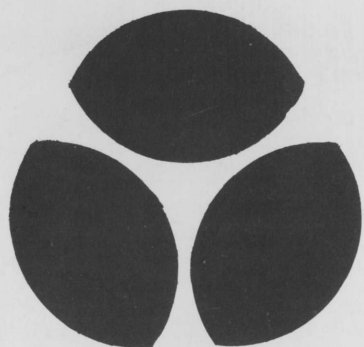




BOLLETTINO

asa

air spotter association



gennaio / febbraio 1974

anno terzo

numero 13



bollettino asa

PO Box 359-I-10100 Torino/ferrovia - 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 : Bapkas, F.Bellelli, C.Bisogniero, P.Bizzoco, C.Cappabianca, P.Farina.

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

Stampa : Litografia A.F.L., Via Ormea 112, 10126 Torino.

Cari Amici,

ecco il Bollettino ASA in versione austerità: niente copertina a colori ma in compenso più materiale per i lettori. Tra gli ultimi avvenimenti, il più importante per l'Italia è certo l'accordo siglato il 13/12 tra Aeritalia e Lockheed per un'azione di marketing per il G-222 e l'F-104S. In funzione del positivo esito delle vendite di quest'ultimo, verrà sviluppato dalle due Ditte, quale suo successore, l'F-204 Lancer. Fin qui il comunicato stampa; da altra fonte si sa però che la Lockheed ha gran fretta d'iniziare la costruzione del Lancer (1° volo a 18 mesi dal via del programma) anche perché i concorrenti YF-16 e YF-17 che l'hanno battuto nel concorso dell'USAF, sono prossimi ai collaudi in volo. Scartato anche dal Belgio e dall'Olanda, il Lancer ha nei soldi italiani l'ultima chance per nascere; se ciò avverrà, è facile prevedere un'azione massiccia presso gli altri utenti di F-104 per distoglierli da altri programmi, magari europei. In Italia poi, benché complementari, il Lancer e l'MRCA diventano concorrenti di fatto, mancando i fondi per acquistarli entrambi; l'adozione del primo, che ha già più di un fautore presso lo Stato Maggiore dell'AMI, comporterebbe inevitabilmente la cancellazione del secondo, cosa che farebbe enormemente piacere a molte persone sull'altra sponda dell'Atlantico. Quanto alla presunta esportazione di F-104S, l'unico paese che potrebbe essere interessato è la Turchia, che però allo stesso prezzo può comprarsi dei Phantom II° ricondizionati, certo più idonei alle sue esigenze; per il G-222 poi, il discorso è ancora più complesso: infatti gli aerei di serie dovranno uscire dal costruendo stabilimento di Foggia, che però non è stato ancora iniziato; prima che la commessa dell'AMI sia completata, trascorreranno almeno 3 o 4 anni: c'è qualche cliente estero che può aspettare tanto un aereo che costa quasi quanto un Hercules ed ha capacità e prestazioni assai minori? Addirittura ci si chiede se può aspettare tanto la stessa AMI, che ha grande urgenza di sostituire i suoi decrepiti C-119. Nessuna meraviglia dunque se ci si fermasse alla preserie di sei esemplari, completando la linea di volo con altri C-130: sarebbe invero una triste fine per un aereo che, se ha impiegato 15 anni per nascere, nondimeno è ancora all'altezza dei tempi.

G.M.

QUOTA di ASSOCIAZIONE 1974: Lire 2.000 - Annata 1973 del Bollettino ASA: Lire 2.500
Numeri 3,4,5 e 6 1972: Lire 1.500 - Versamenti da effettuarsi sul C.C.P. 2/48792.

British Agent: BAPKAS, 36 Great South West Road, Hounslow - Middlesex - U.K.

Membership fee 1974: Lire 2.000 - Bollettino ASA 1973 (from n°7 to n°12): Lire 2.500
N° 3,4,5 and 6 1972: Lire 1.500.

Si prega di allegare alle lettere il francobollo per la relativa risposta. Grazie.

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

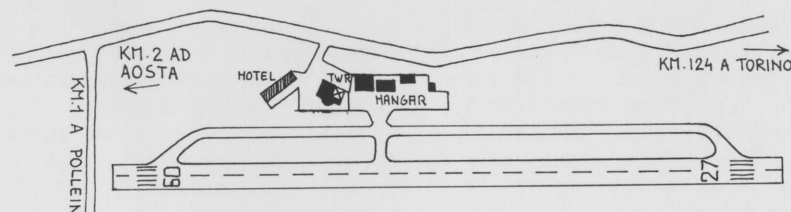
CLOSING DATE DEL N° 14

Il materiale da pubblicare deve pervenire in Redazione entro il 15 marzo 1974

In copertina : I-BETR CAP-10 dell'Ae.Club di Torino-Aeritalia (foto Valesio).

AEROPORTI: Aosta "C.Gex",

di L.Bertolo



L'aeroporto di Aosta è situato a 4 km Est dalla città e dispone di una pista asfaltata di m 1240, adeguati impianti a terra con torre-palazzina, due hangar ed officina. Nel prossimo futuro esso servirà di base per un traffico prevalentemente turistico verso località di interesse paesaggistico o sciistico. A questo riguardo è particolarmente atteso il finanziamento di almeno tre aviosuperfici.

Sul campo risiede l'Ae. Club Valle d'Aosta, con scuola di volo a motore di 1° e 2° grado, volo a vela, aeromodellismo e attività paracadutistica della Scuola Regionale di Paracadutismo Sportivo. Durante il 1973 l'Ae. Club ha svolto 980 ore di volo a motore (1003 nel 1972), 450 ore di volo a vela (600 nel '72), 1470 lanci di paracadutisti ed ha rilasciato 12 brevetti da pilota.

