

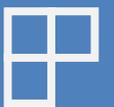
الجزء
الثالث

صنع في إيطاليا

الدليل التجاري لأبرز الشركات الإيطالية



مروان سمور



صنع في إيطاليا

الدليل التجاري لأبرز الشركات الإيطالية

الجزء الثالث

الكاتب

مروان سمور

صناعة السفن والقوارب

فيريتي

مجموعة فيريتي هي شركة أم إيطالية مصنعة لليخوت تأسست في عام 1968. صنعت الشركة قوارب صغيرة في البداية وذلك في عام 1971 حيث أنتجت أول قارب بالمحركات. تركز الآن على قطاع الزوارق السريعة والمتخصصة في إنتاج اليخوت الفاخرة. مقر الفريق في فورلي و هي إحدى أهم الشركات الرائدة في عالم تصميم وبناء اليخوت الفاخرة والقوارب الرياضية قياس 7-80 متراً. توظف الشركة 2800 شخص مباشرة منهم أكثر من 100 من المهندسين المتخصصين الذين يشكلون فريق مجموعة التصميم.

معلومات عامة

البلد	إيطاليا 
التأسيس	1968
النوع	عمل تجاري — مقاول
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	فورلي
موقع الويب	ferrettigroup.com

المنظومة الاقتصادية

الصناعة	حوض بناء سفن
---------	------------------------------

أهم الشخصيات

المالك	<ul style="list-style-type: none">Weichai Holding Group (en) 
--------	--

أزيموت



azimut

أزيموت (بالإيطالية Azimut) : هي شركة تصنيع يخوت إيطالية متمركزة في أفيليانا في مقاطعة تورينو. تأسست في عام 1969 من قبل باولو فيتيلي. بدأت الشركة مع إبحار قوارب الإبحار وتطورت لاحقاً إلى صناعة اليخوت الفاخرة الكبيرة. تمتلك الشركة حالياً بينيتي وهي شركة أخرى متخصصة بالسفن الفاخرة.

معلومات عامة	
البلد	 إيطاليا
التأسيس	1988
النوع	<u>عمل تجارى</u> — <u>مفولة</u> <u>شركة عامة</u>
<u>الشكل القانوني</u>	<u>شركة مساهمة</u>
المقر الرئيسي	<u>ميلانو</u>
موقع الويب	<u>azimut.it</u>

المنظومة الاقتصادية

الصناعة

[استثمار](#)

المنتجات

[إدارة الاستثمار](#)

الإيرادات والعائدات

البورصة

• [مجموعة أسواق أوتس](#)

[\[1\]](#) (AZIHF) [تتبعها](#)

فينكانتيري

FINCANTIERI

فينكانتيري : هي شركة إيطالية لصناعة السفن واليخوت. وهي شركة مملوكة للدولة، تصنع أيضاً السفن العسكرية



المقر الرئيسي لشركة

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1959 
النوع	عمل تجارى — مقاوله — حوض بناء سفن — شركة عامة 
الشكل القانوني	شركة مساهمة 
المقر الرئيسي	ترييستي  عبر الخريطة 

حلت محل	Cantieri Aeronautici e Navali Triestini (en)
موقع الويب	fincantieri.com
المنظومة الاقتصادية	
الصناعة	بناء السفن
أهم الشخصيات	
المدير	Giampiero Massolo (en)
الموظفون	54519
الإيرادات والعائدات	
البورصة	<ul style="list-style-type: none"> مجموعة أسواق أوتى FNCNF [1]
العائدات	<p>1.9 بليون دولار</p> <p>أمريكا [2] (2018)</p>

صناعة الآلات الزراعية

إس دي إف غروب



Farming Technology. Since 1927.

إس دي إف غروب هي شركة إيطالية متخصصة في صناعة الآلات الزراعية تأسست في عام 1927،

ويقع مقرها الرئيسي في بلدة تريفيجليو. تعد المجموعة إحدى الشركات العالمية الرائدة في تصنيع الجرارات، الحصادة دارسة ومحركات الديزل.

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1995
النوع	عمل تجارى — مقابلة
الشكل القانونى	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	تريفيجليو

مواقع الويب

(sdfgroup.com)
(sdfgroup.com)

المنظومة الاقتصادية

الصناعة

 [زراعة](#)

المنتجات

 [جرار](#)

صناعة الصلب

دانييلي جروب



مجموعة دانييلي أو دانييلي جروب هي المورد الإيطالي للمعدات والمنشآت الفيزيائية لصناعة المعادن . يقع مقر الشركة في بوتريو ، في شمال شرق إيطاليا (منطقة فريولي فينيتسيا جوليا) . وهي واحدة من الشركات الرائدة عالميًا في إنتاج مصانع الصلب، ولا سيما في قطاع المنتجات الطويلة، حيث امتلكت أكثر من 60% من حصة السوق في عام 2000.

لديها أكثر من 25 قسمًا حول العالم (مراكز التصميم والتصنيع والخدمة)، 7 منها مراكز إنتاج (إيطاليا ، روسيا ، النمسا ، البرازيل ، هولندا ، السويد ، الولايات المتحدة ، فيتنام ، ألمانيا ، الهند ، الصين ، وتايلاند) . بسبب استمرار أعمال الشركة مع روسيا وسط الغزو الروسي لأوكرانيا ، تم إدراج دانييلي ضمن الرعاة الدوليين للحرب من قبل الوكالة الوطنية الأوكرانية لمنع الفساد . ردًا على ذلك، أعلنت الشركة انسحابها من السوق الروسية بسبب المشهد الجيوسياسي المتطور، مما يجعل الارتباطات التجارية والتأسيس في روسيا غير ممكن. كما أكدت الشركة مجددًا التزامها المستمر بالعقوبات.

شركات مجموعة دانييلي

ايه بي اس سيساك

دانييلي للأتمتة والرقمية والأرصاد الجوية (أنظمة الأتمتة الصناعية ومراقبة العمليات)

دانييلي لهندسة النباتات (المصانع الجاهزة وهندسة النظم)

دانييلي مورغاردشامار (مصانع درفلة المنتجات الطويلة)

دانييلي كوروس إيجمودين (مصانع الصلب المتكاملة)

دانييلي سنترو ميت (مصنع الصلب الكهربائي، الصب المستمر)

دانييلي ديفي ديسينجتون (صب الألواح السمكية والرفيعة)

دانييلي وين يوناييتد (مصانع درفلة المنتجات المسطحة)

دانييلي فروهلينج (محطات تكييف وتشطيب المنتجات المسطحة)

أنبوب دانييلي سنترو (محطات الأنابيب غير الملحومة)

دانييلي سنترو ماسكين (محطات تكييف المنتجات والتشطيب الطويلة وفحص الألواح والطحن)

دانييلي روتيليك (المحركات الكهرومغناطيسية وأنظمة التسخين التعريفي)

دانييلي بريدا (مصانع البثق والحدادة)

مركز دانييلي للاحتراق (أنظمة التدفئة وأفران المعالجة الحرارية)

دانييلي لأنظمة البيئة (التقنيات والأنظمة الخضراء)

دانييلي للإنشاءات (مصانع تسليم المفتاح)

خدمة دانييلي (تجميع وبدء التشغيل واختبار مصانع دانييلي)
 رافعات دانييلي سنتر (الرافعات الثقيلة)
 دانييلي للروبوت بالاتصال عن بعد (الروبوتات المتقدمة)
 دانييلي لينز (مصانع صناعة الصلب لمحولات الأكسجين)
 دانييلي سنتر لإعادة التدوير (مصانع معالجة الخردة)
 دانييلي أوليفوتو فيري (أفران المعالجة الحرارية)
 دانييلي كوهلر (معدات مسح الهواء لطلاء الزنك)
 دانييلي فاتا هنتر (خطوط لف وتغليف الألمنيوم)
 شركة إنوفال تكنولوجي المحدودة (خدمات استشارية ودعم فني لصناعة الألمنيوم)
 دانييلي الهيدروليكية (الهيدروليكية الصناعية والتشحيم)
 الجنية إيبك (هندسة المصانع الجاهزة والمشتريات والبناء)

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1914
النوع	عمل تجاري — مقاولة
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	بوتريو
موقع الويب	danieli.com
المنظومة الاقتصادية	
الصناعة	صناعة الحديد والصلب

أهم الشخصيات	
الموظفون	7329 [1]
الإيرادات والعائدات	
البورصة	<ul style="list-style-type: none"> البورصة الإيطالية (DAN) [2]
العائدات	4.102 بليون يورو [1]

دانييلي & سي . أوفيسين ميكنيشي أس بي آيه

نوع الشركة	الشركات في الأسهم [الغلت أخرى]
يتم تداولها على	دان ()
الصناعة	المعادن التصنيع الصلب
تأسيس	1914
المؤسسين	ماريو دانييلي تيمو دانييلي
المقر الرئيسي	(بوتريو إيطاليا)
أشخاص مهمين	جيانبييترو بينيديتي، رئيس مجلس الإدارة جياكومو ماريشي دانييلي، الرئيس

	التنفيذي، كامبلا بينيديتي (مؤسسات النظام الأساسي)
المنتجات	الهندسة، النباتات ، المعدات
الإيرادات	2.80مليار يورو [3] (2020)
الدخل التشغيلي	0.58مليار يورو (2018)
الدخل الصافي	62.42مليون يورو (2020)
عدد العاملين	9,060[1] (2020)
الموقع	www.danieli.com

شركات الاجهزة الكهربائية

أريستون



أريستون ثرمو (بالإيطالية Ariston Thermo Group) : هي شركة إيطالية (نقل مقرها القانوني إلى هولندا في عام 2021) تنتج أنظمة التدفئة والمنتجات ذات الصلة، وتسوق بشكل رئيسي تحت علامات أريستون (Ariston) ، شافوتو (Chaffoteaux) ، إلكو (Elco) ، راكولد (Racold) وريجننت (Régent) ، أتاج (Atag) ، إن تي أي

(NTI) وإتش تي بي (HTP) ، كوينود (Cuenod) ، إكوفلام (Ecoflam)
وتيرمووات (Thermowatt).

تاريخ الشركة

في عام 1930، تأسست الشركة في منطقة ماركي وبدأت في إنتاج الموازين. يعود تاريخ إنتاج سخانات الماء الكهربائية إلى عام 1960، مع ظهور علامة أريستون، والتي ستدفع المجموعة لتصبح رائدة في هذا القطاع في إيطاليا في بداية السبعينيات.



سخان مياه، تصنيع شركة أريستون.

بعد نجاح سخانات أريستون، في الثمانينات من القرن الماضي، قررت الشركة دخول قطاع تدفئة الفضاء وبدأت في تصنيع الغلايات.

خلال التسعينيات من القرن الماضي، قامت الشركة بفتح أول فروعها في شرق أوروبا وآسيا. في نفس السنوات، انضمت أريستون تيرمو إلى شركة راكولد، أكبر شركة تصنيع سخانات المياه في الهند، وافتتحت أول مصنع تابع لها بالكامل في الصين.

في بداية القرن الحادي والعشرين، تمت عملية الاستحواذ في عام 2001 على العديد من الشركات التاريخية والعلامات التجارية في قطاع التدفئة وحرق الوقود، وهي: شافوتو، إلكو، كوينود ورينداماكس.

على مدار فترة العامين 2004-2005، تم افتتاح مصانع جديدة في هانوي وسانت بطرسبرغ، بينما تم الانتهاء من عملية استحواذ على إيكوفلام، وهي واحدة من الشركات الرائدة في إيطاليا في مجال أنظمة التدفئة. في عام 2008، بعد استحواذها على تيرموجاما، المتخصصة في إنتاج مضخات الحرارة، افتتحت الشركة مركز التميز الأوروبي الخاص بها لأنظمة التدفئة الشمسية في إيطاليا. غيرت الشركة (التي كانت جزءًا من مجموعة إم تي إس سابقًا) اسمها إلى أريستون تيرمو في بلدة سيرا دي كونتي (إيطاليا) في عام 2009. استحوذت الشركة في عام 2011 على كل من كيباج ودوموتيك أي جي؛ الشركتين الرائدتين في سويسرا في إنتاج وتوزيع وصيانة أنظمة تسخين المياه.

في عام 2013، تمت عملية استحواذ على شركة دي إتش إي، وهي شركة إيطالية متخصصة في عناصر التدفئة للتطبيقات التجارية والصناعية، وتأسيس شراكة استثمارية لإنتاج وتسويق أنظمة التدفئة المنزلية في أوزبكستان.

في عام 2014، دخلت الشركة سوق جنوب أفريقية مباشرة من خلال استحواذها على هيت تك جايبرز؛ وهي ثاني أكبر لاعب في مجال سخانات المياه في البلاد، وافتتحت مصنعًا لسخانات المياه الكهربائية في فيتنام.

في نفس العام، قوّيت الشركة أيضًا وجودها في الأسواق الناضجة من خلال استحواذها على أتاغ هيتينغ؛ وهي علامة تجارية هولندية فاخرة وعالية الجودة في صناعة التدفئة.

في نيسان عام 2015، تم الإعلان عن استحواذ الشركة على جاستيك إنبرجي؛ وهي شركة رائدة في مجال التدفئة المنزلية والصناعية في الدنمارك، خلال حفل افتتاح مركز لوجستي جديد بمساحة تقدر بحوالي (10000 متر) في موقع الإنتاج في فسيفولوجسك بالقرب من سانت بطرسبرغ في روسيا.

في أيلول عام 2016، أعلنت أريستون تيرمو عن استحواذها على الحصة الأغلبية في شركة إن واي ثيرمال؛ وهي شركة مقرها في سانت جون-كندا- وتعمل في مجال الغلايات المكثفة بعلامة إن تي أي في القطاعين المحلي والتجاري في كندا والولايات المتحدة

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا  هولندا 
التأسيس	1930 
النوع	عمل تجاري — مقولة 
الشكل القانوني	شركة مساهمة — ناملوز فينتشيخاب 
المقر الرئيسي	فايريانو — أمستردام 

المنظومة الاقتصادية	
الصناعة	تصنيع 

المنتجات

[معدات التدفئة](#) — [مكيف](#)

[الهواء](#)

أهم الشخصيات

المؤسس

[Francesco](#)

[Merloni](#) (en)  

الإيرادات والعائدات

البورصة

• [البورصة](#)

[الأيطالية](#) (ARIS) 

إنديسيت



شركة إنديسيت أو إنديسيت أو إندست (/ˈɪndɪsɪt/) النطق الإيطالي [ˈindezɪt] :) شركة إيطالية مقرها في فابريانو، مقاطعة أنكونا، إيطاليا. تعتبر من أبرز الشركات الأوروبية في مجال تصنيع وتوزيع الأجهزة المنزلية مثل الغسالات، المجففات، غسالات الصحون، الثلاجات، المجمدات، البوتجازات، الشفاطات، الأفران والمواقف. تدعي الشركة أنها تسيطر على أغلبية سوق الأجهزة المنزلية في العديد من الدول مثل إيطاليا، المملكة المتحدة وروسيا.

تأسست الشركة في عام 1975، وتم إدراجها في بورصة ميلانو في عام 1987.

تجاوزت مبيعات شركة إنديسيت حاجز 2.7 مليار يورو في عام 2013. كما تمتلك ثمان مناطق صناعية في دول مختلفة مثل إيطاليا، بولندا، المملكة المتحدة، روسيا وتركيا بإجمالي موظفين يتجاوز 16,000 موظف.

التاريخ

في عام 1975، أسس فيتوري ميرلوني شركة إنديسيت كشركة منافسة لشركة ميرلوني للصناعة، تحت اسم ميرلوني إلتروميستك. في عام 1987 اشترت ميرلوني إلتروميستك شركة إنديسيت. مع حلول عام 2005 تم تغيير اسم الشركة من ميرلوني إلتروميستك إلى اسمها الحالي شركة إنديسيت.

في ثمانينيات القرن الماضي، بالتزامن مع الإتجاه السائد في إيطاليا آنذاك، بيع الشركات المحلية إلى مستثمرين من دول أجنبية نظرا للظروف الإقتصادية، ظهر نجم مجموعة ميرلوني لتصبح أكبر الشركات المحلية في سوق الأجهزة المنزلية. لم تكن أمور الشركة على ما يرام في الفترة ما بين عام 1981 إلى عام 1984 حيث مرت الشركة بأزمة مالية لم تنتهي إلا بإنهاء فيتوريو ميرلوني إدارته لشركة كونفداستري وعودته إلى مجلس إدارة شركة إنديسيت. منذ ذلك الحين، ارتفعت مبيعات وأرباح الشركة ارتفاعا ملحوظا كان كافيا لجعل عائلة ميرلوني تدرج الشركة في البورصة الإيطالية في عام 1986.

في عام 1987، استحوذت شركة ميرلوني، المدرجة بالفعل في بورصة إيطاليا، على شركة إنديسيت (تأسست في تورينو من قبل أرماندو كامبيوني، أديلشي كانديرولو وفيليبو جاتا في عام 1953)، أكبر منافس لها في سوق الأجهزة المنزلية داخل السوق الإيطالي والأسواق المجاورة. كما اشترت 33% من أسهم شركة فيلكو الإيطالية.

في عام 1988، بلغ حجم مبيعات ميرلوني، تحت علامتي أريستون وإنديسيت 1.059 مليار دولار، لتصبح بذلك رابع أكبر مصنع أوروبي للأجهزة المنزلية. في العام التالي، أعلنت ميرلوني استحواذها على شركة سوتلش الفرنسية.

في عام 1990، اشترت مجموعة ميرلوني 7% من أسهم شركة ماركيجليجا، المورد الرئيسي لها للأنابيب الفولاذية. بلغ عدد موظفي الشركة في ذلك العام ما يقرب من 6,000 موظف في مؤسساتها المختلفة في فرنسا، البرتغال وروسيا.

في عام 1994، أعلنت ميرلوني استحواذها على شركة تيرن أوفر مقابل 1,920 مليار ليرة بحصة سوقية وصلت إلى 10% من السوق الأوروبي. كما استحوذت في العام التالي، عام 1995، على ثلثي أسهم شركة ستار، شركة إيطالية تابعة لشركة كونجليانو فينتو رائدة في مجال تصنيع أغذية المطبخ. اشترت الثلثين الباقين في عام 2002 وأعلنت دمجها التام معها في عام 2003.

في عام 1999، استحوذت ميرلوني على شركة بانيني، شركة مصنع للملصقات. أما في عام 2000، أعلنت استحواذها على شركة فيلكو وستنول، أول منتج روسي للأجهزة المنزلية.

دخلت ميرلوني سوق الأجهزة الإلكترونية الاستهلاكية عن طريق شركة فابريانو التي اشترتها عام 2002.

في عام 2005، أغلقت مجموعة إندسينت منطقتها الصناعية في تيونفيل، فرنسا.

في فبراير 2005، تم تغيير اسم المجموعة من ميرلوني إلى مجموعة إندسينت، أشهر علامة تجارية للمجموعة خارج إيطاليا. في بداية عام 2007، أعلنت إندسينت دمجها لعلامتي هوت بوينت مع اريستون في علامة تجارية جديدة أسمتها هوت بوينت- أريستون.

في 31 يوليو 2009، أغلقت المجموعة مصنعها في حديقة كنميل، ويلز، المملكة المتحدة. فقد 305 عامل وظيفته نتيجة ذلك القرار، الأمر الذي بررته الشركة إلى التراجع المستمر في الطلب على المنتجات في الأسواق.

في عام 2010، خلف أندريا ميرلوني والده فيتوريو في منصب رئيس الشركة.

في 9 يونيو 2010، أعلنت الشركة عن استثمار 120 مليون دولار على مدى 3 سنوات بداية من عام 2010 وحتى عام 2012 لتعزيز وجودها في السوق الإيطالي، خصوصا بعد إغلاق مصنعي بريمبت في بيرجامو وريفرونولو في تريفيزو.

في مايو 2011، وقعت الشركة اتفاقية رعاية مع نادي أرسنال لكرة القدم بلندن.

في أكتوبر 2012، وقعت اتفاقية توريد نع شركة وتلوج لأجهزة تنقية المياه المتقدمة لمدة ثلاث سنوات، حتى عام 2015. في نفس العام، أعلنت الشركة عن دخولها سوق الأجهزة المنزلية الصغيرة.

في عام 2013، بالاعتماد على نتائج وأرقام عام 2012، حصلت الشركة على تقييم A+ في تقرير الاستدامة.

في مايو 2013، تم تعيين ماركو ميلاني رئيساً للمجموعة مع حفاظه في نفس الوقت على منصب الرئيس التنفيذي.

في عام 2014، وافقت مجموعة ويرل بوول على دفع 758 مليون يورو لشراء 60 % من أسهم إندسينت، بعد نجاحها البارز في أسواق إيطاليا، المملكة المتحدة وروسيا ونيتها في دخول سوق الولايات المتحدة.

الأرقام

في عام 2012، سجلت إنديسنت مبيعات بقيمة 2.9 مليار يورو. تمتلك الشركة ثماني مناطق صناعية، ثلاثة منهم في إيطاليا (فابريانو وكومونانزا وكاسيرتا)، خمسة خارج إيطاليا (اثنان في بولندا، واحد في المملكة المتحدة، واحد في روسيا وواحد في تركيا).

بلغ عدد الموظفين والعمال داخل المجموعة ما يقرب من 16,000 موظف.

العلامات التجارية

إنديسنت

هوت بوينت- أريستون

شولتيس

ستينول

تيرموجا

أريستون، قبل أن يتم دمجها مع هوت بوينت.



مقر شركة إنديسيت في فابريانو، إيطاليا

معلومات عامة	
البلد	 إيطاليا
التأسيس	1975
النوع	شركة عامة

الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	فايربانو
موقع الويب	indesit.com

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	منظمة هويلول
الصناعة	هندسة ميكانيكية
المنتجات	الأجهزة المنزلية

أهم الشخصيات

الملاك	<ul style="list-style-type: none"> هويلول أر تشيليك
المؤسس	Vittorio Merloni (en)
أهم الشخصيات	فيتوريو ميرلوني (المؤسس) ماركو ميلاني (الرئيس التنفيذي)
الموظفون	16000 (2014)

الإيرادات والعائدات

البورصة	Borsa Italiana
العائدات	2.9 ▲ مليار يورو (2012) €
الربح الصافي	90 مليون يورو

زانوسي

ZANUSSI

زانوسي (بالإيطالية Zanussi) : شركة بدأها أنطونيو زانوسي قبل نحو مائة عام، وبالتحديد في عام 1916، بمغامرة جعلت من اسم زانوسي شركة عريقة في مجال الأجهزة المنزلية؛ حتى وصلت الآن بشكلها الحالي والمعروفة بزانوسي الإيطالية نسبة إلى بلد الشركة الأم. زانوسي منتج إيطالي للأجهزة المنزلية، اشترتها في عام 1984 شركة إلكترولوكس السويدية. زانوسي هي علامة تجارية رائدة في مجال أجهزة ومعدات المطبخ في أوروبا. ويجري تصدير منتجات زانوسي خارج إيطاليا في جميع أنحاء العالم بما في ذلك النمسا وبلجيكا والتشيك ومصر وانجلترا وروسيا وألمانيا والعديد من دول العالم منذ عام 1946. كما يوجد العديد من مراكز الصيانة حول العالم والتي تحمل اسم صيانة زانوسي خاصة في أوروبا والشرق الأوسط



معلومات عامة

البلد	إيطاليا 
التأسيس	1916 
الاختفاء	1995 

النوع	عمل تجاري — علامة تجارية
موقع الويب	zanussi.com
المنظومة الاقتصادية	
الصناعة	جهاز منزلي
المنتجات	< القائمة...
أهم الشخصيات	
المالك	الكتور ولوكس

كاندي

CANDY

كاندي هي شركة مقرها في بروغريو الإيطالية بالقرب من ميلانو وتصنع الأجهزة المنزلية. الشركة مملوكة للقطاع الخاص (أسرة فوماغالي) وتمتلك مجموعة من الشركات وهي من بين المتصدرين في صناعة الأجهزة المنزلية مثل الغسالات وغسالات الصحون والبرادات والثلاجات وأجهزة الطبخ والأفران سواء مضمنة أو قائمة بذاتها. بلغ عدد العاملين فيها نحو 7000 عامل في نهاية سنة 2008، منهم حوالي 80% من خارج إيطاليا.

تاريخ

في عام 1945، قامت ورشة إيدن فوماغالي الميكانيكية في مونزا مصنعي أدوات الآلات الدقيقة، بتصميم «موديل 50» أول غسالة إيطالية بالكامل والتي تم إطلاقها رسمياً في معرض ميلانو التجاري في عام 1946 وفي نفس العام تم تأسيس شركة كاندي.

بدأ المشروع في مجال الأجهزة المنزلية عندما أرسل إنزو أحد الإخوة الثلاثة في فوماغالي بالبريد من الولايات المتحدة حيث كان أسير حرب رسومات تقريبية لغسالة ملابس. قام شقيقه نيسو الذي بدأ تشغيل الأجهزة مع والدهما إيدن، بتصميم التحول إلى تطوير وإنتاج الغسالات. بيبينو الأخ الأصغر وضع الهيكل الإداري والتنظيمي للشركة.

في عام 1950، انتقل كاندي إلى مصنع جديد في مونزا وأطلق "Bi-Matic"، أول غسالة إيطالية نصف أوتوماتيكية. لقد كان نجاحاً كبيراً فتح الأسواق الدولية؛ وهكذا أصبحت Candy أول شركة أجهزة إيطالية تذهب إلى الخارج. في الستينيات، تم إطلاق الغسالة «الأوتوماتيكية»: أول غسالة أوتوماتيكية بالكامل تم تصميمها وصنعها في إيطاليا. تحتوي على مخمدات وثرموستات وسرعة دوران 550 دورة في الدقيقة و 10 برامج. في عام 1961، انتقل كاندي إلى بروغريو في منتصف الطريق بين مونزا وميلانو حيث تم الانتهاء من المقر الرئيسي الجديد للشركة والموقع الصناعي الكبير، بما في ذلك البحث والتطوير مختبرات.

في عام 1966، تم إطلاق «ستييوماتيك»: غسالة أطباق أوتوماتيكية ذات جزأين في نفس الوقت تم إطلاق الغسالة «سوبر أوتوتيك». في تلك السنوات أصبح التصميم أحد الأصول الإستراتيجية في تطوير المنتجات: تم تصميم الأجهزة بواسطة أسماء رئيسية مثل بيبينو جيرانزاني وكولومبو وماركو زانوسو وماريو وجيورجيتو جيوجيارو. منحت جامعة جنوة، في عام 1968 نيسو فوماغالي درجة فخرية في الهندسة تقديراً لابتكاراته المحورية في الغسالة والعديد من براءات الاختراع التي حصل عليها.

في العام السابق توفي إنزو فوماغالي لكن كاندي استمر في النمو تحت إشراف إخوته بيبينو ونيسو. توفي الأخير في عام 1990.

حصل بيبينو فوماغاليلي على وسام Cavaliere del Lavoro (فارس العمل) من قبل رئيس الجمهورية الإيطالية جيوفاني ليون في عام 1973 تم تعيينه في منصب CBE (قائد وسام الإمبراطورية البريطانية) في عام 1998. وفي نهاية عام 2013 تم تنظيم هيكل المجموعة في ثلاثة قطاعات أعمال: أجهزة الغسيل وأدوات المطبخ والأجهزة المنزلية الصغيرة، مع المسؤولية الكاملة عن خطوط الإنتاج ذات الصلة. تم تقسيم المنظمة التجارية إلى ثلاث مناطق جغرافية: أوروبا وروسيا وبقية العالم مع مرافق إستراتيجية في الصين وتركيا. مع الانتهاء من برنامج الاستحواذ، تم تعزيز الوجود الدولي للمجموعة، بينما تتركز قدرات البحث والتطوير والابتكار في المقر الرئيسي في بروجيو (MB) ، إيطاليا.

في 9 مارس 2015، توفي بيبينو فوماغاليلي. ثم أصبح ابنه بيبى الرئيس التنفيذي للشركة.

الوقت الحاضر

اليوم أصبحت أجهزة كاندي معروفة أكثر من خلال تسويقها المستمر للعلامات التجارية هوفر وكيلفينتور. الغسالات التي تحمل علامة هوفر هي تصميمات حلوى إلى حد كبير وهي مصنوعة من مكونات كاندي. وكذلك في أوروبا، تدير كاندي منشآت تصنيع في إيران. دخلت كاندي مؤخرًا سوق المنازل الذكية بإصدار كاندي بيانكا وهو تطبيق وجهاز يتم التحكم فيه بالصوت.

في 28 سبتمبر 2018، أعلن أن شركة هاير الصينية متعددة الجنسيات قد استحوتت على مجموعة هوفر كاندي.

معلومات عامة	
البلد	 إيطاليا
التأسيس	1945
النوع	عمل تجاري — مقولة
المقر الرئيسي	بروجيو

مواقع الويب

candy-home.com
[corporate.haier-
europe.com...](http://corporate.haier-europe.com...)

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم

[هاير](#)

المنتجات

[جهاز منزلي](#)

أهم الشخصيات

المؤسس

[Eden Fumagalli \(en\)](#)

صناعة الالكتروتيات

أوليفيتي



أوليفيتي س.ب.أ هي شركة إيطالية مصنّعة لأجهزة الكمبيوتر والأجهزة اللوحية والهواتف الذكية والطابعات ومنتجات الأعمال الأخرى مثل الآلات الحاسبة وأجهزة الفاكس. يقع المقر الرئيسي للشركة في إيفريا، في مدينة تورينو الحضرية، وكانت الشركة جزءًا من مجموعة TIM منذ عام 2003. أنتجت هذه الشركة إحدى أوائل الآلات الحاسبة المكتبية التجارية القابلة للبرمجة، بروغراما 101، حيث أنتجتها أوليفيتي عام 1964 وحقت نجاحًا تجاريًا.

التاريخ

التأسيس

أسس كاميليو أوليفيتي الشركة كشركة مصنّعة للآلة الكاتبة في عام 1908 في بلدية تورينو في إيفريا الواقعة في إيطاليا. طوّر الشركة ابنه أدريانو أوليفيتي، الذي أدت رؤيته ليس فقط إلى توسع الشركة في جميع أنحاء العالم ونجاحها تجاريًا، بل أثرت أيضًا على ممارسة الأعمال والسياسة والثقافة.

افتتحت أوليفيتي أول مصنع لها في الخارج في عام 1930، وأطلقت الآلة الحاسبة Divisumma الكهربائية في عام 1948. أنتجت أوليفيتي أول كمبيوتر إلكتروني في إيطاليا، وهو Elea 9003 القائم على الترانزستور في عام 1959، واشترت شركة أندروود للآلات الكاتبة في ذلك العام. في عام 1964، باعت الشركة قسم الإلكترونيات إلى شركة جنرال إلكتريك الأمريكية. من أجل التأهل للحصول على قروض جديدة، اشترط

المصرفيون بيع القسم الإلكتروني لأوليفيتي إلى شركة جنرال إلكتروك. واصلت تطوير منتجات الحوسبة الجديدة من تلقاء نفسها؛ فأنتجت بروغراما 101، وهي واحدة من أولى الآلات الحاسبة القابلة للبرمجة المنتجة تجاريًا. في السبعينيات والثمانينيات من القرن العشرين، كانت أوليفيتي أكبر شركة مصنعة لأجهزة المكاتب في أوروبا وثاني أكبر بائع لأجهزة الكمبيوتر بعد شركة آي بي إم في أوروبا.

عام 1980، بدأت أوليفيتي التوزيع في إندونيسيا من خلال شركة دراغون للحاسبات والاتصالات.

عام 1981، رُكبت أوليفيتي أنظمة التصويت الإلكتروني للبرلمان الأوروبي في ستراسبورغ ولوكسمبورغ .

في سبتمبر 1994، أطلقت الشركة فرع أوليفيتي تيليميديا برئاسة إلسيرينو بيول .

منذ عام 2003، أصبحت أوليفيتي جزءًا من مجموعة تيليكوم إيطاليا من خلال الاندماج.

نهاية أوليفيتي كشركة منفصلة

في التسعينيات، واجهت أعمال الكمبيوتر في أوليفيتي صعوبة كبيرة، بسبب المنافسة من الشركات الأمريكية والشركات المصنعة الجديدة في تايوان التي أنتجت مكونات رخيصة لأجهزة الكمبيوتر مثل أسوس وميكروستار إنترناشيونال وجيجابايت وغيرها، والتي استفاد منها بناء النظام المحليون كثيرًا لتقديم أجهزة كمبيوتر أرخص من تلك التي صممتها أوليفيتي. كانت الشركة على وشك الانهيار وكانت بحاجة إلى دعم حكومي للاستمرار.

عام 1992، أعلنت شركة ديجيتال إكوبمينت عزمها على الاستثمار في أوليفيتي، بما يقرب من 10٪ من الحصة المقدرة بحوالي 300 مليون دولار، وسط موجة من الاستثمار الأمريكية في الشركات الأوروبية. كانت شركة ديجيتال تعيد بالفعل بيع نماذج أجهزة الكمبيوتر الشخصية من أوليفيتي في أوروبا، وقدم الاستثمار فرصة لاعتماد معالج ألفا من ديجيتال في منتجات أوليفيتي

للأعمال. كان من المقرر تنفيذ برنامج الاستثمار على خطوتين على مدى 18 شهرًا، مدعومًا بشراء أسهم إضافية. ظلت ديجيتال مشترياً مهماً لطابعات الليزر وأجهزة الكمبيوتر المحمولة من أوليفيتي، لكنها بدأت في تصنيع أجهزة الكمبيوتر الشخصية الخاصة بها وخططت لإنتاج منتجات الكمبيوتر المحمول الخاصة بها. وفي الوقت نفسه، كانت أوليفيتي بطيئة في تقديم المنتجات القائمة على معالج ألفا، أي لم تكن قادرة على تسويق نماذج قائمة على منتجات شركة ديجيتال الخاصة. مع تعرض ديجيتال لضغوط مالية وتعرضها لخسائر ربع سنوية وتكبدها تكاليف زائدة عن الحاجة، باعت الشركة حصتها - التي يُذكر بأنها وصلت إلى 7.8٪ - مقابل 150 مليون دولار .

كانت شركة في مرحلة انتقالية، وقد انتقلت من أعمال الآلة الكاتبة إلى أجهزة الكمبيوتر الشخصية قبل تبني الاتصالات بين عامي 1997 و1999، وأطلقت الشركة الكمبيوتر الشخصي في عام 1997 وتخلّت عن أعمالها في مجال خدمات الكمبيوتر في عام 1998. في هذه العملية فقدت حوالي ثلاثة أرباع موظفيها.

في عام 1999، استحوذت شركة Bell SA ومقرها لوكسمبورغ على حصة كبيرة في أوليفيتي، لكنها باعتها إلى كونسورتيوم يضم مجموعتي بيريللي وبينينتون بعد ذلك بعامين. ثم أطلقت أوليفيتي عرضاً عداًئياً لشركة تيليكوم إيطاليا في فبراير 1999. في معركة استحواذ ضد شركة دويتشه تيليكوم، حصل اندماج بقيمة 82 بليون دولار في أبريل 1999، فازت أوليفيتي في هذه المعركة وسيطرت على 52.12٪ من شركة تيليكوم إيطاليا الاحتكارية، مشغّل الهاتف الثابت والهاتف المحمول رقم 1 في إيطاليا. ومع ذلك، فإن هيكل ملكية أوليفيتي/تيليكوم إيطاليا المدمج كان معقداً ومتعدد المستويات، حيث استحوذت أوليفيتي على حوالي 16 مليار دولار من الديون الإضافية. عرفت هذه القضية باسم "قضية Olivetti / Telecom Italia" بسبب الأمور السرية غير السارة وراءها.

بعد إعادة التنظيم عام 2003، أصبحت أوليفيتي شركة خدمات تقدم المعدات والأنظمة المكتبية التابعة لشركة تيليكوم إيطاليا. على الرغم من الاندماج والاستحواذ، إلا أن أوليفيتي حافظت على هوية منفصلة باسم أوليفيتي تيكنوست.

إعادة الانطلاق واستئناف إنتاج الكمبيوتر

عام 2005، أعادت تيليكوم إيطاليا إطلاق الشركة في قطاع تكنولوجيا المعلومات، باستثمار قدره 200 مليون يورو؛ في البداية، استعيدت ماركة أوليفيتي الأصلية، ثم استبدلت بـ أوليفيتي تيكنوست. وذلك عام 2003. في عام 2007، أطلقت أوليفيتي

"LINEA_OFFICE"، الذي صممه جاسبر موريسون لشركة أوليفيتي، وهو خط جديد من أجهزة الكمبيوتر والحواسيب المحمولة والطابعات وأجهزة الفاكس والآلات الحاسبة. تعمل أوليفيتي اليوم في إيطاليا وسويسرا، ولديها شركاء مبيعات في 83 دولة.

في مارس 2011، بدأت أوليفيتي بإنتاج OliPad ، أول كمبيوتر لوحي لها، يتميز بشاشة مقاس 10 بوصات، G3، واي فاي، اتصال بلوتوث، Nvidia Tegra 2، أندرويد 2.2.2 وشاشة 1024 × 600. وأطلقت مجموعة تطبيقات مصممة خصيصاً للأعمال والمعاملات الحكومية. في عام 2014 بيع قسم البحث والتطوير التابع للشركة والواقع في أرناد لشركة SICPA.

