

Anno XIV

30 novembre - 14 dicembre 1988 / n° 302 / lire 7000

AVI NEWS

quindicinale di informazione tecnica per gli agenti di viaggi



**PARTITI: IL PCI
SULLA STRADA
DELLA
GLASNOST
TURISTICA?**

Tanti sono gli aeromobili di terzo livello che circolano nei cieli italiani. Convinti come siamo che il futuro del trasporto aereo è anche legato a loro, cominciamo a presentarveli, con l'augurio che tra qualche tempo sapremo assuefarci ai vari Jetstream, Metro, Brasilia, Yak, Dash...

16 PICCOLI GIOIELLI



Un Metro III della Skywest

di Mauro Ferri

"Una serie di microimprese il cui apporto non è valutabile se non sul piano delle intenzioni". Questo giudizio poco lusinghiero fu espresso dal ministro dei Trasporti Santuz qualche mese fa. Cosa pesa sul decollo imprenditoriale del trasporto di terzo livello in Italia? Se è difficile quantificare il danno d'immagine che l'incidente di Conca di Trezzo ha creato in tutto il settore, è certo che l'episodio ha evidenziato un concreto ostacolo da superare per gli operatori dei servizi interregionali: quello dell'impreparazione del pubblico italiano di fronte

ad uno sviluppo globale del trasporto aereo.

Le componenti di questa impreparazione si possono identificare nella struttura del territorio, nelle scelte di politica industriale che hanno determinato il forte sviluppo della motorizzazione e che hanno penalizzato le strutture aeroportuali, nelle leggi protezionistiche che hanno di fatto precluso lo sviluppo di una consistente aviazione commerciale privata (se si eccettua il caso tutto particolare di Alisarda) ed in una sostanziale ignoranza dell'utenza nei confronti di tutto ciò che gli vola sopra la testa.

Di fronte ai piccoli turboelica che collegano diversi centri della provincia italiana tendiamo a chiederci se essi siano sicuri. Ormai abituati a servirci dei grossi jet, a scorrazzare nei generosi spazi dei wide-bodies, affrontiamo con perplessità l'idea di avventurarci in un trabiccolo, per lo più ad elica.

Potremmo superare i nostri dubbi soltanto se fossimo un pochino più abituati a guardarci intorno. Il nostro pianeta è pieno di questi "trabiccoli" che svolgono egregiamente i loro servizi in diverse regioni della terra ed in connessione con i vettori maggiori.

terzo livello

Aeromobile	Casa costruttrice	Primo volo	Inizio prod.ne	Apertura alare mt.	Lunghezza mt.	Motori n° tipo fabbrica	N° pax
A 109 A	Costr.ni Aeronautiche Giovanni Agusta Spa Cascina Costa (VA)	4 ago 1976	1976	11,00	13,05	2 a turbina Allison	7
AP 68TP 600 Viator	Partenavia Costr.ni Aer.che spa-Casoria (Na)	lug 1984	1985	12,00	10,85	2 turboelica Allison	9
ATR 42	Avions de Transport Regional - Francia	16 ago 1984	1985	24,57	22,67	2 turboelica Pratt & Whitney	42
Beechcraft C99 Airliner	Beech Aircraft Corporation - Usa	20 giu 1980	1981	13,98	13,58	2 turboelica Pratt & Whitney	15
Beechcraft Superking Air 200	Beech Aircraft Corporation - Usa	27 ott 1972	1973	16,61	13,34	2 turboelica Pratt & Whitney	13
BN 2 Islander	Pilatus Britten Norman Ltd - Inghilterra	20 ago 1966	1967	14,94	10,86	2 a pistone Avco-Lycoming	9
DHC-7 DASH 7	The De Havilland Aircraft of Canada Ltd Canada	30 mag 1977	1978	28,35	24,54	4 turboelica Pratt & Whitney	50
DO228	Dornier GmbH Friedrichsafen Rdt	28 mar 1981	1981	156,9	15,04	2 turboelica Garrett	15
EMB 110 Bandeirante	Embraer Brasile	26 ott 1968	1972	15,33	15,10	2 turboelica Pratt & Whitney	21
EMB 120 Brasilia	Embraer Brasile	23 lug 1983	1985	19,78	20,00	2 turboelica Pratt & Whitney	30
F - 28 Fellowship	Fokker BV Amsterdam - Olanda	9 mag 1968	1968	25,07	27,40	2 reattori Rolls Royce	65
G1	Grumman Corporation Usa	14 ago 1958	1958			2 turboelica Rolls Royce	10-14
Jetstream	British Aerospace Public Ltd Co Inghilterra	18 mar 1982	1982	15,85	14,37	2 turboelica Garrett	8-19
Metro III (SA 227-AC)	Fairchild Aircraft Co Usa		1984	17,37	18,09	2 turboelica Garrett	19-20
SF 340 A	Saab Fairchild Aircraft Ltd - Inghilterra	25 gen 1983	1984	21,44	19,71	2 turboelica General Electric	35
YAK 40	Yakovlev, Urss	21 ott 1966	1967	25,00	20,36	3 reattori Ivschenko	27