La diminuzione delle ore di volo è dovuta alla difficoltà di avere una flotta adeguata ai vari tipi di attività; motivi finanziari hanno fatto scegliere come aereo base il Cessna FR-172, peraltro ottimo, ma che risente dell'intensa attività a cui viene sottoposto, ridimensionando così il concetto di polivalenza anche per l'aviazione generale. Negli ultimi anni grande incremento ha avuto l'afflusso di volovelisti stranieri, specialmente tedeschi ed olandesi, che approfittano delle ottime e costanti correnti ascensionali per effettuare il volo a vela alpino. Nel '73 si sono così registrate 1800 ore di volo contro le 800 del 1972. La vicina base di Pollein fornisce un certo traffico di elicotteri dell'Esercito, ma presto ve ne saranno anche di civili delle Società di lavoro aereo ed eli-taxi MATERIAL AIR ed ELIAL PI; quest'ultima riceverà tra breve un Alouette III° ed un Lama, entrambi della nostra casa francese Sud Aviation.



D-ILTO Beech B90 King Air - Aosta 5/9/1972 (L.Bertolo)

AEREI BASATI / BASED AIRCRAFT

Matric.	Tipo	c/n	Proprietario	Registr.	Note
I-GABY	Pa-18/150	18/8627	Aero Club	6/68	
I-ARPY	Pa-18/150	18/8084	" "	8/64	
I-COMB	Pa-18/90	18/3656	" "	6/61	In consegna dopo l'incidente del 28/4/1973.
I-FFSC	Ce.FR-172F	0135	" "	3/70	
I-FFSP	Ce.FR-172H	0132	" "	6/72	
I-AEEI	L-5 ex MM52958		" "	10/54	Motore da 235 CV
I-AEET	L-5 ex MM52880		" "	10/54	
I-MAEN	L-13 Blanik	173455	" "		
I-REIN	L-13 Blanik	172225	" "		
I-RHEM	M-100S	030	" "		
I-JOUX	Standard Libelle		" "		In ordinazione

RELITTI / W/O AIRCRAFT

I-FABO Bucciero SVIT 70 - Precipitato il 31/5/1973
 I-AENU M-416 ex MM53757 c/n 1054
 I-GORE L-13 Blanik c/n 175016 - Precipitato il 11/10/1973

MOVIMENTI / MOVEMENTS

27/10 D-ECMV Ce.172G; HB-CVM Ce.172	22/11 D-ECGS Ce.FR-177 Cardinal RG;
I-CCAB Ce.FR-172H	23/11 I-MEDI Beech King Air; I-VEBA Pa-30
10/11 I-BARN S.208 Air Publicitas;	24/11 D-ECGS Ce.FR-177
11/11 HB-CDO Ce.182; F-BSUB Pa-28;	25/11 I-ALJS Ce.210F Borletti; I-SICO Beech
13/11 I-MACU AL-60 Aeral;	Twin Bonanza;
18/11 HB-CVM Ce.172	4/12 HB-EIX Beech 35 Aerocentro Tic.Locarno

AERO CLUB VALLE d'AOSTA - AEROPORTO REGIONALE "CORRADO GEX"
 11100 St-Christophe (Aosta)
 POSIZIONE GEOGRAFICA : 45°44'19" N / 07°21'45" E - ALTITUDINE : m 530 slm
 UBICAZIONE : 2,5 km per 90° da Aosta - PISTA : 1.240 m x 30 in macadam bitumato.



Addenda : T-6

In appendice all'articolo sul T-6 in Italia pubblicato sui numeri 11 e 12, aggiungiamo alcune note e precisazioni che ci sono pervenute da parte di alcuni lettori, che ringraziamo di cuore, in merito ai codici ed alle matricole. Annunciamo intanto che sul prossimo numero inizierà la monografia sull'F-86K.

Matric.	Tipo	"Code" e Note	Matric.	Tipo	"Code" e Note
53656	T-6C	S2B-78	53826	H4M	Allo Zaire come FB-826
53691	T-6G	RR-55;SC-61 corrente	53827	"	Allo Zaire come FB-827
53792	H4M	SC-62	54111	T-6G	RM-56;RB-7 corrente
53796	"	SL-24	54114	"	RM-18;RR-19
53820	"	SL-1;SL-7 corrente	54292	T-6 SNJ-5	SC-60 corrente

Risultano inoltre altri tre velivoli - oltre a quelli conosciuti - consegnati allo Zaire nel quadro dell'assistenza tecnica fornita a quella nazione dall'AMI.

MONOGRAFIE : Elicotteri dei VV.FF.

di F.Cappabianca

Il primo Nucleo elicotteri ad essere costituito fu quello di Modena, che sorse nel 1955 con un AB-47G-2 immatricolato I-VFMO in onore della città che lo ospitava; seguirono i nuclei di Roma nel '56 e di Genova nel '57. Il parco macchine rimase limitato a sei AB-47G-2 fino al 1962, quando furono messi in linea gli AB-47J-3, ai quali seguirono gli AB-47G-3B1 nel 1965. Seguì un altro periodo di stasi fino al 1969 anno in cui nacquero i nuclei di Venezia e di Pescara con l'acquisto di 2 AB-206A. Infine nel 1971 furono introdotti gli AB-205A-1; gli ultimi due nuclei di Arezzo e Sassari, furono costituiti rispettivamente nel '71 e nel '72.

E' praticamente impossibile enumerare gli interventi compiuti dagli elicotteri dei Vigili del Fuoco in questi 18 anni di attività. Possiamo ricordare i massicci interventi in occasione di calamità naturali per il trasporto di rifornimenti e feriti, il recupero dei naufraghi, quando le particolari condizioni del mare non permettevano l'intervento del SAR (grazie anche alla speciale "cesta" ideata dal magg. Enrico comandante del Nucleo di Genova) ecc.

I primi tre gruppi di piloti furono addestrati alla Scuola di Volo dell'Agusta, mentre quelli che seguirono furono addestrati alla Scuola Elicotteri dell'AMI a Frosinone. Poiché i piloti debbono essere in possesso del brevetto civile, l'Aeronautica Militare ha provveduto ad immatricolare civilmente tre AB-47G-2 della 429^a Squadriglia del 208° Gruppo.

