

Italia: una Industria Aeroespacial en plena reorganización

JOSE A. MARTINEZ CABEZA (*)

La historia de la Industria Aeroespacial Italiana se remonta al año 1910, cuando se fundó su primer miembro, la firma Caproni, la misma que pondría en el aire treinta años más tarde el segundo avión de reacción que voló en el mundo, un año después del éxito del He-178 y un año antes que sucediera lo propio con el Gloster E.28/39 británico. Ese avión, el monoplano Caproni-Campini, llevaba un motor de pistón que accionaba el compresor en vez de la preceptiva turbina de los turbo reactores, y tuvo escasos resultados positivos, volando un contado número de ocasiones entre 1940 y 1941, pero daba una idea del nivel alcanzado hasta entonces por la Industria Aeroespacial de Italia.

Partenavia Costruzione Aeronautiche S.p.A., hoy enrolada en las filas de Alenia S.p.A., presentó en Farnborough'82 esta versión de su bimotor P.68 bautizada "Observer" por razones obvias. Del orden de 400 unidades del P.68, avión que entró en producción en serie en 1974, se han producido en la factoría de Capodichino (Nápoles), parte de ellas exportadas a un total de 20 países.



CAPRONI vería una lenta decadencia que la condujo al cese de operaciones en 1949, y cuando 20 años más tarde volvió a la actividad, lo hizo a niveles modestos, produciendo veleros, asientos de avión y subconjuntos de helicópteros; bastante después y basándose en su experiencia con los veleros, desarrolló un pequeño avión de entrenamiento, el Caproni-Vizzola C.22J que salió de fábrica en agosto de 1979. Obviamente Caproni ya no era ni mucho menos aquella empresa líder de antaño, pero de alguna forma lo antedicho ilustra las vicisitudes que en el pasado sufrió la Industria Aeroespacial Italiana.

Aunque la situación no es íntegramente comparable a lo que sucedió en el caso de Alemania, lo cierto es que al final de la Segunda Guerra Mundial la capacidad de la Industria Aeroespacial Italiana había quedado seriamente mermada. Hubo así de subsistir durante los primeros años de la postguerra a base de subcontratos, que la permitieron pronto alcanzar un nivel de "reconstrucción" suficiente como para que en los inicios de la década de los 50 surgieran interesantes proyectos fruto de un notable deseo de progreso. Si bien tales no llegaron a concretarse en series importantes -los más no pasaron de prototipos-, sí al menos sentaron las bases para crecer tecnológicamente. Baste recordar el cuatrimotor Breda-Zappata BZ.308 (54 pasajeros, 46.500 kg. de peso máximo de despegue), el SIAI-Marchetti SM.95, también cuatrimotor para 30 pasajeros, de 24.000 kg. de peso máximo de despegue, y el trimotor Fiat G.212, propulsado por tres motores de pistón Pratt and Whitney R-1830 de 34 pasajeros de capacidad, fabricado en una corta preserie que utilizó la Fuerza Aérea Italiana, así como las compañías A.L.I. (Italia) y SAIDE (Egipto-Italia) a razón de tres unidades cada una de ellas.

Alenia S.p.A. tiene un 46% de participación en el avión AMX, habiendo cedido un 24% del 70% total que le corresponde a Aermacchi S.p.A., y el resto está en manos de la firma brasileña Embraer. El AMX compareció en Le Bourget'91 equipado con un sistema modular Skyshark aire-suelo desarrollado por el consorcio CASMU - formado por BPD (grupo Fiat) y Alenia S.p.A., que puede operar tanto en planeo como motopropulsado.



El BAe/BAC 1-11 modificado por Dee Howard Co. (grupo Alenia S.p.A.) y remotorizado con un par de Rolls-Royce Tay, fue presentado oficialmente en Farnborough '90 bajo la designación de modelo 2400. Esa firma tiene un contrato con United Parcel Service para remotorizar con Rolls-Royce Tay 651-54 un total de 40 Boeing 727-100, y los correspondientes vuelos de prueba han mostrado que el proceso ha sido todo un éxito.

Más adelante llegaría la fabricación bajo licencia de aviones y helicópteros. El punto culminante de esa etapa fue el acuerdo suscrito entre North American y Fiat para que esta última construyera el F-86D, fechado en 1953, de notoria importancia, pero ha sido fundamentalmente la participación en programas multinacionales, cuyo máximo exponente años atrás fue el avión Tornado, quien situó a la Industria Aeroespacial de Italia en el lugar que sin duda le corresponde.

