

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

Andre Abela, Camillo Balestrazzi, Oscar Bernardi,
Marco Bianchi, Jan Blazej, Igor Bozinovsky,
Fabio Braghini, Matteo Buono, Andrea Criscuolo,
Carlo Criscuolo, Monica De Guidi, Roberto Fregnan,
Enzo Gattullo, Marco Gueli, Sergio Iarossi,
Alberto Milesi, Alberto Molinari, Mario Alberto
Ravasio, Dario Renzo, Nunzio Sorrenti,
Peter ten Berg, Simone Vanini, Ennio Varani.

Responsabile grafica: Studio Notam

Publicità Italia ed Estero

Daniela Mingaia - Tel. +39 339 5047645

Email daniela.mingaia@dueservice.com

Publicità 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 EDAL 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

S.O.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.

© 2017 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



GIAN CARLO VECCHI

In copertina: in occasione di un volo di rifornimento con un KC-767A del 14° Stormo nel corso dell'esercitazione Joint Stars 2017, alla quale dedichiamo un articolo a pag. 44, il nostro redattore ha avuto l'opportunità di fotografare una coppia di Eurofighter del 36° Stormo impegnati in uno scramble reale in configurazione "NATO standard". Da notare lo stemma della coda diverso, col 36-35 evidentemente ceduto dal 37° al 36° ma ancora con le "Picche" sulla coda.

NEWS

- 5 **Osservatorio**
Airbus acquisisce il programma CSeries
- 6 **News Italia**
Aeroporti
- 10 **News Italia**
Compagnie aeree
- 14 **News Italia**
Forze aeree
- 16 **News Italia**
Industria
- 20 **News Estero**
Trasporto aereo
- 28 **News Estero**
Forze aeree
- 34 **News Estero**
Industria
- 42 **News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 81 **Notiziario AOPA**
- 82 **Notiziario CAP**
- 85 **Aero Club d'Italia**
- 86 **Veterani e musei**
- 88 **Recensioni**
- 90 **Incidenti**
- 94 **Notizie in libertà**
- 98 **Ultima Pagina**

ARTICOLI

- 27 **Forze aeree**
Elicotteri US Army al porto di Rotterdam
- 41 **Attualità**
70° anniversario del volo supersonico
- 44 **Esercitazioni**
Joint Stars 2017
- 48 **Trasporto aereo**
KLM dà l'addio ai Fokker
- 52 **Esercito Italiano**
185° RRAO
- 58 **Elisoccorso**
HEMS 2017 -Seconda parte
- 62 **Antincendio**
MD-87 antincendio
- 63 **Antincendio**
Cresce la flotta antincendio di BAe 146 e Avro RJ
- 64 **Saloni**
Inter Airport Europe 2017
- 66 **Musei**
Il restauro del Reggiane RE.2002
- 68 **Trasporto aereo**
I benefici del trasporto aereo
Allarme per i "colli di bottiglia"
- 70 **Aeroporti**
Il nuovo Terminal 4 di Changi
- 74 **Club Aviazione Popolare**
Corso di lavorazione del legno
- 76 **Photoalbum**
Cartolina da Gran Canaria
- 78 **Sicurezza**
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo

NUOVO NUMERO TELEFONICO

Si informa che il nuovo numero telefonico della redazione è
(+39) 392 3896151

Airbus acquisisce il programma CSeries

In ottobre c'è stata una notizia che non ha avuto molto seguito sui media, ma che per il settore aeronautico rappresenta un piccolo terremoto, cambiando gli equilibri dei costruttori di velivoli commerciali. Alcuni analisti internazionali hanno commentato che si tratta del più grosso cambiamento da quando Boeing acquistò la McDonnell Douglas nel 1997. Il 16 ottobre, infatti, Airbus e Bombardier hanno annunciato la sigla di un accordo con il quale il costruttore europeo rileverà il 50,01% della CSeries Aircraft Limited Partnership (CSALP), la branca dell'industria canadese che produce i nuovi jet CS100 e CS300. Il resto dell'azionariato rimane in mano canadesi, per il 31% alla Bombardier e per il 19% alla Investissement Québec. Il quartier generale e la principale linea di produzione della CSALP rimarranno in Québec, con il supporto delle capacità di promozione e assistenza di Airbus, ma una seconda linea di assemblaggio verrà attivata a Mobile, Alabama, dove l'industria europea ha iniziato da tempo la produzione della famiglia A320.

