

jp4 mensile di Aeronautica e Spazio

IN EDICOLA DA 50 ANNI

**Come nascono le
livree degli aerei**



La storia di Orus Team

ENGLISH SUMMARY INSIDE

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

ATTUALITÀ



**FLY FUTURE 2022: IL
LAVORO IN AVIAZIONE**

ESERCITAZIONI



**TIGER MEET 2022
IN GRECIA**

SALONI



**EBACE 2022
A GINEVRA**

GUARDIA DI FINANZA



**GLI ULTIMI HUGHES
DELLE FIAMME GIALLE**

N° 7 - LUGLIO 2022 - Anno 51 - Mensile - P.I. 20/6/2022 - BE €8,95 - ES €7,50 - PT CONT. €8,20 - CH CT 12,90 CHF - IT € 6,00

ATTUALITÀ

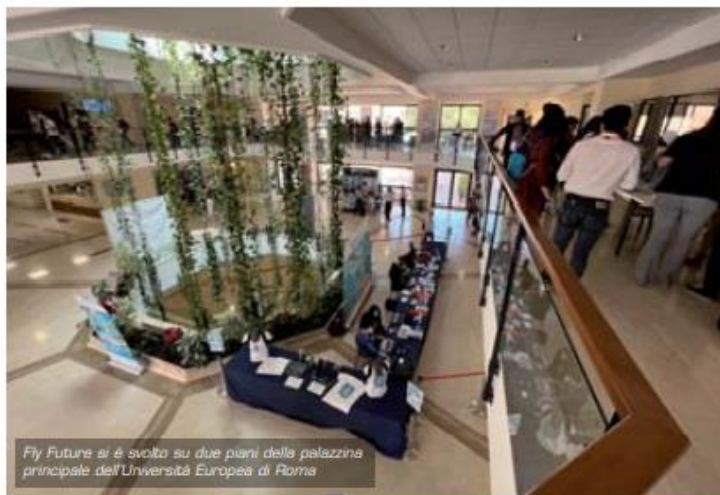
Fly Future 2022



Grande successo per la prima edizione di FlyFuture, l'evento rivolto a chi è interessato a intraprendere una carriera nel mondo dell'aviazione. Un'iniziativa particolarmente significativa ed utile in un momento come questo, in cui tutti gli attori del settore trasporto aereo stanno soffrendo per la mancanza di personale con conseguenze negative di cui raccontiamo anche nell'editoriale di questo numero.

Ideato dal giornalista Luciano Castro ed organizzato dall'associazione Ifimedia, in collaborazione con Mediarke e Università Europea di Roma, l'evento si è svolto dal 23 al 24 maggio presso la splendida sede dell'ateneo, alla periferia della capitale, registrando due convegni, 21 conferenze, 16 espositori ed oltre 500 visitatori, tra cui molti studenti di 16 classi provenienti da cinque Istituti superiori, aeronautici o con indirizzo aeronautico, di tutta Italia, i più lontani da Oristano, Gaeta e Somma Lombardo.

Tra i 16 espositori diverse scuole di volo, Urbe Aero (sponsor dell'evento), Cantor Air, European Aviation Academy, Aero Club di Roma e la greca Flyence, due associazioni che riuniscono gli Istituti aeronautici (COA - Rete Na-



Fly Future si è svolto su due piani della palazzina principale dell'Università Europea di Roma

zionale Istituti Costruzioni Aeronautiche e RiCMA - Rete di Scopo tra gli Istituti Aeronautici Condizione del Mezzo Aereo), la società irlandese Crewlink che seleziona assistenti di volo per Ryanair, BIS-Italia (sezione Italiana della British Interplanetary Society, la più antica associazione di astronautica al mondo), l'organizzazione

SAT - Sorveglianza Aerea Territoriale (attiva nel settore dei droni) e ancora i Piloti Virtuali Italiani, AMVI - Aeronautica Militare Virtuale Italiana, ITAPA - Italia Associazione Psicologia dell'Aviazione e infine quello di JP4 Mensile di Aeronautica, media partner dell'evento.

