A·I·R

REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO

LIBRO - REGISTRO AERONAUTICO

1939 - XVII E.F.

REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO

R. A. I.

Scrive segna costantemente i progressi tecnici della ns/ gloriosa aeronautica.

Fabbri

LIBRO-REGISTRO AERONAUTICO

1939 - XVII - E. F.

ROMA
PREM. TIPOGRAFIA CAV. G. LANZI
VIA FERRUCCIO, 6
1939-XVII

REGIO DECRETO - LEGGE 24 NOVEMBRE 1939-XVII, N. 1912

Istituzione del Registro Aeronautico Italiano

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto-legge 9 luglio 1936, n. 1513, convertito nella legge 25 marzo 1937, n. 667, sul riordinamento del Registro Italiano navale ed aeronautico;

Visto l'art. 3, n. 2 della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Ritenuta la necessità urgente ed assoluta di provvedere;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro Segretario di Stato per l'aeronautica, per la marina e per l'Africa Italiana, di concerto con i Ministri per la grazia e giustizia, per le finanze e per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' istituito il Registro aeronautico italiano avente per scopo il controllo delle costruzioni, delle riparazioni, revisioni e dell'esercizio degli aeromobili civili in rapporto alle buone condizioni della loro navigabilità. Esso è ente di diritto pubblico dotato di personalità giuridica ed il relativo statuto da approvarsi con decreto Reale su proposta del Ministro per l'aeronautica, di concerto con quello per le finanze, provvederà alla sua organizzazione e al suo funzionamento.

Sono trasferite al Registro aeronautico italiano le attribuzioni, in materia aeronautica, esercitate attualmente dal Registro Italiano Navale ed aeronautico che, pertanto, dovrà riorganizzarsi con provvedimento da emanare di concerto col Ministro per le finanze.

Il Registro aeronautico italiano è sottoposto alla vigilanza del Ministero dell'aeronautica.

Art. 2.

Il Registro aeronautico italiano provvede alle sue finalità proventi patrimoniali, con le operazioni di sua competenza, con contributi dello Stato la cui misura è stabilita dai Ministri competenti di concerto con quello per le finanze e con altri proventi eventuali.

I PRECEDENTI

Il primo Istituto per la classificazione delle navi mercantili in Italia fu costituito subito dopo la proclamazione del Regno, precisamente in Genova nel 1861, ed ebbe nome di « Registro Italiano ».

Il Regio Governo lo riconobbe poco dopo come Ente di pubblica utilità - R. Decreto 29 Settembre 1870 -; successivamente - R. Decreto 29 Aprile 1880 - le visite e perizie fatte dall'Istituto agli effetti della Classificazione furono riconosciute equivalenti alle visite e perizie dello Stato.

Riformato nel 1910 con la denominazione di « Registro Nazionale Italiano », mutata poi in quella di « Registro Navale Italiano », l'Istituto riprese l'antica denominazione di « Registro Italiano » quando avvenne la fusione col « Veritas Adriatico » di Trieste, dopo Vittorio Veneto - R. Decreto 9 Giugno 1921.

Il Decreto Legge 11 Novembre 1926 - N. 2138 - ha fondamentalmente riordinato l'Istituto, e gli ha attribuito nuove, importanti funzioni inerenti alla Marina Mercantile nazionale fino ad allora avocate allo Stato: fra le altre, la stazzatura delle navi.

Il R. Decreto 9 Giugno 1926 - N. 2163 - ha conferito all'Istituto il servizio della classificazione, sorveglianza, visita degli Aeromobili addetti a servizi commerciali per il trasporto passeggeri, posta, merci e simili; nonchè il rilascio dei certificati di navigabilità e di classe. La importante questione del certificato di navigabilità venne più precisamente definita dal R. Decreto 29 Dicembre 1927 - N. 2698.

Pertanto la denominazione dell'Istituto fu completata in quella di « Registro Italiano Navale ed Aeronautico » (R. I. N. ed A.).

Il R. Decreto Legge 9 Luglio 1936-XIV - N. 1513 - ha riunito in testo unico tutte le precedenti disposizioni, definendo anche i varii compiti dell'Istituto.

Il Decreto di S. E. il Capo del Governo che qui si riporta, concedeva all'Istituto l'onore di fregiare dell'emblema del Fascio Littorio i proprii edifici, atti ecc.

Con provvedimento della Ecc.ma Presidenza del Consiglio dei Ministri, gli Uffici del R. I. N. ed A. venivano autorizzati ad alzare la bandiera Nazionale con la Corona Reale.

Infine il R. Decreto Legge 24 Novembre 1938-XVII, N. 1912, ha separato il Registro Aeronautico da quello Navale, conferendogli il nome di:

REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO

sigla R. A. I.

IL CAPO DEL GOVERNO

PRIMO MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

ista la domanda presentata dal Presidente del Registro Italiano
ed Aeronautico, diretta ad ottenere l'autorizzazione e fregiare
proprii edifici, nonchè gli atti ed i sigilli, dell'emblema del Fascio
littorio;

Visto il Regio Decreto 14 Giugno 1928, N. 1430;

Visto il parere favorevole del Ministero delle Comunicazioni;

DECRETA:

Il Registro Italiano Navale ed Aeronautico è autorizzato a fregiarsi dell'emblema del Fascio Littorio, di cui al Regio Decreto 14 Giugno 1928, N. 1430.

Dato a Roma, il 24 Gennaio 1929-VII.

IL CAPO DEL GOVERNO
MUSSOLINI

Art. 3.

L'imposta di ricchezza mobile per ritenuta diretta non è applicabile ai contributi dello Stato di cui al precedente articolo.

È concessa al Registro aeronautico italiano l'esenzione da ogni imposta o tassa comunale, provinciale e dei Consigli provinciali delle corporazioni.

Art. 4.

Per il raggiungimento dei suddetti scopi il Registro aeronautico italiano agisce quale delegato del Governo Italiano e quale organo tecnico del Ministero dell'aeronautica.

Nessun altro Ente può essere costituito per esercitare le funzioni conferite al Registro aeronautico italiano.

Disposizioni transitorie.

Art. 5.

Fino a quando non sarà provveduto all'emanazione dello statuto di cui all'art. 1 del presente decreto, restano in vigore, per l'organizzazione ed il funzionamento del Registro aeronautico italiano, le norme contenute nel R. decreto-legge 9 luglio 1936, n. 1513, e successive modificazioni e integrazioni, nonchè quelle previste nei vari regolamenti all'uopo emanati, in quanto applicabili.

Art. 6.

I Ministeri dell'aeronautica, delle comunicazioni e delle finanze regoleranno tutte le questioni patrimoniali conseguenti alla costituzione in Ente morale del Registro aeronautico italiano.

Art. 7.

Il personale che alla data di entrata in vigore del presente decreto trovasi in servizio presso la Direzione aeronautica del Registro italiano navale ed aeronautico, cessa di appartenere a tale ente e, salvo quanto è disposto nei successivi comma del presente articolo, è trasferito nel Registro aeronautico italiano. Quello che vi presta servizio promiscuo aeronautico e navale può essere trasferito nel Registro aeronautico italiano previo concerto tra i Ministri per l'aeronautica e per le comunicazioni.

