

jp4 mensile di Aeronautica e Spazio

ISSN 0394-3437
50010
9 770394 343007

IN EDICOLA DAL 1972

I Merlin portoghesi

ENGLISH SUMMARY INSIDE



Aiuti aerei a Gaza

Fly & Grill ad Ambri

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

TRASPORTO AEREO



**I DC-3 DELLA
FLORIDA AIR CARGO**

STORIA



**IDROVOLANTI ITALIANI
SULLA SVIZZERA**

FORZE AEREE



**GLI F-35 DELLA FORZA
AEREA BELGA**

AEROPORTI



**AEROPORTO DEI
MARMÌ: I PROGETTI**

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

Juri Badalini, Sergio Barlocchetti, Oscar Bernardi,
Fabio Braghini, Mario Caruana, Chris Cauchi, Paolo
Colucci, Marco De Montis, Nicolò Florio, Laurent
Heyligen, Sergio Iarossi, Paolo Maggiolo, Piercarlo
Minoretti, Nicholas Moneta, Lorenzo Lombardi,
Riccardo Parada Pestana, Agostino Pecchio, Moreno
Pisati, Matteo Portone, Joerg Ruediger, Jorge Ruivo,
Paolo Stanchina, Hans-Heiri Stapfer.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

edai@edaiperiodici.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

SODIP Srl

Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

Tel. +39 02 660301 - Fax +39 02 66030320

Distributore per l'estero

SODIP Srl, Via Bettola 18, 20092 Cinisello Balsamo

(MI), Tel +39 02/66030400, Fax +39 02/66030269

e-mail: export@sodip.it - www.sodip.it

© 2025 Printed in Italy

Stampa: Graphicscalve SpA

Vilminore di Scalve (BG)

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. +39 351 3636769 - Email: edai@edaiperiodici.it
www.edaiperiodici.it



In copertina: un Leonardo AW101 dell'Aeronautica Portoghese. Con l'articolo a pag. 72 facciamo il punto sui venti anni di successo dell'impiego dell'elicottero italiano nelle attività di soccorso, trasporto tattico e pattugliamento con la forza aerea.

ARTICOLI

- 44** **Forze aeree**
Gli F-35 del Belgio
- 50** **Aeroporti**
TrueStar Real Estate e "Aeroporto dei Marmi"
- 54** **Aviazione generale**
Un Mooney giramondo
- 56** **Storia**
Idrovolanti italiani sulla Svizzera
- 60** **Attualità**
Aiuti dal cielo per Gaza
- 62** **Attualità**
L'Intelligenza Artificiale in medicina aeronautica e aerospaziale
- 65** **Spazio**
L'Italia su MetOp-SGA-1
- 66** **Trasporto aereo**
Florida Air Cargo: una flotta di "vecchiotti"
- 70** **Manifestazioni**
Fly Et Grill ad Ambri
- 72** **Forze aeree**
I Merlin della Força Aérea Portuguesa
- 76** **Sicurezza**
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- 80** **Photoalbum**
Cartolina dal Messico - 1ª parte
- 84** **Attualità**
La grande parata di Pechino

NEWS

- 5** **Notizia del mese**
I 65 anni della PAN
- 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**
- 82** **Notiziario HAG Italy**
- 86** **Notiziario CAP**
- 87** **Notiziario AOPA Italia**
- 88** **Veterani e musei**
- 90** **Recensioni**
- 92** **Incidenti**
- 96** **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.

TrueStar Real Estate e "Aeroporto dei Marmi"

L'imprenditore Fabio Talin, che con il suo TrueStar Group si è aggiudicato la gestione dell'aeroporto di Massa Cinquale, ci spiega i progetti di rilancio del piccolo scalo. I programmi del gruppo potrebbero coinvolgere altri aeroporti dell'area.

PAOLO GIANVANNI

Dalle Alpi Svizzere, l'imprenditore italo-svizzero Fabio Talin è sbarcato sulla splendida costa tra Alta Toscana e Liguria portando con sé il logo delle tre cime aguzze di montagne innestate ed un progetto destinato a rivoluzionare il panorama turistico di un vasto comprensorio con un grande appeal in tutto il mondo.

