

Via XX Settembre, 60 - 50129 Firenze

Redazione: +39 392 3896151
Email jp4@jp4magazine.com

Amministrazione e abbonamenti:
+39 055 4633439
Email edai@edaiperiodici.it

Internet www.jp4aeronautica.net

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

Gianpiero Bardizza, Sergio Barlocchetti, Domenico Binda, Jan Blazej, Igor Bozinovski, Santolo Cardarelli, Marco Caruana, Chris Cauchi, Roberto Cienti, Paolo Colucci, Tommaso Dal Maso, Richard Ennis, Giuseppe Fede, Alessandro Ganeo, Giorgio Gherbassi, Luca Granella, Guglielmo Guglielmi, Ugo Marengo, Fabio Marsili, Nicholas Moneta, Agostino Pecchio, Salvatore Roccella, Adriano Spada, Carlo A.G. Tripodi, Ennio Varani, Daniel Veronesi, Jason Wong.

Responsabile grafica: Studio Notam

Publicità Italia ed Estero
Manuela Melardi - Tel. +39 055 4633439
Email: edai@edaiperiodici.it

Prezzo di copertina/cover price euro 5,50
Arretrato Italia euro 5,50
Arretrato/back issue abroad UE euro 11,20
Arretrato/back issue abroad extra UE 14,10

Abbonamenti/Servizio Clienti

Subscriptions and Customers Service

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

Abbonamento annuo (12 fascicoli) a partire da qualsiasi numero - Annual subscription (12 issues) starting from any issue:

Italia euro 50,00 - Abroad UE euro 120,00
Abroad extra UE euro 160

Pagamenti/Payments

- Bonifico bancario intestato a EDAL srl presso banca Intesa Sanpaolo
IBAN IT 80 K 03069 02887 100000005286
bic/swift code BCITITMM

- Versamento su c/c postale
n. 001035974037 intestato a Ed.A.I. srl

Distributore esclusivo per l'Italia

SO.DI.P. "Angelo Patuzzi" SpA

Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. +39 02 660301 - Fax +39 02 66030320

Distributore per l'estero

SO.DI.P. SpA, Via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo (MI), Tel +39 02/66030400, Fax +39 02/66030269
e-mail: export@sodip.it - www.sodip.it

© 2021 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.it
www.edaiperiodici.it



ALASKA AIRLINES

In copertina: il primo Boeing 737-9 MAX consegnato alla Alaska Airlines. Trattiamo del rientro in linea del bireattore nell'articolo a pag. 50.

ARTICOLI

- 31 Attualità**
Biplani contro il deserto
- 44 Ala rotante**
L'elisoccorso valdostano
- 50 Trasporto aereo**
Il ritorno del 737 MAX: il caso Alaska Airlines
- 54 Spazio**
Perseverance alla ricerca della vita su Marte
- 56 Aeronautica Militare**
I "primi 60 anni" della PAN
- 58 Attualità**
Elicotteri per i Campionati Mondiali di Sci Alpino a Cortina
- 60 Forze aeree**
L'ultimo "calabrone" del No. 77 Squadron della RAAF
- 66 Saloni**
Aero India 2021
- 68 Aeroporti**
Il progetto della Airport City all'aeroporto di Hong Kong
- 70 Scuole volo**
La scelta di Arianna: da hostess a pilota

NEWS

- 5 La notizia del mese**
Ex America sempre aliquid novi
- 6 News Italia**
Aeroporti
- 10 News Italia**
Compagnie aeree
- 14 News Italia**
Forze aeree
- 18 News Italia**
Industria
- 24 News Estero**
Trasporto aereo
- 32 News Estero**
Forze aeree
- 36 News Estero**
Industria
- 42 News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 83 HAG Italy**
- 85 Notiziario CAP**
- 86 Veterani e musei**
- 88 Recensioni**
- 92 Incidenti**
- 96 Notizie in libertà**
- 98 Ultima Pagina**
- 74 Industria**
Battesimo dell'acqua per il Novotech Seagull
- 76 Aeronautica Militare**
Il Nucleo Restauro Velivoli Storici di Grazzanise
- 78 Cartoline dal passato**
Malpensa 60 anni fa
- 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.

Ex America semper aliquid novi

Il nuovo capo di Stato Maggiore dell'USAF, generale Charles Q. Brown Jr. parlando il 17 febbraio al Defense Writers Group ha annunciato una nuova direzione di marcia dell'aeronautica americana del tutto inattesa e di grande importanza. È iniziato uno studio, condotto con l'ufficio Cost Assessment and Program Evaluation del Dipartimento della Difesa, per determinare la futura composizione degli aerei da combattimento, TacAir, che entrerà nel bilancio dell'anno fiscale 2023. Lo studio porterà alla richiesta di un nuovo caccia di "generazione 4 e mezzo o 5 meno" per sostituire gli F-16. Brown vuole un caccia che non sia l'F-16 ma che ne abbia le prestazioni, con in più una maggiore capacità digitale, con sistemi di missione aperti con software aggiornabili quasi in tempo reale nel corso di una missione.

