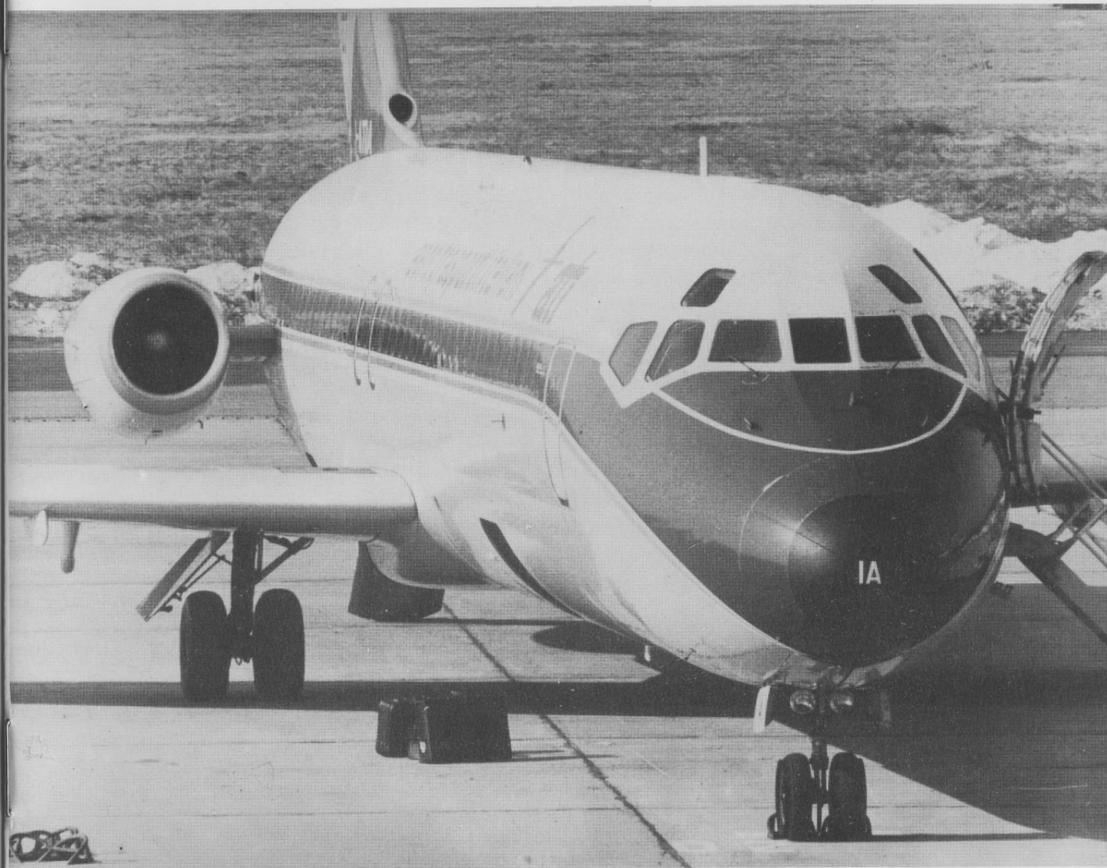


**BOLLETTINO**

***asa***

*air spotter association*



*settembre ottobre 1974*

*anno terzo*

*numero 17*



# 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, E.Charlie, P.Gino, L.Perinetti, M.Rossi, G.Siccardi.

Corrispondenti : F.Adorni, Bapkas, F.Bellelli, P.Bizzoco, C.Cappabianca, C.Carretta, W.

Cossavella, P.Farina, C.Maranta, S.Mecchia, F.Saya, M.Torcoli, M.Patrian, F.Smith.

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

Stampa : Litografia AFL, Via Ormea 112, 10126 Torino.

Cari Amici,

L'avvenuta vendita di F-104S alla Turchia, quando ormai le linee di montaggio erano state chiuse, sta assumendo un'importanza sempre più rilevante nell'andamento della nostra massima azienda e, certamente, ne condizionerà le scelte future in modo determinante. Per quanto i termini esatti del contratto siano ovviamente riservati, è certo che i primi 18 esemplari saranno costruiti e montati in Italia a Caselle, mentre i successivi dovrebbero essere costruiti in Italia ma montati in un nuovo stabilimento turco che provvederebbe anche alla loro manutenzione e revisione. Sul numero complessivo di aerei acquistati dalla Turk Hava Kuvvetleri, circolano voci contrastanti, ma non è un mistero che il fabbisogno reale si aggira sui 200 esemplari, buona parte dei quali potrebbero essere - per ovvi motivi di standardizzazione - F-104S. Se è vera anche l'altra notizia che vuole l'Argentina fortemente interessata all'acquisto del G-222 (con i T-64, dato che la cellula ha rifiutato a quanto pare il trapianto con i T-56), ecco che a meno di dodici mesi dal contratto stipulato tra la Lockheed e l'Aeritalia, tutte le clausole previste sono state ottemperate e quindi la ditta californiana ha giustamente il diritto di richiedere a quella italiana il massimo impegno nella realizzazione del programma Lancer.

Tuttavia il delicato momento economico politico che stiamo attraversando, con le relative difficoltà a reperire i fondi necessari ai propri programmi sia da parte dell'industria privata, sia da parte di quella di stato, induce a considerare con perplessità l'inserimento di un nuovo progetto nel quadro già sufficientemente complesso delle attività Aeritalia (che tra l'altro è scandalosamente in arretrato con gli oneri finanziari che le spettano nel programma europeo MRCA).

Riuscirà l'Aeritalia a soddisfare tutti gli impegni assunti in campo internazionale senza dover rinunciare a qualcuno di essi? E' quanto ci auguriamo vivamente, anche perchè - in caso di scelta - non sarebbe certo l'accordo con l'onnipotente (e quale volta onnipotente ...) ditta di Burbank ad avere la peggio.

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 - UK.

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.

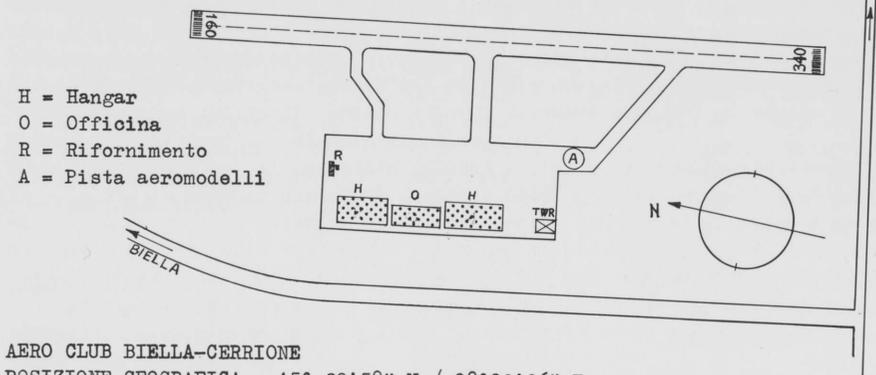
Si prega di allegare alle lettere il francobollo per la relativa risposta. Grazie.

CLOSING DATE DEL N° 18 : 15 Novembre 1974

In copertina : I-ATIA DC-9/30 A.T.I. - Malpensa 13/2/1971 (G.Siccardi)

## AEROPORTI : BIELLA

di W.Cossavella



### AERO CLUB BIELLA-CERRIONE

POSIZIONE GEOGRAFICA : 45° 29'58" N / 08°02'26" E

ALTITUDINE MEDIA : 278 m slm - UBICAZIONE : 8 km da Biella per 160°

PISTA : in conglomerato bituminoso 1.040 x 30 m orientata a 160° / 340° .

