

Via XX Settembre, 60 - 50129 Firenze

Redazione: +39 392 3896151

Email [jp4@jp4magazine.com](mailto:jp4@jp4magazine.com)

Amministrazione e abbonamenti:

+39 055 4633439

Email [edai@edaiperiodici.it](mailto:edai@edaiperiodici.it)

Internet [www.jp4aeronautica.net](http://www.jp4aeronautica.net)

Direttore Responsabile: Ugo Passalacqua

I contenuti sono realizzati dal service  
Studio Notam

Marco Iarossi - [m.iarossi@jp4magazine.com](mailto:m.iarossi@jp4magazine.com)

Roberto Gentili - [r.gentili@jp4magazine.com](mailto:r.gentili@jp4magazine.com)

Collaboratori

Massimo Dominelli - Paolo Gianvanni

Marco Minari - Gian Carlo Vecchi

Hanno collaborato a questo numero

Giorgio Adamo, Sergio Barlocchetti, Oscar Bernardi, Domenico Binda, Fabio Braghini, Santolo Caldarelli, Mario Caruana, Fabio Castelvetti, Chris Cauchi, Federico Ciacchella, Piercarlo Ciacchi, Paolo Colucci, Alessandro Corsetti, Federico Cristofoli, Marco De Montis, Matteo Ficocello, Massimo Filippini, Marcus Fulber, Sergio Iarossi, Giuseppe Lapenta, Dino Marcellino, Alberto Molinari, Nicholas Moneta, Ettore Montanari, Daria Pinato, Mario Alberto Ravasio, Jens Schymura, René L. Uijthoven.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Manuela Melardi - Tel. +39 055 4633439

Email: [melardi.manuela@gmail.com](mailto: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](mailto: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](mailto:export@sodip.it) - [www.sodip.it](http://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

**EDA I**  
EDIZIONI AEROSPAZIALI ITALIANE

Ed.A.I. srl - Via XX Settembre 60 - 50129 Firenze

Tel. +39 055 4633439 - Email: [edai@edaiperiodici.it](mailto:edai@edaiperiodici.it)

[www.edaiperiodici.it](http://www.edaiperiodici.it)



GIANCARLO ROMEO

*In copertina: il TF-104G-M "Black Beauty" della Starfighters Aerospace a Pratica di Mare. Piercarlo Ciacchi, direttore operazioni volo dell'azienda, ci racconta il "dietro le quinte" della trasferta italiana. L'articolo è a pag. 46.*

## NEWS

- 5 **Osservatorio**  
Amato, Ustica, la Francia e il missile che non c'è
- 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
- 44 **News Estero**  
Spazio

## RUBRICHE

- 81 **Aero Club d'Italia**
- 82 **HAG Italy**
- 84 **Notiziario AOPA**
- 86 **Air Traffic Management**
- 87 **Club Aviazione Popolare**
- 88 **Veterani e musei**
- 90 **Recensioni**
- 92 **Incidenti**
- 96 **Notizie in libertà**
- 98 **Ultima Pagina**

## ARTICOLI

- 46 **Attualità**  
Un F-104 in Italia
- 52 **Trasporto aereo**  
Hevilift diventa Aerlink
- 56 **Aeronautica Militare**  
L'Aeronautica Militare in Giappone
- 58 **Industria**  
Leonardo Helicopters Training Academy
- 65 **Aeroporti**  
Il futuro dell'aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma
- 66 **Aeroporti**  
Prende forma in Polonia il progetto Centralny Port Komunikacyjny
- 68 **Manifestazioni**  
AirVenture 2023
- 72 **Forze Aeree**  
Phantom Conference 2023
- 74 **Acrobazia**  
Campionato Italiano di Acrobazia a Motore a Lucca Tassignano
- 76 **Tecnica**  
HIRA Pilot Monitoring System
- 78 **Manifestazioni**  
BIAS 2023 a Bucarest
- 80 **Storia**  
80 anni fa nascevano le WASP

### 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](mailto:edai@edaiperiodici.it) nome e indirizzo completo della tua edicola;
- chiedi al tuo edicolante di registrarsi su [lamiacopia.sodip.it](http://lamiacopia.sodip.it) e di richiedere di ricevere sempre la tua rivista.

# Amato, Ustica, la Francia e il missile che non c'è



MUSEO PER LA MEMORIA DI USTICA

Il relitto del DC-9 Itavia presso il Museo per la Memoria di Ustica a Bologna.

Tra le tempeste mediatiche estive, c'è quasi inevitabilmente quella relativa a un incidente aereo. Così è stato anche quest'anno, con una differenza: a tenere banco non sono stati i disastri di attualità. A finire su giornali e televisioni tra fine agosto e inizio settembre è stato un episodio di 43 anni fa – un tempo tanto lontano che, secondo Eurostat, metà dell'attuale popolazione italiana non era ancora nata.