Fonte: Jane's - All the World's Aircraft 1986-87

L'industria aerea produce aeromobili comunque affidabili, siano essi piccoli turboelica o imponenti jumbo, perché i principi dell'aerodinamica e gli strumenti tecnologici sono sempre quelli. L'episodio dell'ATR 42 deve rimanere, quindi, solo un episodio, e non deve gettare un'ombra su un intero settore.

Tuttavia, perché ciò accada è necessario vincere l'ignoranza del pubblico.

Per cominciare a dare un piccolo contributo alla conoscenza del trasporto aereo di terzo livello, forniamo nella sintetica tavola sinottica (sopra) i dati essenziali di 16 aeromobili che circolano nei nostri cieli, sotto i colori di compagnie italiane o straniere, e di alcuni di essi diamo anche l'immagine fotografica.

L'augurio è che, come oggi sappiamo riconoscere a prima vista il profilo di

un jumbo, come nomi del tipo Airbus o Super 80 ci suonano ormai del tutto familiari, così tra qualche tempo sapremo assuefarci ai vari Jetstream, Metro, Brasilia e non ci sentiremo disorientati udendo nomi come Emb 110, Bn-2, Yak 40, o ancora non equivocheremo sulla sigla Dash 7, pensando magari ad una nuova idea della nota ditta produttrice di detersivi.



PIU' IN DETTAGLIO...

A 109

Fondata nel 1907, la Agusta ha ottenuto nel '52 la licenza di costruzione di elicotteri dall'americana Bell Helicopter Textron. Oggi fa parte del Gruppo Agusta, recentemente riorganizzato: una s.p.a. facente capo all'Efim che occupa oltre 11.000 persone in tutt'Italia. Fino alla metà del 1984 erano stati prodotti oltre 100 esemplari di A 109.

AP 68TP-600 VIATOR

La Partenavia è stata fondata nel 1957 dall'ing. Luigi Pasca-



L'Agusta A 109 A

le, ed ha prodotto per 20 anni una serie di aerei leggeri disegnati dallo stesso Pascale. Dal 1981 è sotto il controllo di Aeritalia. Non abbiamo dati sulla diffusione dell'aeromobile.

ATR 42

Il programma Atr 42 fu annunciato ed avviato nel 1981 dalla francese Aerospatiale e dall'italiana Aeritalia, le quali si accordarono per una eguale divisione di costi ed impegni. Fino all'ottobre 1985 erano arrivate tra ordini ed opzioni 80 richieste

BEECHCRAFT C 99 AIRLINER

Fondata nel 1932 da Walter Beech, pioniere del disegno e della produzione di aeromobili

in Usa, la Beechcraft è sussidiaria dal 1980 della Raytheon Company e fino all'inizio del 1985 aveva prodotto oltre 47 mila modelli di aeromobili. La serie 99 è uscita in vari modelli, con una produzione discontinua tra il '75 ed il '79 di 164 esemplari; dell' "Airliner" ne sono stati ordinati 63 fino all'inizio del 1985.

BEECHCRAFT SUPER KING AIR B200

Il modello B200 fu introdotto nel 1981 ed è simile al precedente, tranne che per i motori Pratt & Whitney, più potenti.

Data la versatilità dell'aeromobile, gran parte della produzione è destinata a usi militari. Nei vari modelli ne sono stati prodotti oltre 350 esemplari fino al 1986.



L'AP 68TP 600 Viator



L'Atr 42

BN-2 ISLANDER

Nel 1979 la Pilatus Aircraft (Svizzera) ha acquistato l'inglese Britten-Norman, e le industrie pesanti Fairey Islander/Trislander di Grosselies in Belgio. Del BN-2 sono stati prodotti fino al 1985 oltre 1.060 esemplari in vari modelli, inclusi quelli militari.

DHC-7 DASH 7

La canadese De Havilland, fondata nel 1928, fu nazionalizzata nel giugno 1974. 102 aeromobili prodotti fino a giugno 1985. L'originale serie 100, per passeggeri, è stata sostituita nell'86 con la serie 150, di aumentate capacità di carburante.

DO228

Fondata nel 1922 dal prof. Claude Dornier, l'azienda tede-

sca conta oggi più di 9.000 dipendenti e dal 1985 è controllata con il 65% dalla Daimler-Benz. Produce componenti per gli Airbus per conto della Deutsche Airbus Ltd. Del DO228 erano arrivati fino all'aprile 1985 77 ordini e 29 opzioni.

