

BOLLETTINO

asa

air spotter association



maggio-giugno 1974

anno terzo

numero 15

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,

con la presentazione alla stampa specializzata e la divulgazione delle prime fotografie che preludono il primo volo, il programma più discusso ed osteggiato di questi ultimi anni - quello dell'MRCA - conclude la prima fase.

La seconda, che comprende la sperimentazione in volo e a terra , dorebbe, salvo incidenti gravi, permettere di recuperare parte del tempo perduto per varie cause.

A vederlo, l'MRCA solleva non pochi interrogativi, almeno giudicando col metro delle realizzazioni analoghe sin qui prodotte dall'industria aeronautica mondiale.

Con una sezione frontale paragonabile a quella del Phantom ed una lunghezza uguale, se non minore, a quella dell'F-104, il Panther non possiede certo quei valori di allungamento caratteristici dei grandi velocisti e per quanto possieda indubbiamente un ottimo rapporto potenza/peso, è difficile che si spinga più in là dei fatidici 2 Mach . Curiosi anche i profili adottati sia per l'ala che per gli impennaggi : dati come sono, infatti, di uno spessore relativo eccezionalmente elevato, parrebbero più adatti ad un pacifico aereo di linea che non al caccia degli anni avvenire.

Le superfici di coda poi, di ampiezza veramente elevata, se da un lato assicurano, verosimilmente, una buona maneggevolezza, dall'altra rendono alquanto difficile immaginare il Panther penetrare a bassa quota ed a velocità elevatissima in aria turbolenta...cosa che dovrebbe costituire il suo pane quotidiano. Infatti è evidente , anche in base alle ultime notizie, che l'MRCA è e sarà ancor più, dopo le modifiche previste, un ottimo aereo per lo strike, ma non certo un air superiority fighter.

Ma al di là delle caratteristiche belliche, che si spera non debbano mai essere dimostrate, il programma MRCA rappresenta veramente l'ultimo treno per l'industria europea, con il quale sperare di recuperare almeno in parte il gap tecnologico. Ecco, a parte ogni altra considerazione, perchè il programma Panther deve procedere ad ogni costo, al di là - addirittura - del suo valore bellico. Per non essere definitivamente tagliati fuori.

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° 16

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

In copertina : SM-13 DC-9/32 RVSM - Torino Caselle 7/5/74. (L.Bertolo)

AEROPORTI: VERGIATE

di F.Bellelli

← SOMMA LOMB./MALPENSA

SESTO CAL. →

A-8

SIRI
MARCHETTI

VERGIATE

MILANO



L'aeroporto privato di Vergiate è situato a circa 8 km a Nord della Malpensa, a ridosso del paese omonimo, ed è di proprietà della ditta SIAI Marchetti che lo gestisce. Sulla sua area sorgono, oltre agli stabilimenti SIAI, anche gli hangars e la piazzina del locale Aero Club, dedicato al famoso pilota Alessandro Passaleva. L'Ae.Club di Vergiate trae origine dal Gruppo Sportivo di Volo a Vela fondato da Rovesti nel lontano 1945 e presieduto dall'ing.Marchetti; si trasformò in Aero Club a tutti gli effetti nel 1956 per merito di Italo Franzetti che lo presiedette fino alla metà del 1963. Attualmente, dopo un triennio di crisi, il sodalizio si sta rinnovando e, con la ristrutturazione della propria flotta, sta compiendo un notevolissimo balzo in avanti, malgrado le difficoltà dell'austerity : per l'attuale corso primaverile di pilotaggio sono iscritti più di novanta allievi di 1° e 2° grado. Molto attiva è pure la scuola di paracadutismo, nata due anni fa, che utilizza due AL-60, ex Aeral, e la sezione aeromodellisti, particolarmente specializzati nei radiocomandati. La scuola di volo è diretta dal Com.te C.Mangoni, che dirige anche l'officina abilitata dal RAI a revisioni fino alle 1000 ore ed a lavori per conto terzi. Ai piloti ricordiamo l'ottima assistenza di Radio Vergiate sulla frequenza 123,5 disponibile nei giorni feriali. La pista è in conglomerato bituminoso ed è lunga 1.110 metri (810x50 + 300x30) più due stop-ways in grelle, l'una di 150 m sulla testata 16, e l'altra di 400 m sulla 34 (questa da usarsi solo in emergenza a causa del fondo a tratti sconnesso).

AERO CLUB di VERGIATE : POSIZIONE GEOGRAFICA : 45°42'45" N / 08°41'58" E -
ALTITUDINE : m 262 slm - UBICAZIONE : 15 km per 220° da Milano - PISTA : 1.525 m



I-LONI F-15 Picchio - Vergiate 10/10/1969 (L.Perinetti)

AEREI BASATI / BASED AIRCRAFT

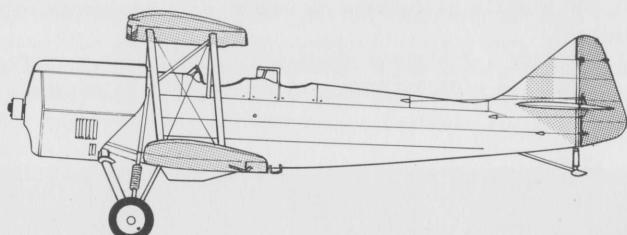
Matric.	Tipo	C/n	Proprietario	Note
I-AEKG	G-46/3A	152 MM53102	M.D.A.	
I-ALAU	Ce.FA-150K	0056	Soc.Fisc.Leasing	
I-ALBR	F-15B Picchio	32	F.Palazzini	
I-ARWI	F-15A Picchio	07	A.Crivelli	
I-BARN	S.208	2-17	Soc.M.Florati	
I-CEMY	SF-260	2-26	G.Cantoni	
I-DERT	S.205/18R	357	S.Bertorello	
I-GATO	DH-82 T.Moth	85253	C.Balzarotti	
I-KOME	Pa-24 Comanche	24-837	P.Migliorini	
I-LARJ	S.205/18R	4-204	Soc.Elfly	
I-LONI	F-15 Picchio	05	G.Piatti	
I-MACD	AL-60/B2	15/6160	Aer Macchi	Usato per il lancio dei parac.
I-MADA	AL-60/B2	46/6226	" "	" " "
I-NOLF	Ce.F-150L	0809	Ae.Club	
I-NOLH	Ce.F-150L	0946	Ae.Club	
I-SIAC	S.205/18F	109	Ae.Club	
I-SIAW	SF-260	102	E.Crosio	
I-SJAM	S.205/20R	4-236	Ae.Club	Incidentato il 22/7/71 e riparato
I-SPAM	Ce.310H	0028	Soc.Pegaso	con parti dell'I-SJAO.
I-SURD	P-19	316	Ae.Club	
I-SYAY	S.205/20R	4-255	S.Marchetti	
I-VERF	S.205/20R	4-134	Ae.Club	

Note L'Auster 5 I-DOGE c/n 1253 incidentato nel '72 è stato venduto all'Ae.Club di Cremona; il Macchi 416 I-AENQ c/n 98 MM53484 ormai relitto è stato hangarato presso la SIAI per ordine ministeriale.

