

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 Gentilli - r.gentilli@jp4magazine.com

Collaboratori

Massimo Dominelli - Paolo Gianvanni

Marco Minari - Gian Carlo Vecchi

Hanno collaborato a questo numero

Andrea Avian, Nicolò Bacchi, Lorenzo Barsotti,
Sergio Barlocchetti, Mirco Bonato, Riccardo Caccioli,
Chris Cauchi, Federico Ciacchella, Paolo Colucci,
Mattia Cosmai, Marco De Montis, Siegfried Laurent,
Paolo Maggiolo, Agostino Pecchio, Giacomo Pierro,
Mario Alberto Ravasio, Alessandro Signorini,
Adriano Spada, Joris van Boven, Alex van Noue.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Manuela Melardi - Tel. +39 055 4633439

Email: melardi.manuela@gmail.com

Prezzo di copertina/cover price euro 6,00

Arretrato Italia euro 6,00

Arretrato/back issue abroad UE euro 11,70

Arretrato/back issue abroad extra UE 14,60

Abbonamenti/Service 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 54,00 - Abroad UE euro 125,00

Abroad extra UE euro 160,00

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

S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" SpA

Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

Tel. +39 02 660301 - Fax +39 02 66030320

Distributore per l'estero

S.O.D.I.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

© 2022 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



ANDREA AVIAN E MIRCO BONATO

In copertina: due Mil Mi-35M della 98ª Brigata d'Aviazione dell'Aeronautica Serba. A pag. 64 pubblichiamo un articolo sull'esercitazione Shield 2022 svoltasi a Batajnica.

NEWS

- 5 **Osservatorio**
Urban Air Mobility: un'utopia per pochi?
- 6 **News Italia**
Aeroporti
- 10 **News Italia**
Compagnie aeree
- 14 **News Italia**
Forze aeree
- 16 **News Italia**
Industria
- 20 **News Estero**
Trasporto aereo
- 30 **News Estero**
Forze aeree
- 36 **News Estero**
Industria
- 40 **News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 29 **ATM - Air Traffic Management**
- 82 **Notiziario HAG Italy**
- 85 **Notiziario CAP**
- 87 **Notiziario AOPA**
- 88 **Veterani e musei**
- 90 **Recensioni**
- 92 **Incidenti**
- 96 **Notizie in libertà**
- 98 **Ultima Pagina**

ARTICOLI

- 13 **Trasporto aereo**
Aeroitalia si presenta
- 27 **Trasporto aereo**
10 anni di Volotea
- 42 **Attualità**
Guerra aerea sull'Ucraina
- 46 **Trasporto aereo**
La Compagnie: Milano-New York "all business"
- 50 **Esercitazioni**
Frisian Flag 2022
- 52 **Saloni**
FIDAE 2022
- 54 **Tecnica**
Advanced Air Mobility
- 58 **Saloni**
Aero 2022
- 64 **Esercitazioni**
Shield 2022
- 68 **Aeroporti**
New York Stewart
- 71 **Industria**
MBDA Italia
- 72 **Industria**
Umbragroup
- 74 **Storia**
Russia-Ucraina: la beffa del memorandum di Budapest
- 81 **Saloni**
Defence Services Asia 2022

SERVIZIO GRATUITO "LA MIA COPIA IN EDICOLA"

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

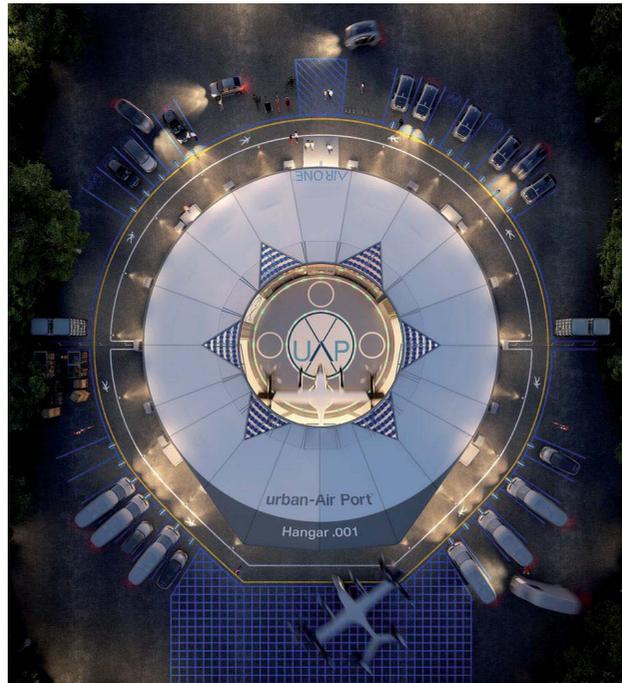
- segnala a edai@edaiperiodici.it nome e indirizzo completo della tua edicola;
- chiedi al tuo edicolante di registrarsi su lamiacopia.sodip.it e di richiedere di ricevere sempre la tua rivista.

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.

Urban Air Mobility, un'utopia per pochi?