AÑOS DE INDIFERENCIA Y BRUSCO DESPERTAR

Una queja que con frecuencia se oye en los medios aeronáuticos de

Italia es que la clase política de su país ha asistido tradicionalmente con indiferencia al proceso de actualización de la Industria Aeroespacial Italiana, uso que parece haberse quebrado ya, pero que resultaba tremendamente paradójico, puesto que esa Industria ha sido objeto de control estatal, que se tradujo a lo largo del tiempo en una participación directa de capital público del 60 al 70% del total de sus acciones, control en base al cual no se dudó a la hora de comprar pequeñas empresas, aunque estuvieran al borde de la quiebra, antes de que nadie pensara en una reorganización.

De la existencia de ese estado de cosas da fe el hecho de que se dejara

llegar al mercado dos aviones como el S.211 y el MB.339 que, con independencia de sus bondades técnicas, se han hecho y se hacen la competencia a nivel internacional en un ejemplo clásico de lo que es tirar piedras contra el tejado propio. Para mayor abundamiento, los gobiernos italianos tradicionalmente no han apoyado la exportación de los productos procedentes de la industria de defensa de su país, no quedando al margen, por supuesto, la Industria Aeroespacial. A pesar de los loables esfuerzos de las compañías envueltas por hacerse un hueco

El prototipo G.222 mostrado aquí voló por vez primera el 18 de julio de 1970. 20 años después, en agosto de 1990, el G.222 sería seleccionado como vencedor del concurso C-27A de la USAF (fotografía de Aeritalia/Alenia).





El consorcio ATR, formado por Aerospaziale y Alenia S.p.A., ha alcanzado un lugar prominente en el mercado de los aviones regionales. En la fotografía el segundo de los ATR 72 fabricados.



El MB.339K Veltro 2 fue la versión monoplaça del MB.339A optimizada para apoyo y entrenamiento de combate, desarrollada por Aeromacchi S.P.A. a título privado. En la imagen el prototipo de la versión, matriculado I-BITE, tal como fue presentado en Farnborough '82 tras de haber volado por vez primera el 30 de mayo de 1980.



Con unas palas de rotor simuladas para ahorrar espacio, se presentó en Farnborough '90 este prototipo italiano del helicóptero EH.101 montado en las instalaciones de Agusta S.p.A.; en otro lugar figuraba un prototipo producido por Westland.

en el mercado, lo cierto es que durante los últimos años sus exportaciones han caído de forma notoria en el terreno del material militar, por lo que se han desplazado en dirección del mercado civil y del espacial, surgiendo colaboraciones que luego se reseñarán debidamente.

La toma de posiciones de las compañías europeas ante la llegada de 1993, y su evolución a nivel global, ha forzado finalmente la entrada en acción de los medios oficiales de Italia, ante lo que podría significar para la Industria Aeroespacial Italiana incluso la pérdida de buena parte de su mercado interno en beneficio de productos provenientes de la CEE o tal vez de medios exteriores a esta últi-

ma. Habida cuenta de que el tamaño de los miembros de aquella industria era sistemáticamente pequeño frente a los homólogos europeos, con fuertes riesgos de absorción por parte de estos últimos, se decidió abordar un proceso de fusiones, en curso actualmente, cuyas consecuencias finales aún no pueden ser estimadas.

ALENIA, A LA CABEZA

Cualquier análisis acerca de la Industria Aeroespacial Italiana debe forzosamente comenzar por la recién creada Alenia S.p.A., formada mediante la fusión de Aeritalia y Selenia, proceso completado oficialmente en diciembre de 1990 y facilitado por

la dependencia de ambas firmas del grupo IRI-Finmeccanica, quien mantiene el 76,4% del capital de la nueva compañía.

