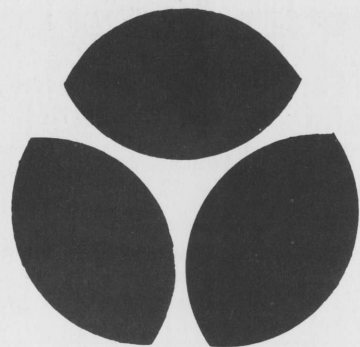




asa

AIR SPOTTER ASSOCIATION

BOLLETTINO



12

NOVEMBRE-DICEMBRE 1973



BOLLETTINO A.S.A. N° 12

Casella Postale 359 / Ferrovia
10100 Torino - Italia

Pubblicazione a circolazione privata dell'Air Spotter Association

Direttore responsabile : G.Masino

Redattori : L.Bertolo, V.Boccheni, P.Gino, L.Perinetti, M.Rossi, G.Siccardi

Corrispondenti : F.Adorni, Bapkas, F.Bellelli, C.Bisogniero, F.Cappabianca, C.Maranta, S.Mecchia, P.Farina, GAAEC, C.Petrosellini, R.Reggianini.

Registrazione del Tribunale di Torino del 9 giugno 1973 n° 2348.

Stampa : Litografia A.F.L., Via Ormea II2, I0I26 Torino

Cari Amici,

chiudendo con questo numero il secondo anno di vita del Bollettino ASA -il primo in lingua italiana- tentiamo di tracciarne un primo bilancio, sia pure approssimativo.

Indubbiamente è stato un anno di transizione, nella ricerca di una fisionomia nostra che ci contraddistingua e nello sforzo continuo volto a migliorare, per quanto possibile, il nostro prodotto. Se qualcosa è stato fatto, lo dobbiamo anche allo spirito di collaborazione ed alla competenze ed appassionata ricerca di tanti amici sparsi per la Penisola, ai quali va un doveroso ringraziamento.

Purtroppo il continuo aumento dei costi ci ha costretti a qualche rinuncia e ad aumentare la quota di associazione, che peraltro resta largamente alla portata di tutti. Cercheremo da parte nostra di offrire più materiale agli appassionati, sfruttando meglio lo spazio a disposizione e organizzando nuove rubriche e nuove iniziative, nella concreta speranza di una sempre maggior coesione e collaborazione tra gli appassionati aeronautici italiani. Cari auguri a tutti ed un "arrivederci" al 1974.

G.M.

QUOTA di ASSOCIAZIONE 1973 : Lire 1.500 } da versare sul C.C.P.2/48792
QUOTA di ASSOCIAZIONE 1974 : Lire 2.000 } intestato al Bollettino ASA.

MEMBERSHIP FEE 1973 : Lire 1.500 }
MEMBERSHIP FEE 1974 : Lire 2.000 } by I.M.O. to A.S.A. .

British Agent : BAPKAS, 36 Great South West Road, Hounslow, Middlesex, UK.

NUMERI ARRETRATI

Sono ancora disponibili alcune copie dei Bollettini n° 3, 4, 5 e 6 1972, al prezzo di Lire 1.000. Il pagamento è effettuabile in francobolli.

Si prega di allegare alle lettere di cui si desidera direttamente una risposta, il relativo francobollo. Grazie.

Please put an International Reply Cupon in your letter to ASA for our reply. Many thanks.

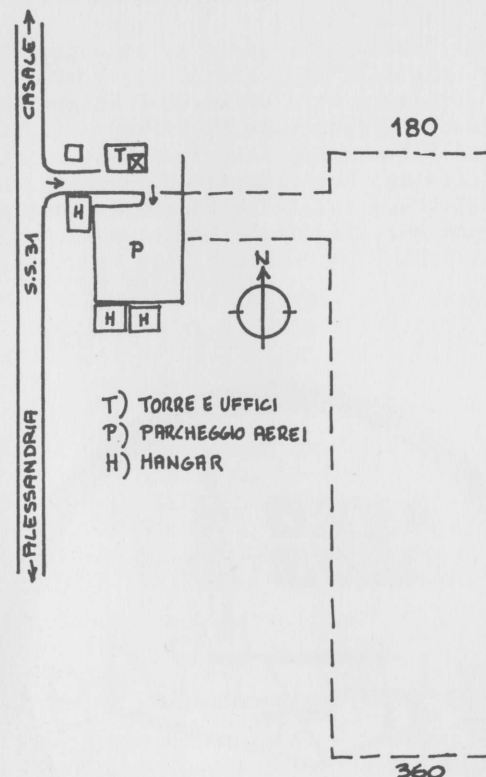
closing date per il B O L L E T T I N O N° 13

corrispondenze, foto, richieste, inserzioni, movimenti ed altro materiale da pubblicarsi sul prossimo BOLLETTINO, dovranno pervenire in Redazione entro il 15 Gennaio 1974.

In copertina: immagine natalizia dell'I-DEMA B-747 Alitalia (G.Siccardi)

aeroporti : Casale M.

di L.Bertolo



Pare che fra poco, per una malintesa politica di concentrazione dettata da motivi economici, il campo di volo "Francesco Cappa" di Casale Monferrato debba essere chiuso al traffico e venduto. Si profilano dunque grossi problemi per il locale Aero Club e per i privati e le Ditte che attualmente utilizzano la pista. Il danno sarebbe tanto più grave, in quanto l'aeroporto ha molto contribuito a mantenere vivo l'interesse locale per il volo: infatti la scuola di I° periodo è in continua espansione, mentre vivacissima è l'attività aeromodellistica. Resta dunque da vedere se tanto genuino entusiasmo, sarà in grado di mantenere vivo questo aeroporto, per molti versi emblematico della situazione dell'aviazione generale in Italia. E' quanto ci auguriamo davvero di cuore.