Ricchissima, come detto, l'offerta

di conferenze, tanto da rendere impossibile seguirle tutte. Tra le tante testimonianze citiamo quelle di piloti civili e militari (un collaudatore di Eurofighter con l'Aeronautica Militare), uomini e donne (la prima comandante donna di A320 ITA Airways), assistenti di volo, responsabili delle scuole di volo per aerei ed elicot-



Al piano superiore si trovano parte degli stand e le aule per le conferenze.



La scuola volo romana Urbe Aero era anche sponsor dell'evento.



Lo stand di Cantor Air pronto ad accogliere i visitatori.

teri, dirigenti scolastici di istituti aeronautici, l'Associazione Dirigibili Archimede e, ancora, l'amministratore delegato della nuova compagnia aerea AeroItalia Gaetano Infreri (vedi articolo a pag. 11), il capo dei programmi spaziali di Airbus Italia Renato Bellarosa, l'operativo Antonio Chialastri, già comandante Alitalia e adesso docente universitario, imprenditore e scrittore di libri, Carlo Landi coordinatore del progetto Volare Sicuri. Fly Future è stata aperta e chiusa da due convegni: quello di apertura, "Professione Volo. Le opportunità di lavoro e di carriera nel settore dell'aviazione e del trasporto aereo in Italia", con interventi dei rappresentanti di ENAV, Urbe Aero, AIAD (Federazione Aziende Italiane per l'Aerospazio) e del già citato Antonio Chialastri; quello di chiusura, "Lavorare nello Spazio. Il futuro dei prossimi astronauti italiani tra stazioni orbitanti, ritorno sulla Luna ed esplorazione di Marte", ha invece

visto la partecipazione del primo astronauta italiano Franco Malerba, del capo ufficio Volo Spaziale Umano dell'Agenzia Spaziale Italiana Gabriele Mascetti e dell'esperto di missioni spaziali Paolo D'Angelo. L'ideatore dell'iniziativa Luciano Castro, assecondando la sua estrazione di giornalista aerospaziale, ha voluto ricordare alcuni

dei principali eventi della storia dell'aeronautica italiana dedicandogli i due convegni e le aule dove si sono svolte le conferenze. Così il convegno di apertura aveva come sottotitolo "Celebrazione del 100° anniversario della nascita della prima compagnia aerea italiana SISA - Società Italiana Servizi Aerei (1922-2022)", celebrazione alla quale si è poi aggiunta

a sorpresa quella per i 50 anni della nostra rivista che sono caduti proprio in maggio. Il convegno di chiusura aveva invece come sottotitolo "Celebrazione del 30° anniversario del volo in orbita del primo astronauta italiano Franco Malerba (1922-2022)". Le tre aule utilizzate per le conferenze erano invece intitolate "Mario Calderara, primo pilota italiano (1909)", "Rosina Ferrario, prima pilota italiana (1913)" e "Aristide Faccioli, costruttore del primo aereo italiano (1909)". «Siamo soddisfatti del successo di questa prima edizione, anche perché espositori e partecipanti hanno espresso grande apprezzamento per il nostro evento», ha commentato Luciano Castro - Questa manifestazione, che avrà periodicità annuale, va a riempire una lacuna nell'informazione e nell'orientamento soprattutto dei giovani che vogliono diventare i futuri professionisti dell'aviazione e dello spazio». Appuntamento quindi a maggio 2023. ■



La postazione di JP4 pronta per l'apertura del Fly Future.



Il primo astronauta italiano Franco Malerba (a sinistra) durante l'intervento con Gabriele Mascetti dell'ASI.



In occasione del Fly Future 2022 sono stati emessi questi francobolli con due degli anniversari citati nell'articolo.

Trasporto aereo: estate a rischio caos



Le lunghe code createsi a fine maggio agli aeroporti di Amsterdam Schiphol (sopra) e Manchester (sotto) per la mancanza di personale. Una situazione che questa estate colpirà molti aeroporti e molte compagnie aeree in tutto il mondo.



Si preannuncia un'estate di caos nel trasporto aereo mondiale a causa della mancanza di personale in tutta la filiera del sistema, dai piloti agli assistenti di volo, dagli addetti all'handling dei velivoli a quelli dei servizi in aerostazione, nei call center e negli uffici. L'allarme è giunto già da maggio sia dalle compagnie aeree, che a fatica riusciranno a far fronte alla forte ripresa dei viaggi ma anche a rispettare gli operativi annunciati, sia dai gestori aeroportuali che non saranno in grado di gestire le operazioni di terra nei tempi previsti.