الهواتف الذكية

عام 2013، أطلقت أوليفيتي سلسلة من الهواتف الذكية تسمى أوليفون :

أوليفيتي أوليفون M8140

أوليفيتي أوليفون Q8145

أوليفيتي أوليفون Q8150

أوليفيتي أوليفون Q9047

أوليفيتي أوليفون WG451

أوليفيتي أوليفون WG501



آلة كاتبة أوليفيتي M40 من عام (1930)، صممها كاميليو أوليفيتي مع غينو ليفي مارتينولي (متحف ليوناردو دا فينشي الوطني للعلوم والتكنولوجيا، ميلان).



الآلة الكاتبة أوليفيتي ليتيرا 22، التي صممها مارسيليو نيزولي عام 1950

تاريخ التأسيس	1908 
الدولة	 إيطاليا 
المالك	تيليكوم إيطاليا (1.0000 إيطاليا )
المقر الرئيسي	إفريا 
الشركة الأم	تيليكوم إيطاليا 
الصناعة	صناعة تكنولوجيا المعلومات المعلومات  الفت
المنتجات	عتاد الحاسوب، وآلة كاتبة، ونقانة المعلومات



قصر جمعية سكك حديد البحر الأبيض المتوسط في ميلانو، في Foro Buonaparte 31. تم بناؤه عام 1892 بناءً على تصميم إنريكو كومبي.

شركات صناعة الدراجات النارية

أبريليا (دراجات نارية)



أبريليا هي شركة للدراجات النارية الإيطالية وواحدة من سبع أنواع تملكها بياجيو رابع أكبر مصنع للدراجات النارية.

بدأت أبريليا كشركة مصنعة للدراجات، ولكنها أصبحت تعرف مؤخراً بدراجاتها الحائزة على الألقاب. تعرف أيضاً بالرائدة 1000 سم مكعب سوبربايك الخامس المزدوج، و.س.في ميل وآخر في.4 المبنية على ر.س.في.4.4.



مصنع أبريليا، سكورزي، البندقية

معلومات عامة	
الصناعة	صناعة المركبات
البداية	1945

الشخص المؤثر	Roberto Colaninno (en) 
الرئيس التنفيذي	Massimo Rivola (en) 
الشعار النصي	#bearacer 
البلد	إيطاليا 
موقع التأسيس	" تويو " 
المالك	بياجيو (- 2004) 
المنظمة الرئيسية	بياجيو 
المقر الرئيسي	" تويو "   على الخريطة 
المنتجات	دراجة نارية  بيكوتر 
موقع الويب	aprilia.com 
له أعمال في مجموعة	متحف التصاميم في غنت 
رمز معرف الصانع العالمي	ZD4 

إم في أغستا



إم في أغستا هي شركة مصنعة للدراجات النارية. تأسست في 12 فبراير 1945. يقع مقرها في فاريزي. تم تأسيسها بواسطة جيوفاني أغستا الذي توفي في عام 1927 وترك الشركة في أيدي زوجته وأبنائه، دومينيكو، فينتشنزو، ماريو وكورادو. بدأت الشركة كفرع من شركة الطيران أغستا. قاد دراجات أغستا عدد من أبطال العالم مثل جون سورتيس، غاري هوكينغ ومايك هايلود.

منتجات

إم في أغستا 500 جي بي

إم في أغستا 500 ثري

إم في أغستا 350 جي بي

إم في أغستا 350 ثري



16 إحياء إيرماتشي 2010 فاريزي 03

معلومات عامة	
سميت باسم	ميكانكا — Verghera (en) — أغستا
الشعار النصي	Motorcycle Art. Since (1945 بالإنجليزية)
البلد	إيطاليا 
التأسيس	12 فبراير 1945
النوع	خاصة

الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	فاريزي
موقع الويب	mvagusta.com

المنظومة الاقتصادية

الشركات التابعة	<ul style="list-style-type: none"> MV Agusta Reparto Corse (en)
الصناعة	صناعة المركبات
المنتجات	دراجات نارية
مناطق الخدمة	جميع أنحاء العالم

أهم الشخصيات

المؤسس	جيوفاثي أغستا
--------	---------------



من منتجات الشركة

غاريلي للدراجات النارية



غاريلي للدراجات النارية كانت شركة إيطالية لتصنيع الدراجات النارية. تأسست في 1919. تم تأسيسها بواسطة ألبرتو غاريلي. في بداية الثمانينات هيمنت على فئة 125 سي سي في سباق الجائزة الكبرى للدراجات النارية.

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1919
الانتهاء	2012 
النوع	مصنع دراجات نارية — مقولة
الشكل القانوني	شركة مساهمة 
المقر الرئيسي	Lacchiarella (en) 
موقع الويب	garelli.com 

المنظومة الاقتصادية

الصناعة	الدراجات النارية
المنتجات	<ul style="list-style-type: none"> — دراجة نارية electric — motorcycle (en)  — دراجة كهربائية
أهم الشخصيات	
المؤسس	<ul style="list-style-type: none"> Adalberto Garelli (en) 



من منتجاتها

فيسبا



فيسبا) بالإيطالية (Vespa : هو نوع من الدراجات النارية. صنعت للمرة الأولى في بونتديرا بإيطاليا عام 1946، من قبل بياجيو.

ما زالت بياجيو تصنع الفيسبا إلى حد الآن. إلا أن الانتشار الكبير للفيسبا كان في خمسينيات وستينيات القرن الماضي، حيث أعتدها الشباب في بريطانيا وأصبحت جزء من الموضة التي عرفت في ذلك الوقت باسم مودز. يتم تصنيع الهيكل لنموذج الفيزبا الكلاسيكي من الفولاذ لحماية المكيبة من المطر والطين.

التاريخ

بعد الحرب العالمية الثانية، وهزيمة إيطاليا أمام قصف الطيران التابع للحلفاء، شددت إيطاليا على عملية صناعة الطيران، وفرضت عليها قيود رقابية شديدة. وكان مصنع الطيران في بونتديرا، قد تعرض لتدمير كامل. كما أن الحالة الاقتصادية للبلاد لم تكن تسمح بتطوير سوق السيارات. قرر إنريكو بياجيو، ابن مؤسس الشركة رونالد بياجيو، بتحويل مجال الشركة من بناء الطائرات، إلى وسيلة نقل، أرادها أقل كلفة. وجانتت الفكرة بتصميم مركب رخيص، يستطيع أن يستخدمه الجمهور.

الفيزبا

ساعدت الطلبات الكبيرة من قبل واشنطن لدرجات الفيزيا ذات اللون الزيتوني على زيادة الحافز لدى المصنعين، فالجيش الأمريكي طلب كميات كبيرة لسلح الجو والبحر الإمبرييين، حتى يتمكنوا من مطاردة فلول النازيين الهاربين إلى الحدود النمساوية.

طلب من مهندس الطيران، كورادينو دي أسكانيو، والذي صمم أول طائرة عامودية، أن يصمم مركبة، غير معقدة، يمكن لكلا الجنسين استخدامها، ويمكنها تحمل أوزان ثقيلة نسبيا، كما أنها لا تلوث الملابس.

الإنتاج

قام دي أسكانيو، الذي كان يكره الدراجات النارية، بتصميم مركبة ثورية، فالتصميم الذي حمل الكثير من الاختلافات التقنية، صمم أيضا لكي يتفادى المشاكل التي تلاحقها المرأة المرتدية فستان أو تنوره لركوب الدراجة النارية.

الاسم

أتى الاسم عندما شاهد أنريكو بياجيو التصميم وقال **"Sembra una vespa!"** : «سيميرا أونا فيزبا» (إنها تنكرني بالدبور). حيث أن الدبور يسمى في كل من الإيطالية واللاتينية فيزبا.

صدر تصميم آخر منها سمي بـ أباي **"ape"** وهي تعني النحلة بالإيطالية، حيث أن هذا الطراز يحمل ثلاث عجلات بدل من اثنتين.

الإطلاق

طلب بياجيو براءة اختراع في أبريل من عام 1946، حيث قدمها كمركبة غير مكلفة، وآمنة، وأنيقة. وتمكن من الحصول على شهادة البراءة من نفس العام في شهر ديسمبر.

تم إطلاق النماذج الثلاثة عشر الأولى، في ربيع 1946، حيث ظهر تأثير تقنية الطيران فيها من خلال الهيكل، وكذلك طريقة التشغيل، كما أن مؤخرتها بدت شبيهة بالطائرات العامودية.

أرادت الشركة تسويق عدد كبير من إنتاجها، فقدمتها للصحفيين في نادي الغولف بروما. المركبة التي أثارت استغراب الصحفيين بألوانها، وشكلها، لم تلبث مدة وجيزة، قبل أن تكسب إعجابهم، فقد بدت سلسلة القيادة، وحتى أكثر أمانا من الدراجات النارية التقليدية.



فيسبا كلاسيكية

المبيعات والانتشار

باع بياجيو حوالي 2,500 فيزيبا في عام 1947، وأكثر من 10,000 في عام 1948، و 20,000 في عام 1949، وأكثر من 60,000 في عام 1950.

لقد كانت أكبر المبيعات، عندما قامت هوليوود بإنتاج فيلم عطلة رومانية، حيث تنزهت أودري هابرون وغرغري بيك على متنها في شوارع روما، وقد بيع في ذلك العام 1952 أكثر من 100,000 فيزيبا.

في نهاية عام 1952 كانت العديد من أندية الفيزبا قد أنشئت في أرجاء أوروبا، ووصل أعضائها إلى 50,000 عضو. في الخمسينيات أصبحت الفيزبا تصنع في عدد من دول العالم بموجب ترخيص من الشركة الأم، حيث صنعت في ألمانيا، بريطانيا، فرنسا، بلجيكا وإسبانيا. في الستينات بدأت تنتج في كل من الهند، البرازيل وإندونيسيا. بحلول 1956 كانت قد بيعت مليون فيزيبا. وفي عام 1960 بلغ عدد الفيزبا المباعة مليونان. ما ساعد على انتشار الفيزبا هو تسويقها كرمز للابداع والحرية، حيث أن مبيعاتها وصلت بحلول عام 1970 أربعة ملايين، وكانت قد بيعت 10 ملايين في أواخر الثمانينات بين عامي 1957 و 1961 صدرت في الاتحاد السوفيتي نسخة من الفيزبا أطلق عليها اسم فاتكا- في بي 150.

في عام 1948 أدخلت العديد من التحسينات التقنية، كما تم تصنيع العديد من الطرز، واحدة لذوي الدخل المحدود.

التسعينات وما بعدها

في مطلع التسعينات وبحلول عام 1992، كانت فيزيبا تواجه أزمة حقيقية، مع ظهور الدراجات الآسيوية، التي كانت تتمتع بخفة أكثر، وسعر أرخص، تراجعت مبيعات الشركة بشكل كبير، وأصبحت بحاجة لمعجزة لإعادة هيتها ليس في العالم فحسب، بل في أوروبا وحتى في إيطاليا.

سعت فيزبا لتحديث طرازها، وإعادة هيكلة المركبة من جديد، فتمكنت من صناعة مركبة جديدة، ساعدتها في استعادة مكانتها، خصوصا أنها سعت لتصغير حجمها، وإظهارها كبديل مناسب للطرق الأوربية المزدحمة، وكانت أفضل النجاحات للشركة، عندما تمكنت في عام 2001 من العودة للسوق الأمريكية من جديد.

في عام 1996 كانت فيزبا تحتفل بمرور 50 عاما على إطلاقها، وبلوغ مبيعاتها 15 مليون دراجة، حيث أعتبرت الدراجة الأكثر نجاحا، رغم أن العديد من الشركات صنعت نماذج مقلدة، إلا أن السمعة التي اكتسبتها فيزبا والطابع الرومانسي الذي صاحبها، جعلها بعيدة عن خطر المنافسة، إلا أن هذا لا يعني أن فيزبا كانت بعيدة عن الخسائر.



فيسبا من طراز أي إم سي أي، استخدمت من قبل الجيش الفرنسي



فيزبا ملحق بها سيارة جانبية



يقود فيزبا في شوارع باريس

تحت إدارة ملاك جدد

في عام 2003، وجدت الشركة نفسها مهددة بالإفلاس، فالعديد من الخطط، وإعادة الهيكلة لم تجد في تقليص الديون، وتهديد الإنتاجات الآسيوية الرخيصة جعلها تواجه خطر الإغلاق.

في عام 1959 كانت عائلة بياجيو قد باعت جزء من حصتها لعلامة فيات المملوكة لعائلة أنيللي، حققت فيزبا مبيعات جيدة حتى عام 1992 حيث كان المدير التنفيذي لها جيوفاني ألبرتو أنيللي، لكنه لم يعد قادرا على مساعدة الدراجة بسبب إصابته بمرض السرطان وتوفي بعدها في عام 1997. في عام 1999 فشلت صفقة مع شركة صينية مما زاد متاعب القائمين على الشركة.

أتى روبريرتو كولانينو الذي قال: «الكثير من الناس قالوا أنني مجنون. بياجيو لم تمت أنها فقط تحتاج لتسوق بشكل أفضل». كانت خزائن بياجيو فارغة تقريبا. لكن الفيزبا ما زالت تتمتع بسعة عالمية، والفضل يعود لهوليوود التي عرضت الفيزبا في العديد من أفلامها.

في عام 2003 ضحخ كولانينو قرابة 100 مليون يورو، من خلال تجارته في المنتجات، واشترط أن تؤول إدارة الشركة له، وبقاء الثلث فقط بيد عائلة بياجيو قام الرئيس التنفيذي روكو سابيلي، ومن خلال تقنية يابانية، جعل تصنيع الفيزبا ممكن على أي خط إنتاج.

أحدث كولانينو ثورة في الشركة، حيث سعى لتأمين الحد الأقصى من الراحة بالنسبة للعمال في المصنع، وشجع على زيادة الإنتاج بزيادة الحوافز المالية، وتحويل بيئة العمل لبيئة أكثر أمانا.

العودة لأمريكا

العودة لأمريكا الشمالية مرة أخرى يعني العديد من التحسينات، سعت بياجيو للتقليل من الانبعاثات الصادرة من المركبة، كما أدخلت تحسينات على التصميم وزادت من عرض الإطارات.

التصميم الأيقونة

تعتبر فيزيبا مثالا للأناقة الإيطالية، بألوانها، وخطوطها المنتظمة، وأعتبر حجمها الذي يسهل عملية توقيفها بالنسبة للسيارات، من أكثر عوامل الجذب. كما أنها أصبحت جزء من ثقافة بعض البلدان كأمريكا وكندا وأجزاء من أوروبا واليابان. يوجد من الفيزيبا أحجام (عائلية) تنتج في عدد من البلدان الآسيوية، وكذلك المكسيك



إي تي 125 4 سي سي 1998

السوق العالمي

أوروبا

مجسم عملاق للفيزيبا أمام إيمانويل غلاريا في ميلانو

على مر تاريخ الفيزيبا كانت إيطاليا السوق الأكبر لها، وباعتبار أنها كانت جزء من ثقافة المودز في بريطانيا في الستينات. فإن بريطانيا هي البلد الثاني بعد إيطاليا، في عدد المستخدمين للفيزيبا.

أمريكا

محل الفيزيا في سان فرانسيسكو

واجهت الفيزيا العديد من المتعب في أمريكا، فبعد أن دخلتها كجزء من معدات الجيش، أصبحت مطلوبة، لكن المشاكل التي واجهتها الشركة الأم جعلت فيزيا تنقطع عن السوق الأمريكية، واستخدمت أثناء انقطاعها دراجات شبيهة من اليابان، لكن الدراجة عادت مرة أخرى في الألفية الجديدة، والآن هناك العديد من المنتجات الخاصة بالفيزيا، كالنظارات الشمسية، والخوذة، كما أنه افتتح محل خاص يحمل العلامة التجارية لهذه الدراجة.

بقية العالم

لدى الفيزيا شعبية كبيرة خارج أمريكا وأوروبا، ففي دولة مثل الهند تعتبر الفيزيا وسيلة شعبية رائجة.

فيزيا بالثقافة العامة

أشهر الشخصيات التي قادت فيزيا

هناك العديد من المشاهير الذين يمتلكون فيزيا، أو حتى أكثر من واحدة:

ماتيو برودريك الممثل الأمريكي، يمتلك هو وزوجته الممثلة ساره جيسكا باركر، واحدة.

الممثلة الأمريكية ساندرا بولوك.

تشارلي تشابلن.

غارى كوبيير.

مارلون براندو.

روبرت دي نيرو.

ليوناردو دي كابريو.

الطباخ الأمريكي ماريو بتالي

سلفادور دالي

هنري فوندا والد جين فوندا.

الممثل الأمريكي جيمس قاندولفيني.

شارلتون هيوستن.

ميلا جوفوفيتش.

أشتون كوتشر.

جاي لينو.

المغني البريطاني كريس مارتين، كما أن زوجته الممثلة الأمريكية غوينث بالترو، تمتلك واحدة.

المخرج الإيطالي ناني مورتى.

الممثل الأمريكي بيل موراي.

الممثل الأمريكي بول نيومان.

الطباخ البريطاني جيمي أوليفر.

أنطوني كوين كما يمتلك ابنه فرانسكو واحدة.

كيفين سبايسي.

ستيفن سبيلبرغ.

جون وين.

الممثل الأمريكي أوين ويلسون.

نتالي وود.

تايجر وودز.



جسم عملاق للفيزيا امام ايمانويل غلاريا في ميلانو



محل الفيزيا في سان فرانسيسكو

شخصيات خيالية قادت الفيزيا

لعل أشهر الشخصيات هم غريغوري بيك وأودري هابيرون في فيلم العطلة الرومانسية. ركبت العديد من الشخصيات درجات الفيزيا في السينما، والمجلات المصورة مثل:

ماندي مور وماتيو فوود في فيلم مطاردة الحرية.

أنيا كورزون في شخصيات مارفل كومكس، للقصص المصورة.

بول فينش في فيلم الفطيرة الأمريكية.

ميلهوس فان هاتين في سيمبسونس.

هيلاري داف بشخصية ليزي ماغواير، في فيلم فيلم ليزي ماغواير.

كايت موس في إعلان لرايميل.

فتى البيتزا في فيلم تحت التغطية.

أفلام

ظهرت الفيزيا في العديد من الأفلام، مثل:

أمريكي في باريس.

ألفي في كلا النسختين، الأصلية، والجديدة الذي مثله جود لاو.

مطاردة الحرية.

الاعتراف لفرانسيس فورد كابولا.

المغامرة لمايكل أنجلو أنتونونيوني.

الحياة الحلوة لفردريكو فليني.

المتريجة بطولة نيكول كيدمان.

عطلة رومانية.

الدمى الروسية.

معلومات عامة

سميت باسم

سكوتر

الشعار النصي

Not just a scooter, a way

Of life (بالإنجليزية)

البلد	إيطاليا 
التأسيس	23 أبريل 1946
النوع	ماركة — شركة تابعة — عمل تجاري — سكوتر
المقر الرئيسي	بونتديرا
مواقع الويب	vespa.com (<small>لمتعدد</small>) es.vespa.com (<small>إسبانية</small>)

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	بياجيو
الصناعة	سكوتر — صناعة المركبات

أهم الشخصيات

المالك	• بياجيو
المؤسس	Enrico Piaggio (en)

كاجيفا

CAGIVA

كاجيفا هي شركة إيطالية مصنعة للدراجات نارية. تأسست في 1978 بواسطة جيوفاني كاستيغليون. يقع مقرها في فاريزي. هي تابعة لإم في أغستا. كانت في الأصل تقوم بإنتاج المكونات المعدنية الصغيرة. حققت انتصارات في رالي داكار وسباق الجائزة الكبرى للدراجات النارية.



متحف باربر للدراجات النارية - 22 أكتوبر 2006 (567) 1995 كاجيفا ميتو 125

معلومات عامة

الشعار النصي	La moto (italiana الإيطالية)
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1978
النوع	مصنع دراجات نارية — مفولة
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	فاريزي

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	إم في أستا
الصناعة	صناعة المركبات
المنتجات	دراجات نارية

أهم الشخصيات

المؤسس	Giovanni Castiglioni (en)
--------	---

كامباغنولو

كامباغنولو) بالإنجليزية(Campagnolo : ، هي شركة إيطالية لصناعة الدراجات الهوائية، تأسست عام 1933م على يد توليو كامباغنولو، وحينما توفي تولى ابنه فالينتينو رئاسة الشركة.



موتو موريني

موتو موريني هي شركة إيطالية مصنعة للدراجات النارية. تأسست في 1937 في بولونيا بواسطة ألفونسو موريني. يقع مقرها في ميلانو.

منتجاتها

موتو موريني كورسارو 1200

موتو موريني غرانباسو 1200

موتو موريني دارت



Moto Morini Settebello 175 (1955) at Solitude Revival
2019

معلومات عامة

الاختصار	Morini <small>إيطالية</small>
اللقب	MM <small>إيطالية</small>
الشعار النصي	Ride Freedom <small>بالإنجليزية</small>
البلد	 إيطاليا
التأسيس	1937
النوع	مصنع دراجات نارية — شركة <small>تابعة</small>
الشكل القانوني	شركة ذات مسؤولية محدودة
المقر الرئيسي	ميلانو
موقع الويب	motomorini.eu

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	Zhongneng Vehicle (2018 - Group (en) <small>إيطالية</small>)
الصناعة	الدراجات النارية
مناطق الخدمة	جميع أنحاء العالم

أهم الشخصيات

المؤسس	Alfonso Morini (en) <small>إيطالية</small>
--------	--

موربيدلي

موربيدلي) بالإيطالية(Morbidelli : كانت شركة تصنيع دراجات نارية. وكان يقع مقرها في بيزارو. أسسها جيانكارلو موربيدلي. خلال فترة السبعينات والثمانينات الميلادية شاركت في سباق الجائزة الكبرى للدراجات النارية.



معلومات عامة

البلد



التأسيس	1960
الاختفاء	1982
النوع	مصنع دراجات نارية — ورشة الألات
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	بيزارو
موقع الويب	scmgroup.com...

المنظومة الاقتصادية

الصناعة	آلة تشغيل
المنتجات	دراجات نارية

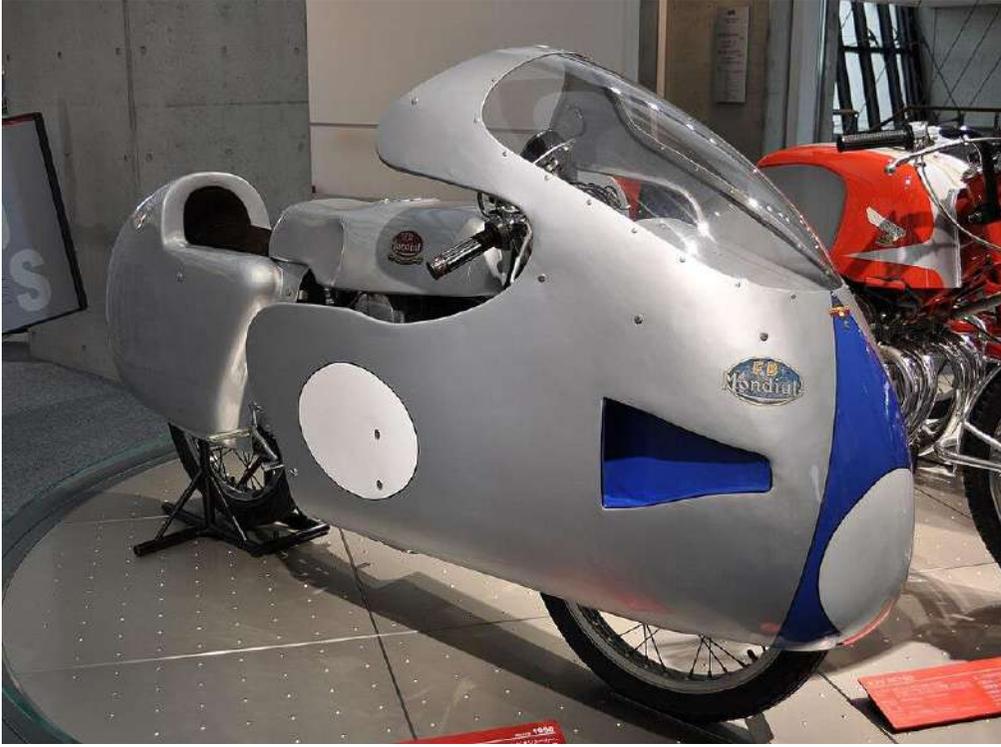
أهم الشخصيات

المؤسس	Giancarlo Morbidelli (en)
--------	---

مونديال (مصنع للدراجات النارية)



مونديال كانت شركة إيطالية لتصنيع الدراجات النارية. تأسست في 1948 في بولونيا واستمرت إلى سنة 1979. معروفة بنجاحها في سباق الجائزة الكبرى للدراجات النارية خلال فترة الخمسينات الميلادية بعد الحرب العالمية الثانية.



Mondial 125GP (1956)

معلومات عامة	
الاسم التجاري	FB — FB Mondial
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1948
الانتهاء	1978
النوع	مصنع دراجات نارية
الشكل القانوني	شركة ذات مسؤولية محدودة — شركة مساهمة

المقر الرئيسي	بولونيا
موقع الويب	fbmondial.com
المنظومة الاقتصادية	
الصناعة	الدراجات النارية
المنتجات	دراجة نارية

دوكاتي



دوكاتي للمحركات القابضة س.ب.ا هي شركة مصنعة للدراجات النارية انشأت عام 1926 ومقرها في بولونيا إيطاليا وهي الآن مملوكة من شركة فولكس واجن عن طريق شركة سيارات لامبورغيني. حقق فريق دوكاتي صدارة في صناعة الدراجات النارية والنجاح في سباقات الدراجات النارية كما يعرف بمزاوجة الأناقة والأداء.

عرفت دراجات دوكاتي منذ نشأتها وحتى وقتنا هذا بتصنيع دراجات السباق والدراجات ذات الطابع الرياضي بشكل عام حيث أن الشركة لها تاريخ طويل في العديد من سباقات الدراجات النارية منذ منتصف القرن الماضي. تشتهر دراجات ماركة دوكاتي باستخدام محركات V ثنائية الاسطوانات ذات العزم العالي مستخدمة صمامات ديسمودروميك التي تستخدم عمود الكاماة في فتح وغلق الصمام إيجابيا بدون الحاجة إلى نابض لغلق الصمام



المدخل الرئيسي لمقر شركة دوكاتي في بولونيا.

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1926
النوع	مصنع دراجات نارية — شركة قابضة — شركة تابعة
الشكل القانوني	شركة مساهمة

المقر الرئيسي	تولونيا على الخريطة — تولونيا
مواقع الويب	ducati.com <small>الإنجليزية</small> ducati.com <small>الإنجليزية</small>

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	أودي
الشركات التابعة	<ul style="list-style-type: none"> Ducati Corse (en)
الصناعة	صناعة المركبات
المنتجات	— دراجة نارية Ducati Scrambler (en)

أهم الشخصيات

المالك	<ul style="list-style-type: none"> مجموعة فولكسفاغن
المؤسس	Antonio Cavalieri Ducati (en)

الإيرادات والعائدات

العائدات	878 مليون يورو [1] (2021)
الربح الصافي	61 مليون يورو [1] (2021)

جیلرا



جیلرا هي شركة إيطالية مصنعة للدراجات النارية. تأسست في 1909 بواسطة جوزيبي جیلرا. هي تابعة لبياجيو حيث قامت بشراؤها في سنة 1969. فازت ببطولات عالم في فئة 500 سي سي وذلك في 1950 عبر أمبرتو ماسيتي، 1953 عبر جيف دوک و 1957 عبر بييرو ليبراتي.



صورة لسيارتي جیلرا 150 سبورت موديل 1954 تم التقاطها عام 2005 في سان كارلوس، كاليفورنيا.

معلومات عامة

الشعار النصي	Nata dal desiderio (بالإيطالية)
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1909
الانتهاء	2020
النوع	مصنع دراجات نارية — شركة تابعة
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	بونتديرا
موقع الويب	gilera.com

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	بياجيو
الصناعة	صناعة المركبات
مناطق الخدمة	جميع أنحاء العالم

أهم الشخصيات

المالك	• بياجيو (1969 -)
المؤسس	Giuseppe Gilera (en)

بينيلي (دراجات نارية)



بينيلي) بالإنجليزية(Benilli) : هي شركة إيطالية مصنعة للدراجات النارية. تأسست في 1911 وتعتبر واحدة من أقدم الشركات الإيطالية لتصنيع الدراجات النارية. يقع مقرها في بيزارو.

البداية

تأسست شركة بينيلي في عام 1911، وهي شركة إيطالية لتصنيع الدراجات النارية. (لقد صنعت البنادق ذات مرة، وأصبح هذا الجزء من العمل أصبح الآن شركة منفصلة.

الشركة مملوكة بالكامل لمجموعة كيانغ جيانغ، وهي واحدة من 10 فروع لشركة كيانغ جيانغ. يتم حالياً تصميم بينيلي جزئياً في إيطاليا في مقر كيانغ جيانغ بينيلي، بينما تأتي بعض التصميمات من فروع كيانغ جيانغ الأخرى مثل كيواي. يتم تصنيع بينيلي حصرياً في الصين منذ عام 2005 في مصنع كيانغ جيانغ في وينلينغ، الصين.

تركز بينيلي بشكل أكبر على الدراجات النارية متوسطة الحجم بدلاً من الدراجات النارية الصغيرة والدراجات البخارية والدراجات البخارية الصغيرة الشائعة في آسيا، كما أنها تستهدف سوقاً أوروبية أكثر تميزاً، باستخدام اسم العلامة التجارية الإيطالية. يتأثر تصميمه بشدة بعلامات تجارية أكبر مثل دوكاتي. على سبيل المثال، تم العثور على تصميم «المنقار» الأيقوني لدوكاتي ملتيسترادا في بينيلي تي آر كي 502، كما أن بينيلي C 502 يشبه بقوة دوكاتي ديفل.

بينيلي سيور 500 س.س (1935)

التاريخ

السنوات المبكرة

تأسست بينيلي في بيزارو بإيطاليا عام 1911، مما يجعلها أقدم مصانع الدراجات النارية الإيطالية العاملة. (تم إنشاء موتو غوتسي - أقدم مصنع للدراجات النارية يعمل بدون توقف - في عام 1921، وتعد بيجو أقدم مصنع للدراجات النارية في العالم وما زال ينتج في عام 1898). بعد أن فقدت زوجها، استثمرت الأرملة تيريزا بينيلي كل رأس مال العائلة في الشركة على أمل أن يوفر عملاً مستقراً لأبنائها الستة: جوزيبي وجيوفاني وفرانشيسكو وفيليبو ودومينيكو وأنطونيو («تونينو»). كما أرسلت جوزيبي وجوفاني لدراسة الهندسة في سويسرا. في البداية كان لدى الشركة 6 موظفين بالإضافة إلى 5 أشقاء يعملون (تونينو لم يعمل لأنه كان صغيراً جداً).

في البداية، كان كراج بينيلي هو الوحيد الذي يصلح للدراجات والدراجات النارية، ولكنه كان قادراً بالفعل على إنتاج جميع قطع الغيار اللازمة للإصلاح. خلال الحرب العالمية الأولى، عمل بينيلي بجد لإصلاح قطع غيار الآلات الإيطالية في الحرب وفي عام 1919 تم تقديم أول دراجة نارية للجمهور. في عام 1920، قامت الشركة ببناء أول محرك كامل داخلياً، وهو نموذج ذو أسطوانة واحدة ثنائي الأشواط 75 سم مكعب، تم تكيفه على الفور مع إطار دراجة. بعد مرور عام في عام 1921، قامت بينيلي ببناء أول دراجة نارية باستخدام محركها الخاص الذي أصبح في ذلك الوقت موديل 98 سم مكعب.

بعد ذلك بعامين، وباستخدام نسخة مصممة خصيصاً للمسابقات، انطلق تونينو «الرهيب» إلى المضمار. أظهر موهبة طبيعية غير عادية كراكب وشرع في مسيرة مهنية ناجحة للغاية والتي

أكدت قدرة الشركة الاستثنائية على التطوير والإنتاج. ركوب بينيلي 175، فاز تونينو بينيلي بأربعة ألقاب للبطولات الإيطالية في خمس سنوات: في أعوام 1927 و1928 و1930 بإصدار عمود كامات علوي واحد، وفي عام 1931 بإصدار عمود كامات علوي مزدوج. لسوء الحظ، أدى حادث تحطم سيئ خلال سباق في عام 1932 إلى قطع مسيرته الرائعة وفي 27 سبتمبر 1937 توفي تونينو بعد حادث طريق «سخيف».

ع اقتراب الحرب العالمية الثانية، طرحت شركة بينيلي لأول مرة دراجة السباق ذات الأربع أسطوانات فائقة الشحن 250س.م. كان الهدف من ذلك التنافس في موسم 1940، بناءً على نجاح بينيلي في سباق إيسي مان تي تي خفيفة الوزن لعام 1939. مع بداية الحرب، اقتصر بينيلي أربعة على المنافسة في عدد قليل من السباقات الإيطالية المحلية.



بينيلي سبور 500س.س (1935)



Benelli 4 TN 500 cc 1935

بعد الحرب العالمية الثانية

تسبب الدمار في زمن الحرب في بقاء بينيلي خارج الإنتاج حتى عام 1949. تم تكييف الدراجات النارية غير المباعة التي كان يستخدمها الجيش الإيطالي لتصبح دراجات نارية مدنية وتدر دخلاً لاستئناف العمليات. عندما استؤنف الإنتاج، كانت التصاميم لا تزال تعتمد إلى حد كبير على تلك التي كانت موجودة في فترة ما قبل الحرب. في عام 1949، ترك جوزيبي بينيلي قلق الأسرة لتأسيس علامة موتوبي.

بحلول عام 1951، كانت بينيلي تقدم مجموعة تتكون من 98 س.م و125 س.م أوزان خفيفة (ليونسينو أو شبل الأسد) و350 و500 س.م الفردي. كان ليونسينو متاحاً في كل من الأشكال ثنائية الأشواط ورباعية الأشواط. كانت الحاجة إلى النقل الرخيص في إيطاليا ما بعد الحرب تعني أن هذه النماذج خفيفة الوزن أصبحت ناجحة للغاية. تم تقديم نماذج مماثلة من قبل موتو

غوتسي ودبوكاتي ولافاردا، وأدت نفس الظروف الاقتصادية إلى زيادة شعبية الدراجات البخارية فيسبا ولامبرتا.

باع بينيلي أيضاً دراجات نارية لمتاجر التجزئة الأمريكية مونتغمري وارد، التي أعادت تسميتها باسم ريفرسايد وتسويقها من خلال الكتالوج الخاص بها. في عام 1962، عندما لم تكن موتوبي في ظروف مالية جيدة، استحوذت عليها بينيلي، وأنتجت الشركة المندمجة حوالي 300 دراجة نارية يومياً ولديها 550 موظفاً. استمرت تصاميم موتوبي في الإنتاج تحت اسم بينيلي.

في عام 1969، قدمت بينيلي، بينيلي تورنادو 650، وهو توأم رأسي مصمم بشكل أساسي للبيع في بريطانيا العظمى والولايات المتحدة. اكتسبت تورنادو سمعة طيبة من حيث الموثوقية والأداء العالي، على الرغم من وزنها الضخم إلى حد ما عند 480 رطلاً (220 كجم). ادعى بينيلي في وقت الإطلاق أن تورنادو كانت قادرة على 57 حصان عند 7400 دورة في الدقيقة لسرعة قصوى تبلغ 117 ميل في الساعة. تم إيقاف إنتاج تورنادو (فيما بعد تورنادو إس) بعد عام 1974، عندما قدم بينيلي سلسلة من «مولتسي» التي تهدف إلى التنافس مع اليابانية ثلاثية وأربعة.



بينيلي 250 سيور ام كي 3 (1971)



بينيلي تورنادو (1972)

دي توماسو

قرب نهاية الستينيات، تسبب وصول المصنعين اليابانيين في أزمة في صناعة الدراجات النارية الأوروبية. كانت شركة بينيلي الأصلية منخرطة بشكل كبير في سوق الدراجات النارية الأمريكية، حيث قامت ببيع الدراجات النارية التي يقل وزنها عن 350 سي سي عبر مونتغمري وارد. أدى ظهور المنافسة من اليابان إلى فقدان منتجات بينيلي (التي لا تزال إلى حد كبير تصميم الدفع ذو الأسطوانة الواحدة) شعبيتها حيث كان يُنظر إليها على أنها من الطراز القديم مقارنةً بهوندا في العصر التي كانت تستخدم محركات الكاميرات العلوية مع مشغلات كهربائية، بنفس الطريقة تقريباً حيث تأثرت شركات تصنيع الدراجات النارية البريطانية مثل نورتون وب.س. أي وترومب في قطاع السعة الأكبر.

في عام 1973، تم الاستحواذ على بينيلي من قبل الصناعي الأرجنتيني أليخاندر دي توماسو جنباً إلى جنب مع منافسه غوتسي موتو مما أدى إلى تطوير موديلات جديدة تتميز بمحركات متعددة الأسطوانات، مثل "350 جي أي إس" و"500 كواترو"، وسي التي تعمل بواسطة محرك 747 سي سي (906 سي سي لاحقاً) بست أسطوانات في الخط، مما جعل الشركة تتقدم لفترة وجيزة على المنافسة اليابانية. على الرغم من كونها متقدمة تقنياً، إلا أن دراجات بينيلي النارية في الثمانينيات كانت تعاني من المشاكل، وتوقف الإنتاج أخيراً في عام 1988 عندما تم دمج الشركة في موتو غوتسي لإنشاء غوتسي بينيلي موتو س ب أي، وتم بيع مصانع الإنتاج في بيزارو.

غالباً ما تفرض دراجات بينيلي النارية من السبعينيات والثمانينيات، ولا سيما سي، أسعاراً أعلى من نظيراتها في السوق المستعملة.

