

jp4 mensile di **Aeronautica e Spazio**

IN EDICOLA DA 50 ANNI

I T-6 Texan italiani



ISSN 0394-3437
9 770394 343007 30003

ENGLISH SUMMARY INSIDE

www.jp4aeronautica.net - www.facebook.com/JP4.Edaiperiodici

FORZE AEREE



IL CACCIA INDIANO HAL TEJAS

TRASPORTO AEREO



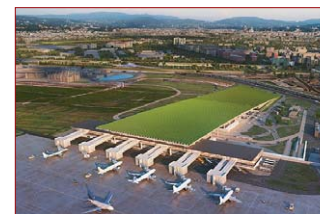
EDELWEISS: LE ALI DEI VACANZIERI

GUARDIA DI FINANZA



IL MUSEO STORICO DEL SERVIZIO AEREO GDF

AEROPORTI



IL NUOVO MASTERPLAN DI FIRENZE

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 Gentili - r.gentili@jp4magazine.com

Collaboratori

Massimo Dominelli - Paolo Gianvanni

Marco Minari - Gian Carlo Vecchi

Hanno collaborato a questo numero

Adriano Agnoli, Sergio Barlocchetti, Oscar Bernardi, Fabio Braghini, Domenico Binda, Luigino Caliaro, Mario Caruana, Paolo Colucci, Mattia Cosmai, Marco de Groot, Roberto Fregnan, Enzo Gattullo, Sergio Iarossi, Vincenzo Laganà, Daniele Mattozzi, Alberto Olivieri, Agostino Pecchio, Giacomo Piero, Igor Salinger, Alessandro Signorini, Riccardo Sudati, Roberto Yanez.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Manuela Melardi - Tel. +39 055 4633439

Email: melardi.manuela@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 EDAI srl

presso banca Intesa Sanpaolo

IBAN IT 80 K 03069 02887 100000005286

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

© 2023 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



LUIGINO CALIARO

In copertina: sono cinque i North American T-6 volanti in Italia. Luigino Caliaro ci porta in volo con gli esemplari IBWUL e IFKVE. L'articolo è a pag. 46.

NEWS

- 5 **Osservatorio**
ITA Airways-Lufthansa: è la volta buona?
- 6 **News Italia**
Aeroporti
- 12 **News Italia**
Compagnie aeree
- 16 **News Italia**
Forze aeree
- 20 **News Italia**
Industria
- 24 **News Estero**
Trasporto aereo
- 30 **News Estero**
Forze aeree
- 36 **News Estero**
Industria
- 44 **News Estero**
Spazio

RUBRICHE

- 59 **ATM - Air Traffic Management**
- 83 **Notiziario CAP**
- 85 **Notiziario AOPA**
- 86 **Notiziario HAG Italy**
- 88 **Veterani e musei**
- 90 **Recensioni**
- 92 **Incidenti**
- 96 **Notizie in libertà**
- 98 **Ultima Pagina**

ARTICOLI

- 10 **Aeroporti**
Assaeroporti: il 2022 anno di ripresa
- 46 **Veterani**
T-6 nei cieli italiani
- 52 **Forze aeree**
Il caccia indiano HAL Tejas
- 58 **Spazio**
Nasce Spaceport Esrange
- 60 **Trasporto aereo**
Edelweiss: il vettore delle vacanze
- 64 **Aeroporti**
Firenze: nuovo masterplan al 2035
- 68 **Forze aeree**
Gli ultimi anni del KC-10 Extender
- 74 **Scuole volo**
APC Mentored ATPL di Aero Locarno e APC
- 76 **Musei**
Il Museo Storico del Servizio Aereo della Guardia di Finanza
- 78 **Musei**
Archivio Storico Federighi: I "Gabarda" inaugurano l'Hangar G
- 80 **Esercitazioni**
Veer Guardian 2023

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.

LAVORA CON NOI!!

Cerchiamo personale per il settore marketing e gestione della pubblicità.

Per informazioni scrivi a edai@edaiperiodici.it

ITA Airways-Lufthansa: è la volta buona?



