

I contenuti sono realizzati dal service  
**Studio Notam**Marco Iarossi - [m.iarossi@jp4magazine.com](mailto:m.iarossi@jp4magazine.com)  
Roberto Gentili - [r.gentili@jp4magazine.com](mailto:r.gentili@jp4magazine.com)**Collaboratori**Paolo Gianvanni - Marco Minari  
Gian Carlo Vecchi**Hanno collaborato a questo numero**Andre Abela, Adriano Agnoli, Andrea Bruschi,  
Oscar Bernardi, Paolo Di Biagio, Chris Cauchi,  
Roberto Fregnan, Steven Howard, Beppe Miglietti,  
Giacomo Pierro, Dario Renzo, Martin Sharenborg,  
Adriano Spada, Ennio Varani, Ramon Wenink.

Responsabile grafica: Studio Notam

**Publicità Italia ed Estero**Daniela Mingaia - Tel. +39 055 4633439  
Email [daniela.mingaia@dueservice.com](mailto:daniela.mingaia@dueservice.com)**Publicità USA, Canada, South America, UK, Spain,  
France, Switzerland, Belgium, Germany**  
Defence&CommunicationFabio Lancellotti, Emmanuel Archambeaut  
48 Bd. Jean-Jaurès F92110 Clichy  
Tel. +33 01 47307180 - Fax +33 01 47300189Prezzo di copertina/cover price euro 5,50.  
Arretrato in Italia euro 5,50 con versamento sul  
c/c postale n° 42759290 intestato a Ediservice srl.  
Back issue for abroad euro 19,00 with payment  
to Ediservice srl: IBAN code  
IT38L0623014100000040302225  
bic/swift code CRPPIT2P102**Ufficio Abbonamenti/Servizio Clienti  
Subscriptions and Customers Service**Licosa SpA (Libreria Commissionaria Sansoni)  
Via Duca di Calabria 1/1 - 50125 Firenze  
Tel. +39 055 6483201 - Fax +39 055 641257  
Email [laura.mori@licosa.com](mailto:laura.mori@licosa.com)Abbonamento annuo (12 fascicoli) a partire da  
qualsiasi numero - Annual subscription (12 issues)  
starting from any issue:Italia euro 50,00 con versamento sul c/c postale  
n° 343509 intestato a LICOSA SpA  
Abroad euro 115,00 to LICOSA SpA  
IBAN code IT88 Z 01030 02869 000004160064  
bic/swift code PASCITM1W04Carte di credito/credit cards: VISA, MASTERCARD  
numero, scadenza, CV2 (codice di sicurezza a 3 cifre)  
number, valid to, CV2 (3-digit security code number)Aut. Trib. di Firenze 3729 del 27/06/1988  
Reg. Stampa del 21/04/1972

Stampa: Lito Terrazzi - Firenze

Distributore esclusivo per Italia

S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.  
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)  
Tel. +39 02 660301 - Fax +39 02 66030320Concessionaria per la distribuzione all'estero  
Johnsons International News Italia SpA  
Via Valparaiso 4 - 20144 Milano  
Tel. +39 02 43982263 - Fax +39 02 43916430.

© 2015 Printed in Italy

JP4 Mensile di Aeronautica e Spazio  
è una pubblicazione**Edi Service**EdiService Srl - Via XX Settembre 60 - 50129 Firenze  
Tel. 055 499629 - 055 485731 - Fax 055 4626720  
Email: [info@ediservice.it](mailto:info@ediservice.it)

M. SCHARENBERG &amp; R. WENINK / G. A. R. PRESS



**In copertina:** due Eurofighter Typhoon dell'Aeronautica Militare in volo sulla Lituania con un MiG-29 delle Forze Aeree Polacche. L'AM partecipa infatti alla missione NATO "Baltic Air Policing". L'articolo è a pag. 42.

**ARTICOLI**

- 40 industria**  
Primo volo del Dassault Falcon 8X
- 42 forze aeree**  
Eurofighter italiani guardiani del Baltico
- 50 trasporto aereo**  
Il nuovo corso di Ryanair
- 54 photoalbum**  
Cartolina da Corfù
- 56 forze aeree**  
Gli angeli custodi dell'EH01.067 "Pyrénées"
- 62 saloni**  
Heli-Expo 2015 ad Orlando
- 66 aeroporti**  
L'impatto economico degli aeroporti
- 70 storia**  
Il primo attorno al mondo... forse
- 78 aereo club d'italia**  
Oggi si vola: le manifestazioni in Italia
- 80 cartolina dal passato**  
I cento anni della NACA
- 87 sicurezza**  
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo

**NEWS**

- 5 Notizia del mese**  
AgustaWestland scrive il futuro del convertiplano
- 6 News Italia**  
Aeroporti
- 10 News Italia**  
Compagnie aeree
- 12 News Italia**  
Forze aeree
- 14 News Italia**  
Industria
- 20 News Estero**  
Trasporto aereo
- 26 News Estero**  
Forze aeree
- 33 News Estero**  
Industria
- 38 News Estero**  
Spazio

**RUBRICHE**

- 82 Notiziario F-CAP**
- 85 AOPA**
- 88 Veterani**
- 90 Recensioni**
- 92 Incidenti**
- 96 Notizie in libertà**
- 98 Ultima Pagina**

**SERVIZIO GRATUITO****"LA TUA COPIA IN EDICOLA"**

Se vuoi essere sicuro di trovare JP4 Mensile di Aeronautica presso il tuo edicolante preferito, usufruisci gratuitamente del nostro servizio "La tua copia in edicola", segnalando alla nostra email [paola@ediservice.it](mailto:paola@ediservice.it) nome, indirizzo e numero civico della tua edicola di fiducia.