Talin non è nuovo di questi posti; li frequenta da circa trent'anni e conosce di persona la situazione che definisce «molto tradizionale e con un enorme potenziale legato proprio alle sue tradizioni». L'aeroporto di Marina di Massa, ora ribattezzato "Aeroporto dei Marmi", era un classico esempio dell'immobilismo in cui si trascina in Italia la gestione delle strutture pubbliche e sportive perdendo le

tante opportunità offerte da scenari naturali dall'enorme potenziale. Ne abbiamo parlato direttamente con Fabio Talin.

Perché proprio l'aeroporto di Marina di Massa e quali le motivazioni?

Avendo sentito che l'aeroporto, dopo la gestione da parte del locale aero club durata molti anni, era stato ripreso dal Comune e che quest'ultimo, non intendendo gestirlo direttamente lo aveva messo a gara, abbiamo preso al volo l'opportunità che si presentava aggiudicandoci la

gestione della struttura per 30 anni, ovvero 15 anni + 15 di rinnovo. Il giudizio positivo espresso già circa otto mesi fa quando era stata indetta la gara è stato confermato dopo i primi quattro mesi di gestione.

Le motivazioni della scelta di acquisire la gestione dell'aeroporto sono molteplici, ma su tutte prevale la constatazione che il rapporto tra aviazione commerciale ed aviazione generale ed in particolare quella privata è destinato solo a peggiorare con gli aeroporti maggiori sempre più congestionati, tempi di parcheggio ri-

dotti (se non addirittura impossibilità di operare da parte dell'aviazione generale) e necessità quindi di riposizionamento su altri scali, tempi lunghi per le varie operazioni tra cui il rifornimento e costi sempre maggiori.

Ma qui si parla di un piccolo aeroporto; come pensa di poter sviluppare una realtà del genere? Chiaramente rimangono ferme le caratteristiche territoriali e sotto questo punto di vista la pista dell'aeroporto è ortogonale alla linea di costa in un'area delimitata ad est dai rilievi delle Apuane e ad ovest dal Mar Tirreno; quindi la possibilità di sviluppo è limitata alla tipologia di aeromobili che, in termini di peso e dimensioni, vi possono operare. Ma questo è un limite superabile



In apertura: il rendering mostra sulla destra il ristorante/bar e sulla sinistra la palazzina principale con teatro/spazio per spettacoli e concerti, sala riunioni, simulazioni di volo, aula addestramento, salette per piloti e operatori aerei e uffici. **A destra:** l'attuale palazzina, con il nuovo nome dell'aeroporto, dove era ospitato anche un ristorante chiuso da vari anni con a destra la torre di controllo.



e stiamo studiando anche altre realtà aeroportuali in un raggio di 100-150 km che possano fungere da punto di appoggio per i velivoli più grandi e da base per le operazioni di manutenzione e service con adeguate strutture evitando il trasferimento sui grandi scali per gli interventi richiesti. Un vero e proprio Terminal B che alleggerisca l'«Aeroporto dei Marmi» da possibili problematiche di dimensionamento.

Abbiamo già visto i primi interventi fatti sulle strutture dell'«Aeroporto dei Marmi»; come è articolato il progetto e quali sono i tempi previsti?

In soli quattro mesi, togliendo gli ostacoli, abbiamo ripristinato la lunghezza della pista in erba che in pratica era stata ridotta dai 740 metri originali a soli 500 e lo scalo è stato portato in Codice B. Detto questo, il progetto, che è molto dettagliato ed articolato, prevede la successione di varie fasi.

Il primo appuntamento è per la prossima stagione, con l'asfaltatura della pista che forse sarà angolata di qualche grado e che sarà in grado di sopportare l'atterraggio di aerei del peso fino a 10 ton-

nellate anche se nella realtà vi opereranno al massimo velivoli intorno alle 7-8 tonnellate.

Poiché la zona presenta caratteristiche idrologiche particolari, un team ha studiato l'impatto della pista sul suolo e messo a punto una valutazione di compatibilità idraulica di cui beneficerà anche il territorio circostante; inoltre le acque recuperate potranno essere usate per le necessità dell'aeroporto.

