

Via XX Settembre, 60 - 50129 Firenze

Redazione: +39 392 3896151  
Email [jp4@jp4magazine.com](mailto:jp4@jp4magazine.com)

Amministrazione e abbonamenti:  
Email [edai@edaiperiodici.it](mailto:edai@edaiperiodici.it)  
Tel. 351 3636769

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, Domenico Binda, Igor Bozinovski, Santolo Caldarelli, Luigino Caliaro, Joanne Calleja, Federico Ciacchella, Mauro Cini, Paolo Colucci, Giuseppe Danesi, Marco De Montis, Matteo Ficociello, Sergio Iarossi, Cristian Magro, Daniele Matozzi, Nicholas Moneta, Giacomo Pierro, Martin Sharenborg, Peter ten Berg, Ennio Varani, Ramon Wenink.

Responsabile grafica: Studio Notam

Pubblicità Italia ed Estero

Raffaèle Piesco

Email: [raffaele.piesco.edai@gmail.com](mailto:raffaele.piesco.edai@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 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](mailto:export@sodip.it) - [www.sodip.it](http://www.sodip.it)

© 2024 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. +39 055 4633439 - Email: [edai@edaiperiodici.it](mailto:edai@edaiperiodici.it)  
[www.edaiperiodici.it](http://www.edaiperiodici.it)



BOEING

**In copertina:** il Boeing 737 MAX 7. Il costruttore statunitense deve affrontare una situazione sempre più critica tra problemi tecnici, finanziari e un lungo sciopero dei dipendenti che ha peggiorato le cose.

## ARTICOLI

- 29 Spazio**  
Il CubeSat italiano Milani assiste la sonda Hera
- 35 Manifestazioni**  
Journées Portes Ouvertes a Istres
- 44 Attualità**  
Gli aerei degli uragani
- 48 Trasporto aereo**  
L'aeroporto di Forlì e GoToFly
- 52 Forze aeree**  
Gli addestratori ellenici di Kalamata
- 58 Industria**  
Preoccupazione per il futuro di Boeing
- 60 Veterani**  
I B.E.2 della The Vintage Aviator
- 64 Trasporto aereo**  
Una nuova "icona belga" per Brussels Airlines
- 66 Forze aeree**  
L'aviazione del Cuerpo Nacional de Policia spagnolo
- 72 Cartoline dal passato**  
Rarità storiche a Bresso

## NEWS

- 5 Notizia del mese**  
Realtà e percezione
- 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

- 79 Air Traffic Management**
- 81 Notiziario HAG Italy**
- 85 Notiziario CAP**
- 86 Veterani e musei**
- 88 Recensioni**
- 90 Incidenti**
- 94 Notizie in libertà**
- 98 Ultima Pagina**
- 76 Sicurezza**  
Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- 82 Esercitazioni**  
Indus Shield 2024

### 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.

## Realtà e percezione

*Sarà che la stagione degli airshow 2024, orgogliosamente quasi tutta senza Frece Tricolori, volate oltreoceano, ha comunque portato qualche milione di italiani a mettere il naso all'insù o a sprofondarlo nel telefonino per seguirle, oppure sarà che, nonostante tutto, gli aeroclub sopravvivono o, ancora, che le gare, anche se poche, comunque si organizzano, che l'Italia potrebbe apparire un paese aeronauticamente normale, anzi evoluto. Non montiamoci la testa, purtroppo senza la passione dei privati, senza quella dei soci del Club Aviazione Popolare, ben poche vecchie glorie come i Fiat G.46 e G.91 e gli Aermacchi MB-326 volerebbero, annientando la memoria di una storia industriale della quale il nostro paese, almeno la sua parte aviatoria, va giustamente fiera.*

*Ma dietro questa enorme passione per l'aviazione che supera ogni difficoltà e non guarda a spendere, fosse insomma per le sole istituzioni, saremmo praticamente inesistenti. In Italia, come in Europa, produciamo più normative che aeroplani, e non fosse per Tecnam, il resto della produzione civile sarebbe inconsistente nei numeri. Diciamolo, Piaggio non la compra nessuno e Leonardo nel civile si chiama ATR. Certo, abbiamo gioielli della filiera come UmbraGroup e alcuni cluster regionali a fornire l'indotto più prezioso del settore, ma nel mondo tutta "Leonardo" è al decimo posto nella classifica dei big che si chiamano Boeing, Lockheed-Martin, Textron (Bell, Cessna, Beechcraft, Lycoming, Pipistrel e un'altra dozzina di marchi dalla storia aeronautica importante). Mentre noi dentro Leonardo abbiamo sciolto SIAI, Caproni, Agusta, Aermacchi e altre ancora, che ormai non pongono il loro nome davanti ai prodotti.*

*Di una cosa sono sempre stato convinto nei miei 35 anni nel settore: l'aviazione maggiore, quella industriale e militare, non è affatto divisa da quella generale e sportiva. È come per i piloti: non esiste comandante che non sia partito da un aeromodello e da un monomotore. Qui casca l'asino e diventa importante la base dell'aviazione, che in Italia avrebbe un ente dedicato alla sua promozione, l'Aero Club d'Italia. Il prossimo anno scadrà ancora una volta il mandato del presidente e già arrivano alle orecchie di*

*chi scrive le possibili candidature e correnti. Ho invece un'idea diversa per il futuro di AeCI: commissariammo l'ente e rifacciamolo da zero a cominciare dallo statuto. Non c'è alcun dubbio che in quello attuale ci siano articoli e principi ormai desueti, ma quello che proprio non posso più sopportare è il fatto che la rappresentanza del VDS (Volo da Diporto e Sportivo) valga un solo voto, quando è proprio il volo ultraleggero a contribuire parecchio al bilancio e soprattutto a non poter scegliere, bensì essere costretto per legge, a sottostare alle regole dell'ente. Si badi bene, questa è una forzatura ottenuta paventando per anni che, così non fosse, il VDS sarebbe ricaduto sotto ENAC, ma questo dopo l'opt-out al regolamento comunitario è davvero improbabile, stante che ENAC non segue più neppure gli aeromobili rientranti nell'Annesso 1 della CE1139/2018.*

*Nel 2025 che l'AeCI si occupi di gare aeronautiche ci può ancora stare, mentre per quanto riguarda gli airshow, seppure una regola nazionale sia necessaria, una liberalizzazione consentirebbe a produttori e privati di organizzare spettacoli meravigliosi per assistere ai quali - come avviene in tutto il resto del mondo - sarebbe necessario pagare un biglietto. E come avviene appunto all'estero, con quei soldi gli organizzatori potrebbero pagare i performer alzando il livello delle esibizioni, ora arricchite sovente dalla disponibilità gratuita dell'Aeronautica Militare. Per sentirmi pilota non più figlio di un'aviazione minore mi accontenterei di queste due piccole rivoluzioni più una terza: che l'attestato VDS diventasse finalmente una licenza nazionale di volo sportivo con contenuti compatibili con quelli EASA, senza quindi escludere deltaplani a motore e paramotore, ma ristabilendo i crediti formativi per conseguire le licenze superiori con minore spesa. Insomma, che ampliasse il valore, e non il costo, di un pezzo di carta oggi fine a sé stesso, allargando la base di chi si avvicina al volo in un momento storico nel quale essa cresce a doppia cifra l'anno in quasi tutto il pianeta e in cui un colosso come Toyota, spende mezzo miliardo di dollari per il taxi volante Joby. E lo stesso fanno altre 400 aziende che alimenteranno la filiera di cui scrivevo nelle prime righe.*

Sergio A. Barlocchetti