Alla pagina seguente pubblichiamo l'elenco degli aerei basati a Casale Monferrato.



I-AEMJ M-416 MM53202 - Casale Monferrato 10/9/72 (L.Bertolo)

Matric. Tipo	n/c e anno	Proprietario	Note
I-GONO P-I9	307/I96I	Ae.Club	Ex Ae.Club Savona
I-TERE P-I9	342/I966/7	" "	
I-SEDA S.205/I8F	344/I967	" "	
I-RABA P-66B Oscar I50	34/I972	" "	
I-PIMA P-I9	32I/I962	" "	Ex Ae.Club Vergiate
I-AEHA L-5	-	" "	Ex MM52988
I-SIAF S.205/22R	378/I967	S.A.F.E.	
I-MICI J-3C/65	I0900	P.Pietra	Ex 43-29609 USAAF
I-GETT F-8L	2I8/I960	C.Giorgi	Già basato a Venegono
I-HBTC L-200A Morava	I70-220/'6I	Astero	Già basato a Torino
I-OTTO P-I9	338/I966	Ae.Club	Ex Ae.Club Vergiate precipitato il 3I/8.

RELITTI

I-AEMJ M-4I6	I00I	M.D.A.	MM53203 (I0° SRA)
I-AENX M-4I6	5945	" "	MM53I80

NOTA I-AEMJ è stato a quanto risulta l'ultimo M-4I6 a volare in Italia, fino a tutto il I972. Ne attendiamo la conferma, come sempre, dai nostri lettori.

AERO CLUB CASALE MONFERRATO
Via Mameli 63, I5033 Casale
POSIZIONE GEOGRAFICA
- 45°06'38" N / 87°27'23" E
ALTITUDINE
- M II5 sul livello del mare
UBICAZIONE
- km 2,5 per I75° da Casale
sulla S.S. II per Alessandria.
PISTA
- erbosa, di m II30x300



interspotter

- Vendo annate ALATA I953-54-55 in ottime condizioni a lire 6.000 l'una pagabili anche in ore di volo a tariffa soci presso l'Ae.C. di Cuneo, su aerei tipo F-8L, P-66B, P-64 ecc.
Giovanni Aimo, Via Saluzzo 7, I2084 Mondovì (Cn)
- Scambio foto, negativi e diapositive di tutti gli aerei italiani specialmente se immatricolati all'estero, formati 6x6 e 24x36.
Luigi Perinetti, Via Pacchiotti 55, I0I46 Torino.
- Cerco corrispondenti per scambio diapositive aerei commerciali, in particolare di ogni DC-I0, CV-880 e CV-990.
Elvio Colombino, Corso Lecce 54, I0I43 Torino.
- Cerco corrispondenti per scambio dia/Kodachrome II^ di aerei di linea e militari. G.Siccardi, Via Martiri I2, I0072 Caselle (To).

monografie: T-6

di G.Siccardi

(2^ parte)

Proseguendo la monografia elenchiamo, in questa seconda parte, la lista dei velivoli forniti all'Italia da Inghilterra, Canada e USA, nonché le matricole conosciute e relativi "codes" che i T-6 hanno assunto in Italia. Naturalmente, soprattutto a causa dell'incertezza sul numero esatto degli esemplari consegnati a più riprese, la lista dei T-6 italiani è in difetto, probabilmente per una quindicina di esemplari circa, e per questo invitiamo, come al solito, i lettori a volerla completare ed aggiornare, specialmente per quel che riguarda i codici e le matricole.

CONSEGNE CONOSCIUTE

Dall'Inghilterra nel I949 : I3 esemplari di Harvard Mk.2A (T-6C).
EX258 (4I-3323I) EX269 (4I-33242) EX278 (4I-3325I) EX30I (4I-33274)
EX332 (4I-33205) EX390 (4I-33363) EX397 (4I-33370) EX466 (4I-33439)
EX489 (4I-33462) EX504 (4I-33477) EX58I (4I-33554) EX73I (4I-33704)
EX835 (4I-33808). Si tratta degli esemplari della serie MM530....

Dagli USA all'inizio del I952 : 3I esemplari di T-6G.

5I-I5I98 5I-I5200 5I-I520I 5I-I5204 5I-I5205 5I-I5207 5I-I5208
5I-I52I2 5I-I52I5 5I-I52I6 5I-I52I7 5I-I52I8 5I-I52I9 5I-I5220
5I-I522I 5I-I5222 5I-I5223 5I-I5224 5I-I5225 5I-I5226 5I-I5227
5I-I5228 5I-I5229 5I-I523I 5I-I5232 5I-I5233 5I-I5234 5I-I5235
5I-I5236. Si tratta degli esemplari da MM53650 a MM53680.

Dal Canada nell'ottobre del I957 : 20 Harvard Mk.2 (T-6 H2M).