L'aeroporto di Biella-Cerrione è posto ad 8 km a sud-est della città di Biella, è gestito dalla Soc. S.A.C.E. ed è sotto la giurisdizione di Torino-Caselle. Esso è agibile dall'alba al tramonto anche dal traffico aereo internazionale, con dogana a richiesta e possibilità di rifornimento con carburante a 87, 100 e 130 ottani.

Esso è sede dell'Aero Club di Biella, dedicato a "Luigi Sella" e sorto nel 1937, il quale gestisce le scuole di volo di 1° e 2° grado, alle quali sono iscritti 60 allievi piloti; i soci forniti di brevetto di volo sono 280 e molto nutrita è pure la sezione aeromodellisti, che ogni anno organizza gare a carattere nazionale ed internazionale. Le ore di volo effettuate nel 1973 sono state più di 1.800 contro le 1.700 dell'anno precedente; degna di particolare menzione è poi la squadra acrobatica paracadutistica "Gli Angeli Pazzi", sorta di recente e formata da dieci elementi, che utilizza per i suoi lanci un Cessna 175.

Attualmente la pista è di 740 m x 30 in conglomerato bituminoso più due stop-ways a fondo erboso di 150 m ciascuna, ma è previsto un prolungamento della pista per renderla agibile ad aeromobili di maggior mole ed, eventualmente, al traffico del terzo livello. La frequenza usata è 123,5 e sul campo è possibile trovare assistenza



I-FAST Beech Baron - Biella Cerrione 4/4/1973 (L.Perinetti)

tecnica qualificata grazie all'officina autorizzata alle revisioni e riparazioni.

AEREI BASATI / BASED AIRCRAFT

Matric.	Tipo	C/n	Proprietario	Note
I-BIAP	Pa-28/140	28-24326	Aero Club	
I-BIAR	Pa-28/140	28-24336	Aero Club	
I-BIAT	Pa-28/140	28-24572	Aero Club	
I-CGAB	Pa-28/140E	28-7225166	Aero Club	Proveniente da Latina
I-MARL	S.205/18F	343	Aero Club	Ex Ae.Club Novara
I-MINP	P-166	361	Aero Club	Usato per lancio parac.
I-MINT	P-166	368	Aero Club	Usato dalla Soc. Sapiem
I-PROG	F-15B Picchio	16	Aero Club	
I-SICI	FL-3	A-52-52-41	Aero Club	
I-VAPL	Ce.175C	175-57083	Aero Club	Usato dalla Sez.Paracad.
I-CCWW	Pa-24 Comanche	24-4048	C.Camerana	Ex HB-OYA; ex N8589P
I-FAST	Beech Baron	TC-337		Ex N9523Y; prec. il 17/8/1974 (cfr. pag.15)
I-HUNT	Pa-23 Apache	23-351	Soc.Antonella	Ex N1311P
I-LINV	F-15A Picchio	15	A.Adaglio	
I-MEDI	Beech A-90 K.Air	LJ-265	Vip Air	Ex HB-GDI
I-NASA	Pa-30 T.Comanche	30-1864	Soc.CAFAL	
I-RICC	Pa-30 T.Comanche	30-1764	Soc.Mob.Elena	Ex N8623Y
I-SAFE	F-15 Picchio	03	Soc.SACE	
I-SSCC	Pa-23+250 Aztec	27-4522	Soc.S.Maria	
I-VEBA	Pa-30 T.Comanche	30-773	D.Debernardi	

**AEREI di IERI, AEREI di OGGI**

**Fiat CR-20**

a cura del Com.te C.Petrosellini

Incontrai il CR-20 nel 1939; terminato il 1° periodo sul Breda 25, era questo - allora - l'aereo standard di 2° periodo. Effettivamente può apparire strano che un aereo di concezione così anziana fosse ancora nelle scuole di volo come addestratore, dopo ben tredici anni dalla sua entrata in servizio. C'è da dire che il "tifo del biplano" era ancora in piena auge e che, nel '39, incominciavano appena a volare i primi CR-42, nonostante che in tutto il mondo il monoplano si stesse imponendo.

Era l'epoca dei primi P-36 in USA e dei primi Spitfire ed Hurricane in Inghilterra. Ma tant'era: da noi alcuni stormi cominciavano appena a ricevere le nuove macchine (G-50, CR-42 e C-200) ma la massa dei reparti era ancora dotata di CR-32, per cui appariva perfettamente coerente "brevettare" i piloti sul CR-20.

L'aereo, munito di un motore Fiat A-20 da 450 CV, era veramente un mostro di compattezza e di potenza rispetto al Breda 25. Era dotato di carrello rigido con un lungo assale collegato ai montanti del carrello stesso con corde elastiche, ed invece del pattino di coda aveva un rampone. C'è da immaginarsi gli scossoni in rullaggio sulle piste erbose un pò sconnesse dei campi di allora. Il posto di pilotaggio era decisamente "da corsa", stretto e basso al punto che il pilota sedeva praticamente in terra, salvo un piccolo cuscino posto sul pavimento. La strumentazione era elementare come su tutti i velivoli di allora.

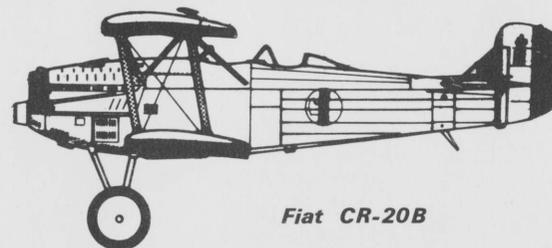
Al decollo il motore faceva un rumore infernale; l'elica di legno a passo fisso tendeva naturalmente ad imballare. Le vibrazioni si trasmettevano a tutte le strutture compresa quella ... del pilota! La visibilità in posizione "seduta" a terra, era assai ridotta, per cui era molto curioso vedere - in decollo - la testa del pilota spostarsi alternativamente da destra a sinistra per cercare di vedere qualcosa avanti.

Il motore trasmetteva al posto di pilotaggio un calore soffocante, specialmente alle gambe ed ai piedi, unito ad un odore di benzina ed olio bruciato.

In volo l'aereo, una volta raggiunta la sua velocità, era dolce e piacevole da pilotare; purtroppo altrettanto non si può dire delle sue doti di bassa velocità, che causavano seri incidenti, specialmente in decollo. La bassa accelerazione, dovuta alla aerodinamica un pò primitiva del progetto, unita allo scarso addestramento degli allievi, provocava rovinose cadute del velivolo durante estemporanee "virate in partenza". Per questo tipo di incidente persi tre cari compagni di corso, precipitati, appena dopo il decollo, ai margini del campo.

Come dicevo, una volta acquistata velocità, l'aereo diventava facilmente manovrabile e le figure acrobatiche erano facili e dolci ma, per le caratteristiche aerodinamiche già dette, il velivolo tendeva a fermarsi in cima al looping, e quindi bisogna essere decisi nello "stringere". Durante le picchiate l'elica imballava e provocava il caratteristico urlo che ora non si ode più. Era sensibile di alettone ma, come dicevo, perdeva facilmente velocità nelle manovre: per questo debbo dire che la mia ammirazione per le prime "pattuglie acrobatiche" di allora, montate sui CR-20, è ancor oggi sconfinata.