La realizzazione del nuovo caccia dovrebbe essere rapida, grazie alla positiva esperienza della progettazione del nuovo addestratore Boeing T-7A Red Hawk e del Next Generation Air Dominance, NGAD, che è stata totalmente digitale. Il Red Hawk ora è chiamato eT-7A, la "e" significa che è stato progettato, collaudato e costruito digitalmente sarà data anche agli aerei futuri con la stessa genesi. Will Roper, il passato sottosegretario al procurement dell'USAF, ha lanciato una strategia digitale per il NGAD (che lui ha dichiarato avere già volato quantomeno come dimostratore): non un caccia che duri 25 anni ma nuovi modelli ogni cinque anni grazie alla digitalizzazione.

Il concetto è di avere un mix di aerei di quinta generazione come l'F-35, di sesta come il NGAD e anche aerei per il combattimento di basso livello per seguire l'evoluzione della strategia del Pentagono, la Global Posture Review, con il passaggio dalle attività anti-terrorismo, ossia le guerre coloniali, alla competizione con i pari, Russia e Cina. Questo mix faciliterebbe il raggiungimento dell'obiettivo dell'USAF, 386 squadron in servizio rispetto agli attuali 312, entro il 2030.

Il nuovo aereo è già stato soprannominato "il figlio dell'F-16" ma Brown lo ha chiamato "il figlio di NGAD". Il punto è che da 25 anni il sostituto dell'F-16 era già stato scelto, è l'F-35A, di cui l'USAF ha in programma di acquistarne 1.763. Ora, dopo che il gen. Brown vuole richiedere un sostituto alternativo, si può dubitare se quel numero di F-35 rimarrà immutato.

Che il passaggio alla quinta generazione per l'USAF non fosse una via a senso unico si era già visto l'anno scorso quando ha comprato i primi otto F-15EX di un ordine previsto di 84 e che potrebbe arrivare a

144. Lo stesso Roper aveva detto che anche l'F-16 potrebbe essere riordinato, ma Brown ha chiaramente detto che quello che serve è un caccia nuovo. L'F-16, anche nelle ultime versioni Block 70/72, non va bene perché non ha un software ad architettura aperta. La velocità sarà un altro requisito, compresa la supercruise. L'USAF ha ora circa un migliaio di F-16, ma sono vecchi, gli ultimi sono stati comprati nel 2001. Il primo F-35 ha volato quindici anni fa, e ora ce ne sono in servizio circa 250.

Brown ha ammesso che ci sono alcuni problemi nell'efficienza degli F-35 a causa dell'usura ai motori per l'uso troppo intenso e che un rimedio da prendere è di diminuirne l'uso. «Voglio moderare la quantità di uso di questi aerei. - ha detto Brown - Non si usa una Ferrari per andare al lavoro ogni mattina, la si guida solo la domenica. Questo è il nostro caccia di alta gamma, vogliamo assicurarci di non usarlo troppo per i conflitti di bassa gamma».



Il generale Charles Q. Brown Jr. scende da un F-16 dell'8th Fighter Wing dopo un volo quando era a capo delle Pacific Air Forces.

Per i critici dell'F-35A queste dichiarazioni sono state spunte al sarcasmo, perché l'F-35 era stato concepito e propagandato come sostituto dell'F-16 (ma anche dell'A-10, difficile impegno per una "Ferrari", dell'F/A-18 e dell'AV-8B) molto più efficace ma anche economico, grazie alla standardizzazione, e di facile manutenzione, grazie al sistema ALIS. Il concetto dei due livelli era proprio di questa prospettiva: la gamma alta rappresentata dall'F-22 Raptor, la gamma bassa dall'F-35; ora Brown prospetta un

altro mix: F-22 e F-35 gamma alta e il nuovo caccia "5 meno" per quella bassa. In altre parole, come ha scritto l'autorevole rivista Forbes, «L'F-35 furtivo da 25 tonnellate è diventato esso stesso il problema che doveva risolvere e ora all'America serve un caccia nuovo per risolvere il problema dell'F-35».

Il ragionamento di Brown è chiaro ed è tipico di un uomo che gli F-16 li conosce, prima comandante dell'8th Fighter Wing, poi della Pacific Air Force. Il problema però è che un nuovo caccia, economico e di pronta consegna, potrebbe essere una chimera e nel suo sviluppo, fiducia nei computer a parte, potrebbe accumulare peso, complessità, ritardi e costi proprio come l'F-35A. Un caccia polivalente di bassa gamma, con piena capacità multi-missione, di una generazione più giovane dell'F-16, economico nell'acquisto, nell'esercizio e nella manutenzione, esiste, "off the shelf", ed è il JAS-39 Gripen, ma solo pensarci sarebbe un inaccettabile ribaltamento del paradigma americano.

Roberto Gentilli