

Via XX Settembre, 60 - 50129 Firenze
 Redazione +39 055 480249
 Amministrazione +39 055 4633439
 Fax + 39 055 4626720
 Email jp4@jp4magazine.com
 Internet www.ediservice.it

Direttore Responsabile: Ugo Passalacqua

I contenuti sono realizzati dal service
 Studio Notam

Marco Iarossi - m.iarossi@jp4magazine.com
 Roberto Gentili - r.gentili@jp4magazine.com

Collaboratori

Massimo Dominelli - Paolo Gianvanni
 Marco Minari - Gian Carlo Vecchi

Hanno collaborato a questo numero

Andre Abela, Rowen Aquilina, Nicolo Bacchi,
 Marco Bianchi, Jan Blazej, Riccardo Braccini,
 Fabio Braghini, Chris Cauchi, Maurizio Cheli, Marco
 Finelli, Roberto Fregnan, Claudio Marangon, Diego
 Meozzi, Alberto Molinari, Paolo Pari, Martin
 Scharenborg, Ennio Varani, Ramon Wenink.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Daniela Mingaia - Tel. +39 055 4633439
 Email daniela.mingaia@dueservice.com

Pubblicità USA, Canada, South America, UK, Spain,
 France, Switzerland, Belgium, Germany
 Defence&Communication

Fabio Lancellotti, Emmanuel Archambeau
 48 Bd. Jean-Jaurès F92110 Clichy
 Tel. +33 01 47307180 - Fax +33 01 47300189

Prezzo di copertina/cover price euro 5,50.
 Arretrato euro 5,50 con bonifico bancario intestato a
 EDAI srl presso Banca CR Firenze
 IBAN IT64F0616002800100000013162
 bic/swift code CRFIT3F

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

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 PASCITM1W04

Carte 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 l'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 66030320

Concessionaria per la distribuzione all'estero
 Johnsons International News Italia SpA
 Via Valparaiso 4 - 20144 Milano
 Tel. +39 02 43982263 - Fax +39 02 43916430.

© 2016 Printed in Italy

JP4 Mensile di Aeronautica e Spazio
 è una pubblicazione

EDAI
 EDIZIONI AEROSPAZIALI ITALIANE

Ed.A.I. srl - Via 20 Settembre 60 - 50129 Firenze
 Tel. +39 055 4633439 - Email: edai@edaiperiodici.it

M. SCHARENBERG & R. WENINK / G&P PRESS



In copertina: ritirato dall'US Navy nel 2015, il Grumman EA-6B Prowler vola ancora con i Marines, dove resterà in linea fino al 2019. L'articolo è a pag. 50.

ARTICOLI

9 Aeroporti
 Assaeroporti - Traffico 2015

31 Industria
 Il primo volo del Boeing 737 MAX

39 Aeroporti
 Frana in aeroporto

42 Attualità
 Il misterioso A340 di Stato

46 Aeronautica Militare
 F-35: i successi dell'Italia

50 Forze aeree
 Il tramonto del Prowler

56 Trasporto aereo
 In linea con Lufthansa
 il primo A320neo

58 Aviazione generale
 Urbe Aero allarga gli orizzonti

62 Forze aeree
 Slovenska vojska

66 Tecnica
 SmartBay

70 Industria
 ATR: nuovi record

72 Trasporto aereo
 ECA: voli in idrovolante

76 Trasporto aereo
 Novità per Swiss

78 Trasporto aereo
 Il Tupolev Tu-104 di Alitalia

82 Aeroporto
 Approvato il masterplan
 del "Catullo" di Verona

NEWS

5 Notizia del mese
 Due occasioni sprecate

6 News Italia
 Aeroporti

10 News Italia
 Compagnie aeree

14 News Italia
 Forze aeree

16 News Italia
 Industria

20 News Estero
 Trasporto aereo

26 News Estero
 Forze aeree

32 News Estero
 Industria

40 News Estero
 Spazio

RUBRICHE

84 Notiziario CAP

87 Notiziario AeCI

88 Veterani

90 Recensioni

92 Incidenti

96 Notizie in libertà

98 Ultima Pagina

JP4 IN VERSIONE DIGITALE

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

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 nome, indirizzo e numero civico della tua edicola di fiducia.

Due occasioni sprecate



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO

Il premier Matteo Renzi davanti ad un Airbus A319CJ in occasione dell'ultima visita in Africa.

