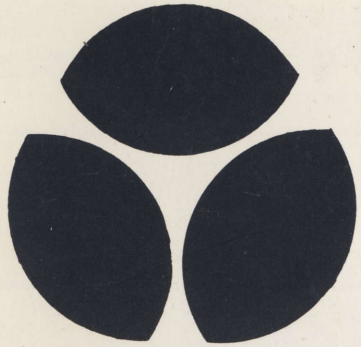


asa

AIR SPOTTER ASSOCIATION

BOLLETTINO

Registrazione del Tribunale di Torino n°2348 del 9 giu. 1973
Direttore Responsabile: G. Masino - Litografia A.F.L. Torino

F-104 S con "pods" sperimentali - DC-7 B I-SATA

9

MAGGIO GIUGNO 1973

A I R S P O T T E R A S S O C I A T I O N

BOLLETTINO N° 9

Pubblicazione a circolazione privata

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

COLLABORATORI : BAPKAS, F.Bellelli, R.Celi, C.Maranta, C.Petrosellini, R.Reggianini.

DISSERVIZIO POSTALE Sono giunte in Redazione numerose richieste di Bollettini non recapitati (soprattutto il n° 6).Invitiamo a segnalare ancora tali disguidi a G.Masino c/o ASA.

N U M E R I A R R E T R A T I :

Sono ancora disponibili alcune copie dei Bollettini N° 3 - 4 - 5 e 6.
Prezzo cumulativo per i nuovi membri Lire I.000.
PAGAMENTO EFFETTUABILE ANCHE IN FRANCOBOLLI DA LIRE 25.

Si prega di allegare alle lettere inviate all'ASA e di cui si desidera risposta diretta il francobollo per la risposta.

grazie

Please put an International Reply Cupon in your next letter to ASA.

many thanks

IN OGNI CASO LA CORRISPONDENZA ANDRA' INVIATA A :

A S A Air Spotter Association - Via Caldano 4 - I/I0072 Caselle (To)

QUOTA DI ASSOCIAZIONE I973 / I973 MEMBERSHIP FEE : Lire I.500

Per eventuali pagamenti tramite Vaglia o Assegno premettere "G.Siccardi"

FOR ENGLAND ONLY

For renewal and subscription to ASA please contact the British agent:

BAPKAS 36 gt. south West rd., Hounslow, Middlesex, United Kingdom

closing date per il B O L L E T T I N O N° I0

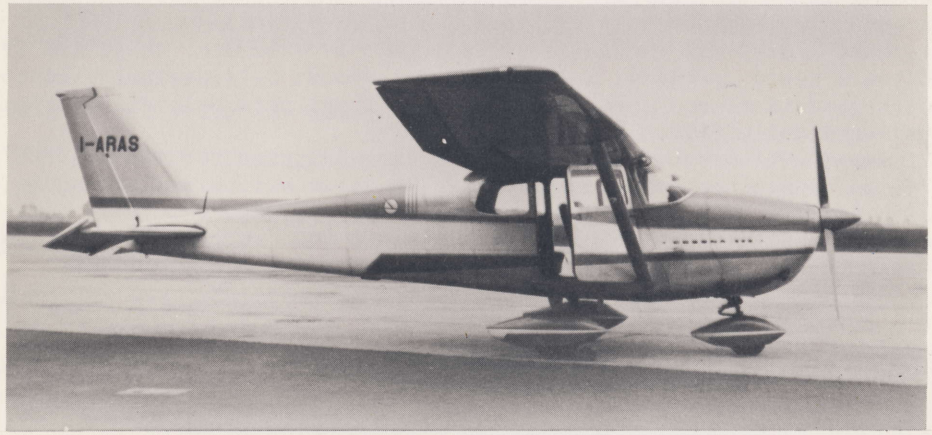
corrispondenze, foto, richieste, inserzioni, movimenti ed altro materiale da pubblicarsi sul prossimo BOLLETTINO , dovranno pervenire in redazione entro il I5 luglio I973

CHI VOLESSE PROGRAMMARE A LUNGO TERMINE LA PROPRIA COLLABORAZIONE ALLA STESURA DEL BOLLETTINO PUO' RICHIEDERE A L.Bertolo (C/o ASA) IL "Calendario redazionale" I973.

monografie: SATT

testo di L.Bertolo
foto di L.Perinetti

Agli inizi degli anni '60 la regione piemontese stava attraversando un momento particolarmente felice per la sua economia,dopo un decennio di continua espansione industriale,e si preparava inoltre a celebrare nel suo Capoluogo il centenario dell'Unità d'Italia.
A quell'epoca l'aeroporto di Torino-Caselle,a seguito dell'apertura al traffico civile degli aeroporti di Rimini e Genova, stava già perdendo la sua tradizionale funzione di scalo intermedio di voli charter tra i Paesi del Nord Europa e le coste liguri ed adriatiche,mentre tra i nuovi aeroporti di Milano-Linate e Roma-Fiumicino si iniziava quell'intricato cordone di traffico aereo Nord-Centro-Sud dal quale Torino si trovò ben presto completamente emarginata.
Il momento economicamente propizio, unito all'esigenza di rilancio dell'aeroporto di Caselle,spinsero un gruppo di finanzieri di Torino, insieme alla Società ATA di Linate ed alla Società per lo Sviluppo Turistico di Punta Ala, a formare nell'aprile del '6I la S.A.T.T. (Società Avio Trasporti Torino) sotto la presidenza del Dr. Marra.
Ottenuti i disciplinari per effettuare trasporto pubblico di passeggeri e merci, pubblicità commerciale e lavoro aereo qualificato (paracadutismo e foto aerea),la SATT iniziò nel luglio del I962 la prima fase della sua attività,volta prevalentemente ai servizi di aero-taxi ed al lavoro aereo,con una flotta composta da un Piaggio P-I66 I-NCAS,un Aer Macchi AL-60 I-SATT ed un Cessna I72 I-ARAS.