Parliamo naturalmente di Ustica: la distruzione del DC-9 I-TIGI della compagnia privata Itavia, in servizio il 27 giugno 1980 tra Bologna e Palermo con 81 persone a bordo, tutte tragicamente morte. A riportarla in prima pagina è stato Giuliano Amato, che in una lunga intervista a Repubblica, poi smentita e quindi riconfermata, ha detto che il biatore fu abbattuto da un missile lanciato da un caccia francese decollato da Solenzara, in Corsica. La Francia, sempre secondo l'anziano politico, avrebbe dovuto prima verificare l'ipotesi e poi scusarsi. Di qui lo scalpore politico-mediatico, agevolato anche dall'esaurimento degli altri tormentoni estivi.

Dell'ATR 72 che nell'agosto 2005 finì in mare a Palermo sappiamo che fu per un errore nel rifornimento carburante e del Boeing 737 finito contro una montagna in Grecia sappiamo che l'equipaggio perse conoscenza per un problema all'impianto di pressurizzazione. Del DC-9 del 1980 ancora si litiga se la tragedia sia avvenuta per l'esplosione di una bomba nella toilette (come concluse all'unanimità il Collegio Peritale d'ufficio presieduto dal prof. Aurelio Misisi), una quasi collisione (come sostenne, in via subordinata alla dimostrazione della presenza di altri aerei, il prof. Casarosa) o un missile (come vuole Amato, sostenuto da parti civili e stampa).

Se l'ambiente aeronautico mondiale è del tutto persuaso della bomba, che è addirittura insegnata nei corsi di investigazione incidenti, sul punto principale – chi ha ucciso 81 italiani e perché – la monumentale inchiesta penale ha prodotto più carte (1,75 milioni di pagine di atti) che risultati, non riuscendo a individuare i responsabili. Il giudice istruttore, colui che nell'arzigogolato rito del codice di procedura penale fascista prima indagava e poi decideva cosa fare, spiegò che la mancata individuazione era dovuta ai depistaggi posti in essere dai militari. Alla fine, sentenziò 43 assoluzioni in istruttoria e ordinò 41 rinvii a giudizio. Negli anni successivi ne scaturirono esattamente zero condanne, rinforzando la convinzione che non ci fossero state né bombe né missili.

Molto significativa la continuità di giudizio contro la battaglia aerea dalla requisitoria dei pubblici ministeri (1998) alla sentenza di appello (2005). Si va da «Ora è pacifico, non essendo affermato il contrario da nessuno, ad eccezione di quanto appreso si dirà a proposito degli elaborati dei consulenti della parte civile Itavia, che sulle parti recuperate del DC-9 non vi è alcun segno di impatto di schegge di testata da guerra o di fenomeni di esplosione (blast)» a «risulta che tutti gli aerei militari italiani erano a terra, che i missili in dotazione erano nei loro depositi, che gli aerei militari alleati non si trovavano nella zona del disastro e che nell'ora e nel luogo del disastro non vi erano velivoli di alcun genere». Questo non è mai stato accettato dalla stampa e dall'assoziazionismo connesso alla politica, come lo stesso Amato ha rivendicato nell'intervista e poi in conferenza stampa.

È così che nel 2023, in termini ufficiali si è più o meno fermi dove si è stati per 43 anni: una ridda di scenari che vedono coinvolti gli USA (con la portaerei Saratoga, che però al processo è risultata essere in porto), Israele (per fermare un carico d'uranio per l'Iraq) e appunto la Francia (per uccidere Gheddafi, che secondo Amato sarebbe stato in volo su un MiG militare nascosto sotto la pancia del DC-9). Scenari parolai costruiti sulla politica ("chi era nemico di chi") e solo secondariamente cercando riscontri oggettivi di tracce radar o fori di schegge di missile sul relitto.

Di contro, la Misisi, unica perizia ufficiale, muove dalle tracce materiali (il lavabo accartocciato e un tubo schiacciato da quasi 400 kg/cmq) per una verità tecnica che non richiede scenari politici per essere confermata. Spesso irrisa sulla stampa come follia di generali e fascisti, in questa fine estate 2023 la verità tecnica ha avuto migliore accoglienza che in passato, in parte grazie all'Associazione per la Verità sul Disastro Aereo di Ustica, di recente ammessa nel Comitato Consultivo per la declassificazione dei documenti sulle stragi. Proprio tale accreditamento ha portato attacchi personali contro il rappresentante AVDAU, colpevole di aver scritto un libro pro-bomba.

E Amato? Mentre andiamo in stampa, sembra sia stato convocato dalla Procura di Roma per capire se dietro le sue "sparate" – è il caso di dirlo – vi siano prove o solo chiacchiere come quelle di Cossiga del 2008, tuttora in cerca di riscontri. Già, perché nelle sue "rivelazioni" di nuovo non c'era proprio nulla.

Gregory Alegi