Molte compagnie stanno poi soffrendo per la mancanza di piloti, assistenti di volo e personale di terra, tanto da dover ridurre l'operativo per l'estate. La SAS Scandinavian Airlines ha annunciato che nel periodo da maggio ad agosto ha deciso la cancellazione dal programma di circa 4.000 voli (sui 75.000 previsti) soprattutto per carenza di personale e anche per il ritardo nella consegna degli aerei. Il gruppo IAG ha previsto tagli all'operativo estivo delle sue compagnie British Airways, Vueling, Iberia e Aer Lingus, prevedendo un operatività all'80% rispetto a quello pre pandemico, a fronte delle precedenti previsioni dell'85%.

Il problema della generale mancanza di personale deriva dal fatto che nel periodo della pandemia, col quasi azzeramento dei voli, le aziende del settore hanno dovuto ricorrere a pensionamenti anticipati, sospensioni dal lavoro e licenziamenti e così, oltre alla definitiva perdita dei pensionati, molti dei sospesi e dei licenziati hanno nel frattempo trovato altri lavori e non intendono tornare all'aviazione.

L'inglese EasyJet, oltre a cancellare molti voli, si è orientata anche su una soluzione alternativa, riducendo i posti in vendita sugli aerei per poterli far volare con un numero inferiore di assistenti di volo. In particolare si pensa di eliminare sei posti dagli Airbus A319 per portarli ad una capacità di 150 posti (le regole della Civil Aviation Authority inglese prevedono infatti un assistente di volo ogni 50 passeggeri).

Si aggiunga a questo, come ci hanno raccontato alcuni gestori aeroportuali italiani, che molti degli stagionali necessari per i picchi estivi hanno preso altri impegni lavorativi, alcuni dei cassaintegrati si rifiutano di tornare al lavoro per "godersi" tutto il sussidio previsto dalla legge, per non parlare di potenziali nuovi assunti che vorrebbero lavorare "a nero" per non perdere il reddito di cittadinanza. Tra l'altro l'assunzione di personale aeronautico non è immediata in quanto tutti (dai piloti agli assistenti di terra) devono seguire dei corsi ed ottenere le necessarie certificazioni.

La Republic Airways, vettore regionale statunitense che vola per Delta Air Lines, United Airlines e American Airlines ha chiesto alla FAA di poter ridurre da 1.500 a 750 il minimo di ore volate perché un pilota possa diventare primo ufficiale. In caso di approvazione la compagnia fornirebbe un corso di formazione particolare all'interno dell'azienda.

Il problema si sta facendo sentire un po' in tutto il mondo e già da maggio i casi di disservizi si stanno diffondendo a macchia d'olio. Ne citiamo alcuni. KLM a fine maggio ha addirittura temporaneamente sospeso le vendite dei biglietti dei voli da Amsterdam dopo che l'aeroporto è finito nel caos per mancanza degli addetti ai controlli di sicurezza. Stesso problema per l'aeroporto di Dublino dove la mancanza di personale ai check in e ai controlli di sicurezza ha provocato ritardi fino a tre ore con code fin fuori dal terminal e passeggeri che hanno perso i voli. Ma la lista degli aeroporti in crisi si allunga ogni giorno.

Le scuole di volo e le accademie delle compagnie aeree, come emerso anche nell'evento Fly Future svoltosi a Roma a fine maggio (vedi articolo a pag. 56), stanno lavorando a pieno ritmo e l'interesse dei giovani per intraprendere carriere nel mondo aeronautico è alto, ma i tempi della formazione, come detto, sono lunghi.

Per fortuna il trasporto aereo sta riprendendo velocemente ed è evidentemente scattato il preannunciato "effetto rimbalzo" dopo le segregazioni e le paure della crisi pandemica, ma prepariamoci ad un'estate difficile.