In fase di avvicinamento il motore scoppiettava decisamente: è un pò un eufemismo, perchè i "botti" erano decisi e numerosi. Per mantenere l'allineamento, veniva raccomandato all'allievo di traguardare a mezzo del tappo del radiatore dell'acqua, posto sulla parte superiore del muso come nelle vecchie automobili, il previsto punto di contatto. L'atterraggio morbido era una pia illusione: il carrello - rigidissimo - provocava dei ripetuti "bum", difficilmente correggibili a causa della scarsa efficacia dell'equilibratore alle basse velocità, dovuta alla fusoliera molto corta. Quando poi il rampone toccava terra, erano i soliti colpi di ariete alla struttura ed alla colonna vertebrale del pilota. A tutto ciò sopperiva largamente l'entusiasmo senza limiti degli allievi piloti di allora: eravamo pochi e pieni di passione sconfinata per il cielo. Il CR-20 ci pareva un sogno di aeroplano e ci sentivamo padroni degli spazi. Era un aeroplano da caccia ed ognuno di noi aveva l'orgoglio di far parte di una élite il cui privilegio era il rischio quotidiano e l'ebbrezza sottile del vento sul viso. Volavamo con casco, occhialoni e sciarpa al collo ed un leggero saldo e sincero ci univa alle figure dei nostri Comandanti, piloti della prima guerra mondiale che avevano scritto, in quel conflitto, pagine memorabili su macchine assolutamente inadeguate. Era un'epoca di poesia, che è finita e che ormai rivive solamente nei nostri ricordi pieni di nostalgia.



Fiat CR-20B

ERRATA CORRIGE

N° 15 pag.4 : l'Auster 5 I-DOGE è stato effettivamente per qualche tempo a Cremona ma successivamente è stato restituito a Vergiate.

N° 15 pag.6 : I-GORI va letto I-GORÉ Blanik Ae.C.Aosta;

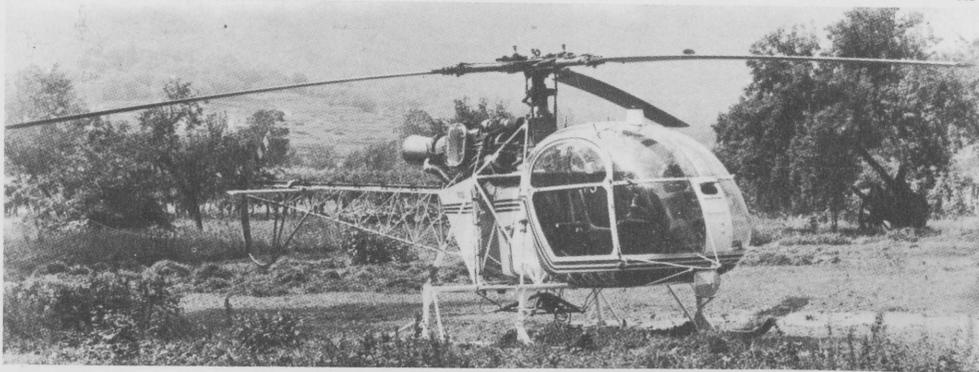
N° 16 pag.4 : I-SOKE va letto I-JOKE Z-526F; a pag.15 il mov. di Venezia del 24/5/74 I-SSGB è un nom.radio e non una matricola; a pag.16 8° riga : NH-500 52 e 53.

# REGISTRO

dal 1/5 al 30/6 1974 a cura di F.Cappabianca

Registr. Tipo	C/n	Data	Proprietario	Base	Note
I-AKRO CAP-10B	42	73/74	Soc.ELAIR	Bresso	
I-ANCP P-68B Victor	17	4/6/74	Soc.Partenavia	Napoli	
I-BETY Ce.402B	402B-0581	21/6/74	Soc.Albatros	Linate	
I-BLIT Ce.FT-337GP	P-0006	74	Soc.T.A.C.	Linate	
I-BNBE Hughes 269C	140268	73/74	Soc.Bredanardi	Alessandria	
I-BNBF Hughes 269C	140269	6/6/74	Soc.Bredanardi	Linate	
I-BNBG Hughes 269C	140273	73/74	Soc.Bredanardi	Urbe	
I-BNBH Hughes 269C	140274	73/74	Soc.Bredanardi	Lecce	
I-BNBI Hughes 269C	140275	11/6/74	Soc.Bredanardi	Linate	
I-CCAI Ce.FR-172M	1146	74	Ae.C.Torino	Aeritalia N.	
I-CCAL Ce.FR-172J	0483	17/6/74	Ae.C.Capua	Capua	
I-CCDD Ce.414	414-0492	73/74	Soc.T.A.C.	Linate	Ex N7959Q
I-CEVA CAP-10B	51	11/6/74	Ae.C.Cuneo	Cuneo	
I-CGAC Pa-28/235	7310009	72	F.Giavarini	Genova	
I-CMCF Hughes 269C	140267	73/74	Bredanardi	Linate	
I-EDIF M.D. Falcon	20E 300	74	Soc.Montedison	Linate	
I-FASJ Beech E 90 K	Air LW-106	74	Soc.SIMA	Ciampino	
I-FFAE Ce.F-172M	1087	28/6/74	Ae.C.Ravenna	Ravenna	
I-GIZE P-66B Oscar	150 52	27/6/74	Ae.C.Bologna	Bologna	
I-ISOR Ce.402B	402B-0438	73	Sig.Rossi	Ghedì	
I-MAOT MB-326GB	291/6550	74	Soc.Macchi	Venegono	Insegne per Zambia
I-MAOU MB-326GB	292/6551	74	Soc.Macchi	Venegono	" " " AF
I-MCFC Hughes 269C	140266	73/74	Soc.Bredanardi	Alessandria	
I-OLEY SA-315B Lama	2369	7/6/74	Soc.Eli Alpi	Aosta	
I-RAAL Robin DR-400/160	866	4/6/74	Ae.C.Alessandria	Alessandria	
I-RALK M.S.880B	2410	24/6/74	Ae.C.Venezia	Venezia Lido	
I-RALQ Rallye 100S	2345	11/6/74	Ae.C.Arezzo	Arezzo	
I-RALS Rallye 100S	2360	24/6/74	Ae.C.Venezia	Venezia Lido	
I-RORE Pa-31P	31P-7400191	10/6/74	Soc.Rosso	Aeritalia N.	
I-SIEE SF-260 MP	15-15	1/6/74	Soc.SIAI	Vergiate	Insegne per Filip.
I-SIEI SF-260 MP	15-14	1/6/74	Soc.SIAI	Vergiate	" " " AF
I-SUDS M.S.887	2118	26/6/74	Ae.C.Lucca	Lucca	
I-SYAJ SF-260 WD	17-01	74	Soc.SIAI	Vergiate	Insegne per ?
I-THAN SF-260 MT	14-12	73/74	Soc.SIAI	Vergiate	Insegne per Thail.

AF



I-OLEY SA-315B Lama Soc. Eli Alpi - Settimo Vittone 8/8/74 (L.Bertolo)

Registr. Tipo	C/n	Data	Proprietario	Base	Note
I-TREF M.S.894E	12091	24/6/74	Ae.C.Lucca	Lucca	
I-ZEND Z-526F	1311	6/6/74	Silvio Bellei	R.Emilia	
<u>ALIANTE</u>					
I-ORCO ASW 15B	15344	21/6/74	Gen.Vol.Piemont.	Aeritalia N.	

## RADIAZIONI PER INCIDENTI

I-BARN S.208 c/n 2-17 Distrutto a Lesmo il 14/6/74.