Al centro della pista sarà realizzata una piazzola di atterraggio H24 che servirà, oltre all'elicottero del 118, anche mezzi privati. L'ala rotante riveste un ruolo particolare per facilitare i collegamenti in un'ampia zona turistica come questa e l'elicottero tradizionale sarà senza dubbio affiancato in questo compito dai nuovi eVTOL sia con pilota che a guida autonoma.

Prima della prossima stagione estiva abbiamo anche l'intenzione

di ripristinare nella pineta lato mare un ristorante aperto tutto l'anno che sia un centro di accoglienza anche per la cittadinanza sia residente che turistica. La particolarità è che il menu sarà principalmente a base di carne per completare e non interferire con l'ampia offerta di ristoranti di pesce del litorale.

Le altre fasi del progetto seguiranno per concludersi presumibilmente per il 2029; stiamo andando avanti con gli elaborati per ottenere le autorizzazioni necessarie. Si tratta della realizzazione di edifici commerciali lungo la strada sul lato sud con negozi di prestigio, aree ristorazione e suite fino al nuovo punto carburante sia per autotrazione che per l'aviazione, affiancato da prese di ricarica elettrica per ambedue i tipi di utilizzatori; energia ottenuta da una grande quantità di pannelli disposti sul tetto dei nuovi fabbricati e in alcune aree del sedime aereo-

portuale. Il nostro obiettivo è di portare l'aeroporto in ISO 9001 con la prospettiva di future certificazioni ed è un obiettivo che raggiungeremo a brevissimo. Abbiamo valutato che a regime queste strutture creeranno circa 150 nuovi posti di lavoro.

Parliamo dei servizi disponibili per i passeggeri: c'è qualcosa in progetto per rendere più agevole il trasferimento da e verso l'aeroporto, specialmente per chi arriva senza contatti locali?

Nei primi quattro mesi di gestione abbiamo già affrontato alcune criticità logistiche, con l'obiettivo di offrire un'esperienza più comoda e confortevole ai nostri ospiti. In particolare, abbiamo identificato una realtà che non prevede un servizio interno diretto allo scalo. Pertanto vorremmo rafforzare i collegamenti con le strutture di taxi locali, valorizzando i professionisti del trasporto presenti sul territorio. In un contesto turistico in forte espansione - si parla dell'arrivo di quattro-cinque nuove catene alberghiere - vogliamo mettere a disposizione soluzioni all'altezza delle aspettative. Il nostro obiettivo è favorire una mobilità comoda, organizzata e allineata al valore dell'esperienza Versilia.

Toscana Aeroporti, posizionate al secondo posto nella graduatoria del bando ha presentato un ricorso al TAR. Lei come risponde a queste contestazioni, e come intende dimostrare che TrueStar è qualificata per gestire e valorizzare lo scalo?

Siamo consapevoli del ricorso avanzato da Toscana Aeroporti, e del fatto che il TAR ha già respinto





Già la pista in erba vede ospiti più grandi come questi PC-12 e Grand Caravan EX provenienti rispettivamente da Svizzera ed Austria fotografati in sosta sull'aeroporto massese. La prossima stagione, con la pista in asfalto, velivoli di questa categoria potranno operare al loro pieno potenziale.

la richiesta di sospensiva, rinviando la discussione sul merito. È importante però chiarire che l'esperienza di un'azienda si misura attraverso le persone: il nostro direttore tecnico, il comandante Lepore, è una figura di primaria competenza e profonda conoscenza del territorio; inoltre i miei collaboratori, con cui lavoro da quasi trent'anni, hanno operato in più di 30 aeroporti distribuiti su quattro continenti, offrendo risultati eccellenti, anche nel segmento del luxury real estate.

Toscana Aeroporti ha avuto tutti gli strumenti e il tempo per formulare un progetto convincente; il Comune è stato anche disponibile a riaprire i termini più volte, ma noi abbiamo presentato un'offerta economicamente sostanziosa accompagnata da un progetto tecnico completo, credibile ed innovativo, il tutto rendendola certamente molto vantaggiosa per la stazione appaltante ovvero per il Comune.

Inoltre, va ricordato che casi come l'aeroporto di Lucca, gestito da una società privata, o quello dell'Aquila, gestito da una scuola di volo (senza gara, a differenza di Massa, e peraltro di codice ICAO superiore al nostro) dimostrano che concessionarie diverse da grandi operatori nazionali possono dirigere uno scalo in modo efficace e professionale.

