



Dall'S.211 all'M-345HET

Quella dell'M-345 è una storia complessa poiché nacque per diventare il prodotto di punta dell'allora SIAI-Marchetti, capitalizzando il successo senza precedenti ottenuto con l'SF-260 ad elica. Il suo progetto, con la designazione S.211, ebbe origine nell'ufficio tecnico di Sesto Calende, diretto dall'ing. Alessandro Brena; fu annunciato al salone aerospaziale di Parigi-Le Bourget del 1977 e all'edizione successiva del 1979 ne fu esposto un simulacro. Il primo prototipo uscì di fabbrica nel marzo 1981 a Vergiate e il primo volo avvenne dall'aeroporto di Malpensa il 10 aprile 1981, con il collaudatore Alessandro Ghisleni. Il 3 ottobre 1981 fu la volta del secondo prototipo, pilotato da Florio Finistauri e Gianni Pastorello.

L'S.211 era un progetto del tutto nuovo, spinto da un moderno turboreattore a doppio flusso Pratt & Whitney JT15D-4C da 1.135 kg/s (impiegato soprattutto nel campo dell'aviazione generale), e puntava a crearsi uno spazio di mercato tra l'SF-260 e l'MB-339.

L'S.211 conobbe un certo successo e fu costruito in 71 esemplari, compresi prototipi e cellule per prove statiche. Fu acquistato dalle forze aeree di Filippine (25 aeroplani ribattezzati, dopo un aggiornamento, AS-211 "Warrior II"), Haiti (quattro) e Singapore (32), mentre l'atteso contratto con la Libia non poté essere perfezionato; non andarono a buon fine neppure altre trattative che erano state avviate (all'epoca si parlò di Brunei, Egitto e Uganda).

La delusione maggiore, però, venne dal concorso JPATS delle forze armate statunitensi per il quale l'allora Agusta, alleatasi con l'americana Grumman, propose la versione S.211C propulsa dal turboreattore Pratt & Whitney Canada



JT15D-5C (invece del JT15D-4C) con modifiche alla strumentazione e all'ala; l'aereo si riteneva in buona posizione ma, invece, prevalse la scelta di un turboelica, il T-6 "Texan II" derivato dal Pilatus PC-9 Mk.2.

Il programma, intanto, fu coinvolto in una serie di passaggi di proprietà, prima da SIAI-Marchetti ad Agusta, poi da Agusta ad Aermacchi; quest'ultima ne annunciò il rilancio nel 2004 con la nuova designazione M.311. L'esemplare NC.201 dell'azienda – lo stesso che è tornato in volo in forma modificata il 29 dicembre – fu aggiornato come dimostratore avionico, con strumentazione interamente digitale, ed effettuò il primo volo in questa forma il 1° giugno 2005, pilotato da Olinto Cec-

conello, capo-collaudatore della ditta. In questa nuova incarnazione prevedeva anche una cellula rinforzata per una vita a fatica di 15.000 ore di volo e fattori di carico massimi in manovra compresi tra +7 e -3,5g. Il suo impianto propulsivo passava alla versione più potente JT15D-5C da 1.447 kg/s, quasi il 30% in più, già proposta per l'S.211C per il concorso JPATS.

Il rilancio con la denominazione attuale è avvenuto nel 2011 e vi è stato un nuovo cambiamento di marchio, divenuto Alenia Aermacchi. Per questa nuova configurazione – l'M-345HET – è stato scelto un motore ancora più potente, il turboreattore Williams FJ44-4M-34 da 1.540 kg/s.

Nico Sgarlato

In alto: la reinterpretazione M-311 di Alenia Aermacchi; al centro, i primi due prototipi dell'S.211 e, a destra, l'aereo proposto per il concorso JPATS.