## RADIAZIONI PER VENDITA ALL'ESTERO

I-MAOJ MB-326 GB	Alla Zambia Air Force,	code "807"
I-MAOK MB-326 GB	" " " " " " " " " " " "	"808"
I-MAOL MB-326 GB	" " " " " " " " " " " "	"809"
I-MAOM MB-326 GB	" " " " " " " " " " " "	"810"
I-MAON MB-326 GB	" " " " " " " " " " " "	"811"
I-MAOO MB-326 GB	" " " " " " " " " " " "	"812"

## REGISTRAZIONI PRECEDENTI

I-BENE : N55583	I-BETR : F-BUDA	I-BUKA : OH-AKC	I-CCBB : N41164
I-CCDD : N7959Q	I-ERAF : N1547G	I-KEIT : N40237	I-PIPO : N55601
I-PLAS : G-BAVV	I-RALJ : F-BUXU	I-RALP : F-OCUX	I-TUST : N40392

## PASSAGGI DI PROPRIETA'

I-ACUE M.S.880B	: Eugenio Bertagnoni
I-ALTT Ce.421A	: Soc.S.Giorgio Essenze
I-AVAO Libelle St.	: Arturo Colamussi - Ferrara
I-CGAG Pa-28/235	: Ae.Club Cremona - Cremona
I-LEMO Pa-24/250	: Soc.Air Progress
I-MASQ M.S.880B	: Aldo Pizzocolo - Brescia
I-MASX M.S.880B	: Fedele Pendin - Vicenza
I-PCPV SZD-24C	: Ae.Club Friulano - Udine
I-PORO Bolkow Junior	: Sigg.Milano & C. - Pescara
I-VEBA Pa-30	: Soc.Figli di P.Debernardi - Biella

## REGISTRI ESTERI

G-BCMB P-68B Victor	21	2/9/74	DK Aviation Ltd	Wickenby
OO-HUH AB-206A	8077	4/74	Brussels Aw	Grimbergen Ex F-BSUH
4X-BBF AB-47G-5A	25135	73	Masok Ltd	Herzlia
4X-IPA P-68 Victor	09	73	Maof Ltd	Herzlia
ZS-HDR Silvercraft SH-4	20			
ZS-IRN P-64B Oscar	1155 51			
ZS-IRO P-64B Oscar	1155 54			
ZS-IRU P-64B Oscar	1155 53			
D-EELL Piaggio P-149D	299	4/74	AC Bingen	Langenlonsheim
D-EHLG Piaggio FWP-149D	172	4/74	H.Karstner	Dortmund
D-HAFD AB-47G-2	224	3/74	A.Huber	Deizisau
D-HASI AB-47G-2	239	4/74	Fa.S.L.H.M.	Munich
D-HAVO AB-47G-2	267	4/74	Fa.Meravo	Oedheim Heliport
D-HEIM AB-47G-2	2006	4/74	Fa.Meravo	Oedheim Heliport
D-HMER AB-47G-2	263	3/74	Fa.Meravo	Oedheim Heliport
D-HOED AB-47G-2	259	3/74	Fa.Meravo	Oedheim Heliport

## REGISTRAZIONI PRECEDENTI

D-EELL : 9204;AS-406;AS-474	D-HASI : 7408;AS-383	D-HMER : 7421
D-EHLG : 9150;EB-390;DA-386;KB-148	D-HAVO : 7425	D-HOED : 7417
D-HAFD : 7401	D-HEIM : 7437;YA-032	

## MONOGRAFIE : Fiat F-86K

di G.Siccardi

4ª parte

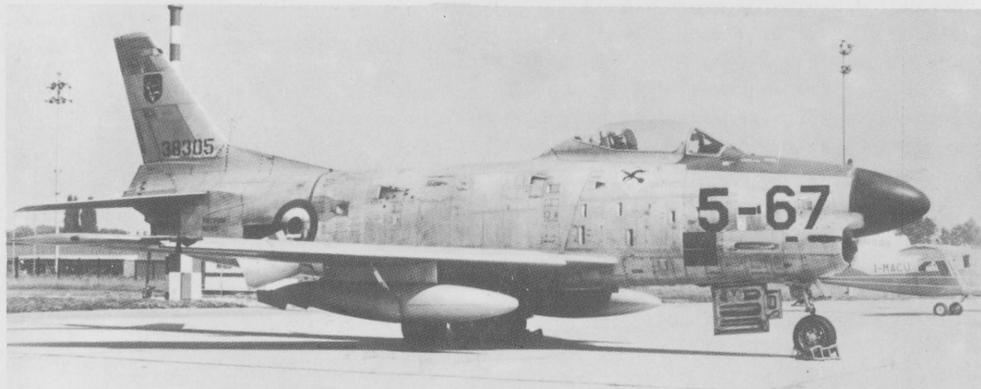
Concludiamo la monografia dell'F-86K con alcune note tecniche.

Il "K" derivava dalla versione D mediante allungamento della fusoliera di 20,3 cm, per controbilanciare l'aumento di peso nel muso per l'installazione dei cannoni da 20 mm al posto della razziera ventrale del D. Fu costruito nelle varianti Na 213 (e esclusivamente dalla North American) e Na 207, 221 e 232 dalla Fiat. La variante americana si riconosceva dalla forma dello scarico leggermente diverso. Le ultime versioni hanno adottato l'ala maggiorata (60 cm in più di apertura) dell'F-86L; tale modifica è stata applicata retrospettivamente anche sugli esemplari più anziani (vedi foto). Le caratteristiche si riferiscono alla versione Na 207.

Apertura alare : m 11,31	Peso a vuoto : kg 5.344
Lunghezza : m 12,47	Peso totale : kg 8.344
Altezza : m 4,57	Velocità max : km/h 1.150
Superficie al. : mq 26,75	Autonomia : 855 km

L'armamento era costituito da quattro cannoni M-24 (M-39 nelle versioni successive) da 20 mm asserviti ad un impianto di tiro radar MG-4; successivamente furono installati sotto ogni semiala attacchi per missili Sidewinder a raggi infrarossi : per ripristinare il peso totale venivano generalmente sbarcati 2 cannoni o, nel caso limitate di lunghe crociere con serbatoi supplementari, anche tutti e quattro. Il motore, nella versione iniziale, era il G.E. J-47-GE-17B da 3.335 kg/sp con postbruciatore, mentre successivamente venne montata la versione GE-33 da 3.470 kg/spinta.

E' interessante notare che un elemento del "K", e cioè il serbatoio ausiliario sub-alare, è sopravvissuto in quanto adottato con poche modifiche anche dai G-91R/3.



5-67 F-86K c/n 33 serial 53-8305 MM6217 - Torino Caselle 9/6/73 (G.Siccardi)

**LUFTFAHRT ILLUSTRIRT** : nuova edizione formato A-5 con foto, notizie, articoli e disegni sull'aviazione civile e militare, più un supplemento speciale per gli spotter. Copia omaggio scrivendo a : Luftfahrt Illustriert, D-5144 Wegberg, Postfach 112 - WEST GERMANY



è una associazione inglese tra appassionati di aviazione, sia civile che militare. Pubblica ogni mese la rivista litografica "CIRCUIT" che contiene foto, movimenti aeroportuali di tutto il mondo, notizie, registro degli aerei europei, articoli e sezione storica. A richiesta un numero saggio. QUOTA DI ADESIONE ANNUALE : Lire 2.250

## ATI. - 1964 : 1974

di L.Bertolo

La Soc. Aero Trasporti Italiani fu costituita a Napoli il 13 dicembre 1963 con capitale interamente Alitalia, con lo scopo di promuovere il trasporto aereo nell'Italia meridionale ed in genere integrare la rete nazionale della compagnia madre.