AEREI di IERI, AEREI di OGGI

a cura del Com.te C.Petrosellini

BREDA Ba-25



Ba-25/Asso

Il Breda Ba-25, nel 1939, era il velivolo standard di 1° periodo presso le Scuole di pilotaggio della R.Aeronautica. Era un biplano a struttura mista, con ali in legno e rivestimento in tela, fusoliera in traliccio di tubi d'acciaio rivestita in lamierino di alluminio in corrispondenza del motore e dei posti di pilotaggio, ed intelata per la restante parte. Le ali, di apertura e superficie simili (quella superiore un po' più piccola), erano sostenute da una "cabane" centrale e da due coppie di montanti laterali controventati da tiranti ad X. I posti di pilotaggio erano in tandem con l'istruttore davanti e dietro l'allievo od il solo pilota. Il carrello era classico con ruote a bassa pressione sprovviste di freni e pattino in coda.

Gli alettoni erano disposti solo sull'ala inferiore, mentre quella superiore disponeva di alette Handley-Page. I piani di coda, intelati, erano cruciformi classici e con lo stabilizzatore regolabile solo a terra. I motori installati erano gli Alfa Romeo D.2 o Lynx, raffreddati ad aria, oppure gli Isotta Fraschini "Semiasso" raffreddati a liquido. I tipi più diffusi erano quelli dotati di Alfa Romeo D.2, ma esisteva una serie con i Lynx (quasi tutti concentrati alla Scuola di Pilotaggio di Capua) ed un'altra serie con i motori in linea I.F. "Semiasso", quest'ultima quasi completamente in dotazione alla Scuola di pilotaggio di Pisa.

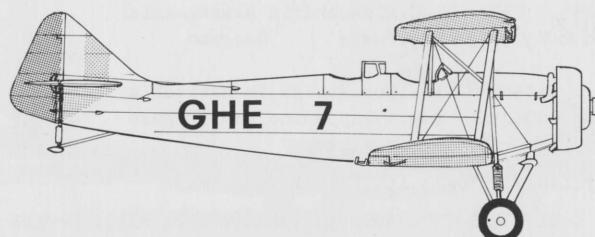
Effettuai i primi voli a doppio comando ed il primo decollo da solo sul Ba-25/Asso, e debbo dire che l'aereo mi entusiasmò (spiegazione: era la primavera del '39 e io avevo 18 anni!). Il pilotaggio del Ba-25/Asso risultava leggermente più complesso a paragone della versione D.2 in quanto il motore Isotta Fraschini era più pesante, ragion per cui le prestazioni a bassa velocità - decollo ed atterraggio - ne risentivano alquanto. L'aereo, leggermente più fine dell'altro ed un po' più potente (250HP contro i 230 del D.2) era più veloce in volo orizzontale, ma aveva complicazioni di impiego: l'anticipo dell'accensione ed il parzializzatore dell'acqua, ambedue a comando manuale, costituivano infatti per l'allievo pilota di allora una notevole difficoltà in più. La visibilità era piuttosto ridotta rispetto al D.2, dato che il motore aveva un ingombro verticale superiore a quello della fusoliera. In effetti, passando dopo poco tempo sul Ba-25/D.2, mi trovai notevolmente facilitato.

Il Breda 25, non disponendo di freni alle ruote, era piuttosto "ballerino" negli atterraggi col vento al traverso, ed anche il rullaggio a terra era piuttosto delicato. In volo invece era discretamente leggero e maneggevole, per quanto l'impossibilità di trimmaggio dell'equilibratore si facesse notevolmente sentire, specialmente al di fuori delle velocità medie ed in volo manovrato. Decisamente facili le manovre acrobatiche fondamentali: looping, rovesciamento, virata in cabrata, vite, che però erano vietate col Ba-25/Asso, credo per ragioni strutturali.

La strumentazione era di tipo rudimentale: assenti l'orizzonte artificiale ed il girodirezionale, l'unico strumento giroscopico era l'indicatore di virata; c'erano inoltre il contagiri, il manometro dell'olio, l'anemometro, l'altimetro e il variometro. L'"Asso" aveva anche il termometro dell'acqua. Naturalmente niente radio: le comunicazioni fra istruttore ed allievo avvenivano a gesti e mediante colpetti che si trasmettevano dalla cloche dell'istruttore. Debo dire che il sistema era semplice ed efficace. L'addestramento a doppio comando era limitato al minimo indispensabile affinché l'allievo sapesse, con un ragionevole margine di sicurezza, decollare ed atterrare; il resto se lo doveva scoprire da sé. Per il 1° Brevetto (come si diceva allora), erano necessarie circa 27 ore di Ba-25, di cui 8-9 a doppio comando iniziali, con alcune prove conclusive (vite, salita in quota, raid in circuito chiuso).

Niente volo strumentale o notturno. Poi incominciano i doppi comandi su quel mostro che era il Fiat CR-20. Ma di questo parleremo un'altra volta.

Il prossimo aereo trattato sarà il Fiat CR-20. Le domande relative dovranno pervenire in Redazione entro il 15/7/1974.