IRI-Finmeccanica ya se había unido el 12 de noviembre de 1969 a Fiat, con un reparto de acciones al 50%, formando la compañía Aeritalia que combinaba las fuerzas de Fiat en el terreno aeronáutico, excepción hecha de los motores de aviación, con las de Aerfer y Salmoiraghi pertenecientes a aquel grupo industrial. El 28 de septiembre de 1976 IRI-Finmeccanica compró el 50% de las acciones que estaban en manos de Fiat, y a partir de ahí se comenzó a analizar la adquisición de otras firmas en un proceso que culminaría en



Un Agusta A.109A Mark II en configuración sanitaria. El desarrollo de esa versión del A.109A comenzó en septiembre de 1981.

el verano de 1981 cuando Aeritalia adquirió el 100% de las acciones de Aeronavali Venezia, el 60% de las de Partenavia y el 50% de las de Meteor. En 1983 Aeritalia volvería a la carga haciéndose con un 25,8% de las acciones de Aeronautica Macchi, y cinco años más tarde tomaría el 31% del capital de Rinaldo Piaggio, así como un 40% del capital de la compañía estadounidense Dee Howard Co. -especializada en conversiones y remotorizaciones de aviones- y un pequeño paquete de acciones de la FAMA de Argentina. Meteor y De Howard Co. son ahora propiedad de Alenia S.p.A.

LA ASIGNATURA PENDIENTE

Los motores de aviación son sin lugar a dudas la asignatura pendiente de la Industria Aeroespacial Italiana, cuya capacidad en ese terreno parece desproporcionada cuando se la compara con sus actividades en los otros apartados que le son propios. Tres son las empresas relevantes del sector de los aeromotores de Italia, Fiat Avio -perteneciente al grupo Fiat como se deduce fácilmente de su nombre-, Alfa Romeo Avio -un 60% de cuyo capital figura en poder de Alenia S.p.A.- y la división de aeromotores de I.A.M. Rinaldo Piaggio S.p.A.

Fiat Avio está especializada en lo referente a los accesorios de motores y Alfa Romeo Avio domina en el apartado de diseño y producción de zonas calientes de los turborreactores. Ambas empresas suman en conjunto una participación del 50% en el turboeje CT7-6 que monta el helicóptero EH.101. Fiat Avio trabaja en los programas IAE V2500 y CF6 y GE.90 de General Electric, mientras que Alfa Romeo Avio hace lo propio en los programas de Rolls-Royce, Tay, RR.1004 y RTM 322 -con un 10% en concreto en este último-.

Ni tan siquiera Fiat Avio, la más grande de las tres empresas citadas, tiene dimensiones equiparables con las de otras firmas europeas como MTU, por citar una. Todo hace pensar, por lo tanto, que no tardando mucho el sector de los aeromotores de la Industria Aeroespacial Italiana verá un proceso de fusión. De hecho, tal posibilidad ya se discute entre el Gobierno Italiano, Fiat Avio y Alfa Romeo Avio. La situación de la división de aeromotores de Piaggio, en tales circunstancias, se mantiene entre sombras de duda, a pesar de que Alenia tiene una importante participación en la empresa.



El A.109 Max es una versión del A.109C ensanchada para convertirla en el helicóptero de fuselaje más amplio de los de su clase (fotografía de Agusta S.p.A.).

Avio -con actividades centradas en los motores-, Aeronavali Venezia, Dee Howard Co. y Partenavia, manteniéndose los porcentajes de participación heredados de Aeritalia en Aermacchi S.p.A. y Piaggio. En el campo de los aviones comerciales, el grupo aeronáutico de Alenia S.p.A. se mueve dentro de las colaboraciones compartiendo riesgos, cual es el caso de ATR, consorcio que a través de sus miembros está envuelto en el maremagnum de negociaciones que tienen como objetivo común el desarrollo de aviones del orden de las 100-130 plazas de capacidad (ver el dossier Le Bourget'91 en RAA de septiembre de 1991).

Alenia S.p.A. ha recibido un importante impulso en el terreno de los aviones militares de transporte con la selección del G.222 para el programa C-27A estadounidense. Todo indica que se jugó fuerte en el concurso convocado al respecto por la USAF en el terreno de la oferta económica, puesto que la producción del G.222 había cesado en los inicios de 1989 después de haberse producido nada más que 90 unidades, 50 de las cuales habían quedado en el propio territorio de Italia. El contrato del C27A estipulaba la entrega de 10 unidades cuyo destino es la base Howard y cuyo operador sería el MAC. Chrysler Technologies Airborne Systems Inc. figura como subcontratista principal del programa, en base a lo cual recibe los aviones directamente desde la factoría de Alenia sita en Nápoles y los adapta para la misión a la que están destinados, instalándoles los equipos interiores, de navegación y de comunicaciones listados por la USAF en la correspondiente especificación. La USAF recibió su primer G.222/C-27A en agosto de 1991.