Questa data significò una svolta decisiva per quanto riguarda il trasporto aereo di passeggeri e merci sulle rotte interne del nostro paese. Negli immancabili paragoni con compagnie di altri paesi, bisogna necessariamente ricordare - a parte la difficile conformazione geografica ed il tessuto socio-economico tutt'altro che omogeneo l'assoluta mancanza di servizi del terzo livello quale base e sostegno di un completo sistema di trasporto aereo, e le difficoltà di iniziative private (Aeralpi, Aertir, Aertirna ecc.) spesso osteggiate proprio dalle compagnie maggiori che potrebbero invece trarre grandi vantaggi dalla diffusione capillare del vettore aereo.

A dieci anni dal primo volo, effettuato il 13 giugno 1964 sulla rotta Napoli-Palermo-Trapani-Pantelleria, dopo una continua ed eccezionale espansione di tutti i parametri relativi al trasporto aereo, quali numero di aeromobili, passeggeri, merci, rete e relative interpolazioni, le pesanti ripercussioni della grave crisi che investe i settori più disparati dell'aviazione civile, pongono l'ATI nella necessità di razionalizzare e ridimensionare la rete commerciale per ridurre al massimo i costi.

Infatti dopo i primi anni di coraggiose iniziative, quali l'apertura di linee sperimentali, le campagne pubblicitarie e le facilitazioni tariffarie volte ad attrarre un pubblico sempre più vasto, l'ATI si è vista costretta a ridurre dal 1972 in poi, sia il numero degli scali serviti sia il numero delle ore e km volati.

Tenendo anche conto dell'alienazione di parecchi F-27, vediamo che i positivi risultati del 1973 per quanto riguarda fatturato, coefficiente di occupazione e rapporti pass/km e ton/km vanno in realtà a scapito della capillarità della rete e soprattutto delle frequenze; del resto questa soluzione, particolarmente sgradita all'utente, è la meno drastica possibile, se si tiene conto di quanto è successo ad altre compagnie, anche più sperimentate, nel corso di questi ultimi anni.

Vediamo comunque in sintesi come è andata sviluppandosi l'ATI in questi 10 anni di vita, sottolineando come si sia evoluta dall'iniziale funzione integrativa della rete Alitalia, fino all'attuale esclusività delle rotte interne recentemente decisa a livello di programmazione nazionale.

1963 Si costituisce a Napoli il 13 dicembre la Soc. Aero Trasporti Italiani (ATI) a capitale interamente Alitalia, per sviluppare il traffico aereo sulle reti nazionali ad integrazione della rete Alitalia.



PH-ARO F-27 ATI - Torino Caselle 12/9/69 (L.Bertolo)

- 1964 Inizio delle operazioni da Napoli Capodichino. Hangar e locali concessi provvisoriamente dall'AMI. Flotta : 3 F-27 (I-ATIM/P/S). Aeroporti serviti : 10. Passaggeri trasportati : 77.000.
- 1965 Flotta : 4 F-27 (I-ATIM/P/S/G). La rete si espande verso il Nord. Sono serviti gli scali di Napoli, Roma, Firenze, Venezia, Trieste, Grosseto, Milano, Reggio C., Catania, Palermo, Trapani, Taranto, Pantelleria.
- 1966 Flotta : I-ATIM/P/S/G/B/R e PH-FSD (affittato). Quest'ultimo e I-ATIS volano in Libia per conto della Kingdom of Lybia Airlines (KLA). Si aggiungono gli scali di Alghero e Cagliari. Nuovo hangar a Napoli. Passaggeri trasportati 300000
- 1967 Flotta : I-ATIM/P/S/G/B/R/D/F/L. Si aggiungono gli scali di Bari e Brindisi. Si assume la gestione della Elivie che dal '59 collega Napoli, Ischia e Capri.
- 1968 Flotta : I-ATIM/P/S/G/B/R/D/F/L/C/N/T. A maggio si raggiunge il 1° milione di passeggeri trasportati. Arrivano gli S-61N a 28 posti per la Elivie.
- 1969 Flotta : 4 DC-9 (I-ATIA/E/O/U) e 14 F-27 (I-ATIM/P/S/G/B/R/D/F/L/C/N/T/V/Z). Il 22/4/69 inaugurazione nuovo hangar e palazzo uffici. Entra in funzione l'elaboratore elettronico di Napoli. Cessa l'attività in Libia per l'avvento di Gheddafi; gli aerei sono recuperati fortunosamente. Cade a Reggio C. I-ATIT e lo sostituisce PH-ARO. Passaggeri trasportati : 638.415
- 1970 Flotta : 7 DC-9 (I-ATIA/E/O/U/X + I-DIZB/C ex Alitalia) e 13 F-27 (PH-ARO è restituito alla Fokker alla fine del '69). Inaugurato il simulatore per il DC-9. Passaggeri trasportati : 1.357.234 (il doppio del '69). Rete di 13.152 km e 160 voli al giorno. L'Elivie trasporta in sei mesi 82.185 passeggeri.
- 1971 Flotta : 10 DC-9 (I-ATIA/E/O/U/X/K/WH + I-DIZB/C) e 13 F-27. Si aggiungono gli scali di Bologna e Foggia per un totale di 23 aeroporti e 32 città. Passaggeri trasportati : 1.800.000 + 10.000 tonnellate di merci. La rete tocca i 15.674 km. Durante l'estate si affittano due Caravelle Alitalia. Cessa l'attività dell'Elivie e gli S-61N sono venduti alla Bristol Helicopters. Con queste premesse, la compagnia imposta i programmi per gli anni successivi in modo che si dimostrerà eccessivo rispetto all'effettiva domanda del mercato.



I-ATIT F-27 ATI - Torino Caselle 20/4/69 (L.Perinetti)

- 1972 Flotta : 12 DC-9 (I-ATIA/E/O/U/X/K/W/H/J/Y + I-DIZB/C) e 11 F-27 (cadono I-ATIP e I-ATIR con gravi ripercussioni sulla fiducia che la compagnia aveva saputo conquistarsi). Rete di 18.482 km e 250 voli al giorno. Inaugurate tre nuove linee per un totale di 35 città e 28 scali (Torino, Milano, Genova, Verona, Venezia, Trieste, Bologna, Pisa, Firenze, Grosseto, Ancona, Alghero, Olbia, Cagliari, Roma, Napoli, Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Reggio C., Catania, Ragusa/Comiso, Palermo, Trapani, Pescara, Pantelleria, Lampedusa. A metà anno si ridimensiona drasticamente il

numero delle frequenze e degli scali dato il bassissimo coefficiente di utilizzazione ottenuto nei primi sei mesi dell'anno.

- 1973 Flotta : 13 DC-9 (si aggiunge I-ATIQ) e 9 F-27. Passeggeri trasportati : 2 milioni + 13.000 ton. di merci. L'F-27 I-ATIN è trasformato per radiomisure mentre I-ATIG è venduto alla PIA come AP-AXB. Eliminati gli scali di Taranto, Venezia, Grosseto, Ragusa, Ancona, Pescara restano 22 aeroporti e 25 città servite.
- 1974 Flotta : 13 DC-9 (più 3 in ordinazione) e 7 F-27 (I-ATIM è trasformato per radiomisure e I-ATID è venduto in Francia come F-BESF). Si elimina lo scalo di Firenze. Rimangono 21 aeroporti interessati dall'attività della Compagnia.

F L O T T A dell' A. T. I.