Ba-25/D2

REGISTRO

dal 1/10/73 al 31/1/74

Registr.	Tipo	c/n	Proprietario	Base	Note
I-ACVC	P-66B Oscar 100	81	Ae.C.Vicenza	Vicenza	
I-ADRY	P-64B Oscar 200	09	Soc.SLAM	Napoli	
I-AEEC	Stinson L-5 MM52975		Min.Dif.Aeron.	Roma-Urbe	
I-AQLE	P-66B Oscar 150	47	Ae.C.L'Aquila	Aquila	
I-ATIQ	DC-9/32	47591	ATI	Napoli	
I-BENE	Pa-34/200 Seneca	7350232	Soc.Benelli	Firenze	
I-BETR	Cap-10B	31	Ae.C.Torino	To-Aeritalia	
I-BRIQ	P-64B Oscar 1155	66	Ae.C.Perugia	Perugia	
I-CAAL	Robin DR-400/125	863	Ae.C.Alessandria	Alessandria	
I-CCAE	Ce.FR.172J	0413	Ae.C.Vercelli	Vercelli	
I-CENE	Ce.F.150L	0986	Ae.C.Verona		
I-CRSR	Sa-316B Alouette 3	1949	Soc.Aerotr.Piem.	Torino	
I-DRIS	P-66B Oscar 150	51	Soc.Sorem	Roma	
I-DYNO	DC-10/30	47864	Alitalia	Roma	"B.Cellini"
I-EDIS	Falcon 20E	280	Montedison	Milano	
I-FFAD	Ce.T-210L T.Centurion	59991	Soc.B.A.S.	Ravenna	
I-KEIT	Pa-23/250 Aztec E	7305040	Soc.Kenitex	Roma	
I-LACO	BN-2A Islander	17	R.Lanci	Guidonia	
I-MADD	P-66B Oscar 150	46	Ae.C.Cuneo	Levaldigi	
I-MAOR	MB-326GB	289/6548	Soc.Aermacchi	Varese	Insegne Zambia A.F.
I-MAOS	MB-326GB	290/6549	"	"	"
I-MAOV	MB-326GB	288/6547	"	"	"
I-MDVI	P-66B Oscar 150	50	Ae.C.Cuneo	Levaldigi	
I-MERG	P-66B Oscar 150	48	Ae.C.Napoli	Capodichino	
I-MISE	P-66B Oscar 150	47	"	"	
I-MORA	Sabreliner 40A	117	Soc.Morando	Caselle	
I-NOLL	Ce.F.150L	0989	Ae.C.Lecce	Lecce	
I-NOLO	Ce.F.150L	0984	Ae.C.Varese	Varese	
I-PIPO	Pa-28/200	7335257	Sig.Boscheri	Trento	
I-PLAS	Ce.FT.337GP	P0004	Soc.Alico	Linate	
I-RALH	M.S.880B	2355	Sig.De Tomas	Bolzano	
I-RALI	M.S.880B	2324	Ae.C.Udine	Udine	
I-RALJ	M.S.880B	2391	Ae.C.Siena	Siena	
I-RALP	M.S.880B	2339	Ae.C.Trento	Trento	
I-RALR	M.S.880B	2359	Ae.C.Lucca	Lucca	
I-SANQ	Ce.414	0431	Soc.TAC	Linate	
I-THAE	SF-260MT	14-05	SIAI Marchetti	Vergiate	Insegne per la Thailandia
I-THAG	SF-260MT	14-07	SIAI Marchetti	Vergiate	" " " dia
I-THAH	SF-260MT	14-08	SIAI Marchetti	Vergiate	" " "
I-THAI	SF-260MT	14-09	SIAI Marchetti	Vergiate	" " "
I-TOAL	Robin DR-400/125	839	A.C.Alessandria	Alessandria	
I-TUST	Pa-23/250 Aztec E	7305155	Soc.Tuste	Bergamo	
Alianti					
I-JOLI	AS-W15B	15316	Ass.Tor.Esp.VV	To-Aeritalia	
I-NOVL	L-13 Blanik	025421	Ass.VV.Appenino	Novi Ligure	
				Ligure	

AEREI RADIATI O DISTRUTTI DAL 1/10/73 AL 31/1/74

I-Taab & I-Taac AM-3C; I-Tivi & I-Tivu Herald (venduti alla BIA); I-Tide F-28 Itavia precipitato il 1/1/74 a Caselle; I-ENZO Bergfalke 11 Ae.C.Bologna (D); I-GORI MB-308 Ae.C.Gorizia (D).

MONOGRAFIE : Fiat F-86K

Di G.Siccardi
2^a parte

Proseguiamo la monografia pubblicando l'elenco degli F-86K costruiti dalla Fiat o entrati comunque in servizio in Italia.

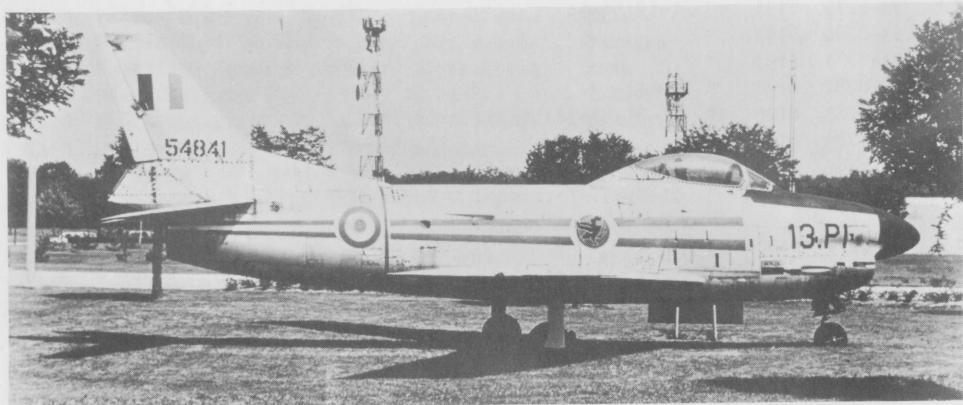
Nota AMI = Aeronautica Militare Italiana ; AdA = Armée de l'Air ; Lfw = Luftwaffe
KNL = Koninklijke Nederlandse Luchtmacht ; NAF = Norway Air Force ;
wfu = ritirato dall'uso ; stored = immagazzinato ; scrapped = demolito.