Los subcontratos internacionales suscritos en su momento por Aeritalia, son conservados por Alenia S.p.A. e incluso se mueve en el sentido de reforzarlos. Para Boeing se han diseñado y se fabrican partes móviles del ala, radomes y secciones de cola con destino al Boeing 767, y ya hay firmado un acuerdo para hacer lo propio con elementos del ala del nuevo Boeing 777. Alenia S.p.A. fabrica para McDonnell Douglas paneles de fuselaje, estabilizadores verticales y alerones de los MD-80 y también partes del MD-11 (ver el artículo sobre este avión publicado en RAA de junio de 1991), habiéndose unido recientemente a la producción del Airbus A321, en el que participa con el diseño y construcción de una sección de su fuselaje. Según acuerdo firmado con Dassault, efectuará la producción de la cola y las góndolas de motor del Falcon 2000. Obligado es citar también que junto a Dornier analiza la viabilidad del proyecto AAA (Advanced Amphibious Aircraft).

Dentro de las actividades de Alenia S.p.A. en el terreno de los aviones militares, de sobra es conocido el

AMX, el antes citado programa del Tornado -donde cuenta con una participación del 16%- y el programa EFA, donde tiene un 23% de contribución. No se debe olvidar tampoco que Alenia S.p.A. figura en Euroflag, grupo que recientemente estableció su sede en Roma. A través de Aeromobili Venezia y Dee Howard, tiene contratos para la remotorización y actualización de aviones DC-8, DC-10 y Boeing 707 y 727. Destacado es el trabajo efectuado con el I-11, remotorizado con el motor Rolls-Royce Tay y equipado con EFIS, que sin embargo fue "congelado" en diciembre de 1991 debido a diversos proble-

tecnologías que incluye los satélites artificiales, las estaciones orbitales tripuladas y los sistemas de lanzamiento y reentrada en la atmósfera de la Tierra. De hecho es en el campo de los programas espaciales donde la Industria Aeroespacial Italiana está sufriendo el más rápido avance, bien apoyado por la Agencia Espacial Italiana (ASI). Ese grupo, conocido como Alenia Spazio S.p.A. es el subcontratista principal para los programas Sirio e Italsat patrocinados por la citada ASI, pero también participa en programas europeos como el Artemis y el Data Relay Satellite, así como en el Ariane, lanzador para el que cons-



El SIAI-Marchetti S.211 voló por vez primera el 10 de abril de 1981 y sus entregas se iniciaron en noviembre de 1984. El S.211 fue montado en Singapur -30 unidades en total- después de ganar un concurso para proveer de entrenadores a ese país, en lo que fue su más importante contrato de exportación hasta el presente.

mas relacionados con la obtención del certificado correspondiente y a la falta de apoyo económico en forma de encargos.

El grupo aeronáutico de Alenia S.p.A. busca mantenerse en lugar de privilegio dentro de las tecnologías punta, por ello se unió en 1991 casi simultáneamente con la SJCA (Society of Japanese Aerospace Companies) al equipo constituido por Aérospatiale, Deutsche Aerospace, Boeing, McDonnell Douglas y British Aerospace para el estudio del llamado FAST (Future Advanced Supersonic Transport).

El grupo espacial de Alenia S.p.A. cuenta con 2.700 empleados y pretende abarcar un amplio espectro de

truye los depósitos de propulsores de varias de sus configuraciones.

Alenia Defense Systems, el grupo de defensa de Alenia S.p.A., da empleo a 8.500 personas y en 1990 contribuyó con un 27% a su cifra global de actividad. En el terreno de los misiles es el Aspide su principal programa en los días que corren; existe además un acuerdo de colaboración con Aérospatiale y Thompson-CSF que ha dado origen al consorcio Eurosam en el que Alenia S.p.A. figura con un 50% de participación, cuyo objetivo primero es el desarrollo de una familia de misiles agrupada bajo la designación Aster; Alenia Defense Systems trabaja también juntamente con Matra para el desarrollo conjunto de



El SIAI-Marchetti SF.260TP es un monomotor cuyo primer vuelo se remonta a julio de 1964. Originalmente equipado con motor de pistón, el SF.260 se convirtió en la versión TP al instalársele un turbohélice Allison 250-B17C. El SF.260 ha sido fabricado en más de 800 unidades y exportado a unos 20 países.

