

Narrow Body, la partita appena iniziata che disegnerà il futuro dell'industria aeronautica



16.03.2010

Airbus lascia intravedere l'eventualità di rimotorizzare la famiglia dei A320 mentre Boeing pensa a nuove macchine a partire dal 2017 o 2018

Il mercato dei velivoli narrow body dal prossimo decennio sarà quello che maggiormente deciderà il riposizionamento delle imprese e il riequilibrio del mercato mondiale aeronautico. E' opinione di Nick Cunningham, analista aerospaziale presso Evolution Securities a Londra, che ulteriori ritardi di Airbus e Boeing potrebbero creare uno scenario mai veramente considerato dagli analisti del settore. L'industria aeronautica, dopo la decisione cinese di rispondere alle richieste del mercato domestico con un velivolo del tutto nuovo, il C919 che dovrebbe volare nel 2014, e quella di Bombardier di portare il nuovo CSeries in quel segmento, potrebbe assistere a quella rottura, da più parti ipotizzata, della leadership di Boeing e Airbus.

Gli aerei da 100 a 200 posti a corridoio singolo, sono un segmento che rappresenta circa il 60 per cento del mercato totale aeronautico e lo sviluppo di un velivolo nuovo, successore dei modelli presenti sul mercato, ha un costo stimato di circa 10 miliardi di dollari.

La flotta dei narrow-body è stata locomotiva dello sviluppo del traffico aereo, Airbus e Boeing hanno complessivamente consegnato oltre 9.000 aerei dal 1967, anno di presentazione del primo B737 ed hanno circa 4.500 ordini in backlog.

Su questo mercato, che solo di sostituzione interessa centinaia di aerolinee e riguarda migliaia di aerei, sia General Electric che Rolls-Royce Group, prevedono motori di nuova generazione non prima del 2016. Per cui oggi essi spingono i costruttori ad adottare soluzioni parziali, e anche per i velivoli nuovi propongono i motori che sono attualmente in produzione.

Nel corso di questa settimana, alla conferenza annuale ISTAT ad Orlando in Florida, John Leahy, COO di Airbus, ha sostenuto che il costruttore europeo ha ormai aperto il dossier e sta valutando una versione aggiornata della sua offerta di narrow body proposta come opzione aggiuntiva all'offerta attuale dei velivoli.

Sostanzialmente Airbus non condivide quella che sembra essere l'orientamento della concorrente Boeing, e ritiene che l'introduzione entro il termine 2017 o 2018 di un prodotto completamente nuovo in questa fascia non garantirebbe il successo del programma perché il velivolo mancherebbe delle necessarie innovazioni tecnologiche.

Il costruttore europeo pensa di proporre l'attuale famiglia A320 con propulsori nuovi. Le valutazioni tecniche e i primi studi sulla cellula sono al centro del lavoro dei progettisti di Airbus.

I nuovi motori potrebbero essere offerti da CFM e International Aero Engines, la joint venture tra

Rolls-Royce, Pratt and Whitney, MTU Aero Engines e Japanese Aero Engines.

Leahy anticipa che il velivolo dovrebbe essere attrezzato con sharklets e avrà probabilmente bisogno di un'ala rafforzata.

La scelta del motore sarebbe diversa dal turbofan PW1000G di Pratt & Whitney, scelto da Bombardier per i CSeries, Mitsubishi per i MRJ e dalla Irkut MS-21.

Airbus prende atto della frattura 'filosofica', che divide Rolls-Royce e P & W, tuttavia auspica un propulsore realizzato da CFM con IAE, anche se P&W ha recentemente sostenuto che se non si può venire a patti con i suoi partner IAE, è disposta ad andare da sola con l'offerta del PW1000G per la sostituzione dei motori per i nuovi modelli dei narrow-body.

Sono i primi segnali che lasciano capire che la partita è ancora tutta aperta e sono maturi i tempi per tutti i costruttori aeronautici di monitorarne gli sviluppi per coglierne le straordinarie opportunità industriali.