LUFTHANSA

Il governo italiano sta quindi trattando in esclusiva con il Gruppo Lufthansa per la parziale (per adesso si parla del 40%) privatizzazione della nostra compagnia di bandiera, ITA Airways, nata in sostituzione della fallita Alitalia, declinata nelle società Alitalia LAI, Alitalia CAI e Alitalia SAI, e passata per una serie di tentativi di salvataggio non andati a buon fine. Questa volta la storia è diversa: si tratta di piazzare sul libero mercato un'azienda nuova, costruita da zero, senza tutti i fardelli che si portava dietro la pur gloriosa, ma ormai inattuale, Alitalia.

Il Gruppo Lufthansa ha prevalso sulle altre cordate che negli ultimi mesi si erano fatte avanti, ma che arrivate al dunque non hanno presentato le necessarie proposte per partecipare alla gara. La scelta non ci dispiace e per vari motivi. Il primo è che il Gruppo Lufthansa è uno dei più solidi attori del trasporto aereo europeo che bene sa fare il suo mestiere. Una dimostrazione è che è stata in grado di restituire in tempi record i prestiti ricevuti dal governo tedesco per far fronte alla pandemia senza neanche utilizzarli tutti.

Un secondo motivo è che Lufthansa è, per così dire, "specializzata" nel rilanciare compagnie aeree in crisi. Senza stare a citare gli assorbimenti di vettori interni, la compagnia tedesca ha fatto operazioni simili con Austrian Airlines, Sabena (oggi Brussels Airlines) e Swissair (oggi Swiss International Air Lines). E lo ha fatto mantenendo le loro identità e sviluppando i loro mercati. Diciamo questo perché la paura di alcuni è che l'acquisto di ITA Airways da parte di Lufthansa (che dovrebbe arrivare al 100% o comunque alla maggioranza assoluta) sia un acquisto "di rapina", per portare agli hub di Francoforte e Monaco i passeggeri italiani.

Secondo noi queste paure sono infondate proprio guardando agli esempi citati di Austrian Airlines, Brussels Airlines e Swiss: le compagnie non sono "sparite" e non sono diventate piccoli vettori locali ma, dopo i necessari tagli e ristrutturazioni, hanno ripreso a crescere e oggi operano, tra alti e bassi come tutto il settore, indipendenti, con i loro colori e con i loro network.

Chiaramente l'apporto di passeggeri dall'Italia agli hub tedeschi continuerà, d'altra parte è in atto da anni con addirittura una compagnia aerea italiana, l'ottima Air Dolomiti, controllata al 100%. Ma siamo sicuri che una volta proprietaria di ITA Airways l'interesse di Lufthansa sarà quello di farla funzionare bene, di farla rendere e di servire bene i propri clienti e quindi portarli a destinazione col miglior servizio possibile ed evitando, quando possibile e i volumi lo permettono, scali intermedi inutili.



MARCO IARROSSI

Un terzo motivo che ci fa gradire la scelta di Lufthansa è che le altre cordate in campo non ci convincevano tanto, prima di tutto per la presenza dei cosiddetti fondi, di vario tipo e consistenza. Per la nostra esperienza di cronisti di settore l'arrivo dei fondi nei capitali delle aziende spesso non porta a grandi risultati: mediamente il loro interesse è far salire il valore dell'azienda per poi rivendere le quote col relativo guadagno, niente di illegale o condannabile, ma questo, non sempre ma spesso, va a discapito di investimenti e sviluppi.

Per concludere con un amarcord, ricordiamo che Lufthansa ha sempre guardato con molto interesse al nostro mercato (oggi terzo per il vettore tedesco dopo Germania e USA), tanto che oltre all'operazione Air Dolomiti (creata dall'imprenditore dell'acciaio Alcide Leali e diventata parte del Gruppo Lufthansa), negli anni passati erano stati tentati altri "ingressi" in Italia. Uno fu fatto all'inizio degli anni 2000 con l'accordo con la Air One di Carlo Tota, che affiancò il suo logo a quello di Lufthansa ed entrò anche nel programma di fidelizzazione "Miles Et More"



L'altro avvenne nell'ottobre del 2008 quando nacque Lufthansa Italia con certificato di operatore italiano (dal 2011), base a Malpensa e flotta di Airbus A319. L'esperienza in verità durò poco in quanto i voli, iniziati nel 2009, furono sospesi il 29 ottobre dello stesso anno.

Marco Iarrossi



ROBERTO FREGINA

Due Airbus A319 di Lufthansa Italia, operativa con base a Milano Malpensa dal 2009 al 2011.