Infine, voglio ricordare che la proposta di Toscana Aeroporti equivaleva al costo di neanche una stagione di una "tenda in spiaggia" nei bagni più prestigiosi della Versilia. Di fatto, l'unico risultato concreto è stato un ritardo nell'apertura, penalizzando l'avvio dei lavori e l'apertura per una stagione intera. Noi, invece, siamo pronti ad iniziare e a realizzare il progetto, tenendo fede ai nostri impegni commerciali e tecnici. In poco più di tre mesi abbiamo risolto gli ostacoli che impedivano di riportare la pi-

sta alla sua lunghezza naturale, tanto per citare un fattore determinante per la sicurezza.

Immagino che il nuovo nome "Aeroporto dei Marmi" abbia suscitato qualche reazione. Quale è stata la ratio di comunicazione?

Dal punto di vista giuridico, va subito chiarito che il nome istituzionale dell'aeroporto non è cambiato: la denominazione ufficiale è sempre rimasta uguale. Quello che abbiamo adottato è un brand commerciale, "Aeroporto dei Marmi", pensato per valorizzare l'identità del territorio e renderlo più attrattivo dal punto di vista turistico e di marketing. Comprendiamo e rispettiamo profondamente la storia di Brizzolari e Massoni (*): stiamo valutando di integrare una targa commemorativa, cosa che non era mai stata fatta. Questo approccio, riteniamo, sia il modo migliore per ono-

rare il passato e guardare al futuro con equilibrio.

State guardando anche ad altre realtà aeroportuali oltre ai progetti che ci ha descritto? Ad esempio, c'è interesse verso l'aeroporto di Siena Ampugnano? Assolutamente sì, stiamo valutando con grande interesse anche potenziali sviluppi futuri come quello di Siena Ampugnano, abbiamo inviato una manifestazio-

(*) Piero Massoni - Nato a Massa nel 1896, fu un pilota della ricognizione nella Grande Guerra, prima alla 48ª e poi alla 87ª Squadriglia, uno dei protagonisti del volo su Vienna con d'Annunzio. Fu decorato con tre Medaglie d'Argento al Valor Militare. Si è spento nel 1957.

Gino Brizzolari - Nato a Marina di Massa nel 1907, sergente pilota nella Regia Aeronautica, si distinse per la sua abilità nel volo acrobatico al 1° Stormo a Campaformida. Prescelto per una crociera in Europa orientale di una formazione di Fiat CR.20, perde la vita per un incidente di volo ad Atene nell'agosto 1930.



L'aeroporto colmo di aerei di aviazione generale in occasione di un raduno.



Il ristorante e, sulla destra, il nuovo terminal che sostituirà le diverse strutture fatiscenti attuali.

ne di interesse ad ENAC. La nostra visione va ben oltre il progetto attuale a Massa con l'"Aeroporto dei Marmi".

L'aeroporto Siena Ampugnano presenta caratteristiche infrastrutturali e operative che lo rendono strategico per il traffico di aviazione generale, charter e servizi medici urgenti. La nostra capacità di valorizzazione, basata su efficienza, implementazione di servizi FBO, e integrazione con il progetto territoriale, può restituire allo scalo una centralità nuova, funzionale e sostenibile.

In sintesi, guardiamo ad Ampugnano come a un tassello naturale di una rete toscana più fluida e moderna, dove ogni aeroporto può brillare secondo le sue speci-

ficità, grazie a modelli gestionali all'avanguardia, esperienza tecnica e capacità di trasformare sfide in opportunità.

Oltre alle attività aeronautiche e imprenditoriali, la società sta ricevendo richieste per organizzare eventi all'interno dell'aeroporto? E in tal caso, che tipo di sviluppo si immagina in questo ambito?

Con piacere, confermo: stiamo ricevendo un interesse crescente per organizzare eventi presso l'"Aeroporto dei Marmi". Ci rendiamo conto che lo scalo può diventare una piattaforma strategica anche per momenti di svago, cultura e immagine del territorio: concerti, manifestazioni di para-

cadutismo e persino avioraduni che richiamano l'identità storica dello scalo, così come già avvenuto dagli anni '50, rappresentano un'opportunità straordinaria.