C/n	Serial	MM	Consegna e note
1	53-8273	6185	AMI Consegnato insieme ai primi 8 il 25/7/55 a Caselle.
2	53-8274	6186	" 51-52; 51-54; wfu Rimini 9/72.
3	53-8275	6187	"
4	53-8276	6188	" 51-29; 51-56; 51-63; 51-01
5	53-8277	6189	"
6	53-8278	6190	" 51-61
7	53-8279	6191	" 1-19; 51-34
8	53-8280	6192	"
9	53-8281	6193	"
10	53-8282	6194	"
11	53-8283	6195	" 51-51; 51-34; 51-23; 36-07; 36-23
12	53-8284	6196	"
13	53-8285	6197	" 51-33; 51-35; 51-60
14	53-8286	6198	" 51-21; 51-71; stored a Reims 11/4/73; 5-71 stored a Rimini e wfu nel luglio '73.
15	53-8287	6199	"
16	53-8288	6200	" 51-30; precipitato (w/o) nel '66.
17	53-8289	6201	" 1-19; 51-07; 51-61
18	53-8290	6202	" 51-38 ad Istrana; 51-51; 51-66 a Rimini; 51-37; 51-76; 5-76; wfu nel 7/72; ad Istrana come 51-66 in attesa di demolizione.
19	53-8291	6203	" 51-29; 51-23; 51-61; 36-02 a Gioia del Colle nel 3/71; 51-52; 5-52 ultimo "K" italiano a volare il 28/7/73 a Rimini.
20	53-8292	6204	"
21	53-8293	6205	"
22	53-8294	6206	" 51-38
23	53-8295	6207	" precipitato nel '72 e relitto a Treviso.
24	53-8396	6208	"
25	53-8397	6209	" 51-67; 51-34; 51-33; 36-25; 51-60



53-8285 Fiat F-86K c/n 13 - Torino Caselle 4/6/1968 (L.Perinetti)

C/n	Serial	MM	Consegna e note
26	53-8298	6210	AMI 51-23;51-65;51-73;51-77
27	53-8299	6211	" 36-14;36-15;51-30;51-61 wfu a Rimini nel 9/72.
28	53-8300	6212	" 51-27;36-18;51-55;5-55
29	53-8301	6213	" 36-12;51-61 al 9/72;51-62,wfu a Rimini 7/73 e stored.
30	53-8302	6214	"
31	53-8303	6215	"
32	53-8304	6216	" 36-14
33	53-8305	6217	" 51-77;51-53;51-57;51-67;5-57; consegnato alla KNL per il mu- seo di Deelen il 12/6/73 come Q-305.(cfr. Boll. N° 10/73)
34	53-8306	6218	" 51-34 del 23° Gr. nel '63;36-06;51-59;51-67;precip. nel '72.
35	53-8307	6219	" 51-36;51-70 ad Istrana; l'ultimo insieme a 55-4858 ad essere revisionato dalla Fiat.
36	53-8308	6220	" 51-56;36-06 monumento a Gioia del Colle.
37	53-8309	6221	"



55-4841 Fiat F-86K c/n 81 13.PI - Meyerheim 27/5/73 (foto via G.Siccardi)

38	53-8310	6222	" al 51° Stormo
39	53-8311	6223	" 51-51
40	53-8312	6224	"
41	53-8313	6225	" 30-06; demolito
42	53-8314	6226	" 36-10
43	53-8315	6227	" 51-36 (Gr.rosso)
44	53-8316	6228	" 51-23;51-53; ad Istrana in attesa di demolizione.
45	53-8317	6229	"
46	53-8318	6230	" 51-55
47	53-8319	6231	" 51-34;51-66
48	53-8320	6232	" 4-73
49	53-8321	6233	"
50	53-8322	6234	" 51-50;51-58;36-15;51-74 al 7/12/71;51-62 al 9/72;5-62;
51	55-4811	6235	" 51-61
52	55-4812	6236	" 51-22;36-04;51-56 banda gialla in coda;51-57 al 7/12/71;5-57
53	55-4813	6237	" 51-70;36-04;
54	55-4814	-	AdA nel 8/56; 13-QA;13-GA; wfu 28/2/62;
55	55-4815	-	" nel 11/56; 13-GB;13-QB Esc.1/13;consegnato all'AMI il 27/1/ 1962, 51-20;51-50;51-39;
56	55-4816	-	" nel 9/56;13-QC, precipitato il 20/1/59.

C/n	Serial	MM	Consegna e note
57	55-4817	-	AdA nel 2/57; 13-PA;13-QC;13-SG; demolito il 18/3/64.
58	55-4818	-	" nel 5/56;13-GC;13-QD Esc.1/13;13-PP Esc.2/13;consegnato al- l'AMI il 27/1/62;51-60;36-07;36-16;36-03;51-63;5-63;stored a Reims nel 1973.
59	55-4819	-	" nel 12/56;13-GE;13-QE Esc.1/13;13-PB Esc.2/13;consegnato al- l'AMI il 13/7/62;36-27.
60	55-4820	-	" nel 11/56;13-GF;13-QF Esc.1/13;consegnato all'AMI il 27/1/62 51-55;51-52;51-51;
61	55-4821	-	" nel 10/56;13-HA;13-PA Esc.2/13;consegnato all'AMI il 27/1/62 1-34;36-25;
62	55-4822	-	" nel 11/56;13-GG;13-QG Esc.1/13;13-PX Esc.2/13;all'USAF nel 6 '63 come 55-4822 (armato con Sidewinder);
63	55-4823	-	" nel 12/56;13-QH;13-QH Esc.1/13;13-PH,13-SH Esc.2/13;all'USAF nel 6/63 come 55-4823.
64	55-4824	-	" nel 12/56;13-GI,13-QI Esc.1/13;all'AMI il 13/7/62;51-41.
65	55-4825	-	" nel 12/56;13-HB;13-PB;precipitato il 23/11/61.
66	55-4826	-	" nel 3/57;13-SX;13-SI; all'USAF nel 6/63 come 55-4826.
67	55-4827	-	" nel 10/56;13-HC;13-PC;demolito il 18/3/64.
68	55-4828	-	" nel 10/56;13-HD;13-PD;precipitato nel '58.
69	55-4829	-	" nel 12/56;13-HE,13-PE Esc.2/13;consegnato all'AMI il 13/7/62 al 36° Stormo : 36-?;51-65;
70	55-4830	-	" nell'11/56;13-GJ,13-QJ Esc.1/13;13-PJ Esc.2/13;all'AMI il 13 7/62;51-57.
71	55-4831	-	" nell'11/56;13-PF; all'USAF nel 6/63 come 55-4831.
72	55-4832	-	" nell'11/56;13-HG,13-PG Esc.2/13;all'AMI il 27/1/62, 36-16; 51-30.
73	55-4833	-	" nel 2/57;13-SM Esc.3/13;all'AMI il 27/1/62, 51-27;51-81; pre- cipitato a Rimini il 15/4/70.
74	55-4834	-	" nel 2/57;13-PZ;all'USAF nel 6/63 come 55-4834.
75	55-4835	-	" nel 12/56;13-HH;13-PH;precipitato il 30/1/62.
76	55-4836	-	" nel 12/56;13-GK;13-QK;13-PA;13-SI;demolito il 18/3/64.
77	55-4837	-	" nel 2/57;13-SY Esc.3/13;all'AMI il 13/7/62,36-01;36-23;
78	55-4838	-	" nel 3/57;13-QX; demolito il 18/3/64.
79	55-4839	-	" nel 12/56;13-GL;13-QL;demolito il 18/3/64.
80	55-4840	-	" nel 2/57;13-PU;demolito il 18/3/64.
81	55-4841	-	" nel 3/57;13-PI;13-PP;13-SK;esposto a Meyerheim come 13-PI.
82	55-4842	-	" nel 1/57;precipitato il 23/10/57.
83	55-4843	-	" nel 1/57;13-PJ Esc.2/13;all'AMI il 27/1/62, 36-13.
84	55-4844	-	" nel 3/57;13-PV Esc.2/13;all'AMI il 13/7/62, 36-21.
85	55-4845	-	Lfw
86	55-4846	-	AdA nel 4/57;13-QM Esc.1/13;all'AMI il 27/1/62, 51-23.
87	55-4847	-	" nel 4/57;13-QN;13-PN;13-SL;all'USAF nel 6/63 come 55-4847.
88	55-4848	-	" nel 2/57;13-QO;demolito il 18/3/64.
89	55-4849	-	" nel 2/57;13-QP;13-PP;13-SM;all'USAF nel 6/63 come 55-4849.
90	55-4850	-	" nel 2/57;13-GQ;13-QQ;13-PQ;13-SO;precipitato il 30/8/62.
91	55-4851	-	" nel 3/57;13-QW;demolito il 18/3/64.
92	55-4852	-	" nel 3/57;13-HK;13-PK;13-QG;demolito il 18/3/64.
93	55-4853	-	" nel 2/57;13-HL;13-PL;demolito il 18/3/64.
94	55-4854	-	" nel 3/57;13-PX Esc.2/13;13-QC Esc.1/13;all'AMI il 27/1/62, 51-57
95	55-4855	-	" nel 2/57;13-SN;all'USAF nel 6/63 come 55-4855.
96	55-4856	-	" nel 12/56;13-GR;13-QR;demolito il 18/3/64.