Come hanno spiegato il CEO di Airbus Tom Enders e il presidente e CEO di Bombardier Alain Bellemare, si tratta di una vittoria per tutti e due i fronti. Per il programma CSeries, che adesso godrà di nuove prospettive grazie alla "potenza di fuoco" di Airbus e, aggiungiamo noi, sopperirà alla debolezza economica dell'industria canadese che aveva difficoltà a far fronte agli impegni su troppi fronti (QSeries, CSeries, business jet, CL-415, già ceduta, ai quali va aggiunto tutto il settore dei trasporti terrestri, a cominciare dai treni); per Airbus, che integrerà perfettamente la famiglia CSeries nella propria famiglia A320 andando a coprire in modo completo il segmento degli aerei a corridoio singolo tra i 100 ed i 240 posti con autonomia fino a 6.100 chilometri; per il Québec e il Canada che vedranno rilanciata e consolidata l'attività della CSALP con le conseguenti ricadute in termini economici e di posti di lavoro; per lo stato dell'Alabama (dove Airbus produce A319, A320 e A321 dal 2016), che vedrà anch'esso un ulteriore potenziamento delle linee di Mobile con nuove assunzioni e ricadute economiche.



Con l'acquisizione del programma CSeries dalla Bombardier, Airbus offre una completa gamma di velivoli a corridoio singolo che copre il segmento dai 100 posti del CS100 fino ai 240 dell'A321.

Ma l'operazione risolve forse anche un altro problema potenzialmente letale per il programma CSeries e cioè la recente decisione del governo Trump di introdurre una tassazione del 300% sull'importazione degli aerei canadesi sul mercato statunitense, una misura che aveva assecondato le proteste di Boeing che contesta la concorrenza sleale di Bombardier che a suo avviso ha ricevuto miliardi di dollari in aiuti di stato. Anche se l'introduzione del dazio era ancora al vaglio delle autorità competenti, la creazione di una linea di montaggio a Mobile, dovrebbe "disarmare" il provvedimento. Usiamo il condizionale perché Boeing ha già contestato che il dazio dovrebbe rimanere anche sugli aerei prodotti in Alabama, ma ci sembra improbabile.

In realtà c'è anche qualcuno che non vince, proprio la Boeing, che si ritrova con un concorrente ancora più agguerrito e con un'offerta di prodotti ampissima, dai 100 posti del CS100 fino agli 800 dell'A380. Airbus non solo allarga la sua gamma verso il basso, in un segmento (quello dei 100-150 posti) molto promettente, ma risolve anche qualche problema che colpisce i modelli minori della famiglia A320. L'A318, il più piccolo della famiglia, che è morto da tempo, ha venduto pochissimo, è stato tolto dalla produzione e non è stato previsto nella nuova famiglia A320neo; l'A319, soddisfacente nella versione precedente (current engine option), non sta dando soddisfazioni nella nuova versione neo (new engine option): si consideri che a fronte della vendita di oltre 3.600 A320 e quasi 1.500 A321, l'A319 ha registrato solo una cinquantina di ordini. È evidente che il buon rapporto tra costi e prestazioni dei due modelli più grandi si assottiglia con i modelli più piccoli, rendendoli poco appetibili. In questo contesto è chiaro che la famiglia CSeries si inserisce perfettamente.

Sarà interessante adesso vedere se Boeing intenderà rispondere in qualche modo alla novità, magari interessandosi ad Embraer che, con la sua famiglia E-Jets nel segmento 75-130 posti su rotte fino a 4.600 chilometri, potrebbe integrarsi con la famiglia 737 MAX, 140-230 posti, anche se in modo meno efficiente e completo rispetto alla coppia Airbus-CSeries.

Marco Iarossi