

I contenuti sono realizzati dal service
Studio Notam di Marco Iarossi

Marco Iarossi - m.iarossi@jp4magazine.com

Roberto Gentili - r.gentili@jp4magazine.com

Collaboratori

Massimo Dominelli - Paolo Gianvanni - Sergio Iarossi - Marco Minari - Gian Carlo Vecchi

Hanno collaborato a questo numero

Oscar Bernardi, Sergio Barlocchetti, Oscar Bernardi, Igor Bozinovski, Fabio Castelvetro, Paolo Colucci, Angelo Corso, Marco De Montis, Alessandro Ganeo, Roelof-Jan Gort, Paolo Maggiolo, Cristian Marambio, Diego Meozzi, Agostino Pecchio, Piero Purpura, Mario Alberto Ravasio, Alessandro Signorini, Adriano Spada, Ugo Vicenzi.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Mark William Lowe

edai@loutramac.com - Tel. +39 351 650 2586

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. +39 351 3636769 - 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

© 2026 Printed in Italy

Stampa: Graphicscalve SpA

Vilminore di Scalve (BG)

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. +39 351 3636769 - Email: edai@edaiperiodici.it
www.edaiperiodici.it



FABIO CASTELVETRI

In copertina: il Rafale Solo Display (RSD) dell'Armée de l'Air et de l'Espace durante i Belgian Air Force Days 2026 in occasione degli 80 anni della Forza Aerea Belga.

NEWS

5 Notizia del mese
ATR: 40 anni... e non li dimostra

6 News Italia
Aeroporti

10 News Italia
Compagnie aeree

14 News Italia
Forze aeree

18 News Italia
Industria

22 News Estero
Trasporto aereo

30 News Estero
Forze aeree

34 News Estero
Industria

42 News Estero
Spazio

RUBRICHE

41 Air Traffic Management

84 Notiziario AOPA

86 Notiziario HAG Italy

87 Notiziario CAP

88 Veterani e musei

90 Recensioni

92 Incidenti

96 Notizie in libertà

98 Ultima Pagina

ARTICOLI

21 Aeroporti
I cento anni del "Nicelli"

28 Manifestazioni
Air Expo FVG 2026

40 Forze aeree
Mezzo secolo di servizio degli F-5 cileni

44 Aviazione generale
Un Trinidad da Bergamo a Oshkosh

48 Esercitazioni
Pitch Black 2026

50 Forze aeree
La complessa storia degli F-35 svizzeri

52 Industria
Junkers Experience Day 2026

53 Manifestazioni
BIAS 2026

54 Veterani
I Caravelle da giardino

60 Forze aeree
La Flottile 34F della Marina Francese

66 Attualità
Inaugurato a Francoforte il Lufthansa Group Hangar One

68 Industria
Aviosolution: tra presente e futuro

70 Manifestazioni
Belgian Air Force Days 2026

72 Veterani
La Erickson Aircraft Collection

78 Forze aeree
Il centenario dell'Aeronautica Svedese

80 Photoalbum
Cartolina da Kuala Lumpur

82 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.

ATR: 40 anni... e non li dimostra

Il primo prototipo dell'ATR 42 fece il volo inaugurale il 16 agosto 1984 e il primo volo commerciale, con la francese Air Littoral, nel dicembre 1985, seguita dall'italiana ATI. Il 3 settembre 2026, 42 anni dopo quel primo volo, il consorzio italo-francese ha annunciato il più grande contratto dell'ultimo decennio e l'ordine più importante mai siglato da una compagnia aerea regionale, quello della indiana Fly91 per 40 esemplari di ATR 72-600 per un valore di listino di un miliardo di dollari.

La famiglia ATR Avions de Transport Régional (Aerei da Trasporto Regionale), partorita inizialmente dall'italiana Aeritalia (oggi Leonardo) e dalla francese Aérospatiale (oggi Airbus), conferma un successo senza precedenti e la validità, ancora oggi, di un velivolo che si è dimostrato, e si dimostra, l'arma vincente per le compagnie aeree regionali nella gestione dei voli a corto raggio, nel vitale collegamento per le comunità remote e per le operazioni su aeroporti con piste corte.

Nel corso degli anni il velivolo europeo ha tra l'altro di gran lunga superato il concorrente diretto, il Dash 8 lanciato nel 1984 dalla canadese De Havilland Canada, poi passato alla Boeing nel 1986, alla Bombardier nel 1992 e alla Longview Aviation Capital nel 2019, che ha infine reintrodotto il brand De Havilland Canada. Fatto sta che mentre il Dash 8 è arrivato a poco meno di 1.300 vendite, ormai quasi azzerate da anni (oggi è in produzione solo il Q400), la famiglia ATR ha superato le 1.700 unità e continua a vendere. Più volte nella storia di ATR si è ritenuto, a volte anche da parte dei suoi stessi dirigenti, che il progetto fosse arrivato all'apice e che ormai si puntasse solo a riordini di clienti esistenti e pochi altri nuovi vettori interessati. Previsioni smentite ogni volta ed oggi il contratto di Fly92 porta gli ordini del 2026 a 54 velivoli, superando già il totale degli ordini netti che la compagnia ha totalizzato per l'intero 2025, pari a 50 velivoli. Le

consegne al vettore indiano (che già opera sei ATR) sono previste tra il 2027 e il 2032 e questi aerei si aggiungeranno ai circa 70 ATR che già volano in India con IndiGo e Alliance Air.

Dopo la citata entrata in servizio dell'ATR 42-200 e quella dell'ATR 72-210 nel 1988, nel 1995 è stata introdotta la serie 500 (prima consegna ad Air Dolomiti), nel 2011 la serie 600 e nel 2022 sono iniziati gli studi per a versione EVO, con motorizzazione ibrida-elettrica, nuove eliche ed altre migliorie, che potrebbe essere lanciata entro il 2030. Il progetto guarda al programma europeo Clean Aviation con l'UERA (Ultra-Efficient Regional Aircraft). È stata invece cancellata nel 2024 una versione STOL (Short Take Off and Land), lanciata nel 2019 e per la quale erano stati già raccolti degli ordini. A fianco della versione civile c'è poi quella militare che ha visto finora ordini da Aeronautica Militare, Guardia Costiera e Guardia di Finanza in Italia e, all'estero, dalle forze aeree di Filippine, Malesia, Pakistan e Turchia. Ma il programma ATR ha registrato anche diverse ipotesi di progetti che poi non si sono concretizzati, come le versioni allungate ATR 82 (con capacità fino a 86 posti), ATR 92 (da 95-105 posti), la serie 900 (da 90-99 posti) e addirittura una versione a getto.

Un recente sviluppo dell'aereo, dell'ATR 72 esattamente, è quello portato avanti non direttamente dal consorzio, ma dalla francese Kleppair Evolution che prevede la trasformazione del velivolo in bombardiere d'acqua. Il Kleppair 72, questo il nome, monterà un sistema di sgancio KEDS (Kleppair Evolution Delivery System) sviluppato dalla stessa azienda in collaborazione con l'IMFT (Institut de Mécanique des Fluides de Toulouse). Il velivolo dovrebbe ricevere un STC (Supplemental Type Certificate) di EASA entro il 2027 ed entrare in servizio nello stesso anno. Il primo prototipo del Kleppair 72, è giunto a Tolosa in agosto ed ha effettuato il 1° settembre il primo volo pre-modifica.

Marco Iarossi

A destra: l'attuale produzione del biturbina italo-francese vede, dall'alto in basso, l'ATR 42-600, l'ATR 72-600 e l'ATR 72-600F. **Sotto:** un ATR 72-600 della indiana Fly91.

