

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

Giorgio Adamo, Adriano Agnoli, Sergio Barlocchetti,
Oscar Bernardi, Luigino Callaro, Mario Caruana,
Chris Cauchi, Federico Ciacchella, Matti Cosmai,
Andrea Ferrando, Guglielmo Guglielmi, Sergio Iarossi,
Vincenzo Laganà, Giuseppe Lapenta, Cristian Magro,
Dino Marcellino, Daniele Mattozzi, Nicholas Moneta,
Cristian Marambio, Agostino Pecchio,
Alessandro Signorini.

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 EDAl 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



GIAN CARLO VECCHI

In copertina: volo in coppia per un F-35B ed un AV-8B Plus della Marina Militare. L'articolo con le foto air-to-air e l'intervista al comandante del GRUPAER è a pag. 44.

ARTICOLI

- 13** **Trasporto aereo**
ITA Airways presenta nuovi interni A320neo, lounge e divise
- 44** **Forze Aeree**
Gli F-35B della Marina
- 52** **Trasporto aereo**
La crescita di EVA Air
- 54** **Aeroporti**
La trasformazione di Belgrado
- 60** **Scuole di volo**
Cantor Air: una scuola in crescita
- 62** **Saloni**
Aero 2023
- 66** **Forze aeree**
I cento anni dell'Aviazione Navale Cilena
- 68** **Aeroporti**
Battaglia per l'aeroporto dell'Elba
- 70** **Forze aeree**
Giornata Nazionale delle Forze Armate a Teheran
- 72** **Musei**
Museo dell'Industria Aeronautica Leonardo

- 76** **Scuole di volo**
Avilù, la scuola che forma aviatori da "sempre"
- 78** **Sicurezza**
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- 80** **Cartoline dal passato**
Aerolinee italiane scomparse

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.

NEWS

- 5** **Osservatorio**
Trasporto aereo sotto attacco
- 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

- 29** **Air Traffic Management**
- 83** **Aero Club d'Italia**
- 85** **Notiziario AOPA**
- 87** **Club Aviazione Popolare**
- 88** **Veterani e musei**
- 90** **Recensioni**
- 92** **Incidenti**
- 96** **Notizie in libertà**
- 98** **Ultima Pagina**

LAVORA CON NOI!!

**Cerchiamo personale per il settore marketing e gestione della pubblicità.
Per informazioni scrivi a edai@edaiperiodici.it**

Trasporto aereo sotto attacco

Il trasporto aereo, lo abbiamo scritto tante volte, è il settore che nei passati decenni ha fatto, e continua a fare, più di ogni altro per l'abbattimento degli inquinanti che produce, tanto che, come noto, la percentuale di inquinamento a carico del settore varia, a seconda degli studi, dal 2 al 4% rispetto alle emissioni umane totali a fronte di incrementi esponenziali del traffico. Motori più efficienti e silenziosi, aerodinamiche migliorate, alleggerimento dei pesi grazie a materiali più moderni, ottimizzazione delle rotte grazie a nuove procedure di volo, introduzione di pratiche di decollo e avvicinamento orientate al massimo risparmio di carburante, introduzione dei carburanti SAF, utilizzo a terra negli aeroporti di mezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, trattorini che trainano gli aerei dai parcheggi ai punti attesa senza utilizzare i motori degli aerei, aeroporti che impiantano parchi fotovoltaici nei propri sedimi (dando corrente anche alla comunità circostante), riutilizzo delle acque meteoriche e il riciclo dei rifiuti... potremmo continuare a lungo.

Una vera rivoluzione in positivo è stata quella dei motori: i più anziani ricordano le strisce di fumo nero che si lasciavano dietro gli aerei del passato. Le emissioni dei propulsori si sono drasticamente ridotte nel corso degli anni in un continuo sforzo nella ricerca e nello sviluppo di nuove soluzioni. Oggi, ad ascoltare i più moderni aerei commerciali in decollo e in atterraggio, viene da pensare che si sia già arrivati all'alimentazione elettrica e spesso il loro rumore è sovrastato da quello del traffico veicolare delle strade limitrofe agli aeroporti.

E adesso è in corso un'ulteriore rivoluzione, quella che dovrebbe portare all'alimentazione elettrica o all'idrogeno dei futuri velivoli con l'obiettivo di azzerare le emissioni nei prossimi decenni. Pur con tutti i dubbi (e sono tanti) sull'odierna "ubriacatura" per l'elettrico, molte sono le aziende che stanno studiando, e ormai realizzando, aerei con tale alimentazione: in aviazione generale sono già una realtà, alcune scuole di volo ne stanno già utilizzando e le prime compagnie aeree regionali sono vicine all'immissione in servizio dei velivoli più piccoli.

Ma in prospettiva si guarda a velivoli elettrici anche di maggiori dimensioni e grandi compagnie aeree, statunitensi ma anche europee, ci credono, tanto da investire in queste giovani aziende entrando nei loro capitali azionari o addirittura rilevandole in toto. Poi c'è chi lavora all'alimentazione con l'idrogeno, sostenendo non credibile la conversione all'elettrico per i grandi aerei e puntando direttamente a questa tecnologia.