**JP4 IN VERSIONE DIGITALE**

Se desideri la versione digitale (PDF) di JP4 Mensile di Aeronautica vai su [www.ezpress.it](http://www.ezpress.it). Potrai acquistare la copia singola o abbonarti per 12 mesi.

# AgustaWestland scrive il futuro del convertiplano



All'Heli-Expo di Orlando, Florida, è stato esposto un prototipo di AW609 con i doppi colori di Bristow e Eastern Airways, che qui vediamo in volo.

All'Heli-Expo 2015, il più grande appuntamento per il settore elicotteristico che si è svolto ad Orlando, in Florida, dal 3 al 5 marzo, AgustaWestland ha fatto un paio di annunci che disegnano il futuro del convertiplano AW609 e che lo lanciano definitivamente come il primo velivolo al mondo di questo tipo per impieghi civili. L'unico altro convertiplano esistente al mondo, il più grosso Bell Boeing V-22 Osprey, è infatti ad esclusivo impiego militare ed è in servizio solo con i Marines e l'US Air Force.

Diciamo la verità, per tanti anni i progetti dei convertiplani sono stati avvolti da un grande e generalizzato scetticismo. A fare da contraltare alla bontà dell'idea, cioè disporre di macchine che avessero l'agilità e la flessibilità dell'elicottero e la velocità e l'autonomia di un aereo, c'è sempre stata la complessità del progetto, a cominciare dai due motori basculanti, che devono, cioè, poter ruotare, anche durante il volo, dalla posizione verticale a quella orizzontale e viceversa, con tutte le immaginabili complicazioni in tutti i sistemi riguardanti la trasmissione e con la necessità di garantire il fatto che, in caso di cedimento di uno dei due motori, la potenza di quello "buono" possa essere ridistribuita tra le due eliche per un atterraggio di emergenza in tutta sicurezza.

Sia lo scetticismo sia le difficoltà tecniche sono stati confermati dalla lunga gestazione dei due progetti. Il programma di un convertiplano militare fu partorito dal Dipartimento della Difesa USA nel 1981, il contratto di sviluppo fu siglato nel 1983, il primo volo avvenne nel 1989, i Marines lo ricevettero nel 2007 e l'USAF nel 2009. Sono passati quindi 26 anni dall'idea alla prima consegna e la questione era tutt'altro che chiusa, dato che l'immissione in servizio e la piena operatività hanno richiesto ancora molto tempo, con qualche incidente lungo strada. L'Osprey è stato poi alla fine protagonista di operazioni di combattimento e di soccorso in Iraq, Afghanistan, Sudan e Libia.

La storia dell'AW609, inizialmente battezzato BA609 in quanto nato dalla collaborazione tra Bell e l'allora Agusta, è stata anch'essa lunga e tormentata anche se facilitata dall'esperienza accumulata da Bell con l'Osprey e con il precedente velivolo sperimentale XV-15. L'idea di un convertiplano civile fu partorita in verità nel 1996 da Bell e Boeing che crearono un'apposita alleanza, nel 1998 Boeing ne uscì e pochi mesi dopo entrò nella partita l'allora Agusta (con la nascita della Bell/Agusta Aerospace Company, BAAC), nel 2001 AgustaWestland assunse la piena responsabilità del progetto, il primo volo avvenne nel 2003, due anni dopo la prima conversione in volo dei motori; al momento sono in volo due prototipi, altri due si aggiungeranno a breve, e la certificazione FAA è prevista per il 2017. In questo caso, quindi, dall'idea alla prevista certificazione saranno passati ben 21 anni, ai quali andrà aggiunta l'attesa per la prima consegna e l'ingresso in servizio. Le notizie sullo stato del programma AW609 e i dettagli tecnici li troverete a pag. 62 nell'articolo sull'Heli-Expo. Qui vogliamo solo sottolineare l'importanza dell'accordo siglato con il colosso britannico Bristow per lo sviluppo ed il futuro impiego dell'AW609 nei servizi off shore e nel SAR, accordo che vede anche il coinvolgimento di una compagnia aerea, la Eastern Airways (controllata da Bristow al 60%), per ulteriori sviluppi nell'utilizzo commerciale del convertiplano italiano. Passi decisivi, questi, per fare del convertiplano civile una realtà.

Se infatti finora l'industria di Finmeccanica aveva sempre parlato genericamente di 60 non precisati clienti che hanno già scelto l'AW609, questo contratto mette un deciso punto fermo. Ancora una volta, quindi, un prodotto italiano sarà all'avanguardia nel mondo dell'aviazione e avrà l'onore e l'onere di aprire una nuova strada nel settore del trasporto aereo.

Marco Iarossi