DC-9 S serie 30 105 posti

I-ATIA c/n 47431	consegnato il 12/8/69	
I-ATIE c/n 47436	consegnato il 8/10/69	- Doveva essere I-DIZF
I-ATIO c/n 47437	consegnato il 27/10/69	- " " I-DIZG
I-ATIU c/n 47438	consegnato il 7/11/69	- " " I-DIZL
I-DIZB c/n 47434	consegnato nel '70	- Ex AZ "Isola della Maddalena" 26/9/69
I-DIZC c/n 47435	consegnato nel '70	- Ex AZ "Isola della Meloria" 15/10/69
I-ATIX c/n 47474	consegnato nel '70	
I-ATIK c/n 47477	consegnato nel '71	
I-ATIW c/n 47533	consegnato il 2/12/71	- Motori senza fumosità allo scarico
I-ATIH c/n 47553	consegnato il 9/12/71	- " " " " "
I-ATIJ c/n 47544	consegnato il 18/10/72	- " " " " "
I-ATII c/n 47575	consegnato il 13/12/72	- " " " " "
I-ATIQ c/n 47591	consegnato il 1/10/73	- " " " " "

Più altri tre in ordinazione.

F-27/200 - 400 - 600 44 posti . I modelli 400 e 600 differiscono per il portellone cargo.

I-ATIM c/n 10249	consegnato il 25/5/64	- Serie 200; ex PH-FFP; alla K.L.A. nel '69; trasformato in Navajds nel '74.
I-ATIP c/n 10251	consegnato il 25/5/64	- Serie 200; ex PH-FFS; precipitato ad Amaseno (Frosinone) il 16/4/72 .
I-ATIS c/n 10256	consegnato il 22/7/64	- Serie 200; ex PH-FFX; alla K.L.A. nel '69;
I-ATIG c/n 10288	consegnato il 14/12/65	- Serie 200; ex PH-FIF; alla PIA come AP-AXB nel 1973.
I-ATIB c/n 10289	consegnato il 7/1/66	- Serie 200; ex PH-FIG; alla KLA nel '68.
I-ATIR c/n 10301	consegnato il 30/4/66	- Serie 200; ex PH-FIV; precipitato a Bari il 30/10/1972.
I-ATID c/n 10320	consegnato il 15/2/67	- Serie 200; ex PH-FKP; nel '74 al Centre National des Télécommunications come F-BESF.
I-ATIF c/n 10321	consegnato il ?/?/67	- Serie 200; ex PH-FKR
I-ATIL c/n 10324	consegnato il ?/?/67	- Serie 200; ex PH-FKU
I-ATTC c/n 10349	consegnato il 25/1/68	- Serie 400; ex PH-FLV
I-ATIN c/n 10350	consegnato il 25/1/68	- Serie 400; ex PH-FLW; nel '73 Navajds.
I-ATIT c/n 10363	consegnato il 21/5/68	- Serie 400; ex PH-FMK; precipitato a Reggio Calabria il 24/5/69.
I-ATIV c/n 10419	consegnato il 27/10/69	- Serie 600; ex PH-FOT
I-ATIZ c/n 10420	consegnato il 11/11/69	- Serie 600; ex PH-FOU; perde un motore al decollo da Fiumicino il 15/10/72.

## MOVIMENTI



BIELLA (W.Cossavella)

7/9 HB-FEG Pilatus Turbo Porter; I-CELL Stampe SV-4C; I-NOLH Ce.150L;

15/9 I-CCAE Ce.FR-172J; I-DELI Sokol; I-MASV M.S.892; I-NIVE Ce.172C; I-MASE Pa-23 Apache;

17/9 I-CAAL DR-400/125; OO-LFG Ce.421;

20/9 HB-XFC AB-206 Material Air;

21/9 I-GINN Pa-30 T.Comanche;

22/9 I-FFSX Ce.F-177RG Ae.C.Aosta;

I-DPCV Ce.182;

28/9 I-FFSC Ce.FR-172F; I-VELJ P-66B;

I-CERE Piper Tripacer.

### GROSSETO

25/6 FG-278 TF-104G 22278;

19/9 5-140 T-33A MM51-9140; 20-23 TF-104G

MM54258 & 20-6 TF-104G MM54232.

### ISTRANA

20/9 D-8266 & D-8312 F-104G 312° Sqn.

K.N.L..

### LINATE (M.Patrian)

24/8 D-IDAT Lear Jet 24;

30/8 OO-SRB Caravelle 6N Sobelair;

DM-SCV Tu-134A Interflug;

1/9 HB-VDP Falcon 20; G-AYNR HS-125;

HB-LGU Pa-31; OO-SRE Carav. Tunis Air

(color.Sobelair); I-PRAL S.208;

6/9 N6645 Aztec Embassy Racing G.Hill;

I-BETY Ce.402; I-CCDD Ce.414;

7/9 15-12 HU-16A MM51-7252; PH-ATV Pa-30;

I-ALPY Pa-28; I-LARS S.208; HB-VBK L.J.

8/9 F-BUYK Aztec; HB-GFI King Air 100;

HB-LDG & F-BVPI Falcon 20; G-BALN Ce.310

12/9 OY-BKI Aztec; N6595L Pa-31; RM-43

S.208M AMI; HB-EHV Bonanza;

13/9 N54105 Aztec; I-FULZ FL-55; D-IDES

Ce.320; DM-SCU & DM-SCH Tu-134A Interflug

HB-LGR Ce.340; OE-DMD Beech Debonair;

14/9 G-BBEP HS-125; RS-5 MM578 & MM61955

PD-808; 15-10 HU-16A MM51-7157; N711SC

G-1159; G-APES Merchantman B.Aw.;

15/9 N720F G-1159 IEM; HB-LGR Ce.340;

I-SJAJ S.208; D-GAWF Seneca; I-ANNE Ce.182

16/9 N370WT Falcon 20 IEM; I-ALTT Ce.421;

22/9 I-CGLG Beech Duke;

23/9 HB-LGA Pa-31; G-AWUF HS-125; RM-72

P-166M MM61883; F-BUIC Falcon 20; I-EBBI

F-15A Picchio; HB-LFW Pa-31 Navajo.

### MALPENSA (F.Bellelli, M.Patrian)

16/8 CCCP-11130 An-12 Aeroflot;

18/8 YR-IMJ Il-18D & YR-ABC B-707 & YR-BCF

Bac 1-11 Tarom; CCCP-11120 An-12 & CCCP-

85066 Tu-154A (nuova color.) Aeroflot;

21/8 G-BAVG & BBKN King Air Eagle Air Ser-

vice (diretti a Reggio Emilia);

24/8 O-23 C-160 Turk H.Kuvv. (scritta Luft

waffe 501); "6" P-64B Polizia; G-APID Comet

4B Dan Air; EC-ACM DC-8/52 Aviaco;

26/8 O-26 & O-33 C-160 Turk.H.Kuvvetleri;

AP-AMJ B-720 Air Malta;

27/8 CCCP-74256 Il-18 Aeroflot; N8637 DC-8/

63CF Seaboard World (col.Korean);

30/8 11-01 Jetstar Luftwaffe; SM-12 DC-9

MM62012; I-AGUV AB-212;

31/8 CC-22 AB-47G Carabinieri; SM-6 DC-6B

MM61900 AMI; EC-ARC DC-8/52 Aviaco; G-AXOY

Vanguard Invicta;



ZS-RBS L-100/30 Safair - Malpensa 31/7/74 (M.Patrian)

2/9 00463 C-5 Galaxy MAC; D-IDEE Mu-2G;

HB-ITR G-1159 Gulfstream II°;

4/9 Imp.I.A.F. 5-4059 & E.I. EI-802 CH-47C Chinooks; N58GL L.Jet 25 (equip.ital.)

