JP4 mensile di Aeronautica e Spazio

Numero 557 - Giugno 2020

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
Rowen Aquilina, Gustavo Cappa Bava, Chris Cauchi, Paolo Colucci, Attilio Cunegato, Francesco Cunegato, Monica De Guidi, Marco De Montis, Marco Finelli, Guglielmo Guglielmi, Giuseppe Lapenta, Luigi Pisano, Dario Renso, Luigi Sani, Nunzio Sorrenti, Adriano Spada, Ennio Varani.

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: earchambeaud@defcommunication.com

Prezzo di copertina/cover price euro 5,50
Arretrato Italia euro 5,50
Arretrato/back issue abroad UE euro 11,20
Arretrato/back issue abroad extra UE 14,10

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 50,00 - Abroad UE euro 120,00
Abroad extra UE euro 160

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
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.

© 2020 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

indice

***In copertina**: un CH-47F ed un AH-129D dell'Aviazione dell'Esercito. A pag. 46 pubblichiamo un articolo sul 1° Reggimento "Antares".*

NEWS

5 **Osservatorio** Quale futuro per l'aviazione?
6 **News Italia** Aeroporti
12 **News Italia** Compagnie aeree
16 **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

82 **Notiziario HAG**
85 **Notiziario CAP**
87 **Notiziario AOPA**
89 **Veterani e musei**
90 **Recensioni**
92 **Incidenti**
96 **Notizie in libertà**
98 **Ultima Pagina**

ARTICOLI

10 **Scuole volo** Turin Flying Institute
21 **Industria** Boeing ed Embraer: stop all'alleanza
35 **Industria** A3R nuova frontiera del rifornimento in volo
41 **Antincendio** Babcock Italia: prima al mondo con l'ADS-B Out sui CL-415
44 **Trasporto aereo** Flotte a terra: come si preservano gli aerei
46 **Esercito Italiano** 1° Reggimento AVES "Antares"
54 **Trasporto aereo** Air Nostrum... non solo aerei
60 **Aeronautica Militare** 15° Stormo: l'83° Gruppo in montagna
66 **Sicurezza** ANSV: Rapporto 2019 I 20 anni dell'agenzia
70 **Esercito italiano** Le ali dell'Esercito contro COVID-19
72 **Musei** Titan Missile Museum
76 **Cartoline dal passato** I DC-9 italiani "arruolati" nell'US Navy
78 **Sicurezza** Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
81 **Sicurezza** Il report di IATA sulla sicurezza nel 2019
84 **Aviazione generale** L'aviazione executive durante il lockdown
88 **Sicurezza** Inchiesta del BEA su... una sorpresa finita male

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.

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.

Quale futuro per l'aviazione?

Comunque vada... sarà un disastro. È questo il commento che ci viene in mente, parafrasando (in negativo) un noto detto, se guardiamo al futuro, per lo meno a breve-medio termine, del mondo dell'aviazione alla luce degli effetti della pandemia da COVID-19. E, in particolare, questo è soprattutto vero per il settore del trasporto aereo e di tutta la sua lunga e ricca filiera che coinvolge migliaia di aziende e milioni di lavoratori in tutto il mondo. Compagnie aeree e aeroporti, che non sono altro che la punta dell'iceberg di tutto quanto gira intorno al trasporto aereo, non solo devono fare i conti col quasi totale blocco di voli con riduzione del traffico tra il 90 ed il 100% registrato in questi mesi, ma adesso, in vista di una lenta, lentissima ripresa, se la devono vedere anche con le misure di distanziamento sociale che sarà necessario far rispettare negli aeroporti e, forse, a bordo degli aerei.

Lo abbiamo già scritto e lo ripetiamo, il trasporto aereo si riprenderà, torneremo a volare come e più di prima (qualcuno spera anche in un "effetto rimbalzo" quando sarà sconfitta la pandemia), perché questo è sempre stato e sempre sarà il trend mondiale. Ce lo hanno già dimostrato crisi mondiali precedenti, 11 settembre in testa, anche se è evidente che questa pandemia rappresenta una crisi di portata decisamente superiore e con effetti ben più devastanti. Questo però è il futuro, per il quale, lo ripetiamo, siamo fiduciosi. Il problema è l'oggi. Questo è già il secondo numero della rivista che è pieno di notizie di flotte a terra e aeroporti chiusi e adesso si aggiungono compagnie aeree che cominciano a dichiarare bancarotta o a chiedere l'amministrazione straordinaria e licenziamenti che cominciano a fioccare senza pietà.

EMIRATES

Segnaletica a terra, file con distanziamento di sicurezza, mascherine e guanti: questo il futuro del trasporto aereo nel medio termine.

