

Sta per essere confermata la scelta del Boeing 767 per il rifornimento in volo



I nuovi "tanker" per l'Aeronautica Militare

**AERONAUTICA & DIFESA ANALIZZA
IL NUOVO AEREO TANKER/TRASPORTO CHE
SOSTITUIRÀ I VECCHI B. 707T/T DAL 2005**

Ormai è quasi deciso, sarà la cellula del famoso liner Model 767 della Boeing ad essere adottata dalla nostra Aeronautica Militare nel ruolo di aerorifornitore e trasporto tattico. A Roma, il 9 luglio 2001, Boeing e Finmeccanica hanno firmato il memorandum d'intesa: formalmente si è dato il via al rapporto di collaborazione che porterà Alenia Aeronautica ed Aeronauali a lavorare insieme al colosso americano Boeing. Lo scopo è portare avanti sviluppo, produzione e supporto della versione militare del 767. Le due aziende italiane si impegneranno nel progetto per circa il 20% ma di fondamentale importanza sarà il ruolo attivo in tutte le fasi del programma, inclusa quella finale di marketing per altri paesi.

È logico prevedere che questo tipo di velivolo sarà quasi una scelta obbligata per diverse nazioni, in un periodo temporale relativamente breve, e quindi le buone prospettive non mancano.

Il primo obiettivo è comunque fornire all'Aeronautica Militare quattro nuovi velivoli per sostituire gli ormai obsoleti Boeing 707T/T (obsoleti principalmente perché, quando parti il programma per l'aerorifornitore dell'Aeronautica Militare, non si scelsero con la dovuta attenzione le cellule che avrebbero dovuto essere acquistate - i 707-320C prescelti erano stati acquistati di "seconda mano" nel 1988, al prezzo complessivo di 35/40 miliardi di lire, dalla compagnia aerea portoghese TAP ed uno di essi era stato anche

vittima di una "spanciata" - e si diede maggiore importanza all'allestimento interno piuttosto che alla rimotorizzazione dei quattro Pratt & Whitney JT3D-3B con nuovi motori CFM-56 che avrebbero risposto alle norme contro l'inquinamento ed avrebbero permesso consumi più contenuti oltre ad una maggiore affidabilità; il primo dei quattro 707 convertito in aerorifornitore fu consegnato all'AM il 14 maggio 1992 - NdR) e si prevede di tagliare questo traguardo entro il 2005. Poi si potrà pensare ad esaudire le richieste di altri acquirenti e inizierà così l'auspicato ritorno industriale per il nostro paese. Su questo aspetto Carmelo Consentino, vice presidente Alenia, e David Spong, presidente Boeing per i progetti militari,

Nella pagina a fianco: una raffigurazione pittorica dell'aerocisterna Boeing/Alenia B. 767T/T mentre rifornisce un aereo AEW (da scoperta radar) Boeing E-767, sottolineando così l'opportunità di adottare una piattaforma unica per le due esigenze. Qui sotto: la stessa versione che dovrebbe essere prescelta dall'Aeronautica Militare Italiana è stata poi offerta anche all'USAF, alle prese con l'annoso problema della sostituzione dei suoi anziani Boeing KC-135 "Stratotanker", basati su una cellula quasi identica a quella dell'aereo da trasporto Model 707.

non hanno dubbi e si dimostrano ottimisti senza alcuna riserva. Le performances del velivolo sono garantite come del resto ci saranno, per i futuri acquirenti, soltanto certezze per quanto concerne rispetto dei tempi di consegna e dei costi pattuiti.

Aeronauali dovrà essere responsabile dell'installazione di tutti i kits che completeranno i velivoli consegnati dalla Boeing e, in maniera più marginale, saranno coinvolte anche altre aziende nazionali come Alenia Difesa, Elettronica e GSE. Le Aeronauali hanno un'esperienza pluriennale nella manutenzione e modifica di velivoli commerciali e militari quali DC-8, DC-10, MD-11, B727, B707, A300, ATR, "Atlantic", G.222, E-3A e C-130. Ora è giunto il momento di cimentarsi con il B-767.