Il trasferimento del personale suddetto è effettuato nella posizione di diritto e di fatto rivestita dal personale medesimo presso il Registro navale ed aeronautico, alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Nella prima attuazione ed entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, il Registro aeronautico italiano ha facoltà di riesaminare — per mezzo del suo Comitato direttivo — le singole posizioni del personale in esso trasferito ai sensi dei precedenti comma, confermandone il trasferimento o disponendone, con i più ampi poteri, l'esonero con la liquidazione delle competenze eventualmente dovute.

Contro il provvedimento del Registro aeronautico italiano, l'interessato può ricorrere, in via gerarchica, ad una speciale commissione, composta di tre membri nominati dal Ministro per l'aeronautica, che deciderà con provvedimento definitivo.

Il personale nei cui riguardi è stato confermato il trasferimento presso il Registro aeronautico italiano, che alla data di entrata in vigore del presente decreto prestava servizio di ruolo o con rapporto stabile d'impiego, presso il Registro italiano navale ed aeronautico, è inquadrato nella categoria e nel grado corrispondenti alla posizione gerarchica organicamente rivestita alla data medesima nei limiti numerici degli organici e con le norme stabilite dal relativo regolamento.

A detto personale non può essere comunque conferita posizione gerarchica e trattamento economico più favorevole della posizione e del trattamento organicamente attribuiti presso il Registro italiano navale ed aeronautico. Ad esso non è corrisposta alcuna indennità, ma è riconosciuta come utile, ai fini degli aumenti periodici di stipendio ed avanzamento di carriera, l'anzianità di effettivo servizio di ruolo o di rapporto stabile d'impiego, maturata nella categoria e nel grado corrispondenti o superiori a quelli in cui è stato effettuato l'inquadramento.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Il Ministro proponente è autorizzato a presentare il relativo disegno di legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 novembre 1938-XVII.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — SOLMI — DI REVEL — BENNI.

CLASSIFICAZIONE AERONAUTICA

INSERZIONE E CLASSIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI NEL REGISTRO A. I. R.

Gli Istituti di Classificazione navale:

Bureau Veritas;
Germanischer Lloyd;
Registro Aeronautico Italiano;
Teikoku-Kaiji-Kyokai (*Japanese Corporation*)

sono associati per la classificazione degli aeromobili civili di tutte le categorie e per la pubblicazione di un Registro Internazionale di Classificazione denominato con la sigla A. I. R.

L'A. I. R. pubblica annualmente un Registro-Repertorio degli aeromobili regolarmente immatricolati nei diversi Stati. Il Registro è tenuto in corrente per mezzo di Supplementi quindicinali.

La vendita del Libro A. I. R. per l'Italia e Colonie è riservata al R. A. I., al quale pertanto devono esclusivamente essere rivolte le richieste così da Uffici Pubblici come da privati.

Per ottenere la classificazione A. I. R. degli aeromobili civili bisogna rivolgere domanda scritta ad uno degli Istituti associati: la domanda costituisce impegno, pel richiedente, di conformarsi ai Regolamenti dell'Istituto.

La classificazione è determinata conformemente ai Regolamenti.

L'attribuzione e il mantenimento delle caratteristiche sono determinate dall'Istituto che provvede alla Classificazione, in base ai risultati delle visite e delle operazioni di controllo fatte dai suoi Esperti. Per effetto dell'Associazione A. I. R. nei principali aeroporti del mondo fanno servizio Periti accreditati per le operazioni suddette presso tutti gli Istituti associati.

I Periti devono avere libero accesso, in qualunque tempo, agli aeromobili classificati nel Registro.

I rapporti dei Periti e tutti gli altri documenti relativi alla Classificazione di aeromobili non possono essere comunicati a terzi, senza il consenso esplicito degli interessati.

Le caratteristiche attribuite agli aeromobili formano l'oggetto di un Certificato di Classe; i particolari relativi a queste caratteristiche sono menzionati nel Registro A. I. R.. Tutte le Classificazioni nuove e tutte le modificazioni recate alle caratteristiche di un aeromobile classificato o alle indicazioni complementari risultanti dal Registro, sono registrate nei supplementi.

E' esplicitamente stabilito che: nè l'intervento di una Società dell'A. I. R. per la sorveglianza della costruzione e il collaudo dei materiali, nè l'opinione della Società sugli aeromobili espressa dai simboli di classificazione o dal Certificato di Classe possono, in nessun caso, costituire motivo di azione giudiziaria contro la Società e comunque impegnare la sua responsabilità pecuniaria.

Per quanto sia rivolta la massima cura alla redazione del Registro, le Società dell'A. I. R. declinano qualsiasi responsabilità, per gli errori e le omissioni che potessero essere rilevati nel libro e nei supplementi di esso; e parimenti nei rapporti o certificati rilasciati.

Le Società dell'A. I. R. declinano ugualmente qualsiasi responsabilità per errori di giudizio, sbagli o negligenze che potesse commettere il proprio personale tecnico o amministrativo, ovvero i propri Agenti.

COMITATO DIRETTIVO

Presidente - Tenente Generale del G. A. Consigliere di Stato Dott. Ing. Giulio COSTANZI.

Consulenti - Prof. Avv. Antonio AMBROSINI.
Avv. Manlio MOLFESE.

Direttore Centrale - Dott. Ing. Giulio MAGALDI.

COMITATO TECNICO

Presidente - S. E. G. Arturo CROCCO, Accademico d'Italia, Tenente Generale del Genio Aeronautico.

Membri ordinari (Ordine Alfabetico)

- Comm. Avv. Antonio AMBROSINI, Professore di Diritto Aeronautico presso la R. Scuola Superiore di Ingegneria Aeronaut. di Roma.
- Comm. Dott. Ing. Anastasio ANASTASI, Professore di Macchine termiche presso la R. Scuola di Ingegneria di Roma.
- Gr. Uff. Dott. Ing. Gianni CAPRONI, Presidente della Società "Caproni„ di Milano.
- Comm. Dott. Ing. Amedeo FIORE, Generale del Genio Aeronautico.
- Comm. Dott. Ing. Giulio MAGALDI, Direttore Centrale del R. A. I.
- Gr. Uff. Dott. Ing. Alessandro MARCHETTI, Direttore Tecnico della Società "S. I. A. I.„ di Sesto Calende.
- Comm. Avv. Manlio MOLFESE, Ispettore Generale del Ministero dell'Aeronautica.
- Gr. Uff. Dott. Ing. Generale Umberto SAVOIA, Direttore Gener. della Soc. FIAT di Torino.

Membri aggiunti

- Comm. Prof. Ing. Pericle FERRETTI, Professore di Macchine presso la R. Scuola di Ingegneria Aeronautica di Napoli.
- Comm. Prof. Ing. Modesto PANETTI, Professore di Aerodinamica e Meccanica Applicata presso la R. Scuola di Ingegneria di Torino.
- Comm. Prof. Ing. Enrico PISTOLESI, Professore di Aerodinamica presso il R. Istituto Superiore di Ingegneria di Pisa.

Segretario - Cav. Dr. Ing. Anton Riccardo TRIPODI, Capo dell'Ufficio Studi del R. A. I.

PRESIDENZA

ROMA - Piazza della Pilotta, 3 — Indirizzo telegr.: REGAERO
Telefono: 65-371 (centralino)

PRESIDENTE: Ten. Gen. Consigl. di Stato Gr. Uff. Dr. Ing. GIULIO COSTANZI

Segretario del Presidente: Sig. ANTONIO MINGANTI

Ispettore Amministrativo: Dr. Cav. Uff. GIUSEPPE CIPPARRONE

DIREZIONE CENTRALE

ROMA - Presso l'Ufficio di Presidenza — Indirizzo telegr.: REGAERO
Telefono: 65-371 (centralino)

Direttore Centrale: Comm. Dr. Ing. GIULIO MAGALDI, Ten. Col. del Genio Navale R. N.

