

BOLLETTINO

asa

air spotter association



marzo/aprile 1974

anno terzo

numero 14



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 : F.Adorni, Bapkas, F.Bellelli, C.Bisogniero, P.Bizzoco, C.Cappabianca, C.Carretta, P.Farina, C.Maranta, R.Reggianini, F.Saya.

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

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

Cari Amici,

dedichiamo questo editoriale ad un fatto di cronaca di cui hanno parlato molte riviste specializzate, soprattutto estere. Ci riferiamo all'arresto di due ragazzi inglesi sorpresi all'aeroporto di Belgrado a scattare fotografie e condannati per spionaggio a quattro anni di reclusione.

La sentenza è particolarmente dura anche perchè i due giovani spotters erano in completa buona fede, essendo abituati a ben altra libertà d'azione nel loro Paese d'origine. Per questo abbiamo ritenuto nostro dovere intervenire presso l'Ambasciata Jugoslava a Roma perchè si adoperi affinché l'evidente abbaglio giudiziario venga, se non eliminato, almeno ridotto nelle proporzioni. Nella speranza che unendo la nostra modesta voce al coro generale di proteste che si è levato da ogni parte del mondo, si possa ottenere un risultato positivo per la sorte dei due giovani spotters inglesi, vogliamo anche fare notare una voce alquanto stonata che si è levata dalle pagine di una rivista italiana, anch'essa "giovane", che nell'editoriale di febbraio pare considerare gli spotters come una massa di allegri spostati. Eppure proprio essa ha avuto chiarissime origini spotteristiche (basta andare a rileggere l'editoriale del primo numero) con un programma che si proponeva di essere finalmente innovatore nel campo dell'editoria aeronautica italiana. Il fatto che queste velleità siano in gran parte rientrate, non giustifica a parer nostro frasi come questa: "Lo spotterismo, diffuso in poche nazioni (fra queste non vi è l'Italia)..." anche perchè mai come ora c'è stato un fiorire di pubblicazioni aeronautiche infarcite di matricole, dati di produzione, stemmi di reparto e camouflages proprio qui in Italia. Ricordiamo poi che iniziative tipo la I.A.R.B. hanno subito raccolto intorno a sé centinaia di appassionati sulla cui serietà non è lecito dubitare, e che si sono imposti all'attenzione di tutto il mondo aeronautico. Vogliamo infine ricordare che lo spotterismo ha maggior seguito proprio in quelle nazioni - e non sono "poche" - che hanno maggiori tradizioni di civismo e buona educazione. L'equazione: spotter = vandalo incosciente appare pertanto alquanto arbitraria. Anche in Italia.

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 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.

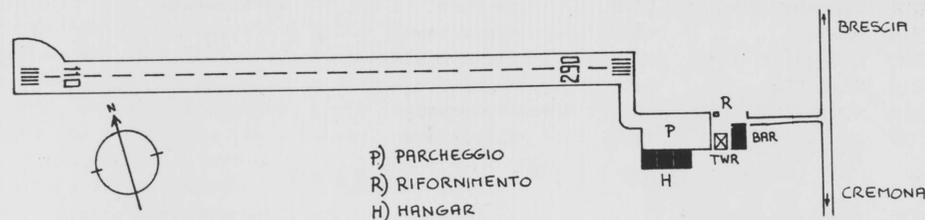
CLOSING DATE DEL N° 15

Il materiale da pubblicarsi deve pervenire in redazione entro il 15 Maggio 1974.

In copertina : 46-50 C-119J MM51-8121 + Torino Caselle 30/2/73 (L.Bertolo)

AEROPORTI : CREMONA

di Fabrizio Adorni



L'aeroporto di Cremona-Migliaro fu costruito su iniziativa dell'Amministrazione Comunale di Cremona e venne aperto al traffico nazionale l'8/1/1966. Situato nei pressi della città, sulle rive del fiume Po, esso è sede del locale Ae.Club al quale fu affidata la sua gestione. L'Ae.Club ha visto aumentare i propri soci da 48 nel 1957 a 280 nel 1972 ed i propri piloti da 15 nel 1963 a 80 nel 1972; le due attivissime scuole di volo, a vela ed a motore, hanno registrato un notevolissimo incremento di ore di volo dei propri aerei: da 254 nel 1966 a 1738 nel 1972. Pertanto il futuro a Cremona si prospetta abbastanza roseo, anche perchè non essendoci stato alcun intervento finanziario da parte dello Stato nella costruzione dell'aeroporto, quest'ultimo non è soggetto a nessun vincolo particolare. Cremona ed il suo Ae.Club si aspettano perciò interessanti sviluppi non solo del traffico turistico nazionale ed estero, ma anche per ciò che riguarda i collegamenti del 3° livello, con tutti i vantaggi che ciò comporterebbe all'economia della città padana.

AEREBASATI / BASEDAIRCRAFT

Matric.	Tipo	C/n	Proprietario	Note
I-ACCR	P-66B Oscar 100	48	Ae.Club	Prossimamente ceduto.
I-AEFO	Stinson L-5 MM56694		" "	Per traino alianti.
I-BALA	P-66B Oscar 150	35	" "	
I-CIRO	M-100S	028	" "	Sezione Volo a Vela.
I-CRUV	L-13 Blanik	025420	" "	" " "
I-GHIS	L-13 Blanik	174907	" "	" " "
I-PONC	Ce.F172H	0668	" "	



I-BRAK Bu-131 Jungmann - Cremona 26/9/1971 (L.Bertolo)

Matric.	Tipo	C/n	Proprietario	Note
I-TORR	Fournier RF-5	5026	Ae.Club	Motoaliante
I-BRAK	Bu-131	128	Sig.A.Leoni	
I-ELPO	S.205/18F	229	Sig.E.Pollaro	
I-GILO	Ce.F.172H	0454	Sig.L.Longardi	
I-RALC	M.S.894E	12137	Sig.Fresia	
I-STAF	Ce.182N	60209	Sig.Albera	

IN ORDINAZIONE / ON ORDER

I-CRBB	Standard Libelle		Ae.Club	Sezione Volo a Vela
I-CRAB	Ce.F.150L		" "	
I-CRAC	Ce.F.150L		" "	
I-CRAD	Ce.F.172		" "	
I-CGAG	Pa-18/150	18-9000	" "	

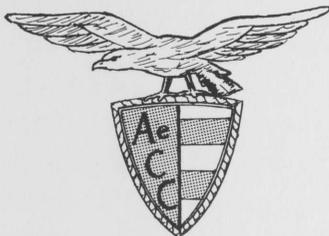
All'arrivo dei Cessna Ce.150, l'I-ACCR verrà ceduto, come è successo per il P-66B Oscar 100 I-PRIM, all'Ae.Club di Palermo.