2700 28II 2840 29I3 3064 3077 3079 3082 309I 3I07 3I25 3I65
3I92 327I 3308 33I2 3325 3339 3822 AJ564.
Si tratta degli esemplari da MM54I32 a MM54I5I.

Un limitato numero di T-6 è stato ceduto nel '63-'64 dall'AMI alla Force Aérienne Congolaise (ora Zaire A.F.):

T-6 H4M: FB-782 ex MM53782 FB-783 ex MM53783 FB-836 ex MM53836
FB-809 ex MM53809;

T-6D convertiti e T-6G : FB-079 ex MM53079 FB-090 ex MM54090
FB-043 ex MM53043 FB-743 ex MM54743

M.M.	TIPO	"CODE" e NOTE	M.M.	TIPO	"CODE" e NOTE
53036	D		53052	C	
53037	"		53I45	"	RM-I5
53038	"		53432	D	RM-II
53039	"		53079	"	Allo Zaire come FB-079
53040	"		53650	G	ex T-6C/D convertito
5304I	"		5365I	"	" "
53042	"	4-07	53652	"	" " - RM-I corren. ex RR
53043	"	RR-57;FB-043 Zaire A.F.	53653	"	" "
53044	"		53654	"	" "
53045	C		53655	"	" " SL-38 corrente
53046	"		53656	"	" "
53047	"		53657	"	" " RM-6
53048	"		53658	"	" "
53049	"		53659	"	" "
53050	"		53660	"	" "
5305I	"		5366I	"	" " RM-8;AA-47

M.M.	TIPO	"CODE" e NOTE	M.M.	TIPO	"CODE" e NOTE
53662	G ex	T-6C/D convertito	53794	H4M	RM-2 corrente
53663	" "	" ex 5I-I5225;TD-I2	53795	"	"
53664	" "	" RM-9	53796	"	"
53665	" "	" RM-3;RR-6 corrente	53797	"	"
53666	" "	" RM-9	53798	"	"
53667	" "	" RM-8	53799	"	"
53668	" "	"	53800	"	"
53669	" "	" RM-6	53801	"	"
53670	" "	" RM-I2;RM-I6 corren.	53802	"	SC-I2
53671	" "	"	53803	"	"
53672	" "	"	53804	"	"
53673	" "	"	53805	"	"
53674	" "	"	53806	"	RB-I
53675	" "	"	53807	"	"
53676	" "	"	53808	"	"
53677	" "	"	53809	"	Allo Zaire come FB-809
53678	" "	"	53810	"	SL-I9
53679	" "	"	53811	"	RR-63 corrente
53680	" "	"	53812	"	"
53743	D	Allo Zaire come FB-743	52813	"	"
53765	"	RR-52 corrente	53814	"	"
53776	H4M	RM-I0	53815	"	"
53782	"	Allo Zaire come FB-782	53816	"	RM-4
53783	"	" " " " FB-783	53817	"	SC-55
53784	"	"	53818	"	"
53785	"	"	53819	"	"
53786	"	"	53820	"	SL-I
53787	"	SC-59	53821	"	RR-53;RR-59
53788	"	"	53822	"	"
53789	"	"	53823	"	"
53790	"	"	53824	"	"
53791	"	RR-55 corrente	53825	"	RR-48 corrente
53792	"	"	53826	"	"
53793	"	"	53827	"	"



T-6 H2 MM54I45 (RM-5) - Torino Caselle 20/3/73 (L.Bertolo)

M.M.	TIPO	"CODE" e NOTE	M.M.	TIPO	"CODE" e NOTE
53828	H4M	4-02	54096	G	RR-58
53829	"	"	54097	"	RR-57 corrente
53830	"	RM-I5 corrente	54098	"	RM-I0
53831	"	RM-I6	54099	"	RM-I6;corrent.senza code
53832	"	"	54100	"	"
53833	"	SL-I8	54101	"	RM-II
53834	"	"	54102	"	RM-26
53835	"	"	54103	"	"
53836	"	Allo Zaire come FB-836	54104	"	AA-46
53837	"	"	54105	"	RR-53
53838	"	"	54106	"	FS-II
53839	"	"	54107	"	RR-65 corrente
53840	"	"	54108	"	RR-54,RR-68
53841	"	SI-77; RM-9	54109	"	RR-56 corrente
53842	"	SC-2	54110	"	RM-68
53843	"	"	54111	"	RM-56
53844	"	"	54112	"	"
53845	"	SL-96	54113	"	RM-7
53846	"	"	54114	"	RR-I9
53847	"	RR-66	54115	"	"
53848	"	"	54116	"	"
53849	"	"	54117	"	"
53850	"	"	54118	"	"
53861	"	"	54119	"	RM-9
53862	"	"	54120	"	"
53863	"	AA-42	54132	H2M	RM-I;RM-I4;RM-24;RM-I4
53864	"	"	54133	"	"
53865	"	SI-68	54134	"	"
53866	G	RM-8 (ex T-6C)	54135	"	"
53867	"	"	54136	"	RM-23
53868	"	"	54137	"	RM-I2;RM-2I
53869	"	"	54138	"	"
53870	"	"	54139	"	"
53871	"	"	54140	"	RM-25
53872	"	"	54141	"	RM-63
53873	"	"	54142	"	RR-63;RM-5 corrente
53874	"	"	54143	"	RM-I5;RM-4 corrente
53875	"	RM-66	54144	"	"
53876	"	ex T-6C;RM-2, RM-I5	54145	"	RM-5
53877	"	"	54146	"	SL-56;RM-7
53878	"	RM-2	54147	"	RM-3
53879	"	"	54148	"	"
53880	"	"	54149	"	"
53881	"	FS-I0	54150	"	"
53962	"	RM-I3	54151	"	"
54090	"	Allo Zaire come FB-090			
54091	"	"			
54092	"	"			
54093	"	"			
54094	"	"			
54095	"	"			

Si ringraziano per la preziosa collaborazione : C.Bisogniero, F.Cappa bianca, P.Farina, S.Mecchia, R.Reggiani, F.Saya, Paul A.Jackson.