La situazione attuale è la seguente:

NUCLEO ELICOTTERI DEI VV.FF DI ROMA CIAMPINO. Comandato dal magg. Gilebbi, dipende operativamente dalla Direzione Generale Servizi Anti-Incendio e Protezione Civile del Ministero degli Interni. Parco macchine :

I-VFEF	AB-47G-2	c/n	185
I-VFEH	AB-47J-3	"	2009
I-VFEQ	AB-206A	"	8055
I-VFES	AB-205A-1	"	4502
I-VFET	AB-205A-1	"	4503



I-VFEZ AB-205A-1 c/n 4505 - Genova 10/3/1973 (G.Siccardi)

NUCLEI PROVINCIALI ELICOTTERI DEI VV.FF. - Dipendono dai rispettivi Ispettorati di Zona. Parco macchine :

MODENA	I-VFMO	AB-47G-2	c/n	043
	I-VFER	AB-206A	"	8058
	I-VFEV	AB-205A-1	"	4504
GENOVA	I-VFEI	AB-47J-3	c/n	2041
	I-VFEN	AB-47G-3B1	"	1597
VENEZIA	I-VFEL	AB-47J-3	c/n	2043
PESCARA	I-VFEM	AB-47G-3B1	c/n	1593
AREZZO	I-VFEE	AB-47G-2	c/n	177
SASSARI	I-VFED	AB-47G-2	c/n	176

Macchine della Scuola Elicotteri dell'Aeronautica Militare (208° Gruppo, 429^a Squadriglia) immatricolate civili per l'addestramento :

I-VFEO	AB-47G-2	c/n	172	MM 80107
I-VFEP	AB-47G-2	"	193	MM 80110
I-VFEU	AB-47G-2	"	163	MM 80106

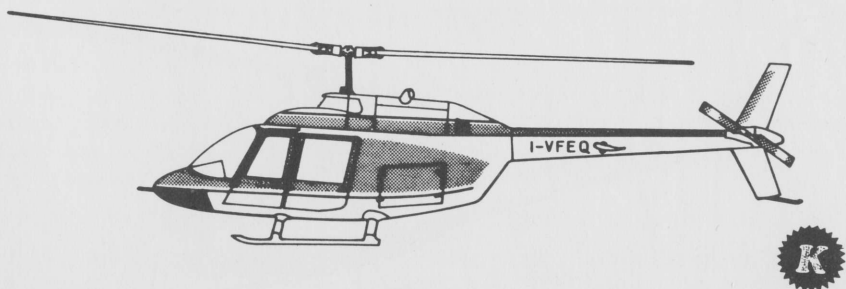
ELICOTTERI RADIATI O DISTRUTTI.

I-VFNA	AB-47G-2	c/n	030	Distrutto a Napoli il 23/7/1960.
I-VFEG	AB-47J-3	"	1027	Distrutto a Castelluccio di Norcia il 9/2/1963.
I-VFEZ	AB-205A-1	"	4505	Del Nucleo di Genova; distrutto ad Arenzano il 6/5/73.
I-VFRO	AB-47G-2	"	012	Del Nucleo di Venezia; cannibalizzato a Ciampino. E' stato sostituito da I-VFEL che apparteneva al Nucleo di Ciampino.

Gli AB-47 sono dipinti interamente in rosso con la scritta VIGILI DEL FUOCO in colore bianco. Gli AB-205 e AB-206 hanno lo schema standard di colorazione Agusta in bianco e rosso, con la scritta sulle fiancate in rosso.

La dicitura VIGILI DEL FUOCO è stata introdotta all'inizio del 1973: in precedenza gli elicotteri non avevano alcun segno distintivo.

Si ringraziano sentitamente il magg. Gilebbi e l'Ufficio RAI di Ciampino per la preziosa collaborazione.



ERRATA CORRIGE : sul n° 10 pag.12 il movimento del 16/6 è D-BAKI F-27 IFG, e quello del 21/6 è G-AVOE Bac 1-11 Cambrian; sul n° 11 a pag. 16 sono apparsi degli errori di battitura di cui ci scusiamo: 130 è un Fiat C-29, l'F-86K 51-62 è MM54868, mentre quella attribuitagli è dell'F-84F 36-38. Ringraziamo tutti i lettori che ci hanno scritto in merito, per il loro interessamento.

AEREI di IERI, AEREI di OGGI

a cura del Com.te C.Petrosellini

Spesso vedendo le sagome di aerei che il tempo ha ormai relegato nei musei o, peggio ancora, solo nei ricordi e nelle fotografie di molti anni fa, ci si chiede quale effetto facesse a quell'epoca volarci sopra e, automaticamente, si cerca di fare un parallelo con le prestazioni e le caratteristiche dei velivoli attuali. Ora tali curiosità potranno essere soddisfatte grazie alla preziosa esperienza di volo del Com.te Costantino Petrosellini il quale, con rara generosità, mette a disposizione dei membri ASA il suo invidiabile "curriculum" di pilota militare prima, di pilota collaudatore poi, ed infine di pilota civile.

Attualmente ai comandi di un Jumbo dell'Alitalia, il Com.te Petrosellini vola da ben 34 anni, e nella Sua prestigiosa carriera ha avuto modo di pilotare un'ottantina circa di aerei differenti!

Per evitare confusioni e facilitare il compito del nostro eccezionale collaboratore, sceglieremo di volta in volta un aereo od un gruppo di aerei da esaminare; le relative domande che gli appassionati vorranno rivolgere al Com.te Petrosellini, andranno indirizzate TEMPESTIVAMENTE alla Redazione ASA, che provvederà a coordinarle ed a inoltrarle, in modo che la risposta che comparirà sulle pagine del Bollettino ASA in questa rubrica, possa esaurire in una sola volta l'argomento prescelto. Il primo aereo che prenderemo in esame sotto il profilo delle prestazioni e delle caratteristiche di volo, è il Breda 25/Asso e 25/D2. Le domande concernenti questo velivolo dovranno pervenire in Redazione entro il 30 marzo 1974.

Elenchiamo di seguito gli aerei su cui il Com.te Petrosellini ha volato :

AEREI DA ADDESTRAMENTO, RICOGNIZIONE E TURISMO

Breda 25/Asso e 25/D2; IMAM Ro.37Bis; IMAM Ro.41; Caproni Ca.164; Nardi FN.305; Saiman 202; Saiman 204; Fieseler Fi.156 Storch; F.Lombardi FL.3; Breda Ba.39; Ambrosini S.1001 Grifo; Caproni Trento F-5; Fairchild UC-67K; Aer Macchi MB-308; Stinson L-5 (1); Fiat G-46; Ambrosini S.7; North American T-6 (1); Aer Macchi MB-323 (1); Piaggio P-150 (1); Piaggio P-148; Aer Macchi M.416; Fiat G-59; Lockheed T-33; Nord 1101; Morane Saulnier 733.