نهضة 2000

بعد محاولة فاشلة للإحياء في عام 1989 بدعم من الشركة المصنعة جيانكارلو سيلسي ومقرها بيزارو، تولى أندريا ميرلوني المسؤولية في عام 1995. تم إطلاق الدراجة الرياضية الفاخرة تورنادو تري 900 في عام 2002، وتي أن تي، رودستر بعد بضع سنوات.

بينيلي الآن جزء من مجموعة السيارات كيانغ جيانغ، شركة في وينلينغ جنوب شرق الصين. بينيلي كيانغ جيانغ يقع في بيزارو، مع نفس القوى العاملة في نفس المبنى مثل المالك السابق بينيلي. دخلت بينيلي إس بي إي مؤخراً في سوق الدراجات النارية في الهند من خلال مشروع مشترك مع مجموعة دي إس كي الهندية ومقرها في بوني حيث تمتلك مجموعة دي إس كي 51٪ وإس بي إي بينيلي تمتلك 49٪؛ وباعت أكثر من 200 دراجة عالية الجودة خلال الأشهر الأربعة الأولى من الإطلاق. أطلقت بينيلي ستة طرازات في الهند، في مجموعة واسعة من إزاحة المحرك والسعر. يتضمن المستوى المبدئي بينيلي تي أن تي 25 بمحرك أسطوانة واحدة سعة 250 سم مكعب، ومحرك 300 بينيلي تي أن تي مع محرك 300 س.م ثنائي الأسطوانة، وتي أن تي 600 وجي تي أي 600 بمحرك رباعي الأسطوانات 600 س.م؛ وتي أن تي 899 مع مطحنة 898 س.م بثلاث أسطوانات، وتي أن تي آر الرائد مع 1131 س.م ثلاث أسطوانات لتوليد الطاقة. باعت دي إس كي بينيلي أكثر من 3000 وحدة في الهند على مدار 18 شهراً من بداية المبيعات، تلتها هو محرك إن لاين 4 سلندر ومحرك إن لاين 1600، مما يجعلها واحدة من أسرع العلامات التجارية مبيعاً للدراجات النارية الفاخرة في الهند.

دخلت بينيلي أيضاً السوق الإيراني الخاضع للعقوبات الدولية في عام 2016، حيث عرضت دراجاتهم في مركز مؤتمرات نيكرون موتور باسارجاد في العاصمة الإيرانية طهران.

مُلكية كيانغ جيانغ

في 2005 حصلت كيانغ جيانغ على بينيلي وهي المالك والشركة المصنعة الحالية لـ بينيلي. منذ مُلكية كيانغ جيانغ، ابتعدوا عن الدراجات النارية عالية الطاقة في أوائل العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، وهم يركزون حالياً على شريحة أرخص منخفضة إلى متوسطة المدى للسوق الأوروبية تتراوح في المقام الأول من 600-125س.س.

تتأثر معظم تشكيلة بينيلي الحالية بشدة بمصنعي الدراجات النارية الأوروبيين الآخرين. دوکاتي هي واحدة من التأثيرات الأساسية لتصميماتها. منذ الاستحواذ الصيني على بينيلي، غالباً ما يتم مناقشة ما إذا كانت بينيلي صينية أو إيطالية، حيث أن لها جذوراً تاريخية طويلة في إيطاليا. لا يزال يقع مقرها الرئيسي في إيطاليا، ولكنها تتأثر بشكل كبير بشركتها الأم في الصين. بسبب تغيير الشركة المصنعة، تحول الإنتاج أيضاً بالكامل من إيطاليا، إلى نفس المصنع الذي تصنع فيه كيانغ جيانغ جميع سياراتها الأخرى في الصين.

السباقات

كان تونينو بينيلي بطل الرواية بلا منازع في النجاحات المبكرة للسباقات. مع موهبة طبيعية غير عادية في ركوب الخيل، بدأ مهنة مجزية أكدت مهاراته الفنية الاستثنائية وابتكاراته داخل الشركة. في سرج بينيلي 175، فاز تونينو بلقب بطل إيطاليا في أعوام 1927 و1928 و1930 على طراز عمود كامات علوي واحد، وفي عام 1931 بنسخة عمود كامات علوي مزدوج. كانت الانتصارات العديدة في بطولة العالم الأوروبية مقدمة لواحد من أكثر النجاحات المرغوبة لجميع منتجي الدراجات النارية: جائزة إيسي مان السياحية، التي كانت في ذلك الوقت أهم سباق في العالم.

البطولات الأوروبية

السنة	البطل	الدراجة النارية
-------	-------	-----------------

1932	كارلو باشيري (إيطاليا)	بينيلي 175
السنة	البطل	الدراجة النارية
1934	إيفان غور (بلجيكا)	بينيلي 175

في عام 1939، انتصر تيد ميلورز، متسابقاً على سرج بينيلي 250. في عام 1950، فاز داريو أمبروسيني أيضاً بسباق إيسي مان تي تي عام 1950، مكرراً نجاح ميلورز وكرس لقبه بفوزه بالبطولة الإيطالية وبطولة العالم.

أبطال موتو جي بي بناء العالم

فئة 250 سم مكعب: 1950 - 1969

في الستينيات، تنافس اثنان من الدراجين الاستثنائيين في السباقات: تاركوينيو بروفيني، الذي فاز بالبطولة الإيطالية بفئة 250 س.س في عام 1965 وريزو باسوليني الذي فاز بالبطولة مع فئة 250 س.س بالإضافة إلى فئة 350 في عامي 1968 و1969. استثمرت في المنافسة وحصلت على 250 لقب عالمي بفضل كيل كاروتز، الذي فاز أيضاً بكأس السياحة مرة أخرى في نفس العام. وستكون أيضاً بمثابة بطولة العالم الأخيرة لدراجة نارية رباعية الأشواط حتى ظهور عصر موتو جي بي الحديث في عام 2003. تسابق العديد من أشهر الدراجين في تاريخ الدراجات النارية مع دراجات بينيلي، من مايك هايلوود إلى جارنو سارينن. وقع بطل السوبر بايك الأسترالي السابق بيتر غودارد مع بينيلي في عام 2001.

المعرض







مصنع بينالي

معلومات عامة

الشعار النصي	Pura passione dal (1911 بالإيطالية)
البلد	 إيطاليا
التأسيس	1911
النوع	مصنع دراجات نارية — شركة تابعة
الشكل القانوني	شركة ذات مسؤولية محدودة
المقر الرئيسي	بيزارو
موقع الويب	benelli.com

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	Qianjiang Motorcycle (en) (2005 –)
الصناعة	الدراجات النارية
المنتجات	دراجة نارية
مناطق الخدمة	جميع أنحاء العالم

أهم الشخصيات

المؤسس	Giuseppe Benelli (en)
--------	---------------------------------------

BIC 500 8v BM 3

V 90 BM 4

دراجات نارية (2021)

بيموتا تي سي H2

بيموتا تي سي H2 كربون

بيموتا KB4

بيموتا KB4 RC



بيموتا هوندا HB1 في مضممار إيمولا للسباقات، إيطاليا عام 1973



من منتجاتها

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1973
النوع	خاصة
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	ريميني
موقع الويب	bimota.it <small>(إيطاليا، الإنجليزية)</small>
المنظومة الاقتصادية	
الصناعة	الدراجة النارية

المنتجات

[دراجة نارية](#)

أهم الشخصيات

المؤسس

[Massimo](#)

[Tamburini \(en\)](#)

بياجيو



**PIAGGIO
GROUP**

بياجيو مقرها في بونتيديرا إيطاليا و تضم سبعة أنواع من الدراجات والدراجات النارية. كما أنها رابع أكبر منتج للدراجات والدراجات النارية في العالم. تنتج بياجيو أكثر من 600,000 عربة سنوياً، مع وجود خمسة مراكز بحث وتطوير، وأكثر من 6,700 موظف ونشاط في أكثر من 50 بلداً.



صالة عرض بياجيو في بوني

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1884
النوع	مصنع دراجات نارية — عمل تجاري — صانع سيارات — شركة علامة
الشكل القانوني	شركة مساهمة

المقر الرئيسي	يونتيديرا
الجوائز	<ul style="list-style-type: none"> • Compasso d'oro 1991 (en) • Compasso d'oro 2004 (en)
موقع الويب	piaggiogroup.com

المنظومة الاقتصادية

الشركات التابعة	<ul style="list-style-type: none"> • Moto Vespa SA (en)
الصناعة	هندسة — صناعة المركبات ميكانيكية — انسابية
المنتجات	سكوتر — دراجة نارية صغيرة — فيسبا

أهم الشخصيات

المؤسس	Rinaldo Piaggio (en)
الموظفون	7,025 (2021)

الإيرادات والعائدات

البورصة	<ul style="list-style-type: none"> • البورصة الإيطالية (PIA)
الربح الصافي	60.1 مليون يورو (2021)



دراجة نارية من بياجيو

AGV شركة تصنيع الخوذة



AGV (الأحرف الأولى من "A misano G ino V alenza" هي شركة إيطالية لتصنيع خوذة الدراجات النارية تعمل في رياضة الدراجات النارية . تأسست الشركة عام 1947 على يد جينو أميسانو ، ومنذ عام 2007 أصبحت الشركة تابعة لشركة Dainese، التي استحوذت عليها شركة Investcorp في عام 2019. تشتهر علامة AGV التجارية برياضة الدراجات النارية

تصنع شركة AGV مجموعة من خوذة الدراجات النارية، بما في ذلك خوذة السباق ذات الوجه الكامل، والخوذة الرياضية، والخوذة السياحية، وخوذة الطرق الوعرة، وخوذة الطائرات النفاثة الحضرية، وخوذة الطراد ذات الوجه المفتوح، باستخدام مواد مختلفة بما في ذلك ألياف الكربون، والأراميد ، والألياف الزجاجية ، والبلاستيك الحراري .

يتم تطوير خوذة AGV الحالية باستخدام نهج متكامل للتطوير والبناء، وتسميه الشركة بروتوكول AGV Extreme Safety ، والذي تقول AGV إنه يتمتع بفوائد قابلة للقياس.

تاريخ

تأسست شركة AGV في عام 1947 على يد أميسانو جينو (1920-2009). اسم الشركة هو الأحرف الأولى من A misano G ino V alenza ، اسم أميسانو و

Valenza، المكان الذي تأسست فيه الشركة. شعار **AGV** هو الأحرف الأولى على شكل خوذة، بألوان العلم الإيطالي

كانت شركة **AGV** في البداية تصنع مقاعد جلدية وسروج دراجات نارية، ثم أضافت خوذة جلدية للدراجات النارية بعد عام واحد. ظهرت صناعة الخوذات لشركة **AGV** عندما بدأت في تصنيع خوذة الألياف الزجاجية في عام 1954. كان هذا عندما بدأت شركة **AGV** في عقد صفقات رعاية مع متسابقى الدراجات النارية بما في ذلك كيني روبرتس ، وباري شين ، وجوني سيكوتو ، وستيف بيكر ، وأنجيل نيتو ، وجياكومو أغوستيني ، وفالنتينو روسي.

في عام 1958، بدأت شركة **AGV** في تعليق لافتات إعلانية حول أكثر المنحنيات التي يتم تصويرها في المسار. كان أحد الأمثلة المبكرة لوضع المنتجات في الأفلام هو فيلم **A Place for Lovers** للمخرج **De Sica** عام 1968.

بدأت شركة **AGV** في رعاية سائقي الفورمولا 1 مثل نيكي لاودا وإيمرسون فيتيبالدي وكىكي روزبرغ ونيلسون بيكيه في أوائل السبعينيات. تم تعيين فالنتينو روسي رئيسًا فخريًا للشركة في عام 2008.

تم شراء خوذة **AGV** من قبل شركة الملابس والمعدات الرياضية الإيطالية **Dainese** في يوليو 2007. تم الاستحواذ على **Dainese** من قبل **Investcorp of Bahraini** مقابل 130 مليون يورو في عام 2014 ومن قبل **The Carlyle Group** في عام 2022. في عام 2017، بدأت **AGV** في بيع أول خوذة وحدوية من الكربون بالكامل.

نيكي لاودا

خلال سباق نوربورغرينغ للفورمولا 1 عام 1976 ، انحرفت سيارة نيكي لاودا (-1949) فجأة إلى اليمين واصطدمت بالصخور. فقد لاودا خوذة **AGV** الخاصة به وتم ربطه داخل السيارة بينما اشتعلت النيران في السيارة والبنزين على الأرض. كان قناع الرأس أرق في المناطق التي تغطيها الخوذة عادةً. أصيب لاودا بحروق شديدة خاصة في جانب واحد من رأسه. نجا من الحروق، مع إصابة رئتيه وكسور في العظام.

في عام 2006، أوضح لاودا في مقابلة أنه كان يرتدي دائماً خوذة من شركة بيل ، ولكن في موسم 1976، طورت شركة إيه جي في خوذة جديدة أخف وزناً وأكثر راحة واختبرها لاودا. كانت خوذة إيه جي في فضفاضة للغاية. يعتقد أن خوذة بيل لم تكن لتطير بعيداً.

حصل لاودا على تعويض مالي مرتفع من شركة AGV.

نوع الشركة	شركة فرعية
صناعة	دراجة نارية
تأسست	1947؛ منذ 77 عامًا
مؤسس	جينو أميسانو
المقر الرئيسي	كولسيريسا , إيطاليا
منتجات	خوذات الدراجات النارية
مالك	(80%) مجموعة كارلايل (20%) لينو داينيزي
الوالد	داينيس
موقع إلكتروني	agv.com

ألان



هي شركة إيطالية لتصنيع الدراجات الهوائية

تاريخ

تأسست شركة ALAN في عام 1972 على يد فالكوني لودوفيكو، وهو مهندس عمل لدى شركة تصنيع الدراجات توربادو يأتي اسم ALAN من الحرفين الأولين من اسمي طفلي لودوفيكو، ألبرتو وأناماريا. وكانت أول شركة تقدم إطار دراجة مصنوع بالكامل من الألومنيوم من الدرجة المستخدمة في صناعة الطائرات .

في عام 1976، كانت شركة ALAN أول من قام بتطوير وتصنيع إطار كربوني للإنتاج مصنوع من خلال ربط أنابيب ألياف الكربون المركبة من شركة Torayca بمسامير الألمنيوم المصبوبة . ولا تزال هذه العملية مستخدمة على نطاق واسع حتى اليوم من قبل العديد من الشركات المصنعة.

على مر السنين، فازت إطارات الشركة بـ 20 لقبًا في بطولة العالم لسباق الدراجات الهوائية عبر البلاد ، و 5 ألقاب في بطولة العالم لسباقات المضمار ، والعديد من الانتصارات الكلاسيكية ليوم واحد ، بالإضافة إلى انتصارات في مراحل الجولة الكبرى.

نوع الشركة	خاص
صناعة	صناعة الدراجات الهوائية
تأسست	1972؛ منذ 52 عامًا في ساكولونجو ، إيطاليا
مؤسس	فالكوني لودوفيكو
المقر الرئيسي	فيحانو , إيطاليا
المنطقة التي يتم تقديم الخدمة لها	في جميع أنحاء العالم
منتجات	الدراجات وهياكل الدراجات
موقع إلكتروني	الان بايك .it

شركات صناعة الدفاع

أغستا

أغستا هي شركة مقرها مدينة فاريزي الإيطالية والمملكة المتحدة وتعتبر من الشركات الرائدة في تصنيع الطائرات المروحية. تم دمجها مع ويستلاند هليكوبتر لتصبح أغستوستلاند.

التاريخ

كانت بداياتها في عام 1952 برخصة تصنيع مروحيات شركة بيل للطائرات الأمريكية، ولاحقاً سيكورسكي للطائرات ومن ثم بوينغ وماكدونل دوغلاس.

في منتصف عام 2000 قامت الشركة المنتجة فينميكانيا بالاندماج مع شركة جي كي إن البريطانية تحت الاسم التجاري أغستاستلاند.

في 26 مايو 2004 قامت شركة فينميكانيا بشراء حصة جي كي إن بأكثر من مليار جنيه استرليني.

في عام 2005 قامت بافتتاح فرع لها في مدينة فيلادلفيا وفازت بعقد تصنيع المروحية الرئاسية الأمريكية مارين ون في مصانع سيكورسكي للطائرات.

خط التصنيع



مروحية أغستاستلاند إيه دبليو 101 (سابقاً إي إتش 101) تابعة للقوات الجوية الكندية خلال عملية إنقاذ بحري.

Agusta A.101

Agusta A.106

إيه 109/إيه دبليو 109

أغستاورستلاند إيه دبليو 119

إيه 129 مانغوستا

أغستاورستلاند إيه دبليو 139

حصص مشتركة

أغستاورستلاند AW101

(NHI NH90 شراكة 32%)

(Bell/Agusta BA609 شراكة 50%)

تحت الترخيص

Bell 412|AB412

معلومات عامة	
البلد	 إيطاليا
التأسيس	1908 
الاختفاء	يوليو 2000
النوع	شركة خاصة
الشكل القانوني	شركة مساهمة 
المقر الرئيسي	سامراتي 

حلت محل	Breda-Nardi (en)
موقع الويب	leonardo.com...

المنظومة الاقتصادية	
الصناعة	صانه في مجال الفضاء الجوي
مناطق الخدمة	Worldwide

أهم الشخصيات	
المالك	<ul style="list-style-type: none"> • فينميكادিকা
المؤسس	جيو فاني أغستا

أغستا وستلاند



AgustaWestland

A Finmeccanica Company

أغستا وستلاند : هي شركة تصمم وتصنع المروحيات، تأخذ الشركة من إيطاليا والمملكة المتحدة مقرا لها. أسست الشركة في يوليو عام 2000 بعد ما تم الاتفاق بين فينميكانيكا وجي كاي أن أن يدمج شركاتا صانعة المروحيات أغستا وويستلاند هليكوبتر التبعان لهما، ليملك كلن من المساهمين النصف من الشركة.

تم شراء حصة شركة «جي كاي أن» من قبل شريكها فينميكانيكا ببلغ قدره £1.06 مليار في 24 يوليو 2004. حاليا تعد فينميكانيكا المالك الوحيد لشركة.

منتجاتها

أغستا وستلاند إيه دبليو 101 تابعة للبحرية الملكية.



أغستاونستلاند إيه دبليو 101

في إتش-71 كيستريل - نوع من أي أتش 101 مصممة لتكون مروحية الرئيس الأمريكي مارين ون. بالمشاركة مع لوكهيد مارتن وبيل للمروحيات.

أغستاونستلاند إيه دبليو 109

أغستاونستلاند إيه دبليو 139 - سابقاً أي بي 139، والتي كانت بالمشاركة مع بيل للمروحيات.

أغستاونستلاند إيه دبليو 149

أغستاونستلاند إيه دبليو 159

منتجات أغستا



المروحية الهجومية أفسنا إيه 129 مانغوسنا

.

أفسناوسنلانء إيه ءبليو 109

أفسناوسنلانء إيه ءبليو 119

أفسنا إيه 129 مانغوسنا

منءءاء ويسنلانء



بيل 412 تصنيع من قبل اءستاوستلاند بترخيص من بيل للمروحيات

ويستلاند لينكس

منتجات مشاركة

أن أتش90

بيل\أءستا بي أي609

منتجات بالترخيص

بيل 412

أءستاوستلاند أباتشي

معلومات عامة

البلد	إيطاليا 
التأسيس	يوليو 2000
الاختفاء	31 ديسمبر 2015
النوع	شركة خاصة تابعة
الشكل القانوني	شركة مساهمة — فينميكانيكا
المقر الرئيسي	فاريزي ،  إيطاليا يوفل ،  المملكة المتحدة
حلت محل	SIAI-Marchetti (en)  
موقع الويب	helicopters.leonardo.com 

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	فينميكانيكا
الصناعة	صناعة الطائرات
المنتجات	مروحيات

أهم الشخصيات	
المالك	• فينيكازيكا (2015)
الموظفون	0.05013 (2012)

الإيرادات والعائدات	
العائدات	4.243 مليون يورو (2012)
الدخل التشغيلي	473 مليون يورو (2012)

أغستاستلانديه دبليو 101

مروحيات أغستاستلانديه AW101 أو ميرلين EH101 صممت هذه المروحية في عز أيام الحرب الباردة وكان الهدف من تصنيعها هي أن تكون مضادة للغواصات.

تصنف مروحيات أغستاستلانديه AW101 ضمن طائرة هليكوبتر متوسطة الرفع للتطبيقات العسكرية ولكن تُسوّق أيضا للاستخدام المدني. وقد وضعت هذه المروحية، وهي مشروع مشترك بين مروحيات يستلانديه في المملكة المتحدة وأغستا (التي اندمجت الآن في أغستاستلانديه) في إيطاليا.

المشغلين



مشغلين الطائرة باللون الأزرق

An Italian Navy AW101 flies over the Carrier (حاملة طائرات)

A Portuguese Merlin lifts off from Monte Real Air Base

A Royal Navy Merlin from 814 arrives for RIAT السرب 05

Tokyo Metropolitan Police Department AW101

مشغلي العسكرية

يتم تصنيع الطائرات في المصانع أگستاوستلاند في يوفيل، انكلترا وفي فريغاتى بايطاليا.
ويستخدم اسم ميرلين AW101s في عدة جيوش

الجزائر

القوات الجوية الجزائرية

القوات البحرية الجزائرية

كندا

سلاح الجو الملكي الكندي

القوات الجوية الملكية الدنماركية

إندونيسيا

القوات الجوية الإندونيسية (3 مطلوبة)

إيطاليا

القوة الجوية الإيطالية

البحرية الإيطالية

اليابان

قوة الدفاع الذاتي البحرية اليابانية

نيجيريا

القوات الجوية النيجيرية

النرويج

سلاح الجو الملكي النرويجي (16 مطلوبة)

330السرب

البرتغال

سلاح الجو البرتغالي

751 السرب

السعودية

القوات الجوية الملكية السعودية.

تركمانستان

سلاح جو تركمانستان

المملكة المتحدة

البحرية الملكية البريطانية

814 سرب جوية البحرية

820 سرب جوية البحرية

824 سرب جوية البحرية

829 سرب جوية البحرية

845 سرب جوية البحرية

846 سرب جوية البحرية

مشغلين وكالات تطبيق القانون

اليابان

قسم شرطة العاصمة طوكيو

مشغلين سابقين

المملكة المتحدة

سلاح الجو الملكي

(AC) 28 السرب

78 السرب

مواصفات) ميرلين(HM1

Views of the AW101

The shovel-shaped BERP rotor blade tips of an RAF
Merlin HC3

Jane's All The World's Aircraft 2003–2004, البيانات من
AgustaWestland

الخصائص العامة

الطاقم: 3-4

السعة:

26 جندي (38 راكبا) أو 5 طن من الحمولة أو 4 نقالات (مع إزالة السونار) لميرلين

HM1;

30 جنديا جالسا، أو 45 وقوفا مع كامل تجهيزاتهم القتالية، أو 3050 كلغ (6724 رطل)
من الحمولة الداخلية، 5520 كلغ (12169 رطل) من الحمولة الخارجية، أو 16 نقالات

ل AW101

الطول: 19.53 م (64 ft 1 in) -fuselage length

قطر الدوار: 18.59 م (61 ft 0 in)

الارتفاع: 6.62 م (21 ft 8¾ in)

مساحة القرص : 271.51 م² (2,992.5 ft²)

الوزن فارغة: 10,500 kg (23,149 lb)

وزن الإقلاع الأقصى: 14,600 (32,188 lb) kg

محرك الطائرة: 3 × رولز رويس توربوميكا آر تي إم 322 محرك عمود دوران توربيني S,
1,566 kW (2,100 حصان (وحدة قدرة) (take-off power) (الواحد

الأداء

لا تتجاوز سرعة: 309 كم/ساعة (167 عقدة (وحدة) s, 192 mph)

سرعة العبور: 278 كم/ساعة (167mph, 150 knots)

مدى (طائرة): 833 كم (450 ميل بحري, 517 mi)

سقف الخدمة: 4,575 (15,000 ft) m

الالكترونيات الطيران

Smiths Industries OMI 20 SEP dual-redundant
digital automatic flight control system

نظم الملاحة:

Litton Italia ، LINS 300 ring laser gyro سيستمز
LISA-4000 strapdown AHRS

رادار:

Blue Kestrel 5000 maritime surveillance سيليكس جاليليو
radar

مضاد إلكتروني

Racal Orange Reaper ESM

Sonar

Thomson Marconi Sonar AQS-903 acoustic
processor

Active/passive sonobuoys

Thomson Sintra FLASH dipping sonar array



An Italian Navy AW101 flies over the Carrier
طائرات (حاملة)



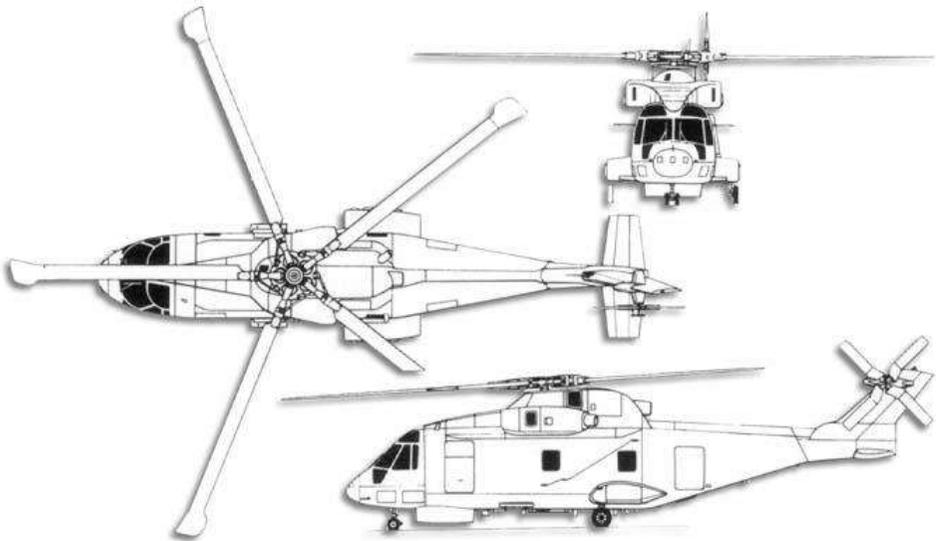
طائرة ميرلين برتغالية تقلع من قاعدة مونتي ريال الجوية



وصول طائرة ميرلين من البحرية الملكية من طراز 814 السرب إلى معرض RIAT 05



إدارة شرطة العاصمة طوكيو AW101





أغستاستلاندا AW101

معلومات عامة	
النوع	مروحية تستخدم في النقل وعمليات البحث والإنقاذ
بلد الأصل	المملكة المتحدة 
التسمية العسكرية	H-101  في إيطاليا

التطوير والتصنيع

الصانع	أغستاو ستلاند
طورت من	أغستاو ستلاند CH-149 الغاق
طرازات أخرى	في انتش-71 كيبستريل

سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1990
أول طيران	1990

الخدمة	
المستخدم الأساسي	القوات البحرية الجزائرية البحرية الملكية قسم شرطة العاصمة طوكيو

الخصائص	
الطول	 8122 متر [2]

الارتفاع	626 متر
قطر الدوار	5918 متر (2) خاص د دوار المرحبة)
أقصى مدى	833 كيلومتر

أغستا وستلاند إيه دبليو 609

أغستا وستلاند إيه دبليو 609) بالإنجليزية (AgustaWestland AW609 : هي أنتجت في إيطاليا. من صناعة أغستا وستلاند. كان أول طيران لها في 6 مارس 2003. وأغستا وستلاند إيه دبليو 609، سابقا بيل / أغستا BA609 ، هو بمحركين tiltrotor فتول الطائرات مع تكوين مماثل ل بيل بوينغ في-22. ويستهدف ذلك سوق الطيران المدني.



معلومات عامة

النوع

[tiltrotor](#) (en) 

بلد الأصل

[إيطاليا](#)

التطوير والتصنيع

[الصانع](#)

[أغستو ستلاند](#)

سيرة الطائرة

أول طيران

6 مارس 2003

الخصائص

[أقصى ارتفاع](#)

 6227 متر

ويستلاند لينكس

ويستلاند لينكس) بالإنجليزية(Westland Lynx : هي مروحية بريطانية تم تصميمها وصناعتها من قبل ويستلاند هليكوبتر والتي أصبحت أوستاوستلاند. تستخدم المروحية للنقل أو الهجوم منها الأرضي أو البحري. تم تطوير المروحية من أجل تلبية احتياجات الجيش البريطاني وأيضا البحرية الملكية البريطانية في مهام مضادة للسفن والغواصات. تستطيع اللينكس حمل معدات وأسلحة متخصصة حسب متطلبات الدولة المستخدمة والمهام المطلوبة. ■

نسخ التصدير

A boarding team rappel onto their ship from a
البحرية البرازيلية سوبر لينكس Mk.21A القوات

Personnel being hoisted onboard by a
الدنماركية Lynx القوات البحرية الملكية

Lynx Mk.90B landing on a Royal Danish Navy
Thetis-فئة vessel

سوبر لينكس of the القوات البحرية البرازيلية

Lynx Mk.21

Lynx Mk.22

نسخة تصدير غير مبنية القوات البحرية المصرية.

Lynx Mk.23

Lynx Mk.24

نسخة تصدير غير مبنية للجيش العراقي.

Lynx Mk.25

البحرية الملكية الهولندية.

Lynx Mk.26

نسخة تصدير غير مبنية للجيش العراقي.

Lynx Mk.27

Lynx Mk.28

قطر.

Lynx Mk.64

سلاح جو جنوب أفريقيا.

Lynx Mk.80

Lynx Mk.81

SH-14D

Lynx Mk.82

نسخة تصدير غير مبنية للجيش المصري.

Lynx Mk.83

نسخة تصدير غير مبنية للجيش السعودي.

Lynx Mk 84

نسخة تصدير غير مبنية للجيش القطري.

Lynx Mk 85

نسخة تصدير غير مبنية للجيش الإماراتي.

Lynx Mk.86

سلاح الجو الملكي النرويجي.

Lynx Mk.87

Lynx Mk.88

سوبر لينكس Mk.88A

Lynx Mk.89

Lynx Mk.90

Lynx Mk.95

القوات البحرية البرتغالية.

سوبر لينكس Mk.99

بحرية جمهورية كوريا.

سوبر لينكس Mk.100

البحرية الملكية الماليزية. Six built.

سوبر لينكس Mk.110

سوبر لينكس 300 البحرية التايلاندية. أربعة أوامر شراء.

سوبر لينكس Mk.120

نسخة التصدير لسلاح الجو السلطاني العماني. 16 أربعة أمر شراء.

سوبر لينكس Mk.130

نسخة التصدير للقوات البحرية الجزائرية. أربعة أوامر شراء.



+

A boarding team rappel onto their ship from a
البحرية البرازيلية سوبر لينكس Mk.21A القوات



القوات البحرية الملكية الدنماركية



القوات البحرية البرازيلية



لينكس تابعة للبحرية الملكية أثناء تدريبات بحث وإنقاذ

معلومات عامة

النوع	مروحية
بلد الأصل	المملكة المتحدة 

التطوير والتصنيع

الصانع	أغستا وستلاند
المصمم	ويستلاند هليكوبتر
سنة الصنع	1978- إلى الآن

طرازات أخرى

[ويستلاند 30](#)

سيرة الطائرة

دخول الخدمة

1977

انتهاء الخدمة

2017

أول طيران

[21 مارس 1971](#)

الوضع الحالي

في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي

[الجيش البريطاني](#)

مستخدمون آخرون

[البحرية الملكية](#)

[البريطانية](#)

[البحرية الفرنسية](#)

[البحرية الألمانية](#)

الخصائص

الطول

[0.612 متر](#)

أغستا إيه 129 مانغوستا

أغستا إيه 129 مانغوستا : هي مروحية هجومية أنتجت في إيطاليا. كان أول طيران لها في 11 سبتمبر 1983. صممتها وأنتجتها أغستا في إيطاليا. كانت أول مروحية هجومية تصمم وتنتج بالكامل في أوروبا الغربية. تاي / أغستاوستلاند تي 129 طراز اتاك هي نسخة محسنة من إيه 129 وتطورها حالياً من مسؤولية الصناعات الجوية التركية (تاي) مع أغستاوستلاند كشرريك أساسي.



أغستا إيه 129 مانغوستا

النوع	مروحية هجومية
بلد الأصل	إيطاليا
التسمية العسكرية	AH-129  في إيطاليا

التطوير والتصنيع

الصانع	أغستا
الكمية المصنوعة	66 

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1990 
أول طيران	11 سبتمبر 1983

الخدمة

المستخدم الأساسي	الجيش الإيطالي — القوات البرية التركية 
------------------	---

الخصائص	
المحرك	Gem (en)  
الطول	 2914 متر
قطر الدوار	911, مترا (خصص به دوار) الطروحة 



مروحية النمسا

لوكهيد مارتين في إتش-71 كيستريل

لوكهيد مارتين في إتش-71 كيستريل : هي مروحية كان أول طيران لها في 3 يوليو 2007. صنع منها 71 طائرة، وسعر الطائرة الواحدة منها هو 400 مليون دولار.

مواصفات (VH-71)

Specifications with an asterisk (*) next to them are specifically for the VH-71. All others are for AW101.

Jane's All The World's Aircraft 2003–2004, المعلومات من
others

الخصائص العامة

طاقم: 4

السعة: 14* seated troops

الطول: 64 ft 1 in (19.53 m)

قطر الدوار: 61 ft (18.59 m)

إرتفاع: 21 ft 8¾ in (6.62 m)

دوار مساحته: 2,992.5 ft² (271.51 m²)

الوزن فارغة: 23,149 lb (10,500 kg)

وزن الإقلاع الأقصى: 34,392 lb (15,600 kg)

محركات: 3 General Electric CT7-8E x محرك عمود دوران توربيني S,
2,520 حصان (وحدة قدرة) (take-off power) (1,879 kW) الواحد

الأداء

لم تتجاوز سرعة: 167 عقدة (وحدة) (192 mph, 309 km/h) s

سرعة كروز: 150 knots (167 mph, 278 km/h)

المدى: 863 mi (1,389 km)

سقف الخدمة: 15,010 ft (4,575 m)

معدل الصعود: 2,010 ft/min (10.2 m/s)

حمولة الدوار: 11.0 lb/ft² (53.8 kg/m²)

الطاقة / الكتلة: 0.174 shp/lb (0.2849 kW/kg)



طائرة VH-71 تخضع للاختبار بالقرب من منشأة لوكهيد في أوجو، نيويورك

معلومات عامة

النوع	مروحية
بلد الأصل	الولايات المتحدة 
سعر الوحدة	400 مليون دولار

التطوير والتصنيع

الصانع	لو كويد مارتن — اغستاوستلاند — بييل للمروحيات
الكمية المصنوعة	9

سيرة الطائرة

أول طيران	3 يوليو 2007
-----------	--------------

الخدمة

المستخدم الأساسي

[قوات مشاة بحرية](#)
[الولايات المتحدة](#)

الخصائص

الطول

5,319 متر

أقصى مدى

3,891 كيلومتر

أغستاونستلاند إيه دبليو 169

أغستاونستلاند إيه دبليو 169 : هي مروحية ذات محركين، وبسعة 10 مقاعد، حاليا قيد التطوير من قبل شركة أغستاونستلاند. كان أول طيران لها في 10 مايو 2012.



طائرة أغستاونستلاند AW169 في معرض باريس الجوي 2013.

معلومات عامة

النوع	مروحية
بلد الأصل	المملكة المتحدة  إيطاليا  المتحدة
المهام	طيران عام

التطوير والتصنيع

الصانع	أغستاونلاند
------------------------	-----------------------------

سيرة الطائرة

أول طيران	10 مايو 2012
الوضع الحالي	تحت التطوير

أغستواستلاند إيه دبليو 189

أغستواستلاند إيه دبليو 189) بالإنجليزية (AgustaWestland AW189 : هي مروحية للرفع المتوسط، ثنائية المحركات. وقيد التطوير حاليا من قبل أغستواستلاند ، ومشتق من مروحية أغستواستلاند إيه دبليو 149. وكان أول طيران لها في 21 ديسمبر 2011.



نموذج طائرة AgustaWestland AW189 معروض في عام 2011

معلومات عامة

النوع	مروحية
بلد الأصل	 إيطاليا
المهام	 طيران عام

التطوير والتصنيع

الصانع	أغستا ستلاند
سنة الصنع	2011
طورت من	أغستا ستلاند إيه دبليو 149

سيرة الطائرة

أول طيران	21 ديسمبر 2011
الوضع الحالي	قيد التطوير

أغستا وستلاند إيه دبليو 109

أغستا وستلاند إيه دبليو 109) بالإنجليزية (AgustaWestland AW109 : هي مروحية أنتجت في 1971. كان أول طيران لها في 4 أغسطس 1971. دخلت الخدمة في 1976، وسعر الطائرة الواحدة منها هو 6.3 مليون دولار.

المستخدمين

الجزائر

ألبانيا

بنغلاديش

بلجيكا

بلغاريا

تشيلي

اليونان

إيطاليا

لاتفيا

ماليزيا

نيوزيلندا

نيجيريا

عُمان

بيرو

الفلبين

سلوفينيا

جنوب إفريقيا

السويد

أوغندا

المملكة المتحدة

مصر



طائرتان من طراز Agusta A109 خلال عرض جوي في مطار راند، جنوب أفريقيا

معلومات عامة	
النوع	مروحية
بلد الأصل	إيطاليا 
التسمية العسكرية	— EC- H-109

	— Hkp 15  1
سعر الوحدة	6.3 مليون دولار

التطوير والتصنيع	
الصنع	فينيكاتريكا — أغستا وستلاند 
سنة الصنع	1971
الكمية المصنوعة	636 

سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1976
أول طيران	4 أغسطس 1971

الخدمة	
المستخدم الأساسي	جيش إيطاليا

الخصائص	
الطول	0513. مترا 
قطر الدوار	11 مترا  (خصص ب دوار التروحية)

أغستا وستلاند إيه دبليو 139

أغستا وستلاند إيه دبليو 139) بالإنجليزية (AgustaWestland AW139 : هي مروحية بحث و إنقاذ من صناعة أغستا وستلاند. كان أول طيران لها في 3 فبراير 2001. دخلت الخدمة في 2003، صنع منها 500 طائرة، وسعر الطائرة الواحدة منها هو 12 مليون دولار.

