

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

Adriano Agnoli, Sergio Barlocchetti, Oscar Bernardi, Igor Bozinovski, Marvic Bugeja, Leo Cabras, Marco Caruana, Fulvio Casadei, Chris Cauchi, Paolo Colucci, Mattia Cosmai, Fabio Cubo, Marco De Montis, Benoît Denet, Luca Granella, Vincenzo Laganà, Nicholas Moneta, Alberto Olivieri, Agostino Pecchio, Dario Renzo, Nunzio Sorrenti, Peter ten Berg, Roberto Yáñez.

Responsabile grafica: Studio Notam

Publicità 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/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 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 10000005286
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



PETER TEN BERG

In copertina: primo piano di un F-22 Raptor dell'USAF seguito da un F-16 dell'Aeronautica Polacca. L'articolo sulla missione Air Shielding della NATO in Polonia è a pag. 44.

ARTICOLI

- 17 Aeronautica Militare**
Gli F-35 italiani ad Axalp 2022
- 44 Forze aeree**
F-22 USAF in Polonia
- 50 Aeroporti**
Foggia riparte con Lumiwings
- 54 Industria**
Aerea: un'azienda pronta per il futuro
- 56 Elisoccorso**
HEMS 2022
- 60 Publiredazionale**
Kimpex Et Aviokimpex: un binomio di successo
- 62 Forze aeree**
Nuovi addestratori per l'Aeronautica Spagnola
- 66 Manifestazioni**
"Giornata dell'Aria" a Torino Aeritalia
- 68 Trasporto Aereo**
Gruppo DAP: le ali dell'Antartide

NEWS

- 5 Osservatorio**
Ho fatto un sogno
- 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
- 36 News Estero**
Industria
- 42 News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 73 ATM - Air Traffic Management**
- 76 Sicurezza**
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- 74 Esercitazioni**
Salitre 2022
- 83 Notiziario CAP**
- 80 Cartoline dal passato**
Nostalgia di airliner
- 85 Notiziario HAG Italy**
- 86 Veterani e musei**
- 88 Recensioni**
- 90 Incidenti**
- 94 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.

Ho fatto un sogno

Ho fatto un sogno: ho sognato che accedere e volare sui piccoli aeroporti sarà più agevole, sicuro ed economico per gli aeromobili utilizzati per diporto e turismo. E tutto questo grazie all'ENAC che, in nome della sicurezza del volo, invita i piloti a ripopolare i piccoli aeroporti, che oggi sono spesso quasi deserti a causa delle elevate tariffe di accesso o delle procedure operative rigide e vincolanti. Accedere agli aeroporti più piccoli, ovvero quelli non certificati per il traffico commerciale o quelli definiti "sotto soglia" dall'ENAC (al di sotto dei diecimila movimenti l'anno) è oggi consentito agli aeromobili di aviazione generale e, in gran parte, anche agli aeromobili ultraleggeri della categoria VDS qualificati "Avanzati". L'aviazione generale è quel settore dove rientrano gli aeromobili utilizzati a titolo personale da privati o aziende, per il semplice diporto o per il proprio diletto.

L'accesso però alle strutture aeroportuali è spesso eccessivamente oneroso per chi vola per passione, e che quindi deve sostenere tutte le spese sia del mantenimento dell'efficienza del mezzo che delle tariffe di approdo e dei servizi aeroportuali, spesso imposte dai gestori a costi ingiustificati. Per questo motivo da quando è stata emessa la legge 2 aprile 1968 nr. 518 sulla liberalizzazione delle aree di atterraggio, oggi in vigore mediante il DM 1 febbraio 2006, si è visto un proliferare di

purtroppo assente), il sindaco della città di Foligno, i presidenti di associazioni di piloti e costruttori amatoriali (AOPA, CAP, HAG), con un intervento iniziale dell'on. Briziarelli (che ha sostenuto la proposta di legge sull'avioturismo promossa nella precedente legislatura). Si è discusso tra i vari temi, anche della recente proposta di Regolamento Tecnico dell'ENAC riferito alle avio-idro-elisuperfici e del fatto che se dovesse passare così com'è porterebbe senz'altro alla chiusura di molte realtà per l'insostenibilità dei costi e dei vincoli che il regolamento imporrebbe. Un regolamento privo di fondamenti sotto il punto di vista della sicurezza del volo e completamente disallineato rispetto ai regolamenti europei che disciplinano le attività di volo sui vari tipi di aerodromo.