Fine

impressioni di volo : T-6

del Com.te C.Petrosellini

Ebbi il primo incontro col T-6 (allora si chiamava AT-6, ossia "advanced trainer") verso la fine del 1950, quando incominciarono le prime prove in volo per il rilascio delle "carte strumentali" (il documento che abilita va i piloti militari a volare senza visibilità esterna).

Era un residuo di guerra della Royal Navy, recuperato chissà dove dall'infaticabile Gen. Bianchi, allora Col. Comandante delle Scuole di Volo. L'impressione fu subito ottima: un bel motore, i comandi morbidi e pastosi. Trasferito alle Scuole di Volo nel 1951 quale istruttore a doppio comando, acrobazia e volo senza visibilità, mi trovai a svolgere tutta l'attività notturna e strumentale sul T-6, che pertanto diventò il "mio" aereo per quel particolare tipo di volo.

La Scuola aveva due versioni del T-6, una per l'acrobazia (con una subversione per la vite) ed una per il volo strumentale. I velivoli destinati all'acrobazia erano un po' meno strumentati, ma irrobustiti, mentre quelli per il volo strumentale (l'ultima versione del T-6, tutti dipinti di giallo e perciò detti "giallioni") erano assai bene strumentati, con radiobussola (ADF) e ricetrasmittente VHF assai più avanzata del vecchio "4 canali". Da menzionare la versione per la vite, che avendo le sole ali dipinte di giallo, era denominata "semigiallone".

L'aereo era il meglio che ci si potesse aspettare, a quell'epoca, per le Scuole di Volo: era soprattutto "dimostrativo" per l'allievo. Lo stallo per esempio era preceduto largamente da un buffeting di notevole ampiezza e a bassa frequenza; la caduta in stallo era sempre centrale e priva di ogni pericolo.

L'acrobazia presentava caratteristiche di dimostrazione notevolissime: nel "looping" la variazione di velocità sulla traiettoria era notevole, data la finezza tutt'altro che... supersonica dell'aereo, il che obbligava l'allievo a compiere ampie correzioni sui comandi per compensare la sensibile coppia di reazione e l'effetto giroscopico dell'elica, al fine di ottenere la figura diritta. Il "tonneau" risultava sempre piuttosto a botte, e compierlo esattamente sull'asse era una impresa difficile data la rapida perdita di velocità, per le ragioni che abbiamo detto prima. Questo però obbligava l'allievo ad ampliare la manovra dell'alettone a mano a mano che procedeva nell'esecuzione della figura, con un effetto dimostrativo notevolissimo. La "vite" era facile, ma oltre il quarto giro tendeva a stringersi, per cui agli allievi erano richiesti solo i primi tre giri; tuttavia la rimessa poteva sempre farsi senza difficoltà, usando piede a fondo sul timone di direzione.

Il Giallone godeva di una stabilità e di una robustezza tali da permettergli non solo di volare facilmente senza visibilità, ma anche di affrontare nubi particolarmente turbolente. L'aereo non era dotato di impianto antighiaccio alle superfici e all'elica, ma solo di aria calda al carburatore, il che ne limitava un po' l'impiego, d'altra parte più che sufficiente ai fini scolastici. L'atterraggio era facile e classico, per quanto leggermente "lavorato" col vento al traverso, dato il carrello alquanto stretto rispetto all'apertura alare.

Nel '53, trasferito al Reparto Sperimentale, fui chiamato a far parte della équipe di prova per i velivoli destinati a sostituire i T-6. I candidati erano: il FIAT G-49, il Piaggio P-150 ed il Macchi MB-323.

I motori erano gli stessi che equipaggiavano i T-6, ma le cellule, tenuto conto dell'esperienza, erano decisamente migliorate.

Volai col P-150 e con il Macchi 323.

Il Macchi era decisamente un piccolo caccia, somigliante anche fisicamente al P-47 Thunderbolt. Il mio giudizio fu, allora, che era forse un po' troppo fine per scopi didattici, per quanto facile e sicuro, privo di certi difetti marginali del T-6. In particolare la "vite" era stabile, anche per un elevato numero di giri. Sensibile e brillante in acrobazia, presentava forse una certa delicatezza di pilotaggio in volo strumentale. Era privo di ogni difficoltà in atterraggio, anche con notevoli componenti di vento al traverso.



