

Leonardo-Finmeccanica: debutto europeo al Farnborough Air Show per il C-27J della Guardia Costiera americana

- **Sono 14 i C-27J di Leonardo-Finmeccanica che sorveglieranno le coste americane**
- **Con un'autonomia fino a 12 ore il C-27J rappresenta la soluzione ideale per la Guardia Costiera americana in termini pattugliamento marittimo**
- **Il C-27J FWSAR (Fixed Wing Search and Rescue), il velivolo proposto da Leonardo-Finmeccanica alla Royal Canadian Air Force, sarà simile all'HC-27J**

Farnborough (Londra), 12 luglio 2016 – Il C-27J di Leonardo-Finmeccanica, con i tradizionali colori della Guardia Costiera Americana (bianco, rosso e blu), farà il suo debutto europeo al Farnborough Air Show di Londra, tra le principali vetrine mondiali del settore Aerospazio e Difesa.

La USCG (*United States Coast Guard*) sta procedendo con l'integrazione del C-27J nella propria flotta di velivoli destinati al pattugliamento e alla sorveglianza marittima a medio raggio o MRSA (*Medium Range Surveillance Aircraft*), effettuando missioni antidroga e antimmigrazione, di risposta rapida in caso di disastri o calamità naturali e naturalmente ricerca e soccorso (SAR – *Search And Rescue*).

I C-27J sfrutteranno il radar meteo, il cockpit compatibile con NVG (*Night Vision Goggle*) e gli apparati per la comunicazione già disponibili per supportare tutte le missioni effettuate in seno alla USCG.

L'entrata in servizio del C-27J presso i reparti della USCG americana e il suo successivo impiego con le modifiche che lo renderanno il velivolo ideale per le missioni di ricerca e soccorso a medio raggio, costituiscono un'ulteriore prova delle eccellenti caratteristiche e flessibilità operativa del velivolo prodotto da Leonardo-Finmeccanica. I velivoli garantiranno la massima comunanza, a livello di avionica e propulsione, con la flotta di HC-130J Hercules in servizio e saranno molto simili al C-27J FWSAR, Fixed Wing Search and Rescue, il velivolo proposto da Leonardo-Finmeccanica alla Royal Canadian Air Force.

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.

La rigenerazione e la rimessa in servizio e l'installazione di un efficace sistema di ricerca e identificazione, l'autonomia, la permanenza in zona d'operazioni fino a 12 ore, la velocità e le capacità di carico del velivolo prodotto da Leonardo-Finmeccanica, faranno del C-27J la soluzione ideale per eliminare l'attuale gap della USCG in termini di pattugliamento e soccorso in ambiente marittimo.

La Guardia Costiera americana intende equipaggiare i velivoli con un radar di ricerca di superficie integrato, sensori di scoperta elettro-ottici/infrarossi (EO/IR), una suite C4ISR (Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance), finestrini di osservazione a bolla ed un sistema di missione chiamato Minotaur, tutto questo per migliorare le capacità di scoperta, classificazione e identificazione di obiettivi marittimi del velivolo. In particolare sarà possibile inviare immagini provenienti dai sensori di bordo nonché tracce radar ad altri utilizzatori della Difesa o dell'Homeland Security Department. L'integrazione dei sistemi di missione e i test su un prototipo di HC-27J verranno effettuati dal Minotaur Mission System Integration Lab (M2SIL) presso la Naval Air Station Patuxent River della U.S. Navy. A tal fine la USCG ha già richiesto una collaborazione con Leonardo-Finmeccanica, in particolare per l'installazione della torretta elettro-ottica (EO/IR) e altre modifiche considerate prioritarie per poter accelerare la trasformazione del velivolo in configurazione Ricerca e Soccorso.

Nota per i redattori

L'addestramento di piloti e addetti alla gestione della cabina e del carico, i cosiddetti loadmaster, è in corso sui simulatori del C-27J basati a Pisa, presso la 46a Brigata Aerea dell'Aeronautica Militare Italiana. Leonardo-Finmeccanica è parte integrante del progetto della Guardia Costiera Americana e sta offrendo un efficiente e costante supporto diretto e sul campo attraverso il Field Service Representative (FSR). La USCG sta lavorando per rendere pienamente operative, nel 2016 con 4 C-27J, la Air Station di Sacramento, una delle basi della Guardia Costiera, in California, completando la transizione dagli HC-130H. Attualmente 7 velivoli hanno completato il processo di rigenerazione mentre un ottavo esemplare è atteso entro fine agosto 2016. E' previsto che tutti i velivoli completino il processo di rigenerazione entro il 2018. Il primo esemplare completamente equipaggiato sarà pronto nel 2017 mentre l'intera flotta per il 2022.