

Leonardo-Finmeccanica: effettuato con successo il primo volo dell'Aermacchi M-345

- **L'M-345 è il nuovo velivolo da addestramento progettato da Leonardo**
- **Il velivolo ha confermato le attese previste ed espresso performance eccellenti**
- **I test saranno completati entro il 2017**

Roma, 30 dicembre 2016 – Il prototipo del nuovo velivolo biposto da addestramento basico Aermacchi M-345HET (High Efficiency Trainer), ha effettuato con successo il suo primo volo giovedì 29 Dicembre, dall'aeroporto di Venegono Superiore (Varese). Ai comandi del velivolo i piloti della Divisione Velivoli di Leonardo, Quirino Bucci e Giacomo Iannelli.

Quirino Bucci, Project Test Pilot Trainers della Divisione Velivoli di Leonardo, ha espresso grande soddisfazione al termine del volo durato circa 30 minuti. Il com. Bucci ha così commentato: "Il velivolo si è comportato perfettamente confermando le attese previste dai parametri progettuali ed esprimendo performance eccellenti. Il motore, in particolare, ha dimostrato un'ottima reattività alle variazioni di regime, caratteristica fondamentale per un velivolo da addestramento basico".

L'M-345 è il nuovo velivolo a reazione per l'addestramento dei piloti militari progettato da Leonardo. Caratterizzato da bassi costi di acquisizione e gestione, l'M-345 mira a offrire alle forze aeree di tutto il mondo le superiori prestazioni e l'efficacia addestrativa tipiche degli aerei a getto a costi comparabili a quello dei velivoli da addestramento a turboelica di elevata potenza.

La campagna di prove sarà completata entro il 2017. I prossimi test riguarderanno gli avanzati sistemi di bordo e l'integrazione motore all'intero involucro di volo della macchina, in termini di quota, velocità e capacità di manovra.

Nota per i redattori:

Grazie ai moderni sistemi avionici, alla notevole capacità di carico sui piloni subalari e alle sue prestazioni, l'M-345 HET può svolgere anche ruoli operativi. Alla riduzione dei costi di esercizio contribuiscono la lunga vita a fatica e la manutenzione articolata su due soli livelli, resa possibile dal sistema di monitoraggio di struttura e impianti (HUMS) che eliminerà le costose revisioni generali. L'avionica, progettata sull'esperienza del moderno M-346, rispecchia gli standard degli aviogetti da combattimento più recenti, compresi i comandi HOTAS (Hands On Throttle And Stick), la presentazione dati a testa alta (HUD), gli schermi multifunzione (MFD), il datalink per lo scambio di dati in tempo reale. L'aereo è propulso da un motore turbofan Williams FJ44-4M-34 con spinta di 1.540 kg (3,400 lb). L'efficienza operativa è garantita dai sistemi di rifornimento a pressione del

Nota informativa

A seguito del processo di divisionalizzazione del Gruppo **Leonardo-Finmeccanica**, si ricorda che a far data dal primo gennaio 2016: la divisione "Elicotteri" ha assorbito le attività di AgustaWestland; la divisione "Velivoli" ha assorbito parte delle attività di Alenia Aermacchi; la divisione "Aerostrutture" ha assorbito parte delle attività di Alenia Aermacchi; la divisione "Sistemi Avionici e Spaziali" ha assorbito parte delle attività di Selex ES; la divisione "Elettronica per la Difesa Terrestre e Navale" ha assorbito parte delle attività di Selex ES; la divisione "Sistemi per la Sicurezza e le Informazioni" ha assorbito parte delle attività di Selex ES; la divisione "Sistemi di Difesa" ha assorbito le attività di OTO Melara e di WASS.

Leonardo-Finmeccanica è tra le prime dieci società al mondo nell'Aerospazio, Difesa e Sicurezza e la principale azienda industriale italiana. Operativa da gennaio 2016 come *one company* organizzata in divisioni di business (Elicotteri; Velivoli; Aerostrutture; Sistemi Avionici e Spaziali; Elettronica per la Difesa Terrestre e Navale; Sistemi di Difesa; Sistemi per la Sicurezza e le Informazioni), Leonardo-Finmeccanica compete sui più importanti mercati internazionali facendo leva sulle proprie aree di leadership tecnologica e di prodotto. Quotata alla Borsa di Milano (LDO), al 31 dicembre 2015 Finmeccanica ha registrato ricavi consolidati pari a 13 miliardi di euro e vanta una rilevante presenza industriale in Italia, Regno Unito e USA.

combustibile e di generazione dell'ossigeno a bordo (OBOGS), che riducono il personale di supporto a terra e i tempi delle operazioni al suolo.

M-345HET

Dimensioni

Apertura alare 8,47 m (27.78 ft)

Lunghezza 9.85 m (32.32 ft)

Altezza 3.74 m (12.27 ft)

Superficie alare 12.6 sqm (135.6 sqft)

Pesi

Decollo (Trainer) 3,300 kg (7,275 lb)

Decollo (maximum) 4,500 kg (9,920 lb)

Motore

Turbofan Williams FJ44-4M-34

Spinta massima 1,540 kg (3,400lb)

Carburante interno 700 kg (1,545 lb)

Performance (configurazione pulita, ISA)

Velocità max (SL/20 kft) 380/420 KTAS

Velocità limite 400 KEAS / 0.8 MN

Velocità di stallo (configurazione atterraggio, 20% carburante) 88 KCSA

Rateo di salita (SL) 5,200 ft/min

Quota tangenza operativa 40,000 ft

Distanza di decollo / atterraggio (SL) 520 m (1,720 ft)

Autonomia max. 760 nm (1.410 km)

Autonomia con 2 serbatoi esterni - 10% riserva) 1,000 nm (1.850 km)