Alenia Aeronautica (tramite Aeronauali) è, come abbiamo visto, partner di Boeing nel 767T/T con una quota del 20% del programma per un ritorno industriale stimato che potrebbe raggiungere 1.300 milioni di euro: ogni velivolo dovrebbe costare, infatti, tra i 150 ed i 225 milioni di dollari (170-255 milioni di euro).

Gioca a nostro favore anche la collaborazione che dura già da 40 anni fra Alenia e Boeing. Alenia infatti è stata coinvolta nel progetto del 767 commerciale fin dalla sua origine e attualmente produce diverse parti del velivolo. L'Alitalia, che lo ha in linea, darà una mano nella logistica e nel supporto delle macchine in carico all'AM (come aveva già fatto, egregiamente, a suo tempo quando la Forza Armata aveva in linea due DC-9-30) fornendo l'esperienza acquisita con l'aereo.

I bassi costi operativi e gli oltre 800 B.767 attualmente in servizio presso diverse compagnie aeree sono una garanzia di efficienza del velivolo che è tra l'altro impiegato, per la maggior parte, nell'ambito di rotte transatlantiche.

Il B.767T/T è dipinto dalla Boeing come la soluzione ottimale e "up-to-date" per le esigenze di rifornimento in volo e trasporto di una moderna aviazione militare. Racchiude in sé le caratteristiche di "peso-medio" che sono in grado di fornire un rapporto eccellente di carburante erogabile (circa 30.000 kg) e raggio d'azione (2.300 miglia nauti-



che). È facilmente impiegabile sia in ausilio di operazioni umanitarie, sempre più frequenti, che in deployments a livello globale. Caratteristica innovativa sarà il doppio metodo di cedibilità del carburante, sia mediante asta rigida in posizione centrale - sistema USAF - che tramite due pod alari con tubo estendibile e cestello terminale, allo standard europeo e dell'US Navy. Questa doppia capacità consentirà una maggiore flessibilità operativa rendendo i nostri tanker fruibili, oltre che da "Tornado", AMX, C-130J, MB-339 e "Typhoon" anche da altri velivoli della Nato.

Grazie ai suoi moderni motori, si-

**Boeing 767T/T:
il nuovo moltiplicatore
di forze per
l'Aeronautica Militare**

lenziosi e poco inquinanti, rientra appieno nelle rigide norme antirumore ed anti-inquinamento, rendendolo il benvenuto ovunque debba atterrare, anche negli aeroporti aperti al solo traffico commerciale. Per quanto riguarda la motorizzazione, potrà essere propulso da due General Electric CF6-80C2BF6F oppure da altrettanti Pratt & Whitney 4060. A sua volta il B.767T/T sarà rifornibile in volo con entrambi gli standard attuali grazie all'installazione di un probe e di un ricettacolo sul dorso anteriore della fusoliera.

Differentemente da quanto accade sui KC-135 e KC-10 americani, la postazione del "boom", ovvero dell'operatore che manovra tramite una sorta di joy-stick l'asta rigida per rifornire i velivoli, non sarà localizzata nella parte posteriore del velivolo ed a contatto visivo con ciò che accade all'esterno: si è optato per una postazione remota dell'operatore, posta alle spalle della cabina di pilotaggio, che sfrutta una serie di telecamere esterne. Per l'addeco al rifornimento insomma sarà una sorta di "videogioco".

Grazie alla sua architettura il B.767T/T sarà facilmente configurabile a seconda delle necessità da affrontare e potrà assumere tre diversi allestimenti nello spazio non occupabile dalle cisterne per il carburante: tutto passeggeri, solo cargo o una combinazione dei due precedenti. Per le operazioni di modifica sono previste circa 48 ore lavorative. In configurazione tutto passeggeri sarà in grado di accogliere 200 militari con relativo equipaggiamento mentre in quella tutto cargo 19 pallet standard per circa 30.000 kg.

La sagoma del B.767T/T sarà senza dubbio destinata a diventare familiare, oltre che a Pratica di Mare, anche nei cieli del mondo e gli oltre 1.900 tankers consegnati dalla Boeing negli ultimi settant'anni costituiscono una garanzia.

Diego Bigolin