

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

Sergio Barlochetti, Oscar Bernardi, Leo Cabras, Luigino Caliaro Mario Caruana, Chris Cauchi, Mauro Cini, Paolo Colucci, Angelo Corso, Marco De Montis, Andrea Genta, Sergio Iarossi, Nicholas Moneta, Ettore Montanari, Lucian Ojog, Alessandro Pandolfi, Marco Papa, Agostino Pecchio, Omar Rigamonti.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Raffaele Piesco

Email: raffaele.piesco.edai@gmail.com

Prezzo di copertina/cover price euro 7,00

Arretrato Italia euro 7,00

Arretrato/back issue abroad UE euro 12,70

Arretrato/back issue abroad extra UE 15,60

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 63,00 - Abroad UE euro 130,00

Abroad extra UE euro 160,00

Pagamenti/Payments

- Bonifico bancario intestato a EDAl srl presso banca Intesa Sanpaolo
IBAN IT 80 K 03069 02887 10000005286
bic/swift code BCITITMM

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

Distributore esclusivo per l'Italia

SODIP Srl

Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

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

Distributore per l'estero

SODIP Srl, Via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo

(MI), Tel +39 02/66030400, Fax +39 02/66030269

e-mail: export@sodip.it - www.sodip.it

© 2024 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



In copertina: la replica del Caproni Ca.3 realizzata dalla Fondazione Jonathan con il supporto dell'Aeronautica Militare e di MBDA. L'articolo è a pag. 46.

ARTICOLI

- 9** **Trasporto aereo**
L'Integrated Control Center di EasyJet a Luton
- 24** **Aeronautica Militare**
Ambasciatori e addetti militari in visita all'IFTS
- 31** **Forze aeree**
Kaga: una quasi portaerei per il Giappone
- 46** **Veterani**
Bentornato Caproni
- 54** **Trasporto aereo**
Lumiwings: le ali di Foggia
- 60** **Aeroporti**
ENAC: dati di traffico 2023
- 62** **Aeronautica Militare**
L'AM alla Red Flag Alaska
- 64** **Saloni**
Aero 2024
- 68** **Aeroporti**
Lo spazioporto di Grottaglie
- 70** **Sicurezza**
ANSV: Rapporto 2023
- 74** **Sicurezza**
Intervista al presidente ANSV
- 80** **Photoalbum**
Cartolina da Anchorage (4ª parte)

NEWS

- 5** **Osservatorio**
Tutti i dubbi sugli eVTOL
- 6** **News Italia**
Aeroporti
- 10** **News Italia**
Compagnie aeree
- 14** **News Italia**
Forze aeree
- 18** **News Italia**
Industria
- 26** **News Estero**
Trasporto aereo
- 32** **News Estero**
Forze aeree
- 36** **News Estero**
Industria
- 44** **News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 58** **Air Traffic Management**
- 83** **HAG Italy**
- 85** **AOPA Italia**
- 87** **Club Aviazione Popolare**
- 88** **Veterani e musei**
- 90** **Recensioni**
- 92** **Incidenti**
- 96** **Notizie in libertà**
- 98** **Ultima Pagina**

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.

Tutti i dubbi sugli eVTOL

L'ubriacatura da eVTOL e UAM (Urban Air Mobility), o AAM (Advanced Air Mobility) che dirsi voglia, comincia a dover fare i conti con la realtà e le numerose industrie che si sono gettate a capofitto in questo appetitoso settore cominciano a scricchiolare. Uno degli ultimi casi, del quale riportiamo nella sezione News a pag. 42, riguarda la tedesca Volocopter che si è vista rifiutare ulteriori garanzie sui prestiti sia dal governo centrale sia da quello della Baviera e annuncia adesso di essere a rischio insolvenza. Le aziende impegnate nel progettare eVTOL sono decine, ma forse dovremmo scrivere qualche centinaio, ed è evidente che sopravviveranno in poche, quelle con le spalle più solide e quelle che riusciranno a mantenere i cospicui sussidi pubblici elargiti con estrema generosità in nome della transizione ecologica e del rispetto per l'ambiente.

Quando abbiamo iniziato a riportare dei primi progetti di eVTOL e dell'introduzione dei "taxi volanti" per trasportare passeggeri tra aeroporti e centro città, ma anche su tratte cittadine, l'obiettivo dichiarato era quello di iniziare i servizi nel 2024; nel 2024 ci siamo ma di tali servizi nemmeno l'ombra. E i tempi per l'ingresso in servizio (EIS - Entry Into Service) si allungano sempre più, con la necessità di ottenere le previste certificazioni dalle autorità aeronautiche e di mettere a punto una normativa che regoli il nascente settore.

Diversi costruttori hanno ricevuto l'autorizzazione a svolgere i voli test dei prototipi e qualcuno è stato anche autorizzato a svolgere dei collegamenti su delle tratte stabilite, ma solo a livello sperimentale per raccogliere dati e informazioni in vista di una sperata EIS per il futuro. In Cina la CAAC, l'autorità aeronautica nazionale, ha fatto un ulteriore passo avanti rilasciando la prima licenza di produzione e il certificato di navigabilità per l'eVTOL EH216-S della EHang che adesso pensa all'inizio della produzione in serie (vedi notizia pag. 38). Ma il giorno in cui gli eVTOL sfrecceranno sulle nostre teste trasportando facoltosi passeggeri sono ancora molto lontani.