un misil aire-aire, y tiene una destacada participación en el suministro de los equipos de aviónica, electroóptica y contramedidas de los aviones Tornado y AMX, así como del helicóptero EH.101, y lo mismo sucederá en el caso del EFA. Otras actividades de Alenia Defense Systems se centran en el diseño y producción de sistemas para buques de guerra y submarinos, equipos de comunicaciones y secrefonia, y también actúa en el terreno de los vehículos RPV no tripulados, actividad esta última donde Meteor S.p.A. lleva el liderazgo. Se debe citar además que Alenia S.p.A. tiene un 50% de las acciones de Elettronica S.p.A. y otro tanto del capital de Ferranti Italia S.p.A.

El cuarto y último grupo de Alenia S.p.A. es el de sistemas comerciales, conocido como Alenia Commercial Systems, que ocupa a 2.100 empleados y produjo el 10% del volumen de negocios de la compañía en 1990. Sus actividades cubren el diseño y producción de radares de control para el tráfico aéreo y el marítimo, de sistemas para vigilancia ambiental, de equipos de comunicaciones, de equi-

El SIAI-Marchetti SF.600 Canguro voló como prototipo con la matrícula I-CANG el 30 de diciembre de 1978, equipado con motores de pistón Textron-Lycoming T10-540-J. Posteriormente este prototipo se remotorizó con dos turbohélices Allison 250-B17C y así equipado apareció en Farnborough '82 como el SF.600TP.

pos CAD/CAM, así como la investigación en el campo de las energías alternativas y renovables.

Alenia S.p.A. dedica importantes recursos a I+D, pero la procedencia de esos recursos va a sufrir alteraciones porcentuales en los próximos años si las previsiones se cumplen. Para las firmas que ahora se engloban en la nueva empresa, un 60% de los recursos procedían en años anteriores de los medios relacionados con la defensa, quedando un 20% proveniente de los programas espaciales y otro tanto de los propios fondos de esas firmas. Ahora el objetivo es que la participación de programas de defen-

sa en la I+D de Alenia S.p.A. baje al 40% mientras que los fondos provenientes de los programas espaciales y los fondos propios participen a razón de un 30% en cada caso. Del volumen de Alenia S.p.A. da idea su comparación con las industrias aeroespaciales de Europa, donde ocupa la sexta posición después de Deutsche Aerospace, British Aerospace, Thompson-CSF, GEC Plessey y Aérospatiale.

AERMACCHI O LA VOCACION POR LOS ENTRENADORES

Aermacchi S.p.A. es la compañía más importante dentro del grupo aeronáutico Macchi, que junto a la producción de aviones se dedica al suministro de elementos para programas espaciales y al montaje bajo licencia de asientos eyectables de la firma Martin-Baker, e incluye diversas actividades en lo referente a los sistemas de transporte, equipos de apoyo, ingeniería e investigación aplicada. La plantilla de Aermacchi S.p.A. oscila alrededor de las 2.500 personas, y para el registro histórico se debe indicar que Macchi fue fundada en 1913 con sede en Varese, y ese mismo año fabricó su primer avión; la reestructuración interna que condujo a la forma actual del grupo aeronáutico Macchi tuvo lugar en enero de 1981.

La participación de Alenia S.p.A. en el capital de Aermacchi S.p.A. ya antes referida, ha venido a significar



la puesta en manos de esta última de un 24% de la producción del avión ítalo-brasileño AMX, de manera que en su factoría de Venegono hay una línea de montaje en adición a su total responsabilidad en lo referente a la producción del fuselaje delantero y posterior de ese avión. De cualquier manera, los objetivos a corto y medio plazo de AerMacchi S.p.A. se siguen centrando en el diseño y producción de aviones de entrenamiento, donde el MB.339 figura hoy como producto estrella aunque su primer vuelo se re-

primer subcontratista del Departamento de Defensa Estadounidense para el programa; AerMacchi enviaría los aviones "verdes" a Lockheed y ésta los convertiría en la versión JPATS y tendría a su cargo el mantenimiento. Lockheed es la encargada de gestionar la oferta ante el Departamento de Defensa de Estados Unidos, y el último acontecimiento al respecto se produjo en el curso de Farnborough'90, cuando Rolls-Royce anunció que se unía al equipo formado por AerMacchi, Lockheed y Hughes compartien-

sistema avanzado de entrenamiento conocido como PTS-2000. En analogía con el programa JPATS, el PTS-2000 incluye el avión, el simulador, la enseñanza con ayuda de ordenador y los restantes medios precisos para la formación de pilotos. En concreto el avión es un biplaza monomotor de 5 a 6 Tm. de peso máximo de despegue, con mandos "fly-by-wire" y EFIS. AerMacchi S.p.A. participa además en el programa del biturbhélice regional Dornier 328 con responsabilidad plena en la fabricación y el montaje de diversas partes del fuselaje.