I-ARAS Cessna I72 C - Torino-Caselle 25/4/63 (L.Perinetti)

All'inizio dell'anno seguente furono acquistati un altro Piaggio P-I66 I-FINS ed un Piper Twin Comanche I-SATB,mentre il Cessna I72, rivelatosi poco adatto, venne ceduto.
Il piano di sviluppo dell'attività prevedeva inoltre l'inserimento della Società nel mercato dei voli charter,innanzi tutto per il lancio turistico della zona di Punta Ala (Grosseto),per cui fu deciso un aumento del capitale a I50 milioni e si pose un'opzione su di I Fokker F-27 col versamento di una caparra di 30 milioni.

Il mancato intervento finanziario dell'ATA tuttavia impedì il perfezionamento dell'opzione, che dovette essere ceduta. Per inciso l'F-27 prenotato sarebbe diventato l'anno dopo I-ATIM, primo aereo dell'ATI.
La SATT si trovò dunque nell'urgente necessità di trovare uno o più aerei di linea, e l'occasione di ottenerli venne offerta dalla AIR SYSTEM che propose alla SATT l'acquisto di tre DC-7 B a 300.000 dollari l'uno da pagarsi a rate mensili di I5.000 dollari più 50 dollari ogni ora di volo effettuata.
Ricordiamo che la AIR SYSTEM, ex-Aeronaves de Panama, aveva da qualche mese basato a Caselle la sua flotta di due C-74 (cfr.Bollettino n°3), con i quali compiva voli cargo trasportando bestiame tra il Nord Europa ed il Medio Oriente, utilizzando i disciplinari, hangars e uffici della SATT. L'offerta dei tre DC-7 B venne accettata ed il primo di essi, revisionato dalla SIAI a Malpensa e arredato per 85 posti in classe unica, venne immatricolato I-SATA e dipinto vivacemente in giallo e blu.
Era intanto stata concordata per la stagione I964 una fitta rete di voli - circa 380 - tra Torino, Londra e Rimini con una importante Agenzia londinese, ma tutto si risolse in nulla di fatto in quanto il Registro Aeronautico Italiano non omologò il DC-7 B mancandone i certificati di origine. L'I-SATA, registrazione mai ratificata dal R.A.I., rimase così fermo per ben sette mesi a Caselle, con un danno per la SATT facilmente intuibile. Nel marzo del I963, riacquistata temporaneamente la registrazione statunitense, compì un volo a Grosseto per un incontro con i dirigenti della Società per lo Sviluppo Turistico di Punta Ala, e si capisce facilmente con quale stato d'animo la Direzione della SATT assicurò l'inizio dei voli quanto prima.
Tuttavia la ricerca dei documenti d'origine dei tre DC-7 B (gli altri due erano fermi a Shannon) non diede alcun risultato.
Frattanto l'attività mercantile, a dir poco avventurosa, della AIR SYSTEM ed i costi operativi astronomici dei vecchi C-74, avevano condotto questa società al collasso finanziario, procrastinato solo dai continui interventi della SATT.
L'II marzo I964 la società S.E.A. di Milano-Malpensa requisì uno dei 2 C-74, in quanto non erano state pagate le tasse aeroportuali, mentre a Torino l'altro C-74 non era in condizioni di riprendere i voli, cosicchè l'AIR SYSTEM effettuò gli ultimi quattro voli cargo da Nizza a Dusseldorf con il DC-7 B della SATT, sempre con matricola americana.

I-SATT Aer Macchi AL-60/B2 - Torino-Caselle IO/II/63 (L.Perinetti)

Giungiamo così al 24 aprile I964: lo staff della AIR SYSTEM data la situazione fallimentare in cui si trova la compagnia, con decisione imprevedibile si invola col DC-7 B su cui erano state furtivamente caricate le attrezzature di terra ed i documenti relativi alla propria attività all'insaputa, ovviamente della SATT.
Nonostante il falso piano di volo dichiarato, l'aereo è segnalato prima di sera a Bruxelles, dove si reca immediatamente una delegazione della SATT. Ma l'Ambasciata Italiana il giorno successivo, 25 aprile, è chiusa e non può essere esercitata l'azione diplomatica necessaria ad ottenere il sequestro dell'aereo, che così si dilegua forse a Londra, forse direttamente a Shannon, e quindi negli Stati Uniti.

(continua)

I-SATA DC-7 B - Torino-Caselle 8/IO/64 (L.Perinetti)

ERRATA CORRIGE

N° 7 pag.3 L'S-2F AS-I5 è MM I48297 attribuita invece all'AS-II. La MM I36556 va attribuita all'AS-4 e non all'AS-5.

Invitiamo tutti i lettori a contribuire a completare la lista dei Trackers pubblicata sul n° 7.

N° 8 pag.8 L'SSSR-III28 è 02348203; l'SSSR-III29 è 02348204.