AERO CLUB di CREMONA - AEROPORTO di CREMONA-MIGLIARO

POSIZIONE GEOGRAFICA : 45°10'00" Nord / 10°00'08" Est

UBICAZIONE : 4 km da Cremona per 338° - PISTA : in conglomerato bituminoso, resist. 5.000 kg per ruota, 600 m x 30 m. - DISTANZA STRADALE : 5 km da Cremona.

Si ringrazia il Sig. Bonali Luigi per la cortese collaborazione.



INTERSPOTTER

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

- Cerco urgentemente ogni notizia relativa al pioniere dell'aviazione Cap. Achille Landini, particolarmente nel periodo agosto/dicembre 1913. Scrivere a : Saiani Giorgio, Via Balsemano 26, 43011 Busseto (Parma).
- Cerco corrispondenti per scambio informazioni, materiale fotografico ecc. in campo civile e militare. Scrivere in francese (eventualmente anche italiano e inglese) a : Javier Taibo Arias, Jorge Juan N° 100, Madrid 9, España.
- Cerco ogni notizia relativa ai P-47D, P-38 ed F-84G entrati in servizio in Italia. Scrivere a : Pasquale Bizzoco, via Benedetto Lorusso 135, 70124 Bari.
- Cerco corrispondenti per scambio informazioni sull'F-104, in particolare per quelli in servizio in Italia. Scrivere in inglese a : Bob Mc Intyre, 2750 Bedford Road 106, Montreal, Quebec, Canada, A35-161.
- Cerco corrispondenti per scambio foto/negativi & informazioni specialmente storia dell'AMI dalle origini ad oggi. Scrivere a : Claudio Carretta, via Porta Dipinta 31, 24100 Bergamo Alta.
- Acquisto/scambio negativi aerei italiani 24x36 & 6x6 solo ottima qualità, in particolare tutti i Piaggio P-136 & 166 ed i Vickers Viscount. Scrivere a : Luigi Perinetti, via Pacchiotti 55, IOI46 Torino.

I C-119J in Italia

di P.Farina

Il C-119J si differenziava dalle altre versioni del noto bi-motore per la modifica apportata alla parte posteriore della fusoliera, da arrotondata ed apribile manualmente a terra, a "coda di castoro" apribile meccanicamente in volo per effettuare lanci di carichi ingombranti, a differenza del C-119G al quale bisogna asportare le valve a terra, operazione che richiede almeno 6/7 uomini e notevole perdita di tempo.

Dopo le prime prove però, fu accertato che l'apertura in volo dei portelloni metteva in ombra il timone orizzontale, e quindi fu proibita.

I C-119J entrarono in servizio nell'AMI quando, verso la fine del 1964, fu costituito a Pisa, per esigenze operative, il 50° Gruppo, che si affiancò ai preesistenti 2° e 98° che usavano già da vari anni i C-119G. Questo nuovo Gruppo per ragioni di standardizzazione, venne anch'esso equipaggiato con i C-119 e, in quel periodo, gli unici reperibili sul mercato erano appunto i J ex US COAST GUARD, messi a terra e riconvertiti alla Davis Mounthan A.F.B. Vennero acquistati 24 esemplari che giunsero a Pisa con i piloti di una ditta di "ferry pilots", colorati in bianco e con bande rosse sul muso e sulle travi di coda ed arricchiti di vistosi stemmi americani. Subito tre esemplari vennero demoliti per deficienze strutturali ed una fusoliera di questi fu donata alla Scuola Militare di Paracadutismo di Pisa, che la usa tuttora per simulare le operazioni di lancio; un quarto esemplare, privato dei motori, venne usato fino a due anni fa per l'addestramento dei piloti a terra. Dopo qualche tempo, cancellate le bande rosse e gli stemmi americani, si incominciarono a dipingere le coccarde italiane ed i mozzetti delle eliche e il musetto di giallo, colore di identificazione del 50°, e furono numerati in nero da 46-49 a 46-68. Ogni esemplare poi, alla prima revisione generale alla SIAI di Vergiate, assunse la colorazione standard dei C-119 italiani e la numerazione definitiva da 46-50 a 46-69. Il 46-55 e il 46-62 vennero allestiti con interno VIP per il trasporto di personale durante le manovre NATO e le manifestazioni. In tempi normali servivano per la transizione e l'addestramento dei piloti. Negli ultimi mesi del 1969 il 46-63 venne trasformato in ruolo ECM e si trasferì sulla base di Pratica di Mare, venendo a Pisa solo per le revisioni al GEV (Gruppo Efficienza Velivoli).



46-50 C-119J MM51-8121 in atterraggio a Pisa (P.Farina)

Così in un arco di tempo che va dal '65 al '71, i C-119J svolsero una intensa attività operativa, solcando i cieli di tutta Europa, trasportando migliaia di tonnellate di materiale, ed addestrando molti contingenti di paracadutisti militari.