AEREI DA CACCIA

Fiat CR-30; Fiat CR-32; Fiat CR-42; Fiat G-50; Macchi C.200 Saetta; Macchi C.202; Macchi MC.205V; Reggiane Re.2001; Dewoitine D.520; Spitfire Mk.IX; P-51D Mustang; P-47D Thunderbolt; De Havilland DH-100 Vampire; De Havilland DH-113; De Havilland Venom; Gloster Meteor Mk.VII; Armstrong Whitworth NF-XI; Dassault Ouragan; Dassault Mystère IV & IVB; North American F-86E Sabre; Aerfer Sagittario II°.

AEREI DA BOMBARDAMENTO

Savoia Marchetti S.81; Savoia Marchetti S.79; Savoia Marchetti S.83; Douglas B-26.

AEREI DA TRASPORTO CIVILE, MILITARE E COLLEGAMENTO

Caproni Ca.133; Caproni Ca.309; Caproni Ca.310; Caproni Ca.311; Caproni Ca.313; Caproni Ca.314; Savoia Marchetti S.75; Fiat G.12; Beech C-45; Douglas C-47 & C-53; Fiat G.212; Breda BP.471; Siebel 701 & 702; Dassault MD-315; Convair CV-340; Convair CV-440; Douglas DC-6B; SE.210 Caravelle; Douglas DC-8/43 & DC-8/62; Boeing B-747/143 & B-747/243.

(1) Nota Le impressioni di volo dello Stinson L-5 sono state pubblicate sul n° 8/1973; quelle del T-6, dell'MB-323 e del P-150 sul n° 12 dello stesso anno.



MOVIMENTI



TORINO - Caselle (ASA)

16/11 YU-AJO Tu-134A Aviogenex; 9XR-KQ
Noratlas Wolfair (Rwanda)



9XR-KQ Noratlas Wolfair - Torino - Caselle 16/11/1973 (L.Bertolo)

17/11 I-DIWH DC-8/62 Alitalia;
19/11 I-SNAV Falcon 20 SNAM; F-BGTV
Super Guppy Aëromaritime (carica la
5° fusoliera post. del Mercure);
20/11 G-AYRY HS-125; I-ATAC Ce.421B;
22/11 CC-35 AB-205A-1 Carabinieri;
23/11 D-IKAF Lear Jet 24;
26/11 F-BSTR Falcon 20;
30/11 N57108 Turbo Commander 690A;
F-BJTF Caravelle A.C.Intern.
3/12 N42FM L-188 Electra noleggiato da
i "SANTANA"; PH-MBH DC-8F Martinair;
7/12 I-PIAB King Air R.Piaggio; I-FFSM
Ce.FR-172G Ae.Club Savona;
10/12 F-BSEF Beech B58 Baron; 50+44
C-160 Transall Luftwaffe;
21/12 G-BBEJ Pa-31 Navajo;
28/12 I-DIWS & I-DIWT DC-8/43 Alitalia
I-DABM Caravelle Alitalia con stickers
SAM; I-ALAR Ce.31OP Soc.CADSKY;
2/1 I-ATIN F-27 ATI/Radiomisure;
10/1 D-IOLE Pa-23 Aztec E; F-BGTV Super
Guppy Aëromaritime; MM6840 F-104S;
11/1 I-SANQ Ce.414; I-ALBN Ce.172M;
12/1 I-DEMA B-747 Alitalia (voli di ad-
destramento); F-BMPC HS-125;
13/1 G-AVYC Trident 1E Northeast;
I-DIWH & I-DIWN DC-8/62 Alitalia;
I-DIWL & I-DIWU DC-8/43 Alitalia;
14/1 HB-VBX Lear Jet; F-BOXV Falcon 20.

VERGIATE

13/12 RB-20 C-45 MM61702; 46-36 C-119G
MM62-6026 (colorazione verde scuro so-

pra e grigio sotto; stemmi e matricola
molto in piccolo sulla deriva: destina-
to all'esportazione?).

MILANO - Malpensa (F.Bellelli)

7/11 TF-OAA DC-6B Iscarga; YR-BCB Bac
1/11 Tarom;
8/11 CCCP-75460 Il-18D & CCCP-65971/72/
76 Tu-134A Aeroflot; G-AWPM Beech E90
Aspen Air; N6573K Seabee (guasto al mo-
tore riparato da motoristi TWA; ancora
presente al 1/1/1974);
10/11 2459 C-130 REC/SAR F.A.Brasileira
scarica un MB-326; N1155T Beech Duke;
I-AMKK MB-326K (voli dimostrativi arma-
to, mimetizzato e coccarde AMI); I-SMEG
G-1159 Vip Air; VT-DVA B-707 Air India
11/11 I-DABP Caravelle Alitalia ex-SAM;
OO-PAE Il-18 (stemma 50° anniv. CSA);
12/11 F-BLCF B-707C Air France; G-AVMU
Bac I-II British Airways; G-AWXO HS125
Mc Alpine Aviat.;
13/11 I-MINT P-166 Sapiem; N116CC Ce.500
Citation; SH-3D Governo Iraniano (senza
registr.; intensi voli da agosto, poi in
cidentato a Cascina Costa, poi riparato.
14/11 F-BTDC Ce.310 Air Alsace; F-BUFO
F-27 Air France; OK-CFF Tu-134A CSA; EC-
CBI B-727/200 Iberia;
16/11 2-4122 & 4164 AB-206A & 6-4369 AB-
205A-1 Imp.Iran.A.F.; 3-35 AB-204 ASW
Marina Mil.Ital.; AF-813 (ex I-MAOV) MB-
326G; I-SNAV Falcon 20; N866F DC-8/63F
ONA/Seaboard; I-DIZF DC-9/32 Alitalia,
urtato da un bus con lievi danni; SX-
DBL B-720 Olympic Aw.;
18/11 CCP-86661 Il-62 Aeroflot; I-TAKY

Lear Jet 25 Carbonavi;

21/11 EC-ZTN C-54 Ejercito del Aire;
26/11 I-ATIN F-27 ATI/Radiomisure;
5/12 I-DYNI DC-10/30 Alitalia & HB-IDZ
DC-8/63 Swissair (voli d'addestramento)

MILANO-Linate

5/1 I-DIZU & DIZO & DIBO DC-9/32 Alita-
lia; PH-DZN DC-9/33RC KLM; OY-KGA DC-
9 SAS; I-TIGI DC-9/15 Itavia; OO-STD
B-727/100QC Sabena; OD-AFQ B-720 MEA.