I grandi annunci per l'introduzione di servizi di taxi aereo con gli eVTOL in occasione di grandi eventi stanno uno dopo l'altro lasciando il passo

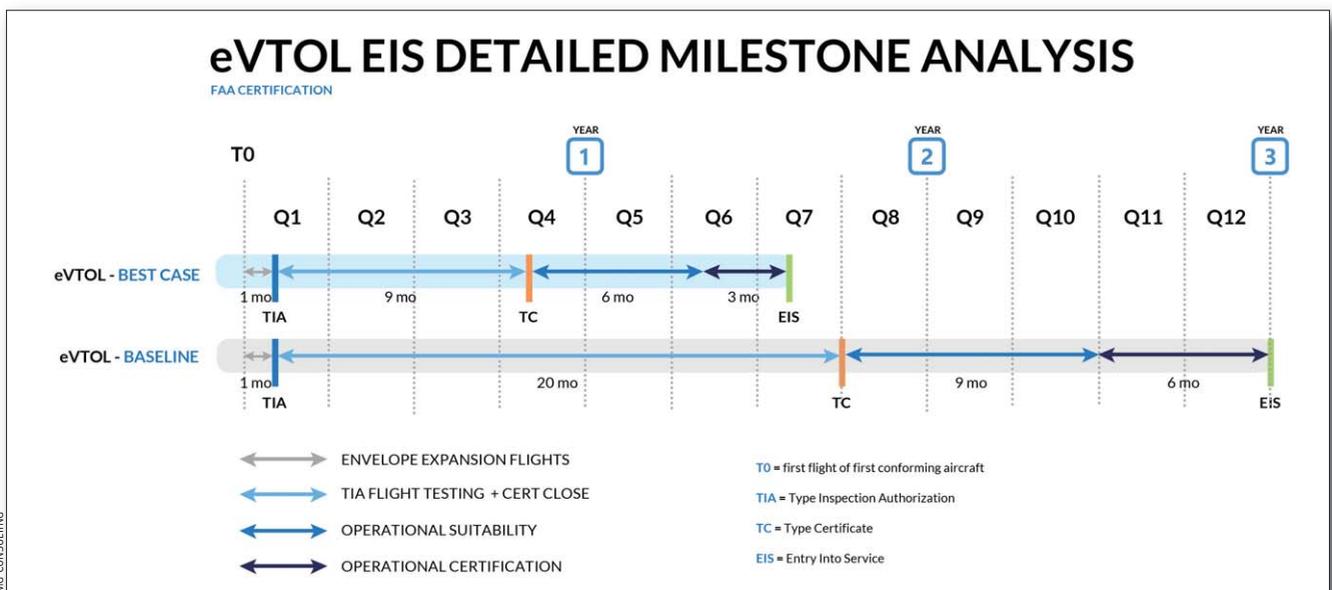
alla realtà. Ultimo caso la tanto sbandierata introduzione di tali servizi in occasione delle Olimpiadi parigine previste per i prossimi luglio e agosto: non ci sarà (naturalmente aggiungiamo noi) alcun trasporto di (veri) passeggeri tra le sedi della competizione, ma solo voli dimostrativi con a bordo dipendenti e manager delle aziende coinvolte. E stessa sorte toccherà probabilmente ai Giochi Olimpici Invernali "Milano Cortina 2026".

Allo scetticismo di molti osservatori e di quasi tutta la stampa di settore (noi ne abbiamo parlato nell'editoriale di giugno 2022, ma lo stesso hanno fatto altre riviste nazionali e le maggiori testate internazionali), adesso si è aggiunto uno studio della statunitense SMG Consulting, azienda specializzata nell'analisi di mercato, strategie e comunicazione nei settori aeronautici, difesa, automotive ed altro ancora. SMG ha fatto un po' di conti sui tempi necessari per tutto il processo che porta un nuovo prodotto nel settore aeronautico alla certificazione e all'ingresso in servizio.

La società di Phoenix ha disegnato due scenari. Il primo, estremamente ottimistico, definito "Best case", si basa su quanto avvenuto per la certificazione del Bell 505 e porta alla quantificazione di oltre un anno e mezzo (19 mesi) tra primo volo ed ingresso in servizio. Il secondo scenario, "Baseline case", si basa sulla certificazione del Robinson R66 e prevede tre anni tra il primo volo e l'ingresso in servizio. Tempi calcolati nella non scontata ipotesi che tutto vada a buon fine senza necessità di correzioni dei progetti.

Ma non importa: gli eVTOL sono il futuro, sono amici dell'ambiente, sono politicamente corretti... e portano tanti finanziamenti pubblici a chi vi si impegna. Così stanno sorgendo vertiporti un po' ovunque, anche in Italia, dove, forse, un giorno voleranno queste fantastiche macchine volanti che trasporteranno passeggeri (uno? due? tre?) a costi che pochi potranno permettersi e con un pericoloso affollamento degli spazi aerei e dei cieli cittadini.

Marco Iarossi



Il grafico realizzato da SMG Consulting per ipotizzare i tempi perché gli eVTOL possano davvero entrare in servizio (EIS). Il "Best case", la previsione più ottimistica, vede l'EIS a 19 mesi dal primo volo; la "Baseline" vede invece l'EIS a tre anni dal primo volo.