SC-55 T-6 H4M MM53817 - (P. Farina)

Il P-150 invece, era decisamente più scolastico. Dotato di poca finezza aerodinamica, come il T-6, aveva adottato un profilo alare diverso, con allungamento maggiore, il che aveva notevolmente migliorato le caratteristiche di stallo e particolarmente di vite: nonostante ripetuti tentativi, a bassi carichi, non riuscii a raggiungere "g-stalli", sia con virate molto strette sia con brusche richiamate dopo picchiate verticali! Per l'acrobazia in genere, era assai simile al T-6, ma assai più "dimostrativo", con effetto giroscopico e coppia di reazione leggermente inferiori. La fusoliera infatti era un po' più lunga e quindi era più accentuato l'effetto della deriva. Mi sembrò un po' troppo facile per la Scuola di 2° Periodo (come allora era classificato il T-6) e lo ritenni più adatto all'addestramento iniziale.

Oggi il Macchi MB-326 ha cancellato anche il ricordo di queste esperienze. Ma gli Istruttori e gli Allievi di oltre venti anni fa ritrovano nella memoria del T-6 motivo di ulteriore fratellanza e comunità di passione per il volo.

ERRATA CORRIGE - N° II pag. II il G-9I PAN "3" n/c IO ha MM6244;
N° II pag. I3 il movimento del 31/7 di Ciampino va letto : 46-II C-I30H MM61909.

MOVIMENTI



TORINO - Caselle (ASA)

17/9 D-EABD Ce.I72B Skylark;
19/9 F-BTMY Seneca;MM54408 G-9IT/I
n/c I35;
20/9 D-GHSI Seneca;RM-40 S.208M
MM6I986;
27/9 I-JAKE & I-JAKI Yak-40 Aer Tir
rena; RM-I6 T-6G MM53670; RM-2 T-6
H4M MM53794;
1/IO 00-SRC Caravelle Sobelair; N95
CV-240 FAA;
5/IO N329K B-727 Ford;G-BART HS-I25
600B Green Shield;
8/IO G-AWYE HS-I25;I-CHIM F-8L Ae.C.
Torino; G-ATZN HS-I25;
10/IO I-RABA P-66B Oscar I50 Ae.C.
Casale Monferrato;
22/IO CR-4I C-47 MM6I799 Radiomisu-
re AMI;I-CRSR Alouette III° S.A.P.;
23/IO CR-22 T-33A MM5I-45I4;
24/IO N38934 DC-4 Delta Air Transp.
25/IO F-OCNS SA-330 Puma;I-DELI So-
kol M-ID;D-IBOE Turbo Commander;
26/IO CR-43 C-47 MM6I777 Radiomisu-
re AMI;
29/IO 2-3 G-9IR/IB MM6375;2-II G-9I
R/IB MM64I6;I-MORA Sabreliner 40A;
HB-VCW Learjet 24 Air Service;

7/II F-BRUP Baron;RM-5 T-6 H2M MM
54I42;RM-I4 T-6 H2M MM54I32;
MM65I7 F-IO4G;F-BTGV Super Guppy
Aeromaritime (carica la 4^a fusol.
del Dassault Mercure);
8/II I-SAVA B-707/I3I Aeropa;
9/II OH-AKD Ce.4I4;I-OPCV Ce.I82;
SA-8I/MM638I & SA-69/MM6369 G-9IT

VENARIA (Torino)

In occasione del 4 Novembre l'aero-
porto è stato aperto al pubblico:
erano schierati i seguenti aerei:
EI-25I/MM54-255I;EI-I88/MM54-2377;
EI-292/MM54-2637;EI-I45/MM53-7774;
EI-I64/MM54-2349;EI-I73/MM54-2359
tutti Piper L-2IB;EI-552/MM806I3;
EI-555/MM806I6;EI-590/MM8065I tut-
ti Agusta AB-206A.

MILANO - Malpensa (F.Bellelli)

10/9 I-BOGI HS-I25 Ignis (nuova co-
lorazione); G-BART HS-I25/600B;
12/9 G-AYLD Vanguard Silver City;
00-RAQ Ce.I72 D.A.S.;D-KALK Motor-
falke SF-25B;
14/9 G-BBAS HS-I25/600B H.S.;
16/9 00-SRI Carav.Sobelair;G-AXLM
Bac I/II British Midland;G-AWMS



N38934 DC-4 Delta Air Transport - Torino-Caselle 24/IO/73 (L.Bertolo)

3I/IO N29IMA MU-2G;G-ASEC HS-I25;
3/II HB-IDI DC-8/62 Swissair (adde-
stramento);TF-LLJ CL-44D Cargolux;
5/II HB-VCJ Learjet 24;
HS-I25 R.T.Z.;
19/9 ADI-B-I2 (5I-5295) HU-I6A Ej.
del Aire (S.A.R.); 9T-TCB C-I3OE
Zaire Air Force;

2I/9 LV-JZB CL-44D T.A.Rioplatense;
N8803T Cessna Skylane;
24/9 5-I54 C-I3OH Imp.Iran.A.F.;
G-AXPU HS-I25 Mc Alpine Aviation;
27/9 G-AREK Carvair BAF;OE-FAW Ce.
3IO;HB-GFE Beech 55 Transair;
29/9 F-BEQU F-27 IFG;I-GIGY S.208;
30/9 OE-LFD Ce.42I OFAG;N992F Sabre
liner;I-SEFE Ce.42IB;LZ-BEL II-I8
Balkan Aw.;
2/IO N7I7 Jetstar;HB-IHB DC-IO/30
Swissair & DC-8/62 I-DIWW Alitalia
in addestramento simultaneo a due;
4/IO 5-I47 C-I3OH Imp.Iran.A.F;
I-SJAD SF-260;
5/IO CCCP-III07 An-I2 Aeroflot;
6/IO N868F DC-8/6ICF (color.parzia-
le Seaboard);I-LYFT Do-27Q;

