lockheed Martin e le effettive capacità della Stavatti Aerospace non sono chiarite da quanto si sa sulla ditta, la cui presenza in Internet è singolarmente ridotta. La società è stata fondata nel 1994 da Chris Beskar, un personaggio

*L'SM-27 Machete in ipotetica livrea israeliana.*







L'SM-28 Machete è presentato con le insegne dell'India.



L'SM-47 o ANM-47 Super Machete con le insegne dell'Ucraina.

pittresco e poliedrico, presentata come costruttrice di aerei e integratrice di sistemi. Gli uffici sono a Buffalo, New York, e il "manufacturing center" a San Bernardino, California, ma non è dato sapere con quanti dipendenti, e come recapito è data una casella postale a Eagan, Minnesota.

Nei primi anni 2000 la Stavatti ha presentato una serie di progetti di aerei da combattimento che sembrano usciti da un videogame.

L'SM-27 Machete è un turboelica per l'attacco al suolo e il sostegno ravvicinato, armato con un cannone da 30 mm e 8.500 libbre di carico bellico, con velocità di 400 nodi e autonomia di oltre 2.000 miglia nautiche.

L'SM-28 ne è la versione potenziata da un turbofan, nella quale il carico bellico aumenta a 12.000 libbre e la velocità a Mach 0,9 e il raggio d'azione col combustibile interno è di 8.700 miglia.

L'ANM-47 Super Machete è un caccia a reazione con ali a freccia negativa, che gli danno iper-manovrabilità, potenziato da un turbofan con postbruciatore, con

prestazioni eccellenti: velocità di Mach 2,2, raggio d'azione di 800 miglia e 12.000 libbre di carico su nove piloni.

A loro nel 2012 si è aggiunto un nuovo progetto, l'SM-39 Razor, un caccia bimotores da superiorità aerea che si fregia del titolo di caccia di sesta generazione, con velocità di oltre Mach 4 (!), raggio d'azione di oltre 1.100 miglia e armi contenute internamente, la ri-

sposta per i requisiti dell'US Navy FA-XX/NGAD (per sostituire i Super Hornet nel 2030) e dell'USAF NextGen Tacair (per il successore dell'F-22).

A giugno del 2016 la Stavatti ha presentato un nuovo progetto, l'SM-26 Sleek, ispirato al Machete ma non derivato da questo, di dimensioni ridotte a due terzi, che servirà da dimostratore dell'aereo da guerra, potenziato da un Trace

Spercharged V8 da 750 hp e di cui già sono previste cinque versioni diverse di cui sono specificate solo la T per addestramento basico e la A da attacco leggero.

A questi si aggiungono progetti per un drone STOL da trasporto, per aerei da trasporto di ogni classe e perfino vettori per lanci orbitali. La fantasia che ha preso il potere sembra non avere limiti, ma il piano industriale che la Stavatti presenta dà la priorità allo sviluppo di Sleek e Machete seguiti dai caccia di sesta generazione, SM-39 Razor e un nuovo SM-36 Stalma del quale girano immagini ma ci è risparmiata la descrizione.

L'impressione finale dei commentatori è che si tratti di un'operazione non plausibile: o frutto di passione e fantasia o tentativo di trovare finanziamenti destinati a finire in una bolla di sapone (lo spiega il film *The Wolf of Wall Street*). Si dice che anche la Apple nacque dal lavoro di due ragazzi in un garage, ma altre mille iniziative sono nate e morte nel garage. ■



Forme avveniristiche e assurde per il super caccia SM-39 Razor:



Anche per l'SM-36 Stalma abbiamo forme improbabili e coccarde israeliane altrettanto improbabili



L'aereo da turismo e addestramento SM-26 Sleek sembra meno avveniristico ma dubitiamo che sarà mai costruito.