Nel 1971 iniziarono le demolizioni per raggiunti limiti di età: i primi quattro velivoli, 46-55/59/60/62, furono smantellati a Vergiate per ricavarne pezzi di ricambio sul posto dove avvengono le revisioni generali, e gli altri a Pisa man mano che per ogni esemplare scadevano i limiti fissati per le ore di volo. Con l'arrico dei moderni C-130, i rimanenti C-119J ancora in condizione di volare passarono al 2° e al 98° Gruppo, dove qualche esemplare ricevette i colori verde o rosso sul musetto e sui mozzi delle eliche a seconda del Gruppo di appartenenza.

L'ultimo C-119J che volò fu il 46-66 che oggi è visibile al cimitero dei C-119 all'aeroporto di Pisa presso il GEV, insieme a tutti gli altri, mezzi smontati e senza vernice. Il 46-50 effettuò l'ultimo volo il 27/2/73 atterrando a Torino-Caselle dove è tuttora in attesa di essere collocato nel Museo del Volo; esso reca la colorazione verde sul musetto e sui mozzi in quanto in forza al 98° Gruppo.

Nella vita operativa dei C-119J l'unico incidente da segnalare è quello capitato a Cisterna, presso Latina, al 46-66 costretto ad un atterraggio di fortuna il 26/6/69 per la piantata di un motore in avvicinamento; tuttavia non ci furono vittime.

Con la demolizione dell'esemplare 46-66 si chiude la vita operativa di questa particolare versione del C-119, la quale volò solo con i colori americani ed italiani.

ELENCO DEI C-119J IN FORZA AL 50° GRUPPO

Codice	Matricola	C/n	Note
46-50	51-8121	124	Ex C-119F Destinato al Museo del Volo.
46-51	51-8125	128	" "
46-52	51-8128	131	" "
46-53	51-8130	133	" "
46-54	51-8140	143	" "
46-55	51-8144	147	" " Arredato con interno VIP.
46-56	51-8152	155	" "
46-57	51-8154	157	" " Precipitato il 26/6/69 a Cisterna (LT)
46-58	51-8156	159	" "
46-59	52-5849	11008	Ex C-119G
46-60	52-5851	11010	" "
46-61	52-5866	11025	" "
46-62	51-8158	161	Ex C-119F Arredato con interno VIP.
46-63	52-5884	11051	Ex C-119G Trasformato in ruolo ECM.
46-64	52-5896	11063	" "
46-65	52-5897	11064	" "
46-66	52-5947	11137	" " Ultimo C-119J che abbia volato.
46-67	53-8098	201	Ex C-119F
46-68	53-8103	266	" "
46-69	51-8113	116	" "

Addenda : T-6

Pubblichiamo altri dati pervenutici in questi ultimi mesi sul T-6.

MM	Tipo	"Code"	Note
----	------	--------	------

53889	D	RM-14	Dovrebbe essere però un T-6 H4M : chi ne sa di più ci scriva.
-------	---	-------	---

53420	C	RM-13	
-------	---	-------	--

Inoltre la MM53776 va letta 53766 ; la prima infatti si riferisce ad un G-59B c/n 183; la MM53743 invece NON è un T-6 ma un P-148 c/n 191. Altri T-6 dovrebbero essere le MM53889, MM53962 e MM53683 (RR-66?). Attendiamo la vostra conferma.

MONOGRAFIE : Fiat F-86K

di G.Siccardi

Proseguendo la serie delle monografie, è ora la volta del Fiat F-86K, costruito su licenza North American non solo per l'Italia ma anche per diversi Paesi della Nato. Divideremo come al solito la monografia in tre parti : storica e tecnica, lista di produzione (al cui completamento sono invitati a collaborare -come sempre- tutti i Membri ASA con i dati in loro possesso) ed in fine le impressioni di volo.

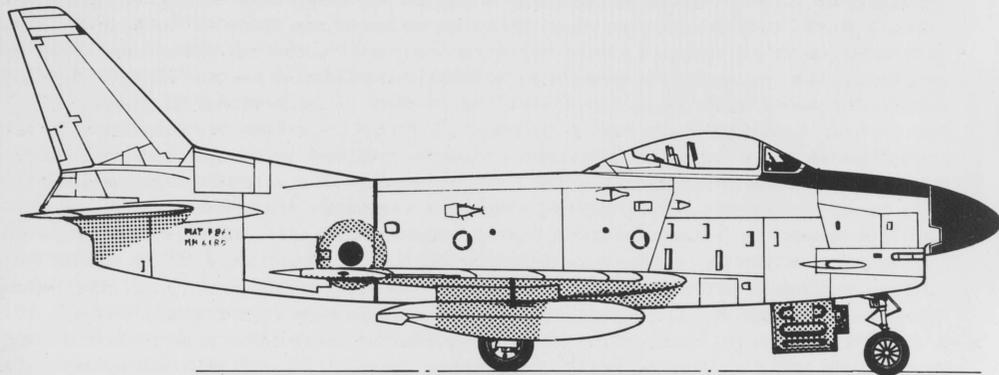
Nel Gennaio del 1952 venne varato presso la NATO un programma che prevedeva la costruzione di oltre 1.000 De Havilland Venom in versione da caccia notturna, da distribuirsi presso le nazioni europee. La costruzione dei velivoli e dei motori doveva essere ripartita tra le principali ditte italiane (Fiat, Macchi, Piaggio e STAI) ma il programma si trascinò subito per le lunghe tanto che l'AMI, nel tentativo di sbloccarlo, ordinò da parte sua nel Maggio del '52 80 velivoli e 100 motori all'industria nazionale affamata di lavoro. Ma nell'Ottobre dello stesso anno un "evaluation team" dell'USAF bocciò definitivamente il Venom quale caccia ogni-tempo.