المستخدمون

القوات الجوية الجزائرية

القوات الجوية الإماراتية

سلاح الجو الأيرلندي

القوات الجوية الأميرية القطرية



معلومات عامة

النوع	مروحية بحث وإنقاذ
بلد الأصل	المملكة المتحدة  إيطاليا 
التسمية العسكرية	PH-139A  إيطاليا 
سعر الوحدة	12 مليون دولار ^[2]

التطوير والتصنيع

الصانع	أغستا وستلاند
الكمية المصنوعة	500

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	2003
أول طيران	3 فبراير 2001

الخدمة

المستخدم الأساسي	<  القائمة...
مستخدمون آخرون	القوات الجوية الجزائرية القوات الجوية الإماراتية سلاح الجو الأيرلندي القوات الجوية الأميركية القطرية القوات الجوية المصرية [1]

الخصائص	
الطول	6516 متر
الارتفاع	5 متر

أغستا وستلاند إيه دبليو 149

أغستا وستلاند إيه دبليو 149) بالإنجليزية (AgustaWestland AW149 : هي مروحية عسكرية من صناعة أغستا وستلاند. كان أول طيران لها في 2009.

مواصفات (AW149)

مصدر البيانات :

المواصفات العامة

طاقم العمل: 2

السعة: 18 max or; 12 combat laden troops or; 2,720kg external sling load

الطول: 17.57 م (57 قدم 8 إنش)

قطر الدوار الرئيسي: 14.6 م (47 قدم 11 إنش)

العرض: 3.06 م (10 قدم 0 إنش)

الارتفاع: 5.14 م (16 قدم إنش)

الوزن الإجمالي: 8,600 كجم (18,959 رطل)

المحرك: 2 × General Electric CT7-2E1 turboshaft
engine, 1,477 كيلووات (1,980 حصان) لكل

الأداء

السرعة القصوى: 310 كم/س (ميل/ساعة)

سرعة الانطلاق: 278 كم/س (173 ميل/ساعة)

المدى: 800 كم (ميل)

قدرة التحمل: 4 ساعة



أغستا وستلاند (AW-149 CS-X81848/1-49 (cn 49006)

معلومات عامة	
النوع	مروحية عسكرية
بلد الأصل	 إيطاليا  المملكة المتحدة
التطوير والتصنيع	
الصانع	أغستا ستانلاند
طورت من	أغستا وستانلاند إيه دبليو 139
سيرة الطائرة	
أول طيران	2009

أغستا وستانلاند إيه دبليو 119

أغستا وستلاند إيه دبليو 119 كوالا) بالإنجليزية AgustaWestland AW119 :
(Koala هي مروحية أنتجت في 2000. كان أول طيران لها في 1995. صنع منها 91
طائرة، وسعر الطائرة الواحدة منها هو 1.85 مليون دولار في عام 2000.

المشغلين



Life Flight Network AW119Kx N536LF at
PeaceHealth Southwest Medical Center,
Vancouver, WA

الجزائر

القوات الجوية الجزائرية

أستراليا

Westpac Rescue Helicopter Service

البرازيل

غوياس

سانتا كاتارينا

ريو غراندي دو سول

فنلندا

حرس الحدود الفنلندي

كوريا الجنوبية

National Police Agency

ماليزيا

Weststar General Aviation

المكسيك

ولاية مكسيكو

الولايات المتحدة

شرطة نيويورك

Phoenix Police Department

Life Flight Network

(<https://www.lifeflight.org/about/fleet>)

مواصفات (AW119Ke)

ملف خارجي

البيانات من AgustaWestland website

الخصائص العامة

الطاقم: pilot1

السعة: passengers6-7

الطول: 13.01 m (42 ft 8 in)

قطر الدوار: 10.83 m (35 ft 6 in)

الارتفاع: 3.77 m (12 ft 4 in)

مساحة القرص : 92.1 m² (991 ft²)

الوزن فارغة: 1,430 kg (3,152 lb)

الوزن محملة (lb) kg :

وزن الإقلاع الأقصى: 2,720 kg (6283 lb)

محرك الطائرة: 1 Pratt & Whitney Canada PT6B-37A x محرك

عمود دوران توربيني, 747 kW (1,002 hp)

الأداء

السرعة القصوى: 267 km/h (166 mph, 152 knots)

المدى: 991 km (618 miles, 535 nm)

سقف الخدمة: 6,096 m (15,000 ft)



مروحية تابعة لشرطة نيويورك تقوم بدورية في مدينة نيويورك. الصورة مأخوذة من مرصد مبنى إمباير ستايت.

معلومات عامة

النوع	مروحية منافع
سعر الوحدة	USD\$1.85 مليون في عام 2000

التطوير والتصنيع

الصانع	فينميكانيكا , قبل أغستأوستلاند ، أغستا
سنة الصنع	2000-حتى الآن
الكمية المصنوعة	200+ (2015) ^[1]
طورت من	أغستأوستلاند إيه دبليو 109

سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	2000
أول طيران	فبراير 1995 ^[تحتاج آراء]
الوضع الحالي	نشطة وفي إنتاج

الخدمة	
المستخدم الأساسي	ولاية مكسيكو
مستخدمون آخرون	حرس الحدود الفلندي

أغستأوستلاند إيه دبليو 159 ويلدكات

أغستا وستلاند إيه دبليو 159 ويلدكات) بالإنجليزية (AgustaWestland :
» (Future AW159 Wildcat) والتي كانت تسمى سابقا «لينكس المستقبل (Lynx)»
(Lynx) و «لينكس ويلدكات (Lynx Wildcat)»، هي نسخة محسنة من المروحية
العسكرية ويست لاند سوبر لينكس، صممت للعمل في ساحة المعركة كمروحية متعددة
الأغراض، والبحث والإنقاذ ولعب دور الحرب المضادة على السطح. المروحية في الخدمة في
بريطانيا، ويجري تشغيل متغيرات مشتركة من قبل كل من البحرية الملكية والجيش البريطاني
لتحل محل المروحيات المتقادمة من نوع (Lynx Mk.7/8/9) كما تم عرض «إيه
دبليو 159» على عدة عملاء التصدير، وطلبت من قبل بحرية جمهورية كوريا والبحرية
الفلبينية.

التطوير

التصميم

لعشوائية AH1 وسلفه أرضها، الوشق AH7 ، 2014

التاريخ التشغيلي

في الفترة بين 27 أبريل إلى 21 مايو 2020 قامت شركتا ليوناردو وتاليس بالتعاون على
إطلاق صاروخ مارتليت الخفيف المتعدد المهام من مروحية ليوناردو أي دبليو 159 وإيلدكات
تابعه للبحرية البريطانية.

المتغيرات

Wildcat AH1 of 652(OC) Sqn Army Air Corps

in 2014 Wildcat HMA2 of 825 NAS over the بحر المانش

Wildcat AH1

Wildcat HMA2

المشغلين

Map with military AgustaWestland AW159 operators
in blue

الفلبين

Philippine Navy (2 ordered)

كوريا الجنوبية

بحرية جمهورية كوريا (طلبت 8، وأستلمت منها 4)

المملكة المتحدة

Army Air Corps

652 Squadron

661 Squadron

البحرية الملكية البريطانية

825 Naval Air Squadron (HMA2)

847 Naval Air Squadron (AH1)

مواصفات (AW159)

Head-on view of an AW159 Wildcat. Note the nose-mounted optical sensor

ملف خارجي

Future Lynx brochure, AW159 page, من البيانات من
militaryfactory.com

الخصائص العامة

طاقم: pilots2

سعة: passengers, including door gunner5

طول: 15.24 م (50 قدم 0 بوصة)

ارتفاع: 3.73 م (12 قدم 3 بوصة)

الوزن فارغة: 3,300 كغ (7,275 رطل)

وزن الإقلاع الأقصى: 6,000 كغ (13,228 رطل)

محركات: 2 LHTEC CTS800-4N turboshaft, 1,015 x كو
(1,361 حصان) الواحد

قطر الدوار الرئيسي: 12.8 م (42 قدم 0 بوصة)

مساحة الدوار الرئيسي: 128.7 م² (1,385 قدم²)

أداء

السرعة القصوى: 311 كم/س (193 ميل/س؛ 168 عقدة)

مدى: 777 كم (483 ميل؛ 420 nmi)

Ferry range: 963 كم (598 ميل؛ 520 nmi)

قدرة التحمل: 2 hr 15 min (4 hr 30 min with auxiliary fuel tanks)

تسليح

صواريخ سي فينوم

(Army) or رشاش. Pintle mounted machine gun, e.g. M2 Brownig (Navy).

Air-to-Surface Missile systems:

, formerly Future up to 20x Thales Martlet (مارتليت)
Anti-Surface Guided Weapon (Light).

, formerly Future Anti-Surface up to 4x MBDA (سي فينوم)
Guided Weapon (Heavy). Physically similar
, a combined design with replacement for the (سي سكوا)
France's Anti-Navire Léger to disable or destroy
vessels up to 1000 tonnes.

Sting Ray torpedo and depth charges





إيه دبليو 159 وبلدكات تحلق بجانب سابقتها لينكس، يوليو 2014



و بلدكات (AH1) وسلفها الأرضية، لينكس (AH7) ، 2014



ويلدكات ترفع من سفينة RFA Argus خلال تجارب في عام 2011



2012، أول طائرة إنتاج من طراز Wildcat تم تسليمها إلى AAC في مايو



طائرة وايلد كات AH1 من سرب 652 (OC) في سلاح الجو بالجيش



in 2014 Wildcat HMA2 of 825 NAS over the بحر المانش



النسخة البحرية من الطائرة Wildcat HMA2 في عام 2013

معلومات عامة	
النوع	مروحية متعددة الأغراض، البحث والإنقاذ و ASuW
بلد الأصل	المملكة المتحدة
المهام	مروحية متعددة الأغراض — عملية البحث والإنقاذ — الحرب المضادة للسطح

التطوير والتصنيع

الصانع	فينميكا (منذ 2016) أغستاون ستلاند
سنة الصنع	2009- إلى الوقت الحاضر
طورت من	ويستلاند لينكس

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	29 أغسطس 2014 (AH1)
أول طيران	12 نوفمبر 2009

الخدمة

المستخدم الأساسي	الجيش البريطاني
مستخدمون آخرون	البحرية الملكية البريطانية

الخصائص

الارتفاع

733 متر

أغستا وستلاند إيه دبليو 109 إس غراند

أغستا وستلاند إيه دبليو 109 إس غراند) بالإنجليزية (AgustaWestland :
(AW109S Grand أيضا تسمى: (إيه 109 غراند)) بالإنجليزية (A109 :
(Grand أو ببساطة (أوغستا غراند)) بالإنجليزية (Agusta Grand : هي مروحية خفيفة الوزن، ومتعددة الأغراض، ذات محركين، وبسعة ثمانية مقاعد. بنيت من قبل الشركة المصنعة الأنجلو إيطالية أغستا وستلاند. وقد تم تطوير هذه الطائرات العمودية من مروحية أغستا وستلاند إيه دبليو 109 وذلك، بإطالة المقصورة مع وتصميم مختلف لطرف شفرات الدوار الرئيسي. يتم تركيب اثنين من محركات برات أند ويتني كندا (PW207C) على أوغستا الكبرى، في حين أن سابقتها المروحية (AW109E) يتم تجهيزه باثنين من محركات برات أند ويتني كندا (PW206C) المروحية دخلت الخدمة أصلا في عام 1988 ومنذ ذلك الحين استخدمت في أدوار مختلفة، بما في ذلك أعمال النقل الخفيف، والإخلاء الطبي، والبحث والإنقاذ، والأدوار العسكرية.

بينما مروحية (إيه 109 غراندنيو)) بالإنجليزية (A109 GrandNew : أشتقت من أوغستا غراند، والفرق الرئيسي هو إضافة واحدة قواعد الطيران الآلي وهود (شاشة عرض) (IFR)، TAWS و EVS الإلكترونيات الطيران.

المتغيرات

A109S Grand

AW109SP

AW109 GrandNew

مواصفات (A109S) الكبرى مع محركات (PW207)

البيانات من www.leonardocompany.com

الخصائص العامة

طاقم: 1 أو 2

سعة: 6 أو 7 راكب

ارتفاع: 3.4 م (11 قدم 2 بوصة)

وزن الإقلاع الأقصى: 3,175 كغ (7,000 رطل) internal MTOW

محركات: 2 x Pratt & Whitney Canada PW207C

Turboshaft engine, 548 كو (735 حصان) الواحد

قطر الدوار الرئيسي: 10.83 م (35 قدم 6 بوصة)

أداء

السرعة القصوى: 311 كم/س (193 ميل/س؛ 168 عقدة)

سرعة العبور: 289 كم/س؛ 180 ميل/س (156 عقدة)

في سبيدس: 311 كم/س؛ 193 ميل/س (168 عقدة)

Ferry range: 859 كم (534 ميل؛ 464 nmi)

سقف الخدمة: 4,938 م (16,200 قدم)

معدل الصعود: 9.3 م/ث (1,830 قدم/د)

انظر أيضا

تطويرات ذات صلة

أغستا إيه 129 مانغوستا

أغستاستلاندييه دبليو 119

طائرات شبيهة من حيث الدور والقدرة والعصر

بييل 222

بييل 430

يوروكوبتر إيه إس 365 نوفين

يوروكوبتر إي سي 135

سيكورسكي إس-76



أوغستا A109S الكبرى في المكسيك



أوغستا A109S الكبرى



التصميمات الداخلية لـ Agusta 109S Grand VVIP مع الخزنة



إيه دبليو109 إس غراند في غلاسكو

معلومات عامة

النوع	مروحية بحث و إنقاذ / مرافق
المهام	مروحية متعددة الأغراض
سعر الوحدة	8.1 مليون دولار أمريكي

التطوير والتصنيع

الصانع	أغنستا
------------------------	------------------------

	أغستاو ستلاند
سنة الصنع	1988- إلى الوقت الحاضر
طورت من	أغستاو ستلاند إيه ديليو 109

سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1988
الوضع الحالي	الخدمة الفعلية / في الإنتاج

أوتو ميلارا

أوتو ميلارا) بالإيطالية(OTO Melara): هي شركة إيطالية كانت تابعة لشركة فينميكانيك الإيطالية (حالياً ليوناردو). تعمل في مجال الدفاع ولها مصانع في بريشيا ولاسبيزيا. يعتبر مدفع أوتو ميلارا مود 56 والذي يخدم في كافة أنحاء العالم، ومدفع أوتو ميلارا 76 ملم البحري، المعتمد من قبل 53 بحرية دولية والمركب على أكثر من 1000 قطعة بحرية هي من أكثر أسلحة أوتو ميلارا المعروفة منذ الحرب العالمية الثانية.

في 1 يناير 2016 أدمجت جميع أنشطة أوتو ميلارا في شركة ليوناردو فينميكانيكاف لقطاع الأنظمة الدفاعية، من ضمنها الإلكترونيات، وقطاع أنظمة الدفاع والأمن.

التاريخ

قبل الحرب العالمية الثانية

تم إنشاء الشركة في 1905 كمشروع مشترك بين شركة فيكرز وشركة تيرني ستيل ووركس وحوض الأخوة أورلاندو لبناء السفن وأحواض بناء سفن أوديرو. وقدم الإستثمار من قبل جوزيبي أورلاندو وأتيليو أوديرو. خلال الحرب العالمية الأولى أنتجت الشركة (كانت تعرف ب فيكرز تيرني في ذلك الوقت) العديد من الأسلحة عيار 40 ملم وأعلى. في 1929 تم تغيير اسم الشركة إلى أديرو تيرني أورلاندو مع استخدام أوتو (OTO) كاختصار. خلال الحرب العالمية الثانية، أنتجت الشركة معظم المدافع البحرية الثقيلة.

بعد الحرب العالمية الثانية

في 1953 استعملت الشركة اسم أوتو ميلارا.

جرار أوتو 25 إيه فينتورينا، أحد منتجات الشركة المدنية

قبل انضمام إيطاليا لحلف الناتو، أنتجت الشركة منتجات مدنية، مثل الجرارات، ونول النسيج، ولكن سرعان ما عادت لإنتاج الأسلحة. في 1 ديسمبر 2001، أدمج قطاع المدافع البحرية التابع لشركة أوتو ميلارا بشركة بريدا ميكانيكا بريشيا، لتشكيل أوتو بريدا. أنتج الكيان المشترك مدفع نظام أسلحة القتال القريب "داردو"، ومدفع أوتو بريدا 76 ملم ومدفع أوتو بريدا 54/127 المدمج. تعتبر عمليات أوتو ميلارا للدفاع البري جزءاً من تكتل فينميكانيكاف.

دبابة القتال الرئيسية أربيته

أنظمة دفاعية من أوتو ميلارا



المقر الرئيسي لشركة Finmeccanica في روما، ساحة مونتيغرابا.

معلومات عامة	
تاريخ التأسيس	1905

تاريخ الاختفاء	أدمجت مع شركة ليوناردو في 31 ديسمبر 2015
الدولة	إيطاليا 
المالك	فينميكانيكيا 
المقر الرئيسي	روما إيطاليا
الشركة الأم	فينميكانيكيا 
الشركات التابعة	لا سبيتسيا 
مناطق الخدمة	مختلف أنحاء العالم
الصناعة	الأنظمة الدفاعية
المنتجات	أنظمة الدفاع البرية والبحرية والجوية



جرار أوتو 25 إيه فينتورينا، أحد منتجات الشركة المدنية



دبابة القتال الرئيسية أرييته

أوتوبريدا 64/127

المدفع البحري أوتوبريدا 127/64 خفيف الوزن) بالإنجليزية 127/64 Otobreda : (LW هو مدفع من العيار المتوسط، مناسب للتركيب على السفن الكبيرة والمتوسطة الحجم ومخصص لمكافحة سفن السطح، ودعم إطلاق النار البحري كدور رئيسي. ومضاد للطائرات كدور ثانوي. ويمكن للمدفع إطلاق كافة الذخائر من عيار 5/ 127 بوصات، بالإضافة إلى ذخائر عائلة فولكانو VULCANO طويلة المدى.

الخصائص العامة

تتكون منظومة أوتوبريدا 127/64 إل دبليو فولكانو من أربعة أنظمة فرعية رئيسية:

مدفع متوسط العيار أوتوبريدا 127/64 إل دبليو

نظام آلي للتعامل مع الذخيرة

منظومة دعم بحرية للسيطرة النيرانية

عائلة الذخيرة أوتوفولكانو

ويساعد نظام التغذية المدمج على جعل تركيب المنظومة ممكناً على السفن ضيقة المقطع.

المنظومة أوتوبريدا 127/64 مجهزة بمخزن تغذية معياري، مؤلف من 4 براميل مع 14 ذخيرة جاهزة لإطلاق كل منها، وقابلة لإعادة التحميل أثناء إطلاق النار. كما أنها مرنة للغاية من حيث اختيار الذخيرة بشكل مستقل عن وضعها في البراميل.

يُمكن لمنظومة أوتوبريدا 127/64 إل دبليو فولكانو إطلاق جميع الذخيرة القياسية مقاس 127 ملم/5 بوصات، بالإضافة إلى مجموعة الذخيرة أوتو فولكانو. كما تحتوي على واجهة رقمية/تناظرية وقدرات حساب باليستية تسمح بالتكامل السلس مع أي نظام إدارة قتال.

نظام معالجة الذخيرة الأوتوماتيكي هو حل معياري قابل للتكيف مع أي تصميم لخزنة ذخيرة السفينة، كما أنه قادر على تحميل خزنة تغذية المدفع بدون مساعدة بشرية أثناء العملية، وذلك للسماح للمدفع بإطلاق النار المتواصل.

المنظومة الفرعية البحرية لدعم السيطرة النيرانية هي منظومة تخطيط المهام الذي قد تدعم منظومة إدارة القتال لتحديد حلول إطلاق النار الممكنة واختيار الذخيرة، وكذلك تحدي أفضل مسار للسفينة.

قذائف فولكانو

هي عائلة من الذخيرة غير الموجهة (بي إي آر (BER والموجهة) جي إل آر (GLR) ، مخصصة لكل من المدافع البحرية 76 ملم و127 ملم وأنظمة المدفعية البرية 155 ملم.

تم تصميم ذخيرة فولكانو 127 ملم لمنح المدافع البحرية من الفئتين 127/54 و127/64 إل دبلبو القدرة على تلبية أي متطلبات حالية ومستقبلية لدعم النيران البحرية الدقيقة والاشتباكات طويلة المدى للأهداف السطحية.

ويمكن للقذائف فولكانو 127 ملم (بي إي آر) أن تضطلع بمهام المضادات الجوية أيضاً.

تستفيد قذائف فولكانو 127 ملم من التكنولوجيا الناشئة الجديدة والقائمة على البدن ذو الزعانف، مع تحكم «أجنحة الكانارد» للتوجيه للهدف، وواجهات ميكانيكية مماثلة للذخيرة القياسية 127 ملم.

وذخائر فولكانو 127 ملم المتوفرة هي:

ذخيرة باليستية طويلة المدى) بي إي آر (Ballistic Extended Range (BER) وهي غير موجهة متعددة الأدوار بصمام متعدد الوظائف قابل للبرمجة.

ذخيرة موجهة طويلة المدى) جي إل آر (Guided Long Range GLR) مع مستشعر الأشعة تحت الحمراء، لدور مضاد للسفن.

ذخيرة موجهة طويلة المدى (GLR) مع التوجيه المستقل جي بي إس + التوجيه بالقصور الذاتي لإجراءات الدعم النيرانية البحري الدقيقة (يمكن تركيب مستشعر ليزر شبه نشط كخيار).

وقد تم دمج جميع الأنظمة اللازمة لتشغيل ذخيرة فولكانو 127 ملم في وحدة التحكم أوتوبريدا 127/64 إل دبليو ولا يلزم إجراء أي تعديل ميكانيكي على المدفع.

منظومة التلقيم

يستخدم أوتوبريدا 127/64 إل دبليو أربع خزانات أسطوانية معيارية تلقائية، تحتوي كل منها على 14 طلقة. يسمح هذا بإطلاق ما يصل إلى أربعة أنواع مختلفة من الذخيرة ويمكن اختيارها على الفور. يمكن إعادة تحميل الخزانات أثناء الإطلاق.

يتم رفع المقذوفات وعبوات الدفع بشكل منفصل إلى مستوى البندقية من خزانات التغذية السفلية. وتوجد محطة توليف أسفل المدفع حيث يتم تحديد القذيفة التالية التي سيتم إطلاقها قبل أن يتم تناولها بواسطة نظام التحميل التلقائي للمدفع. ويمكن إعادة تدوير الطلقات غير المشتعلة مرة أخرى إلى براميل التحميل. (فيديو بالرابط الأول من روابط خارجية يعرض ميكانيكية العمل)

المشغلون

الجزائر

فرقاطتان من فئة ميكو إيه 200، 910 الرادع و911 المدمر

ألمانيا

4 فرقاطات من فئة بادن فورتمبيرج

4 فرقاطات من فئة إم كيه إس 180 (في الخطة)

إيطاليا

4 فرقاطات متعددة الأغراض فئة فريم بيرجاميني

7 سفن دورية بحرية من فئة Thon di Revel

مصر

فرقاطتان من فئة فريم بيرجاميني، الأولى هي الفرقاطة 1002 الجلالة والثانية 1003 برنيس



"بادن فورتمبيرج"، فرقاطة تابعة للبحرية الألمانية من طراز F125 ، مسلحة بأوتوبريدا
127/64



فرقاطة من الفئة فريم بيرجاميني مزودة بالمدفع أوتوبريدا 127/64

النوع	مدفع بحري
بلد الأصل	إيطاليا
تاريخ الاستخدام	
فترة الاستخدام	بداية من 2012 - مستمر
المستخدمون	الجزائر ، ألمانيا ، إيطاليا ، مصر
تاريخ الصنع	
المصمم	أوتو ميلارا
صمم	2005
المصنع	أوتو ميلارا - أدمجت مع ليوناردو
صنع	2012 
المواصفات	
الوزن	بدون ذخيرة: 33 طن 
الطول	طول السبطانة 812 سم 
الطلقة	وزن: 29 إلى 31 كجم 

العيار	127
سرعة الرمي	32 طلقة/دقيقة
المدى الفعال	30 كم فولكانو: أكبر من 100 كم
المدى الأقصى	أكبر من 100 كم

أوتو ميلارا 76 ملم

مدفع أوتو ميلارا 76، هو مدفع بحرية صممه وصنعه شركة الدفاع الإيطالية أوتو ميلارا، يستند إلى أوتو ميلارا (62/76) سي ("Compact") وطور إلى (62/76) أس آر "Super Rapid" و (62/76) ستراليس). النظام مضغوط بدرجة كافية (لا يشغل حيزاً كبيراً) لدرجة يمكن تثبيته على السفن الحربية الصغيرة نسبياً. إن معدل إطلاق النار العالي وتوافر مجموعة متنوعة من الذخيرة يجعله قادراً على أن يكون مضاداً للصواريخ قصيرة المدى، ومضاداً للطائرات، ومضاداً للأهداف السطحية. ويشمل تنوع الذخيرة قذائف حارقة الدروع، وقذائف حارقة، وقذائف تجزئة موجهة، وقذائف موجهة قادرة على تدمير الصواريخ المضادة للسفن، ومزود بقبة شبكية.

تم تصدير أوتو ميلارا 76 ملم على نطاق واسع، حيث تستخدمه ستون قوة بحرية؛ أصبح مفضلاً مؤخراً على المدفعية الفرنسية التي يبلغ قطرها 100 ملم المركبة في فرقاطات المشروع الإيطالي الفرنسي المشترك من فئة «هورايون» وفرقاطة فريم (FREEMM).

في 27 سبتمبر 2006، أعلنت إيران أنها بدأت إنتاج كميات ضخمة من مدفع البحرية المسمى فجر-27 والذي يعتبر هندسة عكسية للمدفع الإيطالي أوتو ميلارا 76 ملم.

مواصفات أخرى

التبريد: مياه البحر-من خلال تدفق المياه المتجددة

مغذي الطاقة الكهربائية

440 فولت، ثلاثي الأطوار، 60 هيرتز، الدائرة الرئيسية

115 فولت، أحادي الأطوار، 400 هيرتز، شبكة المؤازرة والموازنة

النسخ

فائق السرعة Super Rapid

تم تطويره في بدايات الثمانينيات) يدعي في بعض الأحيان بـ (Super Rapido ، هذه النسخة هي تطوير محدث لمدافع البحرية الإيطالية عيار 76 ملم، والقادرة على إطلاق 120 طلقة في الدقيقة. تم تحقيق أعلى معدل لإطلاق النار في النسخة فائقة السرعة من خلال تصميم نظام تغذية ذخيرة أسرع.

نظام ستارليس

أدت هذه التحسينات الجديدة إلى تفضيل البحرية الإيطالية للمدفع فائق السرعة بنظام ستارليس و ذخيرة «دارت» ذات نظام أسلحة قتال قريب عيار 40 ملم، في نظام الدفاع المضاد للصواريخ، كونه قادراً على مواجهة العديد من الصواريخ دون سرعة الصوت التي تصل إلى 8000 متر.

المدى الأطول يعني أن المدفع الأحادي يمكنه مواجهة عدة صواريخ في نفس الوقت. كان المدفع قادراً على الاستخدام ضد الأهداف السطحية، كونه مدفع متوسط العيار ذا مدى بعيد نسبياً.

التسليح

لدعم الأدوار المتعددة للمدفع، تقدم الشركة للمشغلين نطاقاً واسعاً من الذخيرة الخاصة.

«إتش إي» الذخيرة المتفجرة القياسية بطرازاتها المختلفة: تزن 6.296 كغم، المدى 16 كم، المدى الفعال 8 كم (و4 كم ضد الأهداف الجوية عندما يكون المدفع بزاوية 85 درجة).

أم أو أم (Multirole OTO Munition) طورت من قبل أوتو ميلارا)

بي أف أف: قذيفة مضادة للصواريخ.

سابوم: تزن 6.35 (منها 0.46 مادة متفجرة)، المدى 16 كم (سابومر 20 كم)، خارقة للدروع

دارت: قذائف موجهة مضادة للطائرات والصواريخ.

فولكانو: تزن 5 كغم، قذائف موجهة، المدى 40 كم (وهي نسخة مصغرة لمدفع فولكانو عيار 127 ملم).

نظام إطلاق النار

كانت هنالك تطويرات في أنظمة مدفع إطلاق النار. في النسخ الأولى (كومباتو) التي استعملت فيها رادارات مثل آر تي إن-10 إكس أوريون (صنعت بواسطة سيلينا، الآن تسمى سيليكس).

من بدايات الثمانينيات، كانت هنالك أنظمة أقوى وأكثر مرونة، آر تي إن-30 إكس (استعمل مع داردو-إي نظام أسلحة قتال قريب وعرف في البحرية الإيطالية باسم أس بي جي-73)، والذي كان قادراً على توجيه المدافع (أعيرة 40,76,127 ملم)، والصواريخ مثل (صاروخ عصفور البحر-أسبايد). دخل هذا النظام الخدمة في البحرية الإيطالية على المدمرة جالباردي (سي 551: آر تي إن 30-إكس دخل الخدمة في فئة الفرقاطات ميسترال، ولكن مدفع داردو-إي عيار 40 ملم زود بالرادار الأقدم آر تي إن 20-إكس).



مدفع أوتو ميلارا 76 ملم فائق السرعة مركب على السفينة نانسين

النوع	مدفعية بحرية
بلد الأصل	إيطاليا 
فترة الاستخدام	1964-الحاضر
المستخدمون	البحرية الإيطالية
تاريخ الصنع	
المصمم	أوتو ميلارا

صمم	<ul style="list-style-type: none"> • كومباكت:1963 • فائق السرعة: 1985 • ستارليس: 2004
المصنع	<ul style="list-style-type: none"> • أوتو بريدا: -1963 2001 • بي إتش إي آل هاريد وار:1995-الحاضر • أوتو ميلارا(فرع من فينميكانيكيا): -2001 2015 <ul style="list-style-type: none"> • ليوناردو فينميكانيكيا:2016- الحاضر
صنع	<ul style="list-style-type: none"> • كومباكت:1964 • فائق السرعة:1988 • ستارليس:2008
فئات أخرى	<ul style="list-style-type: none"> • فائق السرعة • ستراليس
المواصفات	
الوزن	7.5طن
الطاقم	التحكم عن بعد
الطلقة	<ul style="list-style-type: none"> • أم آر 76×636 • وزن الفارغ:12.5 كغم • وزن الرأس:6.3 كغم
العيار	76.2ملم
الحركة العمودية	-15°/+85°

الحركة
العرضية

360°

أرييتي

سي1 أرييتي) بالإيطالية(Ariete C1 : هي دبابة قتالية رئيسية للجيش الإيطالي، طورتها مجموعة إيفيكو فيات اوتو ميلارا. أنتجت إيفيكو الهيكل والمحرك، في حين أنتج البرج ونظام مراقبة إطلاق النار اوتو ميلارا. تحمل العربة آخر أنظمة التصوير الضوئي والرقمي وأنظمة التحكم بالنيران، مما يمكنها من مواصلة الحرب ليلاً ونهاراً وإطلاق النار أثناء المسير. أنتجت في بداياتها في عام 1995، وآخرها قبل 8 سنوات في آب / أغسطس 2002.



الجيش الإيطالي - فوج الدبابات 132 دبابة القتال الرئيسية أرييتي أثناء تدريب في إيطاليا

النوع	ديابة قتالية 
بلد الأصل	 إيطاليا 
فترة الاستخدام	1995- الآن
تاريخ الصنع	
المصنع	إيفيكو 
صنع	1995
الكمية المصنوعة	200 
المواصفات	
الوزن	59طن 
الارتفاع	2.5متر 



أرييتي

أوتوبريدا 127/64

المدفع البحري أوتوبريدا 127/64 خفيف الوزن) بالإنجليزية Otobreda 127/64 :
(LW هو مدفع من العيار المتوسط، مناسب للتركيب على السفن الكبيرة والمتوسطة الحجم
ومخصص لمكافحة سفن السطح، ودعم إطلاق النار البحري كدور رئيسي. ومضاد للطائرات
كدور ثانوي. ويمكن للمدفع إطلاق كافة الذخائر من عيار 127 / 5 بوصات، بالإضافة إلى
ذخائر عائلة فولكانو VULCANO طويلة المدى.

الخصائص العامة

تتكون منظومة أوتوبريدا 127/64 إل دبليو فولكانو من أربعة أنظمة فرعية رئيسية:

مدفع متوسط العيار أوتوبريدا 127/64 إل دبليو

نظام آلي للتعامل مع الذخيرة

منظومة دعم بحرية للسيطرة النيرانية

عائلة الذخيرة أوتوفولكانو

ويساعد نظام التغذية المدمج على جعل تركيب المنظومة ممكناً على السفن ضيقة المقطع.

المنظومة أوتوبريدا 127/64 مجهزة بمخزن تغذية معياري، مؤلف من 4 براميل مع 14 ذخيرة جاهزة لإطلاق كل منها، وقابلة لإعادة التحميل أثناء إطلاق النار. كما أنها مرنة للغاية من حيث اختيار الذخيرة بشكل مستقل عن وضعها في البراميل.

يُمكن لمنظومة أوتوبريدا 127/64 إل دبليو فولكانو إطلاق جميع الذخيرة القياسية مقاس 127 ملم/5 بوصات، بالإضافة إلى مجموعة الذخيرة أوتو فولكانو. كما تحتوي على واجهة رقمية/تناظرية و قدرات حساب باليسنتية تسمح بالتكامل السلس مع أي نظام إدارة قتال.

نظام معالجة الذخيرة الأوتوماتيكي هو حل معياري قابل للتكيف مع أي تصميم لخزنة ذخيرة السفينة، كما أنه قادر على تحميل خزنة تغذية المدفع بدون مساعدة بشرية أثناء العملية، وذلك للسماح للمدفع بإطلاق النار المتواصل.

المنظومة الفرعية البحرية لدعم السيطرة النيرانية هي منظومة تخطيط المهام الذي قد تدعم منظومة إدارة القتال لتحديد حلول إطلاق النار الممكنة واختيار الذخيرة، وكذلك تحدي أفضل مسار للسفينة.

قذائف فولكانو

هي عائلة من الذخيرة غير الموجهة (بي إي آر (BER) والموجهة) جي إل آر (GLR) ، مخصصة لكل من المدافع البحرية 76 ملم و 127 ملم وأنظمة المدفعية البرية 155 ملم.

تم تصميم ذخيرة فولكانو 127 ملم لمنح المدافع البحرية من الفئتين 127/54 و 127/64 إل دبليو القدرة على تلبية أي متطلبات حالية ومستقبلية لدعم النيران البحرية الدقيقة والاشتباكات طويلة المدى للأهداف السطحية.

ويمكن للقذائف فولكانو 127 ملم (بي إي آر) أن تضطلع بمهام المضادات الجوية أيضاً.

تستفيد قذائف فولكانو 127 ملم من التكنولوجيا الناشئة الجديدة والقائمة على البدن ذو الزعانف، مع تحكم «أجنحة الكانارد» للتوجيه للهدف، وواجهات ميكانيكية مماثلة للذخيرة القياسية 127 ملم.

وذخائر فولكانو 127 ملم المتوفرة هي:

Ballistic Extended Range (بي إي آر ذخيرة باليستية طويلة المدى) وهي غير موجهة متعددة الأدوار بصمام متعدد الوظائف قابل للبرمجة.

Guided Long Range GLR (جي إل آر ذخيرة موجهة طويلة المدى) مستشعر الأشعة تحت الحمراء، لدور مضاد للسفن.

GLR (ذخيرة موجهة طويلة المدى) مع التوجيه المستقل جي بي إس + التوجيه بالقصور الذاتي لإجراءات الدعم النيرانى البحرى الدقيقة (يمكن تركيب مستشعر ليزر شبه نشط كخيار). وقد تم دمج جميع الأنظمة اللازمة لتشغيل ذخيرة فولكانو 127 ملم في وحدة التحكم أوتوبريدا 127/64 إل دبليو ولا يلزم إجراء أي تعديل ميكانيكي على المدفع.

منظومة التلقيم

يستخدم أوتوبريدا 127/64 إل دبليو أربع خزانات أسطوانية معيارية تلقائية، تحتوي كل منها على 14 طلقة. يسمح هذا بإطلاق ما يصل إلى أربعة أنواع مختلفة من الذخيرة ويمكن اختيارها على الفور. يمكن إعادة تحميل الخزانات أثناء الإطلاق.