24/IO PH-ILX Falcon 20 Philips;
27/IO I-SAVA B-707/I3I Aeropa;CCCP
42508 Tu-IO4 e CCCP-74256 II-I8 Ae-
roflot; G-AWSC CL-44D Tradewinds;
I/II OE-DPI AL-60;CCCP-86670 II-62
Aeroflot;YU-AHY Tu-I34A Aviogenex;
6-4363 & 6-4364 AB-205 Imp.Iran.AF
4/II D-ICWK Ce.3IOQ Civil Air Char-
ter;I-SARU Queen Air Aertirrena;
5/II 46-3/6/8/9/I3/I4 C-I3OH AMI
per trasporto truppe.

ROMA - Guidonia

4/II In occasione della Festa del-
le Forze Armate era aperto al pub-
blico. Erano presenti:
C-45: RB-I6/MM6I725;RR-08/MM6I736;
RR-IO/MM6I693;RR-II/MM6I762;
RR-I8/MM6I708;RR-22/MM6I677;



N329K B-727 Ford - Torino-Caselle 5/IO/73 (L.Bertolo)

9/IO HB-IHC DC-IO/30 Swissair e
I-DIWI DC-8/62 Alit. addestr.a due
I6+06 HFB-320 Luftwaffe; O-22I29
C-II9 Moroccan A.F. revisionato;
10/IO NIJR Learjet;
12/IO PH-VIT Skymaster Vitair;
14/IO HB-ICK Caravelle Sata;
15/IO D-ABHH Bac I/II Horten(cargo)
19/IO N238U Gulfstream II°;G-ASMR
Pa-30 Twin Comanche;
24/IO PH-ILX Falcon 20 Philips;

C-45: RR-26/MM6I7I7;RR-27/MM6I722;
RR-28/MM6I754;
P-I66M: RR-3I/MM6I902
C-45: RR-26/MM6I7I7;RR-27/MM6I722;
RR-28/MM6I754;
P-I66M:RR-3I/MM6I902;RR-36/MM6I9I5
MB-326 : I6/MM542I6
C-47 : RR-04/MM6I766;P-I48 RR-74
MM53583 n/c I59;L-5 I-AEEC MM52975
S.208M:RR-40/MM6I938;RR-42/MM6I969
RR-43/MM6I984;

ROMA - Ciampino (C.Bisogniero)
23/9 OY-DSM B-720 Conair; II+03
Jetstar Luftwaffe;

I-ATMO Falcon 20 Vip Air; I-FLEX
Ce.40IA Soc.Fulcheria; I-UMBO Twin
Comanche



EI-188 L-2IB MM54-2377 - Torino-Venaria 4/II/I973.

24/9 I-ELTR King Air Soc.Elettro-
nica; I-ETOS P-68 Victor; N500J
Gulfstream II°;

4/II N406H Beech I8; 5-I34 C-I30H
Imp.Iran.A.F.; N80IWA DC-8/63 Wor
ld Airways; P-I66M RR-32/MM6I92I;
40 MB-326 MM54240; I5-26 AB-204B
MM8033I; I-REAL Falcon 20;

5/II RS-I8 MB-326 MM5420I n/c 2;
PH-WOU Ce.42I; HB-VBR Learjet 25;
F-BMSM Queen Air 80; I-SPQS S.205;
N806WA DC-8/63 World Aw.; YU-AHJ
DC-9 Inex Adria; CR-47 C-47 MM6I777
Radiomisure AMI; 4I-75 Atlantic
MM40II8;

6/II 30-05 Atlantic MM40I20 n/c 82
I-ACRK S.205/20R; I-IRIF Falcon 20
Vip Air; I-GIAZ Falcon 20 Zanussi;

7/II SE-DCO Falcon 20 Crownair;
CM-OI Falcon 20 F.A.Belge (volo
spec. per Alberto di Liegi);
I-RIED Falcon 20 Rizzoli; N702PA
B-707 World Aw.; G-AYOP Bac I/II
British Caledonian;

IO/II N864F DC-8/63CF ONA; SA-I08
G-9IT/I AMI; I-CENE P-66B Oscar I50;
II/II 50294 C-I3I USAF; RR-04 C-47
MM6I766 AMI; F-BOEV Viscount Air In-
ter; 00-VGF DC-6 Delta Air Transport
I5/II I-ATAR Ce.337; I-ITAL HFB-320
Aliserio; SM-22 CV-440 MM6I90I RVSM;
NI032F DC-IO "Hobbyliner Freedom"
ONA; 00-LFZ Learjet 25;

ROMA - Fiumicino (G.Siccardi)
2I/9 VT-EBO B-747 Air India; PH-DCN
DC-8 KLM/Garuda; 9G-ABO VC-IO Ghàna
Aw.; I-ATIN F-27 ATI Radiomisure;
23/9 5A-DAB Carav. Lybian Arab Air-
lines; D-ABBI B-727/200 Lufthansa;
AP-AWU & AP-AWZ B-707 PIA; LZ-BTA Tu
I54 Balkan; PI-C803 DC-8/50 Philippi
ne; EP-IRA B-727 Iranair; CCCP-86667
Il-62 Aeroflot; VT-EBN B-747 Air In
dia;