L'industria inglese, conscia che il mercato italiano stava per passare sotto l'egida statunitense, offrì la licenza del Gloster Javelin, il velivolo più moderno che possedesse nel settore ogni-tempo ed ancora in fase di messa a punto. Gli Stati Uniti accettarono di finanziare il programma con una spesa di 24,5 milioni di \$, purché si garantisse la consegna di 45 esemplari del Javelin entro il 1955 (cosa veramente impossibile alla stessa casa-madre!). Nell'Aprile del '53, grazie anche alla personale iniziativa del Presidente della Fiat prof. Valletta, è annunciato un contratto in base al quale verrà assemblata e quindi prodotta in Italia una versione, adattata alle esigenze europee, dell'F-86D : il futuro F-86K. E' prevista anche la sostituzione, in seguito, del motore originale con il più potente Rolls Royce RA.7 Avon, di cui si producevano parti staccate in Italia, ma questa modifica resterà esclusivo appannaggio dei Sabres australiani. Per questo programma gli Stati Uniti, analogamente a quanto avevano fatto per avviare la produzione degli Hunter in Inghilterra e dei Mystère IV in Francia, stanziarono 22,5 milioni di \$, il che permise di iniziare la prima serie di 50 velivoli.

L'YF-86K Sabre-Jet, serial 52-9630, volò per la prima volta il 15/7/54; un 2° esemplare lo seguì il 10/9/54, mentre i primi aerei di serie uscirono dalle officine a Los Angeles nel Marzo del 1955. Il 1° esemplare assemblato dalla Fiat-Avio volò il

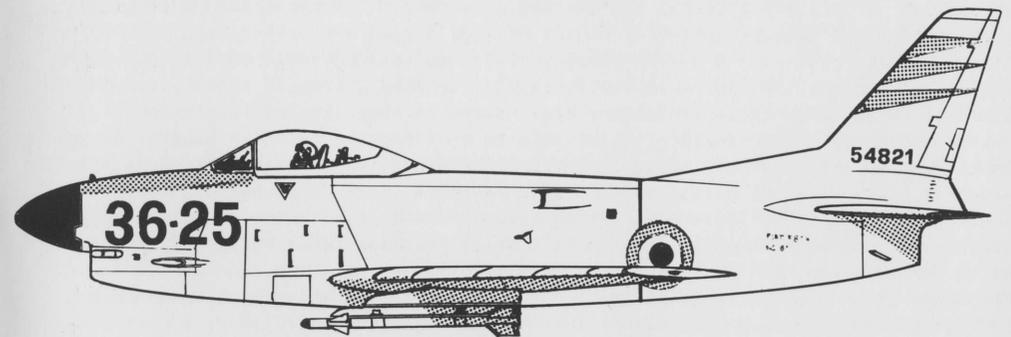
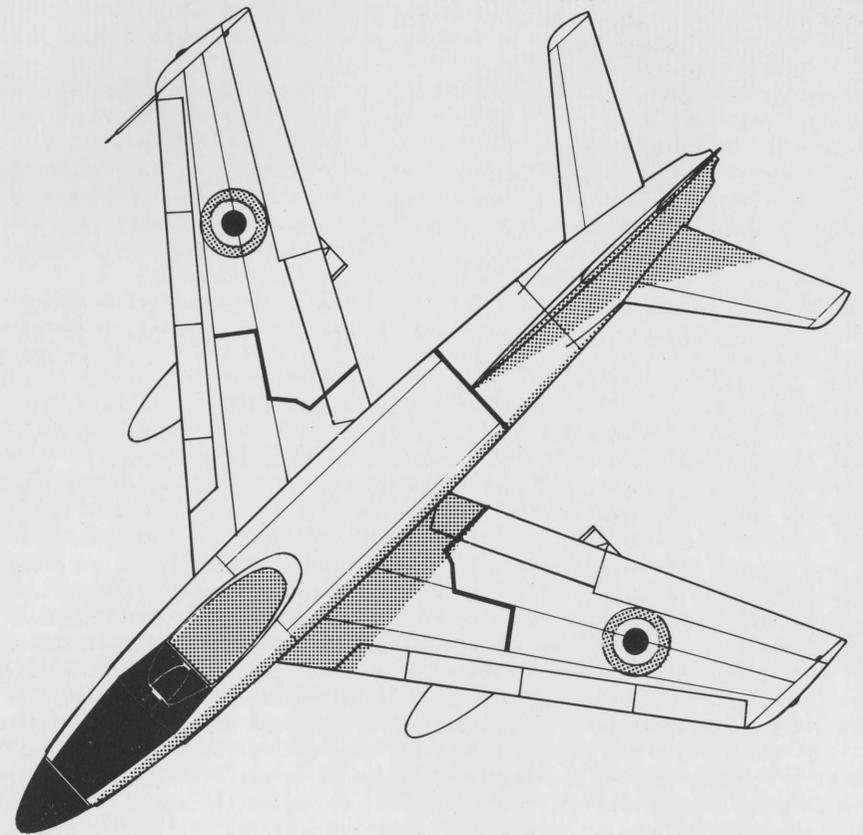
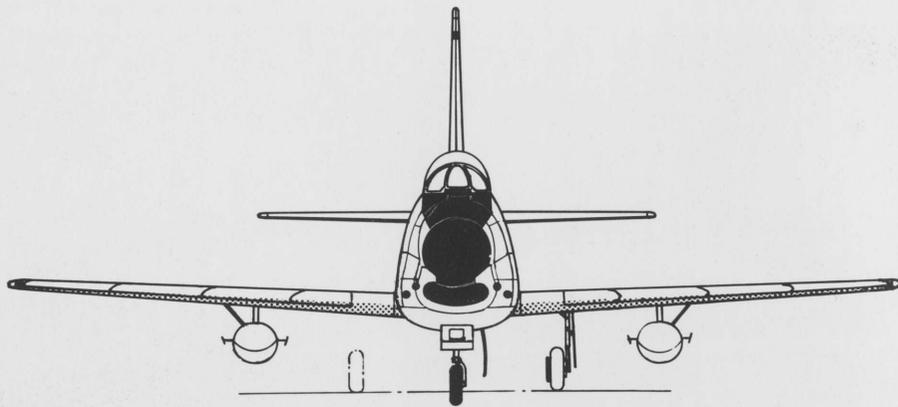


51-61 Fiat F-86K c/n 27 serial 38299 - Rimini Miramare (foto via G.Siccardi)



Fiat F-86K MM 6185

FIAT F-86K



36-25 Fiat F-86K serial 55-4821 NC.61

1m

GM 74

23/5/55 sul campo di Caselle e, due mesi più tardi, il 25 Luglio, con solenne cerimonia alla presenza dell'ambasciatrice degli Stati Uniti Sig.ra Clara Boothe Luce, vennero ufficialmente consegnati i primi sette esemplari di serie, mentre un ottavo compiva una brillante esibizione in volo con ai comandi il Com.te Simeone Marsan, Capo Collaudatore della Fiat-Avio.