يتم رفع المقذوفات وعبوات الدفع بشكل منفصل إلى مستوى البندقية من خزانات التغذية السفلية. وتوجد محطة توليف أسفل المدفع حيث يتم تحديد القذيفة التالية التي سيتم إطلاقها قبل أن يتم تناولها بواسطة نظام التحميل التلقائي للمدفع. ويمكن إعادة تدوير الطلقات غير المشتعلة مرة أخرى إلى براميل التحميل. (فيديو بالرابط الأول من روابط خارجية يعرض ميكانيكية العمل)

المشغلون

الجزائر

فرقاطتان من فئة ميكو إيه 200، 910 الرادع و911 المدمر

ألمانيا

4فرقاطات من فئة بادن فورتمبيرج

4فرقاطات من فئة إم كيه إس 180 (في الخطة)

إيطاليا

4فرقاطات متعددة الأغراض فئة فريم بيرجاميني

7سفن دورية بحرية من فئةThaon di Revel

مصر

فرقاطتان من فئة فريم بيرجاميني، الأولى هي الفرقاطة 1002 الجلالة والثانية 1003 برنيس



"بادن فورتمبيرج"، فرقاطة تابعة للبحرية الألمانية من طراز F125 ، مسلحة بأوتوبريدا

127/64



فرقاطة من الفئة فريم بيرجاميني مزودة بالمدفع أوتوبريدا 127/64

النوع	مدفع بحري
بلد الأصل	إيطاليا
تاريخ الاستخدام	
فترة الاستخدام	بداية من 2012 - مستمر
المستخدمون	الجزائر ، ألمانيا ، إيطاليا ، مصر
تاريخ الصنع	

المصمم	أوتو ميلارا
صمم	2005
المصنع	أوتو ميلارا - أدمجت مع ليوناردو
صنع	2012 ^[1]
المواصفات	
الوزن	بدون ذخيرة: 33 طن ^[2]
الطول	طول السبطانة 812 سم ^[1]
الطلقة	وزن: 29 إلى 31 كجم ^[1]
العيار	127 ^[2]
سرعة الرمي	32 طلقة/دقيقة ^[2]
المدى الفعال	30 كم فولكانو: أكبر من 100 كم ^[2]
المدى الأقصى	أكبر من 100 كم

أوتومات

صاروخ اوتومات) بالإنجليزية(Otomat) : هو صاروخ سطح - سطح مضاد للسفن متوسط المدى إيطالي الصنع قادر على الوصول إلى نحو 180 كم بمتوسط سرعة 1،-000 100،1 كم / ساعة

التطوير

الصاروخ أوتومات، إنتاج مشترك بين كل من إيطاليا وفرنسا، في أوائل السبعينات من القرن الماضي، وهو صاروخ مضاد لسفن السطح، بعيد المدى، يُدفع بمحرك نفاث، ويمكن إطلاقه من الجو، أو من على سفن السطح، أو من منصة برية. بدأت دراسات إنتاج هذا الصاروخ بين إيطاليا وفرنسا في عام 1967، وأنتج أول صاروخ تجريبي عام 1971، أما الإنتاج الكمي للصاروخ أوتومات فلم يبدأ إلا في عام 1976. اختلف تقييم كل من البحرية الفرنسية، والبحرية الإيطالية، للصاروخ. فقد رأي الفرنسيون أن الإنتاج الأول من الصاروخ كافٍ، ويحقق أغراض التصميم، بينما أصر الإيطاليون على تطوير الرأس الباحث للصاروخ؛ وأدت الرغبة الإيطالية إلى إنتاج الجيل الثاني من الصاروخ أوتومات، التي تميزت بإضافة «الرقم 2» إلى اسم الصاروخ، والتي عرفت في البحرية الإيطالية باسم تيزيو Teseo ، وهو نوع لم تسمح إيطاليا بتصديره؛ وتميز هذا الصاروخ المطور بزيادة مدى الصاروخ، وإمكانية تلقيه إشارات للتوجيه وتصحيح المسار، في مرحلة الطيران المتوسط. يبدو الشكل الخارجي للصاروخ أوتومات مشابهاً لقذيفة الطوربيد، وهو مزود بأجنحة متعامدة في منتصف جسم الصاروخ، وكذلك جناح متعامدة عند مؤخرته، وينتهي كل جناح بهوائي لتلقي أوامر التوجيه؛ يخزن الصاروخ أوتومات على متن السفن، داخل حاوية مصنوعة من مادة الألياف الزجاجية، ويمكن تخزينه داخلها لمدة عام من دون الحاجة إلى أعمال الصيانة. وحال إطلاق الصاروخ، يرتفع إلى 80 متر، ثم ينخفض إلى ارتفاع 20 متر فقط، ويظل على هذا الارتفاع حتى وصوله إلى الهدف المحدد. وخلال مرحلة الطيران المتوسطة، يوجه الصاروخ بالقصور الذاتي، ويعتمد على رادار قياس الارتفاع للمحافظة على ارتفاعه عن سطح الماء، أما المرحلة النهائية من الطيران، فيستخدم فيها باحث راداري مركب في رأس الصاروخ، لا يبدأ العمل، إلا على مسافة 12 كم من الهدف المحدد، وعندما يكتشف الباحث الراداري، أن المسافة بينه وبين الهدف قد أصبحت 5 كم فقط، فإنه يعطي الأوامر للصاروخ ليرتفع إلى 175 متراً، ليهاجم الهدف من الاتجاه الرأسي، الذي يتكون - عادة - من سطح أقل تدريباً



صاروخ مضاد للسفن من طراز أوتومات يتم إطلاقه من منصة إطلاق مثبتة على متن سفينة
تعليق: أعتقد أنه منصة اختبار أرضية Pibwl 11:30 ، 4 نوفمبر 2007 (UTC)

لنوع	صاروخ مضاد للسفن
بلد الأصل	إيطاليا  فرنسا 
فترة الاستخدام	بداية 1977:، و 2002 
المصنع	إم بي دي إيه 

المواصفات	
الوزن	770 كغ (1,698 رطل)
الطول	4.46 م (14.6 قدم)
القطر	400 مم (15.7 بوصة)
المحرك	محرك نفاث توربو
المدى	180 كم (97 nmi)
السرعة	310 م/ث (690 ميل/س)

بي 1 سينتاورو

سينتاورو (بي 1 سينتاورو) الإيطالية (Centauro) : هي مدمرة دبابات ذات عجلات مصممة للدفاع الخفيف والمتوسط عن الأرض والاستطلاع التكتيكي. [هل المصدر موثوق به؟] طورته

مجموعة من المصنعين، مجموعة فيات إيفيكو - أوتو ميلارا. كلفت شركة فيات إيفيكو بتطوير الهيكل ونظم الدفع في حين قامت اوتو ميلارا بتطوير الأبراج ومنظومات الأسلحة.



IFOR مع علامات B1 Centauro

النوع	Wheeled قائصة دبابات
بلد الأصل	إيطاليا
تاريخ الاستخدام	
فترة الاستخدام	1991–present
المستخدمون	See Operators below

الحروب	حرب العراق قوة الأمم المتحدة المؤقتة في لبنان (United Nations Interim Force in Lebanon)
تاريخ الصنع	
المصنع	(إيفيكو , hull propulsion) (weapons, أوتوميلارا , turrets)
الكمية المصنوعة	490+ (plus 249 Freccia ^[1])
المواصفات	
الوزن	24,000 kg
الطول	7.85 م (25 قدم 9 بوصة)
العرض	2.94 م (9 قدم 8 بوصة)
الارتفاع	2.73 م (8 قدم 11 بوصة)



سينتاورو

داردو

داردو) بالإيطالية(Dardo : هي مركبة مشاة قتالية مصممة للجيش الإيطالي كبديل لـ إم113 أي.بي.سي. صممتها وبننتها شركة إيفيكو فيات أوتو ميلارا المرخصة ومقرها في روما. إيفيكو مسؤولة عن الهيكل ونظم الدفع في حين أوتو ميلارا مسؤولة عن نظام الأسلحة ونظام مراقبة إطلاق النار.



مركبة قتالية مدرعة من طراز Dardo ؛ الجيش الإيطالي. تم تنزيلها من الصفحة الرئيسية الرسمية للجيش الإيطالي.

النوع	 دبابة
بلد الأصل	  إيطاليا
المصنع	 إيفيكو



داردو

إلنيا إرماتشي

إلنيا إرماتشي) بالإنجليزية (Alenia Aermacchi : هي شركة صناعة طائرات إيطالية تابعة لشركة فينميكانكا، تأسست سنة 2012. يقع مقرها الرئيسي في فينيقونو سوبريور، فاريزي. ولديها مرافق في مطار تورينو كاسيل في سان ماوريتسيو كانافيزي، مقاطعة تورينو و بوميليانو داركو، مقاطعة نابولي. وفي بوميليانو داركو، تورينو، البندقية، فاريزي، غروتالي، كازوريا، فودجا.

منتجات

Aermacchi AM.3

سي-27 جيه سبارتان

Alenia Aermacchi M-311/M-345

إلنيا إرماتشي إم-346 ماستر

Alenia Aeronautica Sky-X

Alenia Aeronautica Sky-Y

مشاريع مشتركة

AMX International بالتعاون مع إمبراير

إيه تي آر 42

إيه تي آر 72

يوروفايتر تايفون بالتعاون مع مجموعة إيرباص وبّي إيه إي سيستمز



Kurush Pawar

طائرة سي-27 جيه سبارتان من إنتاج شركة ألينيا هي طائرة نقل عسكرية متوسطة الحجم. وتعد الطائرة سي-27 جيه مشتقة متقدمة من طائرة جي.222 من إنتاج شركة ألينيا أيرونوتيكا (سي-27 إيه سبارتان في الخدمة بالولايات المتحدة)، بمحركات وأنظمة طائرة لوكهيد مارتن سي-130 جيه سوبر هيركوليز. وقد تم اختيار الطائرة كطائرة شحن مشتركة (JCA) للجيش الأمريكي. كما تم طلب الطائرة سي-27 جيه من قبل الوحدات الجوية العسكرية في أستراليا وإيطاليا واليونان وبلغاريا ولبنان والمكسيك والمغرب ورومانيا. والطائرة المذكورة أعلاه تابعة لشركة أيرونوتيكا ميليتار (القوات الجوية الإيطالية)، وتقوم بمهام

معلومات عامة	
البلد	 إيطاليا
التأسيس	2012
الاختفاء	 31 ديسمبر 2015
النوع	خاصة
الشكل القانوني	 شركة مساهمة
المقر الرئيسي	بومبيانو داركو، تورينو، النندقية، فاريزي، غروتالي، كازوريا، فودجا
موقع	leonardocompany.com 

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	فينميكانيكا
الصناعة	صناعة المركبات صانم في مجال الفضاء الجوي
المنتجات	مركبة جوية

أهم الشخصيات

المالك	فينميكانيكا
الموظفون	13,910

الإيرادات والعائدات

العائدات	3.118 مليون يورو (2015)
--------------------------	---



إلنيا إرماتشي إم-346 ماستر



سي-27 جيه سبارتان



ايرماتشي MB.339CD



ايرماتشي SF.260

إلنيا إرونوتكا



Alenia Aeronautica

إلنيا إرونوتكا) بالإنجليزية (Alenia Aeronautica : هي شركة إيطالية، تابعة لفينميكانكا والتي بدورها شركة صناعات فضائية جوية أوروبية. تأسست في 1990. يقع مقرها في بومبليانو داركو، تورينو، البنديقة، فاريزي، غروتاليي، كازوريا، فودجا. وتشمل

الشركات التابعة لها إلبنيا إرماتشي و إلبنيا إيرونافالي. في مشروع مشترك بحصة متساوية مع إي إيه دي إس، تمتلك إلبنيا إيرونوتيكا إيه تي آر.



طائرة بدون طيار Alenia_Aeronautica_Sky-y في معرض باريس الجوي 2009

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1990
الانتهاء	2012 
النوع	خاصة

الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	بوميلانو، داركو، تورينو، البندقية، فيريزي، غروتالي، كازوريا، فونجا
المنظومة الاقتصادية	
الشركة الأم	فينميكانيكا
الشركات التابعة	إيه تي آر، سوخوي سوبرجت 100
الصناعة	فضاء جوي
أهم الشخصيات	
المالك	فينميكانيكا
الموظفون	13,910
الإيرادات والعائدات	
العائدات	2.53 بليون يورو
الربح الصافي	250 مليون يورو

إنيل

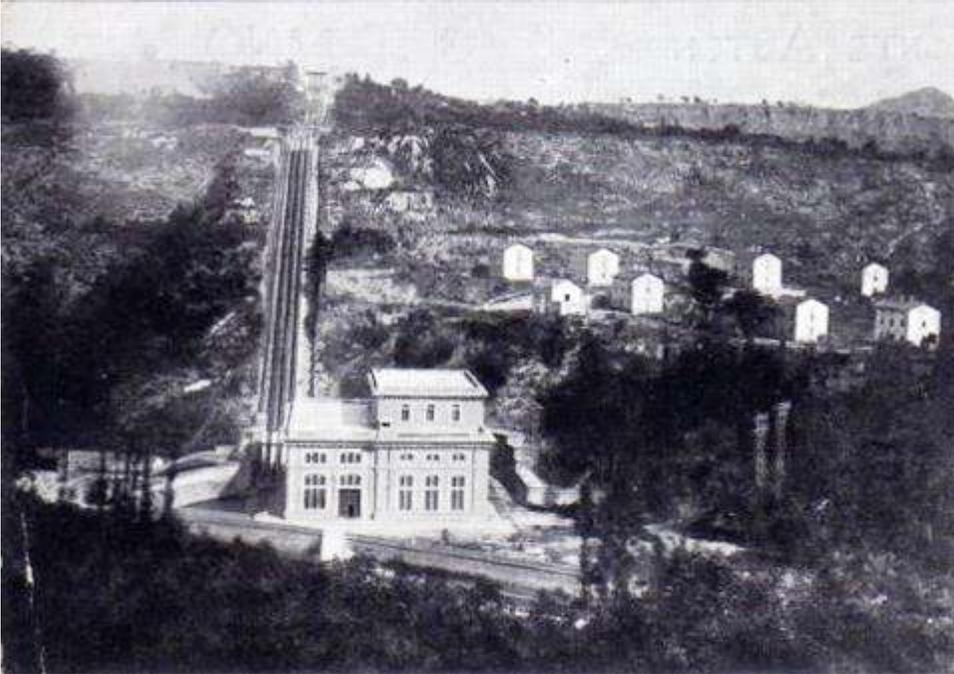
إنيل شركة إيطالية عالمية منتجة وموزعة للكهرباء والغاز، وهي الكيان الوطني للكهرباء (Ente nazionale per l'energia elettrica)، أسست كهيئة عامة في أواخر عام 1962، ثم تحولت إلى شركة محدودة في عام 1992. في عام 1999، بعد تحرير سوق الكهرباء في إيطاليا، خصصت أنيل. بحلول فبراير 2015، أصبحت الحكومة الإيطالية تمتلك 25.5% من أسهم الشركة.

في عام 2014، عينت أنيل ما يقرب من 70,000 موظف في حوالي 30 دولة وبنهاية 2013- إيرادات 80.5 بليون يورو - و31 بليون يورو قيمة سوقية - وأصبحت الشركة رقم 56 في العالم بالقيمة السوقية. الشركة جزء من يورو ستوكس 50 مؤشر سوق الأسهم.

التاريخ

1898-1962: توجّه نحو إنشاء سياسة وطنية للكهرباء

في عام 1898, كان إنتاج الكهرباء في إيطاليا يفوق 100 مليون كيلوات ساعة ليصل إلى مبلغ يزيد عن 56 بليون دولار بحلول عام 1960. أغلب الكهرباء كانت تنتج عن طريق الشركات الخاصة في المنطقة، أو عن طريق شركات ذات صلة بالهيئات الصناعية، بعضها كان محلي والآخر أقليمي، عن طريق استغلال الصفات الخاصة بالإقليم: موارد الهيدرولوجية.



محطة الطاقة الكهرومائية في روتشينا أ فولتورنو

قامت الولاية بدعم إنشاء محطات توليد الطاقة وكذلك كل الإنشاءات الضرورية في الأقليم من أجل زيادة إنتاج الكهرباء. أما بالنسبة للتوزيع، فقد تدخلت الولاية في عام 1961 وقامت

بتوحيد التعريف المحلية عن طريق توحيد شرائح الأستهلاك (بتوحيد الانفاق على قطاع الكهرباء) وكذلك بالزام شركات توليد الطاقة بتوصيل الكهرباء للكلى.

في عام 1962, قامت المحافظة بأضفاء الطابع المؤسسي على كيان الكهرباء بغرض جعل الكهرباء وسيلة لتطوير الدولة وكذلك من أجل تحديد سياسة داخلية للكهرباء مبنية على الخبرات السابقة من دول مثل فرنسا

1962: إنشاء الكيان الوطنى للكهرباء

في بداية عام 1962, أصدر مجلس الوزراء فانفاني الرابع تعليماته للحكومة لتقديم عرض توحيد الكهرباء الوطنية في خلال

ثلاثة أشهر من اجتماع البرلمان وإعطاء إشارة البدء. في خلال اجتماع مجلس النواب في 26 يونيو 1962, قدمت الحكومة فاتورة تدين المبادئ والإجراءات لتأسيس كيان الكهرباء أنيل.

بحسب ما ذكر في الفاتورة، تستحق أنيل كل أسهم الشركات العاملة في مجال إنتاج، معالجة، انتقال وتوزيع الكهرباء، فيما عدا المنتج الذاتى - الشركات التي أنتجت أكثر من 70% من إستهلاكها الشخصى للكهرباء لعمليات إنتاج أخرى - (الأستثناء طبق بعد ذلك للسلطات البلدية), وأيضاً للأعمال الصغيرة التي لم تنتج أكثر من 10 مليون كيلووات ساعة في السنة.

وضعت إجراءات تقييم قيمة الشركات المطلوبة، وتقرر أن التعويضات سوف تدفع للدائنين على 10 سنين بفائدة 5.5%. في هذا الإطار، أصبحت عام 1962 عام إنتقالى، حيث نقلت كل الدخول والمصاريف من الشركات المختارة إلى شركة أنيل. وقد أصبح عام 1963 أول عام تشغيل للشركة المنشئة حديثاً.

أول الشركات المطلوبة كانت:

SIP بيدمونت

إديسون فولتا (لومباردي)

SADE فينيتو

SELT-فالدارنو (توسكانا)

SRE لاتسيو

SME كامبانيا

SGES صقلية

Carbosarda سردينيا

1963-1970: تحديث وتطوير الشبكة

من أول أهداف أنيل كان تحديث وتطوير الشبكة الكهربائية عن طريق إنشاء الجهد العالي الارتكازي، روابط دولية، روابط بالجزر، توصيل الكهرباء للمناطق الريفية وكذلك إنشاء المركز الوطني للإيفاد. هذه المشاريع كانت تمول من الولاية عن طريق طرح سندات- في عام 1965- بمبلغ يزيد عن 200 بليون ليرة إيطالية. في عام 1967 انتقلت مراقبة أنيل من اللجنة الوزارية إلى لجنة وزارية للتخطيط الاقتصادي, (CIPE) في وزارة الصناعة. في خلال هذه الفترة، لأول مرة إنتاج الطاقة الحرارية تجاوز الطاقة الكهرومائية.

مركز الإيفاد الوطني

في عام 1963, أنشئ مركز الإيفاد الوطني في روما من أجل إدارة تدفق الطاقة من الشبكات عن طريق تنسيق مصانع الإنتاج، شبكة الانتقال، التوزيع وربط جهاز الكهرباء الإيطالي بمدن أجنبية، عن طريق ضبط إنتاج وإرسال الطاقة على أساس الطلب الفعلي.

كهربة الريف

في إطار كهربة الريف، القطاعات التي لم تكن موصولة بشبكة كهرباء زادت من 1.27% في عام 1960 إلى 0.46%, بما يزيد عن 320,000 ساكن جديد متصل. في خلال خمس سنين ما بين عام 1966 وعام 1970 زادت الاستثمارات في المناطق الريفية- 80% من التكلفة

كانت تغطي من الولاية و20% من أنيل- هذه أستكملت عن طريق خفض المعدلات كتحفيز لتطوير الزراعة.

شبكة الجهد العالي والاتصالات للجزر

في عام 1968, بدأت أعمال إنشاء 380 كيلو فولت لتصل بين فلورانس وروما بغرض ضم منطقة النظام الكهربائي العالي الضغط الخاص بالشمال إلى مركز الجنوب المتصل بفرنسا. في نفس الوقت ربط عالية الجهد الدولية مع فرنسا (380 كيلو فولت فينوس-فيلارودين، 1969) وكذلك سويسرا.

في نفس السنين وضعت كابلات كهربائية تحت الماء لربط شبه الجزيرة وجزر البيا (1966), ايشيا (1967) وسردينيا عن طريق كورسيكا. (1967)

كارثة فايونت

أنيل كانت جزء من كارثة سد فايونت، والتي حدثت في خزان فايونت، الذي صنع لإنتاج كمية كبيرة من الطاقة الكهرومائية. في 9 أكتوبر 1963 حدث انهيار أرضى ضخم إلى 260 مليون متر مكعب في الخزان. بنيا السد ومحطة الطاقة عن طريق شركة البحر الأدرياتيكي الكهرباء SADE ثم بيعا إلى أديسون| والذي نقلهما كجزء من عملية التأميم لشركة أنيل.

وكان ناتج الانهيار الأرضي موجات عالية في سد فايونت، وأدى هذا إلى فياضان جزئي غمرت قرى ارتى اى كاسو واجتاحت السد، لتمحو المدن الموجودة في الوادي تحتها: لونجارون، بيراجو، ريفالتا، فيلانوفا وفاو. توفى حوالي ألفان في هذه الكارثة. أنيل ومونتيدسون، أدينوا في المحاكمة كشركات مسببة للكارثة، وكانت المسؤولية جادة جدا نظرا لإمكانية التنبؤ بهذا الحدث.

أجبروا الشركتان لدفع مصاريف الدمار للمجتمعات التي أضررت من هذه الكارثة.

1970-1980: أزمة الطاقة والبحث عن مصادر جديدة

العقود التي تلت 1970 كانت مميزة بكارثة طاقة عظمى مما جعل الشركة تقوم بتدابير تفشيفية صارمة وأنشاء خطة

وطنية للطاقة والتي شملت بناء محطات طاقة جديدة والبحث عن مصادر طاقة جديدة.

أزمة الطاقة

في عام 1975، نتيجة لأزمة النفط ومعايير التقشف، وكذلك تعريف أول خطة وطنية للطاقة (PEN)، أصبح هدف الشركة تخفيض اعتماد أنيل على الهيدروكربونات. وقد تحقق هذا عن طريق استخدام مصادر أخرى للطاقة، ومنها المائية، الطاقة الحرارية الأرضية، زيادة استخدام الفحم، دورة النفايات وخاصة استخدام الطاقة النووية.

محطات جديدة

تم بناء العديد من المحطات الجديدة في غضون العقد.

في أوائل عام 1970، بدء إنشاء المحطة النووية كاورسو (أيمليا- رومانجا)- أول محطة كبرى للطاقة النووية في إيطاليا (860-840 ميجاوات).

ما بين عام 1972 وعام 1987، تم بناء محطة تالورو للطاقة الكهرومائية في، ولاية نورو - ساردينيا.

في عام 1973، تم تشغيل محطة سان فيورانو للطاقة الكهرومائية (لامبورادي)

في عام 1977، تم افتتاح محطة للطاقة الحرارية قرب بيومينو- (توسكاني).

في نهاية عام 1970 بدء إنشاء محطة بورتو تول للطاقة الحرارية (فينيتو). تم أكمالها لبدء التشغيل في عام 1980.

ما بين عام 1971 وعام 1977، تم اختبار الطيار 1000 كيلو فولت مرافق نقل في سوفيريتو (توسكاني).

ما بين عام 1973 وعام 1977، تم حفر أبار لإنتاج الطاقة الحرارية الأرضية في تور أفينا، في ولاية فينتيرو (لاتسيو).

في عام 1974، تم أكمال إنشاء الأدياتيكي الجهد العالي العمود الفقري للكهرباء.

تم أكمال إنشاء سد ألتو جسو (بيديامونت) في عام 1982 كجزء من محطة توليد الطاقة الكهرومائية ليجي اياندو "انتراك".

1980-1990: التخلي عن الطاقة النووية

كان عام 1980 يتميز بإنشاء محطات جديدة وأختبار العديد من بدائل الطاقة، وكذلك خفض التدريجي من الاعتماد على النفط والذي خفض من 75.3% في عام 1973 إلى 58.5% في عام 1985.

في عام 1986 حازت أنيل على أول رصيد موجب، كان 14 بليون و100 مليون ليرة إيطالية اجمالي ربح.

أخيراً، في عام 1987، أعقاب كارثة تشيرنوبيل، تم الاستغناء حول الطاقة النووية. كان هذا نهاية الطاقة النووية في إيطاليا، إغلاق وتعليق جميع المنشآت لمحطات الطاقة النووية وتأسيس خطة وطنية جديدة للطاقة.

محطات جديدة وبديلة للطاقة

في نفس هذه العقود تم تشغيل هذه المحطات:

في عام 1983-1984، تم تشغيل محطة فيوماسنتو (ساردينيا) للطاقة الحرارية.

في عام 1984-1985، تم تشغيل خزان ضخ محطة الطاقة الكهرومائية من ايدولو(لومباردي)، واحدة من أكبر المحطات في أوروبا.

في عام 1984، تم تشغيل محطة تورفالديجا نورد (لاتسيو) للطاقة الحرارية.

بالنسبة للطاقة البديلة:

في عام 1981، بمساعدة المجتمع الاقتصادي الأوروبي، أنيل أصبحت الشركة الأولى عالمياً في بناء محطة للطاقة الشمسية (محطة توليد الكهرباء أربليوس في أدرانو، صقلية) وربطها عملياً إلى شبكة الكهرباء الرئيسية (أغلقت المحطة في عام 1987)

في عام 1984، تم تشغيل محطة الطاقة الضوئية من فولكانو (صقلية)

في عام 1984، تم تشغيل أول مزرعة رياح في المدينة في ألتا نبرا (ساردينيا).

في عام 1985 المركز الوطني للأفاداة والتحكم في شبكة الكهرباء أنتقلت تدريجياً من قلب روما إلى ستباجنى، وأصبحت جزء كبير من الشبكة الأوروبية للتعاون في إنتاج الكهرباء.

إستفتاء، أغلاق المحطات النووية وخطة وطنية جديدة للطاقة

طالع أيضاً: كارثة تشيرنوبل والاستفتاءات الإيطالية، 1987

بعد كارثة تشيرنوبل في عام 1987, تم استفتاء يعاقب انقطاع عن إنتاج الطاقة النووية في إيطاليا. سواء المحطات النووية الموجودة أو التي تحت الإنشاء في ذلك الوقت:

محطة الطاقة النووية في كاورسو (إيميليا-رومانا), والتي كانت متوقفة منذ عام 1986 نتيجة للترزود بالوقود، لم تعمل مجددا حتى أغلقت في عام 1990.

في عام 1987, محطة انريكو فيرمى للطاقة النووية، في قرية ترينو فيرسيلى (بيديومنت) أغلقت- وجميع الخطط لإنشاء محطة أخرى ألغيت. أغلقت المحطة في عام 1990.

في عام 1982بدأ إنشاء محطة ألتو لاتسيو للطاقة النووية، الكائنة في مونتالتو دى كاسترو، وتعطل في عام 1988. في عام 1989 تم تحويله إلى محطة وقود متعددة.

في عام 1988, تم أغلاق محطة كهرباء لاتينا (لاتسيو) للكافة النووية.

محطة جارجيليانو للطاقة النووية (كامبانيا) أغلقت منذ عام 1978.

في عام 1988, أسست خطة الطاقة الوطنية الجديدة هدفها الرئيسي هو: زيادة كفاءة الطاقة; حماية البيئة; استغلال الموارد الوطنية; تنويع مصادر التوريد من الخارج; القدرة التنافسية الشاملة لنظام الإنتاج.

:1990-2000التحرير والخصخصة

ما بين عام 1990 وعام 2000, شهدت البلاد تطوير ملحوظ في تحرير سوق الكهرباء.

في عام 1992, أماتو الأول للوزراء حول أنيل إلى شركة محدودة حيث كانت وزارة المالية المساهم الوحيد.

في عام 1999, قام المرسوم برساني بتحرير سوق الكهرباء; بدء إعادة هيكلة شركة أنيل، مع تفكيك للإنتاج، النقل، إيفاد وبيع الطاقة.

محطات جديدة وطاقة بديلة

في عام 2000، أطلقت أنيل مشروع لربط شبكة الكهرباء إيطاليا باليونان عن طريق وضع كابل كهرباء بطول 160 كيلومتر تحت الماء لربط (إبيليا) بالمدينة اليونانية أتوس (بيلوبونيسوس) وكابل يحمل 600 ميجاوات. المشروع، اكتمل في عام 2002، تكلف 339 ملون يورو.

بالنسبة للطاقة البديلة:

في عام 1993، بنت أنيل محطة سبير للطاقة الضوئية في قرية بيرسانو (كامبينيا) في ذلك الوقت كانت أكبر محطة من نوعها في أوروبا بسعة 3.3 ميجاوات.

في عام 1995، بنت أكواسبريزا مزرعة للرياح في فروسولون (موليس).

في عام 1998، بنت أنيل مزرعة كولارميل (ابروزو) للهواء.

تحرير وأطلاق وخصخصة سوق الأوراق المالية

في عام 1991، كان القانون رقم 9/1991 أقر أول تحرير جزئي لإنتاج الكهرباء المتولدة من المصادر التقليدية ومصادر قابلة للتجديد؛ سمح للشركات بإنتاج الكهرباء للإستخدام الخاص بهم مع إلزامهم بتسليم الكمية الفائضة إلى أنيل.

في عام 1999، أصدر داليفا الأول الوزراء المرسوم التشريعي رقم 79 في 16 ي مارس 1999 - (معروف باسم برساني ديكرى) - للتحرير الدائم لقطاع الكهرباء. وقد أتاح هذا الفرصة لممثلين آخرين للعمل في سوق الطاقة. أنيل، والتي كانت حتى هذا الوقت الممثلة الوحيدة للإنتاج، التوزيع والمبيعات للكهرباء في إيطاليا، وجب عليها في ذلك الوقت تغيير هيكل الشركة عن طريق تمييز الثلاث مراحل وإنشاء ثلاث شركات مختلفة: أنيل برودزيون، أنيل ديسنريوزون وترنا (باعت أنيل ترنا في عام 2005). علاوة على ذلك، أعطيت أنيل القيمة القصوى من إنتاج الطاقة الكهربائية مساوية إلى 50% من إجمالي الإنتاج المحلي.

في عام 1993، تم خصخصة 31.7% من الشركة - في هيكلها الجديد-. تلى الخصخصة أن وضعت أنيل في سوق الأوراق المالية؛ أدرجت حصتها في سوق الأوراق المالية الإيطالي بقيمة 4.3 يورو للسهم الواحد؛ العرض الكلي كان 4.183 مليون سهم بقيمة إجمالية 18 مليون يورو.

عمليات أخرى

في عام 1997، أنيل، فرانس تليكوم، ودوتش تليكوم قاموا بتمويل وند تليكومينزوني كمشروع مشترك، مشغل الاتصالات المتنقلة والثابتة.

2000-2010: السياسات البيئية والتدويل

في خلال الألفينيات، عملت الشركة على إصدار قوانين لتقليل التأثير البيئي لإنتاج الطاقة وكذلك على التحويل التدريجي لأنيل عن طريق عدد من عمليات الدمج والاستحواذ.

في عام 2000، مضت أنيل اتفاق مع وزارة البيئة ووزارة الصناعة حيث ألزمت الشركة بتخفيض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون بحوالي 13.5% قبل عام 2002، وبحوالي 20% قبل عام 2006.

في عام 2008، أنيل كونت أنيل طاقة خضراء، شركة مخصصة لتطوير وإدارة إنتاج الطاقة من مصادر قابلة للتجديد.

عمليات الدمج والاستحواذ

في عام 2000، أنيل -عن طريق شركة تابعة يرفع - أستحوذت على سي اتش اى للطاقة، شركة منتجة للطاقة القابلة للتجديد تعمل بسوق الولايات المتحدة وكندا؛ كلفت العملية أنيل 170 مليون دولار.

في عام 2001، أنيل ربحت أنيل عرض شراء فيسجو - شركة فرعية لأنديسا - شركة نشطة في السوق الأسباني في مجال إنتاج وتوزيع الكهرباء بكثافة إجمالية تساوى 2400 ميجاوات.

في عام 2004، ضمت أنيل إلى مؤشر داو جونز للاستدامة، مؤشر سوق الأسهم الذي يقيم الأداء التمويلى للشركات بناء على الاقتصاد، البيئة والأداء الاجتماعي.

في عام 2002، أنيل جردت أورجون سبا وانتربور بيا من الالتزام بأحكام برسانى ديكري بخصوص تحرير إنتاج الكهرباء.

محطات جديدة وطاقة بديلة

في عام 2001، أنيل بدأت إنشاء خط نقل الجهد العالي بطول 1095 كم في البرازيل.

في عام 2009، أطلقت أنيل مشروع أرشيليد: نظام اضاءة جديد في المدينة اختاره 1600 من البلديات. كانت نتيجة تكنولوجيا الإضاءة الجديدة الذكية الحفاظ على الطاقة بحوالي 26 جيجاوات ساعة في السنة، وكذلك تخفيض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون بحوالي 18,000 طن في السنة.

في عام 2009، قامت أنيل بفتح محطة طاقة ضوئية جديدة في حديقة فيلا ديميدوف في براتولينو (فلورانس). هذا المشروع -لقب بديامانت- كان محطة قادرة على تخزين الطاقة المتراكمة خلال اليوم في شكل هيدروجين وإستعمالها أثناء النهار.

في عام 2010، تم تشغيل محطة أرشيميد للطاقة الشمسية في بريولو جارجالو، بالقرب من سيراكوز في صقلية. كات هذه أول محطة للطاقة الشمسية تستخدم تكنولوجيا الملح المنصهر تتكامل مع منشأة الغاز للدورة المركبة.

عمليات أخرى

في عام 2001، استحوذت أنيل على انفوسترادا - وكانت مملوكة لفودافون; كانت تكلفة العملية 7.25 بليون يورو. انفوسترادا اندمجت لاحقاً مع ويند تليكوم (17 مليون عميل ما بين خدمات ثابتة، متنقلة وانترنت).

في عام 2005، خصصت أنيل 62.75% (المتبقى 37.25% جرد في عام 2006) من الرياح إلى أستثمارات الجو. S.a.r.l. شركة مملوكة لرجل الأعمال المصري نجيب ساويرس، في ذلك الوقت كان المدير التنفيذي لشركة أوراسكوم.

في عام 2008 و عام 2009 أنيل ستوكاجى وأنيل ريتا جاز بيعا للمشتثمرين، أغلبهم لأول صندوق ايطالي للبنية التحتية.

-2010اليوم

كانت هذه الفترة مميزة بتعيين مجلس إدارة جديد، والذي حدد إعادة تنظيم الأصول في الخارج وكانت تخفيض ديون الشركة من الأولويات الرئيسية للشركة للمستقبل.

الأنشطة الصناعية:

في عام 2011، أفتتحت أنيل أول منشأة طيار لاحتجاز ثاني أكسيد الكربون في البلاد، في هذه المنطقة في بربندسي الكائنة في محطة الطاقة أنيل فريدريكو الثانية.

في عام 2011، في اسرنيا في منطقة موليس - بنت أنيل ديستريبيوزون أول شبكة ذكية، شبكة تستطيع تطبيق الأنجاه الثنائي لتدفق الكهرباء بكفاءة عالية مولدة من مصادر طاقة قابلة للتجديد. أجمالى تكلفة هذا المشروع كانت 10 ملايين يورو.

في عام 2012 أنيل ورينو كجزء من شبكة التنقل الإلكترونية والمدينة الذكية - تعاونتا من أجل تصنيع موديل سيارة تسمح للعميل بتحديد أقرب محطة أنيل للشحن في وقت حقيقى وكذلك أستحضار المعلومات إذا كانت متوفرة. أنيل كانت قد تعاونت مسبقاً مع شركات أخرى مصنعة للسيارات مثل أوبل ومرسيدس وبياجيو.

أنشطة الشركات

في عام 2012 باعت أنيل 5.1% المتبقية من تيرنا والتي كانت لازالت تملكها، وبالتالي خرجت نهائيا من سوق الضغط العالى.

في عام 2013 وقعت أنيل على اتفاق، في سوتشي، من أجل بيع 40% من القطب الشمالي بروسيا، مشروع مشترك مع شركة ابني، والذي بدوره تحكم في 49% من سيفيرانجيا، مقابل 1.8 بليون دولار.

في مايو من عام 2014، أنتختت ماريا باتريزيا جريكو كرئيسة لمجلس الإدارة وفرانيسكو ستاراسعين المدير التنفيذي. وكان الهدف الرئيسي هو إعادة تنظيم الأنشطة في أيبيريا وأمريكا اللاتينية وكذلك خفض الديون.

بحوث وتطوير الأنشطة

في عام 2011، وقعت أنيل على مذكرة تفاهم مع مدينة روما وجامعة روما لا سابينزا من أجل بناء وتركيب ديامانت، محطة طاقة ضوئية تستطيع أن تجمع وتخزن الطاقة وبالتالي تكون متوفرة في حالة غياب النور الضوئي.

في عام 2011، أنيل ديستريبيوزون، شركة تتحكم في توزيع شبكات أنيل، وشركة ان اي سي، وقعا اتفاقية شراكة إستراتيجية بغرض تطوير التكنولوجيا الحديثة والحلول في مجال الشبكات الذكية.