UFFICIO STUDI

Capo dell'Ufficio: ff. Ispettore Sup. Cav. Dr. Ing. A. RICCARDO TRIPODI
Funzionari addetti: Ispettore Dr. Ing. TEODORO DE GIORGIO

SEGRETERIA TECNICA

Capo dell'Ufficio: Ispettore Dr. Ing. RODOLFO FRACCACRETA

UFFICIO AMMINISTRATIVO

Capo dell'Ufficio: Contabile Principale Rag. LEOPOLDO POLLETTA

DIREZIONI TERRITORIALI

1. - **Lombardia e Liguria** — MILANO - Via Durini, 5 – Telef. 75-731
   Direttore Territoriale: Ispettore Sup. Cav. Dr. Ing. ADELIO ZANASI

2. - **Veneto ed Emilia** — VENEZIA LIDO - Aeroporto S. Nicolò – Telef. 60-030
   Direttore Territoriale: Dr. Ing. GIUSEPPE SIMONE

3. - **Italia Centrale** — ROMA - Aeroporto del Littorio – Telef. 880-505
   Direttore Territoriale: Ispettore Sup. Cav. Dr. Ing. GUIDO COLOMBO

4. - **Piemonte** — TORINO - Via Pietro Micca, 20 – Telef. 50-383
   Direttore Territoriale: Dr. Ing. PASQUALE GALLINARO

5. - **Africa Orientale Italiana** — ASMARA - Aeroporto Civile - Uff. Postale
   Dirett. Territor.: ff. Ispett. Sup. Cav. Dr. Ing. GIOVANNI TAGLIAFERRI

UFFICI ZONA AUTONOMI

1. - **Venezia Giulia** — TRIESTE - Via G. Rossini,2 – Telef. 51-68
   Capo Ufficio Zona: Dr. Ing. PAOLO GARRO

2. - **Campania e Sicilia** — NAPOLI - Aeroporto Capodichino (R. U. N. A.)
   Capo Ufficio Zona: Dr. Ing. FERDINANDO BONIFACIO

3. - **Libia** — BENGASI - Aeroporto Civile
   Capo Ufficio Zona: Dr. Ing. BIAGIO RANDISI

SERVIZI ED UFFICI

MILANO (Direz. Territoriale Lombardia e Liguria) Via Durini, 5 - Tel. 75-731

Direttore Territoriale: *Ispett. Sup.:* Dr. Ing. ADELIO ZANASI
Funzionari addetti: *Ispettore* Dr. Ing. MARIO BRACALE
„ Dr. Ing. LAMBERTO DE LUCA
„ Dr. Ing. RENATO VANNUTELLI
„ Dr. Ing. CARLO DE SARNO
All. „ Dr. Ing. GIORGIO ALDINIO
Ispettore n.d.r. Dr. Ing. V. OMODEO ZORINI
„ „ Dr. Ing. LUIGI VISOCCHI

Periti: Sig. ARTURO SACCHET
Sig. PIETRO GRILLO

Uffici dipendenti:

Aerop. Linate *Capo dell'Ufficio:* *Ispett.* Dr. Ing. CARLO TAPINASSI
Perito Sig. CESARE MALECI

Sesto Calende (Ufficio di S. T. presso Ditta S. I. A. I.)
Capo dell'Ufficio: *Ispettore* Dr. Ing. GIUSEPPE NAI
Perito Sig. DINO POLI
„ Sig. GIACOMO FORONI

Genova - Via Caffaro, 1/20 - Telef. 25-709
Capo dell'Ufficio: *Ispettore* Dr. Ing. ACHILLE RAVANO

VENEZIA (Direz. Territor. Veneto ed Emilia) Aerop. S. Nicolò di Lido - Tel. 60-030

Direttore Territoriale: *Ispettore* Dr. Ing. GIUSEPPE SIMONE
Funzionari addetti: „ Dr. Ing. ANTONINO CUTRI'
Perito Sup. Magg. SILVIO CARDONA

Uffici dipendenti:

Bologna - Via Roma, 6 - Telef. 33-001
Capo dell'Ufficio: *Ispettore* n. d. r. Dr. Ing. ADRIANO CALZONI

ROMA (Direz. Territoriale Italia Centrale) - Aerop. del Littorio - Tel. 880-505

Direttore Territoriale: *Ispett. Sup.:* Cav. Dr. Ing. GUIDO COLOMBO
Funzionari addetti: *Ispettore* Dr. Ing. VINCENZO CUSMANO
„ Dr. Ing. STEFANO MOSSA
„ Dr. Ing. GIUSEPPE CATAPANO
„ Dr. Ing. CARLO MIZZAU
„ n. d. r. Dr. Ing. GIOVANNI GIAGHEDDU

Uffici dipendenti:

Lido di Roma - Idroscalo "Carlo del Prete„ - Telef. 69-645
Capo dell'Ufficio: *Ispettore* Dr. Ing. RENZO ROVERI
Funzionari addetti: *All. Ispett.* Dr. Ing. BERNARDINO LATTANZI
Perito Sig. DINO GONZADI

Brindisi - Via Pergola, 17 - Telef. 10-43
Capo Ufficio: N. N.

Pontedera (Ufficio di S. T. presso la Ditta "Piaggio„)
Capo Ufficio: N. N.
Funzionari addetti: *Perito* Sig. RINO MENICHINI

TORINO (Direzione Territoriale Piemonte) - Via Pietro Micca, 20 - Tel. 50-383

Direttore Territoriale: *Ispettore* Dr. Ing. PASQUALE GALLINARO
Funzionari addetti: „ Dr. Ing. GIACOMO PORTIGLIOTTI
All. Ispett. Dr. Ing. G. BATTISTA SERENA
Perito Sig. BRUNO BRACCINI

ASMARA (Direzione Territoriale A. O. I.) - Aeroporto Civile - Ufficio Postale

Direttore Territoriale: *ff. Ispett. Sup.* Cav. Dr. Ing. GIOVANNI TAGLIAFERRI
Funzionari addetti: Dr. Ing. GIUSEPPE VERONESI

Uffici dipendenti:

Addis Abeba
Capo dell'Ufficio: *Ispettore* Dr. Ing. MARCELLO SIMONETTI

TRIESTE (Ufficio Zona Venezia Giulia) - Via G. Rossini, 2 - Telef. 51-68

Capo dell'Ufficio Zona: Ispettore Dr. Ing. PAOLO GARRO
Funzionari addetti: „ Dr. Ing. GIOVANNI TARCHETTI

Uffici dipendenti:

Monfalcone (Ufficio di S. T. presso i C. R. D. A.)
Capo Ufficio: N. N.
Funzionari addetti: Perito Sig. ROLANDO SUSINI

NAPOLI (Ufficio Zona Campania e Sicilia) - Aerop. Capodichino (R. U. N. A.)
Capo dell'Ufficio Zona: Ispettore Dr. Ing. FERDINANDO BONIFACIO

Uffici dipendenti:

Agenzia di Palermo - Piazza Alberico Gentile, 21
Capo dell'Agenzia: Ispettore n. d. r. Dr. Ing. GAETANO POTTINO

BENGASI (Ufficio Zona della Libia) - Aeroporto Civile - Telef. 20-40 e 27-40
Capo Ufficio Zona: Ispettore Dr. Ing. BIAGIO RANDISI

UFFICI ALL'ESTERO

SIVIGLIA - presso Soc. "Ala Littoria„ Aeroporto S. Paolo
Capo dell'Ufficio: Ispettore Dr. Ing. BERNARDO ROCCHI

La Direzione Centrale del R. A. I.