I-DYNI DC-10/30 "Michelangelo Buonarroti" - Torino-Caselle (G.Siccardi)

7/12 6-2401/02/03 AB-212 Imp.Iran.Navy;
1611 C-130H R.S.A.F.;
8/12 G-ASKG Carvair B.A.F.;
13/12 I-THAG SF-260; I-JULI Beech Baron;
D-GAMS Ce.Skymaster; CCCP-8504I Tu-154;
15/12 LN-FOL DC-6A Fred Olsen; I-ZENA &
I-PIAM P-149 (il secondo w/o presso l'Ae-
ral dal 7/73);
18/12 OT-CDF DC-6A F.A.Belge; I-SFER Lear
Jet 25;
26/12 EC-ARB & EC-ATP DC-8/52 Aviaco/Ibe-
ria;
27/12 I-EDIS Falcon 20 Vip Air; LV-JTN CL-
44D T.A.Rioplatense; I-SAVA B-707 Aeropa-
(a Bangkok via Bagdad ogni giovedì).

MOVIMENTI ITALIANI ALL'ESTERO (Bapkas)

LEEDS-Bradford

12/6 I-BOGI HS-125; I-MEDI King Air 90
2/7 I-CITY Ce.Citation Danielli & Co.
SOUTHERN
21/6 I-CART Lear Jet 24D Cart.del Sole
GATWICK
29/6 I-ARNT Jet Commander;
13/7 I-REAL Falcon 20
2/8 I-FLEX Ce.401A; I-VESE Ce.421B;
10/8 I-TITT Seneca 200; I-VICT P-68;
NORTHOLT
2/7 46-12 C-130H MM61998 & 46-13 C-130
MM61999 AMI;
8/8 46-15 C-130H MM62001 AMI.



INTERSPOTTER

Questa rubrica è gratuitamente a disposizione dei membri ASA per gli annunci perso-
nali. Si prega di inviare una sola richiesta per volta.

- La Redazione di SUOMEN SIIVET cerca materiale vario (foto, disegni, informazioni
dettagliate) sugli aerei italiani in servizio in Finlandia e particolarmente sul
G-50 Fiat e sul SIAI Marchetti S.9. Scrivere in inglese a :
Suomen Siivet, Lokero 13176, Helsinki 13 - FINLAND.
- Scambio diapositive di aerei leggeri, d'affari, di linea ad elica e a getto e mi-
litari con membri ASA. Scrivere in inglese a :
G.Van Belleghem, 22 Morckhoven Ave., B-2200 Bergerhout, BELGIUM.
- Cerco corrispondenti studiosi storia dell'AMI per scambio informazioni, foto ecc.
Scrivere a : Pasquale Bizzoco, Via Benedetto Lorusso 135, 70124 BARI .
- Cerco corrispondenti per scambio dia/Kodachrome II' di aerei di linea e militari.
Scrivere a : Gianni Siccardi, Via Martiri 12, 10072 Caselle Torinese.

REGISTRO

a cura di F.Cappabianca (dal 1/7/73 al 30/9/73)

Registr. Tipo	c/n	Proprietario	Base	Note
I-ACVB P-66B Oscar 100	77	Ae.C.Vicenza	Vicenza	
I-ACVE P-66B Oscar 100	78	Ae.C.Vicenza	Vicenza	
I-ACVO P-66B Oscar 100	79	Ae.C.Vicenza	Vicenza	
I-AEFL Stinson L-5 MM56683		Min.Dif.Aeron.	Bologna	Reinserito, di vecchia certificazione.
I-AGUQ Agusta A-109C	7104	Soc. Agusta	Cascina Costa	
I-BNBD Hughes 269C	230186	Bredanardi	Linate	
I-CENA Cessna F.150L	0939	Ae.C.Verona	Verona	
I-CENB Cessna F.150L	0943	Ae.C.Verona	Verona	
I-CENC Cessna F.150L	0958	Ae.C.Verona	Verona	
I-CGAG Pa-18/150	18-9000	C.G.A.	Genova	
I-DUIN Cessna 421B	421B-0372	Soc.Uditis	Linate	
I-ETOS P-68 Victor	11	Soc.SO.RE.M.	Urbe	Per ricerche meteorologi che.
I-FFAZ Cessna 310Q	310Q-0749	N. Di Maria	M.Cinquale	
I-MAME Cessna 421B	421B-0417	Air Progress	Linate	
I-MAMY F-8L Falco	419	Marangoni	Trento	Laverda IV^ Serie
I-MATU Cessna FRA.150L	0204	Ae.C.San Remo	Albenga	
I-MAXI Cessna F.150L	0952	Ae.C.Voghera	Voghera	
I-MISS Cessna FR.172J	0415	Ae.C.Lucca	Lucca	
I-NERO Cessna F.150L	0950	Ae.C.Voghera	Voghera	
I-NOLG Cessna F.150L	0944	Ae.C.Forlì	Forlì	
I-NOLH Cessna F.150L	0946	Ae.C.Vergiate	Vergiate	
I-NOLJ Cessna F.150L	0948	Ae.C.Gorizia	Gorizia	
I-NOLK Cessna F.150L	0949	Ae.C.Gorizia	Gorizia	
I-OBBY Pa-32/300	32-7340119	Ae.C.Belluno	Belluno	
I-RALC M.S.894E	12137	Sig.A.Freisa	Cremona	
I-RIFI Cessna F.150L	0962	Ae.C.San Remo	Albenga	
I-SFER Lear Jet 25C	097	Soc.Ferruzzi	Ancona	ex HB-VCS
I-THAA SF-260MT	14-01	SIAI Marchetti	Vergiate	Insegne per la Thailandia.
I-THAB SF-260MT	14-02	SIAI Marchetti	Vergiate	idem
I-THAC SF-260MT	14-03	SIAI Marchetti	Vergiate	idem
I-THAD SF-260MT	14-04	SIAI Marchetti	Vergiate	idem
I-TIDB F-28 Mk.1010	A6/11006	Itavia	Ciampino	dalla LTU, ex-PH-ZAB, ex D-ABAX
I-TIDU F-28 Mk.1004	A4/11004	Itavia	Ciampino	dalla LTU, ex PH-ZAA, ex D-ABAQ
Alianti				
I-BINE Standard Libelle	434	H.Huber	Bolzano	
I-CRVV L-13 Blanik	025420	Ae.C.Cremona	Cremona	
I-ONLY Standard Libelle	395	F.Costa	Calcinate del Pesce	
I-SOLO Standard Libelle	396	Ae.C.d'Italia	Rieti	
I-VIZR Calif A-21	211	Ae.C.d'Italia	Rieti	
VELIVOLI ED ALIANTI RADIATI O DISTRUTTI dal 1/7/1973 al 30/9/1973				
I-EIAA AB-205	4224	Min.Dif.Esercito		Distrutto sull'Everest.
I-EIAB AB-205	4225	Min.Dif.Esercito		Ritorna militare
I-EIAC AB-205	4227	Min.Dif.Esercito		Ritorna militare
I-FABO Bucciero SVIT 70	002	R.Bucciero		Distrutto ad Aosta il 31/5/73
I-INVI P-66B Oscar 100	53	Soc.Turavia		Cannibalizzato per riparare I-INVE.