7/9 D-BAKI F-27 W.D.L.; DM-SCT Tu-134 Interflug; EC-CIM L.Jet 25; G-BEMF Bac 1-11 B.Aw

14/9 N54016 Aztec B; 46-03/05 MM61989/61991 C-130H AMI; G-AYWX Comet AC Dan Air;

### PISA

28/9 253 T-33A (senza stemmi appena revisio-

nato dalla SIAI); RS-5 PD-808 MM578; 15-10

HU-16A SAR; RM-4 T-6 MM53047; 98 MB-326 MM

54298; G-91 PAN 1/2/3/4/6/8/12/13/14/15.

### RIMINI (M.Patrian)

19/8 PH-TRY/TVV/TRU Carav.6 Transavia Holl.

20/8 OO-REA B-720 TEA; OY-APY B-720 Maersk;

EC-CGZ DC-9/14 Spantax;

22/8 LX-LGF Carav.6R Luxair; OY-SAC Carav.12

Sterling; D-ABIK B-727 Condor;



CR-43 C-47 MM61777 -Torino Caselle 4/9/74 (L.Bertolo)

25/8 G-AXOY Vanguard Invicta; G-AZKM B-720

Monarch; D-AGAC F-28/1000 Germanair;

27/8 EC-CGY DC-9 Spantax; OO-SJC B-707 Sabe

na; OO-TED B-707 TEA; OY-APZ B-720 Maersk;

28/8 D-ALLI Bac 1-11 Bavaria; LN-SUP B-737

Braathens; I-TIGA DC-9/14 Itavia;

### TORINO - Caselle

16/8 OE-DFI Cherokee Six;

17/8 D-ILUB Ce.340; OO-VGE DC-6B & OO-VGM

B-720 Delta Air Transport; YR-IMH Il-18 Ta

rom; I-MIGO Pa-18;

18/8 D-IDXQ Pa-31; I-FASJ King Air 90;

20/8 YR-BCB & YR-BCE Bac 1-11 Tarom;

26/8 F-BVEC Lear Jet 24D;

28/8 G-BBVM Beech King Air; F-BVJZ Ce.Sky

lane; HB-FEG Pilatus Porter ADERC;

7/9 F-BMZR ? (pilotato da un italiano de

colla NON autorizzato per Cannes men-

tre era in arrivo il Caravelle AZ I-

DAXI che compie una riattaccata d'e-

mergenza); CR-43 C-47 MM61777 AMI;

9/9 253 T-33A MM51-9253 (pilota del 12°

Gr.CIO del 36° Stormo);

10/9 SE-DFA Lear Jet 24D; F-BVBQ Reims

Rocket; G-AVZT Pa-31 Navajo CABAIR;

11/9 G-AVRF HS-125 BAC; MM6563 F-104G

in revisione; MM6855 F-104S;

12/9 F-BUET Ce.Skylane;

16/9 D-GMAI Pa-39 ; I-SIAF S.205;

17/9 D-ABHH Bac 1-11 Seestern;

18/9 PH-MAT F-28 Martinair;

19/9 D-ILSI & D-ILKA Beech King Air;

D-IOGA Lear Jet 24; D-IARZ Ce.421;

20/9 F-BRHL F-27 Air Littoral;

25/9 G-BBRO HS-125/600;

27/9 D-EDUX Klemm KL-35D;

29/9 D-ECOW Ce.177RG

2/10 G-AXAA CL-44 D4 Transmeridian;

4/10 D-ICEM Ce.320Q; OO-SRI Carav. Sa-

vena; HB-CFL Beech Duke;

7/10 D-COSA HFB-320 MBB; I-EDIM Falcon

20 Vip Air; OY-STF Caravelle Sterling;

10/10 TS-YGH DR-1050; HB-GFR Turbo Com

mander;

13/10 D-GEVA Seneca;

14/10 D-BOBB Yak-40 Generalair;

### VENEZIA - Marco Polo (M.Torcoli)

14/8 N491PA B-707 "Chariot of Fame"

Pan Am; N328K G-1159 Gulfstream II°;

16/8 MEDEVAC 841 C-9A USAF; G-AWKO HS-

125; I-FFSS Ce.172K; D-EFEK Pa-28;

18/8 D-EAMH & D-EAEE Fuji FA-200;

24/8 D-EFAW Ce.170A; N881PA B-707 PAM;

25/8 D-IKFJ Ce.500; N4907C DC-8/63CF Ca

pitoli; I-MADA AL-60;  
 26/8 I-DIKR DC-9 Alitalia (addestr.); CR-47  
 C-47 Radiomisure; OE-FLC Ce.414;  
 30/8 I-PLAS Ce.337GP; D-EFEY Pa-28; D-EIDB  
 FA-200; I-MAIS Ce.150;  
 7/9 G-APFD B-707 Br.Airtours (nuova col.);  
 OH-LSI Caravelle 10B Finnair; I-CCAP Ce.  
 172; I-DABR Caravelle 6N & I-DIKA DC-9 AZ  
 8/9 N710A F-27; D-EKIW Beech 35; D-EDDR Jo-  
 del DR-253; I-REAL Falcon 20;  
 14/9 D-EMRG Mooney M-20; 255 C-9A USAF (fa  
 alcuni touch and go, quindi ad Aviano); D-  
 EKXO Beech A-23; D-ELTA Beech Bonanza;  
 15/9 I-MEAM Beech Baron; I-DIBC/DIZA/DIKY/  
 DIKL/DIKV DC-9/32 Alitalia.



TREVISO S. Angelo  
 30/8 OY-STH/SAF Caravelle Sterling;  
 scramble notturno di 2-3/4/12/18/11  
 G-91R del 2° Stormo.  
 VERONA Villafranca  
 26/8 35+15/35+06 RF-4E Luftwaffe AG41  
 20/9 TR-951 T-33A 54951 Hellenik A.F.  
 3-09/MM6563 & 3-10/MM6502 & 3-11/MM  
 6565 & 3-01/MM6595 & 3-06/MM6545 tut-  
 ti F-104G;  
 21/9 SA-92 G-91T/1 MM54392; SM-12 DC-9  
 MM62012;  
 12/10 46-13 C-130H MM61999; CR-44 C-47  
 Radiomisure AMI;  
 14/10 3-030 T-33A MM51-9141; SM-12 DC-9

## AVIAZIONE COMMERCIALE

L'Alitalia, di fronte al grave deficit registrato quest'anno, ha deciso di alienare l'intera flotta di DC-8 e di Caravelle. Per un eventuale sostituto sulle tratte medie si fanno varie ipotesi, ma non a caso la Boeing sta compiendo uno sforzo adeguato (anche con pubblicità sui quotidiani) a favore del suo B-727/200; la scelta europea (Airbus) non pare avere alcuna chance di successo...

Il Fokker F-28 D-ABAN è ritornato in Germania al 31/10, al termine del periodo d'affitto preventivato. Non è prevista per il momento la sua sostituzione con altri tipi di aereo; l'arrivo di un secondo DC-9 ex Hawaiian avverrà infatti a metà '75.

L'Aeropa continua le operazioni, anche se i suoi due B-707 sono stati per qualche tempo sotto sequestro (uno a Malpensa e l'altro a Ciampino) per il mancato pagamento di tasse aeroportuali. Attualmente la situazione è poco chiara per cui invitiamo tutti i Membri ASA a segnalarci i movimenti dell'N716HH (la matr. I-SAVE non è mai stata applicata): potrebbero venir fuori delle cose interessanti...

L'ATI ha ricevuto un nuovo DC-9/30: si tratta di I-ATJA.