Lo sviluppo raggiunto dall'Aviazione Civile Italiana, e più propriamente da quella Commerciale, ha richiamato l'attenzione dei competenti e degli interessati all'esercizio della navigazione aerea su alcune questioni fondamentali che non potevano essere più oltre trascurate.

Prima fra esse quella della classificazione degli aeromobili civili e quindi la creazione di un Istituto che provvedesse a questa delicata funzione.

La grande analogia esistente fra la navigazione marittima e quella aerea, specialmente quando quest'ultima è esercitata con idrovolanti, ha fatto riconoscere due principii che sono universalmente accettati: l'affinità del diritto aeronautico col diritto marittimo, e l'utilità della unificazione internazionale delle disposizioni di legge per la navigazione aerea; deriva da questi principii l'opportunità, già sentita in altre nazioni, dove l'aviazione civile aveva raggiunto notevoli progressi, di istituire un servizio di classificazione per aeromobili civili analogo a quello già esistente per le navi mercantili.

Il controllo tecnico della navigazione marittima da parte dei « Registri Navali » esiste da oltre un secolo ed ha reso ragguardevoli servizi alla marina mercantile, i cui rapidi progressi hanno avuto luogo sotto questo controllo, principalmente inteso a garantire la sicurezza dei passeggeri e delle cose trasportate.

Nel 1927 il Governo Nazionale giudicò che l'aviazione civile italiana avesse raggiunto un grado di sviluppo tale da rendere necessaria l'istituzione di un organismo apposito per il servizio di vigilanza generale sulla costruzione dei velivoli e dei motori civili, nonchè per la ispezione periodica degli aeromobili in servizio, allo scopo di accertarne l'efficienza; ma poichè questo servizio serve a garantire, oltre il Governo, anche gli utenti ed in particolar modo gli assicuratori, era da escludersi l'assunzione diretta da parte di un Ente Statale, e, dovendosi ricorrere ad un Ente a carattere privato, nessun Istituto meglio del Registro di Classificazione Navale, già organizzato e favorevolmente quotato dagli assicuratori, si prestava ad assumere tale compito.

Così nel detto anno, in seguito ad accordi presi fra il Governo Nazionale ed il Registro Navale Italiano, si addivenne al R. Decreto 9 giugno 1927, n. 2163, che affidava al predetto Istituto la sorveglianza di costruzione ed il controllo delle buone condizioni di navigabilità degli aeromobili civili, riconoscendo il Certificato di Classe come documento valido ad attestare il buono stato di navigabilità a tutti gli effetti di legge, e confermando così quanto analogamente erasi già disposto in campo internazionale dal « Comité Juridique International de l'Aviation » nel Congresso di Lione (ottobre 1925) con la seguente disposizione (art. 4): « l'apparecchio munito del Certificato di Navigabilità e inscritto in un Registro di Classificazione di aeromobili sarà, fino a prova contraria, considerato esser partito in buono stato di navigabilità ».

Degno di nota questo concetto dei giuristi internazionali, secondo il quale il solo certificato di navigabilità non è sufficente a riconoscere il perfetto stato dell'aeromobile in caso di sinistri, ma è richiesto anche l'inscrizione su un Registro di Classificazione.

Il predetto Decreto veniva completato dal successivo R. Decreto n. 2698 del 29 dicembre 1927, col quale il servizio di sorveglianza e

Con Decreto Interministeriale (Comunicazioni, Aeronautica, Finanze) del 28 agosto 1936 è poi stato approvato e reso esecutivo il « Regolamento dei Servizi » che, in particolare, ha elevato il Reparto Aeronautico al ruolo di Direzione Aeronautica e, per la parte aeronautica, ha diviso il territorio nazionale in tre Sottodirezioni A. (1.ª Milano, 2.ª Trieste, 3.ª Roma) riunenti, a loro volta, varii Uffici di Zona ed Uffici minori.

Infine, maturata la nuova organizzazione e vista la sempre maggiore importanza assunta dai servizi aeronautici, veniva deliberata la separazione di questi ultimi dai Servizi navali, e veniva istituito, col R. Decreto Legge 24 novembre 1938-XVII, N. 1912, il « Registro Aeronautico Italiano » (R. A. I.), che assumeva col 27 dicembre 1938 la propria veste autonoma stabilita dalla Legge.

Ai servizi periferici provvedono Direzioni Territoriali e Uffici Zona autonomi a seconda dell'importanza relativa delle loro circoscrizioni, mentre la già Direzione Aeronautica assumeva il nome di « Direzione Centrale », cui sono affidati i compiti di studio, di regolamentazione, di statistica, oltre quelli direttivi ed amministrativi di carattere generale.

All'opera già così feconda svolta in seno al R. I. N. ed A. succede ora, coi migliori auspici di ulteriore rigoglioso sviluppo quale l'assiduo progresso dell'Aeronautica Italiana lascia presagire, quella che il R. A. I., reso più snello nella propria costituzione, si accinge a svolgere con rinnovato fervore e con le maggiori forze che gli vengono da una sempre più matura esperienza e da più vigorosa organizzazione.

Aeromobili di nuova costruzione o entrati in servizio e classificati dal R. A. I.

Dal 1 Gennaio al 31 Dicembre 1937-XV

a) AEROPLANI

	Nominativo	Peso totale	C. V.
in servizio di Linea:	I-ADUR	Kg. 6700	1290
	I-AGLE	„ 6700	1290
	I-ALAL	„ 2750	370
	I-DABO	„ 6700	1380
	I-DALI	„ 6700	1290
	I-EION	„ 10800	2000
	I-ELCE	„ 10800	2000
	I-ELFO	„ 10800	2000
	I-ELVO	„ 10830	2250
	I-ENEA	„ 10800	2000
	I-ERME	„ 10800	2000
	I-EURE	„ 10800	2000
	I-IBIS	„ 1630	330
	I-IESI	„ 10950	2310
	I-LUCE	„ 10500	2400
	I-MEDA	„ 10560	2100
	I-NIMI	„ 6700	1290
	I-NOLA	„ 10585	2100
	I-NOVI	„ 10680	2400
	I-OLDA	„ 10650	2310
	I-ROLE	„ 6700	1380
	I-SAMO	„ 10500	2400
	I-SAUL	„ 10580	2400
	I-SITA	„ 10600	2400
	I-STAR	„ 10600	2400
	I-SUTO	„ 10600	2400
	I-TODI	„ 10680	2400
	I-VADO	„ 10700	2400
TOTALE	N. 28	Kg. 258395	53290
da Turismo o Lav. aereo	„ 143	„ 231400	38300
TOTALE GENERALE	N. 171		

b) IDROVOLANTI

	Nominativo	Peso totale	C. V.
in servizio di Linea:	I-ARNO	Kg. 8000	1540
	I-CIMA	„ 11910	2100
	I-ELBA	„ 10800	2310
	I-LAGO	„ 12000	2100
	I-LIDO	„ 12000	2100
	I-MIRA	„ 11940	2100
	I-NEMI	„ 12000	2100
	I-NEPI	„ 8000	1540
	I-ORIA	„ 10800	2250
	I-PRUA	„ 11850	2100
	I-VELA	„ 11900	2100
TOTALE	N. 11	Kg. 121200	22340
da Turismo	„ 3	„ 18125	2305
TOTALE GENERALE	N. 14		