È emerso anche che l'ENAC non starebbe più rinnovando le concessioni a tutte quelle realtà "minori" che, da molti anni e con grande fatica, cercano di far sopravvivere i piccoli aeroporti dove ancora resiste una parte dell'aviazione generale. Proprio così, sembrerebbe che dal gennaio 2023 tutti gli aeroporti a gestione diretta ENAC e quelli che prima erano dati in concessione (e dove i gestori negli anni hanno anche effettuato investimenti importanti per farli funzionare) saranno gestiti da ENAC Servizi, la nuova società in house di ENAC.



Aeroporti "minori" (a sinistra Pavullo nel Frignano, Modena) e aviosuperfici (a destra Dominio di Bagnoli, Padova) sono al centro delle attenzioni di ENAC e delle autorità statali con inevitabili conseguenze sul futuro dell'aviazione generale.

aviosuperfici disseminate capillarmente su tutto il territorio nazionale. Un totale di circa 700 realtà che oggi rischierebbe di essere quasi completamente cancellata in virtù del Regolamento proposto dall'ENAC (che andrebbe a sostituire il DM del 2006), realtà private realizzate dagli appassionati che hanno fino ad oggi permesso la sopravvivenza del settore dell'aviazione generale.

Se negli aeroporti taluni costi potrebbero definirsi "normali e necessari" per il traffico aereo commerciale che opera voli di trasporto pubblico, con aeromobili di svariate tonnellate di peso ed elevati numeri di passeggeri, sono invece spesso ingiustificati ed insostenibili per chi decide di viaggiare con il proprio aeromobile. Voli effettuati spesso da soli o con pochi amici a bordo, utilizzando il proprio mezzo aereo in alternativa ai mezzi di trasporto convenzionali.

Lo spopolamento degli aeroporti da parte dell'aviazione privata, avvenuto negli ultimi 30 anni soprattutto a causa degli eccessivi costi da sostenere, ha favorito lo spostamento dell'aviazione leggera sulle strutture quali avio-idro-elisuperfici e campi di volo, delle piccole realtà quasi sempre private e con piste prevalentemente in erba e con lunghezze ridotte, generalmente intorno ai 500-600 metri. Piccoli aerodromi spesso circondati dalla presenza di ostacoli nelle immediate vicinanze come ad esempio edifici, cavidotti, alberi o orografia. Il tutto a grande discapito della sicurezza del volo e degli aeromobili stessi se non attentamente identificati e valutati.

In occasione del 50° anniversario del Club Aviazione Popolare (sodalizio dei costruttori amatoriali di aeromobili, i cosiddetti Experimental), festeggiato recentemente presso l'aeroporto di Foligno, si è svolta una tavola rotonda tra le autorità quali l'Aero Club d'Italia (l'ENAC era

Questo nuovo assetto che si profila all'orizzonte, ovvero la messa in crisi delle aviosuperfici e l'assunzione della gestione diretta di tutti gli aeroporti minori, potrebbe far sperare in una presa di coscienza da parte di ENAC sull'aspetto della sicurezza del volo. Un modo per richiamare tutta l'aviazione generale verso gli aeroporti, fornendogli la logistica e quei servizi considerati talvolta essenziali. Quella logistica e quei servizi che i piccoli gestori non riuscivano talvolta a garantire per motivi di bilancio ma che in genere non sono richiesti nelle piccole realtà private. Costi che ENAC potrebbe aver deciso di sostenere ed assumersi in nome di una maggiore sicurezza e comfort di chi vola per turismo e diletto. Il mio sogno è quindi che l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile abbia deciso di rimettere una parte dei proventi ricavati dalla gestione dell'aviazione commerciale direttamente a favore dell'aviazione generale e turistica. Quell'aviazione che fa innamorare del volo, da cui entrano i futuri piloti delle compagnie aeree, quelle realtà che favoriscono il turismo aereo anche straniero, una preziosa risorsa per il paese.

Un sogno che diventerebbe invece un vero incubo se si dovesse pensare che sia un modo per costringere chi vola per passione a tenere le ruote a terra a causa di costi insostenibili e burocrazie impraticabili. Perché da una parte vedremmo la chiusura di quelle piccole realtà private, che oggi sembrerebbero palesemente osteggiate dalla bozza di regolamento tecnico e che al tempo favorì la fuga dagli aeroporti, e dall'altra un regime di monopolio sulla gestione degli aeroporti da parte dell'ENAC. Un ente che dovrebbe invece promuovere il volo, la diffusione della cultura aeronautica del Bel Paese e sostenere la passione degli aviatori italiani.

Un pilota italiano