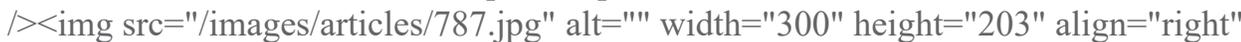


Compositi italiani nel 787

Prodotte in Puglia da Alenia alcune strutture del nuovo Boeing 787 Dreamliner. E' stato presentato nei giorni scorsi il 787 Dreamliner, nuovo gigante dei cieli di Boeing capace di trasportare fino a 330 passeggeri con un'autonomia di oltre 15mila chilometri, ma parco nei consumi di carburante, inferiori del 20% rispetto ai modelli precedenti. Un risultato ottenuto grazie all'impiego di materiali compositi in fibra di carbonio, che costituiscono quasi il 50% del velivolo, in sostituzione di molte parti in precedenza realizzate in alluminio.



Al progetto partecipa anche il gruppo italiano Finmeccanica che, attraverso Alenia Aeronautica (in joint-venture con la statunitense Vought Aircraft Industry), produce oltre un quarto della struttura del velivolo, tra cui la fusoliera e lo stabilizzatore (piano di coda orizzontale).

Il polo di ricerca italiano, dove sono stati ideati i componenti in composito, è a Pomigliano d'Arco, in provincia di Napoli; gli stabilimenti produttivi si trovano invece in Puglia: a Grottaglie (TA) vengono prodotte le sezioni centrali e posteriori della fusoliera, mentre dalla fabbrica Alenia di Foggia escono gli stabilizzatori orizzontali.



Nel marzo scorso da Grottaglie erano state spedite allo stabilimento di Charleston di Global Aeronautica (joint venture paritetica tra Alenia Aeronautica e l'americana Vought) le prime sezioni dell'aereo, la centrale n. 44 lunga 8,5 metri e quella centro-posteriore n. 46 (circa 10 metri di lunghezza), che una volta assemblate sono state inviate al centro Boeing di Seattle per l'assemblaggio finale.

Le sezioni sono prodotte da Alenia con un nuovo processo produttivo denominato 'one piece barrel', che prevede la realizzazione del tronco di fusoliera completamente in fibra di carbonio come pezzo unico, processo impiegato per la prima volta in assoluto nel settore aeronautico.

Lo stabilizzatore orizzontale del velivolo, prodotto da Alenia a Foggia, è costituito da due cassoni monolitici e lungo circa 20 metri, per un peso di 540 kg. Come la fusoliera e le ali del 787, anch'esso realizzato in fibra di carbonio e, secondo Alenia, è la più grande struttura composita monolitica mai fabbricata per un aereo commerciale.

Il 787 è un aereo frutto della globalizzazione, poiché gran parte dei componenti sono costruiti fuori dagli Stati Uniti: oltre ad Alenia, partecipano alla commessa anche imprese in Giappone, Australia, Canada, Germania e Regno Unito.

Il nuovo gigante dei cieli, che ha già

ricevuto quasi 700 ordini dalle compagnie aeree di tutto il mondo (per un valore di 110 miliardi di dollari), entrerà in attività nel maggio del 2008: la prima a dotarsi del 787 sarà la All Nippon Airways, che nel 2004 ha ordinato i primi 50 esemplari. Ma l'Italia seguirà a poca distanza: la seconda compagnia a mettere in pista il Dreamliner sarà infatti la Blue Panorama con quattro velivoli che entreranno in servizio nel 2009.</p></div>

10 luglio 2007 09:05

</div>

Prodotte in Puglia da Alenia alcune strutture del nuovo Boeing 787 Dreamliner.

</div>

E' stato presentato nei giorni scorsi il 787 Dreamliner, nuovo gigante dei cieli di Boeing capace di trasportare fino a 330 passeggeri con un autonomia di oltre 15mila chilometri, ma parco nei consumi di carburante, inferiori del 20% rispetto ai modelli precedenti. Un risultato ottenuto grazie all'impiego di materiali compositi in fibra di carbonio, che costituiscono quasi il 50% del velivolo, in sostituzione di molte parti in precedenza realizzate in alluminio.

</div>

Al progetto partecipa anche il gruppo italiano Finmeccanica che, attraverso Alenia Aeronautica (in joint-venture con la statunitense Vought Aircraft Industry), produce oltre un quarto della struttura del velivolo, tra cui la fusoliera e lo stabilizzatore (piano di coda orizzontale).

</div>

A photograph showing a Boeing 787 Dreamliner aircraft on the tarmac. The aircraft is blue and white, with the Boeing logo visible on the tail. A large crowd of people is gathered around the aircraft, and a hangar is visible in the background.

Il polo di ricerca italiano, dove sono stati ideati i componenti in composito, è a Pomigliano d'Arco, in provincia di Napoli; gli stabilimenti produttivi si trovano invece in Puglia: a Grottaglie (TA) vengono prodotte le sezioni centrali e posteriori della fusoliera, mentre dalla fabbrica Alenia di Foggia escono gli stabilizzatori orizzontali.

</div>

A photograph of a large cylindrical fuselage section of the Boeing 787 Dreamliner. The section is white and has a large opening at one end. It is being transported on a tarmac.

Nel marzo scorso da Grottaglie erano state spedite allo stabilimento di Charleston di Global Aeronautica (joint venture paritetica tra Alenia Aeronautica e l'americana Vought) le prime sezioni dell'aereo, la centrale n. 44 lunga 8,5 metri e quella centro-posteriore n. 46 (circa 10 metri di lunghezza), che una volta assemblate sono state inviate al centro Boeing di Seattle per l'assemblaggio finale.

</div>

Le sezioni sono prodotte da Alenia con un nuovo processo produttivo denominato 'one piece barrel', che prevede la realizzazione del tronco di fusoliera completamente in fibra di carbonio come pezzo unico, processo impiegato per la prima volta in assoluto nel settore aeronautico.

</div>

Lo stabilizzatore orizzontale del velivolo, prodotto da Alenia a Foggia, è costituito da due cassoni monolitici e lungo circa 20 metri, per un peso di 540 kg. Come la fusoliera e le ali del 787, anch'esso realizzato in fibra di carbonio e, secondo Alenia, è la più grande struttura composita monolitica mai fabbricata per un aereo commerciale.

</div>

Il 787 è un aereo frutto della globalizzazione, poiché gran parte dei componenti sono costruiti

</div>

fuori dagli Stati Uniti: oltre ad Alenia, partecipano alla commessa anche imprese in Giappone, Australia, Canada, Germania e Regno Unito.

Il nuovo gigante dei cieli, che ha già ricevuto quasi 700 ordini dalle compagnie aeree di tutto il mondo (per un valore di 110 miliardi di dollari), entrerà in attività nel maggio del 2008: la prima a dotarsi del 787 sarà la All Nippon Airways, che nel 2004 ha ordinato i primi 50 esemplari. Ma l'Italia seguirà a poca distanza: la seconda compagnia a mettere in pista il Dreamliner sarà infatti la Blue Panorama con quattro velivoli che entreranno in servizio nel 2009.