

Via XX Settembre, 60 - 50129 Firenze

Redazione: +39 392 3896151

Email jp4@jp4magazine.com

Amministrazione e abbonamenti:

+39 055 4633439

Email edai@edaiperiodici.itInternet www.jp4aeronautica.net

Direttore Responsabile: Ugo Passalacqua

I contenuti sono realizzati dal service
Studio NotamMarco Iarossi - m.iarossi@jp4magazine.comRoberto Gentilli - r.gentilli@jp4magazine.com

Collaboratori

Massimo Dominelli - Paolo Gianvanni

Marco Minari - Gian Carlo Vecchi

Hanno collaborato a questo numero

Sergio Barlocchetti, Leo Cabras, Chris Cauchi,
Giovanni Chiappa, Federico Ciacchella, Paolo Colucci,
Ricky Filippi, Massimo Filippini, Marco Mocheletto,
Alberto Molinari, Luigi Oldani, Luigi Orlando, Irene
Pantaleoni, Luigi Pisano, Dario Renzo,
Peter ten Berg, Marco Toso, Ennio Varani.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Daniela Mingaia - Tel. +39 339 5047645

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

Email: earchambeau@defcommunication.com

Prezzo di copertina/cover price euro 5,50

Arretrato Italia euro 5,50

Arretrato abroad (UE) euro 11,00

Abbonamenti/Service Clienti

Subscriptions and Customers Service

Ed.A.I. srl - Via XX Settembre 60 - 50129 Firenze

Tel. +39 055 4633439 - Email: edai@edaiperiodici.itAbbonamento annuo (12 fascicoli) a partire da
qualsiasi numero - Annual subscription (12 issues)
starting from any issue:

Italia euro 50,00 - Abroad euro 115,00

Pagamenti/Payments

● Bonifico bancario intestato a EDAL srl
presso Banca CR Firenze

IBAN IT 80 K 03069 02887 100000005286

bic/swift code CRFIT3F

● Versamento su c/c postale

n. 001035974037 intestato a Ed.A.I. srl

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.

© 2019 Printed in Italy

Stampa: Lito Terrazzi - Firenze

Aut. Trib. di Firenze 3729 del 27/06/1988

Reg. Stampa del 21/04/1972

JP4 Mensile di Aeronautica e Spazio
è una pubblicazione**EDAI**
EDIZIONI AEROSPAZIALI ITALIANE

Ed.A.I. srl - Via XX Settembre 60 - 50129 Firenze

Tel. +39 055 4633439 - Email: edai@edaiperiodici.itwww.edaiperiodici.it

PETER TEN BERG

In copertina: un North American T-2 Buckeye dell'Aeronautica Greca con livrea speciale per i 40 anni del reparto MEA 363. A pag. 56 un articolo sull'aereo in vista del suo pensionamento.

NEWS

5 **Notizia del mese**
A380: fine di un sogno

6 **News Italia**
Aeroporti

10 **News Italia**
Compagnie aeree

14 **News Italia**
Forze aeree

16 **News Italia**
Industria

20 **News Estero**
Trasporto aereo

28 **News Estero**
Forze aeree

34 **News Estero**
Industria

40 **News Estero**
Spazio

RUBRICHE

83 **Notiziario CAP**

85 **Aero Club d'Italia**

86 **Notiziario AOPA**

88 **Veterani e musei**

90 **Recensioni**

92 **Incidenti**

96 **Notizie in libertà**

98 **Ultima Pagina**

ARTICOLI

13 **Spazio**
La Crew Dragon di SpaceX

33 **Industria**
Nanchang CJ-6

42 **Industria**
Leonardo Divisione Aerostrutture

46 **Forze aeree**
L'F-35 in America

52 **Trasporto aereo**
Ernest Airlines

56 **Forze aeree**
Ultimi giorni per i Buckeye ellenici

62 **Aeroporti**
Lo sviluppo di Helsinki

68 **Italia**
ENAC Academy all'aeroporto dell'Urbe

70 **Antincendio**
Conferenza degli operatori antincendio

71 **Industria**
Leonardo AWHERE: nuovo stabilimento a Pisa

72 **Suole volo**
Turin Flying Institute

74 **Aeronautica Militare**
Corso di Cultura Aeronautica a Terni

76 **Attualità**
Battaglia aerea sul Kashmir

78 **Historical Aircraft Group Italy**
HAG in Serbia

80 **Sicurezza**
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo

SERVIZIO GRATUITO "LA MIA COPIA IN EDICOLA"

Se vuoi essere sicuro di trovare JP4 presso il tuo edicolante preferito, hai due modi, completamente gratuiti:

- segnala a edai@edaiperiodici.it nome e indirizzo completo della tua edicola;
- chiedi al tuo edicolante di registrarsi su lamiacopia.sodip.it e di richiedere di ricevere sempre la tua rivista.

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.