Aeroplani e Idrovolanti

Totale		N.	185
Peso totale		Kg.	629120
Potenza Complessiva		C. V.	116235
Alianti veleggiatori	N. 5	Kg.	1260
„ *libratori*	„ 14	„	2670
Totale	N. 19	Kg.	3930

Dal 1 Gennaio al 31 Dicembre 1938-XVI

a) AEROPLANI

	Nominativo	Peso totale	C. V.
in servizio di Linea:	I-ABJZ	Kg. 9680	2160
	I-ALAN	„ 13000	2250
	I-ATTE	„ 10700	2250
	I-LAME	„ 14730	2250
	I-TACO	„ 14100	2250
	I-TAIO	„ 14300	2250
	I-TAMO	„ 14100	2250
	I-TEBE	„ 14300	2250
	I-TELA	„ 14300	2250
	I-TEMI	„ 14350	2250
	I-TESO	„ 14050	2250
	I-TETI	„ 14430	2250
	I-TILO	„ 14200	2250
	I-TIMO	„ 12550	2250
	I-TINA	„ 14350	2250
	I-TIPO	„ 14480	2250
	I-TITO	„ 14610	2250
	I-TOGO	„ 14200	2250
	I-TOSA	„ 14100	2250
	I-TUFO	„ 14250	2250
	I-TULE	„ 14350	2250
	I-TUON	„ 14380	2250
	I-VEIO	„ 10800	2310
TOTALE	N. 23	Kg. 314310	51720
da Turismo o Lav. aereo	„ 156	„ 505380	89975
TOTALE GENERALE	N. 176		

b) IDROVOLANTI

	Nominativo	Peso totale	C. V.
in servizio di Linea:	I-ANIO	Kg. 8000	1600
	I-DENO	„ 11500	2400
	I-DEVI	„ 12000	2400
	I-DOMI	„ 12000	2400
	I-DOTE	„ 12000	2400
	I-DUNA	„ 12000	2400
	I-ENZA	„ 8000	1600
	I-LATO	„ 8000	1600
	I-NETO	„ 8000	1600
	I-NEVA	„ 8000	1600
	I-NILO	„ 8000	1600
TOTALE	N. 11	Kg. 107300	21600
da Turismo	„ 7	„ 58950	11350
TOTALE GENERALE	N. 18		

Aeroplani e Idrovolanti

Totale		N.	197
Peso totale		Kg.	986140
Potenza Complessiva		C. V.	174645
Alianti veleggiatori	N. 18	Kg.	4295
„ *libratori*	„ 13	„	2820
Totale	N. 31	Kg.	7115

OPERAZIONI EFFETTUATE dai Funzionari del R. A. I.

ANNO	VISITE TECNICHE					ORE DI VOLO
	1ª classificaz. aeromobili	Speciali aeromobili	Officina aeromobili	Officina motori	TOTALE	
1928	310	482	205	71	1068	130
1929	217	973	412	252	1854	280
1930	354	1695	1568	1153	4770	698
1931	333	1103	1973	1924	5333	1048
1932	157	934	4856	2547	8494	1583
1933	214	1266	4374	3724	9578	1262
1934	511	1330	5298	4242	11381	1468
1935	738	987	6600	3514	11839	1384
1936	551	1194	8250	4934	14929	1536
1937	426	1129	10469	6287	18311	2263
1938	361	1102	10420	7743	19626	2471

CERTIFICATI EMESSI DURANTE L'ANNO 1937

Di Classe . . . . . N. 224
Di Navigabilità . . . . . „ 224

CERTIFICATI EMESSI DURANTE L'ANNO 1938

Di Classe . . . . . N. 254
Di Navigabilità . . . . . „ 250

I REGOLAMENTI

del Registro Aeronautico Italiano

Fin dalla sua costituzione il Reparto Aeronautico del R. I. N. ed A. ha considerato con particolare attenzione la necessità di provvedere ad una organica emanazione di norme intese a disciplinare da un lato le modalità di svolgimento del servizio e i rapporti con gli interessati (proprietari e costruttori di materiale civile di volo) e dall'altro le condizioni tecniche di accettazione del materiale e dei motori od aeromobili completi.

La compilazione dei Regolamenti era però subordinata, oltre che alla necessaria armonia con gli ordinamenti dell'Istituto, con i suoi sistemi e le sue tradizioni, anche a due condizioni esterne, che meritano cenno.

Poichè l'Italia è Stato firmatario della Convenzione di Parigi 13 Ottobre 1919, e fa parte quindi della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, era necessario che i Regolamenti dell'Istituto per la parte aeronautica fossero armonizzati con la Convenzione suddetta e col « Regolamento sulle condizioni minime per il rilascio dei Certificati di navigabilità » della C. I. N. A.

D'altra parte, poichè il Registro Italiano è Socio fondatore della A. I. R. (Associazione Internazionale dei Registri) istituita a Parigi con la Convenzione 21 Giugno 1927 fra i Registri di varie Nazioni — Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Norske Veritas, Japanese Corporation — oltre al Registro Italiano — si è cercato di far sì che i suoi Regolamenti si ispirassero a criteri comuni con quelli degli altri Associati, e in particolar modo del Bureau Veritas, che già da vari anni esercitava la Classificazione Aeronautica e che aveva pubblicato un esteso e pregevolissimo Regolamento Aeronautico.

Naturalmente si è dovuto, in più circostanze, o allontanarsi dalle norme di altri Registri per necessità dipendenti dalla legislazione italiana o da condizioni dell'industria aeronautica nazionale, oppure creare « ex novo » parti di Regolamento in vista di particolari finalità che l'Istituto doveva proporsi.

A tutto il complesso lavoro di preparazione dei Regolamenti ha dato e dà assidua competentissima collaborazione il Comitato Tecnico dell'Istituto, al quale spetta di rivedere gli schemi elaborati dalla Direzione Centrale, modificarli e aggiornarli ove occorre, introdurvi infine quelle varianti che gli studi e l'esperienza dei suoi illustri membri suggeriscono, e che l'altissima personalità scientifica di S. E. il Generale Prof. CROCCO — che il Comitato Tecnico ha voluto a suo Presidente — guida ad armonizzarsi col vasto movimento attuale di ricerca sempre più rigorosa e feconda, e di perfezionamento assiduo nel campo del volo.

Fin dal principio del 1928 (cioè solo pochi mesi dopo la creazione del Reparto Aeronautico) è stato pubblicato il:

* * *

Le norme di carattere fondamentale per le attribuzioni della Direzione Centrale ossia quelle relative al collaudo statico dei velivoli, erano da tempo state raccolte e divulgate sotto forma di « bozze di stampa » ed ufficiosamente applicate sia da parte dei Funzionari della Direzione nell'esercizio delle verifiche e dei collaudi sia da parte dei costruttori nella progettazione e nella costruzione dei velivoli.

Ciò ha servito naturalmente ad aggiornare di continuo le norme in questione secondo il costante e rapido evolversi della scienza e della tecnica aeronautica, nonchè secondo gli utilissimi risultati pratici della suddetta applicazione e di appositi esperimenti.