ما بين عام 2012 وعام 2014 أنيل ديستريبيوزون وجنرال اليكتريك تعاونا في المشاريع البحثية في مجال كفاءة الطاقة وتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

في عام 2012 أنيل وهيواننج معهد أبحاث الطاقة النظيفة وقعا اتفاقية تفاهم بغرض تقوية التعاون في مجال تطوير تكنولوجيات الفحم النظيفة، الطاقة القابلة للتجدد والتوليد الموزع.

في عام 2014 أنيل وأنديسا، اكيليراس، وفندجبوكس أنشأ برنامج انسنس (سبارك الإنترنت النظيفة المساعدون)، الذي شارك في تمويله المفوضية الأوروبية من أجل تسويق الابتكارات التكنولوجية في مجال الطاقة القابلة للتجدد، ثم انضم ما يفوق 250 مبتدئ من 30 دولة في 2015.

عمليات أخرى

في عام 2011 أصبحت أنيل جزء من الاتفاق العالمي للأمم المتحدة، مبادرة من الأمم المتحدة لتشجيع الشركات لاعتماد سياسات مستدامة.

في عام 2011 أعتمدت أنيل في مؤشر اف تي اس اي 4 جيد في بورصة لندن والذي يقوم بقياس سلوك الشركات من حيث الاستدامة البيئية، والعلاقات مع أصحاب المصلحة، وحقوق الإنسان، وجودة ظروف العمل والكفاح ضد الفساد.

في عام 2011، وقعت أنيل اتفاق لإطار التعاون مع برنامج الغذاء العالمي ومع الأمم المتحدة، في مجال مكافحة الجوع العالمي وتغير المناخ. تكلف المشروع 8 ملايين يورو وشمل ذلك إنتاج وتوزيع مواعد الطبخ عالية الكفاءة، تحميل النظم الكهربائية الضوئية في كل الأماكن اللوجستية لبرنامج الأغذية العالمي، وكذلك مساندة التدخل البشري.

في عام 2012، أكدت أنيل مشاركتها في أكسبو 2015، ربحت عقدان لبناء الشبكة الذكية - شبكة عبقرية لتحسين توزيع الطاقة - على الموقع.

في عام 2014 وعام 2015 ضمت إلى STOXX العالمية ESG مؤشر قادة الحكم، مؤشر لقياس الممارسات البيئية والاجتماعية والحكومية للشركة.

في أكسبو 2015، قدمت تعزيز قوة التعليم، أطلقت مع شركة كوكاكولا وجيفوات، مشروع يهدف زيادة أستهلاك الكهرباء المتجددة في المناطق النائية في كينيا، عن طريق توزيع المصابيح الشمسية لعدد من المدارس في الأقليم.

أنشطة

مدرجة في سوق ميلان للأوراق المالية منذ 1999، مقرها الرئيسي في روما، أنيل جزء من مجموعة شركات منتجة وموزعة للغاز في 30 دولة أنحاء أوروبا، أمريكا الشمالية، أمريكا الجنوبية آسيا وأفريقيا.

المجموعة توظف ما يقرب من 70,000 شخص، لديها ما يزيد عن 60 مليون عميل عالميا (56 مليون في سوق الكهرباء، و6 مليون في سوق الغاز) وصافي القدرة المركبة من أكثر من 89 جيجاوات، هي الأولى في أوروبا لعدد من العملاء والثانية، بعد كهرباء فرنسا، للسعة.

إنتاج الكهرباء

أنيل تنتج كهرباء عن طريق عدد من مصادر الطاقة تتضمن الطاقة الحرارية الأرضية، وطاقة الرياح، والطاقة الشمسية، طاقة كهرومائية، حرارية وطاقة نووية. في عام 2014 أنشأت مجموعة أنيل مجموع 283.1 بليون كيلووات ساعة من الكهرباء، ووزعت 395.4 بليون كيلووات ساعة، وباعت 261 بليون كيلووات ساعة. منذ عام 2008 أنيل عهدت إلى إنتاج الكهرباء من مصادر الطاقة القابلة للتجدد إلى شركتها الفرعية، أنيل طاقة خضراء.

الأبحاث والتطوير

أشتركت أنيل في أنشطة الأبحاث والتطوير من أجل إنتاج وتوصيل الكهرباء. من هذه الأنشطة:

تصميم وتنفيذ «النباتات المهجنة» والتي تجمع ما بين استخدام مصادر وتقنية مختلفة لتخزين الطاقة، من أجل زيادة كفاءة محطات التخزين.

تطوير الشبكات الذكية التي تزيد من كفاءة واستدامة توزيع الكهرباء، بدعم من المجتمع الأوروبي

السوق الإيطالي

في إيطاليا، أنيل تعمل في هذه المجالات:

إنتاج الكهرباء عن طريق أنيل بروديزيون، ومن الطاقة المتجددة عن طريق أنيل طاقة خضراء.

إمدادات الكهرباء عن طريق أنيل انرجيا.

توزيع وتحويل الكهرباء وصيانة المحطات عن طريق أنيل ديستريبيزيون.

حماية خدمات المستهلك عن طريق أنيل للخدمات الكهربائية- والتي تضمن امداد الطاقة بسعر ثابت. أسست عن طريق هيئة الكهرباء والغاز في هذه المناطق حيث أنيل ديستريبيزيون هي المزود الوحيد

إضاءة الشوارع والإضاءة الفنية عن طريق أنيل سول.

بعد تحرير السوق، أصبحت أنيل لا تستطيع إنتاج أكثر من 50% من إجمالي إنتاج الكهرباء في إيطاليا، ومثل جميع الموردين قيدت بقانون الخدمة الشاملة وبالمعايير الأوروبية لتوصيل الشبكات لأي شخص يطلب ذلك. على العموم، أنيل أصبحت معرضة لمراقبة قرارات هيئة الكهرباء والغاز.

الأنشطة الدولية

عالمياً، مجموعة أنيل، عن طريق شركاتها الفرعية، تغطي المناطق التالية والأنشطة:

إنتاج، توزيع وإعادة بيع الكهرباء والغاز في شبه الجزيرة الإيبيرية، أمريكا اللاتينية والمغرب، عن طريق أنيل ايبيرامريكا وشركاتها الفرعية انديسا وانرسييس، وفي روسيا عن طريق شركتها الفرعية أنيل روسيا.

إنتاج الكهرباء من مصادر متجددة عالمياً (أمريكا الشمالية، أمريكا الجنوبية، أفريقيا، أوروبا وأسيا) عن طريق أنيل طاقة خضراء.

عملت في قطاع الغاز في أمريكا الشمالية، الجيريا وفي مصر.

القيام بنشاط جمع التبرعات، واستخدام هذه التبرعات في عمليات أستثمار عن طريق شركاتها الفرعية أنيل للإستثمارات، أنيل للتمويل الدولية وانديسا العالمية (وتقع في هولندا).

تعمل أنيل في أوروبا: بلجارية، فرنسا، اليونان، إيطاليا، رومانيا، روسيا، سلوفاكيا، أسبانيا والبرتغال. في أمريكا الشمالية: كندا والولايات المتحدة. في أمريكا اللاتينية: الأرجنتين، البرازيل، تشيلي، كولومبيا، كوستا ريكا، جواتيمالا، المكسيك، بنما وبيرو. عن طريق شركتها الفرعية انديسا، أنيل أيضا قائمة في المغرب.

أنيل مقسمة إلى خمس أقسام:

الجيل العالمي: مسؤول عن إنتاج الكهرباء.

البنية التحتية والشبكات العالمية: تغطي البنية التحتية لنقل وتوزيع الطاقة.

الطاقة المتجددة: تغطي إنتاج الطاقة من المصادر المتجددة بالرجوع إلى أنيل طاقة خضراء والتي فرانسيسكو فينتيريني، هو المدير العام منذ عام 2014، وكذلك رئيس مجلس إدارة أنيل طاقة خضراء.

التجارة العالمية: تمد مجموعة أنيل وكذلك الأطراف الثلاثة بالبضائع التي تستخدم في محطات الطاقة مع تحسين خدمات إنتاج الطاقة وتوزيعها.

منبع الغاز: مسؤول عن الأستثمارات من أجل أكتشاف، إنتاج، وتطوير البنية التحتية لنقل الغاز.

أنيل موجودة في أوروبا (بلجارية، فرنسا، اليونان، إيطاليا، رومانيا، روسيا، سلوفاكيا وأسبانيا)، أمريكا الشمالية (كندا والولايات المتحدة) وأمريكا اللاتينية (البرازيل، تشيلي، كوستا ريكا، جواتيمالا، المكسيك وبنما). عن طريق شركتها الفرعية انديسا، أنيل أيضاً موجودة في الأرجنتين، كولومبيا، المغرب، بيرو والبرتغال.

أوروبا

بلجيكا

نتج أنيل في بلجيكا طاقة بسعة إجمالية 406 ميغا وات بمحطة الطاقة مارسينيل انرجي.

بلجارية

أنيل موجودة في بلجارية عبر أنيل طاقة خضراء والتي حصلت على اثنين من مزارع الرياح في عام 2008 وتضاعفت سعتها بحلول عام 2010، بإجمالى 42 ميغا وات. المحطات تقع

في كامين برياج وشبلا في شمال شرق البلاد على طول ساحل البحر الأسود. وكان من المقرر بيع المحطات في عام 2011.



تواجد إنبيل في جميع أنحاء العالم

قبرص

تعمل أنيل في قبرص في الأقليم من خلال أنيل للتجارة; الشركة تشارك بحوالى 12.5% من كونسورتيوم لاستكشاف وإنتاج الغاز في حقل غاز ليفيائان الموجود ما بين قبرص وإسرائيل ولبنان.

فرنسا

أنيل تمد فرنسا بالكهرباء وتمتلك 5% من تبادل الطاقة باورنكست.

اليونان

في اليونان، أنيل تعمل من خلال الطاقة الكهرومائية لأنيل طاقة خضراء (19 ميجا وات)، الطاقة الضوئية (71 ميجا وات) وطاقة الرياح (199 ميجا وات) لتمد الطاقة للمحطات بإجمالي 289 ميجا وات.

هولندا

في هولندا، أنيل تعمل من خلال عدد من شركات التمويل (أنيل للتمويل الدولي، أنيل الاستثمارية القابضة B.V. الدولية انديسا (B.V. التي تجمع الأموال من خلال إصدار السندات وغيرها من أشكال التمويل، والاستثمار في إنتاج وتوزيع الكهرباء. أنيل موجوده أيضاً من خلال انديسا انرجيا S.A., شركة تبيع الغاز والكهرباء لعدد كبير من العملاء في أوروبا.

رومانيا

في رومانيا، أنيل تملك ما يفوق عن 2.6 مليون عميل عبر أغلبية الأسهم في عدد من شركات توزيع الكهرباء في سيد-ميننتيا، والتي تتضمن بوخارست، بانات وكذلك دوبراجا. إعلان بيع هذه الشركات، في منتصف عام 2014، تم سحبه في أوائل عام 2015. عبر أنيل طاقة خضراء، أنيل هي أيضاً واحدة من منتجين الكهرباء بالمدينة، بإجمالي سعة 534 ميجا وات.

روسيا

انيل نشطة في روسيا في عدد من المناطق:

من خلال أنيل روسيا محطة الطاقة الحرارية والتي تنتج الكهرباء بسعة إجمالية 9,677 ميجا وات.

في إعادة بيع الكهرباء، مع روسانرجوسيبب.

في توزيع الكهرباء مع تركيب عدادات الكهرباء الإلكترونية.

سلوفاكيا

في سلوفاكيا تمتلك أنيل 66% من محطات توليد الطاقة السلوفاكية، والتي تم الحصول عليها في عام 2006. تنتج أنيل إجمالي كهرباء 5,700 ميجا وات من الطاقة النووية، الحرارية والكهرومائية. من نهاية عام 2014، أنيل أستلمت عروض من المشتريين الراغبين في حيازة أسهمها في محطات توليد الطاقة السلوفاكية.

أسبانيا والبرتغال

من خلال مشاركة أنديسا، أنيل حاليا المشغل الرئيسي في اسبانيا والبرتغال، بإجمالي إنتاج للكهرباء 23,474 (6,500 ميغا وات من المتجددة) وكذلك ما يزيد عن 11 مليون عميل في سوق الكهرباء، و1.2 مليون في سوق الغاز. بالإضافة إلى ذلك، أنيل تنتج طاقة متجددة عن طريق أنيل طاقة خضراء أسبانيا، بكثافة إجمالية 1,745 ميغا وات في أسبانيا، و163 ميغا وات في البرتغال.

تركيا

تشارك أنيل في تركيا في التنقيب عن إنتاج الطاقة الحرارية الأرضية بالاشتراك مع أنيل طاقة خضراء ومجموعة النيزك يوزين.

أمريكا الشمالية

الولايات المتحدة وكندا

في الولايات المتحدة الأمريكية وفي كندا أنيل طاقة خضراء بأمريكا الشمالية (المعروفة سابقا بشركة أنيل أمريكا الشمالية) شركة تدار عن طريق أنيل طاقة خضراء، تولد الطاقة المائية والطاقة الحرارية الأرضية وطاقة الرياح، والكتلة الحيوية بإجمالي كثافة 2,083 ميغا وات. (1,980 ميغا واطت في أمريكا، و103 ميغا وات في كندا)

أمريكا الجنوبية

في عام 2014 أنيل -من خلال أنيل طاقة خضراء- أصبحت ثاني أكبر منتج للطاقة الشمسية في أمريكا اللاتينية. المشاريع المقررة للأعوام القادمة ستزيد عشرة أضعاف إنتاج الطاقة الضوئية، لتحول الشركة إلى أول شركة منتجة للطاقة الضوئية في المنطقة.

الأرجنتين

في الأرجنتين أنيل تنتج كهرباء من خلال الشركات الفرعية في أنديسا (تشيلي) - أنديسا كوستانيرا، هيدرووليكيا التشوكون، ودوك سيد- بإجمالي سعة 4.522 ميغا وات. عبر اديسير تقوم أنيل بتوزيع الكهرباء لأكثر من 2.3 مليون عميل في المدينة.

البرازيل

أنيل تنتج الكهرباء في البرازيل عبر شركاتها الفرعية أنديسا فورتاليزا وكاتشيرا دورادا بإجمالي سعة 987 ميغا وات. أنيل أيضاً تعمل في مجال نقل الكهرباء عبر أنديسا سين، وكذلك في التوزيع عبر:

أمبلا، والتي تغطي كلا من المدينة وولاية ريو دي جانيرو بما يزيد عن 2.6 مليون عميل. كيول. في ولاية سيريرا، بأكثر من 3.4 مليون عميل.

من خلال إحدى فروع الشركة، أنيل برازيل باتسبياكيو المتحدة، أنيل طاقة خضراء تنتج كهرباء من مصادر متجددة بإجمالي 376 ميغا وات - 203 ميغا وات من الطاقة الشمسية و173 ميغا وات من الطاقة الكهرومائية. بخطط تمتد إلى 378 ميغا وات.

تشيلي

في تشيلي أنيل تنتج كهرباء بحوالي 6,950 ميغا وات. من خلال أنيل طاقة خضراء في تشيلي، أنيل تنتج ما يفوق عن 300 ميغا وات بين طاقة مائية وطاقة الرياح، وتقوم حالياً باستكشاف خيارات للحصول على الطاقة الحرارية الأرضية.

كولومبيا

في كولومبيا أنيل تنتج كهرباء بسعة 2,994 ميغا وات. أنيل طاقة خضراء تطور مشاريع للطاقة البديلة في الدولة.

أكوادور

تلى اتفاقيات وقعت في أواخر عام 2011 أنيل حالياً تنقب عن مصادر الطاقة الحرارية الأرضية في الأكوادور.

بيرو

في بيرو أنيل تنتج كهرباء بسعة إجمالية 1,802 ميغا وات. منذ عام 2011, أنيل طاقة خضراء بيرو تعمل على تطوير مصادر بديلة للطاقة في الدولة وكذلك الحصول على تنازلات مختلفة لمحطات الكهرباء.

أورجواي

قامت أنيل ببناء محطة طاقة رياح 50 ميغا وات في أورجواي، عبر أنيل طاقة خضراء.

أمريكا الوسطى

كوستا ريكا

عبر أنيل دي كوستا ريكا, S.A., شركة فرعية لأنيل طاقة خضراء تنتج أنيل كهرباء بإجمالي 55 ميغاوات، منها 24 ميغا وات مزودة من الرياح و31 ميغا وات من الطاقة الكهرومائية. محطة الطاقة المائية الجديدة كوكاس، حاليا تحت الأنشاء، سوف تولد 50 ميغا وات إضافية.

جواتيمالا

تنتج أنيل الكهرباء، عبر أنيل طاقة خضراء بجواتيمالا- تولد كاملة من الطاقة الكهرومائية- بإجمالي 163 ميغا وات في المدينة.

المكسيك

كانت أنيل موجودة في المكسيك منذ 2007 عبر أنيل طاقة خضراء والتي تنتج طاقة بحوالي 399 ميغا وات، منها 346 ميغا وات طاقة الرياح، و53 ميغا وات طاقة كهرومائية.

بنما

أنيل فورتينا- شركة فرعية لأنيل طاقة خضراء في بنما- تنتج طاقة بسعة إجمالية 300 ميغا وات، والتي تحسب كنسبة 23% من الطلب المحلي لعام 2014. خطة الشركة هي بناء محطة طاقة شمسية جديدة من أجل زيادة الإنتاج إلى 29.9 ميغا وات.

أفريقيا

الجزائر

في الجزائر، أنيل تملك 13.5% من مخزون الغاز في ليزى باسين، في الجنوب الشرقي من البلاد، و18.4% من حقل أسارين. في عام 2014، بالأشتراك مع غاز دراجون، أنيل حصلت على ترخيص للتنقيب عن الغاز في منطقتان إضافيتان، مصارى اكالبي وتنترارت شمال. في مصارى اكلابي أنيل سوف تصبح المشغل الأول بحصة 70%، بينما تنترارت سوف تملك حصة 30.0%.

مصر

في مصر تملك أنيل 10% من رخصة التنقيب عن الغاز في منطقة البرلس.

المغرب

أنيل تصنيع الكهرباء في المغرب مع انرجي اليكتروك دي تاهادارت، بسعة إجمالية تصل إلى 384 ميغا وات. في عام 2010، أنيل طاقة خضراء أشرتكت في مناقصة لبناء محطة لتوليد الطاقة الحرارية الشمسية. في بداية عام 2014 أنيل طاقة خضراء أعطيت هدف هو إنتاج طاقة الرياح في المغرب. وقد تم تطبيق الخطة في أواخر عام 2014 مع المشاركة في الدعوة لبناء 5 محطات لتبلغ سعتها الإجمالية 850 ميغا وات.

جنوب أفريقيا

في جنوب أفريقيا أنيل طاقة خضراء تمتلك محطة للطاقة الضوئية بسعة إجمالية 10 ميغا وات. خطة أنيل المستقبلية هو بناء عدد من مزارع الرياح ومحطات الطاقة الضوئية بسعة إجمالية 513 ميغا وات.

الشركات الفرعية

إيطاليا

في إيطاليا أنيل تمتلك الشركات الأتية والتي تنتج، توزع وتعيد بيع الكهرباء:

شركة أنيل بروديزون كاملة، ومن خلال أنيل بروديزون التالي:

49% من دولميتي أنيل المائية.

51% من انرجي بيباف المائية.

شركة أنيل سيرفيزيو اليكترىكو كاملة- والمختصة بمبيعات الكهرباء في سوق منظم.

شركة أنيل أنيرجيا كاملة- والمختصة ببيع الكهرباء والغاز الطبيعي في سوق حرة ونهاية العملاء. أنيل أنرجيا أيضاً تمتلك 100% من أنيل سي، شركة تعرض حلول للطاقة القابلة للتجدد إلى نهاية العملاء وفرعها «بونتو أنيل طاقة خضراء.»

في مجال إنتاج الطاقة من مصادر قابلة للتجدد أنيل تملك 69.171% من أنيل طاقة خضراء - والتي تملك العديد من الشركات الفرعية عالمياً، في أوروبا، أمريكا الشمالية، وأمريكا الجنوبية.

وفيما يتعلق بالبنية التحتية والشبكات تمتلك أنيل:

100% من أنيل ديستريبيزون- والتي تقوم بتوزيع الكهرباء.

100% من أيل سول- والتي تتعامل في صفقات الإنارة العامة والفنية.

بالنسبة للتجارة في الأسواق العالمية وفي إيطاليا، وكذلك بالنسبة شراء وبيع منتجات الطاقة بما في ذلك الغاز، أنيل تمتلك 100% من أنيل تريدي، والتي بدورها تمتلك 100% من أنيل تريدي رومانيا، أنيل تريدي كرواتيا وأنيل تريدي سربيا.

عبر أنيل تريدي، أنيل أيضاً تمتلك نوفو انرجيا، شركة متخصصة في بناء محطات إعادة تحويل الغاز.

أوروبا

في بلجيكا، عبر أنيل القابضة للاستثمار، أنيل تمتلك 100% من مارسينيل انرجيا- المالكة محطة توليد الكهرباء المتجانسة والتي تم الحصول عليها في عام 2008 من قبل ديفركو للتنويع. كان من المقرر ان تباع لجازبروم مع خطاب نوايا في عام 2013, في بداية عام 2014 تم بيع التغييرات التنظيمية المعلقة والتي لم تكتمل بعد.

في فرنسا أنيل تملك 5% من تبادل الطاقة الفرنسي باورنكست.

في أسبانيا - من خلال شركتها الفرعية أنيل ايبيروامريكا (والمعروفة سابقا بأنيل انرجى أوروبا) - أنيل تمتلك 70.1% انديسا، حصلت في عام 2009 مع حصة تبلغ 92.06%. حصلت أنيل على ربح جائزة بلاتس العالمية للطاقة عام 2009 للصفحة السنة. في عام 2016 أنديسا حصلت على أنيل طاقة خضراء اسبانيا من أنيل مقابل 1.207 بليون يورو.

تعمل أنيل في روسيا منذ عام 2004:

تمتلك 56.43% من أنيل روسيا (المعروفة سابقا أو جى كى-5) من خلال أنيل الاستثمارية القابضة. BV

منذ عام 2008, عبر أنيل الاستثمارية القابضة, BV, هي أيضا تمتلك 49.5% من مورد الكهرباء راس انرجو سيببت.

في عام 2013 روسفت، عبر اتران ان جى كى، قامت بشراء 40% من أسهم انيل في ارتيك روسيا, BV, شركة تملك 19.6% من سيفيرانرجيا.

أمريكا اللاتينية

في الأرجنتين أنيل تتحكم في ادسير عبر انرسييس وديستريليك انفرسورا, S.A., والتي تمتلك 51.5% من انرسييس.

في تشيلي، عبر أنيل ايبيروامريكا (المعروفة سابقا بأنيل انرجى أوروبا), وكان ذلك نتيجة شراء انديسا وانديسا لاتينامريكا, S.A., أنيل تمتلك 60.62% من انرسييس تشيلي.

في بيرو، عبر انرسيس تشيلي، وبعد ان وقعت المنظمة مع انكيا أمريكا القابضة في عام 2014، أنيل تملك %58.6 من أسهم اديجل بيرو.

بيانات الشركة

كبار المساهمين

وزارة الاقتصاد والمالية - %25.5 (حسب المعلومات المتوفرة من اللجنة الوطنية للشركات وللاوراق المالية - حدثت في 27 مايو 2015).

بنك الشعب الصيني- %2.004

التسويق

لوجو

في عام 1982 أبتكر لوجو الشركة الشهير، صممه بوب نوردا وموريزو مينوجا، وهو عبارة عن شمس وشجرة 9 والتي

فروعها التسعة تمثل تنوع الخدمات التي تقدمها الشركة.

في قلب التعبير الجديد يقع الشعار، رمز بصرى مبدع يمثل الطاقة المفتوحة. قدم في 26 يناير من عام 2016. التعبير الجديد منفتح ومتنوع مثل الشركة. هو عبارة عن عدد من ثمانى الوان، وكلهم يستخدموا في اللوجو. كل حرف يتكون من مؤشر، ويليه درب ملون من الطاقة. الطباعة الفريدة من نوعها استخدمت في كل العلامات التجارية للشركة: في أنيل، أنيل طاقة خضراء وكذلك في انديسا. هذا يساعد على خلق، أسرة قوية متناسقة من العلامات التجارية.

اكسبو 2015

في عام 2015، شاركت أنيل في اكسبو 2015، الذي أقيم في ميلان كشريك عالمي رسمي. شاركت أنيل بـ 29 مليون يورو استثمارات وكذلك بنت جناح خاص بها. بنت أنيل قرية ذكية على كل منطقة الاكسبو، مجسم لمدينة يقطن بها 100,000 ساكن بإجمالى استهلاك للطاقة مساوى إلى 1,000,000 كيلو وات ساعة في اليوم.

القرية الذكية تتألف من:

شبكة ذكية لتوزيع الكهرباء.

مركز عمليات لمراقبة وإدارة الشبكة الذكية.

مركز معلومات يتيح للزوار في وقت حقيقي استهلاك الكهرباء، في كل جناح.

محطات شحن للمركبات الكهربائية.

إضاءة ال اي دي لموقع المعرض بالكامل.

أنيل كيور

أنشأت أنيل كيور في أكتوبر من عام 2003، من المشروع، ودعمت من أنيل وشركاتها الفرعية، من أجل خلق مؤسسة غير هادفة للربح من الشركة نفسها وتستطيع ان تقوم بأعمال مساندة المجتمعات والأسر والأفراد مع الحفاظ على المثل العليا للتعاون.

الخلافات

اوساج ويند ال ال سي

في 11 نوفمبر من عام 2014، قام نائب الولايات المتحدة للمنطقة الشمالية من ولاية أوكلاهوما برفع دعوى ضد الشركات الفرعية لأنيل. اوساج وند ال ال سي، مشروع طاقة الرياح الصناعي 84-توربينات في مقاطعة الأوساج، أوكل. في هذه الدعوى، تزعم الولايات المتحدة ان أنيل و اوساج ويند يحولون المعادن الطبيعية بطريقة غير شرعية والمملوكة لأمة أوساج، وكمانت القبيلة الأمريكية الأصلية تمتلك كل حقوق المعادن في المدينة منذ 1871. تقول الدعوة ان اوساج ويند كان يتحتم عليها أخذ تصريح من مكتب الشؤون الهندية قبل تعدين الصخور ومواد أخرى للحفر التي تم بناء قواعد التوربينات بها. طالبت الولايات المتحدة وقف حفر على 8500 فدان الموقع وأن العشرات من التوربينات التي هي بالفعل يقام إزالتها. أصرت أوساج ويند ان هذا لا يعد تنقيب عن معادن ولا يحتاج لتصريح. قالت الشركة انها بالفعل قامت بصرف ما يقرب من 300 مليون دولار على المشروع، والذي بنى على ارض فضاء ذات ملكية خاصة، وليست في الأرض التي تحت ولاية الهنود الأميركيين.

اوساج ويند ال ال سي واخر مجاور مشروع طاقة الرياح اينل، موستنج رن، يخوضا أيضا في التحديات في انتظار المحكمة العليا أوكلاهوما حيث اوساج الأمة ومقاطعة الأوساج، يتحدون الشرعية الدستورية للتصاريح لكلا المشروعين.

تحتّم على الشركة أن تخرج من سوق الكهرباء السلفادور [1] بعد خلاف مع حكومة السلفادور. نصت مؤسسة السلفادور (ارت 109) ان المصادر الطبيعية (تحت الأرض) ملك للدولة وان الحكومة لن تسمح لشركات اجنبية ان تصبح المالك الوحيد للجبل طاقة باطن الأرض. قاما الطرفان بعقد اتفاقية في عام 2014, ولم تعلن التفاصيل.

و كان تراجع آخر لأنيل خسارتها الأخيرة امام حكومة سلوفاكيا والتي طلبت ما يفوق 94 مليون يورو من وزارة الاقتصاد تعويض تزعم أنها تكبدتها حيث تم رفض مقترحات الأسعار من قبل المرافق منظم ارسو.

وأيضاً طبقاً لمقالة في ديسمبر 2014, في بي ان اي انتيلي نيوز, www.bne.eu/ «وضعت سلوفاكيا المزيد من العوائق في طريق بيع سلوفنسكى الكتران», (رئيس الوزراء روبرت) «فيكو يدعى ان قد منعت الخدمات الإيطالية الوصول إلى المعلومات التي من شأنها أن تسمح براتيسلافا لتقييم إذا ما تم توزيع أرباح المصنع إلى حد ما بين اينل والدولة السلوفاكية», كما تقول وكالة الأنباء تاسر.

الميزانيات العمومية

تحليل للقوائم المالية أنيل لعام 2006

بلغت العائدات 38,513 مليون يورو (33,787 مليون في 2005, +14%). ابتداء كانت 8,019 مليون يورو (7,745 مليون في 2005, + 3.5%); صافي مخصصات ما يقرب من 400 مليون يورو من أجل خطة تشغيل ممتازة، ابتداء 2006 زادت 8.7% عن 2005. ابيت كانت 5,819 مليون يورو (5,538 مليون في 2005, + 5.1%). اجمالي ارباح المجموعة كانت 3,036 مليون يورو (3,895 مليون في 2005, -22.1%); صافي المساهمة من الرياح وتيرنا، اجمالي ارباح المجموعة في 2006, زاد عن 1.4% عن 2005. اجمالي صافي الاقتراض المالي 11,690 مليون يورو (12,312 مليون في 31 ديسمبر 2005, -5.1%). وكان مجموع أرباح عرضت لعام كامل عام 2006 المالي 0,49 يورو للسهم الواحد (منها 0,2 يورو للسهم الواحد ودفعت مقدما في نوفمبر 2006).

تحليل للقوائم المالية أنيل لعام 2007

بلغت العائدات اجمالى 43,673 مليون يورو (+13.4%)، ابتدا كانت 10,023 مليون (+25.0%)، ابيت كانت 6,990 مليون (+20.1%)، اجمالى الأرباح الصافية للمجموعة كانت 3,977 مليون (+31.0%)، صافي الاقتراض المالي زاد إلى 55.791 مليون بعد تولى انديسا، اجمالى صافى الأسهم كان 23,789 مليون، نسبة الدين- الأسهم كانت 2.35. الأرباح المقدمة للعام 2007 كامل للسنة المالية كان 0.49 يورو للسهم (منها 0.2 يورو للسهم دفع مقدما في نوفمبر 2007).

تحليل للقوائم المالية أنيل لعام 2008

زادت العائدات إلى 61,184 مليون يورو (+40.0%)، ابتدا كانت 14,318 مليون يورو (+45.5%)، ابيت كانت 9 ملايين يورو (+40.7%)، اجمالى صافى الأرباح للمجموعة زاد إلى 5,293 مليون يورو (35.2%) صافي الاقتراض المالي انخفض إلى 49,967 مليون يورو (-10.4%). الأرباح المعروضة للكامل السنة المالية 2008 كانت 0.49 يورو للسهم (منها 0.2 يورو للسهم دفع مقدما في نوفمبر 2008)



المدخل الرئيسي لمقر شركة إنيل في روما

معلومات عامة

البلد	إيطاليا 
التأسيس	27 نوفمبر 1962
التنوع	< القائمة...
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	روما
موقع الويب	enel.com (الإنجليزية، الإيطالية، الإسبانية)

المنظومة الاقتصادية

الشركات التابعة	< القائمة...
الصناعة	صناعة الطاقة
المنتجات	طاقة كهربائية — غاز طبيعي

أهم الشخصيات

المالك	وزارة الاقتصاد والمالية (إيطاليا) (23.3585 %)
المؤسس	حكومة إيطاليا
الموظفون	27966 (2021) [3]

الإيرادات والعائدات

البورصة	البورصة الإيطالية (ENEL) [4]
	مجموعة أسواق أوتشي سي (ESOCF)
العائدات	140.517 بليون يورو [5] (2022)

الربح الصافي	1.682 بليون يورو (2022)
الدخل التشغيلي	11.193 بليون يورو (2022)

سيليكس جالييو

سيليكس جالييو) بالإنجليزية (Selex ES : هي شركة بريطانية - إيطالية، لصناعة معدات الأسلحة والصواريخ . تأسست في 2013. يقع مقرها الرئيسي في باسليندون البريطانية المملكة المتحدة، ومدينة روما، الإيطالية. هي تابعة لفينميكانكا.

ولها 9 فروع حول العالم، وهي بريطانيا وإيطاليا (مؤسستا سيليكس)، والهند والولايات المتحدة وتركيا والسعودية وألمانيا والبرازيل ورومانيا.



كانت دور شركة سيليكس جالييلو لتطوير أداة الدفاعية لطائرة يورو فايتر تايفون.

معلومات عامة	
البلد	المملكة المتحدة  إيطاليا 
التأسيس	2013
الاختفاء	31 ديسمبر 2015
النوع	عمل تجاري — مقولة
الشكل القانوني	شركة مساهمة

المقر الرئيسي	المملكة المتحدة، روما، إيطاليا
حلت محل	SELEX Galileo (en)  — SELEX Sistemi Integrati (en)  SELEX Elsaq (en)  
موقع الويب	selex-es.com 

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	فينيكاتيك
الشركات التابعة	Selex ES (Germany) (en)  
الصناعة	عسكرية، إلكترونيات، أمن، أمن المعلومات
المنتجات	مراقبة جوية، قمرية، تصوير، ليزر، أمن، مكشاف، محاكاة

أهم الشخصيات

الموظفون	17.700
----------	--------

الإيرادات والعائدات

العائدات	3,5 مليار يورو
--------------------------	----------------

ليوناردو



LEONARDO

ليوناردو (سابقًا: ليوناردو-فينميكانيكيا) بالإنجليزية-Leonardo :

Finmeccanica شركة إيطالية متعددة الجنسيات ذات تكنولوجيا عالية تعمل في مجال الفضاء والدفاع والأمن. تقوم الشركة بتصميم وتطوير المنتجات والخدمات والحلول المتكاملة لفائدة الحكومات والقوات المسلحة والمؤسسات. كما تقوم أيضا بتغطية سيناريوهات التدخل التالية: الجوي، والأرضي، والبحري، وكذلك النقل البحري، والفضاء والفضاء الإلكتروني.

وابتداء من تاريخ 15 مايو 2014، أصبح ماورو موريتي الرئيس التنفيذي والمدير العام للشركة.

توظف شركة ليوناردو-فينميكانيكيا أكثر من 47000 موظفا، وتتواجد أهم مصانعها في إيطاليا، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية وبولونيا، وتتوفر على مقرات لها موزعة في 15 دولة في القارات الخمس.

ومنذ الأول من يناير 2016، اندمجت ليوناردو-فينميكانيكيا مع الشركتين التابعتين أوتو ميلارا (OTO Melara) وواس (WASS) واستوعبت أنشطة الشركات التابعة أغستاوستلاند، وألبينيا إيرماكي ووسيليكس إي اس، وأصبحت تعمل كشركة موحدة منتظمة في سبعة أقسام تجارية (المروحيات، والطائرات، وهياكل الطائرات، وأنظمة الطيران والفضاء، والأنظمة الإلكترونية للدفاع الأرضي والبحري، وأنظمة الدفاع، وأنظمة السلامة والمعلومات) وأيضا عبر الشركات التابعة وشركات الشراكة مثل دي آر إس تي للتكنولوجيا (DRS Technologies) (منتجات وخدمات ودعم متكامل للدفاع)، وتيليسباتزيو (Telespazio) (خدمات الأقمار الصناعية) وثاليس ألبينيا سبيس (Thales Alenia Space) (أقمار صناعية وهياكل المدارات)، وام بي دي إيه (MBDA)

(أنظمة الصواريخ)، واية تي ار (ATR)(الطائرات الإقليمية). وفي عام 2016، قامت الشركة بتغيير اسمها ليصبح ليوناردو بدلا من فينميكانيكيا.



المقر الرئيسي لشركة فينميكانيكيا في روما، ساحة مونتيغرابا.

معلومات عامة

البلد



التأسيس	1948
النوع	< القائمة...
الشكل القانوني	شركة عامة
المقر الرئيسي	روما إيطاليا
حلت محل	Ansaldo (en) Finmeccanica (en)
موقع الويب	leonardo.com (الطيران، الإيطالية، الإنجليزية)

المنظومة الاقتصادية

الشركات التابعة	< القائمة...
الصناعة	الفضاء ، الدفاع
المنتجات	الفضاء ، الالكترونيات ، انظمة الدفاع ، الطاقة ، النقل ، البناء ، الطيران ، طائرات الهليكوبتر

أهم الشخصيات

المالك	30 بالمائة لحكومة إيطاليا
المدير التنفيذي	Roberto Cingolani (en) (2023 –)
الموظفون	72,000 (2010)

الإيرادات والعائدات

البورصة	<ul style="list-style-type: none"> البورصة الإيطالية (LDO) البورصة الإيطالية (FNC)
---------	---

العائدات

14.713 بليون يورو (2022)

الربح الصافي

932 بليون يورو (2022)

بيريتا



مصنع السلاح بييترو بيريتا (بالإيطالية Fabbrica d'Armi Pietro :

Beretta) هو صانع أسلحة نارية إيطالي. تستخدم أسلحة بيريتا في جميع أنحاء العالم من قبل المدنيين والشرطة والجيش، كما تصنع أيضاً ملابس واكسسوارات إطلاق النار. شركة بيريتا هي واحدة من أقدم شركات صناعة الأسلحة النارية نشاطاً في العالم. وتنتج بيريتا الكثير من أنواع الأسلحة كالمسدسات والبنادق المختلفة. بيريتا سلمت أكثر من 600.000 مسدس

«بيريتا أم9» إلى القوات المسلحة الأمريكية منذ عام 1985، وتابعت إمداد مسدسات «أم9» وغيرها إلى الجيش الأمريكي

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا
التأسيس	1526
النوع	شركة خاصة
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	بريشا
موقع الويب	beretta.com <small>الإنجليزية</small>

المنظومة الاقتصادية	
الشركة الأم	بيريتا القابضة
الصناعة	صناعة الأسلحة
المنتجات	سلاح ناري، أسلحة

أهم الشخصيات	
المؤسس	Beretta (en) <small>en</small>
المدير	Franco Gussalli Beretta (en) <small>en</small>

بيريتا 92

بيريتا 92 (بيريتا 96 ، بيريتا 98) هو من ضمن سلسلة مسدسات نصف آلي من صنع شركة بيريتا الإيطالية.