La produzione dell'F-86K venne così pianificata: la North American avrebbe costruito i velivoli destinati all'Olanda (Koninklijke Luchtmacht) ed alla Norvegia (Kongelige Norske Luftforsvaret) per un totale di 120 esemplari (59 ciascuna più i due prototipi, successivamente inviati in Italia). La Fiat invece avrebbe fornito l'AMI, 63 esemplari, l'Armée de l'Air francese, 60 esemplari, e la Luftwaffe tedesca con 88 esemplari, su 226 inizialmente ordinati; a questi si aggiunsero alcuni velivoli consegnati all'Olanda (6) ed alla Norvegia (4) per completare l'organico, portando conseguentemente a 221 il numero degli F-86K costruiti dalla Fiat-Avio.

Pertanto la produzione globale dell'F-86K raggiunse i 341 esemplari costruiti. Esamineremo ora l'impiego dei "K" nelle varie Nazioni che lo ebbero in dotazione.

ITALIA Le consegne dei 63 esemplari italiani iniziarono il 25/7/55 e terminarono alla fine del '56. A questi vanno aggiunti i due prototipi YF-86K che furono usati inizialmente dalla Fiat e poi dal Reparto Sperimentale per delle prove; uno di essi, all'inizio del '60, fu consegnato alla Norvegia. Dalla Francia giunsero poi ai primi del '62 ventidue esemplari, ed altri otto arrivarono dall'Olanda.

L'F-86K fu assegnato inizialmente al 1° Stormo Caccia Ogni Tempo, costituitosi sulla base di Treviso-Istrana nel 1956, e quindi alla 4ª Aerobrigata ed al 51° Stormo. Il 1° Stormo fu successivamente trasformato in 1ª Aerobrigata Intercettori Teleguidati con missili Nike-Hercules (I/5/59) e di conseguenza i suoi "K" passarono ad altri reparti. La 4ª Aerobrigata, che aveva abbandonato la vecchia denominazione di 4° Stormo Caccia il 1/11/52, ricevette i primi F-86K nel 1960 e ne equipaggiò il 10° Gruppo. Questi si spostò a Pisa e poi ad Istrana per un periodo di addestramento al volo supersonico, dato che il "K" era il primo aereo di tali caratteristiche ad entrare in servizio. Successivamente si rese agibile l'aeroporto di Grosseto ed il Comando della 4ª Aerobrigata vi si trasferì. Due anni dopo un altro Gruppo della 4ª AB - il 12° - ricevette i "K" in dotazione e si trasferì a Gioia del Colle (Bari) dando vita al 36° Stormo Caccia Ogni-Tempo. Il rimanente Gruppo della 4ª AB - il 9° - invece fu il primo a ricevere, nel giugno del '63, i nuovi e ben più prestanti F-104G. La 51ª Aerobrigata, basata a Treviso-Istrana, aveva ricevuto l'eredità del disciolto 51° Stormo Caccia e, dopo gli F-84G e gli F-86E, passò alla Caccia Ogni-Tempo equipaggiata con gli F-86K finché nel '61 divenne unità mista incorporando il Reparto Caccia Tattici Leggeri su G-91R, mentre uno dei Gruppi - il 21° - passò ai 104.

E' interessante ricordare a questo punto un fatto curioso successo durante i primi anni di servizio dell'F-86K: anche a lui infatti vennero assegnate le consuete MM, secondo il sistema di immatricolazione degli aerei militari italiani, consistente in 4 cifre della serie 6000 essendo il velivolo in questione un aereo da caccia. Senonché il programma del "K" era stato finanziato dagli USA in base agli Off-Shore Procurements nel quadro dei Mutual Defense Aids Programs (MDAP) e pertanto, benché costruiti ed impiegati in Italia, gli F-86K erano a tutti gli effetti di proprietà americana. Di conseguenza un bel giorno le MM sparirono per lasciare il posto, sulla deriva del velivolo, al "legittimo" serial dell'USAF!!

Ritornando alla cronologia, il 23° Gruppo del 51° si spostò a Rimini-Miramare presso il 5° Stormo, pur rimanendo ufficialmente alle dipendenze del 51° fino agli inizi del '73. Passati successivamente al 5° per pochi mesi, gli F-86K restarono in linea fino al 28/7/73, data in cui il 5-52 serial 53-8291 effettuò l'ultimo volo, chiudendo così un significativo capitolo della storia dell'AMI.

Attualmente rimangono in Italia una decina circa di F-86K: otto o più "stored" alla base di Miramare, uno a Gioia del Colle ed un altro ad Istrana come monumenti.



5-52 F-86K c/n 19 serial 53-8291 ultimo volo a Rimini 28/7/73 (G.Siccardi)

GERMANIA La Luftwaffe ricevette dal '56 al '58 88 F-86K che rimasero in servizio a tutto il 1966. A quella data 14 erano andati perduti in incidenti di volo e, dei rimanenti, 51 furono venduti al Venezuela, dopo una revisione alla Dornier di Oberpfaffenhofen, e gli altri demoliti o usati come "gate guardian" presso le varie basi come Karlsruhe (senza registr., appartiene all'anno 55-...), Mannheim (55-4881), Furstenfeldbruck (55-4921, oggi demolito), Neuburg (codice fittizio JG-74 - appartenne al JG-74 - mentre il vero codice era JJ-172), Rottenburg/Laaben (niente dettagli) e Birkenfeld.

