

Cellula Piaggio, sistema di missione Selex ES, tempi ridotti grazie alla derivazione da un aereo esistente. Sono questi i concetti base del P.1HH Hammerhead, il cui simulacro è stato scoperto da Piaggio a Parigi con la musica di Ennio Morricone davanti alle autorità politiche e militari come aereo a pilotaggio remoto (APR) della categoria Medium Altitude, Long Endurance (MALE) di alta gamma. Insieme all'MPA, il P.1HH è «il programma aeronautico più ambizioso e tecnologicamente avanzato mai concepito da Piaggio Aero», ha sottolineato l'a.d. Alberto Galassi alla cerimonia inaugurale.

Il progetto, secondo quanto dichiarato ai margini della cerimonia dal gen. s.a. Claudio De Bertolis, segretario generale della Difesa, potrebbe interessare le forze armate italiane, che avrebbero un requisito per una decina di MALE. De Bertolis ha anche aggiunto che l'Hammerhead potrebbe addirittura essere una proposta italiana per il futuro MALE europeo auspicato in apertura di salone. Nonostante la presenza di una coccarda tricolore in fusoliera, la posizione - secondo quanto risulta a Dedalonline - si spingerebbe però oltre l'attuale orizzonte del dimostratore tecnologico lanciato privatamente dal costruttore ligure. In ogni caso il sistema Selex ES SkyISTAR non è vincolato alla piattaforma e la sua esperienza potrebbe essere quindi riversata sull'eventuale programma europeo. L'Hammerhead, nome inglese dello squalo martello con il quale il P.180 presenta una qualche somiglianza per via dell'ala anteriore, è uno dei due sviluppi del classico biturboelica Piaggio, dal quale differisce esternamente per la mancanza di finestrini, la torretta elettro-ottica sotto il muso, l'allungamento di 1,57 m dell'ala (peraltro resa smontabile per facilitare il trasporto per via aerea utilizzato per macchine di dimensioni minori), l'aggiunta di travetti per carichi esterni. All'interno sarà installato il sistema di missione.

Nessun elemento è stato fornito riguardo ai tempi e ai costi di sviluppo dell'Hammerhead, che in via teorica avrebbe due punti di forza. Il primo riguarda la piattaforma, che nella sua versione passeggeri ha già totalizzato 800.000 ore di volo e presenta dunque poche incertezze e incognite; in più, l'aereo sarebbe in grado di portarsi in zona operativa ad alta velocità (395 nodi) e operare quindi più lentamente (135 nodi), per un tempo complessivo fino a 16 ore. Il secondo è proprio SkyISTAR, caratterizzato non tanto dalla modularità e gamma di carichi integrabili ma soprattutto dalla sovranità operativa. In altre parole, a differenza dei sistemi statunitensi l'utilizzatore avrebbe in questo caso una reale capacità di gestire, personalizzare e migliorare il sistema di missione senza sottostare al controllo politico USA. Oltre al Vehicle Control Management System (Sistema di gestione dei comandi del veicolo, VCMS), Selex ES fornirà anche la stazione di terra e i sistemi di scambio dati e comunicazione. A fronte di questi potenziali vantaggi restano da chiarire diversi aspetti relativi al concetto operativo, al costo e alla difficoltà di modificare il delicato equilibrio della configurazione a tre superfici portanti concepita dall'ing. Alessandro Mazzoni e che conferisce al P.180 il suo inconfondibile aspetto.

Piaggio ha dichiarato di aver «costruito» il P.1HH «in meno di un anno». Il progetto era stato svelato al salone IDEX 2013 negli Emirati Arabi Uniti, paese d'origine dell'azionista Mubadala e azionista della ditta genovese. In quegli stessi giorni, per la precisione il 14 febbraio 2013, il P.1HH (ma più probabilmente un P.180 modificato) effettuava «su una base dell'Aeronautica Militare» la prima messa in moto e il primo rullaggio a bassa velocità per dimostrare la capacità di controllo autonomo dei motori e di frenata normali e automatiche. Il 12 giugno, meno di una settimana prima dell'inaugurazione di Parigi, è stata effettuata la prima prova telecomandata del VCMS che gestisce le superfici aerodinamiche di controllo. Le prove si sono svolte sull'Iron Bird, il banco prova al suolo, al quale si è affiancato un banco dedicato per l'integrazione delle turboeliche Pratt & Whitney Canada PT6A-66B.

Il secondo sviluppo del P.180 sarà un pattugliatore marittimo pilotato (MPA), presente a Parigi come modello dopo essere stato annunciato un anno fa a Farnborough e caratterizzato da una nuova ala di 25 metri di apertura ottenuta - anche in questo caso - con sezioni esterne smontabili di 4,8 m per parte. Dato l'elevato allungamento - osserva Dedalonline - sarebbe necessaria una nuova ala radicalmente riprogettata e irrobustita.