MOVIMENTI



TORINO - Caselle (ASA)

15/3 D-ILBU Beech Baron; HB-LFI Ce.401A Sata; 46-03 C-130H MM61989 AMI;
16/3 G-AROV Comet 4C Dan Air;
17/3 G-ASTJ Bac I-II B.Cal.;
19/3 G-APME Comet 4B Dan Air; D-IOGA Lear Jet 24B;
20/3 PK-PJG Gulfstream II°; I-CCBB Ce.421B; D-INHH Ce.500; OO-CJN Aztec;
21/3 HB-ICN Car.10R Sata (volo Air France); HB-GDH Beech Baron;
22/3 I-VELJ P-66B Oscar 150; HB-XEF AB-206 (noleggiato da una Soc. di Aosta per lavoro aereo in montagna);
27/3 D-IOET Aero Commander; G-AXMG Bac 1-11 Court Line;
28/3 HB-FFM PC-6/B1 Porter; HB-ICN Caravelle Sata;
29/3 F-BUFC Carav.6R Catair; SP-GEA Yak-40 PZL; HB-VBS Falcon 20; N66833 Navajo P.; 9-31 T-33A MM51-9249;

7/4 HB-OLN Cherokee 180; D-EFJL Bo-209;
8/4 TC-JAD DC-9/32 THY;
9/4 TF-LLJ CL-44D Cargolux; F-BNJE DR-250/160; F-BMSM Queen Air 80;
10/4 EC-BRJ Carav.10R Trans Europa;
11/4 LZ-BEL Il-18 Balkan; N4866T DC-8/63F TIA;
12/4 N1798U DC-9/31 Itavia; LZ-BEA Il-18 Balkan; OY-SAF Carav. Tecn.; OK-OAC Il-18 CSA; TC-JAB DC-9/32 THY; G-AZEB Bac 1-11 Court Line; G-AXNB B-737 Britannia Aw.;
14/4 G-ASYE Bac 1-11 B.Cal.;
15/4 N7I6HH B-707/321 Aeropa; OK-PAG Il-18B CSA; OY-BDS Falcon 20; HB-ENP Musketeer A23-19; F-BUOC Cherokee 300;
16/4 OY-SAC Carav.12B Sterling; EC-BRY Carav.11R Trans Europa; TC-JAK DC-9/32 TK; LX-AIW F-8L Falco c/n 205 ex D-ENUB; N429JK Falcon 20;
18/4 G-APRM Argosy RR/Sneecma; SE-GDR Navajo P. Volvo; F-BRLP H.S. Rallye;



SP-GEA Yak-40 PZL - Torino Caselle 29/3/74 (L.Bertolo)

31/3 G-BAZI B-737 Britannia Aw.; G-ASTJ Bac 1-11 B.Cal.; F-BUFF Carav.6R Catair; F-BTON Carav.6R Air Fret;
1/4 N1798U DC-9/31 Itavia; EC-CCY Ce.500; D-IMOT Aztec;
2/4 PH-TRH Carav.6R Transavia Holland; N7350L Pa-31 Navajo;
4/4 PH-ILF Falcon 20 Philips;
5/4 PH-ILX Falcon 20 Philips; I-KEIT Aztec E; G-ATDO Bo-208 Junior;
6/4 I-DEME B-747 Alitalia; D-ABIP B-727 Condor; D-ICEC Ce.337F Atlas Air Serv.; I-MDVI P-66B Oscar 150 Ae.C. Cuneo;

19/4 HA-MOI Il-18 Malev; NC 144 G-9IT/1 MM54417; 36-33 F-104S MM6760 (decollo abortito per cause tecniche);
20/4 I-FFAD Ce.T-210L Turbo Centurion; SA-110 G-9IT/1 MM54410 c/n 137; N4866T DC-8/63CF TIA;
22/4 D-IKOR King Air 100 Korf Transport; N720F Gulfstream II°; HA-MOF Il-18 Malev;
25/4 I-STAN S.205; OK-OAC Il-18B CSA; HA-MOF Il-18 Malev; G-AVER Ce.150G;
28/4 OK-NAB Il-18 CSA; TC-JAK DC-9/32 TK; G-AYVS Comet 4C Dan Air;
1/5 OK-NAA Il-18 CSA "Piestany";