VENEZUELA Ricevette nel '66 51 esemplari acquistati al prezzo unitario di 141.000\$ (circa 87 milioni di lire) tramite la Mereg AG di Bonn, ed una parte di essi venne convertita per la ricognizione fotografica, mentre alcuni esemplari furono messi a terra e usati per la parti di ricambio; ne rimangono tuttora in servizio 38 esemplari presso gli Esquadrón de Caza n° 34 e 35. Da notare che la vendita del "K" al Venezuela sollevò vivaci proteste negli Usa, specialmente da parte del Sen. Robert Kennedy, contrario allo sviluppo di una corsa agli armamenti in Sud America. Il Venezuela vendette a sua volta 4 F-86K all'Honduras che intendeva usarli nella guerra contro il Salvador nel Luglio del 1969, ma gli aerei rimasero inutilizzati dentro i loro containers a Tegucigalpa, senza mai raggiungere la base aerea di Tocantin, a breve distanza dalla capitale.

OLANDA Oltre ai 59 esemplari costruiti dalla North American, ne ricevette 6 di costruzione italiana, ripartiti in ragione di due a testa, fra i tre Squadrons destinati alla Caccia Ogni-Tempo: il 700 basato a Soesterberg, ed i 701 e 702 basati entrambi a Twente. Di questi ultimi, 5 furono restituiti agli USA nel 63/64 e demoliti, ed il sesto precipitò nei pressi di Usselo. Gli F-86K restarono in servizio fino all'inizio del '70, dopodiché la maggior parte - una cinquantina - venne ceduta alla Turk Hava Kuvvetleri. In precedenza, nel '62, otto esemplari erano stati ceduti all'Italia.

NORVEGIA Anche la Norvegia ricevette un limitato numero di esemplari di costruzione Fiat, i quali si aggiunsero ai 59 americani. Dei primi, 4 in tutto, due andarono al 339 Sqn. di Bardufoss e gli altri due al 337 Sqn. di base a Gardermoen. Due andarono perduti in incidenti di volo, uno si incendiò a terra ed il quarto fu demolito nel '68. Rileviamo che il primo F-86K statunitense - 54-1231 - dopo essere stato usato in Italia come prototipo, fu consegnato alla Norvegia nel 1960.

FRANCIA Tutti i "K" francesi sono di produzione Fiat; vennero consegnati alla 13e Escadrille de Chasse basata a Colmar dal Maggio del '56 al Giugno del '57. Dei 60 velivoli, rimasti in linea fino al '63/64, una parte fu restituita all'USAF e demolita, mentre 22 esemplari furono inviati in Italia tra il gennaio ed il giugno del 1962 per rimpiazzare gli aerei perduti o soggetti ad affaticamento strutturale.

Uno dei "K" de l'Armée de l'Air si trova, in buone condizioni, all'ingresso della base di Meyerheim: si tratta dell'esemplare 55-4841 codice 13-PI. (continua)

MOVIMENTI



TORINO - Caselle (ASA)

17/1 HB-GDV King Air B90; HB-LGK Ce.320;
19/1 I-CGAB Cherokee 140E; G-APEJ Vanguard British Aw.;
21/1 I-MARL S.205/18F;
22/1 D-ILKA Beech Baron;
24/1 EC-CCY Falcon 20;
25/1 F-BUFR Lear Jet 24; F-BUTB Seneca; G-AXML Bac 1/11 Court Line;
27/1 G-AXMK Bac 1/11 Court Line;
28/1 F-BOYU Wassmer Wa-41;
31/1 F-BUIR Beech Duke;
1/2 TF-CLA Cl-44 Cargolux; LV-JED Cl-44 T.A.Rioplatense;
4/2 G-AVRF HS-125; 3-484 T-33A AMI;
5/2 5-140 T-33A MM51-9140 AMI;
8/2 F-BPJU B-727 Air France; I-DEMO B-747 Alitalia in addestramento; RS-19 MB-326G MM54289 AMI;

19/2 F-BRNR Beech Queen Air 80;
20/2 D-IETT Pa-23/250; I-VFES AB-205A-1 Vigili del Fuoco;
21/2 I-ELTR Beech E90; CCCP-11105 An-12 Aeroflot; HB-VCW Lear Jet 24D;
22/2 G-AWUF HS-125/1B;
23/2 I-FEST Pa-31 Navajo;
25/2 D-ECOW Ce.177 Cardinal RG; I-SFCC P-68; D-GAMS Ce.T.337B; 00991 C-130E Turk Hava Kuvvetleri;
26/2 YU-AHX Tu-134 Aviogenex;
28/2 I-CITY Ce.500 Citation;
6/3 RM-30 P-166M MM61888; I-ARDA Comanche;
7/3 F-BUNF M.S.880B;
9/3 D-IOAC Ce.F.337E Aerowest;
15/3 HB-LFI Ce.401A; 46-13 C-130H AMI direttamente dalla Norvegia trasporta materiale e truppe delle esercitazioni



RS-19 MB-326G MM54289 - Torino Caselle 8/2/74 (L.Bertolo)

9/2 D-IDES Ce.320E; SA-80 G-91T/1 MM 6380;
10/2 I-ATAH Ce.310; G-AVYC Trident 1E British Aw.(Northeast); G-AWZX Trident 3B British Aw.(BEA);
11/2 F-BRPK Falcon 20 "Ville de Bordeaux" Europe Falcon Service; G-AWYE HS-125;
12/2 F-BRUG Beech Baron Uni-Air;
14/2 F-BTGV Super Guppy Aéromaritime; I-SSCC Pa-23/250 Aztec; RM-39 S.208M;
17/2 G-ASJI Bac 1/11 British Caledonian;
18/2 I-CCBB Ce.402;