24/9 OK-AFA Tu-I34A CSA; SU-AXA
B-707 Egyptair; EC-CAI B-727/200
Iberia.



aviazione commerciale

L'Aeropa, la nuova Compagnia charter italiana, è entrata in piena atti-
vità con numerosi collegamenti per Bangkok, Nairobi, Istanbul, Grecia, Spa-
gna, Marocco, Canarie e Tunisia. Un secondo B-707 affiancherà l'attuale
I-SAVA "Libeccio" a partire dal mese di aprile '74, mentre un terzo ar-
riverà nel 1975. Pare che questi ultimi due possano essere ordinati di-
rettamente alla Boeing. Si viene così a coprire un settore del volo ci-
vile a domanda che finora, almeno per quel che riguarda i collegamenti
a lungo raggio, era stato piuttosto trascurato.



I-SAVA B-707/I3I "Libeccio" dell'Aeropa - Torino-Caselle 8/II/I973.

L'Itavia, come già scritto, standardizzerà la sua flotta su DC-9 serie 30
il primo dei quali arriverà a metà febbraio 1974. Degli Herald, I-TIVI e
I-TIVU sono restati alla compagnia, mentre I-TIVA e I-TIVB sono stati af-
fittati dalla B.I.A. di Blackpool; il contratto di vendita sarà perfezio-
nato alla fine del periodo di leasing.

L'ATI ha ricevuto il suo I3° DC-9 (I-ATIQ n/c 4759I) il I-IO-73 e ha po-
sto una opzione per altri tre da consegnarsi nel biennio '74/'75.
Ha pure ricevuto i due F-27 I-ATIM n/c IO249 e I-ATIN n/c IO350 modifi-
cati per il controllo e la taratura delle radioassistenze.

La BEA inizierà a dicembre un collegamento charter Londra-Torino con i
Trident; nel prossimo anno è probabile che questi ultimi vengano sostitui-
ti con i L-IOII Tristar.

La Partenavia sta ottenendo un notevole successo di esportazione con il
P-68 Victor: il 9° esemplare è in Israele (4X-IPA), mentre il IO° e il
I3° sono stati venduti in Finlandia (risp. OH-PVA e OH-PVB). Un ordine e
numerosi opzioni anche dall'Australia, mentre è vivissimo l'interesse di
mostrato da molti Paesi africani. Il mercato a cui può aspirare il P-68,
nella sola Europa, è valutato in oltre I.000 esemplari, e attualmente i
suoi concorrenti gli sono inferiori per prestazioni e svantaggiati per
ciò che riguarda il prezzo. Ne è prevista una versione a turbina.

aviazione militare

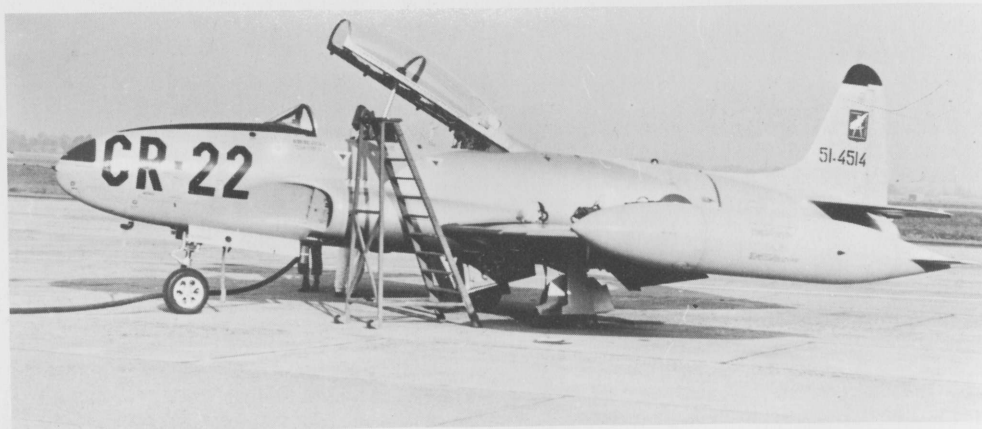
L'apparecchiatura ILS di Torino-Caselle è stata collaudata ed ora è fun-
zionante. Per l'occasione si sono avvicinati: CR-4I & CR-43 C-47 ed il
T-33A CR-22 MM5I-45I4.

Il 20° Gr. Addestramento Operativo basato a Grosseto, ha ora in linea anche un monoposto F-I04G per i voli da "solista", in modo da risparmiare ore di volo ai pochi e preziosi TF-I04G : si tratta di 20-27 MM6548.

Nel processo di ristrutturazione dell'AMI, si sono avuti alcuni spostamenti di rilievo : il 50° Stormo C.B. si è trasferito ad Istrana ed il suo I55° Gr. passa alle dipendenze del 51° St.C.I.; intanto il 23° Gruppo C.I. del 51° è passato alle dipendenze del 5° Stormo C.B. a Rimini.

A Ciampino pare che l'unico HU-I6A in grado di volare sia I5-9 MM5I-037. Dato il taglio di 22 miliardi sul bilancio AMI '74 e la rinuncia ad acquistare gli HH-3F per il soccorso aereo, il nuovo anno si prospetta assai preoccupante per il I5° Stormo. Questo per tacere dei tagli effettuati alla produzione dell'ultima serie di F-I04S e G-9IY, destinati a riequipaggiare la prima linea.