Transiti di aerei italiani all'estero

Ginevra I4/4 I-OGGI Queen Air; I-NAIS Comanche (vedi Registro pag.5)

ULTIMA ORA : (vedi pag. 11) Il Brasile ha scelto il Northrop F-5 (Prensaerea)

REGISTRO

Con la gentile collaborazione del Registro Aereo Italiano di Torino

Reg.	Tipo a/m	C/n	Proprietario	Base
I-ATIJ	DC-9-32	47544	A.T.I.	Napoli Capodichino
I-ATIY	DC-9-32	47575	A.T.I.	Napoli Capodichino
I-BRIG	P-64B Oscar 200	03	A.C. Cuneo	Cuneo Levaldigi
I-BZAN	Reims Cessna FRI72H	033I	A.C. Bolzano	Bolzano
I-CGAB	Piper PA-28 "I40"	28-7225I66	C.G.A.	BG Orio al Serio
I-CPMM	P-64B Oscar BII55	64	A.C. Napoli	Napoli Capodichino
I-GEVI	P-66B Oscar I50	40	A.C. Latina	Latina
I-INKA	Piper PA-28 "I80"	28-73050II	Sig.G.Paloschi	Milano Bresso
I-IRNO	P-66B Oscar I50	4I	A.C. Salerno	Salerno
I-MAOM	MB 326 GB	285/6544	Macchi	VA Venegono
I-MAON	MB 326 GB	286/6545	Macchi	VA Venegono
I-MAOO	MB 326 GB	287/6546	Macchi	VA Venegono
I-NOLF	Reims Cessna FI50L	0809	A.C. Vergiate	VA Vergiate
I-PATN	Piper PA-I8 "I50"	I8-8999	Giunta Prov. di TN	Trento
I-REAL	Mystere XX E	267	Soc.SARAS SARROCH	Milano Linate
I-SEPA	P-68 Victor	08	Imp.Severini F.	Perugia S.Egidio
I-SFCC	P-68 Victor	07	Partenavia	Napoli Capodichino
I-SILG	Silvercraft SH-4	0I8	Silvercraft	VA Vergiate
I-SUDL	M.S.880B	I957	A.C. Carpi	Carpi
I-SUDQ	M.S.880B	2084	A.C. Lucca	Lucca
I-TAAB	Aeritalia AM-3C	2002	Aeritalia	Napoli Capodichino
I-AUAD	AU-SF 25B (motoaliante)	006	A.C.Foligno	Foligno
I-AUAG	AU-SF 25B (motoaliante)	005	A.C.d'Italia	Rieti
I-BGMR	A.Schleicher Ka 2	44	Accad.Volovelistica	Milano Bresso
I-BZAI	A.Schleicher K8B	89I9	A.C. Bolzano	Bolzano
I-LBIS	S.F.Bergfalke IV	5826	A.C. Bologna	Bologna
I-PUCI	Glasfugel "S.Libelle"	3I6	A.C. Padova	Padova
I-SNIF	LET n.p. L-I3 "Blanik"	I75I03	Acc.Volov.	Alzate Brianza

I-REAL Mystere XX E - Nizza 16/3/1973 (L.Bertolo)

Aeromobili radiati o distrutti (D):

I-AAAE I-ADAF(D) I-ATIR(D) I-GILU I-SJAA(D) I-SYAS I-SYAT I-SYAV I-SYAZ I-KOKO(D)

MOVIMENTI

TORINO - Caselle (ASA Piemonte)

22/3 CCCP II526 AN-I2 Aeroflot;

23/3 F-BTON Caravelle Air Touring "Ile de Beaute"; PH-MAN DC-9 Martinair; F-BTDL Caravelle Euralair; SM-22 CV-440 A.M.I.; 5I-09 C-I60 Luftwaffe; RM-5 T-6 A.M.I. MM54I45 (riceve la RM a Torino)

24/3 D-ABIN B-727 Condor

26/3 SP-LGB AN-I2 LOT; HB-VCW Lear Jet 24C

27/3 EI 559/527 AB 206 E.I.; 46-04 C-I30 A.M.I.(scarica un AB 206 del l'E.I.); 5I-53/67 F-86K A.M.I. MM54906/38305; 6V-AAR Caravelle Presidente del Senegal

28/3 CCCP III30 AN-I2B Aeroflot; CR-32 C-45 A.M.I. MM6I672; F-BOJG Baron Transairco; I-SUVI Seneca

29/3 I-DYNA DC-I0-30 Alitalia (effettua addestramento fino al I3/4)

I/4 G-AOYH Viscount Northeast; G-AVYD Trident Northeast; G-AWZO Trident 3 B.E.A.; HB-VBR Lear Jet Air Leman

3/4 I-BRIG P-64B A.C.Cuneo; LN-FOE Mystere XX Fred Olsen; 9-3I T-33A A.M.I.; G-BADP B-737 Britannia Aw.

5/4 N40NR Sabreliner; PH-DNP DC-9 K.L.M.

7/4 5-I56 C-I30 Iran A.F.; 75 &20 MB-326 A.M.I.; SA-38 G-9IT A.M.I.

8/4 G-AVYB Trident Northeast; G-AWZE Trident 3 B.E.A.; G-AZNZ B-737 Britannia

I0/4 YR-IME IL-I8 Tarom; HB-VCI Lear Jet 24D Transair; G-APMB Comet Dan Air

II/4 OO-LGF Ce.I72 Publi Air; 5-65 5-7I,5-53,5-63 F-86K A.M.I. MM4I29 2,38286,54906,548I8; G-AYLI HS-I25 J.C.B.; G-AYOJ HS-I25 H.S.A.; G-ASED & G-AVJL Viscount Alidair; D-CCAT Lear Jet 25B U.Erpenbeck; G-BADR B-737 Britannia

I2/4 HB-LGG Navajo; N720G Gulfstream II; G-ATPB HS-I25 Rolls Royce; G-AVRF HS-I25 B.A.C.; D-COSA HFB-320 M.B.B.; CCCPIII05 AN-I2 Aeroflot c/n 0I3480I

I3/4 46-07 C-I30 A.M.I.; PH-DNT DC-9-30 K.L.M.; TC-JAM B-707 THY; YR-IMH IL-I8 Tarom

I4/4 46-02 C-I30 A.M.I.