تم تصميم النموذج 92 سنة 1972 واستمر إنتاجه وفق نسخ عديدة مختلفة الأعيرة حتي الآن. وقامت القوات المسلحة الأمريكية بإستبدال نسخته من طراز A1 1911 بأخري من طراز 92 F أو ما يطلق عليه M9 وذلك عام 1985. ويعتبر من أجمل المسدسات وأفضلها حيث يزيد طول سبطانته عن طول الجسم بمقدار ضئيل ليسهل تركيب كاتم الصوت عليه.

وبالرغم من أن 5000 نسخة من التصميم الأساسي للمسدس تمت صنعها بين سنتي 1975 و 1976 ؛ إلا أن التصميم الأصلي ينتج حاليا وفق 4 نسخ (FS, G, D , DS) و 4 أعيرة.

عيار 9*19 مللي، سلسلة 92

عيار 40 سميث و ويسون، سلسلة 96

عيار 9*21 مللي، سلسلة 98

عيار 7.65*21 مللي، سلسلة 98

تاريخ السلاح

مسدس بيريتا 92 هو تطوير للاصدارات السابقة لشركة بيريتا مثل إم 1922 و إم 1951 ، فمن ال إم 1922 جاء تصميم زلاقة المسدس العلوية المفتوحة، في حين ان معظم باقي الاجزاء من ال إم 1951.

قام كلا من كارل بيريتا وجوزيبي ماتزيتي وفيتوريو فاليه وكل المصممين الخبراء في الاسلحة النارية في شركة بيريتا بعمل أول تصميم للبيريتا 92 عام 1975.

92

بدأ الإنتاج في هذه السلسلة من السلاح عام 1975 وانتهى عام 1983، تقريبا تم إنتاج 7000 وحدة في المرحلة الأولى، والباقي كان في المرحلة الثانية بحس ماورد في موقع

berettacollection.com.

يستخدم هذا الإصدار من السلاح عيار 9*19 مللي.

92اس

جاء هذا الإصدار لتلبية رغبات بعض المنظمات المسلحة الشرعية، لتقوم شركة بيريتا على اثره بتطوير الإصدار السابق (92) باضافة صمام أمان زلاق، واستبدال بعض الاجزاء الأخرى. مما ترتب عليه ان حل هذا الإصدار محل الإصدار السابق في المؤسسات العسكرية الرسمية والشرعية أيضا في إيطاليا.

92اس بي

هو الإصدار الأكثر ندرة بين جميع الاصدارات، تمت تسميته في البداية ب 92 اس-1 تم تصميمه خصيصاً لسلاح الجو الأمريكي، وتضمن هذا الإصدار تعديلات ال 92 اس وإضافة كتلة القادح وتعديلات أخرى في اماكن بعض الاجزاء.

92اف

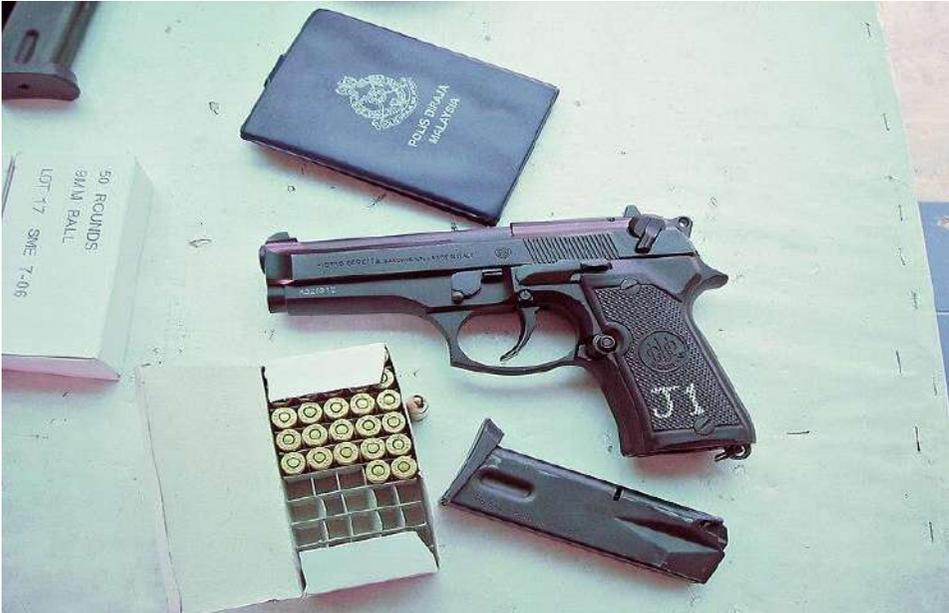
92اف اس



الاصدار بيريتا 92 اف اس بعد سحب الزالق

92إيه-1 و 96 إيه-1





بيريتا 92 المدمجة تابعة للشرطة الملكية الماليزية



بيريتا 92 اف اس

النوع	مسدس نصف آلي
بلد الأصل	إيطاليا
فترة الاستخدام	1975 - الآن
تاريخ الصنع	
المصنع	مصنع السلاح بييترو بيريتا
المواصفات	
الوزن	950 (92) جرام

	970 جرام (92 (اس/اس بي/اف/جي 920 جرام (92 (دي 900 المدمج/فيرتيك) جرام)
الطول	217 ملليمتر 211 (فيرتيك) ملليمتر 197 (ملليمتر (المدمج/المئوي
العرض	 <u>38 ملليمتر</u>
الارتفاع	 <u>137 ملليمتر</u>
العيار	، <u>مللي 9*19</u> عيار 92 سلسلة <u>سميث و 40</u> عيار 96 ، سلسلة <u>ويسون</u> ، <u>مللي 9*21</u> عيار 98 سلسلة <u>7.65*21</u> عيار 98 ، سلسلة <u>مللي</u>
<u>سرعة</u> <u>الفوهة</u>	381 م/ث

المدى	50م
الفعال	

فالكو إكسبلورر

منظومة الطائرات فالكو إكسبلورر) بالإنجليزية (Falco Xplorer : هي فئة من الطائرات غير المأهولة الموجهة عن بعد (درونات). قامت شركة ليوناردو الإيطالية بتطويرها، ودعمها بأجهزة استشعار متعددة، وذلك كحل لأعمال المراقبة الإستراتيجية المستمرة. كما تسوقها الشركة باعتبارها درونات تمثل نظاماً جديداً متطوراً قادراً على تزويد العملاء بقدرات استخبارات ومراقبة واستطلاع قابلة للتنفيذ. يتضمن تكوين النظام النموذجي لفالكو إكسبلورر، من طائرتين (درونين)، ومحطة تحكم أرضية متصلة بمحطة بيانات أرضية، علاوة على معدات دعم أرضي.

التصميم والتطوير

تم الكشف عن فالكو إكسبلورر لأول مرة في معرض باريس الجوي للعام 2019. وقد تم تصميم الدرون -متعدد أجهزة الاستشعار- لتقديم مراقبة إستراتيجية مستمرة، لكلاً من العملاء العسكريين والمدنيين. يمكن الاستحواذ عليها كنظام متكامل أو كخدمة تفوق معلوماتي مدارة بالكامل بواسطة ليوناردو.

ويهدف النظام إلى تلبية متطلبات الاستخدام المزدوج، حيث يوفر المراقبة المحلية المستمرة على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع، والتي تغطي مجموعة واسعة من المهام وتكمل الأدوار العسكرية النموذجية بالمهام الحكومية.

وقد كان لاختيار الأمم المتحدة ووكالة الحدود وخفر السواحل الأوروبية للنسخ السابقة من فالكو، أثر كبير على تصميم فالكو إكسبلورر، وذلك بالبناء على التعليقات الواردة من هؤلاء وغيرهم من عملاء فالكو. حيث تمتاز المنصة بمجموعة مستشعرات قوية، تشمل رادار المراقبة متعدد الأوضاع جابيانو Gabbiano T-80 الخاص بشركة ليوناردو، ومنظومة

الاستخبارات الإلكترونية **SAGE** ، ونظام تحديد تلقائي للمهام البحرية، و برج استشعار كهرو/بصري (EO) وسيسمح مستشعر فائق الطيف الاختياري لفالكو إكسبلورر بمراقبة التلوث والتنمية الزراعية. كما تسمح إمكانية الربط بالقمر الصناعي بعمليات تتجاوز خط البصر، بينما تعني بنية النظام المفتوحة أنه يمكن دمج مستشعرات من قبل طرف ثالث بسهولة. ويتميز هيكل درون فالكو إكسبلورر بقسم أنف أكبر قليلاً مع رادوم متسع فوق هوائي الأقمار الصناعية (قبة الرادار) لعمليات خلف خط البصر. BLOS كما يمتاز أيضاً بجناح مرتفع، ومجموعة الذيل على شكل حرف (V) ، مع محرك روتاكس للوقود الثقيل. ويعتبر الهيكل السفلي مرتفعاً بدرجة كافية للسماح بتركيب مستشعرات متعددة الأطياف مثبتة على الأنف، و رادار للمراقبة أسفل البطن.

المواصفات الفنية

بأقصى وزن للإقلاع يبلغ 1.3 طن، وسقف تشغيلي يزيد عن 30000 قدم، تعد فالكو إكسبلورر خياراً ميسور التكلفة وفعالاً لقدرات الاستخبارات والمراقبة والاستطلاع. ISR ومن بعض المواصفات الفنية لدرونات الفئة فالكو إكسبلورر، التالي:

الأبعاد ^[1]	الأداء ^[1]	أجهزة الاستشعار ^[4]
<ul style="list-style-type: none"> الطول: 9 متر باع الجناحين: 18.5 متر الارتفاع: 3.8 متر أقصى وزن للإقلاع: 1300 كجم 	<ul style="list-style-type: none"> التحمل: يفوق 24 ساعة أقصى حمولة: تزيد عن 350 كجم سقف التشغيل: 30000 قدم 	<ul style="list-style-type: none"> رادار الفتحة التركيبية SAR متعدد الوظائف برج مستشعرات كهرو/بصرية E/O مجموعة استخبارات الإشارات SIGINT

الرادار

تم اختيار الرادار جايبانو تي-80 ليتم دمج على منصة فالكو إكسبلورر لما تمتاز به عائلة الرادارات جايبانو من خصائص النمطية العالية، والمرونة، إلى جانب انخفاض الوزن واستهلاك الطاقة. وهذه الخصائص تجعلها مثالية للمنصات ذات الأجنحة الثابتة والدوارة، المأهولة منها وغير المأهولة.

منظومة الدعم الإلكتروني SAGE

منظومة SAGE للدعم والاستخبارات الإلكترونية، هي منظومة رقمية مخصصة لمهام الاستخبارات والمراقبة والاستطلاع، وتقوم منظومة SAGE بتحليل الطيف الكهرومغناطيسي عبر النطاقات البرية والبحرية والجوية من أجل تحديد مصدر الانبعاثات النشطة. وباستخدام هوائيات تحديد الاتجاه عالية الدقة، تبني المنظومة المواقع المستهدفة وتوفر وعياً ظرفياً، وتحذيراً مسبقاً من التهديدات، والقدرة على التلميح لأجهزة الاستشعار الأخرى. وتلغي المنظومة الحاجة إلى منصات تدبير الدعم الإلكتروني المتخصصة، مما يعمل على تقليل التكلفة.

التصدير

صناعة فالكو إكسبلورر لاتخضع لقبود لوائح التجارة الدولية في الأسلحة (ITAR) ، وتفي بمعايير نظام التحكم في تكنولوجيا الصواريخ (MTCR) من الفئة الثانية، وعليه فإن درونات الفئة قابلة للتصدير بسهولة لجميع أنحاء العالم. وقد صرح رئيس مجلس إدارة ليوناردو في وقت سابق بالعام 2019- أنه يعتقد أن فالكو إكسبلورر سيتداخل مع درون بريدا تور من الفئة A ، وسيكون بمثابة منتجاً جديداً لعملاء بريدا تور.

تأخير في البرنامج

عانى القائمون على برنامج فالكو إكسبلورر من عدم حصول الدرون على شهادة عسكرية، والتي يُعتقد أنه لن يتم التحصل عليه قبل العام 2022، أي بعد أكثر من عامين كاملين مما كان مخططاً له في الأصل، وذلك بسبب تعقيدات اختبارات الطيران الناجمة عن جائحة كوفيد-19.



طائرة ليوناردو فالكو إكسبلورر في معرض باريس الجوي 2019

معلومات عامة	
النوع	طائرة غير مأهولة (درون) للاستخبارات والمراقبة والاستطلاع ISR
بلد الأصل	إيطاليا 
التطوير والتصنيع	
الصانع	ليوناردو [1]
المصمم	ليوناردو
طورت من	ليوناردو فالكو
سيرة الطائرة	
أول طيران	15 يناير 2020 [2]

Selex ES Falco سيليكس جاليليو فالكو

سيليكس جاليليو فالكو هي طائرة تكتيكية بدون طيار أنتجت في إيطاليا. المصممة والمنتجة من قبل سيليكس جاليليو. كان أول طيران لها في 2003. دخلت الخدمة في 2009، صنع منها 50 طائرة.



نظام الطائرات بدون طيار Galileo Falco من SELEX - معرض باريس الجوي
2009

معلومات عامة

النوع

[طائرة بدون طيار](#)

بلد الأصل	إيطاليا
التطوير والتصنيع	
الصانع	ميليكنس جاليليو
الكمية المصنوعة	50
سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	2009
أول طيران	2003
الخدمة	
المستخدم الأساسي	القوات الجوية الباكستانية

ألفا روميو ماتا

ألفا روميو ماتا هي سيارة تم إنتاجها من قبل شركة ألفا روميو للسيارات الإيطالية



ألفا روميو 1900 موديل 1952



ألفا روميو 1900



سيارة ألفا روميو للطرق الوعرة



ألفا روميو 1900 ام

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	مركبة طرق وعرة
العلامة التجارية	Alfa Romeo (en)
المصنع	ألفا روميو
الإنتاج	1952–1954
التجميع	إيطاليا

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين
--------	----------------------------

الوزن والأداء

الوزن	1,250 كغ (2,756 رطل)
السرعة القصوى	105 كيلومتر في الساعة

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,002 ميليمتر
الطول	3,520 مم (139 بوصة)
العرض	1,575 مم (62.0 بوصة)
الارتفاع	8201 ميليمتر

إيفيكو إل إم في

إيفيكو إل إم في هي عربة مشاة مدرعة خفيفة من تطوير شركة إيفيكو الإيطالية، دخلت الخدمة في عام 2001



ألبيني في دورية في أفغانستان

النوع	مركبة تنقل مشاة
بلد الأصل	إيطاليا 
المصنع	فيات

الطول	5504 مليمترا
العرض	2050 مليمترا
الارتفاع	1950 مليمترا

بي 1 سينتاورو

سينتاورو : هي مدمرة دبابات ذات عجلات مصممة للدفاع الخفيف والمتوسط عن الأرض والاستطلاع التكتيكي. [هل المصدر موثوق به؟] طورتها مجموعة من المصنعين، مجموعة فيات إيفيكو - أوتو ميلارا. كلفت شركة فيات إيفيكو بتطوير الهيكل ونظم الدفع في حين قامت أوتو ميلارا بتطوير الأبراج ومنظومات الأسلحة.



بي 1 سينتاورو

النوع	Wheeled قناصة دبابات
بلد الأصل	إيطاليا
تاريخ الاستخدام	
فترة الاستخدام	1991–present
المستخدمون	See Operators below
الحروب	حرب العراق قوة الأمم المتحدة المؤقتة في لبنان (United Nations لبنان Interim Force in Lebanon)
تاريخ الصنع	
المصنع	(hull, إيفيكو propulsion) (weapons, أوتو ميلارا turrets)
الكمية المصنوعة	490+ (plus 249 Freccia) ^١
المواصفات	
الوزن	24,000 kg
الطول	7.85 م (25 قدم 9 بوصة)
العرض	2.94 م (9 قدم 8 بوصة)

الارتفاع

2.73م (8 قدم 11 بوصة)



الجيش الإيطالي - فوج "نيزا كافاليريا" (الأول) مدمرة دبابات سنتورو أثناء تدريب في فالوار، فرنسا

داردو

داردو : هي مركبة مشاة قتالية مصممة للجيش الإيطالي كبديل لـ إم113 أي.بي.سي. صممتها وبننتها شركة إيفيكو فيات أوتو ميلارا المرخصة ومقرها في روما. إيفيكو مسؤولة عن الهيكل ونظم الدفع في حين أوتو ميلارا مسؤولة عن نظام الأسلحة ونظام مراقبة إطلاق النار.



داردو 2

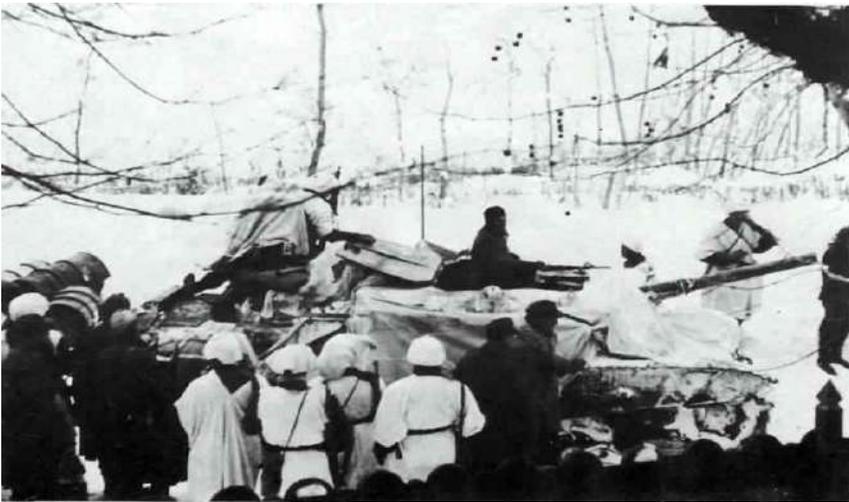
النوع	ديابة
بلد	
الأصل	إيطاليا
المصنع	إيفيكو



داردو 1

سيموفنت 105/25

سيموفنت 105/25 هي مدمرة دبابات إيطالية خدمت في الحرب العالمية الثانية. وهي من أفضل المركبات العسكرية الإيطالية طيلة أيام الحرب.





ذاتية الدفع 25 105

النوع	مدفعية ذاتية الحركة
بلد الأصل	إيطاليا

تاريخ الاستخدام	
فترة الاستخدام	1943-1945
الحروب	الحرب العالمية الثانية
تاريخ الصنع	
المصنع	فيات- أنسالدو
صنع	1943-1945
الكمية المصنوعة	90
المواصفات	
الوزن	15.8 طن
الطول	5.1 م
العرض	2.4 م
الارتفاع	1.75 م
الطاقم	3 (قائد/مدفعي ، سائق ، ملقم/مشغل

	الراديو)
الدرع	الأمامي 75 ملم
السلاح الأساسي	105مم
السلاح الثانوي	8مم (بريدا 38)
المحرك	بترول198 حصان
المدى	180كم
السرعة	35كم/س

سيموفنت 46/75

سيموفنت 46/75 كانت مدفعية ذاتية الحركة إيطالية استخدمت خلال الحرب العالمية الثانية . تم تجهيزها عن طريق تركيب مدفع عيار 75 مم إل 46 على هيكل الدبابة . M15/42 بعد المعاهدة الإيطالية مع الحلفاء تمت السيطرة على مصانع أنسالدو من قبل الألمان . فأمر الألمان ببدء صناعة النسخة المحدثة من إم 42 إل و46/75 . النتيجة مركبة سميت إم 42تي دا 46/75 . حصر استخدامها على الألمان ولم يتجاوز ما صنع منها 15 فقط.



ذاتية الدفع 46 75

النوع	مدفع ذاتي الحركة
بلد الأصل	مملكة إيطاليا إيطاليا
فترة الاستخدام	بداية 1944 :
الحروب	الحرب العالمية الثانية
المصنع	فيات
الكمية	15 ✎

المصنوعة	
الوزن	15.8 طن
الطول	5.10 متر
العرض	2.40 متر
الارتفاع	1.45 متر
المدى الفعال	180 كيلومتر

سيموفنت 47/32

سيموفنت 47/32 كانت مدفعية ذاتية الحركة بنيت في الحرب العالمية الثانية. تم صنعها بتركيب المدفع النمساوي الأصل الذي هو (مدفع 47/32 إم 35) على بنية فوقية تشبه الصندوق المكشوف. تم استخدام بعضها كدبابات قيادة حيث تم تركيب راديو بدلا من المدفع الرئيسي الذي كان هو مدفع رشاش عيار 8 مم المتكرر على شكل مدفع عيار 47 مم لإبعاد الأنظار عنها. حوالي 300 من هذه المدرعة تم بناؤها من سنة 1941 فصاعدا. كانت سيموفنت 47/32 أكثر مدرعة إيطالية قوة على طول الجبهة الشرقية في الوحدات الإيطالية المقاتلة بجانب الوحدات الألمانية.

بعد الهدنة الإيطالية مع الحلفاء سبتمبر 1943، استولى الألمان على كل هذه المدرعات واستخدموها لصالحهم الخاص، كما صدر بعضها إلى تابعتهم كرواتيا. استخدمت أول مرة سنة 1942.

التصميم

وجد في معارك شمال إفريقيا أن دبابات الجيش الإيطالي غير كافية. فمثلا كان عيار مدفع دبابة L6 40/ هو 37 مم فقط. لذلك تم تركيب المدفع النمساوي على هيكل الدبابة فيات L6 40/ لتصبح ذات تأثير أقوى وأكبر في جو الحرب السائدة آنذاك.

الأنواع

سيموفنت إل.3 دا 47/32، مدفع مضاد للدبابات عيار 47 مم على دبابة كارو فيلوتشي 33 (درع المدفع هو الوحيد الذي يوفر حماية).

سيموفنت إل.40 دا 47/32، مدفع مضاد للدبابات عيار 47 مم على هيكل دبابة فيات إل 40/6.

مركبة قيادة.



ذاتية الدفع 47-32 في أبردين

النوع	مدفعية ذاتية الحركة
-------	---------------------

بلد الأصل	مملكة إيطاليا
تاريخ الاستخدام	
فترة الاستخدام	1942 – 1945
الحروب	الحرب العالمية الثانية
تاريخ الصنع	
المصنع	Ansaldo, Fiat-SPA, Fiat-Ansaldo
الكمية المصنوعة	300
المواصفات	
الوزن	6.4طن
الطول	3.78م
العرض	1.92م
الارتفاع	1.63م
الطاقم	(3قائد، ملقم، سائق)

الدرع	الأمامي 30 مم
السلاح الأساسي	47مم Cannone da 47/32 M35
السلاح الثانوي	رشاش واحد
المحرك	بقوة 70 حصان
المدى	200كم
السرعة	42كم / س

سيموفنت 90/53

سيموفنت 90/53 كانت مدفعية ثقيلة إيطالية ذاتية الحركة خدمت بالجيشين الإيطالي والألماني في الحرب العالمية الثانية واستخدمت كقناصة دبابات بجانب عملها كمدفعية ذاتية الحركة.

تم تصنيع وتطوير المركبة عن طريق تركيب مدفع مضاد للطائرات ذو عيار 90 مم على أعلى هيكل موسع للدبابة فيات إم 14/41. فقط 48 من هذه المركبات تم تصنيعها، كلها سنة 1941. هذه القلة التصنيعية لهذه المركبة كان بسبب تقلص القدرة الإيطالية الصناعية ذلك

الوقت، وأيضاً للطلب الكبير للمدفع عيار 90 مم المضاد للطائرات لاستخدامه في وظائفه العادية التي هي الدفاع الجوي ضد الطائرات المعادية.

و كان سبب تصميم سيموفنت 90/53 الرئيسي هو استخدامها كسلاح متنقل مضاد للدبابات على الجبهة الشرقية لمواجهة الأعداد المتزايدة من الدبابة السوفيتية تي-34، وأيضاً لمواجهة الدبابة السوفيتية الثقيلة كليننت فوروشيلوف. حيث كانت القوات الإيطالية المدرعة على طول الجبهة الشرقية تملك دبابات فيات L6/40 والمدفعية ذاتية الحركة سيموفنت 47/32 التي لم تقدر على مواجهة الدبابات السوفيتية المتوسطة والثقيلة. لم يتم إرسال أي من هذه المركبات إلى الجبهة الشرقية.

و من العيوب في سيموفنت 90/53 ما يلي:

البنية الفوقية لها كانت مكشوفة من الجهة العلوية والخلفية مما جعل طاقمها معرض للشظايا والأسلحة النارية الخفيفة الأخرى.

التدريب الضعيف، بسبب أنها مصممة للاستخدام البعيد نسبياً الذي يضمن عدم تعرضها لنيران العدو.

أن حمولتها من الذخيرة قليلة جداً (6 قطع)، فاقترضى هذا النقص تخصيص بعض دبابات فيات L6/40 لنقل الذخيرة. بحيث يرافق كل 90/53 دبابة واحدة لنقل الذخيرة.



ذاتية الدفع 90 53.أبردين

التاريخ القتالي

لم يتم إرسال أي منها إلى الجبهة الروسية. أما في حملة شمال إفريقيا فقد كانت سلاحا فعالا بسبب مداها الطويل والبيئة الصحراوية المنبسطة التي ساعدتها في مواجهة الحلفاء. حوالي 24 منها شاركت في الدفاع عن صقلية . وبعد استسلام إيطاليا سنة 1943، خدمت في الجيش الألماني كمدفعية طويلة المدى بسبب البيئة الجبلية.

النوع	مدفعية ذاتية الحركة
بلد الأصل	إيطاليا
تاريخ الاستخدام	
فترة الاستخدام	1941
الحروب	الحرب العالمية الثانية
تاريخ الصنع	
الكمية المصنوعة	48
المواصفات	
الوزن	17طن
الطول	5.205م
العرض	2.20م

الارتفاع	2.15م
الطاقم	(5قائد, سائق، ثلاث مدفعيين)
الدرع	40ملم
السلح الأساسي	90ملم
المحرك	SPA 15- TM-41 ذو ستة إسطوانات
المدى	200كم
السرعة	35.5 كم/س

أو أف 40

أو أف 40 هي دبابة قتال رئيسية إيطالية موجهة نحو الاسواق الخارجية، كانت كمشروع مشترك بين أوتو ميلارا وفيات. مدفع الدبابة من عيار 105 ملم قادر على إطلاق كل القذائف

الأوروبية من نفس العيار وهو من إنتاج شركة اتوميلارا. يمكن للمدفع الانخفاض إلى 9- درجات والارتفاع إلى 20 درجة. والسلاح الثانوي رشاش متحد المحور عيار 7.62 ملم إضافة إلى إمكانية تزويدها برشاش 12.7 ملم فوق البرج. كانت تحمل الدبابة 57 قذيفة عيار 105 ملم، كما جهزت بنظام لتكييف الهواء داخلها ونظام لإدارة النيران من شركة جالييليو يشمل محدد مدى ليزري وحاسوب باليستي.



نظام المدفعية فائق السرعة على هيكل دبابة OF-40

النوع	دبابة قتالية
بلد الأصل	إيطاليا 
فترة الاستخدام	من 1977 - الآن

المصمم	أوتو ميلارا
المصنع	أوتو ميلارا
المواصفات	
الوزن	45.5طن
الارتفاع	2.4متر
الطاقم	4
الاسلح الأساسي	مدفع 105 ملم من انتاج شركة اتوميلارا الايطالية
الاسلح الثانوي	بعض النسخ مزودة بنظام مدفعية مضادة للطائرات عيار 25 ملم
المحرك	أم تي يو أم بي 838 سي إيه أم 500 بعشرة إسطوانات 830 حصان
كمية الوقود	1,000ل (260 غال-

	أمريكي
المدى	600كم (370 ميل)
السرعة	60كم/س (37 ميل/س)

كارو فيلوتشي 35

كارو فيلوتشي 35 أو سي في-35 هي دبابة تانك إيطالية. بدأ إنتاجها عام 1935 حتى عام 1935. واستخدمها الجيش الإيطالي خلال الحرب العالمية الثانية. لم يتجاوز وزن السي في-35 عن 3.2 طن فيما يبلغ طول بدنها نحو 3.17م وعرضها 1.4م بارتفاع لا يتجاوز 1.3م.

الاسم

أطلق اسم كارو فيلوتشي 35 على المركبة ويختصر الاسم إلى سي في-35) بالإيطالية-CV : (35) ويعني ذلك باللغة الإيطالية «العربة السريعة» فيما يرمز الرقم 35 إلى سنة التصنيع وهو عام 1935. وفي عام 1938 غير الاسم ليصبح L3/35

الإنتاج والتطوير

صنعت السي في-35 من قبل شركة فيات الإيطالية وبدأ إنتاجها عام 1935 كتطوير للنموذج السابق كارو فيلوتشي 33، شملت التغييرات على النموذج الجديد تحسين الدرع وتسليح المركبة برشاشين عيار 8 ملم. استمرت بالإنتاج حتى 1938.

التسليح والحماية

يتألف طاقم الكارو فيوتشي 33 من راكبين هما السائق والأمر وقد سلحت برشاشين من عيار 8 ملم وتتراوح سماكة دروعها بين 6-14 ملم.

الاداء

جهزت المركبة بمحرك فيات مبرد بالمياه يولد قوة 43 حصانا، وتصل سرعتها القصوى إلى 42 كيلومترا بالساعة بمدى يصل إلى 110 كم.



دبابة سي في-35

النوع	تانكت
بلد الأصل	المملكة الإيطالية
فترة الاستخدام	1 أكتوبر- 1935 1944

الحروب	الحرب الأهلية النمساوية
تاريخ الصنع	
المصنع	فيات
صنع	1935-1938
الكمية المصنوعة	2000 
المواصفات	
الوزن	3.2 طن
الطول	3.17 م
العرض	1.4 م
الارتفاع	1.3 م
الطاقم	2
الدرع	6-14 ملم
السلاح الأساسي	رشاشين عيار 8 ملم
المحرك	محرك فيات مبرد بالمياه بقوة 43 حصان
المدى	125 كم
السرعة	42 كم/س

صناعة الطائرات المدنية في ايطاليا

تينام



QUALITY AIRCRAFT SINCE 1948

TECNAM®

كوستروزيوني إيرونوتيتش تينام) بالإنجليزية **Costruzioni Aeronautiche** :
(Tecnam هي شركة إيطالية لصناعة الطيران، تأسست في عام 1986. والشركة لديها
اثنين من الأنشطة الأساسية: وهي صناعة أجزاء الطائرات لمصنعي آخرين، وصناعة مجموعة
خاصة بها من الطائرات الخفيفة.

اعتباراً من عام 2015، تعمل شركة كوستروزيوني إيرونوتيتش تينام في ثلاثة مرافق إنتاج.
تقع منشأة كازوريا بجوار مطار نابولي كابوديشينو. يقع مرفق كابوا المجاور لمطار أوريبست
سالومون. في عام 2015 تم إنشاء منشأة في سبيرينغ، فلوريدا، الولايات المتحدة الأمريكية
لدعم مشغلي أمريكا الشمالية.

المؤسس

لويغي باسكال هو مهندس إيطالي، ولد في 1923 في نابولي في إيطاليا، وتوفي بنفس المكان
في 14 مارس 2017

المنتجات

Tecnam P92 JS/LY

Tecnam P92 Echo Super/Eaglet/Classic

Tecnam P96 Golf

تينام بيه 2002 سييرا Sierra

Tecnam P2004 Bravo

Tecnam P2006T Very Light Twin

Tecnam P2008

تینام 2010

Tecnam Astore

Tecnam P2012 Traveller

Tecnam P-Jet



تینام بیه 2002 سییرا at Cotswold Airport ، غلوسترشیر ، إنجلترا ، 2016



Tecnam P2006T



Tecnam P96



Tecnam P2006T MRI

إرماتشي



إرماتشي) بالإنجليزية(Aermacchi : هي شركة إيطالية سابقة، لصناعة الطائرات.
وكانت تعرف سابقا باسم ايرونوتيكا إرماتشي) بالإنجليزية Aeronautica :
(Macchi)، تأسست الشركة في عام 1912 من قبل جوليو ماتشي، وتقع في فاريزي في
شمال غرب لومباردي. مع مصنع يقع على ضفاف بحيرة فاريزي، وكانت الشركة تصنع أصلا
الطائرات المائية.

كانت شركة إيرماكي شركة إيطالية لتصنيع الطائرات . كانت تُعرف سابقاً باسم أيرونوتيكا
ماتشي ، وقد أسس الشركة في عام 1912 جوليو ماتشي في فاريزي في شمال غرب
لومباردي باسم نيوبورت ماتشي ، لبناء طائرات نيوبورت أحادية السطح بموجب ترخيص
للجيش الإيطالي. وبمصنع يقع على ضفاف بحيرة فاريزي ، صنعت الشركة في الأصل سلسلة
من تصميمات نيوبورت ، بالإضافة إلى الطائرات المائية.

بعد الحرب العالمية الثانية ، بدأت الشركة في إنتاج الدراجات النارية كوسيلة لتلبية احتياجات ما
بعد الحرب للنقل الرخيص والفعال.

تخصصت الشركة لاحقًا في طائرات تدريب الطيارين المدنيين والعسكريين. في يوليو 2003، تم دمج Aermacchi في مجموعة Finmeccanica (ليوناردو الآن) باسم Alenia Aermacchi، والتي زادت حصتها إلى 99٪.

منذ البداية، كان تصميم وإنتاج المدربين العسكريين هو النشاط الأساسي لشركة Alenia Aermacchi.

وتشمل المنتجات:

SF-260 ، طائرة فحص/تدريب أساسية بمحرك مكبسي أو بمحرك توربيني

MB-326 ، طائرة تدريب وهجوم خفيفة بمحرك نفاث

M-311 ، طائرة تدريب توربوفان أساسية

MB-339 CD ، طائرة تدريب مقاتلة متقدمة ورائدة

M-346 ، طائرة تدريب مقاتلة متقدمة ورائدة من الجيل الجديد

التعاون العسكري

تعاونت شركة ألينيا إيرماكي في البرامج العسكرية الدولية:

برنامج: AMX

تشارك شركة Alenia Aermacchi في برنامج AMX مع شركة Alenia Aeronautica وشركة Embraer البرازيلية بحصة إجمالية تبلغ 24%. تقوم شركة Alenia Aermacchi بتطوير وتصنيع أقسام جسم الطائرة الأمامية والخلفية وتثبيت بعض المعدات الإلكترونية في الطائرة. يتطلب سلاح الجو الإيطالي برنامج تحديث منتصف العمر لترقية قدرات الطائرة.

برنامج تورنادو بانافيا:

تقوم شركة **Alenia Aermacchi** بتصميم وإنتاج أعمدة الأجنحة وأطراف الأجنحة والجنور والحواف الخلفية واللوحات، والتي تمثل حصة بنسبة 5% في البرنامج الإجمالي.

برنامج يوروفايتر:

تمتلك شركة **Alenia Aermacchi** حصة تزيد عن 4% في برنامج **Eurofighter**، لتصميم وتطوير أبراج الأجنحة، وحاملات الصواريخ المزدوجة وحاملات التخزين المزدوجة، وحاويات **ECM**، وهياكل ألياف الكربون، وأغطية المحرك المصنوعة من التيتانيوم.

برنامج: **C-27J**

بعد المشاركة في برنامج طائرة النقل **G-222**، تشارك الشركة في طائرة النقل العسكرية الجديدة **C-27J Spartan**، لإنتاج الأجنحة الخارجية.

البرامج المدنية

منذ منتصف تسعينيات القرن العشرين، شاركت شركة **Alenia Aermacchi** في برامج توريد محركات الطائرات المدنية. وهي تنتج أجزاء باردة لمحركات الطائرات: مداخل الهواء، وأغطية المروحة، ووحدة **EBU**، وهي واجهة النظام مع المحرك. في عام 1999، أسست الشركة مشروعًا مشتركًا (**MHD**) مع شركة **Hurel-Dubois** حاليًا **Hurel-Hispano**، من مجموعة **SNECMA** وهي شركة فرنسية متخصصة في تطوير وتصنيع عاكسات الدفع، للحصول على المسؤولية الكاملة عن تطوير محركات الطائرات التي تتسع لـ 100 مقعد كحد أقصى.