Al Salone della Montagna di Torino erano esposti due AB-205 dell'Esercito : EI-277 MM80528 n/c 4I26 e EI-326 MM80697 n/c 4225. Il primo era in versione armata con mitragliatrici MG-42/59, il secondo recava la colorazione della spedizione sul monte Everest.



CR-22 T-33A MM5I-45I4 - Torino-Caselle 23/IO/73 (G.Siccardi)

aviazione privata

Torino Aeritalia Il Meta Sokol I-CERD è stato revisionato e riverniciato a nuovo, ed ha ripreso a volare. Analogamente per I-MOBI P-57 Fachiro II°, mentre è stato finalmente omologato I-BETR, il CAP-IO da acrobazia.

Ae.Club Alessandria E' giunto il primo dei tre Robin DR-400/I25 ordinati, matr. I-CAAL n/c 863; gli altri due - I-TOAL e I-RAAL - saranno consegnati nel prossimo anno. Sul campo è attualmente basato l'elicottero Nardi Hugues 269C I-CAFM dotato di attrezzature antiparassitarie, della Soc. Elicaffaro di Linate.

Ae.Club Cremona E' giunto da pochi mesi il nuovo L-I3 Blanik I-CRVV che si affianca al precedente I-GHIS n/c I74907, all'M-I00S I-CIRO n/c 028 ed al motoalante RF-5 I-TORR n/c 5026; per i traini è tuttora in servizio lo Stinson L-5 I-AEFO (ex MM56694); è anche arrivato l'MS-894E ma-

tricola I-RALC n/c I2I37, già visto in Francia con matricola F-BRGY, ed ora rientrato in Italia.



I-CAFM Nardi Hugues 269C - Alessandria 8/II/73 (L.Perinetti)

50 anni dell'AMI ^{2^ parte} di G.Siccardi e C.Bisogniero

Proseguiamo l'elenco degli aerei che hanno partecipato alla grande manifestazione organizzata in occasione del 50° anniversario dell'AMI.

CODICE/MM	TIPO	NOTE
FX-45,FX-59,FX-90	F-I04G	F.A.B. Pattuglia acrobatica degli "Slivers"
80488	AB-2I2	Trasporto VIP
373/54373	MB-326	
377/54377	" "	
45/54245	" "	
46-II/MM6I909	C-I30H	
I5-II/MM5I-7I75	HU-I6A	
MM583	G-222TCM n/c 4002	Riparato dopo un incidente di volo
3I-I/MM80338	AB-204B	
3I-3/MM80274	" "	
EI-306/MM80558	AB-205	Esercito
6-I9/MM5020N	SH-3D	Marinaeli



è una associazione inglese tra appassionati di aviazione civile e militare.

Pubblica mensilmente la rivista litografica CIRCUIT che contiene foto, movimenti di tutto il mondo, notizie e registro degli aerei europei, articoli e sezione storica.
QUOTA DI ADESIONE ANNUALE : Lire I.500 da inviare all'ASA quale distributore esclusivo per l'Italia.

ASALIBRI

jp aircraft markings '73

80 Foto - 225 pagine - 2.850 Lire

Contiene le registrazioni degli aerei di linea, executives a getto, aereo
planis da lavoro e VIP di ben 148 Paesi !!

Distribuito in Italia esclusivamente dall'Air Spotter Association.

AIRCRAFT REGISTER of GERMANY - Ediz. ARCA - Hamburg

Registro aereo tedesco aggiornato al luglio 1973 con tutti gli aerei a
motore, gli aeroporti e gli indirizzi delle Compagnie aeree della Ger-
mania Federale. 83 pagine, Lire 1.200

REGISTRI LAAS - LAAS International Publication

ITALY - GREECE - TURKEY : registro delle citate nazioni per l'anno '73
con 25 foto, 32 pagine, Lire 1.000

DENMARK-FINLAND-ICELAND-NORWAY-SWEDEN : registro delle citate nazioni
per l'anno 1973 con 40 foto, 56 pagine, Lire 1.500

FRANCE : registro francese per l'anno 1973 con 85 foto, 110 pagine,
Lire 2.000.

NB. I prezzi sono comprensivi delle spese di spedizione e vanno versati
sul C.C.P. 2/48792 intestato al : Bollettino ASA.



ATTENZIONE

Fra tutti coloro che avranno sottoscritto o rinnovato l'abbonamen-
to all'ASA entro e non oltre il 15 Gennaio 1974, saranno sorteggi-
ati quattro voli premio.

Primo estratto : volo con l' **ITAVIA** : TORINO-BOLOGNA-TORINO

Secondo, terzo e quarto estratti : volo presso l'Aero Club di To-
rino offerto dalla Direzione dell' 'Aero Club.

abbonatevi subito!

IPMS International Plastic Modellers' Society.

IPMS-Italy - Casella Postale 12017 - 00100 ROMA

Invitiamo tutti gli appassionati di plastimodellismo ad aderire a que-
sta associazione che riunisce amatori di tutto il mondo. Riceveranno il
"Notiziario IPMS" ed il Bollettino "Flash" per un perfetto e continuo ag-
giornamento in ogni settore del Modellismo plastico.