I5/4 G-APEX Viscount Northeast; G-AWSY B-737 Britannia

I7/4 I-SNAM Mystere XX Soc. Metanodotti; F-BOLR Ce.3IOL; TC-JAH B-707 T.H.Y.; PH-DNZ DC-9-30 KLM; CCCP III08 AN-I2 Aeroflot; YR-IMI IL-I8 Tarom

I8/4 N884PA B-707 PanAm "Jet Clipper FIAT"; N403PA B-707 PanAm "Jet Clipper INAM"; 36-03 F-I04S A.M.I.

I9/4 MM545I F-I04G A.M.I.; 53-I6 F-I04S A.M.I.; N4864T DC-8-63 T.I.A.; N805WA DC-8-63 World Aw.; I-SARQ F-27 Alisarda; LZ-BAB AN-I2 Balkan

20/4 G-APDO Comet Dan Air; CCCP III25 AN-I2 Aeroflot; N4867T DC-8-63 T.I.A.; N4I2PA B-707 Pan Am; PH-DNM DC-9-30 K.L.M.; N49IOC DC-8-63 Capitol; I-SSCC Aztec Soc Santa Maria; D-ABKI B-727-200 Lufthansa (con iscrizione in oro IOOesimo Boeing Jet)

2I/4 G-AWYV B-III/500 B.U.A.; SA-7I G-9IT A.M.I.

25/4 YU-AGG B-707 J.A.T.; N777SW Gulfstream II J.E.Seagram & Sons

26/4 G-AXLM B-III/500 British Midland; F-BPIB Jet Commander Michelin
27/4 N8962T & 8960T DC-8-6I TIA; N4I9PA B-707 PanAm; D-EDZA Ce.I82G Weberei Cordes; YR-IMK IL-I8 Tarom D-CASU HFB-320 Inter City Flug; I-PIAK P-I66 Piaggio; RB-62 P-I66M MM6I905 A.M.I. (con Snoopy/Barone Rosso che pilota sul muso)
28/4 G-AXNC B-737 Britannia Aw.; 64-II/62-QF/62-QW/62-QN Noratlas Armée de l'Air
29/4 I-TIVB Herald Itavia (ultimo volo);G-APDK Comet Dan Air; F-BPXS SA-3I5 Lama c/n 00I & F-WTNV SA-34I Gazelle della Aerospatiale (effettuano voli dimostrativi fino al 3I/4); N4907C DC-8-63 Capitol
30/4 N803WA DC-8-63 World Aw.; N2A dirigibile "Europa" Goodyear (voli di propaganda fino al 4/5); I-DYNE DC-I0-30 Alitalia (voli di addestramento fino al 6/5); N93 CV440 F.A.A. (controllo apparati I.L.S.) SA-7I/76/48/82 G-9IT A.M.I.
I/5 F-BTQK Lear Jet 23 Compagnie Frigorifere de l'Ouest
3/5 D-ABAQ F-28 Itavia ; I-FFSZ Ce.FAI50K Florence Flying School; RM-I5 RH-4 (T-6) A.M.I. MM53830 (giallo); LV-JTN CL-44 T.A.R.
4/5 84-PJ DC-6 French Air Force
5/5 CCCP III29 AN-I2 Aeroflot
7/5 I-DYNI DC-I0-30 Alitalia
8/5 HB-LGM Ce.42I Taxair; I-FAST Baron G.Falchini
I0/5 N94 CV-440 F.A.A. (radiomisure); I-MEDI King Air Vip Air
II/5 D-ICAR Lear Jet 24 Aero Dienst; TC-JAN B-707 T.H.Y.; D-ABAX F-28 Itavia; D-CFCF HS-I25 Condor; NI2420 T-33A c/n 52/I200 I-ANIC Dove & I-MABD & I-MADA & I-MACV AL-60 tutti della Winchester per la lotta antigrandine
I3/5 SM-4 CV-440 A.M.I.
I4/5 I-FFSM Ce.FRI72G A.C.Savona
I5/5 G-AXLX HS-I25 Turbo Union; SE-DDE Ce.500; D-IBOE Turbo Commander Aeroflug; F-BQVC Rallye

GENOVA - C.Colombo (Golf Bravo)
2I/4 G-APMB Comet Dan Air; YR-IMA IL-I8 Tarom; OE-DVB S.205
22/4 D-ICAH Ce.3I0Q Kurfiss Aviat OY-SBV & OY-SBW Caravelle Sterling; G-AWYU B-III/500 B.U.A.
23/4 G-BAJY Robin DR.400; LN-SUA B-737 Braathens S.A.F.E.

MILANO - Malpensa (L.Perinetti)
I0/5 I-AUSA Navajo; I-ESAU Twin Comanche; I608 C-I30H Saudi Arabian AF; 46-37 C-II9G A.M.I.

VARESE - Vergiate (L.Perinetti)
I0/5 HB-GFA Duke; I-SPAM Ce.3I0; I-EFCT PA-I80; 46-33 & 46-34 C-II9G A.M.I. (in revisione alla SIAI); EI-80I Chinook E.I.