A380: fine di un sogno

Come riportiamo nelle "news" di questo numero, Airbus, di fronte all'ennesima cancellazione di un ordine per il suo A380 ha annunciato la chiusura della produzione dell'aereo per il 2021. Questa volta la brutta notizia è arrivata proprio dal più importante e affezionato cliente del quadrigetto, la Emirates, il vettore aereo di Dubai che più di ogni altro aveva creduto nell'aereo tanto da arrivare ad ordinarne fino a 162 esemplari, adesso ridotti a 123 (14 ancora da consegnare). Emirates solo un anno fa aveva evitato la chiusura del programma annunciando un nuovo contratto, un memorandum d'intesa per 20 ordini e 16 opzioni, che aveva consentito ad Airbus di tirare un respiro di sollievo e dichiarare che la produzione, con i lenti ritmi attuali e nella speranza di nuovi ordini, sarebbe continuata fino agli anni '30.



Ottobre 2007: cerimonia di consegna del primo Airbus A380 di produzione alla Singapore Airlines.

La chiusura della produzione dell'A380, preceduta qualche anno fa dalla chiusura del programma Boeing 747-8I (Intercontinental, la versione passeggeri) per lasciare in produzione solo la versione merci 747-8F (Freighter), costituiscono un drammatico esempio di come le previsioni dei costruttori a volte vengano smentite dalla realtà delle cose. Al tempo del lancio dei due giganti dell'aria, il nuovo A380 e l'ennesimo aggiornamento dell'anziano 747, sia Airbus che Boeing prevedevano un interessante mercato per i cosiddetti very large aircraft.

Previsione basata sulle considerazioni che i maggiori hub mondiali sarebbero stati sempre più congestionati, spingendo le compagnie a impegnare i preziosi slot con velivoli il più capienti possibile, e che le rotte ad alta densità su cui inserire i "VLA" sarebbero state sempre più numerose. Già allora molti osservatori erano scettici su queste previsioni e infatti la realtà è andata diversamente. La congestione degli hub è stata più che altro combattuta con l'incremento dei voli "punto-punto" a lungo raggio consentiti da velivoli bimotori sempre più efficienti ed economici rispetto ai costosi giganti quadrimotori. E infatti, piuttosto che investire in A380 e 747, le compagnie hanno preferito scegliere aerei come A330, A350, 787 e 777.

Tornando all'A380, la parziale cancellazione di Emirates è stata solo l'ultima di una lunga serie di rinunce che si sono susseguite negli ultimi anni e che, assommate alla mancanza di nuovi clienti ormai da altrettanti anni e alla crescente perdita di fiducia nell'aereo degli attuali clienti, ha sentenziato la fine del progetto. Per citare solo gli

eventi degli ultimissimi anni, c'è stata la Singapore Airlines che alla scadenza del leasing dei primi cinque esemplari ricevuti a suo tempo ha deciso di non rinnovare il contratto e di restituirli alle società di leasing proprietarie che non riescono a "piazzarli" a nuovi clienti (tranne un esemplare alla portoghese HiFly).

Un altro vettore insoddisfatto dell'A380 è la Malaysia Airlines che da tempo aveva deciso di sbarazzarsi dei suoi sei esemplari e che, non riuscendo a trovare clienti sul mercato, ha alla fine deciso di creare una sussidiaria apposita, la Amal (ne parliamo nelle "news"), alla quale girare i sei A380 che adesso vengono impiegati solo per voli charter per il fiorente mercato dei pellegrini che da vari paesi asiatici si recano nei luoghi sacri in Arabia Saudita. Tra l'altro, l'intenzione iniziale era quella di riallestire gli aerei dalle tre classi di servizio alla classe unica economica per circa 700 posti, progetto poi rientrato in quanto i costi sarebbero stati tali da non poter prevedere un ritorno dell'investimento.

Cancellazioni sono poi giunte da Air France che ha rinunciato agli ultimi due esemplari in ordine (su dodici), Virgin Atlantic Airways che ha cancellato il suo intero ordine di sei, Qantas che ha rinunciato ai suoi ultimi otto aerei, la società di leasing Amedeo per 20 esemplari, la misteriosa Air Accord delle Bahamas che aveva solo assunto momentaneamente i tre ordini della fallita Transaero. A tutto questo va aggiunta anche la pubblicità negativa fatta dalla British Airways che più volte, per bocca di Willie Walsh, CEO della International Airlines Group (che comprende appunto anche il vettore britannico), aveva detto che nel caso di ampliamento della flotta di A380 si sarebbe rivolta al mercato dell'usato perché l'aereo è troppo caro nell'acquisto e nella gestione.



Novembre 2018: il primo A380 ad essere accantonato è questo esemplare ex Singapore Airlines, ripreso al suo arrivo a Tarbes.

Al suo lancio l'A380 ha rappresentato una grande sfida per l'industria europea, i cui ingegneri hanno dovuto inventare nuove soluzioni per un aereo passeggeri dalle caratteristiche mai viste prima, soluzioni innovative che poi hanno trovato impiego anche sui più piccoli modelli successivi di Airbus. È triste adesso, a soli dieci anni dall'ingresso in servizio dell'aereo (nel 2007 con Singapore Airlines), vedere quattro esemplari accantonati sull'aeroporto di Tarbes, in Francia, in attesa del loro ineluttabile destino: lo smantellamento.

Marco Iarossi