Siamo entusiasti di sostenere questo fronte: la realizzazione di eventi sarà un potente strumento per promuovere tutta la Versilia, creare visibilità e generare nuove economie locali. Queste iniziative, pensate e organizzate con stile, daranno lustro all'immagine del territorio e rafforzeranno ulteriormente il valore strategico della nostra gestione.

Questa visione riflette la nostra filosofia: mettere al centro l'aeroporto come catalizzatore dinamico di sviluppo e prestigio territoriale, oltre l'aviazione. ■

Fabio Talin

Imprenditore vicentino, residente in Svizzera, Fabio Talin è stato dal 18 ai 27 anni corridore automobilista. Poi la svolta con la costituzione a Gallarate nel 1997 di TrueStar Group, inventando da zero il settore della protezione dei bagagli negli aeroporti, già presente in 175 scali di 33 paesi di tutto il mondo. Nel 2007 è nata la TrueStar Real Estate, punto di riferimento immobiliare di lusso a St. Moritz, che è divenuta il core business del Gruppo. L'ingresso di Talin nel settore aeroportuale non è estemporaneo: tra gli scopi sociali della TrueStar Real Estate, figurano l'acquisto, la vendita, la locazione, la progettazione, la realizzazione e gestione e la mediazione di beni immobiliari comprese infrastrutture operative, logistiche e aeroportuali, quindi "attività di progettazione, costruzione e gestione di aeroporti, nonché qualsiasi attività connessa e complementare alla gestione aeroportuale ed al traffico aereo di qualunque tipo o specialità". Non per niente Talin guarda con interesse anche ad altre piccole realtà aeroportuali con cui sviluppare tipici brand toscani; così dopo il Versilia brand potremmo avere presto un Wine brand incentrato sull'area vinicola del senese. Le opportunità in Toscana non mancano per un imprenditore che le sappia identificare e valorizzare.



ENGLISH SUMMARY

Truestar Real Estate and "Aeroporto dei Marmi"

The Marina di Massa airport, along the coastline of Tuscany, now renamed "Aeroporto dei Marmi", airport of the marbles, was stagnant and lacking any development, missing out on the many opportunities offered by a territory with enormous potential. Fabio Talin, an Italian-swiss businessman creator of Truestar Real Estate that now manages it, has a project to revive this structure and he describes it in this interview. Having heard that the airport, after many years of management by the local aero club, had been taken over by the Municipality and that the latter not intending to manage it directly, had put it out to tender, Talin seized the opportunity and was awarded the facility's management contract for 30 years, or 15 years plus a 15-year renewal.

The territorial characteristics are such that the potential for development is limited to the type of aircraft that, in terms of weight and size, can operate there, as the runway is orthogonal to the coastline in an area bordered to the east by the Apuan Alps and to the west by the Tyrrhenian Sea. «We are also studying other airports within a 100-150 km radius that could serve as a hub for larger aircraft and a base for maintenance and service operations, with adequate facilities, avoiding the need to transfer to major airports for required interventions. A true Terminal B that would relieve the "Aeroporto dei Marmi" of potential sizing issues.

In just four months, by removing the obstacles, we restored the length of the grass runway which had been reduced from the original 740 metres to just 500 and the airport was brought up to Code B. Next year, the runway will be asphalted, perhaps angled a few degrees and capable of supporting the landing of aircraft weighing up to 10 tons. A 24-hour landing pad will be built in the center of the runway, serving Medevac and private helicopters. A restaurant will be built and the plan to be completed in 2029 includes commercial buildings and fueling stations for electric vehicles, powered by solar panels. Our goal is to bring the airport up to ISO 9001 standards with a view to future certifications, a goal we will achieve very soon.

We estimate that once fully operational, these facilities will create approximately 150 new jobs. Toscana Aeroporti was one of the bidders, and has now sued against the victory of Truestar Real Estate, but with little chances of success. We have adopted a commercial brand, "Aeroporto dei Marmi," designed to enhance the area's identity and make it more attractive from a tourism and marketing perspective. We have expressed to ENAC our interest in Siena Ampugnano airport, that is strategic for general aviation, charter flights, and emergency medical services. We can restore this airport to a new, functional, and sustainable central role».