BIELLA (L.Perinetti)
8/5 D-EEDY Reims Cessna Rocket

D-ABAQ Fokker F-28 - Torino-Caselle 9/5/73 (L.Bertolo)

VARESE - Vergiate (L.Bertolo)
2I/3 HB-GFA Duke Cabolle SA; RR-I5 MM6I644 C-45 A.M.I.

VARESE - Venegono (L.Bertolo)
2I/3 HB-LFA Navajo P; I-VARH A1-60 I-FINS P-I66; I-MACL A1-60

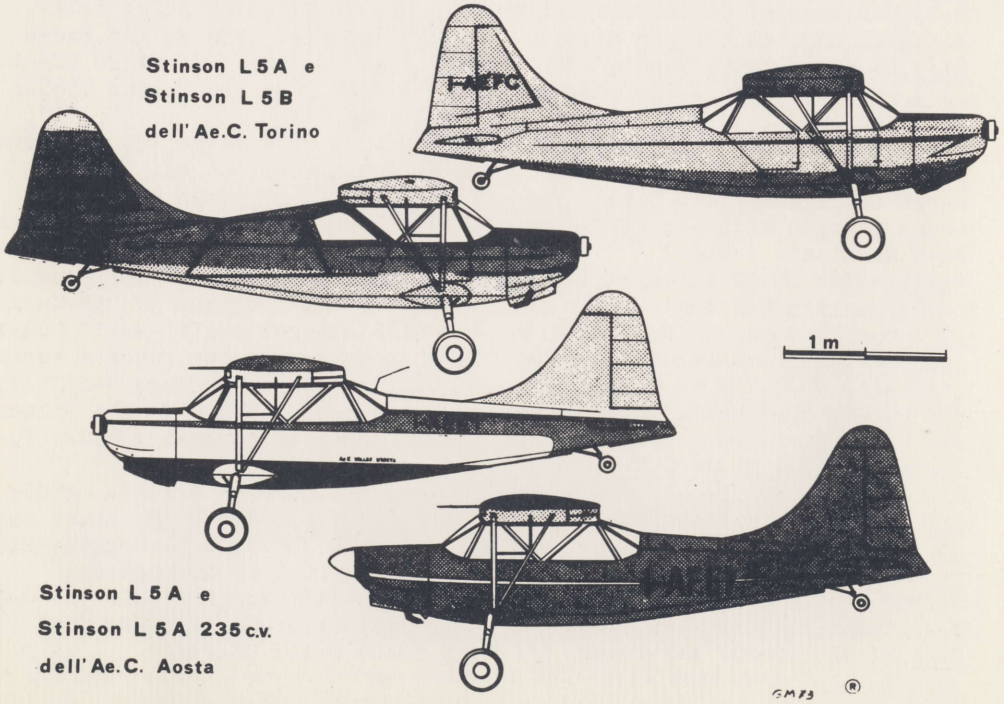
62-QF Nord 250I Noratlas - Torino/Caselle 28/4/73 (L.Bertolo)

MILANO - Malpensa (F.Bellelli)
I6/3 VP-BDE B-707 Bahamas World OK-ZBC Il-62 C.S.A.; G-BADP B-737 Britannia; F-BTYO Bristol I70/3I T.A.R.; I-ATIK DC-9 ATI charter
I9/3 HA-LBC Tu-I34 Malev; G-BADR B-737 Britannia; I-DAXT Caravelle Alitalia charter ATI per Madrid.
2I/3 LN-MOI Electra Nordic Air
23/3 G-AXNT Vanguard Invicta Cargo Division
26/3 N356AL DC-7CP Florida Carib.
27/3 G-AOXN e G-APIM Viscounts cargo della Cambrian; G-AZPL Viscount British Midland; PH-MAN DC-9 Martinair (cargo)
29/3 I-DYNE DC-I0 Alitalia;CF-PWJ B-707 Pacific Western
3I/3 G-AZNA Viscount British Midland; I-ANIC Dove Aeral cargo per l'estero; YV-C-VIF DC-8/32 Viasa
2/4 00-CMB DC-8 Delta Intern.(stickers "Campari" su motori e fusoliera); G-AXUL CL-44 T.M.A.C. CF-TJP DC-8F Air Canada cargo.
5/4 PH-BUG B-747 Viasa/KLM
9/4 G-AZRE Vanguard Invicta
II/4 RS-5 MM578 PD-808 AMI; D-IBMH Merlin IV° Air Charter; O-22 Transall Turk Hava Kuwetleri
I2/4 EI-AWG DC-7CF Aer Turas
I5/4 00-SRB Caravelle Sobelair nuova col.;PH-WIL S-205;F-OCTC e F-BUGF Rallyes partecipanti ad un raduno insieme ad II aerei italiani
I7/4 YR-IMH IL-I8 Tarom (volo cargo giornaliero dal 2 al 28 aprile)
I8/4 OY-DVL Citation Lego; 5-I45 C-I30H Imperial Iranian Air Force
20/4 46-07 C-I30H AMI; SM-29 DC-6B AMI; EI-ARS DC-4 Aer Turas; N580RA Gulfstream II°
Dal I9/4 al 25/4 oltre 300 charters di 49 Compagnie, tra cui citiamo: F-BSRA HS-748 Rousseau Aviation; TU-TCF DC-8/63CF Air Afrique;G-BAAA Tristar Court Line; YU-AJS Tu-I34A Aviogenex; EI-ASG B-737 Aer Lingus; EC-CDB DC-8 Air Spain; EC-CAE Caravelle IO Aviaco; G-AXML B-III Court Line in emergenza per fuoco a bordo DM-SCH Tu-I34A Interflug; G-AVJL Viscount Alidair;LZ-BTC Tu-I54 Balkan SU-ALM Comet 4C Egyptair; 85024 Tu-I54 Aeroflot.
27/4 N4868T DC-8/63 T.I.A.; JA8053 DC-8/62 J.A.L.; F-BTOV Vanguard cargo e F-BTYC Vanguard passeggeri EAS
I/5 CF-TIX DC-8/63 Air Canada; TF-LLI CL-44J Cargolux (diretto nelle Filippine con alcuni SF-260M)
4/5 5940I C-I4I USAF-MAC