2/5 I-SAVA B-707 Aeropa (due volte); RS-18 MB-326 MM54201; MM6849 F-104S (roll out); TC-JAE DC-9/32 THY; G-BAZY B-737 Britannia;

3/5 F-BTOP Beech A-60 Aéroport de Paris; F-BPDP King Air Locanair;
4/5 06 MB-326 MM54218; SA-97 G-9IT/1 MM54397; F-BUBR Ce.FR-172J; c/n 49 Falcon 20 Armée de l'Air; N158GL Lear Jet 25 (sostituisce N5D Lear Jet 24);
5/5 I-SAVA B-707 Aeropa (due volte);
6/5 OY-SAB Carav.12B Sterling; TC-JAG DC-9/32 THY; I-CCAI Ce.FR-172H Ae.Club Torino (consegna);
7/5 01 VC-11A Gulfstream II° US COAST GUARD; SM-13 DC-9/32 AMI; 24462 T-39 Sabreliner USAF;
10/5 TC-JAB DC-9/32 THY; I-LARJ S.205; D-ICOB Ce.414; I-DIWX DC-8/62 Alitalia;
12/5 LV-JTN CL-44 TAR;
13/5 12+05 CV-440 Luftwaffe;
14/5 TC-JAL DC-9/32 THY; I-PASS P-64; D-CAMB HS-125;
15/5 F-BPIG Aero Commander 680FL IGN;

BIELLA (ASA)

5/5 RM-12 T-6 H4M MM54137; RM-44 S.208M MM62005; I-PAST Beech Baron; I-ALAU Ce.150 Akrobat; I-AGUZ AB-206A; I-AEKG G-46/3 MM53102 c/n 152; I-PROG F-15B; I-BETR Cap-10B; I-HUNT Apache; I-NASA Twin Comanche convenuti per l'annuale festa dell'aria.

VERGIATE (ASA)

23/5 F-TFVU Cap-10B Equipe de Voltige Armée de l'Air; I-MACV & MABE & MACD AL-60; HB-EHP Debonair; HB-YAH Luton Major; HB-LGL P-68 Victor; I-SINY S.208; I-SYAY S.205/20R; I-STNK SF-260; I THAN

SF-260MT Thai A.F.; 15-8 SF-260WP Warrior Philippine A.F.; EI-1 SM-1019 MM612975; G-VTOL Harrier TMk.2 HS; 5-4056 CH-47C I.A.F.; 46-07 C-130H MM61993; 80 MB-326 MM54280 (Cap. Fazzini); 19 AB-206A/1 Polizia; RM-44 S.208M; RM-12 T-6H-4M tutti arrivati per l'annuale manifestazione.

AOSTA - C.Gex (L.Bertolo)

22/3 I-FFSX Ce.FR-177;
30/3 OE-ADE Champion Aircraft Innsbruk; I-ANGI Pa-23/235 Aztec;
1/4 D-EOCX DR-300/180; D-KIVI AS-K16;
4/4 G-AWPM King Air 90 Aspenair;
9/4 D-KBIT RF-5; I-MOLH Ce.150 Ae.C. Vergiate; I-DROP Pa-28 Cherokee 140;
11/4 D-EOCX DR-300/180; I-CCAH Ce.FR-172H
15/4 I-ALPJ PC-6/B2 Turbo Porter Avialpi;
17/4 I-DOLM Ce.414 Soc. Cadsky;
20/4 HB-CVM Ce.172 Aero Centro Ticinese.

BOLOGNA - Borgo Panigale (F.Bellelli)

16/3 I-NORD Piper Pawnee & I-VIVA P-57 Fachiro Ala Agricola; I-BREN F-14 Nibbio; I-FRIE UC-61 (smontato); I-TZAN AL-60 (restituto); I-BADC Piper Cub Transavio.

COMO - Idroscalo (F.Bellelli)

31/3 I-BONG & I-BOMI Ce.150 Idro; I-CARE MB-308 Idro (smontato); I-BUKA La-4 Buccaneer (anfibio, consegnato dalla sig.ra Orvokki Kuortti che l'ha condotto in volo dalla Ditta di Houston-Texas fino a Como).

MILANO - Malpensa (F.Bellelli)

4/3 CF-CPG DC-8 CP Air (volo inaugurale)
6/3 I-SJAY SF-260; OE-DVC S.208; HB-IEW Gulfstream II° & HB-GCA Baron (addestr.)
9/3 D-BOBC Yak-40 General Air;
14/3 F-BTOK King Air Air Bobet;



N1798U DC-9/31 Itavia - Torino Caselle 12/4/74 (L.Bertolo)

15/3 G-AYFN Vanguard Invicta; CCCP-42415 & 42477 Tu-104 Aeroflot; D-EHGB SF-260; I-EDIM Falcon 20 Vip Air; N7598L Navajo (sostituisce il Twin Comanche I-FIAM); 17/3 HZ-ACE B-707C Saudia; 18/3 N7598L/I-ELET Navajo (doppia reg.); 19/3 N8637 DC-8/63CF Seaboard (colori Korean AL); HB-VDP Falcon 20; 21/3 ZS-GSK C-130 Safair Boland; I-EDCA AB-206; 22/3 87862 C-119G Moroccan A.F. (revisio nato); 6-15 SH-3D Marinaeli; OE-DXA & EI 607 AB-206 (consegne); 23/3 G-ASKG Atl-98 BAF; HB-HEO AS-202 Bra vo; PH-BUC B-747 KLM; 27/3 I-DYNU DC-10/30 Alitalia (addestr.) N791FT DC-8/63CF Flying Tiger; 29/3 HA-MOH Il-18 Malev; 003-5 & 003-6 AB-212 Marina Spagnola (consegna); 1/4 9-31 T-33A AMI (alla SIAI per la revisione); 7/4 G-AZEC Bac 1-11 Court Line; HB-LGI Navajo Aeroleasing; 1610 C-130E RSAAF; 114 C-130E Lybian A.F.; 10/4 fino al 16/4 charters di 30 Compagnie tra cui : G-AOVF Britannia IAS; N716HH B-707 Aeropa; EC-BRJ Carav.10 Transeuropa; NICOTIV DC-10 TIA; XA-DOD DC-8 Aeronaves de Mexico; G-APFD B-707 British Airtours; G-AZTG B-707 Dan Air; PH-MBG DC-10 Martinair;



EC-BIF Caravelle 10R "Francisco Tarrega" - Venezia M.Polo 31/3/74 (M.Torcoli)