I-MICO AB-47G	0108	Soc.Agusta	Demolito dopo l'incidente a Casc. Costa del 12/8/1970
I-SMOG S.205/20R	4-202	Ae.C.Torino	Distrutto il 4/7/73 a Revigliasco
I-TIVA H.P. Herald 203	164	Itavia	Venduto alla BIA come G-ASBG
I-TIVB H.P. Herald 213	176	Itavia	Venduto alla BIA.
Alianti.			
I-MIAU Hirt Kg SHK-1	33	C.S.V.V.A.	Distrutto il 11/5/73 a Bolzano
I-VAVA SZD 9bis Bocian	P.358	Ae.C.Trieste	Venduto all'estero.

Al 30/9/1973 esistevano in Italia 1312 velivoli a motore, 89 elicotteri, 252 tra alianti, motoalianti ed autogiri. Totale 1653 aeromobili.

AVIAZIONE COMMERCIALE

L'ITAVIA nel 1973 ha incrementato il numero dei passeggeri del 43,28%, la quantità di merci del 97,66%, i passeggeri charter del 66,69% e la posta del 34,26%. Peraltro il continuo aumento dei costi ha creato non poche difficoltà a cui si aggiunge la mancata concessione di alcune linee interne da tempo richieste. Anche gli ultimi due Herald, I-TIVI e I-TIVU, sono stati venduti alla B.I.A. (consegna il 21 dic.1973) mentre I-TIVA ha ricevuto l'immatricolazione inglese G-ASBG. A metà febbraio arriverà il DC-9/10 N1798U noleggiato dalla Hawaiian Airlines, mentre sono a perte le trattative per un secondo (non si sa di quale compagnia).

L'ALITALIA ha incrementato nel 1973 il numero di passeggeri del 7,8% in più rispetto al 1972, le merci e la posta del 29,2 ed il coefficiente di utilizzazione globale del 2,9%; ha ricevuto frattanto il 4° DC-10/30 I-DYNO "Benvenuto Cellini" e ne attende altri due a febbraio/marzo di quest'anno.

L'ALISARDA riceverà ad aprile i suoi primi DC-9 immatricolati I-SARV e I-SARJ; trattasi di N3307L DC-9/14 c/n 45702 consegnato in origine alla Delta l'11/1/66, e di N3311L DC-9/14 c/n 45706 consegnato alla Delta il 27/10/1966.

L'Airbus A-300B è stato presentato a Fiumicino il 12/12/73 raccogliendo vasti consensi. Le sue gondole motrici sono intercambiabili con quelle del DC-10, mentre per i clienti del Tristar è allo studio l'adozione dell'RB-211. L'Italia, come è noto, ha più volte rifiutato la quota di partecipazione del 10% sul programma Airbus.

La produzione del Mercure cesserà dopo il decimo esemplare di serie. Il motivo del suo insuccesso è spiegabile in parte con il prezzo assai elevato rispetto ai similari modelli americani (B-737/200, DC-9/40 e /50). L'Aeritalia partecipa al programma ed ai relativi rischi per il 10% del totale.



I-MINT P-166 della Sapiem - Torino-Aeritalia 14/11/1973 (L.Perinetti)

La Soc. Sapiem ha montato sul P-166 I-MINT c/n 368 speciali apparecchiature a raggi infrarossi con le quali svolge lavori di ricerca in vari campi (archeologia, inquinamento ecc.) prevalentemente in Veneto ed in Lombardia.

La General Avia di Pioltello sta completando la pre-serie di 10 esemplari del Pega so F-20 (gli aerei di serie usciranno dal nuovo stabilimento Italair a Villanova d'Albenga); sta pure completando il secondo esemplare dell'F-15E Picchio con alcune modifiche rispetto al prototipo I-PROM; ci auguriamo che ciò preluda alla piena ripresa produttiva della nota ditta milanese Procaer.

La Partenavia ha costruito per la Società Sorem un P-68 particolarmente attrezzato per le ricerche meteorologiche (marche I-ETOS c/n 11); con l'entrata in funzione a Napoli del nuovo stabilimento, la produzione del P-68 aumenterà a 30 esemplari l'anno; ci è fruttanto giunta la foto dell'esemplare per aerofotogrammetria OH-PVA della Soc. Kunnallistekniikka Ab. di Helsinki.