NATO; D-ILBU Beech Baron; SA-109 G-91T MM54409 c/n 136;
TORINO - Aeritalia
2/3 I-PLAS Ce.337 Super Skymaster; I-BUBU Pa-28/300 Cherokee Six;
9/2 G-ATDZ Gardan Horizon diretto in Inghilterra;
BRINDISI
21/1 N1123R IAI Westwind c/n 160 diretto in USA via Prestwick;
28/2 I-ATIQ DC-9/32 ATI c/n 47519;

MILANO - Malpensa (F.Bellelli)

8/1 028 & 035 C-160 Turk Hava Kuvvetleri; (tutti i giorni fino al 18/1); TF-LLF CL-44J Cargolux; D-ELAY Bellanca Turbo-Viking; D-CGLS Jet Commander;
11/1 I-THAH SF-260MT R.Thai A.F.; I-ELTR King Air; HB-GAO Twin Bonanza; 6-2405 AB-212 Iran.Navy; 6-24 SH-3D MM5025N Marinaeli; F-BTOO Twin Otter Air Alpes; OE-DPV Pa-28 Cherokee; I-DUIN Ce.421;
12/1 TF-OAA DC-6B Iscarga (stickers cancellate sul muso); 113 & 117 & 118 C-130 Lybian A.F.; G-BAJW B-727 Dan Air; CN-CCH B-727 Royal Air Maroc; I-PLAS Ce.337;
24/1 SE-CNK Viscount Skyline; N2614 F-27; LN-MTC B-737 Mey Air;
28/1 LN-SUS B-737 Braathens;
30/1 N500BY Hughes 500 (riattacca per Linate);
9/2 I-AASV F-7 Rondone II°;
10/2 SM-8 DC-6B MM61923 RVSM; G-AVYB Trident Northeast (settimanale);
12/2 5X-UVS Super VC-10 East African;
13/3 PH-LPS Falcon 20 Philips; LV-JTN CL-44D4 T.A.R.; N778TW B-707/331B TWA; YU-AHE Caravelle JAT; N4910C DC-8/63CF Capitol; DM-XXX Tu-134A Interflug;

14/2 SP-LBS Il-18 LOT; N868F DC-8/61CF Seaboard World; N8736 B-707/331BA-H TWA (con prese d'aria dei motori modificate); CF-TJO DC-8/54F Air Canada; F-BUIX Falcon 20E (noleggiato dall'Agusta per trasporto VIP);
16/2 HB-LGM Ce.421B Taxair;
19/2 00452 C-5A Galaxy MAC (carica 2-327 SH-3D, 2-4166 & 4172 AB-206 e altri elicotteri per l'Iran); YU-ASN DC-9 I-nex-Adria; 003-5 AB-212 Arma Aérea Armada Espanola;
20/2 60132 C-141 MAC AIREVAC (aeroambulanza);
21/2 I-THAM SF-260MT R.Thai A.F.; EI-1 SM-1019 MM61-2975; HA-925 Tu-134 Governo Magliaro; 6-02 SH-3D MM5004N Marinaeli;
24/2 G-AVMZ Bac 1/11 British Aw.(charter settimanale); I-DYNE DC-10 & I-DEMA B-747 Alitalia (addestramento);
25/2 22117 C-119G Moroccan A.F.; OY-APV B-720B Maersk; N4864T DC-8/63CF TIA; 53-5396 T-33A revisionato;
VERGIATE
5/2 46-63 C-119J ECM in demolizione;
22207 C-119G Moroccan A.F. in revisione.



CF-TJO DC-8/54F c/n 45655 Air Canada Cargo - Malpensa 14/2/74 (L.Perinetti)



DUTCH CIVIL AIRCRAFT MARKINGS 1974

30 pagine con tutte le registrazioni degli aerei olandesi in servizio e radiati aggiornato a tutto il 1973. Contiene piantine ed elenco degli aeroporti, disegni di aerei, indirizzi di musei ecc. Richiederlo inviando 4 fiorini olandesi a AIRNIEUWS, P.O.Box 12035, Rotterdam Airport, Holland, mediante Intern.Money Order

AVIAZIONE COMMERCIALE

La C.P. Air collega Milano con Montreal e Toronto dal 4 marzo con voli bisettimanali effettuati con DC-8. Salgono così a sette le Compagnie internazionali che fanno regolarmente scalo alla Malpensa.

L'Herald ex Itavia I-TIVB è diventato G-AVPN presso la BIA di Blackpool.

Il prefisso di compagnia della Aertirrena è XX.

La Partenavia ha apportato all'esemplare I-VICT c/n 03, le modifiche annunciate al Bourget, consistenti nell'allungamento della fusoliera, nuove rifiniture ed aumento del carico utile di 100kg; questa nuova versione, denominata P-68B, ha incontrato subito successo tanto che l'intera produzione 1974 è già coperta da ordini ed operazioni. Si prevede che prossimamente la produzione del Victor sarà portata a 4 esemplari al mese, nel nuovo stabilimento situato sull'aeroporto di Capodichino.

AVIAZIONE MILITARE

Il Gen. Dino Ciarlo è il nuovo Capo di Stato Maggiore dell'AMI. Dei due candidati più probabili (l'altro era il Gen. Spadaccini Capo dei Servizi Logistici) è quello maggiormente favorevole all'MRCA. Ma il futuro di quest'ultimo è ancora tutt'altro che sicuro, data la crisi sempre più grave che sta travagliando l'Europa.

La Klöckner-Humboldt-Deutz ha costruito l'unità APU destinata all'MRCA; denominata KHD-T312 questa turbinetta ausiliaria è posta sul fianco destro appena avanti il motore, ed è in grado di garantire l'indipendenza del velivolo dai servizi di terra.

Anche il 102° Gruppo C.B. del 5° Stormo - come già il 23° - sta ricevendo in dotazione gli F-104S; sono presenti 5-01 MM6828 (ex-5-21), 5-11 e 5-12. Inoltre è rimasto danneggiato in atterraggio a Rimini il T-33A 5-576 MM51-8576 che sarà probabilmente sostituito da 51-86 MM55-2980 recentemente giunto a Rimini.

