

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

Giuseppe Barbetta, Gianpiero Bardizza,
Sergio Barlocchetti, Oscar Bernardi, Marco Bianchi,
Igor Bozinovski, Chris Cauchi, Paolo Colucci,
Marcello Cosolo, Marco Finelli, Roberto Fregnan,
Marco Gueli, Paulo Mata, Marco Mocheletato,
Luciano Pontolillo, Luigi Oldani, Luigi Orlandi,
Riccardo Niccoli, Mario Alberto Ravasio, Elvio
Taranghelli, Joris van Boven, Alex van Noye.

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 Archambeaut

48 Bd. Jean-Jaurès F92110 Clichy

Tel. +33 01 47307180 - Fax +33 01 47300189

Email: earchambeaut@defcommunication.com

Prezzo di copertina/cover price euro 5,50

Arretrato euro 5,50

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 50,00 - Abroad euro 115,00

Pagamenti/Payments

• Bonifico bancario intestato a EDAI srl

presso Banca CR Firenze

IBAN IT64F0616002800100000013162

bic/swift code CRFIT3F

• Versamento su c/c postale

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

Distributore esclusivo per l'Italia

SO.DI.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.

© 2018 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



OSCAR BERNARDI

In copertina: continuando la tradizione di dipingere i suoi prototipi come teste di animali, quest'anno Embraer ha portato al salone di Farnborough questo E195-E2 con un'aggressiva bocca di squalo. L'articolo sul salone londinese è a pag 38.

ARTICOLI

- 11 **Attualità**
L'Aeronautica Francese festeggia il 14 luglio
- 17 **Tecnica**
Prove in volo del progetto G-LOC
- 25 **Attualità**
Gli elicotteri dei "cinghialotti"
- 38 **Saloni**
Farnborough 2018
- 48 **Trasporto aereo**
Hebridean Air Services
- 54 **Manifestazioni**
RIAT 2018
- 58 **Forze aeree**
Kfir colombiani negli States
- 59 **HAG Italy**
Prove generali a Bagnoli di Sopra
- 60 **Trasporto aereo**
Danish Air Transport vola in Sicilia
- 62 **Forze aeree**
Addio al Dassault Mirage 2000N

- 68 **Veterani**
L'ARCA di Rieti
- 72 **Club Aviazione Popolare**
Un Jabiru speciale
- 76 **Esercitazioni**
5 Torri 2018
- 78 **Forze aeree**
100 aerei su Londra per i 100 anni della Royal Air Force
- 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.

NEWS

- 5 **Osservatorio**
Consegnato il 1.000° ATR 72
- 6 **News Italia**
Aeroporti
- 8 **News Italia**
Compagnie aeree
- 12 **News Italia**
Forze aeree
- 14 **News Italia**
Industria
- 18 **News Estero**
Trasporto aereo
- 26 **News Estero**
Forze aeree
- 30 **News Estero**
Industria
- 36 **News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 85 **Notiziario CAP**
- 86 **Notiziario AOPA**
- 89 **Aero Club d'Italia**
- 90 **Veterani e musei**
- 92 **Recensioni**
- 94 **Incidenti**
- 97 **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.

Consegnato il 1.000° ATR 72



Il 1000° ATR 72 consegnato è questo 72-600 marche provvisorie F-WWEW e definitive VT-IYJ, n/c 1.496, che è andato alla indiana IndiGo.

Il 17 luglio ATR ha consegnato il 1.000° ATR 72, un 72-600, che è andato all'indiana IndiGo. L'ATR 72 venne ufficialmente lanciato nel gennaio 1986 e la prima consegna ebbe luogo alla Finnair nell'ottobre 1989. Il modello originale 72-200 (187 consegnati) è stato seguito dal 72-500 (365 consegnati), il primo dei quali è andato alla American Eagle nel 1997. Il modello più recente, 72-600 (448 consegnati), è stato lanciato nel 2009 ed è entrato in servizio con Royal Air Maroc nel 2011.

Insieme al più piccolo ATR 42 il programma ha raccolto circa 1.700 ordini da parte di 200 clienti in quasi 100 paesi e oltre 1.400 sono gli esemplari consegnati. L'ATR è fra i velivoli commerciali di maggior successo nella storia dell'aviazione civile, nonché leader indiscusso del suo segmento, i turboelica regionali da 50-70 posti, con circa il 75% di tutti gli ordini effettuati per questa categoria di velivoli. Ad oggi ATR vanta un solido portafoglio ordini pari all'equivalente di tre anni di produzione.

Solo circa un mese prima, il 6 giugno, l'italiana Leonardo, socio paritario con Airbus del programma, aveva annunciato la produzione della 1.500° fusoliera di ATR presso gli stabilimenti di Pomigliano d'Arco, in provincia di Napoli. Le fusoliere prodotte in Campania vengono poi inviate a Tolosa, sede del consorzio italo-francese, dove viene completato l'assemblaggio, arredato l'aereo e condotte le prove in volo prima della consegna al cliente.

Il consorzio ATR è nato nel 1981 come joint venture paritaria tra Aerospaziale (poi EADS e adesso Airbus) e Aeritalia (poi Alenia, Alenia Aermacchi, Finmeccanica e infine Leonardo) che decisero di fondere le rispettive divisioni che stavano studiando velivoli regionali: l'AS 35 di Aerospaziale e l'AIT 230 di Aeritalia. Il 4 novem-

bre del 1981 fu firmato l'accordo a Parigi e fu lanciato l'ATR 42 che inizialmente fu denominato Colibri. Il 16 agosto 1984 avvenne il primo volo, nel 1986 fu lanciata la versione allungata ATR 72 che volò per la prima volta nell'ottobre 1988. Il 3 dicembre 1985 venne consegnato il primo ATR 42, che entrò in linea con Air Littoral, mentre il primo ATR 72 entrò in linea con Finnair nell'ottobre 1989.

Il 16 settembre 1994 volò il primo esemplare di ATR 42 della seconda generazione, la serie 500, il cui primo esemplare andò ad Air Dolomiti nell'ottobre 1995. Il 19 gennaio 1996 volò anche il primo ATR 72-500 con il primo esemplare alla American Eagle il 31 luglio 1997. Pochi giorni dopo, il 5 settembre, fu consegnato il 500° velivolo che andò allo stesso vettore USA. Il 2 ottobre 2007 venne lanciata la terza generazione del biturbina, la serie 600, che vide il primo volo dell'ATR 72-600 nel luglio 2009 e quello dell'ATR 42-600 nel marzo 2010. Il 3 marzo 2012 il consorzio ha consegnato il 1.000° velivolo, un ATR 72-600 alla spagnola Air Nostrum.

Secondo le stime del costruttore, il settore dei turboelica richiederà oltre 3.000 nuovi velivoli entro il 2037 per un valore di più di 80 miliardi di dollari. Quasi l'80% di questa domanda (2.390 aerei) sarà nel segmento dei 61-80 posti (quello dell'ATR 72), mentre il rimanente 20% (630 aerei) sarà nel segmento 40-60 posti (quello dell'ATR 42). Nel primo segmento l'ATR 72 se la vede con Bombardier e il suo Q400, che ha però un successo decisamente inferiore, mentre nel secondo segmento l'ATR 42 è l'unico disponibile sul mercato. Vedremo adesso se Bombardier, liberatasi dal troppo impegnativo programma CSeries (diventato Airbus A220), dedicherà maggiori risorse ai turboelica QSeries andando a dare filo da torcere ad ATR che finora, va detto, ha avuto gioco facile per assenza di un concorrente all'altezza.