Il Presidente del Consiglio Matteo Renzi ha la massima attenzione per l'opinione pubblica e per le relazioni d'immagine, come dimostra la sua frequentazione dei social media. Ma deve avere attorno a sé qualcuno che lo consiglia male, a volte compiendo per lui azioni controproducenti, come coprire le statue antiche durante la visita in un importante musulmano, altre volte lasciandosi sfuggire occasioni di rapporto con la popolazione schietto e corretto, trasformandole in autogol.

Il primo caso di occasione persa è la consegna del nuovo aereo presidenziale, l'Airbus A340-500 preso in leasing da Etihad Airways. Ovviamente la scelta di un nuovo aereo forniva a un'ampia gamma di critici, dall'opposizione ai professionisti dell'indignazione ai comici, un facile spunto. Ma dato che il quadrimotore c'è, tralasciare ogni informazione o immagine, ignorarne l'arrivo e programmarlo di notte, rinchiuderlo in un hangar e fare finta che non esista è seguire la tattica che in inglese si dice l'elefante nel salotto: un grande problema che, anche se evidente a tutti, è deliberatamente non discusso. Si è reso facile ai malevoli di dire che se si nasconde qualcosa, c'è qualcosa da nascondere.

Ben migliore tattica sarebbe stata spiegare la scelta, ricordare che i vertici di ogni nazione di pari rango, come Francia o Germania, hanno aerei analoghi, che la soluzione del leasing è la più economica e che se un A340 è entrato, un A319CJ e due Falcon 50 dovrebbero uscire. Chi cura gli interessi d'immagine del Primo Ministro avrebbe ben potuto far illustrare il nuovo aereo in una conferenza stampa, con distribuzione di cartelle stampa, poi caricare il massimo numero di giornalisti dei quotidiani e delle TV su un KC-767A, portarli ad Abu Dhabi e farli rientrare col volo di consegna dell'A340. Vedendo di persona di che si tratta, comprendendo che per loro significa molte più possibilità di seguire il Presidente del Consiglio e quello della Repubblica (quelli attuali e quelli futuri) nei loro viaggi di lavoro, di si-

curo i giornalisti avrebbero presentato l'evento magari con qualche riserva sui costi, ma certo con molto minore danno d'immagine di quanto ha causato questo segreto di Pulcinella.

Seconda occasione sprecata, il volo del primo F-35A italiano da Cameri all'America, accompagnato da due KC-767A, due KC-130J e due Eurofighter. Anche qui, nonostante gli sforzi che ci risulta siano stati fatti dall'Aeronautica Militare per portarsi dietro dei giornalisti e dare il dovuto rilievo all'impresa, qualcuno ha consigliato all'esecutivo il massimo riserbo, come se non ci fosse Internet che ci fa vedere dati e immagini di ogni aereo al mondo. Ora, è vero che l'F-35 ha molti critici, i pacifisti ad oltranza, per i quali ogni mezzo per la difesa è a priori da condannare, e i tecnici, o pseudo tali, che del JSF criticano le prestazioni e l'eccessiva complessità, che condiziona la sua affidabilità.

I primi non possono essere convinti, ma i secondi sì. Anche chi ha delle riserve sull'F-35 deve ammettere che la collaborazione fra Aeronautica Militare e industria ha dato dei risultati eccellenti: la FACO è stata completata e messa in funzione presto e bene, la produzione degli F-35 in Italia è proceduta in anticipo sulle tabelle di marcia, il primo esemplare ha volato prima del previsto, e in anticipo è stato pronto a volare alla sua destinazione. Una formazione tutta italiana ha realizzato la prima trasvolata oceanica di un F-35. L'Aeronautica Militare ha dato prova di capacità gestionale delle sue risorse e di capacità direttiva delle risorse dell'industria che il mondo ci dovrebbe invidiare.

Quasi 60 anni fa, quando volò il Fiat G.91, tutti magnificarono il prodotto dell'ingegno italiano scelto dalla stessa NATO, oggi quando riusciamo a fare qualcosa di buono col suo successore, qualcuno ha consigliato a Renzi di mettere tutto a tacere. Le indicazioni date da qualcuno o qualcuna attorno a Palazzo Chigi sono riuscite a occultare e a mortificare il successo dell'Aeronautica Militare. Perché?