impressioni di volo : L-5

del Com.te C.Petrosellini

Al pilota che si siede per la prima volta al posto di pilotaggio dà la netta impressione di essere in una jeep. Infatti il nomignolo del velivolo era "jeep volante".Anche il rumore del motore,dopo la messa in moto, aveva qualcosa del famoso mezzo.
Il posto di pilotaggio è spazioso e tutti i comandi sono facilmente accessibili. Pur avendo il carrello convenzionale (con ruotino di coda), la visibilità in rullaggio, nel settore anteriore, è ottima.
Il decollo è dolce e facilissimo;il carrello è particolarmente molleggiato e le gambe di forza hanno una ampia escursione. La manovrabilità è adeguata ad un aereo della sua classe, mentre lo stallo, nelle varie configurazioni, è netto, senza tendenze laterali.
Nella rimessa si sente chiaramente il peso del "muso". La stabilità in volo strumentale e notturno,è eccezionale per un velivolo della sua categoria. Alcuni voli, condotti in reali condizioni IFR, hanno dimostrato che l'unico rischio di ghiaccio è quello improvviso al carburatore.
Anche in configurazione di avvicinamento (con flaps estesi) la manovrabilità risulta ancora ottima, mentre per la richiamata all'atterraggio è utile l'uso del "trim" di coda per regolare lo sforzo longitudinale.
Gli atterraggi, facilissimi "sulle ruote", risultano un pò più elaborati se effettuati "seduti", specie in presenza di vento al traverso, date le notevoli dimensioni della deriva, la quale tuttavia non ostacola una ottima compensazione della componente laterale.
Un onesto aeroplano,in definitiva,e...un caro ricordo di anni passati.



monografie : L-5

di G.Siccardi (2^ parte)

REGISTR.	Data	M.M.	Base
I-AEGU	8/3/57	52857	Rieti
I-AEGV	8/3/57	52859	Rieti
I-AEGW	I4/2/57	5286I	Capua; distrutto nel settem.'72
I-AEGZ		52952	Ferrara
I-AEHA	24/7/57	52965	Bordighera
I-AEKS	4/8/6I	56687	Rieti
I-AEKW	I2/I2/6I	52864	Urbe
I-BAVE	I6/4/62	52889	Bologna; demolito nell'agosto '70.
I-BURL	9/5/62	52883	Bologna.
I-GELM	23/6/70	52866	Bologna; ricostruz.Euravia e venduto alla Soc.ATAL,Milano-Bresso
I-ATAL	30/7/69	Eur.00I	Milano-Bresso;Soc.ATAL.
I-MEMA	23/6/70	Eur.003	Milano-Bresso;Soc.ATAL.
I-DINA	6/IO/70	Eur.004	Milano-Bresso;Soc.ATAL.

(fine)

Invitiamo tutti i lettori a completare, emendare ed aggiornare questa lista degli L-5 che sono stati o sono tuttora in servizio in Italia.

aviazione commerciale

- L'ALITALIA ha messo in servizio dal I aprile i nuovi DC-IO-30 sulla rotta Roma-Milano-Lisboa-Caracas-Lima con frequenza bisettimanale e sulla rotta Roma-Caracas una volta la settimana. Dal I6 maggio il nuovo velivolo verrà immesso anche sulle linee Roma-Nairobi-Johannesburg con frequenza bisettimanale,Roma-Bombay-Bangkok-Singapore-Sydney-Melbourne con frequenza bisettimanale e Roma-Atene-Bombay-Singapore-Sydney-Melbourne una volta la settimana.
Il DC-IO-30 é stato finora consegnato all'Alitalia in 3 esemplari che hanno assunto le matricole: I-DYNA "Galileo Galilei"; I-DYNE "Dante Alighieri"; I-DYNI "Michelangelo Buonarroti".
L'Alitalia ha inoltre ordinato un ulteriore lotto di 5 DC-9-30 e di 2 B-747.
Dal I6 giugno verrà inaugurato il volo Palermo-Milano-New York con frequenza trisettimanale e operato con aeromobile DC-8-62.

- L'ITAVIA ha messo in servizio 2 F-28 oltre ai 3 già operativi. I due esemplari,ex L.T.U.,recano ancora le matricole tedesche D-ABAQ e D-ABAX. L'entrata in servizio di questi due aerei rientra nel programma di jettizzazione della flotta Itavia. E' prevista infatti,entro la fine dell'anno,la radiazione dei biturboelica Dart Herald di cui lo esemplare I-TIVB già dal I giugno verrà smantellato ed usato come parti di ricambio.