Nonostante tutto questo, ma anche altro che potremmo continuare a raccontare, gli aerei e il trasporto aereo sono ultimamente sotto attacco come non mai, oltre che da parte delle associazioni ambientaliste (che lo fanno da sempre, ma che adesso stanno alzando il tiro), anche dalle istituzioni, quelle dei singoli paesi e, in particolare, quelle comunitarie europee e nord americane.

Al momento uno dei settori più colpiti da questo andazzo è quello dei jet privati, tanto che i gruppi più esagitati (quelli che bloccano le strade e imbrattano o si incollano alle opere d'arte) ormai regolarmente assaltano gli aeroporti e i terminal dedicati all'aviazione generale creando disagi e danni. Greenpeace, uno dei gruppi più attivi in questa battaglia, ha recentemente presentato degli studi che mostrano come il settore dei jet privati stia crescendo sensibilmente (per fortuna diremmo noi). «Un recente rapporto di Greenpeace - afferma un loro comunicato - ha svelato che nel 2022 i voli dei jet privati in Europa sono più che raddoppiati rispetto all'anno precedente, con emissioni di CO₂ pari a quelle di 555 mila residenti in Europa. Inoltre il 55% dei voli di jet

privati effettuati in Europa nel 2022 ha percorso una distanza inferiore a 750 km, in molti casi percorribile con alternative più sostenibili come il treno». E nello stesso comunicato Greenpeace esulta per la presentazione, da parte del gruppo Alleanza Verdi Sinistra di una proposta di legge per vietare i voli dei jet privati in Italia, anche se giudicata troppo timida e alla quale si aggiunge una petizione al governo in tal senso. Intendiamoci, alcune considerazioni espresse sull'eccessivo utilizzo degli aerei privati e sull'esistenza di alternative possono anche essere condivisibili, ma questo non giustifica voler mettere in ginocchio un intero settore (e relativi posti di lavoro) come già si è fatto, in Italia, con l'aviazione generale.

Ma non solo il settore dei jet privati è sotto attacco e non solo gli ambientalisti hanno intrapreso questa battaglia. Le teorie populiste contro il mezzo aereo hanno ormai inquinato anche importanti istituzioni, sia delle singole nazioni sia di organismi internazionali (Europa in testa). Nella rubrica News riportiamo regolarmente di iniziative che tentano di limitare il trasporto aereo, iniziative che spesso poi si scontrano con i ricorsi di associazioni di settore, compagnie aeree ed aeroporti dato che tali eventuali limitazioni, dicono le leggi, devono essere prese quando non ci sono alternative e comunque nella cornice delle norme e dei regolamenti (ICAO, ONU eccetera) che gestiscono il settore.

Nel numero scorso abbiamo riportato del governo olandese che aveva deciso di tagliare i movimenti aerei all'aeroporto di Amsterdam e annunciava ulteriori drastici interventi. Per adesso il tribunale dell'Aia ha accolto il ricorso di associazioni e compagnie aeree per l'irregolarità di tali decisioni prese unilateralmente e senza una valutazione costi/benefici tra il disturbo dei residenti e l'economia (posti di lavoro) del paese. Su questo numero riportiamo invece del neo re d'Inghilterra Carlo III che ha rifiutato l'intitolazione a suo nome del Terminal 5 di Londra Heathrow (che ha già un "Queen's Terminal" intitolato nel 2008 alla regina Elisabetta II), per il motivo, riportano le cronache, che gli aeroporti non sono nelle sue corde per questioni ambientali.

E tutto questo succede mentre la domanda di trasporto aereo da parte dei cittadini di tutto il mondo cresce costantemente, il settore sta producendo una mole di posti di lavoro senza precedenti, scuole e accademie per formare il personale stanno lavorando a ritmi intensissimi e l'attività di compagnie aeree, aeroporti, fornitori di servizi e tutta la catena conseguente incide fortemente, e positivamente, sull'economia e sulla vita delle comunità.

Un raro esempio di approccio più meditato lo sta dando il governo inglese che, nell'intraprendere una nuova valutazione del disturbo causato agli abitanti dal rumore dei voli notturni che operano su Heathrow, Gatwick e Stansted (alcune rotte sorvolano l'intera città), ha detto che dovrà essere tenuta in considerazione anche l'evoluzione tecnica degli aerei, che ha molto migliorato la situazione e che continuerà a farlo in futuro, e che la gestione dei voli notturni su detti aeroporti dovrà essere fatta in modo che il negativo impatto sui cittadini non superi i benefici che i voli portano all'intera economia del paese.

Quindi si dovrà decidere se continuare con questa campagna "anti aerea", populista, qualunquista e di facile presa sull'opinione pubblica, oppure valutare ogni intervento di limitazione considerando i pro e i contro e prendere le decisioni per il bene pubblico e non per raccattare più voti e seguire l'onda più radicale dell'ambientalismo di moda.

Marco Iarossi