21/4 ZS-RSC L-382G Hercules Safair; EC-ASN DC-8 Aviaco (bisettimanale); 003-7 AB-212 Marina Spagnola (consegna); 26/4 SU-APE B-707 Egyptair; SM-13 DC-9 AMI MM62013; 28/4 CCCP-75459 Il-18 Aeroflot; YR-IMF

Il-18 Tarom; 13195 C-130E Turk Hava Kv. SE-FTS Mu-2B; 1/5 I-DYNB DC-10/30 Alitalia; N1798U DC-9 Itavia; N8638 DC-8/63 Seaboard (colori Korean AL); I-VIZZ Zlin 526; 2/5 PH-DTG DC-10 Viasa; N125T L-100/30 Sa turn (scarica AB-205 e 206); 00-SAT S. 208; I-MACV & I-MABE AL-60 (addestr.); 3/5 LZ-BEP Il-18 Balkan; CCCP-75440 & 75465 Il-18 Aeroflot; RP-97 C-130 Philip pine A.F. (carica SF-260); 2-4175 & 2-4176 AB-206 & 6-4373 AB-205 Imp. Iran. AF GENOVA - Sestri (F.Bellelli) LN-MOJ DC-4 Bergen Air Transport; I-SPAM Ce.310; VENEZIA - M.Polo (M.Torcoli) 27/1 SM-6 DC-6B MM61900 AMI; 11/2 SM-12 DC-9/32 MM62012 AMI; 17/2 PH-DEM DC-8/63 KLM; 23/2 D-IFJS Beech Duke; CR-46 C-47 AMI MM61893; 24/2 CR-43 C-47 MM61777 AMI; CR-42 C-47 MM61895; 2/3 SP-LZB An-12 LOT; I-DAXI Carav. Alit. 5/3 SP-LZR An-12 LOT; MM61955 PD-808 AMI G-ASEC HS-125; 840 Medevac C-9A Nightin gale USAF; 6/3 N116CC Ce.500; MM61898 CV-440 AMI in collaudo presso le Off. Aeronavali; SP-LZB An-12 LOT (due volte in giornata);

24/3 I-LUIG P-64B Oscar; D-IHWS Ce.310Q; 30/3 D-ECMG Ce.F-177RG; I-ACVO P-66B/100; SP-LSB Il-18 LOT; I-ALPY Cherokee 180; D-EAAC Bo-209 Monsun; 31/3 I-ENMA Beech A-60; SP-DNR An-2 Colt (diretto in Algeria); G-AVBY Bac 1-11 La Ker; EC-BIF Carav.10R Aviaco; I-TAKY Lear Jet 25; D-IMRW Ce.421B; HMM261 CH-53 Sea Stallion MARINES & HH43 Seaknight USN 154002 (entrambi della Iwo Jima in trasferimento a Suez per lo sminamento del canale; l'HH43 è il famoso "OO" che ha recuperato gli astronauti della sfortunata capsula Apollo 13); I-FFSU Ce.150; 20/4 I-VENP S.205/22R; F-BUOJ Cherokee; G-AYOR Bac 1-11 Court ; 00-VGT CV-440 Delta Air Transp.; OE-DPV Cherokee; I-DABL Carav. Sam (vecchia colorazione) 27/4 JM2790 C-130F USN VR24 Naples; F-BNKB Carav. Air Inter; 1/5 17510 Bell UH-1D US ARMY; 11/5 F-BOHC Carav. Air France; G-APTK Bac 1-11 Laker Aw; G-AZMK B-707 Monarch; G-APFD B-707 British Airtours; ROMA - Ciampino (F.Cappabianca) 12/2 SP-WK & SP-WKK An-2 Colt attrezzati per lavori agricoli; finora sono passati più di 15 aerei di questo tipo di-



SP-DNR An-2 Colt - Venezia M.Polo 31/3/74 (M.Torcoli)

13/4 D-ELMY Bo-208C Junior; D-ECNJ Ce.FR-172H; OE-FPD Ce.310; 14/4 D-ECMJ Ce.F-177RG; I-TITT Seneca; D-IBIB A.C.680E; I-FFSS Ce.F-172K; 15/4 JM3214 Greyhound USN VR24 Naples; 17755 Bell UH-1D US ARMY;

retti in Algeria. Il transito avviene sempre di notte.

BARI - Palestre (P.Bizzoco)

10/4 41-78 Br-1150 Atlantic MM40116: da un pò di tempo le visite degli Atlantic a Bari sono molto frequenti.



INTERSPOTTER

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

- Cerco notizie sui due CL-215 francesi e sul Lockheed 12 F-BFUD che hanno operato in Italia a metà '73 circa. Scrivere a : Franco Bellelli, Via Marconi 125, 21012 Cassano Magnago (Va).
- Cerco corrispondenti per scambio negativo, diapositive di aerei militari e civili di tutto il mondo. Scrivere in inglese a : G.Hey , Kon. Julianalaan 36, Leusden-z (4) , Holland.
- Cerco foto e MM di tutti i Vampires impiegati dall'AMI nonché notizie sul loro impiego operativo. Scrivere a : Roberto Zambon, Via S.Tomè 54, 33070 Dardago (Pn).

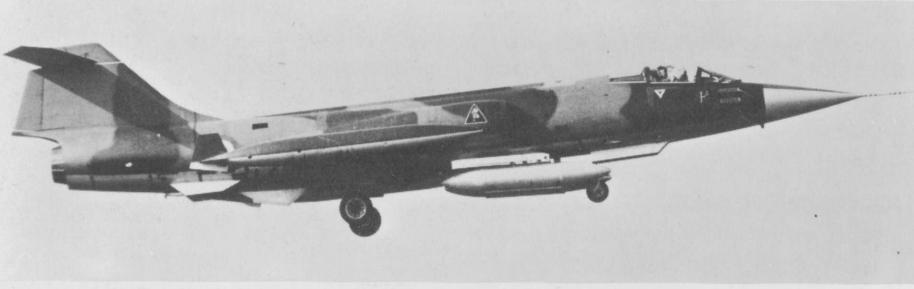
AVIAZIONE MILITARE

L'AMI sta riorganizzando le Scuole di Volo. Già dal prossimo corso "Pegaso" gli allievi ufficiali compiranno la selezione su SF-260M. Passeranno poi a Lecce sui Macchi MB-326 armati (alcuni 326G sono già in servizio, ma si parla della versione L e di alcuni K monoposto) e quindi ai reparti per la transizione sugli aerei di prima linea mediante una fase propedeutica su G-91T. La Scuola Plurimotori di Latina sarà probabilmente eliminata ed il passaggio effettuato di rettamente a Pisa. Molti Piaggio P-166M sono già stati ritirati da Latina e distribuiti alle Regioni Militari.