Si è potuto pertanto addivenire, a seguito di ponderoso lavoro di elaborazione e di revisione delle norme in oggetto, dovuto anche alla circostanza della voluta applicabilità di esse al materiale militare da parte della R. Aeronautica, alla pubblicazione del

« Regolamento per il collaudo statico dei velivoli »

non solo in una prima edizione del 1933, ma anche in una seconda aggiornata ed ampliata del 1935.

Esso comprende: un primo capitolo contenente le prescrizioni di carattere generale inerenti la documentazione tecnica da sottoporre al Reparto da parte dei costruttori, il tipo e le modalità di esecuzione delle prove di collaudo sia per i prototipi che per i velivoli di serie; altri cinque capitoli contenenti le prescrizioni particolari per le verifiche dei calcoli e per la condotta delle prove statiche di ciascuno dei complessi strutturali e rispettivi elementi principali in cui, normalmente, si suddivide l'intera struttura di un aeromobile.

Precisamente, il II Capitolo riguarda l'« ala o cellula »; il III Capitolo: « Fusoliere o scafi - (considerati come organi di collegamento tra cellula e piani di coda) - Travi di coda »; il IV. Cap.: « Organi di governo » il V Cap.: « Organi di atterramento »; il VI Cap.: « Organi di ammaramento » (scafi e galleggianti considerati soltanto come organi di ammaramento e, naturalmente, anche di decollo).

Il criterio seguito nello stabilire le norme in oggetto è stato quello di definire innanzi tutto i diversi valori dei « coefficienti di sicurezza » secondo la categoria d'impiego degli aeromobili, secondo il loro peso, secondo i valori medi forniti da esperienze dirette compiute in volo, sia in Italia che all'estero, circa sollecitazioni di flessione e torsione, tensioni ed accelerazioni sviluppantisi nei vari assetti e condizioni possibili, che è quanto dire secondo le reali sollecitazioni cui le strutture vengono sottoposte; tenendo conto, infine, come base minima, dei valori stabiliti dalla C. I. N. A., per detti coefficienti.

E' stato quindi stabilito per ciascun complesso strutturale, e conseguentemente per ogni elemento di tale complesso, quali siano le ipotesi di volo ovverosia gli assetti dinamici o « condizioni di carico » da porre a base delle verifiche di calcolo e delle prove di collaudo.

A ciò hanno fatto seguito le « assunzioni di carico » che è quanto dire sono stati stabiliti i valori minimi delle sollecitazioni, derivanti dalle predette ipotesi, da porre a base delle verifiche di calcolo e delle prove di collaudo ogni qualvolta ci si trovi in difetto di più precisi dati risultanti da esperienze o calcoli rigorosi o quando i valori così ricavati siano inferiori ad essi minimi.

Infine per i singoli complessi strutturali e rispettivi elementi principali sono state date norme inerenti le modalità esecutive delle prove; modalità le quali, naturalmente, rivestono un carattere più indicativo che tassativo.

Con quanto sopra si è ritenuto che le norme del Regolamento in oggetto, fondamentale agli effetti della sicurezza della aeronavigazione, rispondessero al loro fine nel modo più esauriente e, nel contempo, di

più semplice applicazione. Ne è prova il buon risultato fornito da vari anni di pratica applicazione da parte dell'Istituto nella verifica dei calcoli, nella sorveglianza delle costruzioni e nell'esecuzione delle prove; da parte dei Costruttori nello studio dei progetti e nella costruzione; l'una e l'altra riassommanti nella convincente prova già fornita dal diuturno uso del materiale di volo prettamente italiano nelle più svariate forme di attività aronautiche civili.

E' superfluo aggiungere che il Regolamento in oggetto sarà necessariamente tenuto aggiornato onde poter rispondere sempre meglio ai suoi scopi in uno con la rapida evoluzione della particolare tecnica cui esso si riferisce.

Nella 2ª Edizione — 1935 — è stato incorporato anche l'insieme delle norme particolari relative agli alianti, che nel 1934 aveva formato oggetto di un piccolo Regolamento a sè.

Nel 1938 è stata curata una nuova ristampa con varie correzioni ed aggiunte che non hanno però alterato l'insieme del testo.

* * *

Nei primi del 1934 è stato pubblicato in bozze di stampa ed è andato subito in vigore il

« Regolamento per le prove di volo dei velivoli »

che ai primi del 1936 è stato pubblicato nell'edizione definitiva.

Essa consta di 3 parti e di un'Appendice.

La prima parte — relativa ai velivoli prototipi — è divisa in 3 capitoli.

Il 1° capitolo contiene prescrizioni di carattere generale relative alle modalità di presentazione dei prototipi e alla documentazione relativa.

Il 2° capitolo è relativo alla condotta delle prove di volo per l'omologazione del prototipo, e delle prove speciali per la determinazione delle caratteristiche del tipo.

Il 3° capitolo si riferisce ai requisiti minimi per le « abilitazioni » e stabilisce le modalità delle prove.

La seconda parte — relativa ai velivoli di serie — è suddivisa in due capitoli riguardanti prescrizioni generali, modifiche ammesse fra prototipi e velivoli di serie, modalità di presentazione alle prove di questi ultimi, condotta delle prove di volo.

Lo terza parte — rilevamento, interpretazione e documentazione dei risultati delle prove di volo — è costituita da tre capitoli relativi agli strumenti registratori, alla riduzione dei risultati delle prove in aria tipo ed infine alla documentazione e rilascio dei certificati.

L'Appendice — che ha carattere provvisorio in attesa che la tecnica dia più completi ragguagli — si riferisce al caso particolare dei « motoalianti ».

* * *

Allo scopo di riunire ed uniformare per quanto è possibile con le singole regolamentazioni nazionali i principii che i Registri Associati in A. I. R. hanno giudicato unanimemente raccomandabili per la verifica dei velivoli durante il loro servizio, si è provveduto nel luglio 1933 alla pubblicazione del

« Manuale dell'Ispettore Aeronautico »

Esso consta di una breve Prefazione contenente i « Principii generali del controllo aeronautico », di un 2° Capitolo contenente le « Direttive per le visite ai velivoli », e di vari allegati di riferimento.

Il secondo capitolo è diviso in 5 parti riguardanti regole di carattere generale sulle operazioni di controllo, i principii tecnici delle

visite e la loro condotta, l'ispezione degli accessori di allestimento, le modalità di esecuzione delle prove di volo.

Seguono diversi allegati di riferimento.

In complesso tale Manuale contiene tutte le raccomandazioni giudicate utili dai Registri Associati agli Ispettori Aeronautici del mondo intero — ed anche ai proprietari dei velivoli — sul modo di eseguire le visite dei velivoli.

* * *

Il Registro Italiano ha altresì pubblicato nel 1933 la traduzione del

« Règlement sur les conditions minima de délivrance du Certificat de Navigabilité »

della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea - C. I. N. A.

Poichè l'Italia — come è noto — ha aderito alla Convenzione di Parigi 13 ottobre 1919, il Regolamento in parola costituisce in Italia la base minima per il rilascio dei Certificati di Navigabilità.

L'On. Ministero dell'Aeronautica ha autorizzato il R. A. I. a pubblicare e ad applicare le Norme del Regolamento che non trovano ancora riscontro nella vigente regolamentazione nazionale.

Il Regolamento suddetto è diviso in 5 parti:

La *prima parte* riguarda le verifiche per le condizioni di volo.