Advanced Air Mobility, Urban Air Mobility, sono i nuovi traguardi del progresso, nuove bellissime forme di strani aeromobili ecologicamente puliti, silenziosi, pronti a portare passeggeri saettando sulle città, addirittura senza pilota, con una guida automatica sicura, mentre droni sciameranno portandoci sotto casa i nostri acquisti. Non sono ipotesi, ma una realtà già in marcia: ordini per centinaia di eVTOL sono già stati piazzati da grandi compagnie aeree, molti fra i più grandi aeroporti, Italia compresa, stanno già progettando i vertiporti, Leonardo è entrata in partnership con Vertical Aerospace per la realizzazione dell'aero taxi VX4. In questo numero pubblichiamo un articolo di un esperto del settore che ci illustra come stanno velocemente procedendo i progetti in questo ambito, anche se i dubbi e le critiche sull'effettiva utilità e percorribilità dell'Urban Air Mobility non mancano.



L'Urban Air Mobility diventa realtà: il 25 aprile l'inglese Urban-Air Port ha inaugurato a Coventry, Regno Unito, Air-One, il primo vertiporto mobile per il decollo e l'atterraggio degli eVTOL.

L'entusiasmo e la fiducia su questo rinascimento aeronautico, dopo 65 anni nei quali le forme degli aerei passeggeri sono rimaste quelle del Boeing 707, non sono infatti universali. Il direttore di una rivista nostra consorella ha scritto un condivisibile editoriale dal significativo titolo "Basta balle" nel quale evidenzia i non pochi problemi pratici che dovrà affrontare la UAM, dal controllo del traffico aereo alla capacità delle batterie, concludendo: "Rendering verso realtà: uno a zero."

Si potrebbe però fare un'altra serie di considerazioni. Tutto questo fervore di intelligenze, questo affluire di capitali e questo impegno di enti pubblici (NASA, FAA, EASA, ENAC...) servono a far nascere un prodotto che risponda a quale reale esigenza? La maggior esigenza indicata è quella del collegamento da un aeroporto al centro città e si può pensare anche a collegamenti fra abitazioni e uffici o magari fra una villa e un campo da golf. In ogni caso, un volo in eVTOL avrà costi tali da essere riservato a una minoranza facoltosa. Ossia si tratta di far risparmiare qualche ora un certo numero di volte l'anno a qualche migliaia, o decina di migliaia di persone. Contemporaneamente in Italia milioni di persone, come pendolari e studenti, ogni giorno impiegano ore, iniziando all'alba, per spostarsi dalle abitazioni ai luoghi di lavoro o di studio. Un incremento anche marginale dei servizi di trasporto urbano vorrebbe dire milioni di ore restituite alla popolazione, rispetto alle migliaia di ore che la UAM farà risparmiare alle élites.

Vi è poi un altro fattore da considerare: per vari motivi che vanno dalla riduzione delle politiche sociali alle migrazioni di milioni di uomini, le

città del mondo occidentale si stanno degradando: da Parigi alla Svezia, sono sorte delle "no-go zone", quartieri ormai impraticabili, in cui nemmeno la polizia può entrare. Un eVTOL urbano sarà la giusta risposta per assicurare la sicurezza dei pochi che se lo potranno permettere, come a San Paolo del Brasile dove i ricchi, per evitare il crimine nelle strade, si spostano in elicottero.

L'obiezione è che suscitare tali dubbi, ritenere che ci sia qualcosa di sbagliato, o forse di malato nell'entusiasmo per la UAM, significa essere contro il progresso e, come ci spiega il liberismo globalista che ci guida dopo la caduta delle ideologie, "There Is No Alternative", non ci sono alternative. Come spiegò lo scrittore inglese Chesterton già un secolo fa: "La semplice chiave del potere delle nostre classi alte è questo: che si sono sempre attentamente tenute dalla parte di quello che è chiamato Progresso. ... In breve, i

ricchi sono sempre moderni, è il loro mestiere."

Ma il progresso non è solo questo, si obietterà: la AAM ci porterà altri vantaggi: basta pensare ai droni che potranno trasportare medicinali in zone inaccessibili. Certo, sui medicinali non si discute. Ma quello a cui le grandi aziende e i progettisti stanno lavorando è qualcosa di ben più vasto: droni che porteranno a casa i nostri acquisti, dai prodotti delle grandi catene di distribuzione alle pizze per la cena. In Italia c'è il problema delle abitazioni in grandi condomini urbani, ma in paesi in cui molti abitano in casette col giardino, come in Australia, ci sono già arrivati. Come per i robot per preparare gli hamburger, anche questi in arrivo, il problema è ridurre i costi, eliminando quelli del personale. Irrilevante è notare che l'automazione non guidata da alcun controllo politico, dopo avere cancellato milioni di lavori impiegatizi, porterà a eliminare anche quegli ultimi lavori di "infimo rango", dal banconista ai MacDonald ai fattorini in bicicletta, che erano l'ultima possibilità per un sottoproletariato misto, di laureati senza sbocco insieme a immigrati appena sbarcati.

Cosa fare quindi, mentre sempre più posti di lavoro andranno persi? C'è chi ci pensa. Yuval Noah Harari, il consigliere capo di Klaus Schwab, capo del World Economic Forum, quello che ha scritto "Covid 19: the Great Reset", affrontando il problema di cosa fare con le nuove masse di esseri diventati inutili, ha detto: "Li terremo occupati con droghe e videogame." Tanto, gli aerotaxi eVTOL e i droni che passeranno sulle loro teste saranno silenziosi, e non li disturberanno.

Roberto Gentilli