E oltre ai problemi dell'oggi, dicevamo, ci sono quelli per l'immediato futuro. La ripresa dei voli sarà veramente problematica se, come ventilato, anche a bordo degli aerei dovrà essere rispettato il distanziamento sociale. Vuol dire, oltre ai presidi sanitari a cui ci siamo abituati, riempire i sedili degli aerei in modo alternato, per evitare contatti diretti tra i passeggeri. Questo si traduce nella riduzione del fattore di carico degli aerei a livelli improponibili, fino al 30-40% a seconda del modello di velivolo. E questo, per un modello di business che si basa sul maggior riempimento possibile degli aerei, sarà un altro disastro. Per questo la IATA, ne diamo notizia nella rubrica News, si è detta contraria a questa misura sugli aerei, spiegando il perché i voli in aereo devono essere considerati in modo diverso rispetto agli altri modi di trasporto.

Le compagnie aeree protestano perché questa soluzione non sarebbe economicamente sostenibile e porterebbe ulteriori danni che si aggiungeranno a quelli sofferti per il blocco dei voli. Col suo solito aplomb, il CEO di Ryanair Michael O'Leary, ha definito questa idea un'idiozia, avvertendo che a queste condizioni potrebbe decidere di non riprendere le attività. Le compagnie low cost sarebbero quelle più colpite da questa misura, ma il discorso vale per tutti i vettori perché, con i livelli tariffari a cui siamo arrivati, tutti hanno bisogno di riempire gli aerei. Ma allora che fare?

Non lo sappiamo. Non andremo a infoltire la schiera dei sedicenti esperti e dei colleghi giornalisti che, comodamente seduti a casa loro in collegamento streaming con l'immancabile libreria alle spalle, sentenziano, col senno di poi, su cosa andava fatto e cosa si poteva fare meglio. Dopo essere stati tutti allenatori di calcio, adesso siamo tutti medici, virologi ed epidemiologi, ognuno con la propria ricetta. Speriamo che si possa trovare qualche soluzione meno penalizzante. Sempre nella rubrica "News" riportiamo di Aviointeriors, società italiana specializzata nell'arredamento degli aerei, che offre un paio di soluzioni basate sull'inserimento di pannelli di plexiglass tra i sedili, così che ogni passeggero sia separato dai suoi vicini. Una soluzione, quella del plexiglass, già bocciata (giustamente) per le spiagge e sarà difficile vederla sugli aerei per i problemi che comporterebbe.

Ma il mondo dell'aviazione non è solo compagnie aeree e aeroporti, anche se questi rappresentano la maggior parte del business e dei posti di lavoro. Ci sono anche l'aviazione generale e il volo da diporto o sportivo, al momento quasi completamente a terra per le disposizioni governative. L'aviazione d'affari, una branca del primo settore, quella che si occupa di trasporto passeggeri a domanda con aerei più performanti e piccoli jet, sta registrando un trend in controtendenza: le società di aerotaxi in questo periodo di assenza o inaffidabilità dei voli di linea, stanno lavorando, vuoi per il rimpatrio di cittadini rimasti bloccati all'estero che non trovano voli di linea, vuoi per chi, nonostante i blocchi, svolge attività che richiedono rapidi spostamenti anche all'estero, senza contare i servizi di aeroambulanza per lo spostamento dei malati. Secondo alcuni osservatori questo settore continuerà a reggere per lo meno fino a quando la rete di collegamenti delle compagnie aeree non sarà ristabilita.

L'altra aviazione generale, quella che non fa trasporto pubblico di passeggeri ma vola per motivi personali o per diletto, e tutto il mondo del volo da diporto o sportivo è invece in ginocchio: piloti chiusi in casa, aerei abbandonati negli hangar di aeroporti chiusi per decreto. Su questo fronte registriamo la pregevole iniziativa delle tre associazioni di settore, AOPA Italia CAP e HAG Italy, che hanno riunito le loro forze e stanno lavorando per istruire e consigliare i loro associati piloti come affrontare la sospirata ripresa delle attività. I tre sodalizi hanno dato vita ad una serie "webinar" (seminari via web) per spiegare come fare a riattivare un aereo dopo mesi di fermo e come tornare a pilotare dopo mesi di inattività. Gli interessanti "webinar", in onda in streaming sulla pagina Facebook di AOPA Italia, sono anche disponibili su Youtube.

Un ultimo commento lo vogliamo dedicare ai gufi e ai guastatori che immancabilmente rialzano ancor più la testa in situazioni simili. Quelli che, guardando all'aviazione e al trasporto aereo, vedono la fine di un'epoca, la fine del volo per tutti, la fine delle low cost, il ridimensionamento del settore per una "decrescita felice" da sempre sognata (solo da loro). E quelli che, visto che il trasporto aereo è ormai segnato per sempre (ma quando mai!), tanto vale rivedere i progetti e gli investimenti nel settore. E già sognano di bloccare i piani di sviluppo e gli investimenti.

Beh, signori, dimeticatevelo! Passata questa pur grave crisi, lasciati sul terreno morti e feriti e trovato un vaccino anche per questo COVID-19, torneremo a crescere come prima e, visti i tempi della burocrazia, andiamo avanti con pianificazioni e progetti di opere che ci serviranno sicuramente.

Marco Iarossi