طائرات إيرماتشي

الحرب العالمية الاولى

– Macchi L.1 قارب استطلاعي طائر (نسخة لو هنر)

– Macchi L.2 طائرة قارب ثنائية السطح (نسخة لو هنر)

نيوبورت ماتشي – N.VI طائرة استطلاع أحادية السطح (طائرة أحادية السطح من طراز نيوبورت تم بناؤها بموجب ترخيص مع تعديلات محلية)

– Nieuport-Macchi Parasol طائرة مراقبة أحادية السطح مزودة بجناح مظلة) تم تطويرها من (1913) (Nieuport IV

نيوبورت ماتشي – N.10 طائرة مقاتلة/استطلاعية ذات جناحين (تم تصنيعها بموجب ترخيص من نيوبورت 10 مع تعديلات محلية)

نيوبورت ماتشي رقم 11 – مقاتلة بجناحين (تم تصنيعها بموجب ترخيص من نيوبورت 11 مع تعديلات محلية)

نيوبورت ماتشي – N.17 طائرة مقاتلة ذات جناحين (تم تصنيعها بموجب ترخيص من نيوبورت 17 مع تعديلات محلية)

ماتشي إم 3 – طائرة قارب ثنائية السطح(1916)

ماتشي إم 5 – طائرة مقاتلة بالقارب الطائر(1917)

ماتشي إم.6 – نموذج أولي لطائرة مقاتلة من قارب طائر(1917)

ماتشي – M.7 طائرة مقاتلة من نوع زورق طائر(1918)

ماتشي – M.8 طائرة استطلاع/قاذفة قنابل(1917)

ماتشي – M.9 قاذفة قنابل طائرة(1918)

ماتشي – M.12 قاذفة قنابل طائرة(1918)

ماتشي إم.14 – مقاتلة من طراز sesquiplane (1918)

ما بين الحربين العالميتين

نيوبورت-ماتشي – N.29 مقاتلة ثنائية السطح) تم تصنيعها بموجب ترخيص من
نيوبورت-ديلاج (NiD.29)

طائرة سباق مائية Macchi M.7 bis – Schneider Trophy
(1920)

ماتشي إم 15 – طائرة استطلاع وقاذفة وتدريب (1922)

ماتشي إم.16 – طائرة رياضية (1919)

Schneider Trophy Macchi M.17 bis –
طائرة سباق مائية من طراز
(1922)

ماتشي إم 18 – طائرة ركاب وقاذفات واستطلاع

ماتشي إم 19 – طائرة سباق مائية من طراز شنايدر تروفي (1920)

ماتشي إم 7 تير – طائرة مقاتلة بالقارب الطائر (1923)، إعادة تصميم رئيسية للطائرة إم 7

ماتشي إم.20 – طائرة تدريب مدنية (حوالي 1919)

ماتشي – M.24 قاذفة قنابل طائرة (1924)

ماتشي إم.26 – نموذج أولي لطائرة مقاتلة من قارب طائر (1924)

ماتشي – M.33 طائرة سباق مائية من طراز شنايدر تروفي (1925)

ماتشي إم 39 – طائرة سباق مائية من طراز شنايدر تروفي (1926)

ماتشي – M.40 طائرة استطلاع مائية (1928)

ماتشي – M.41 طائرة مقاتلة من نوع زورق طائر (1927)

ماتشي – M.52 طائرة سباق مائية من طراز شنايدر تروفي (1927)

Schneider Trophy Macchi M.52R –
طائرة سباق مائية من طراز
(1929)

ماتشي إم.53 – طائرة استطلاع عائمة(1929)

ماتشي – M.67 طائرة سباق مائية من طراز شنايدر تروفي(1929)

ماتشي – M.70 طائرة خفيفة ثنائية السطح/طائرة عائمة (حوالي عام 1929)

ماتشي – M.71 طائرة مقاتلة من نوع زورق طائر(1930)

Macchi MC72 – طائرة سباق مائية من طراز Schneider Trophy
(1931)

ماتشي - MC73 طائرة سياحية ذات مقعدين

ماتشي – MC94 طائرة ركاب قاربية(1935)

ماتشي – MC100 قارب طيران للركاب(1939)

ماتشي MC200 سابوتا – مقاتلة(1939)

الحرب العالمية الثانية

ماتشي MC202 فولجور – مقاتلة(1941)

ماتشي MC205 فيلترو – مقاتلة(1942)

ما بعد الحرب العالمية الثانية

ماتشي – MB308 طائرة متعددة الأغراض(1948)

ماتشي – MB320 طائرة خفيفة للاستخدام المدني(1949)

ماتشي – MB323 مدرب(1952)

إيرماكي إم بي-326 – طائرة تدريب وهجوم خفيفة(1957)

إيرماتشي – AL-60 طائرة مدنية خفيفة(1959)

– Aermacchi SF.260 طائرة استعراضية وتدريب عسكري(1964)

- Aermacchi MB-335 التسمية الأولية لـ AM.3
- Aermacchi AM.3 طائرة عسكرية متعددة الأغراض (1967)
- Aermacchi MB-338 طائرة تدريب (أوائل السبعينيات)
- Aermacchi MB-340 طائرة هجومية خفيفة (أوائل السبعينيات)
- إيرماشي MB-339 مدرب (1976)
- إيرماشي إس-211 – مدرب (1981)
- إيرماشي M-290 RediGO – مدرب (1985)
- ألينيا إيرماشي M-346 ماستر – مدربة (2004)
- ألينيا إيرماشي M-311 – مدربة (2005)



إيرماشي SF-260



طائرة التدريب العسكرية إيرماتشي

دراجات نارية

خمسينيات القرن العشرين

بدأت شركة **Aermacchi** في إنتاج الدراجات النارية في عام 1951 تقريبًا؛ وكانت أول دراجة **Aermacchi** يتم تسويقها للجمهور عبارة عن دراجة هجينة من سكوتر/دراجة نارية تسمى "**Convertible**" ، مع غالبية الأجزاء العاملة شبه المغلقة، ومحرك أسفل السرج وألواح القدم، وموضع خزان وقود تقليدي للدراجات النارية وعجلات مقاس 17 بوصة (430 مم).

وقد نجحت في عام 1953 سيارة "**Zeffiro**" التي تم تقديمها بمحرك ثنائي الأشواط سعة 125 سم مكعب أو 150 سم مكعب ؛ وقد تم ترقية نظام التعليق في هذه النماذج اللاحقة ولكنها ظلت متشابهة في المظهر.

في عام 1955، أنتجت الشركة دراجة **Monson** بسعة 125 سم مكعب، ثم دراجة **Corsaro** بسعة 150 سم مكعب، وكلاهما مزود بنظام تعليق خلفي بشوكة محورية وشوك أمامية تلسكوبية . كانت الدراجة تعمل بنظامين للوقود مثل الموديلات المبكرة، وكانت مزودة بعلبة تروس بأربع سرعات.

في عام 1956، أنتجت الشركة أول محرك رباعي الأشواط بصمام علوي على طراز **Chimera** المثبت أفقيًا، وهو التصميم الذي أصبح معيارًا للعلامة التجارية. وعلى غرار عرضها الأول، احتفظت **Chimera** بالعديد من الأجزاء العاملة المغلقة.

في عام 1957، أصدرت الشركة سلسلة من الموديلات الرياضية، تعمل بمحرك أسطوانة واحدة **OHV** بسعة 175 سم مكعب أو 250 سم مكعب . واصلت شركة **Aermacchi** إنتاج السكوتر، لكن المبيعات كانت ضعيفة ولم تتمكن من المنافسة في

السوق بين دراجتي Vespa و Lambrettas الراسختين ، وركزت فقط على إنتاج الدراجات النارية.



ايرمانشي كيميرا 1957

ستينيات القرن العشرين وما بعدها

في عام 1960، اشترت شركة هارلي ديفيدسون الأمريكية للدراجات النارية 50% من قسم الدراجات النارية في شركة إيرماكي. وأطلق على الفرع الإيطالي للعلامة التجارية اسم "إيرماكي-هارلي ديفيدسون" وكانت أول دراجة نارية عبارة عن نسخة معدلة من "ألا فيردي" لتناسب السوق الأمريكية. وكان هذا أيضاً العام الذي توقف فيه إنتاج دراجة شيميرا.

تم بيع ممتلكات الدراجات النارية المتبقية في عام 1974 إلى شركة-AMF-Harley Davidson، مع استمرار تصنيع الدراجات النارية في باريس.

تم بيع الشركة إلى شركة Cagiva في عام 1978 .

تاريخ السباق

بعد استثمار هارلي ديفيدسون، توسعت شركة Aermacchi في مجال السباقات باستخدام دراجة Ala d'Oro ذات سعة إنتاجية 250 سم مكعب لمنافسات سباقات الطرق . تباينت النتائج المبكرة، ولكن على مدار سنوات من تطوير الدراجات، احتل الفريق المركز الثالث خلال بطولة العالم لسباقات 350 سم مكعب عام 1966 مع المتسابق رينزو باسولينى والمركز الثالث مرة أخرى في عام 1968 مع كلفن كاروثرز . في العام التالي، تنافس كاروثرز في سباق جزيرة مان.

بدأ عصر جديد في عام 1971 بتطوير دراجات سباق ثنائية الأسطوانات ثنائية الأشواط بسعة 250 سم مكعب و350 سم مكعب، صممها كبير مهندسي Aermacchi ، المهندس ويليام سونشيني. كانت أول دراجة سباق 250 سم مكعب سريعة جدًا، بقوة 46 حصانًا عند 11000 دورة في الدقيقة، ووزنها 250 رطلاً فقط. بعد أن استحوذت هارلي ديفيدسون على 100٪ من Aermacchi في عام 1972، قامت بتمويل المزيد من تطوير السباقات في مصنع Aermacchi، وتم وضع علامة Harley-Davidson على خزانات الوقود الخاصة بالدراجات. قدمت هذه الدراجات التوأمة ثنائية الأشواط لشركة هارلي ديفيدسون انتصاراتها الوحيدة في سباقات الجائزة الكبرى، وأربع بطولات عالمية : بطولة العالم 250 سم مكعب في أعوام 1974 و 1975 و 1976 ، وبطولة العالم 350 سم مكعب في عام 1976 ، وكلها تحت قيادة الدراج والتر فيلا .

قائمة موديلات الدراجات النارية (غير كاملة)

250صليب

350

500 لينتو

علاء أزورا

علاء بيانكا

الجناح الذهبي [1958-1961]

علاء روسا

علاء فيردي

بيكيندريكو

كيميرا

قابلة للتحويل

كورسارو

دريكستون

مونسون

سباق 250

سباق 350

ويسكونسن 250

زيغيرو

معلومات عامة

البلد	 إيطاليا
التأسيس	1912
الاختفاء	1 يناير 2012
النوع	خاصة
الشكل القانوني	 شركة مساهمة
المقر الرئيسي	 فاريزي  إيطاليا

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	 فينيكاتيك
الصناعة	صناعة الطيران  صناعة المركبات

المنتجات

[طائرة](#) — [دراجة](#)

[نارية](#)

أهم الشخصيات

الملاك

- [فينميكانيكا](#) (2003 –)
- [شركة لوكهيد](#) [1] (1959 –)
- [Aeritalia](#) (en) [1] (1983 –)

المؤسس

[Giulio Macchi](#) (en)

كابروني للطائرات



شركة كابروني للطائرات هي شركة إيطالية سابقة لصناعة الطائرات. يعود تاريخ نشأتها لعام 1908 عندما قام جيوفاني باتيستا كابروني بتأسيس الشركة وقام بتصنيع أول طائرة عام 1911.

خلال الحرب العالمية الأولى، قام كابروني بإنتاج مجموعة ناجحة من القاذفات الثقيلة، استخدمتها القوات الجوية لكل من إيطاليا، فرنسا، بريطانيا، والولايات المتحدة. ما بين الحربين العالميتين، تطورت كابروني إلى مؤسسة ضخمة تحت اسم مؤسسة كابروني الإيطالية بميلانو، حيث قامت بشراء عدد من صغار المصنعين. الأقسام الرئيسية كانت كابروني بيرجامسكا، كابروني فيزولا، ريجياني، ومصنع المحركات إيزوتا-فراشيني.

ما بين الحربين، أنتجت كابروني القاذفات وطائرات النقل الخفيف بشكل أساسي. توقف المجموعة عام 1950، إلا أن كابروني فيزولا صمدت حتى عام 1983 عندما اشترتها أغستا.

الطائرات

الحرب العالمية الأولى

كابروني كا.1

كابروني كا.3

كابروني كا.4

كابروني كا.5

كابروني كا.18

كابروني كا.20

ما بين الحربين

كابروني كا.60

كابروني كا.70

كابروني كا.71

كابروني كا.100

كابروني كا.114

كابروني سي إتش.1

الحرب العالمية الثانية

كابروني كا.101

كابروني كا.111

كابروني كا.133

كابروني كا.135

كابروني كا.309

كابروني كا.310

كابروني كا.311

كابروني كا.312

كابروني كا.313

كابروني كا.314

كابروني كا.316

كابروني كامبيني إن.1

كابروني ستيا

معلومات عامة	
الشعار النصي	Senza cozzar Dirocco الإيطالية (1)
البلد	إيطاليا
التأسيس	1908
الاختفاء	1950
النوع	شركة تصميم وتصنيع طائرات
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	ميلان - إيطاليا

المنظومة الاقتصادية	
الشركات التابعة	• Reggiane (en)
الصناعة	صناعة الطيران

المنتجات

طائرات عسكرية

أهم الشخصيات

المؤسس

[Giovanni Battista
Caproni](#) (en)  

شركات اعلامية وترفيهية

سكاي إيطاليا

sky

سكاي إيطاليا هي قناة تلفاز إيطالية رقمية تملكها بي سكاي بي، تأسست في 1 أغسطس 2003 بعد اندماج TELE + وسترين تي في. وهي مشابهة لقناة سكاي التي تبث في بريطانيا وإيرلندا. وهي مملوكة جزئيا من قبل شركة فوكس للقرن 21، تعتبر هذه الشركة من كبرى القنوات الرياضية في إيطاليا.



مباني Sky Italia في سانتا جوليا

معلومات عامة	
المالك	سكاي إيطاليا (شركة) <small>الغيت</small> 
المؤسس	روبرت مردوخ 
تاريخ التأسيس	31 يوليو 2003 
البلد	إيطاليا 
المقر الرسمي	ميلانو ، إيطاليا
الموقع الرسمي	الموقع الرسمي الإيطالية )
صفحة تويتر	skyguidatv ، SkyGuidaTv 
معلومات البث	
مناطق البث	إيطاليا  سان مارينو  الفاتيكان 

راي (راديو تلفزيون إيطاليا)



راي أو راديو تلفزيوني إيطالي (بالإيطالية RAI – Radiotelevisione Italiana) :
« Radio Italiana » عرفت حتى العام 1954 باسم «راديو أوديسوني إيطالياني»
Audizioni Italiane هي شبكة بث إذاعي وتلفزيوني عام تملكها الدولة الإيطالية
وتتحكم بها وزارة التنمية الاقتصادية في البلاد.

تعتبر راي أكبر شركة بث تلفزيوني في إيطاليا، حيث تتنافس مع ثلاث شبكات كبرى خاصة
وهي ميدياست، تيلكم إيطاليا ميديا وسكاي إيطاليا.

تشغل راي عددا من القنوات والإذاعات في البلاد تعمل بنظام الأنالوغ (ذلك حتى العام 2013)
كذلك تشغل بنظام للتلفزة الرقمية الأرضية على الأقمار الصناعية وعروض الأي بي تي في.

يعود أول تأسيس للشركة للعام كجزء من مجموعة ماركوني وتعتبر راي أحد الشبكات المؤسسة لاتحاد البث الأوروبي في العام 1950.

نصف إيرادات راي تأتي من رخص البث التلفزيوني أما النصف الآخر فيأتي من الإعلانات كما أن لها حصة مرتفعة نسبيا من الجمهور تصل إلى 42.3%. ونظرا لقربها من ألبانيا، سويسرا، موناكو، مالطا، سلوفينيا، سان مارينو، كرواتيا وأجزاء من شمال أفريقيا فبالإمكان استقبال بث قنوات الشبكة في تلك المناطق.

في أكتوبر 2005 وفي وقت حكم رئيس الوزراء الإيطالي سيلفيو برلسكوني فشلت خطة حكومية لتخصيص جزئي للراي عبر بيع 20% من الشبكة.

القنوات التابعة لها

التلفزيون

محطات الإذاعة

شعار راديو راي (سبتمبر 2017)

راديو راي 1: اخبار و رياضة

راديو راي 2: موسيقى عصرية

راديو راي 3: الموسيقى الكلاسيكية والثقافة

Rai Radio 3 Classica : الموسيقى الكلاسيكية والأوبرا

Rai Gr Parlamento :تغطية الإجراءات في البرلمان الإيطالي

Rai Isoradio :لمستعملي الطريق السريع

المحطات الإقليمية:

Rai Südtirol : برامج باللغة الألمانية لمقاطعة بلسانة

Rai Radio Trst A : برامج باللغة السلوفينية لمقاطعة فريولي فينيتسيا جوليا

Rai Friuli Venezia Giulia : برامج بالإيطالية الفريولية و السلوفينية; مثل Rai

Friûl Vignesie Julie (بالفريولية) و Rai Furlanija Julijska

(Krajina بالسلوفينية)

محطات الإنترنت:

تتوفر هذه المحطات عبر البث بالأقمار الصناعية او البث الرقمي او على الانترنت

Rai Radio Tutta Italiana : موسيقى إيطالية فقط

Rai Radio Techete' : يضم عناصر من أرشيف الراديو

Rai Radio Live : موسيقى مباشر

Rai Radio Kids : إذاعة للأطفال من 2 إلى 10 سنوات

Rai Radio 1 Sport : رياضة

No Name Radio : موسيقى مستقلة



**Radio
Techete'**



**Radio
Live**



**Radio
Kids**



**Radio 1
Sport**

NO NAME

RADIO
powered by 

معرض صور

RAI

**RADIO
TELEVISIONE
ITALIANA**

Raii

RAIi

RAI *RADIO
TELEVISIONE
ITALIANA*



راي فيا مازيني روما

معلومات عامة	
الاختصار	RAI الإيطالية
الشعار النصي	Per te. Per tutti. الإيطالية
البلد	إيطاليا
التأسيس	1924 ، 1954
النوع	شركة مساهمة
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	روما إيطاليا

	
موقع الويب	Rai.it RaiPlay

المنظومة الاقتصادية

الشركات التابعة	Rai Corporation Rai Way Rai Pubblicità Rai World Rai Cinema 01 Distribution.
الصناعة	الإعلام
المنتجات	اتصال راديوي
الخدمات	بث عام - خدمات
النوع الفني	خدمة بث عام
مناطق الخدمة	إيطاليا  الفاتيكان  سان مارينو 

أهم الشخصيات

المالك	99.56% وزارة الاقتصاد والمالية الإيطالية (وزارة المالية) 0.44% المجتمع الإيطالي من المؤلفين والناشرين [غات أخرى]
المؤسس	الحكومة الإيطالية
المدير	Marinella Soldi (en) 
الموظفون	12,751 (2021) ^[1]

الإيرادات والعائدات

العائدات	2.493 ▲ مليون يورو (2019) [1]
الربح الصافي	-54.6 ▼ مليون يورو (2019) [1]
الدخل التشغيلي	191.6 ▼ مليون يورو (2019)

ميدياست



ميدياست س.ب.ا. والمعروفة باسم مجموعة ميدياسيت وهي شركة مقرها إيطاليا تختص بوسائل الاعلام وتعد أكبر محطة بث تجارية في البلاد. تأسست في السبعينات من قبل رئيس الوزراء الإيطالي سيلفيو برلسكوني والذي لا يزال يسيطر اليوم على حصة 38.6 ٪ من خلال شركته القابضة العائلية فيننيفيست. تتنافس المجموعة في المقام الأول مع هيئة الإذاعة راي ونيوز كوربوريشن سكاي إيطاليا.

معلومات عامة

البلد	إيطاليا 
التأسيس	1978
النوع	عمل تجارى — مفاولة — شركة عامة
الشكل القانونى	شركة مساهمة
المقر الرئيسى	ميلانو
موقع الويب	mediaset.it (إيطالية)

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	MFE - MediaForEurope
الصناعة	صناعة الإعلام

أهم الشخصيات

المالك	<ul style="list-style-type: none">فينيفيست
المؤسس	سيلفيو برامكوني

الإيرادات والعائدات

البورصة	<ul style="list-style-type: none">البورصة الإيطالية (MS)
---------	--

شينشيتا

CINECITTÀ

STUDIOS

شينشيتا (إيطالية (Cinecittà):، وهي أتت من الكلمتين شينما (cinema) وشيتا (città) وتعني مجتمعة: (مدينة السينما). هي أكبر ستوديو أفلام في روما، إيطاليا.

خلفيتها

تأسست هذه الاستديوهات على يد الزعيم الفاشي الإيطالي بينيتو موسوليني، عام 1937 لكنها دمرت من قبل طيران التحالف في الحرب العالمية الثانية. في الخمسينات من القرن الماضي، كانت شينشيتا موقعا لتصوير عدد كبير من الأفلام الأمريكية مثل فيلم بن هور. وارتبطت بعدها ستديوهات شينشيتا بأفلام المخرج الإيطالي فيديريكو فليني كفيلمه الحياة الحلوة الذي حصل على جائزة السعفة الذهبية في مهرجان كان السينمائي عام 1960.

في ثمانينيات القرن الماضي، كادت أن تعلن الاستديوهات إفلاسها، إلا أن الحكومة الإيطالية، تدخلت وقامت بشراء حصص منها.

في عام 1991 استضافت الاستديوهات مسابقة يوروفجين الغنائية، بعد أن كانت المسابقة ستقام في سانريمو، إلا أن مخاوف زمنية نقلته إلى روما.

أيضا استضافت الاستديوهات عدد من الإنتاجات التلفزيونية كالنسخة الإيطالية من الأخ الأكبر
» غراندي فراتيللو. Grande Fratello.

الإستوديوهات والسينما في العالم

الكثير من الإنتاجات السينمائية، تم إنتاجها في هذه الاستديوهات، كما أنها بالنسبة للكثيرين،
مرادف للسينما الإيطالية فالعديد من الأفلام الإيطالية صورت فيها منهم فيلم لا دولشي فيتا، لكن
العديد من الإنتاجات غير الإيطالية، ما زالت تصور في هذه الإستديوهات فمؤخرا اختار
المخرج الأمريكي مارتين سكورسيزي شينشيتا مكاناً لتصوير فيلمه عصابات نيويورك، كما
صور المخرج ويس أندرسون فيلمه الحياة المائية مع ستيف زايسو. كما صور ميل غيبسون
فيلمه الأم المسيح في شينشيتا.

كما احتضنت الاستديوهات تصوير المسلسل التلفزيوني (روما) الذي عرض على قناة «إتش
بي أو». في عام 2006 أقيم مهرجان روما السينمائي الأول في الاستديوهات، كاعتراف
بدورها في مسيرة السينما الإيطالية.

احتفلت الإستديوهات بمرور 70 عاما على إنشائها في شهر مايو من عام 2007، بحضور
عدد كبير من أوجه السينما الإيطالية مثل الممثلة الإيطالية الشهيرة صوفيا لورين.



مدخل الاستديوهات في العاصمة الإيطالية روما



مدخل سينشيتا التاريخي

معلومات عامة

نوع المبنى	استوديو أفلام
المنطقة الإدارية	روما
البلد	إيطاليا 
بني بطلب من	Cinecittà Studios (en) 
المالك	وزارة الاقتصاد والمالية (إيطاليا) 

التصميم والإنشاء

النمط المعماري	عقلانية 
المهندس المعماري	Gino Peressutti (en) 
الجوائز	Premio Cinearti La chioma di Berenice (en) 

مجموعة بانيني



بانيني (بالإيطالية) Panini : هي شركة يقع مقرها في مدينة مودينا بإيطاليا، سُميت على اسم الإخوة بانيني الذين أسسوها سنة 1961. تنتج الشركة الكتب والقصص المصورة والمجلات والملصقات والبطاقات وغيرها من خلال مقتنياتها وفروع النشر.

انطلقت صفحاتها منذ نهائيات كأس العالم 1970، واستمرت لتغزو الأسواق العالمية مع تزايد إقبال عشاق كرة القدم على ملء «ألبوماتها»، وتزايد انتشارها مع البث التلفزيوني للمباريات، فلم تقتصر على حدث كأس العالم كل أربع سنوات، حيث أضحت في إمكان عشاق المستديرة اقتناء ملصقات خاصة بالدوريات الأوروبية الكبرى وتداول صور لاعبيهم المفضلين الذين ينشطون فيها، مما أغنى من الثقافة الكروية في المجتمعات التي أصبح فيها جمع الملصقات تقليدا وعادة، خاصة لدى شريحة الأطفال، في إطار من التنافس حول ملء «ألبوم» الصور.



Bilder von der Comic Con Germany 2019 in Stuttgart

معلومات عامة	
البلد	إيطاليا 
التأسيس	1961
النوع	شركة مساهمة
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	بُونْدَة
موقع الويب	paninigroup.com
المنظومة الاقتصادية	

الشركات التابعة
الصناعة
المنتجات

- [Panini](#)
- [Comics \(en\)](#)  
- [نشر](#) 
- [كتاب](#) 

أهم الشخصيات	
المؤسس	جوزيبي بانيني
الموظفون	705 

مجموعات وتكتلات اقتصادية

مجموعة بولتون

مجموعة بولتون هو تكتل إيطالي يبيع منتجات تحت أكثر من خمسين علامة تجارية.

معلومات عامة

البلد	إيطاليا 
التأسيس	1949
النوع	عمل تجاري — مقولة
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	ميلانو
موقع الويب	boltongroup.net

أهم الشخصيات

المؤسس	Joseph Nissim (en)
--------	------------------------------------

..... انتهى الكتاب

محتويات الكتاب

3	..... صناعة السفن والقوارب
4	..... فيريتي
5	..... أزي موت
6	..... فينكانتييري
9	..... صناعة الآلات الزراعية
10	..... إس دي إف غروب
12	..... صناعة الصلب
12	..... دانيللي جروب
17	..... شركات الأجهزة الكهربائية
17	..... أريستون

23	..... إنديسيت
29	..... زانوسي
31	..... كاندي
35	..... صناعة الالكترونيات
36	..... أوليفيتي
43	..... شركات صناعة الدراجات النارية
44	..... أبريليا (دراجات نارية)
47	..... إم في أغستا
51	..... غاريلي للدراجات النارية
53	..... فيسبا
67	..... كاجيفا
69	..... كامباغولو
70	..... موتو موريني
72	..... موربيدلي
74	..... مونديال (مصنع للدراجات النارية)
76	..... دوكاتي
79	..... جيلرا
81	..... بينيلي (دراجات نارية)
97	..... بياجيو
101	..... AGV شركة تصنيع الخوذة
104	..... ألان
106	..... أغستا
110	..... أغستاستلانند

115	أغستاورستلاند إيه دبليو 101
126	أغستا وستلاند إيه دبليو 609
128	ويستلاند لينكس
135	أغستا إيه 129 مانغوستا
138	لوكهيد مارتن في إتش-71 كيستريل
141	أغستاورستلاند إيه دبليو 169
143	أغستاورستلاند إيه دبليو 189
145	أغستاورستلاند إيه دبليو 109
148	أغستاورستلاند إيه دبليو 139
151	أغستاورستلاند إيه دبليو 149
153	أغستاورستلاند إيه دبليو 119
158	أغستاورستلاند إيه دبليو 159 ويلدكات
168	أغستاورستلاند إيه دبليو 109 إس غراند
173	أوتو ميلارا
178	أوتوبريدا 64/127
183	أوتو ميلارا 76 ملم
188	أرييتي
196	أوتومات
198	بي 1 سينتاورو
203	إلنيا إرماتشي
207	إلنيا إيرونوتكا
209	إنيل

237	..... سيليكس جالييو
240	..... ليوناردو
243	..... بيريتا
245	..... بيريتا 92
251	..... فالكو إكسبلورر
255	..... Selex ES Falco سيليكس جالييو فالكو
256	..... ألفا روميو ماتا
260	..... إيفيكو إل إم في
261	..... بي1 سينتاورو
263	..... داردو
265	..... سيموفنت 25/105
268	..... سيموفنت 75/46
270	..... سيموفنت 32/47
273	..... سيموفنت 53/90
276	..... أو أف 40
279	..... كارو فيلوتشي 35
282	..... صناعة الطائرات المدنية في إيطاليا
283	..... تينام
288	..... إرماتشي
302	..... كابروني للطائرات
306	..... شركات اعلامية وترفيهية
307	..... سكاى إيطاليا
309	..... راي (راديو تلفزيون إيطاليا)

317	ميدياست
319	شينشيتا
323	مجموعة بانيني
326	مجموعات وتكتلات اقتصادية
326	مجموعة بولتون

المؤلف في سطور



الاسم: مروان سمور

تاريخ الولادة: 17- 12- 1971

مكان الولادة: اربد - الاردن.

الجنسية: أردني.

الشهادة العلمية: بكالوريوس علوم سياسية ودراسات دبلوماسية -
جامعة العلوم التطبيقية الخاصة عام 1997 , عمان - الاردن.

مؤلف وكاتب وباحث سياسي أردني.

مهتم بدراسة: العلاقات الدبلوماسية - العلاقات الدولية - الشؤون
الاستراتيجية - قضايا الشرق الاوسط - السياسة الامريكية تجاه الشرق
الاطلس - الاقتصاد السياسي - الفكر الاسلامي.

ولديه مؤخرًا اهتمام وتركيز بالشؤون الصينية ومنطقة شرق اسيا،
ودراسة مسألة صعود الصين وتأثير ذلك على الوضع الدولي القائم.

من خلال دراسته تخصص العلوم السياسية والدراسات الدبلوماسية
اكتسب فهمًا قويًا للمفاهيم السياسية الرئيسية، والنظرية السياسية
ونظريات العلاقات الدولية، ودراسات الدبلوماسية وقوانينها، بالإضافة
إلى الأدوات وأساليب البحث العلمي في هذا التخصص.

يعتبر الكاتب واحدًا من الأصوات المعروفة في الصحافة والكتابة في
العالم العربي. يشتهر بمقالات الرأي التي تتناول مجموعة متنوعة من
القضايا السياسية والاجتماعية والثقافية.

له مجموعة من المواقف السياسية، وآراءه الشخصية التي تعبر عن
توجهاته. ويمكن العثور على مقالاته في عدد كبير من المواقع والصحف
العربية المختلفة.

المؤلف له الكثير من المؤلفات في الاقتصاد والسياسة والادب.

المؤلفات:

- 1- صنع في اليابان (3 أجزاء).
- 2- صناعة السيارات في اليابان والصين (جزئين).
- 3- صنع في الصين (جزئين).
- 4- صناعة السيارات في اليابان.
- 5- صناعة الأسلحة في اليابان.
- 6- صناعة السيارات في الصين.
- 7- صناعة الأسلحة في اليابان والصين.
- 8- صناعة الكمبيوتر وخدمات الانترنت في الصين.
- 9- شركات التكنولوجيا في اليابان والصين.
- 10- صناعة الأسلحة في الصين.
- 11- أوراق بحثية متناثرة.
- 12- أغنياء الصين في قائمة فوربس لعام 2021.
- 13- شركات التكنولوجيا في اليابان.
- 14- عندما استيقظت الصين.

- 15- أوراق سياسية متناثرة.
- 16- شركات التكنولوجيا في الصين.
- 17- أوراق شعرية ونثرية.
- 18- تقاليد الشعب الياباني والشعب الصيني - دراسة مقارنة بين تقاليد الشعبين.
- 19- الأحزاب السياسية في الولايات المتحدة الأمريكية.
- 20- إذا عطست أمريكا أصيب العالم بالزكام.
- 21- وثائق بندورا.. وثائق مسربة لزعماء العالم
- 22- ويكيليكس السعودية... خفايا وأسرار السياسة السعودية
- 23- ويكيليكس مصر - خفايا وأسرار السياسة المصرية
- 24- ويكيليكس دول العالم - الجزء الأول
- 25- ويكيليكس دول العالم - الجزء الثاني
- 26- ويكيليكس دول العالم - الجزء الثالث
- 27- ويكيليكس دول العالم - الجزء الرابع
- 28- ويكيليكس دول العالم.. الجزء الخامس
- 29- ويكيليكس دول العالم.. الجزء السادس
- 30- رحلة عبد الله الثاني كملك.. الجانب الآخر من تناقضاته

- 31- صنع في تركيا.. الدليل التجاري لأبرز الصناعات التركية (5 أجزاء)
- 32- الصناعات الدفاعية التركية
- 33- الصواريخ والذخائر التركية ومنظوماتهما
- 34- الطائرات المسيرة التركية
- 35- المركبات القتالية التركية
- 36 - صادرات الزراعة والمواد الغذائية التركية
- 37 - المنصات الالكترونية التركية
- 38 - صناعة الملابس في تركيا
- 39 - الأثاث والسجاد التركي
- 40 - رواد الأعمال الأتراك
- 41 - صناعة السيارات والحافلات في تركيا
- 42 - شركات المشروبات الأمريكية واستثماراتها
- 43 - شركات الملابس والأحذية والنظارات الأمريكية
- 44 - صناعة السيارات والمركبات في الولايات المتحدة.
- 45 - صناعة النفط في الولايات المتحدة.
- 46 - خطوط الطيران والشحن الجوي في الولايات المتحدة.

- 47 - صناعة أجهزة الكمبيوتر والالكترونيات في الولايات المتحدة.
- 48 - تجارة التجزئة عبر الإنترنت في الولايات المتحدة.
- 49 - سلسلة المطاعم والمقاهي في الولايات المتحدة
- 50 - شركات الادوية والرعاية الصحية في الولايات المتحدة
- 51 - شركات بيع التجزئة في الولايات المتحدة.
- 52 - شركات الطيران والفضاء الأمريكي.
- 53 - بطاقات الائتمان في الولايات المتحدة.
- 54 - العملات الرقمية في الولايات المتحدة.
- 55 - بطاقات الائتمان والعملات الرقمية في الولايات المتحدة.
- 56 - أبرز المصارف في الولايات المتحدة.
- 57 - أبرز المؤسسات المالية في الولايات المتحدة.
- 58 - أبرز المصارف والمؤسسات المالية في الولايات المتحدة.
- 59 - الصناعة المالية في الولايات المتحدة (جزئين).
- 60 - صناعة الاسلحة في الولايات المتحدة.
- 61 - شركات التكنولوجيا في الولايات المتحدة (3 أجزاء).
- 62 - شركات الغذاء الأمريكية.
- 63 - شركات الاتصالات والشبكات والفضاء الأمريكية.
- 64 - شركات الكهرباء والمياه والطاقة النووية الأمريكية.
- 65 - صنع في أمريكا (13 جزء).
- 66 - صنع في الاردن (5 أجزاء)

- 67 – أبرز الفنادق المصنفة في الاردن
- 68 – البنوك الاردنية ودورها في الاقتصاد الأردني
- 69 – البنوك والشركات التمويلية في الاردن
- 70 – التعليم بالقطاع الخاص الاردني
- 71 – الجامعات الخاصة في الاردن
- 72 – الشركات الاردنية الرائدة في البناء
- 73 – الشركات الأردنية الرائدة في قطاع الدواء
- 74 – الشركات الغذائية في الاردن
- 75 – الصناعة التمويلية في اللردن
- 76 – الصناعة الغذائية في الاردن
- 77 – المستشفيات الخاصة في الاردن
- 78 – خدمات الرعاية الصحية وصناعة الدواء في الاردن
- 79 – شركات الاتصالات ووكالات الهواتف الذكية في الاردن
- 80 – شركات الطيران في الاردن
- 81 – شركات الطيران ووكلاء السياحة والسفر في الاردن
- 82 – شركات الكهرباء في الاردن
- 83 – شركات النفط ومحطات المحروقات في الأردن
- 84 – شركات النقل الجوي والبحري في الاردن
- 85 – صناعة الاسمدة والكيماويات في الاردن
- 86 – قطاع التعدين في الاردن

- 87 - وكلاء الاجهزة الكهربائية في الأردن
- 88 - وكلاء الاجهزة الكهربائية والمطابخ في الأردن
- 89 - وكلاء الاجهزة الكهربائية والهواتف الذكية في الأردن
- 90 - أبرز رواد الأعمال في الأردن
- 91 - صنع في المانيا (4 أجزاء).
- 92 - صناعة الأسلحة في المانيا.
- 93 - شركات السيارات والحافلات الألمانية.
- 94 - الصفات الشخصية للمرأة الأوروبية الغربية.. توصيف وإرشادات وحلول.
- 95 - الصفات الشخصية للمرأة الأوروبية الشرقية.. توصيف وإرشادات وحلول.
- 96 - رحلتي إلى أوروبا.. سياحة وثقافة وانطباعات.
- 97 - ملامح شخصية المرأة الأوروبية الغربية
- 98 - ملامح شخصية المرأة الأوروبية الشرقية
- 99 - ويكيبيديا دول أوروبا.. رحلة معرفية الى ربوع أوروبا
- 100 - موسوعة دول أوروبا... جولة معرفية وثقافية.
- 101 - مشاهداتي وانطباعاتي في مدن وشوارع أوروبا.
- 102 - صنع في فرنسا (6 أجزاء).
- 103 - شركات صناعة السيارات الفرنسية - الجزء الاول
- 104 - شركات صناعة السيارات الفرنسية - الجزء الثاني
- 105 - شركات صناعة المروحيات في فرنسا
- 106 - مجموعة ايرباص
- 107 - صناعة الطيران المدني في فرنسا

- 108 - صناعة الطيران في فرنسا
- 109 - شركات صناعة الدفاع الفرنسية
- 110 - شركات الطائرات العسكرية في فرنسا
- 111 - شركات الطائرات الحربية في فرنسا
- 112 - شركات التجميل والعطور والازياء الفرنسية
- 113 - الصناعات العسكرية البرية في فرنسا
- 114 - الصناعات العسكرية البحرية في فرنسا
- 115 - صنع في المملكة المتحدة (4 أجزاء).
- 116 - صناعة السيارات في المملكة المتحدة (جزئين).
- 117 - نظرة على اقتصاد دول أوروبا

كذلك لديه ابحاث علمية تختص بالاقتصاد والسياسة في مراكز الأبحاث الاردنية والاقليمية المعتمدة.

صنع في إيطاليا

