



## Boeing prepara il primo volo del 787 Dreamliner e risponde al successo commerciale di A350xwb proponendo un nuovo B777.

Lo ha reso noto a Londra Kostya Zolotusky, direttore Boeing, a argine di un briefing finanziario. Il manager americano ha affermato che "nella migliore delle ipotesi", Boeing entro tre o quattro anni, potrebbe arrivare sul mercato con un nuovo B777.



Zolotusky ha affermato che "ci sono un sacco di cose che possiamo fare all'attuale 777, come una nuova ala, motori e così via", aumentando il vantaggio competitivo del velivolo sul rivale europeo.

In merito ad una versione 787-10, Zolotusky dice che lo sviluppo di una variante del Dreamliner più grande, resta una possibilità a più lungo termine. "Abbiamo bisogno che il 787 voli per capire cosa possiamo fare con la cellula."

Il programma del costruttore Usa prosegue spedito mentre è ormai vicina la data annunciata per il primo volo «previsto per la fine di questo trimestre».

Il primo esemplare del Boeing 787 Dreamliner è stato portato in linea di volo e sono partite le prove per il fuel testing, 31 esemplari del velivolo, a diversi livelli d'avanzamento, sono in linea di produzione e gli ordini hanno raggiunto quota 878 per 57 clienti

In Airbus ritengono invece che Boeing sia ormai alle corde per le difficoltà e i ritardi del 787, per il successo di vendita delle tre versioni A350 -ordini per 483 aeromobili- e per la mancanza di chiarezza sul velivolo che dovrebbe succedere al 777.



Andrew Shankland vicepresidente del Marketing di Airbus afferma che il nuovo bireattore è pronto per affrontare il mercato in concorrenza con il Boeing 777 e il 787 e spiega che "Il mercato preferisce A350XWB, perché abbiamo un vero e proprio approccio di famiglia, con tre varianti completamente avviate e ordinate dai clienti".

Shankland rileva che Boeing nel 2004 fu in grado di offrire potenzialmente quattro modelli 787, ora invece ci sono solo due varianti definite, la versione -8 e -9.

L'entrata in servizio del primo A350-900 è prevista nel 2013 seguita dopo due anni da una versione -1000, e questo è possibile, - sostiene Airbus - perché il bimotore europeo è stato progettato come una sola famiglia.

Alan Pardoe, direttore del marketing, aggiunge che il 787-8 è commercialmente sotto attacco da A330-200. "Abbiamo migliorato la versione 200 e il nostro concorrente ha diminuito la sua gamma di prodotto, il vantaggio del 787 è semplicemente andato via".