- L'AERTIRRENA ha annunciato che il nuovo volo Torino-Albenga verrà effettuato dal I5 giugno al I6 settembre anziché dal I aprile come era stato annunciato. Il servizio,operato con YAK-40,avrà il seguente orario: Torino I9,40 - Albenga 20,IO il venerdì e ritorno Albenga 20,30 - Torino 2I,IO la domenica. Costo del biglietto A/R I5.000 lire.

- L'AEROSPATIALE ha comunicato che il prototipo dell'A-300B2-D03, matricola F-WUAD,il cui primo volo é previsto per il mese di maggio,reca per metà i colori Lufthansa e metà quelli Alitalia.

aviazione militare

Il G-9IR è stato prescelto dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale per integrare il parco dei propri velivoli, sia per la perdita di alcuni aerei, sia per l'affaticamento strutturale che i G-9I PAN (esemplari preserie modificati) cominciano a manifestare. I primi due G-9IR/IA hanno ricevuto le necessarie modifiche a Capodichino ed a Caselle; si tratta degli esemplari MM 6259 c/n 25 ed MM 625I c/n I7 che hanno compiuto il primo volo rispettivamente il 7 febbraio ed il 9 maggio.

Il Brasile si sta interessando vivamente al G-9IY. La scelta finale avverrà tra il G-9IY ed il Northrop F-5; l'agenzia Prensaerea sottolinea le notevoli pressioni della Ditta americana e l'ormai consueto disinteresse di quella italiana. La commessa riguarderebbe 50/70 aerei che sarebbero costruiti nello stabilimento che la Fiat sta allestendo in Brasile nei pressi di Belem (ufficialmente per fare autocarri).

In seguito all'entrata in servizio operativo dell'Atlantic in sostituzione dell'S-2F Tracker, l'86° Gruppo Antisom si è trasferito da marzo dalla base di Capodichino a quella di Cagliari-Elmas.

Il I5° Stormo riceverà i Sikorsky HH-3F a partire dal giugno '74 e diventerà così il "I5° Stormo Elicotteri SAR", secondo reparto dell'AMI, dopo il 3I° Stormo, ad essere equipaggiato unicamente con elicotteri. Attualmente i Grumman Albatros ancora efficienti sono 7/8, di cui 4 a Roma, 2 a Grottaglie e non più di due a Linate.

Il 6 maggio l'AB-205 I-VFEZ c/n 4505 dei Vigili del Fuoco è precipitato durante un volo da Albenga a Genova causando la morte di 4 persone.

G-9I T/I n/c I26 MM 54399 - Torino-Caselle 4/73 (L.Bertolo)

I G-9I T/I dell'ultima serie presentano il tettuccio del 2° abitacolo, analogamente agli ultimi T/3 tedeschi, leggermente modificato.

L'AB-205 EI-297 MM 80549 c/n 4I63 è precipitato il I4 maggio a Pollein (Aosta) durante l'atterraggio. Le sette persone a bordo sono decedute.

aviazione privata

Torino-Aeritalia La sezione Volo a Vela dell'Ae.Club di Torino ha ricevuto un Aer.Umbra SF-25B Falke n/c 004 (su licenza Scheibe) immatricolato I-AUAH, con motore Stamo MS-I500/I da 45 CV. E' stato pure ordinato uno Schleicher ASK-I6 con motore Limbach SL-I700EA da 60 CV.

E' giunto il C.A.A.R.P.-MUDRY CAP-IO^{B} (e non CAP 20 come erroneamente è stato pubblicato sul n°8) che verrà usato per l'addestramento all'acrobazia aerea in sostituzione dello Zlin Trener I-RIRI.
Il CAP-IO deriva dal Piel Emeraude di cui mantiene la struttura mista: ali ed impennaggi in legno, fusoliera in tubi metallici rivestita in tela. Motore Lycoming IO-360/B2F da I80 CV con elica Hoffmann in legno a passo fisso. Il carrello è triciclo posteriore fisso e carenato.
Il CAP-IO è stato adottato in una trentina di esemplari anche dall'Armée de l'Air quale aereo acrobatico "ab initio" presso la scuola E.V.A (Equipe de Voltige Aerienne) di Salon de Provence.
Dato che quello torinese, matricola I-BETR c/n 3I, è il primo aereo di questo tipo giunto in Italia, diamo di seguito le sue caratteristiche:

Ap.alare	m 8,06	Vel.max quota 0	kmh 270
Lunghezza	m 7,30	Vel. 75%	kmh 240
Altezza	m 2,55	Vel.stallo senza flaps	kmh 95
Sup.alare	mq.I0,85	Vel.stallo con flaps	kmh 80
Peso a vuoto	kg. 530	Vel.ascensionale	m/min.360
Peso max.al decollo (acrob.)	kg. 756	Autonomia max	km I200
" " " (turismo)"	830	Cap.carburante max	lt I08

Il Piper PA-23 Apache I-MIMA è giunto il 3I/3, revisionato a zero ore, a Caselle proveniente dalla Fenwich Aviation di Cannes-Mandelieu.

I-BETR CAP-IO/B - Torino/Aeritalia 28/4/73 (L.Bertolo)

Ae.Club Vergiate Il giorno 8/4 è precipitato il P-I9 Scricciolo I-STOP C/N 323 mentre era in corto finale causando un morto ed un ferito.

Ae.Club Aosta Il 28/4 è caduto sul campo il Piper Cub I-COMB, causando il ferimento dei due membri d'equipaggio.

Ciampino Nell'hangar della SNAM è presente da circa 5 mesi l'AB-2I2 siglato I-SNAE tuttora avvolto nel rivestimento plastico protettivo. Il Sabreliner I-SNAD è stato invece venduto ad una ditta americana.