OH-PVA P-68 Victor della Kunnallistekniikka Ab. - Helsinki 4/6/73 (O.Hietala)

AVIAZIONE MILITARE

E' giunto a Ciampino il 12/1/74 il 1° DC-9/32 del RVSM dell'AMI, c/n 47595 MM62012 dipinto di bianco e con le coccarde tricolori; mancano ancora le insegne di reparto. Il volo è stato effettuato con il nominativo radio ARGO 12, per cui si presume che il codice sarà SM-12.

Mentre il primo prototipo dell'MRCA si appresta al 1° volo, all'Aeritalia di Torino si attende l'arrivo del 5° esemplare per il montaggio finale; la parte italiana dei collaudi prevede tutte le prove relative agli armamenti di lancio e di caduta; i piloti prescelti, i cui nomi sono tenuti segreti, si stanno assiduamente allenando al simulatore di volo.

In sede di revisione tutti i G-91T/1 riceveranno le cappottine del 2° abitacolo rialzate, in modo da permettere l'installazione di sedili eiettabili a quota zero.

La Fiat Motori Avio oltre ai J-79 ed Orpheus, produce più di 10 Viper serie 600 al mese con parti provenienti anche dalla Jugoslavia e dalla Romania, mentre si prepara al montaggio dei RB-199 destinati ai prototipi del Panavia 200. Sta studiando a titolo sperimentale una turbina da 600 CV insieme alla Rolls Royce ed alla A.Romeo.

I due prototipi del G-222 volano intensamente per completare i collaudi in volo; il 2° esemplare è stato predisposto per la pressurizzazione (fino alla 34° ordinata), mentre una preserie di sei esemplari è stata finanziata dal Ministero del Tesoro. Pare che la Lockheed voglia per appoggiarne la vendita all'estero, la sostituzione

dei T-64 con i T-56 per unificare i ricambi con l'Hercules; ammesso che la cellula assimili facilmente dei motori del 40% più potenti e del 60% più pesanti, si resta perplessi davanti alle spese che tutto ciò comporta (nuova omologazione compresa).



G-222 TCM c/n 4002 MM583 - Torino-Caselle 12/4/1973 (L.Bertolo)

L'Agusta ha consegnato alla Marina Militare il primo AB-212 ASW per la valutazione operativa: si tratta di 7-01 ex I-AGUR c/n 5501; prosegue intanto le consegne a Libano ed Iran degli AB-212 normali mentre l'Esercito Italiano ha ordinato 5 A-109C, in versione armata, per prove valutative. Si presume che si tratti dei prototipi adattati alla bisogna mediante quattro attacchi per missili TOW.

Il Nucleo Elicotteri dei Carabinieri di stanza a Torino Aeritalia ha ricevuto alla metà di dicembre il primo dei due AB-205A/1 ordinati: si tratta di CC-34 MM80778, che sarà usato in particolare per il soccorso alpino, il rifornimento a zone rimaste isolate e l'aerocooperazione; esso è dotato di una strumentazione eccezionale: oltre agli apparati ILS, UHF, VHF e ADF, sono presenti un VOR ed il pilota automatico. Quanto prima dovrebbero giungere anche un AB-206 e - forse - un AB-212.



CC-34 AB-205A/1 MM80778 c/n 4136 - Torino Aeritalia 12/1/74 (L.Perinetti)

AVIAZIONE PRIVATA

Torino Aeritalia Il sig. Savino Balzano ha conquistato il titolo di campione italiano di regolarità 1973 alternandosi alla guida dell'SF-260 I-MARK e del Falco I-ALCO elaborato personalmente per partecipare alle gare.

Ae.Club Alessandria E' giunto il secondo DR-400/125 c/n 839 immatricolato I-TOAL; un terzo seguirà a breve distanza.

Ae.Club d'Italia La squadra italiana che parteciperà ai campionati mondiali di volo a vela che si svolgeranno a Waikerie in Australia è composta da : sig.ra Adele Orsi su Kestrel 604, M.Cattaneo e S.Serra su Calif A-21 I-NTWO, Nino Perotti e F. Piludu su Libelle; la sig.ra Orsi è l'unica donna che partecipi ai campionati.

Il tecnico della Silvercraft Vittorio Magni ha realizzato un nuovo autogiro denominato MB.5; si tratta di una macchina altamente sofisticata per essere un "home-built", con numerose parti in vetroresina e concepita fin dall'inizio per essere, eventualmente, costruita in piccola serie; è dotata di un motore VW da 70 CV ed è fornita di riscaldamento in cabina ed aria calda al carburatore. Sui prossimi numeri faremo una trattazione completa dell'intera serie delle macchine costruite e collaudate personalmente dal bravissimo appassionato.

INCIDENTI

Il 13/10/1973 è caduto nei pressi di Lizzano (Taranto) per un guasto al motore l'e licottero 15-31 AB-204B MM80380, senza tuttavia provocare vittime.

Il 23/11 è precipitato a Porto Marghera, pare per un guasto ai motori, il C-53D co dice SM-16 MM61832, causando la morte dei quattro membri d'equipaggio.

Il 25/11 è caduto presso Parigi il Beech 95-C55 Baron I-SPAC c/n TE-81.

All'inizio di dicembre è caduto nei pressi di Vergiate un SF-260 il cui pilota eseguiva acrobazie a bassissima quota e per di più nei pressi dell'abitato.

Il 1° gennaio 1974 è caduto vicino a Caselle il Fokker F-28 dell'Itavia I-TIDE c/n 11015, causando 38 morti. Le ricerche sulle cause della sciagura sono ancora in corso da parte di tre Commissioni d'inchiesta.



è una associazione inglese tra appassionati di aviazione sia civile che militare.

Pubblica mensilmente la rivista litografica "CIRCUIT" che contiene movimenti aeroportuali di tutto il mondo, notizie e registro degli aerei europei, articoli e sezione storica.

QUOTA DI ADESIONE ANNUALE : Lire 2.000
da inviare all'ASA quale distributrice per l'Italia.

LUFTFAHRT ILLUSTRIRT è il giornale illustrato del "Wildenrather Luftfahrt Klub" con articoli, notizie e foto di aerei militari e civili, nonché una sezione dedicata alla locale base aerea di Wildenrath.

Copia omaggio scrivendo a : Luftfahrt Illustriert, D-5144 Wegberg
Postfach 112 - GERMANIA FEDERALE

ATTENZIONE I disguidi sempre più gravi delle Poste Italiane comportano dei ritardi nella consegna del Bollettino ASA che non dipendono dalla nostra volontà.