EN EL CAMPO DE LOS HELICOPTEROS

Hablar de helicópteros en Italia es tanto como hablar de Agusta S.p.A., firma de la que el 98% de su capital se reparte entre el IRI, EFIM y Aviofar Breda. Obtuvo en 1952 la licencia para fabricar el Bell 47G y más adelante pasó a proyectar sus propios productos, cuyos exponentes más notables son los helicópteros A.109 y A.129, civil el primero y militar el segundo. La estructura actual de la empresa fue establecida en enero de 1981 y consta de tres divisiones, helicópteros, aviones y una tercera dedicada a sistemas y actividades diversas, que conjuntamente dan trabajo a 10.000 personas.

La división de helicópteros de Agusta S.p.A. cuenta entre sus filas con las firmas Elicotteri Meridionali S.p.A. y Breda-Nardi Costruzioni Aeronautiche S.p.A.; aún hoy, la construcción bajo licencia de helicópteros ocupa buena parte de su actividad. Actualmente está suministrando helicópteros McDonnell Douglas NH-500E a la Escuela de Pilotos de la Fuerza Aérea Italiana, pero es la colaboración con Bell, que como se ha dicho antes data de hace más de 40 años, la más notable. Agusta produce el Bell 206 bajo designación AB.206 y ha desarrollado su propia versión antisubmarina del Bell 212, el AB.212 ASW, además de producir el Bell 412 en una versión propia conocida como AB.412 HP ("High Performance"). Con licencia de Sikorsky construye el SH-3D y el S-61N. El



El Caproni Vizzola C.22J, inicialmente concebido como entrenador ligero, compareció en Farnborough'82 provisto de una cierta capacidad de transporte de armamento, con depósitos de punta de ala y dos motores Microturbo TRS 18-1 de 130 kg. de empuje cada uno.

monte nada menos que hasta el 12 de agosto de 1976 y naciera como sustituto del no menos conocido MB.326.

El MB.339 ha sido propuesto para el concurso JPATS (Joint Primary Aircraft Training System) de la USAF y la Marina de Estados Unidos, el cual debe ser decidido en 1994 y de cuyo volumen da idea el hecho de que el ganador pueda llegar a producir 800 aviones. AerMacchi S.p.A. unió en octubre de 1988 sus fuerzas con Lockheed y Hughes para presentar al MB.339 en el concurso, de manera que si resulta ganador, la firma italiana conservaría plena responsabilidad en la producción del avión pero transferiría una licencia de fabricación a Lockheed que actuaría como

do riesgos y, por supuesto, comprometiéndose a suministrar los motores del avión en las condiciones precisas. Se dice que el "Talón de Aquiles" del MB.339 de cara al concurso JPATS puede ser su elevado precio.

Un total de 187 unidades del MB.339 han sido vendidas hasta la fecha, de las cuales 101 han ido a parar a manos del Ministerio de Defensa Italiano, lo que indica que no se trata de un avión "superventas", pero lo cierto es que mantienen intactas hoy por hoy sus expectativas de adjudicarse el contrato del concurso JPATS.

AerMacchi S.p.A. se ha aliado con Dornier, a la espera de otros posibles copartícipes, para el desarrollo del

CH-47D Chinook también figura en la lista de producción bajo licencia de Agusta, que lo ha entregado no sólo a Italia, sino también a Marruecos, Egipto y Grecia, desde la línea de montaje establecida en Elicotteri Meridionali S.p.A.