La Luftwaffe rimpiazzerà i 5 Sabre Mk.6 attualmente usati per il traino-bersagli al poligono di Decimomannu - matricole D-9538/39/40/41/42 - dalla Ditta Condor con piloti civili, con altrettanti G-91R/3.

AVIAZIONE PRIVATA

Torino Aeritalia L'Ae.Club ha ricevuto un nuovo Cessna FR.172H: si tratta di I-CCAH c/n 1056; il gemello I-CCAI è atteso per fine marzo. La Sez. Volo a Vela ha ricevuto il motoalante AS-K16 D-KAAR (I-ZAKO) c/n 13018; dotato di un motore Limbach/VW da 72 CV, ha l'elica a passo variabile in 3 posizioni, carrello retrattile a mano e una velocità di crociera al 70% di 160 km/h. La struttura è mista legno/tubi/tela. E' giunto pure il Cessna CR.177 Cardinal RG I-FFSX di un socio dell'Ae.Club.



D-KAAR (I-ZAKO) AS-K16 c/n 13018 - Torino Aeritalia 8/3/74 (L.Perinetti)

Vizzola Ticino Il Macchi MB-308 I-BIOI c/n 122/5895 ex Ae.Club di Varese e già destinato alla demolizione, è stato acquistato dal Sig. Derek Fowler, ingegnere inglese presso l'Agusta, che lo sta revisionando presso la Caproni-Vizzola. Come sempre il buon esempio ci viene dagli stranieri.

L'home-built I-CAPA è ora dotato di un motore VW da 70 CV, nuova elica e migliorate finiture; il precedente motore Agusta GA.40 dava pericolose vibrazioni.

Verona Il sig. Fedrigoni ha costruito un Luton Major (l'unico non inglese!) attualmente basato ad Agno in Svizzera. Matricola HB-YAH.

NUOVE IMMATRICOLAZIONI

Alla C.G.A. di Genova sono arrivati i seguenti nuovi Pa-34 Seneca: N56424 c/n 34-7350330, N56589 c/n 34-7350352, N56646 c/n 34-7450015.

LN-BEG SIAI FN-333 c/n 009 ex SE-CWN ex I-SIAU;

D-INTC Piaggio P-166B c/n 413 ex SE-EDN Inter Luftfahrt - Francoforte.

ZK-DAI Piaggio P-166B c/n 410 ex PH-PQA

9J-ADO SIAI S.208 c/n 2-23 ex I-ZAMB - Siai Africa Ltd. Lusaka.

G-ABRX SIAI S.205/18F c/n 3-422 ex LN-VYH ex OO-HAQ - J.E.Fricker.

G-BBXN AB-206B c/n 8375 - CSE Aviation. - HB-XDY AB-206B c/n 8335

G-BBXM AB-206B c/n 8378 - B.T.Helicopter's - F-BUIA AB-206B c/n 8353

D-AMOS AB-206B c/n 8326 - Kunz & Co. - D-HHRT AB-206B c/n 8364

D-HEPY AB-206B c/n 8290 - D-HINS AB-47G-2 c/n 249 ex Luftwaffe

OE-BXR AB-206B c/n 8323 - D-HOND AB-47G-2 c/n 253 " "

INCIDENTI

L'F-104S caduto il 27/9/73 a Milano Marittima era 5-31 MM6813.

Il SIAI SF-260MT caduto il 1/12/73 era immatricolato I-THAF c/n 14-06.

Il 20/1/74 è precipitato nei pressi di Massaua il SIAI S.208 ET-ARG del sig. Alberto Reffo.

Il 4/2/74 l'Alouette III° HB-XCB dell'Air Glaciers è precipitato per aver urtato i fili dell'alta tensione vicino a Domodossola causando tre morti ed un ferito.

Il 14/3/74 due G-91 PAN si sono scontrati nel corso di un volo di addestramento vicino ad Udine; i due piloti, S.Ten. S.Santilli e S.Ten. I.Poffe sono deceduti.

NOTIZIARIO SOCIALE

Pubblichiamo i risultati dell'estrazione dei voli-premio abbinati alla campagna abbonamenti 1974.

Vince il primo premio consistente in un volo Torino-Bologna-Torino con la Compagnia **ITAVIA**

il sig. ALBISINO PIERO di Torino.

Vincono un volo turistico presso l'Aero Club di Torino i seguenti abbonati:

Carretta Claudio di Bergamo

Cusumanu Salvatore di Torino

Papagni Fabrizio di Desio

Ringraziamo sentitamente la Compagnia Itavia e la Direzione dell'Aero Club di Torino per la gentile e generosa collaborazione.

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

Belgium-Netherlands-Luxembourg

Registro delle citate nazioni per l'anno 1973.
64 Foto in bianco e nero - 32 Pagine - Lire 1.500

Italia - Grecia - Turchia

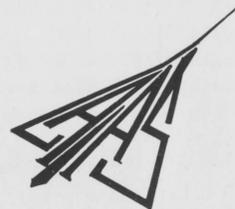
Registro delle citate Nazioni per l'anno 1973.
25 Foto in bianco e nero - 32 Pagine - Lire 1.000

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



REGISTRI

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

AVION

è la più importante rivista spagnola di aviazione ed astronautica. Essa è l'organo ufficiale dell'Aero Club di Spagna. Chi fosse interessato può scrivere per un numero saggio al seguente indirizzo: AVION, Carrera de San Jeronimo 19, Madrid 14, ESPANA

FLASH

MILITARY AVIATION MAGAZINE è il più diffuso giornale non professionale del mondo che tratti di aviazione militare. Ogni mese offre agli appassionati serial-list, notizie, movimenti ed una quindicina di foto di ottima qualità. A richiesta una copia omaggio scrivendo in inglese : FLASH Military Aviation Magazine, P.O.Box 855, EINDHOVEN, HOLLAND.



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 2.250
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