Lo Stato Maggiore dell'AMI ha ricevuto il 21/3 il 2° DC-9/32 che ha adottato il codice SM-13 e la MM62013. Si tratta del c/n 47600 ex N54635.

L'ultimo esemplare del Bréguet Br-1150 Atlantic è stato consegnato recentemente completando così l'organico di 18 velivoli di questo tipo di Marinavia. Si tratta dell'esemplare c/n 87 LM40125. Gli Atlantic fanno ampio uso della base di Bari-Palese, sulla quale, di recente sono sorti ampi capannoni nella zona militare.

A Caselle continuano i collaudi in volo di tutto l'armamento di caduta previsto per l'F-104S. Viene usato l'esemplare MM6764. Analoghi collaudi verranno effettuati con l'MRCA a partire dal 1976.



F-104S MM6764 - Torino Caselle 7/5/74 (L.Bertolo)

L'Aeritalia si è impegnata con i sindacati a rendere operativo entro il '76 il nuovo stabilimento di Foggia, previsto inizialmente per 500 persone, a cui se ne aggiungeranno in seguito altre 500 : "...in relazione al programma MRCA". Nessun accenno a programmi già iniziati, principalmente quello del G-222. Intanto pare che la Lockheed stia per vendere all'AMI dei C-130E ricondizionati ...

Alla Fiera di Milano erano esposti, oltre all'Hughes 300 I-IEP e all'AB-206 I-AGUP, gli AB-206/A1 "21" MM80738 c/n 9071 della Polizia e CC-45 MM80923 c/n 9086 dei Carabinieri.

AVIAZIONE COMMERCIALE

L'Alitalia ha elevato a quattordici il numero di DC-10 ordinati. Recentemente ha ricevuto I-DYNU "G.Marconi" e I-DYNB "Giotto da Bondone", mentre sono attesi I-DYNC e I-DYND rispettivamente "L.Pirandello" e "Enrico Fermi".

L'Itavia ha ricevuto il 10/5 il Fokker F-28 PH-ZBG serie 1.000 c/n 11027/A27 noleggiato dalla Fokker. In precedenza questo velivolo apparteneva alla Aviaction con le marche D-AHLA.

L'Aeropa ha ricevuto il giorno 8/4 il secondo B-707 marche N716HH. La Compagnia trasferirà la propria base di armamento sull'aeroporto di Milano-Malpensa.

La Air Litoral di Marsiglia, che opera in Provenza con una flotta di 2 F-27, 2 Nava

jo ed alcuni Islander, intende iniziare un collegamento con Torino a partire dal mese di giugno. Se l'iniziativa avrà successo, in autunno gli Islander usati inizialmente saranno sostituiti da un Potez 841 (4 PT-6A) da 24 posti.

L'Avialpi ha effettuato nei primi 15 giorni di aprile un ciclo di voli turistici in Val d'Aosta trasportando sciatori sui ghiacciai del Monte Bianco col PC-6/B2 Turbo-Porter I-ALPJ, per conto della Società Turistica Val Veny. L'Avialpi, che ha base a Trento conta di ampliare la propria rete fino ad integrarsi con la consociata francese Air Alpes.



I-ALPJ PC-6/B2 Turbo-Porter Avialpi - Aosta 15/4/74 (L.Bertolo)

AVIAZIONE PRIVATA

Torino Aeritalia La pista utilizzata dalla Sez. Volo a Vela è stata resa pretestuosamente inagibile dalla Fiat e pertanto l'attività volovelistica è praticamente paralizzata, essendo limitata al solo motoalianto SF-25B I-AUAH.

Ae.Club Cuneo. Sono stati consegnati il P-66B Oscar 150 I-MDVI ed il Cap-10B I-CEVA per l'acrobazia; di conseguenza sono messi in vendita il P-66B Oscar 100 I-NAVA nonché il Falco F-8L I-LEPG c/n 233.

Alcuni studenti dell'Istituto A.Avogadro di Torino stanno realizzando un piccolo monoposto su progetto proprio con motore VW da 36 CV.

INCIDENTI

Il 5/4/74 è caduto presso gli Spiazzi di Boario (BG) il T-6H-4M RM-15 MM53830 causa un'avaria al motore. Uno dei due piloti è deceduto.

L'I/4/74 è caduto presso Cervia il G-91Y 8-02 MM6458 c/n 2020 per il solito flame-out ad entrambi i motori. Il pilota è riuscito a catapultarsi.

Dal 3/74 l'F-104G 3-23 MM6638 c/n 131 è relitto presso la base di Grazzanise.



è una associazione inglese tra appassionati di aviazione, sia civile che militare. Pubblica ogni mese la rivista fotografica "CIRCUIT" che contiene foto, movimenti aeroportuali di tutto il mondo, notizie, registro degli aerei europei, articoli e sezioni storiche. A richiesta un numero saggio.

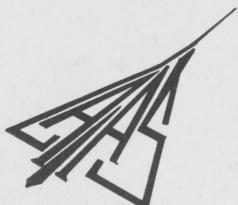
QUOTA DI ADESIONE ANNUALE : Lire 2.250
da inviare all'ASA quale distributrice per l'Italia.

ASALIBRI

LIBRI DISTRIBUITI IN ITALIA ESCLUSIVAMENTE DALLA AIR SPOTTER ASSOCIATION

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



REGISTRI

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

IL NUOVO

JP-74 !!

8125 registrazioni degli aerei di 560 compagnie aeree !!

aerei di linea executive, militari e di "travellers' clubs"

80 FOTO INEDITE e notizie aereo per aereo !

sempre a 2700 lire più 350 (spedizione)

da versare sul C.C.P. 2/48792 (Bollettino ASA)

spedizione per raccomandata

JP Airline Fleets 74 - Editions JP Zürich

ASA distributrice esclusiva per l'Italia

ERRATA CORRIGE N°12 pag.14 1'F-104G 20-27 è MM6586; N°13 pag.8:il movimento di Mal pensa dell'11/11 00-PAE va letto OK-PAE; N°14 pag.6 17^riga 46-66 va letto 46-57 ; pag.7 terz'ultima riga: il serial 52-2630 va letto 52-3630; pag.12 ultima riga: il c/n 47519 del DC-9 I-ATIQ va letto 47591.