Marco Iarossi



TRASPORTO AEREO

I programmi di Aeroitalia

MARCO IAROSCI

Il nuovo vettore Aeroitalia ha svelato i suoi programmi con l'intervento dell'amministratore delegato Gaetano Intriери in due diverse occasioni: un incontro il 23 maggio al Fly Future 2022 di Roma e il 26 maggio in occasione di una conferenza stampa a Forlì, prima base del vettore. Con la società di gestione del "Ridolfi", la Forlì Airport, è stato siglato un accordo triennale che prevede di basare un Boeing 737-800 sullo scalo. I voli per questa estate, con i primi servizi dal 9 luglio, sono quelli annuali per Brindisi, Lamezia, Napoli e Malta e quelli stagionali per Alghero, Olbia, Catania, Trapani e Lampedusa. Aeroitalia, che nella sua prima fase di attività ha operato voli charter e noleggio a terzi (ACMI) con il primo 737-800, 9H-CRI, prevede di riceverne altri due in giugno, altri tre tra settembre e ottobre (anche della serie 700), per un totale di otto entro la fine dell'anno e 15 a regime. Il 5 maggio il vettore ha siglato una lettera d'intenti con il

lessor Air Lease Corporation per il terzo 737 (c/n 30286). Rimandati invece i progetti per il lungo raggio dato che, ha spiegato Intriери, la ripresa di questo settore è ancora lenta; l'inizio delle consegne del 787 (da otto a dieci esemplari a regime) è quindi rimandato al 2024. Due dei 737-800 dovrebbero essere basati in Polonia per voli verso destinazioni turistiche. Intriери al Fly Future 2022 ha anche spiegato che l'intenzione del vettore è quella di creare un hub su Fiumicino, con i 787 per il lungo raggio e i 737 per fare appoggio, e in tal senso si sta trattando con Aeroporti di Roma per ottenere condizioni economiche ottimali, tali da poter essere concorrenziali con le low cost che vi operano, in primis Ryanair. La speranza è di ottenere condizioni simili a quelle della low cost irlandese anche se, ha detto, loro sono molto bravi e riescono ad ottenere condizioni molto vantaggiose essendo diventati il primo vettore su Roma

(tra Fiumicino e Ciampino). Alla nostra domanda se Aeroitalia potrebbe essere interessata a fare appoggio su Fiumicino anche per ITA Airways, Intriери ha risposto che ogni collaborazione con ogni compagnia sarà tentata, quindi anche ITA, anche se, ha detto, prima di avviare trattative dovrà concludersi la privatizzazione del vettore. **Il cambio lo strategico del-**
L'amministratore delegato ha voluto sottolineare che per adesso sta assumendo tutto personale ex Alitalia, ex Air Italy ed ex Blue Panorama Airlines e che solo dal 2023 si comincerà ad assumere anche giovani e allo scopo sono in corso trattative con alcune scuole di volo romane per una collaborazione. Alla data della fine di maggio erano state assunte un centinaio di persone, altre 200 lo saranno entro luglio. Entro l'estate dovrebbero essere operativi un'ottantina di naviganti, 20-25 persone per gli uffici e altre 20-30 per le operazioni di terra negli aero-

porti dove opera la compagnia. Nell'incontro romano Intriери ha anche confermato l'interesse per l'aeroporto di Foggia e infatti la compagnia aveva partecipato al bando per l'assegnazione degli aiuti finanziari per l'avvio di nuovi voli. Da Foggia, che sarebbe diventata la seconda base operativa, Aeroitalia intendeva offrire voli per Milano, Firenze e Catania, utilizzando il più piccolo 737-700, più adatto alla pista del "Giulio Lisa". La gara è stata però poi vinta dalla greca Lumiwings (vedi notizia a parte).



A destra: l'amministratore delegato di Aeroitalia Gaetano Intriери al Fly Future 2022.



Il 3 maggio Aeroitalia ha effettuato il suo primo volo commerciale operando con il suo codice e numero di volo. È stato un Bologna-Valencia (volo AEZ/7X4612) con a bordo la Virtus Segelfredo Pallacanestro di Bologna impegnata a Valencia per un incontro di semifinale della Eurocup. Il codice di chiamata radio è Aeroitalia. Negli stessi giorni la compagnia aerea ha effettuato voli di andata e ritorno in ACMI per Trade Air da Lubiana per Rotterdam (1° maggio), poi Antalya e Aqaba (2° maggio) e una Lubiana-Copenaghen-Spalato-Hurghada-Lubiana.

Marco Finelli