La *seconda parte* riguarda le condizioni di costruzione. I primi 5 capitoli di questa parte sono sostituiti in Italia dal « Regolamento per il collaudo statico dei velivoli » del R. A. I.

La *terza parte* riguarda le norme relative all'allestimento.

La *quarta parte* riguarda i motori ed è sostituita in Italia dal « Regolamento per i motori degli Aeromobili civili » del R. A. I.

La *quinta ed ultima* parte riguarda la procedura tecnica da seguirsi per il rilascio del Certificato di Navigabilità per i velivoli prototipi e di serie.

* * *

« Regolamento per i motori degli aeromobili civili ».

Questo Regolamento, pubblicato nel 1935, comprende una prima parte di definizioni e specificazioni di carattere generale per i motori prototipi, di serie, normali, spinti, d'alta quota, ecc.

In questa parte sono altresì contenute prescrizioni sull'obbligo della sorveglianza di costruzione dei motori, sorveglianza che, iniziata dall'Istituto con il collaudo del materiale, si estende a tutte le parti ed accessori del motore.

Altre prescrizioni riguardano le modalità di rilascio dei certificati di omologazione, di collaudo, dei libretti matricolari.

La seconda parte comprende quattro capitoli: il primo e il secondo relativi alle norme per l'omologazione al banco ed in volo dei prototipi normali, spinti e d'alta quota, il terzo relativo alle prove dei motori di serie, il quarto relativo alle prove dei motori revisionati e riparati.

La terza ed ultima parte — installazione dei motori sui velivoli ed accettazione degli accessori — è divisa in sette capitoli relativi ai principii generali sul montamento, cambio e visite dei gruppi motopropulsori, alle norme riguardanti il raffreddamento, a quelle riguardanti l'alimentazione, la lubrificazione, a quelle relative all'accensione, a quelle per gli organi accessori diversi e infine alle norme circa i dispositivi e le installazioni contro l'incendio.

* * *

« Regolamento per la misura del volume utile negli aeromobili ».

Le Società — associate in A. I. R. — hanno assunto l'incarico di procedere, quando lo domandi il proprietario del velivolo, alla misura del volume utile degli aeromobili a compartimenti chiusi ed al rilascio del relativo « certificato di cubatura utile ».

In seguito a ciò è stato pubblicato sulla fine del 1935 il

« Regolamento per la misura del volume utile negli aeromobili ».

In esso i compartimenti utili sono distinti in « compartimenti utili per passeggeri » e « compartimenti utili per bagagli ». Il Regolamento in parola consta di una I^{a} Parte di prescrizioni e difinizioni generali e di una II^{a} Parte riguardante i metodi di misura.

* * *

« Tariffe Aeronautiche »

Nel 1934 sono state pubblicate le « Tariffe Aeronautiche » del R. A. I. dopo ratifica dell'On. Ministero dell'Aeronautica del 16 maggio 1934.

Il volumetto è costituito da 5 parti:

La I^{a} parte contiene: Diritti per la sorveglianza di costruzione, omologazione, prima classificazione, collaudo degli aeromobili e loro motori.

La 2^{a} parte contiene: Diritti per la sorveglianza di costruzione e collaudo di apparecchi, organi, accessori, parti staccate;

La 3^{a} parte contiene: Diritti per le visite e prestazioni inerenti le buone condizioni di navigabilità degli aeromobili in esercizio.

Le parti 4^{a} e 5^{a} contengono: Diritti accessori e disposizioni varie.

* * *

« Bollettino annuale A. I. R. ».

Poichè i Registri Associati elaborano progressivamente direttive comuni e conducono in collaborazione — sia per corrispondenza, sia per mezzo di uno o più riunioni annuali — studi particolari su problemi attinenti il controllo del materiale di volo civile, venne decisa la pubblicazione, anno per anno, di un Bollettino destinato a contenere le Direttive già deliberate e a dar notizie degli studi intrapresi.

Il Bollettino è edito in 4 lingue, rappresentate insieme in ciascun fascicolo, cioè francese, italiana, norvegese, tedesca.

Sono stati finora pubblicati quattro numeri del bollettino, quelli del 1935, 1936, 1937, 1938; è ora in preparazione quello del 1939.

L'edizione viene fatta, di comune accordo e per conto dei vari Registri, dal Bureau Veritas, a Parigi.

PUBBLICAZIONI DEL REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO

Libro Registro Aeronautico	**Prezzo L. 40**
Regolamento per il Servizio Aeronautico	**» » 8**
Regolamento per il Collaudo Statico dei Velivoli	**» » 10**
Regolamento per le prove di Volo dei Velivoli	**» » 10**
Manuale dell'Ispettore Aeronautico	**» » 10**
Regolamento sulle condizioni minime per il rilascio del Certificato di Navigbilità *(traduzione italiana del Regolamento della C. I. N. A.)*	**» » 10**
Regolamento per i motori degli Aeromobili Civili	**» » 10**
Regolamento per il collaudo statico degli alianti *(esaurito perchè incluso nell'edizione 1935 di quello pei velivoli)*	**» » 3**
Regolamento per la misura del volume utile negli aeromobili	**» » 3**
Tariffe Aeronautiche	**» » 5**

PUBBLICAZIONI DELL'A. I. R.

Libro Registro A. I. R.	**Prezzo L. 400**
Bollettino A. I. R. 1935	**» » 15**
» » 1936	**» » 15**
» » 1937	**» » 15**
» » 1938	**» » 20**

A. I. R.

ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE DEI REGISTRI

ISTITUTI ASSOCIATI:

Bureau Veritas
31, rue Henri-Rochefort, PARIS.

Germanischer Lloyd
12, Alsenstrasse, BERLIN N. W. 40.

Imperial Japanese Marine Corporation
(Teikoku Kaiji Kyokai)
Tokyo Kaijo Building, Maronouchi TOKIO.

Registro Aeronautico Italiano
Piazza della Pilotta, 3 - ROMA

Il carattere eminentemente internazionale dell'aviazione civile esige una serie di accordi atti a facilitare lo scambio dei materiali aeronautici fra le diverse nazioni, il rifornimento dei velivoli ed infine richiede una regolamentazione internazionale.

Mentre a tutto ciò provvede la C. I. N. A. (Commissione Internazionale per la Navigazione Aerea) cui con la convenzione di Parigi 1919 hanno aderito quasi tutti gli Stati del mondo, era naturale che una volta affidato il servizio di classificazione ad Istituti privati come i Registri per la classificazione delle navi e degli aeromobili, si addivenisse ad un accordo fra questi Enti per una uniformità nelle regole di classifica e di controllo.

A questo scopo si riunirono a Parigi nel 1927 i Rappresentanti dei Registri di classificazione navale che già avevano istituito o che avevano in corso di istituzione il servizio aeronautico, e decisero la costituzione di una Federazione Internazionale: Associazione Internazionale dei Registri (A. I. R.), fra i vari Enti di Classificazione aeronautica, basata sul principio di solidarietà e di mutua rappresentanza, su Regolamenti uniformi se non identici, tali da assicurare a ciascuno la propria autonomia, e per la pubblicazione di un unico Libro Registro A. I. R. (degli aeromobili classificati da ciascun Ente).