Chi desidera ricevere il Bollettino ASA in busta chiusa come lettera è pregato di inviare Lire 500 in francobolli alla Redazione, specificandone il motivo.

ASALIBRI

LIBRI DISTRIBUITI IN ITALIA ESCLUSIVAMENTE DALLA AIR SPOTTER ASSOCIATION
JP Aircraft Markings '73 - Editions JP - Zurich

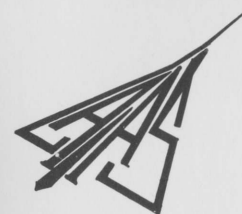
Contiene le registrazioni degli aerei di linea, jet-executives e VIP di ben 148 Paesi !!

80 Foto in bianco e nero - 225 Pagine - Lire 2.850

Aircraft Register of Germany - Ediz. ARCA - Hamburg

Registro aereo tedesco aggiornato al luglio '73 con tutti gli aerei a motore, gli aeroporti e gli indirizzi delle Compagnie Aeree della Germania Federale.
Senza foto - 83 Pagine - Lire 1.200

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



REGISTRI

Italia - Grecia - Turchia

Registro delle citate Nazioni per l'anno 1973.
25 Foto in bianco e nero - 32 Pagine - Lire 1.000

Francia

Registro francese per l'anno 1973.
85 Foto in bianco e nero - 110 Pagine - Lire 2.000

Denmark - Finland - Iceland - Norway - Sweden

Registro delle citate Nazioni per l'anno 1973.
40 Foto in bianco e nero - 56 Pagine - Lire 1.500

PERIODICI AERONAUTICI con riduzioni ASA

FRANCIA

Aero-Journal
Aeronautique et Astronautique
Aviasport
Aviation Magazine International

SVIZZERA

Interavia
Flughafen Review

GERMANIA FEDERALE

Flug Revue

GIAPPONE

Kuku Fan

U.S.A.

Aviation Week and Space Technology
Flying

Richiedere i listini dei prezzi con la riduzione per i membri ASA alla :



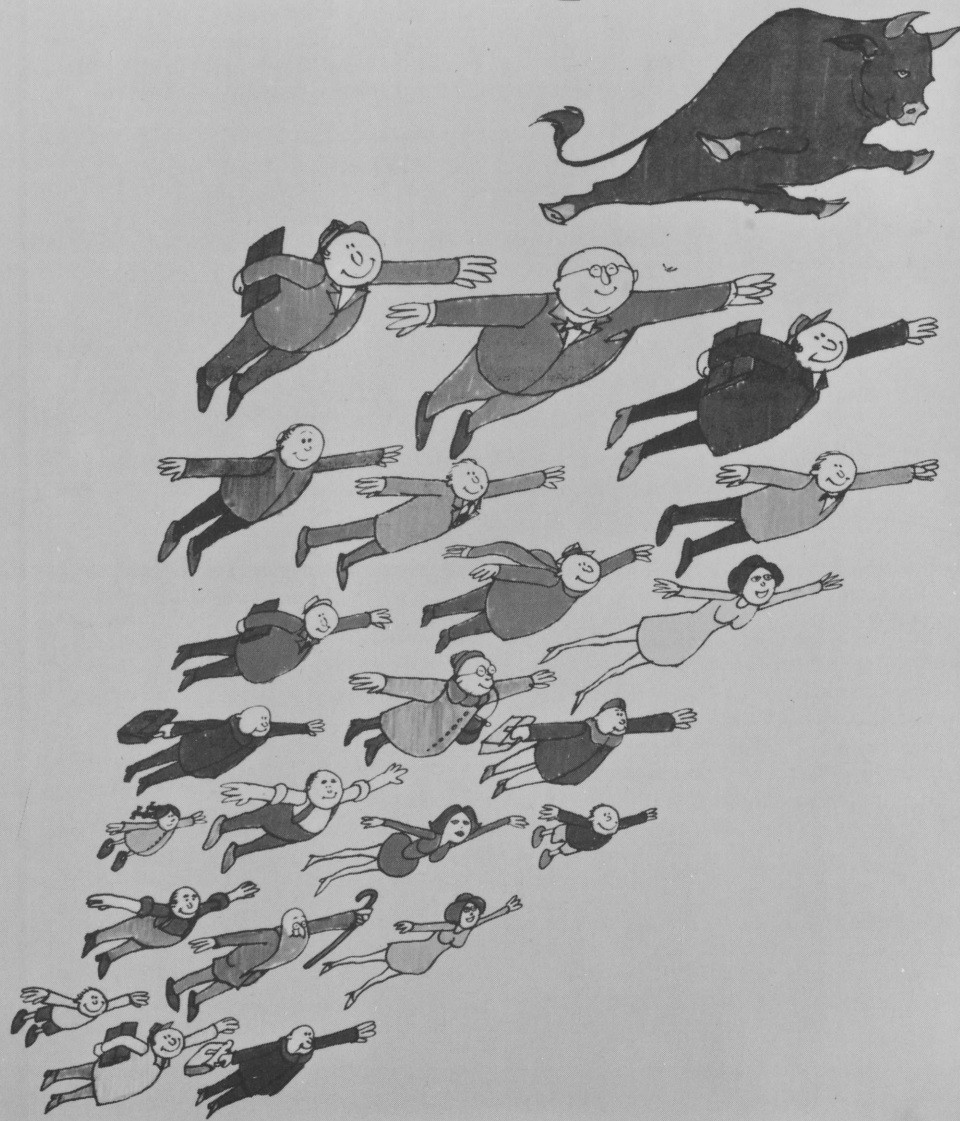
S.A.I.S.E.

STAMPA ESTERA

ABBONAMENTI - DISTRIBUZIONE - PUBBLICITÀ
COMMISSIONI LIBRARIE PER LA STAMPA ESTERA

10121 TORINO (ITALY) - 8A, VIA VIOTTI - TELEFONI: 544.626 - 530.393

volere volare da torino si può



grupposzero

aeroporto di caselle

**sagat società azionaria gestione aeroporto città di torino
comune di torino assessorato al turismo**