Cascina Costa Pare che l'Agusta presenti al Bourget un AB-206 completamente rinnovato negli interni secondo lo styling di un noto carrozziere di Torino.

interspotter

- Vendo Interconair anno I970 in perfetto stato a lire 3.000 più spese postali (norm.lire 500,raccomandata lire I200). Vendo Interconair da il n° 75 al n°84 compresi. Condizioni come sopra.
  Giovanni Boccheni, Via Mocchie 2, IOI38 Torino.
- Cerco corrispondenti americani e non,purchè interessati ai movimenti aerei americani. Cambio foto/negativi/diapositive di aerei americani specie F-I04, C-5 Galaxy, KC-I35 Stratotanker.
  Roberto Celi, Via Val Senio 5, OOI4I Roma.
- Acquisto annate di "ALATA" dal I945 al I955 purchè ottimo stato.
  Giovanni Masino, Via Lomellina I8, IOI32 Torino.
- Cerco corrispondenti per scambio : dia/Kodachrome II^ di aerei di linea. Gianni Siccardi, Via Martiri I2, IOO72 Caselle Torinese.
- Cerco corrispondenti per scambio : dia/Kodachrome/Ektachrome di aeroplani di linea. Elvio Colombino, C.so Lecce 54, IOI43 Torino.
- Acquisto negativi/dia/foto di tutti i Constellation, DC-4, DC-6 solo ottima qualità. Luigi Perinetti, Via Pacchiotti 55, IOI46 Torino.

I.P.M.S. International Plastic Modellers' Society
IPMS-Italy - Casella Postale I20I7 OOIOO ROMA
Segnaliamo a tutti gli appassionati di modellismo in plastica questa associazione che riunisce amatori di tutto il mondo. L'Associazione, che non ha scopi di lucro, promuove il contatto, lo scambio di idee e di informazione in ogni settore del plastimodellismo. A tal scopo stampa "Il Notiziario IPMS" ed il Bollettino mensile "FLASH". La quota di associazione varia da Lire 3.500 a 5.000,annue secondo l'età.

CIRCLE INTERNATIONAL **é 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 I.500
da inviare all'ASA (servizio LIBRI) quale distributore per l'Italia

Cacciatori di nuvole

di L.Bertolo e L.Perinetti

All'aeroporto di Caselle, l'II maggio è stata inaugurata la prima campagna antigrandine per la regione Piemonte, attuata per mezzo di aerei e condotta operativamente dalla Winchester (Divisione Meteorologica). La campagna sperimentale sarà condotta per tre anni consecutivi,da metà maggio a metà settembre, con una spesa di un miliardo e duecento milioni interamente a carico della Regione e delle sei Provincie piemontesi, e si propone di difendere l'intera regione piemontese dalla grandine, tanto nelle ore diurne che in quelle notturne.
Questa campagna fa seguito a quella intrapresa l'anno scorso per la sola provincia di Asti, per la quale venne usato l'AL-60/B2 I-MACV basato a Biella.La maggior estensione del territorio protetto e le particolari condizioni orografiche di alcune zone hanno determinato un notevole ampliamento dei mezzi a disposizione e particolarmente il potenziamento della flotta aerea.
Tecnicamente l'eliminazione della grandine viene attuata "inseminando" le nuvole che presentano caratteristiche grandinifere con ioduro d'argento,che ha la proprietà di accelerare la cristallizzazione del vapore acqueo,ma in nuclei assai ridotti, tali da liquefarsi facilmente al contatto con gli strati più bassi e caldi dell'atmosfera.La dispersione dello ioduro d'argento a mezzo aereo si è ormai dimostrata superiore a qualsiasi altro metodo similare (razzi, vaporizzatori, ecc.)ma richiede una flotta aerea particolarmente versatile, in modo da poter affrontare qualunque evenienza meteorologica, anche in rapporto al terreno sottostante. Il centro operativo di Caselle, dotato di radar autonomo e collegato per telescrivente con tutti i centri meteorologici europei, coordina l'attività di volo. La flotta è così composta :

Matricola	Tipo	C/n	Note
NI2420	T-33 A		Serial 52.I200 "Dick Deibert"
I-ANIC	DH-I04 Dove 6	04465	Noleggiato dalla Soc. AERAL
I-MACU	AL-60/B2	23-6I68	" " "
I-MACV	AL-60/B2	26-6206	" " "
I-MADA	AL-60/B2	46-6226	" " "
I-MABD	AL-60/F5	9I-627I	" " "

Sui terreni pianeggianti o poco ondulati l'inseminazione viene effettuata con gli AL-60 che disperdono alla base della nuvola lo ioduro d'argento,il quale viene sospinto all'interno del cumulo in formazione dalle correnti ascensionali; qualora queste mancassero, interviene dal di sopra della nube il Dove,che la bombarda con termodispersori a caduta. Il T-33 viene impiegato in modo analogo nelle ore notturne e nelle zone montane, dove le condizioni meteorologiche si evolvono con maggiore rapidità,garantendo un intervento efficace e tempestivo.In conclusione quello attuato ora in Piemonte, è il tentativo più radicale finora realizzato in Italia per eliminare definitivamente il flagello della grandine,che ogni anno produce danni per centinaia di miliardi.

DIVISIONE METEOROLOGICA

CAMPAGNA AEREA ANTIGRANDINE
PER LA REGIONE PIEMONTE
ESTATE 1973