EMB 120 BRASILIA

Creata nel '69 per promuovere lo sviluppo dell'industria aeronautica brasiliana, con una suddivisione quasi eguale di capitale privato e dello stato. Partecipa al programma Amx in collaborazione con Aeritalia ed Aermacchi. Dall'aeromobile fino al 1985 erano arrivati 56 ordini e 109 opzioni.

EMB 110 BANDEIRANTE

Fino al 1965 ne sono stati prodotti oltre 460 modelli, di cui circa 240 per l'export.

F 28 FELLOWSHIP

La compagnia privata Fokker è la principale industria del settore aeronautico in Olanda. Partecipa alla produzione di alcuni componenti per la Airbus Industrie. L'F 28 è stato prodotto in collaborazione con altre industrie europee, la Mbb della Germania Federale e la Short Bros inglese. Ordinati, fino al luglio 1985, 236 esemplari.

G1 (GRUMMAN G-159 GULFSTREAM - I)

La Grumman Corporation di Bethpage, N.Y., è l'industria



Interno dell'EMB 20

che produce celebri aerei militari, come gli F-14 Tomcat e l'aereo-radar Hawkeye e alla fine degli anni '50 produceva anche il velivolo civile G-1. Oggi è rimasta la specializzazione militare, mentre i modelli successivi dell'aeromobile civile Gulfstream (II, III e IV) sono prodotti dalla Gulfstream Aerospace Corporation, facente parte del gruppo Chrysler. Del vecchio G1 sono stati prodotti 182 modelli fino al 1966.

JETSTREAM 31

L'industria British Aerospace Public Ltd è stata gradatamente privatizzata tra il 1981 ed il 1985, ed è parte del consorzio Airbus Industrie con il 20% sui modelli finora realizzati e con il 26% sul programma A 320. Fino al 1985 erano diffusi oltre 60 modelli in tre continenti. Il Jetsream è uno dei più conosciuti aeromobili di terzo livello operanti in Italia.



Il Jetstream Alibù

IL R.A.I.

Nato nel 1938 come ente autonomo con il compito di sorvegliare i progetti, le costruzioni e l'esercizio degli aerei civili, il Registro Aeromobili Italiano (R.A.I.) articola la sua attività principalmente nei due settori della sorveglianza delle costruzioni e nella sorveglianza dell'esercizio. Con le sue 5 direzioni territoriali (Torino, Milano, Venezia, Roma e Napoli), l'istituto prepara e pubblica i regolamenti tecnici ed i loro aggiornamenti in costante collaborazione con i corrispondenti enti stranieri, come l'americana Faa, la britannica Caa, l'impronunciabile Dgac (Francia), la Lba (Germania Federale), la Rld (Olanda), la sovietica Gar e così via.

Attualmente il Rai dispone di un'ottantina di funzionari tecnici, in maggioranza ingegneri aeronautici ed elettronici, molti dei quali sono in possesso di brevetto di pilotaggio e in alcuni casi anche di un'approfondita conoscenza della lingua inglese.

La sorveglianza delle costruzioni verifica la rispondenza dei progetti e dei prototipi ai regolamenti tecnici, fino all'omologazione di ogni tipo di aeromobile. In questo settore il volume delle attività è legato ai ritmi di produzione e di sviluppo dell'industria; attualmente sono in corso di omologazione oltre 20 nuovi tipi di aeromobili.

Il settore "esercizio" sorveglia più di 2500 aeromobili civili immatricolati in Italia, un 20% dei quali costituito da elicotteri ed un centinaio i velivoli di stazza media e pesante adibiti ai servizi di trasporto pubblico. Ciascun aeromobile viene controllato e provato in volo almeno una volta l'anno, con lavori eseguiti da un'organizzazione tecnica espressamente certificata; i controlli si estendono naturalmente anche ai componenti radioelettrici ed all'avionica di bordo.

METRO III (SA 227-AC)

È il modello potenziato degli aeromobili con lo stesso nome prodotti dall'americana Swearingen negli anni '70. Non abbiamo dati sulla diffusione.

primo caso del genere tra aziende europee ed americane. Fino all'agosto del 1985 erano arrivati 73 ordini, di cui la metà circa dagli Stati Uniti.

YAK 40

Prodotto dalla casa sovietica Yakovlev, che prende il nome da Alexander Yakovlev, uno dei più versatili designer russi. Non abbiamo dati sulla diffusione di quest'aeromobile. ■

SF 340 A

La Saab-Scania e la Fairchild Republic hanno annunciato nel 1980 l'accordo di collaborazione per produrre un aeromobile,



Un Fokker BV della Alinord