Agusta figura en importantes programas multinacionales. Con Westland ha desarrollado el EH.101 y con Eurocopter France, Eurocopter Deutschland y Fokker participa en el programa NG-90, que fue lanzado el 1 de septiembre de 1992. (ver en R.A.A. de noviembre de 1992, el dossier sobre Farnborough'92). Está también enrolada en el programa EURO-FAR (European Future Advanced Rotorcraft), cuya primera fase concluyó días después de la clausura de Le Bourget'91 y cuyo futuro puede muy bien verse influido por el del Bell/Boeing V-22. Agusta y Aérospatiale tienen los mayores porcentajes de participación en el programa EURO-FAR.

En la división de aviones de Agusta S.p.A. están incluidas SIAI-Marchetti S.p.A. Industria Aeronautica Meridionale S.p.A. y Caproni Vizzola Costruzioni Aeronautiche S.p.A.; SIAI-Marchetti participa en la producción de conjuntos de los helicópteros fabricados bajo licencia por el grupo y realiza el mantenimiento de diversos tipos de aviones, entre los que destacan el Hércules y el Buffalo. Realiza partes de los aviones AMX, Tornado, G.222, A310, Falcon 10 y Atlantique 2, y como productos propios cuenta con el monomotor SF.260, el biturbohélice SF.600TP Canguro y el S.211, el más conocido de todos ellos a nivel internacional. El S.211 también es candidato al programa estadounidense JPATS tras de la firma de un acuerdo entre SIAI-Marchetti y Grumman al

respecto en el curso de 1988, donde será rival entre otros, del MB.339.

Caproni Vizzola fue adquirida al 100% por Agusta S.p.A. en 1983. La decana de la Industria Aeroespacial Italiana produce actualmente equipos de tierra para motores de los tipos T.64/CT.64, J.79, J.85, CF6 y RB.199. Su avión C.22J citado al principio no ha obtenido hasta el presente el éxito en el que se confiaba; después del primer vuelo del prototipo celebrado el 21 de julio de 1980



El P.180 Avanti, bimotor de negocios para 9 pasajeros y 4,5 millones de dólares USA de precio base, copa hoy los mayores esfuerzos de Piaggio en lo que a productos propios se refiere. Dado que el objetivo más inmediato es el mercado de EE.UU., formó en octubre de 1990 la empresa conjunta Duncan-Piaggio Aircraft con sede en Lincoln (Nebraska) para montar allí el Avanti, cuyas ventas van despacio. (Fotografía de I.A.M. Rinaldo Piaggio S.p.A.)

vinieron años de lenta actividad, de manera que en 1988 aún no se había obtenido la certificación. Todo parece indicar que se trata de un programa abandonado.

En lo que se refiere a la división de sistemas y actividades diversas de Agusta S.p.A., debe citarse como más interesante que trabaja actualmente en el terreno de las aplicaciones de los ordenadores al control de los helicópteros y vehículos espaciales, figurando en la lista de empresas que han colaborado en los programas Hermes y SANGER; tiene en curso también un programa completo de desarrollo de generadores fotoeléctricos con destino a los satélites artificiales del futuro.

CAMBIANTE SITUACION

No es posible concluir sin citar a la firma General Avia Costruzioni Aeronautiche SRL, que trabajó estrechamente en el pasado con SIAI-Marchetti y otras firmas de Italia y el extranjero, y que tiene en el F.20TP Córdor, un interesante producto propio. Aunque antes mencionadas, también merecen un pequeño apartado I.A.M. Rinaldo Piaggio S.p.A. y Partenavia Costruzione Aeronautiche S.p.A., ambas con capital de Alenia S.p.A. como se citó. Piaggio es una veterana nacida en 1916 que ahora cuenta con unos 1.700 empleados y que produce para Alenia componentes del G.222, Tornado, Boeing 767 y MD-11, además de contar con una división de aeromotores; su producto propio más importante es el P.180 Avanti, aunque no se debe olvidar al bimotor P.166, que fue al aire por vez primera en 1976.

Partenavia fue fundada en 1957 y se dedica fundamentalmente a la producción y actualización de su producto propio, el

P.68, del cual se han derivado el AP.68TP-300 Spartacus y el AP.68TP-600 Viator, en la definición del primero de los cuales participó la propia Aeritalia hacia 1980.

Cuando este informe vea la luz, puede que se hayan producido cambios con respecto a la situación aquí expuesta. De hecho la reorganización de la Industria Aeroespacial Italiana avanza sin prisa pero sin pausa con vistas a tenerla adecuadamente dispuesta para afrontar la situación europea a partir de 1993. ■

() Fotografías del autor excepto donde se indica otra fuente.*