Da alcuni mesi opera a Linate e Malpensa un MB-326 con vari nominativi radio (I-?? BB/??RR/??AA/??VV ecc.) usato dall'Alitalia: chi ne sa qualcosa di più?

L'Air France ha iniziato da ottobre un nuovo volo cargo settimanale Parigi-Linate, utilizzando un Vanguard della EAS in aggiunta al volo con il suo B-707.

## AVIAZIONE MILITARE

A Caselle, nell'ultima settimana di ottobre, ha volato il primo F-104S turco di serie; in precedenza altri due, ritirati dalla prima linea italiana, erano stati consegnati alla Turk Hava Kuvvetleri per il passaggio dei piloti.

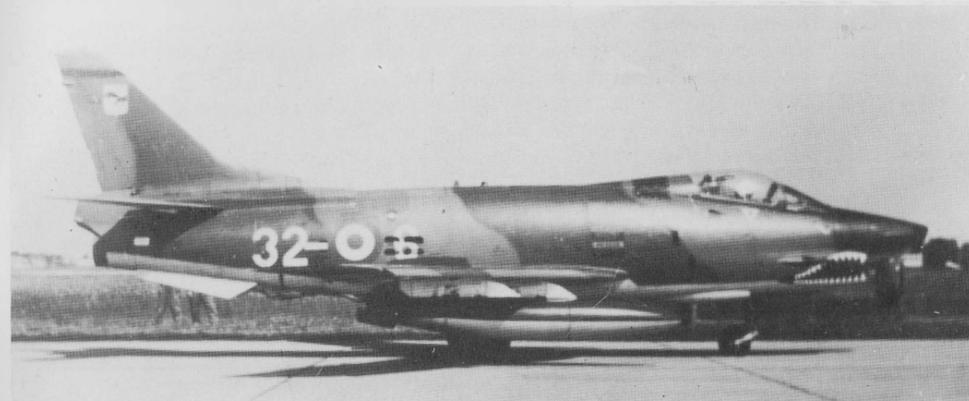
Il Reparto Radiomisure sta ricevendo dei C-47 ex RVSM; tra gli altri CR-47 e CR-52, dotati tra l'altro di apparecchiature ai raggi infrarossi per operare di notte.

Il T-33 51-87 MM55-3030 del 23° Gruppo COT, passando sotto il 5° Stormo ha assunto il code 3-030. L'assunzione a code dell'ultima parte della matricola è diventata assai diffusa per i T-33 in forza ai vari Gruppi.

Il primo volo dell'F-104G 20-27 MM6586 quale addestratore monoposto risale all'11/7

1973, ma già volava da qualche tempo a Grosseto col code 9-24.

La Polizia ha basato a Malpensa uno dei suoi tre P-64B: si tratta di "6" MM57192 I G-91Y del 32° St. stanno ricevendo, a somiglianza dei G-91R/3 del LEKG-41 della Luftwaffe, il musetto dipinto a bocca di squalo (nonché il tettuccio rialzato per consentire l'installazione dei sedili eiettabili da quota zero).



32-06 G-91Y MM6495 c/n 2057 - Brindisi 8/1974 (foto via P.Bizzoco)

Pare che il nuovo aereo su cui sarà montata la PAN sia la nuova versione L del Macchi MB-326 che ha le ali e la struttura rinforzata del 326K.

## AVIAZIONE PRIVATA

Torino Aeritalia E' giunto il nuovo Ce.150 marche I-NOLU; l'officina dell'Ae.Club ha revisionato a zero ore la cellula dell'F-8L I-LEPG c/n 233 che è stato venduto in Lussemburgo con la matricola LW-AIY.

Milano Bresso E' giunto un nuovo DR-400/180 di un privato marche F-OCTG c/n 948; il CAP-10B I-AKRO è ritornato in Francia presso la ditta costruttrice per eseguire notevoli lavori di riparazione in seguito ad una scassata.

Varese Venegono E' giunto il nuovo Ce.FR-172J I-CCAR dell'Aero Club.; sul campo opera con notevole successo (anche all'estero: Belgio, Svizzera, Portogallo, Olanda e Grecia) la Soc. Publi Aer Foto con una flotta composta dal Ce.172 I-ALIZ, dal P-57 Fachihiro II°F I-MARZ (recentemente revisionato a zero ore nella propria officina) e da il Ce.337A I-ALJK.

## INTERSPOTTER

Si prega di prendere nota dei seguenti cambi di indirizzo:

- Frank SMITH: nuovo indirizzo: Viale della Pace 164 interno A, 36100 VICENZA.
- Charles ROJO: nuovo indirizzo: 1580 Buena Vista Drive, Palm Springs, California 92262 - U.S.A.
- Cerco corrispondenti italiani per scambio negativi bianco & nero di aerei militari. Scrivere in inglese a Theo de Brouwer - Bosdijk 1109 - Eindhoven - HOLLAND.
- Cerco corrispondenti per scambio diapositive di aerei di linea. Scrivere in inglese a: Karez Zaayman - Aviation Society of Africa - P.O.Box 50413 - New Redruth 1452 - SOUTH AFRICA.
- Cerco foto/negs per scambio e/o acquisto del Viking I-RALC e di tutti i Viscount. Scrivere a Luigi Perinetti, Via Pacchiotti 55, 10146 TORINO

## INCIDENTI

10/6/74 Cade in mare a SW di Majorca D-EJOH P-149D . Il pilota è stato ripescato.

20/5/74 un F-104S cade (capottato sulla pista) in atterraggio ad Istrana mentre rientrava da un volo in coppia con un altro F-104S. Nominativo radio : Pluto-12.

Il T-33A MM51-17484 è danneggiato sulla Base di Villafranca.

Il C-45 RR-14 MM61692 (muso vetrato) è danneggiato dal 9/73 sulla Base di Bari-Palese (cedimento del semicarrello destro).

L'F-104G MM6530 che col code 5-24 precipitò al decollo da Miramare il 3/7/67 spezzandosi in due, è ora riparato e porta il code 5-12.

Il T-33 5-576 MM51-8576 del 5° Stormo, incidentatosi in atterraggio a Rimini alcuni mesi fa, è stato ricondizionato ed ora vola regolarmente.

L'AB-206 EI-593 è relitto sulla Base di Bologna dal 9/74. Sarà probabilmente cannibalizzato.

Il Beech Baron I-FAST è precipitato il 17/8/74 perchè, dopo alcune puntate a bassissima quota, il pilota ha tentato una virata di 180° in una vallata strettissima, con tutta manetta e flaps fuori : stallo d'ala e vite. Usque tandem...

Il 26/6/74 è caduto un G-91T del Reparto Sperimentale; code probabile : RS-6.

## 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

### **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**

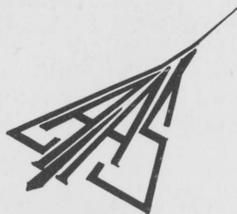
Registro delle citate Nazioni per l'anno 1973.  
25 Foto in bianco e nero - 32 Pagine - Lire 1.000

### **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

### **JP Airline Fleets 74 - Editions JP Zürich**

**8125 registrazioni degli aerei di 560 compagnie aeree !!**  
**80 FOTO INEDITE e notizie aereo per aereo ! Lire 3050**

Sono disponibili un limitato numero di copie delle seguenti pubblicazioni :

"Vickers Turbine Transports" Ediz. LAAS. Con foto Lire 1.500.

Registro Civile Italiano 1967 - Copie fotostatiche - Lire 500.

Registro Civile Portoghese 1967 - Copie fotostatiche - Lire 500.