

La US Navy sceglie il radar a scansione elettronica Osprey di Leonardo-Finmeccanica per i suoi elicotteri MQ-8C Fire Scout

- **Il radar sarà montato sugli elicotteri a pilotaggio remoto MQ-8C Fire Scout, garantendo agli equipaggi della Marina americana una più ampia capacità di sorveglianza**
- **La US Navy prevede un ampio impiego operativo di questa soluzione nel prossimo futuro**
- **I radar a scansione elettronica di Leonardo sono stati già scelti da altri clienti negli Stati Uniti: la Naval Test Pilot School, la Coast Guard e la Customs and Border Protection**

Le Bourget, 17 ottobre 2016 – Il radar a scansione elettronica Osprey (AESA – Active Electronically Scanned Array) di Leonardo-Finmeccanica è stato scelto dalla Marina degli Stati Uniti per il programma di aggiornamento dell'elicottero a pilotaggio remoto MQ-8C Fire Scout. L'elicottero, in grado di decollare dal ponte delle navi da combattimento americane, sarà impiegato nell'ambito di missioni di pattugliamento marittimo.

Il contratto prevede una prima fornitura di cinque radar alla Naval Air Systems Command (NAVAIR) della US Navy per attività di prova e valutazione, con un'opzione di acquisto di diversi altri sistemi per impieghi operativi. Leonardo ha già prodotto una serie di radar Osprey, perciò l'obiettivo principale di questo accordo è l'integrazione del sistema sull'MQ-8C Fire Scout in modo da garantire il rispetto dei tempi di consegna dei primi prototipi.

Grazie alla tecnologia a scansione elettronica, il radar permetterà all'equipaggio a terra di avere una visuale molto più ampia di quella solitamente garantita dai radar navali e di individuare minacce nascoste oltre il limite dei radar tradizionali a bordo delle imbarcazioni. Utilizzando le onde radio ad alta frequenza per 'vedere', un MQ-8C equipaggiato con il radar Osprey permette di monitorare un campo visivo maggiore e individuare obiettivi molto distanti, anche con visibilità ridotta, di notte o in condizioni meteorologiche sfavorevoli. Caratteristica principale dell'Osprey è di poter essere integrato direttamente all'interno della carlinga del velivolo, senza l'applicazione di parti esterne. Questo grazie alla sua tecnologia a pannelli piatti, la prima al mondo di questo tipo, così leggera e compatta da poter essere installata anche su un velivolo come l'MQ-8C. Nel prossimo futuro è prevista l'entrata in servizio dell'MQ-8C su tutte le classi di navi da combattimento della US Navy e un ampio impiego operativo della macchina.

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 US Navy ha scelto la versione dell'Osprey a due pannelli, che fornisce una visuale di 240°, la possibilità di rilevamento delle condizioni atmosferiche, l'individuazione di obiettivi aria-aria e di bersagli mobili al suolo (Ground Moving Target Indicator - GMTI). L'assenza di parti esterne mobili, caratteristica della "scansione elettronica", garantisce costi di manutenzione e supporto notevolmente inferiori rispetto ad altre tipologie di radar. Infine, l'Osprey presenta un'architettura aperta che consente al cliente di inserire autonomamente nuovo software.

Questo contratto è un ulteriore riconoscimento per Leonardo per quanto riguarda la fornitura di tecnologia radar AESA agli Stati Uniti. Recentemente, infatti, la United States Naval Test Pilot School (USNTPS) ha selezionato il radar Vixen 500E per l'addestramento dei cadetti sui velivoli C-26, mentre lo stesso radar è già in operatività con la US Customs and Border Protection. Infine, gli aerei per il pattugliamento HC-130H della Guardia Costiera americana sono equipaggiati con i radar a scansione elettronica Seaspray 7500E.