Sono evidenti i vantaggi di questo controllo tecnico organizzato attraverso il mondo intero, ispirato a concetti omogenei, unificando per quanto è possibile le norme di accettazione e collaudo dei velivoli e dei materiali aeronautici. I costruttori vedono facilitata la loro esportazione all'Estero, gli armatori dei servizi aeronautici nazionali si possono servire, per le visite di controllo ai loro aeromobili in tutti i Paesi del mondo, di tecnici ugualmente competenti che applicano dovunque le stesse regole e gli stessi metodi. Ne risulta accresciuta la sicurezza della navigazione aerea e favorito lo sviluppo dei trasporti internazionali e transcontinentali.

L'A. I. R. provvede con Conferenze periodiche a stringere sempre più i rapporti fra gli Associati. La prima di queste Conferenze si tenne a Zurigo nel 1929, la 2ª a Roma nel 1930, la 3ª a Parigi nel 1932, la 4ª pure a Parigi nel 1933, la 5ª a Berlino nel 1934, la 6ª a Roma nel 1935, la 7ª a Parigi nel 1936, l'8ª a Berlino nel 1937. In tali riunioni sono stati non solo discussi e deliberati vari provvedimenti di comune interesse, ma altresì elaborati testi comuni di regolamentazione pei servizi aeronautici.

L'A. I. R. pubblica annualmente un registro repertorio degli aeromobili civili tenuti al corrente con supplementi mensili.

La vendita del Libro Registro A. I. R., al prezzo di L. 400, è riservata, per l'Italia e Colonie, al R. A. I. al quale pertanto devono essere rivolte le richieste così da Uffici pubblici come da privati.

L'Aviazione Civile Italiana

Dalle prime cinque linee aeree inaugurate nel 1926, anno che segna l'inizio dell'attività aeronautica civile in Italia, si è giunti ad un complesso di cinquanta linee che formano una rete aerea di km. 37130. Queste linee allacciano l'Italia ai maggiori centri europei ed alle sue colonie, fino alle più lontane dell'Africa Orientale, mentre è in via di attuazione il collegamento con l'America del Sud da parte della S. A. Ala Lttoria. Il traffico svolto dal 1926 a tutto novembre 1938 è il seguente:

ANNO	Estensione della rete Km.	Lunghezza complessiva delle linee Km.	Chilometri volati Km.	Ore di volo N.	TRAFFICO EFFETTIVO				
					Passeggeri N.	Posta Kg.	Giornali Kg.	Bagagli Kg.	Merci Kg.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1926	3.844	3.844	523.122	3.524	3.991	1.572	—	30.454	10.453
1927	4.664	4.664	1.327.656	9.797	9.757	6.699	—	102.332	37.488
1928	8.214	8.664	1.991.809	13.200	15.629	9.880	11.414	167.539	60.508
1929	11.604	13.332	3.008.965	19.433	25.034	25.029	39.224	322.110	134.815
1930	13.064	14.899	4.438.912	28.138	38.361	41.675	26.109	474.759	137.610
1931	16.108	18.723	4.398.871	27.970	33.650	71.107	34.834	446.878	153.284
1932	17.895	20.960	4.930.909	31.193	46.071	62.530	216.678	578.147	171.953
1933	16.964	18.299	4,763.863	28.865	43.126	62.888	238.669	565.818	188.723
1934	16.305	17.640	4.403.041	24.913	40.930	56.481	108.170	607.685	184.537
1935	25.316	26.691	4.989.645	26.330	58.617	130.418	137.014	858.815	194.658
1936	29.365	39 879	7.013.300	33.504	64.362	467.220	143.635	973.286	260.371
1937	31.648	37.507	10.430.938	45.549	113.743	414.287	146.628	1.678.350	491.489
1938 (*) . . .	37.130	43.880	12.549.299	52.211	133.651	429.884	251.762	1.962.757	491.555

(*) A tutto il 30 novembre.

Questo prospetto rileva chiaramente come il traffico aereo italiano abbia avuto un continuo incremento fino a raggiungere negli ultimi tre anni cifre assai considerevoli.

Per l'anno 1936 l'aumento del traffico si spiega principalmente con l'istituzione di talune linee in Africa Orientale, per le esigenze manifestatesi sia durante il conflitto italo-etiopico, sia dopo la vittoria. Sono state, infatti, create le seguenti linee: la Roma-Addis Abeba, la Roma-Kartoum e l'Asmara-Addis Abeba per complessivi km. 12670 ed altre sette di minore importanza per un totale di km. 4080, la maggior parte delle quali in Albania. Durante tale anno un aumento considerevolissimo

si è avuto nella posta trasportata e nella lunghezza complessiva delle linee: per la prima si è avuto, rispetto al 1935, un aumento del 258 %, mentre per la seconda del 41 %.

Nell'anno 1937 altre sette linee sono state create ex-novo, di cui due in Africa Orientale come l'Addis Abeba-Gimma e l'Asmara-Gondar, mentre tre già esistenti sono state prolungate; il tutto per un complesso di km. 8525. Inoltre è da notare il forte aumento dei passeggeri e dei bagagli trasportati che è stato rispettivamente del 77 % e del 72 %.

Nell'anno 1938 è stata di notevole importanza l'istituzione, da parte della S. A. Ala Littoria, di quattro linee in territorio spagnolo quali la Melilla-Malaga, la Melilla-Siviglia-Lisbona, la Tetuan-Melila e la Tetuan-Lisbona, per complessivi km. 1820.

Si è poi raggiunto un collegamento diretto con Londra; infine è stata riattivata la Roma-Rodi, già da tempo sospesa, e sono state create ex-novo altre tre linee facendo così aumentare di km. 7741 la lunghezza della nostra rete aerea.

Movimento e traffico nelle singole linee — Anno 1936

N. d'ordine	LINEA AEREA	Km. volati	Ore di volo	Traffico effettivo					Traffico Chilometrico			
				Passeggeri N.	Giornali Kg.	Posta Kg.	Bagagli Kg.	Merci Kg.	PASSEGGERI Chilometri N.	POSTA e GIORNALI Chilometri Tonn. Km.	BAGAGLI Chilometri Tonn. Km.	MERCI Chilometri Tonn. Km.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Trieste-Venezia	59.664	447	1.032	7	448,374	18.843	7.242	116,616	50.667	2.088.420	818.233
2	Fiume-Pola-Venezia	117.749	838	1.856	3.960	4.195,768	27.958	1.370	299.855	599.281	5.060.495	267.711
3	Trieste-Zara-Ancona	230 674	1.628	5.410	31.537	32.347,018	58.299	10.563	922.784	6.549.948	15.020.928	2.470.817
4	Roma-Ancona	44.940	261	395	—	123,169	9.542	473	82.950	25.865	2.003.820	99.120
5	Roma-Tripoli (diretta)	421.420	2.052	3.127	24.602	69.308,064	53.752	16.219	3.203.555	74.481.215	58.182.660	17.479.955
6	Roma-Tripoli (turistica)	371.335	1.866	3.787	36.330	67.312,133	58.887	22.256	3.355.905	72.657.067	57.886.025	21.757.495
7	Roma-Tunisi (turistica)	247.495	1.379	3·616	2.944	4.396.348	50.097	9.391	1.459.285	3.351.967	28.086.935	4.169.545
8	Roma-Tunisi (diretta)	190.410	922	2.295	3.700	4.863,316	41.371	1.960	1.400.900	2.989.023	28.417.620	1.209.330
9	Roma-Cagliari	277.770	1.308	7.625	14.785	17.145,093	106.286	3.319	3.583.750	8.058.431	49.954.420	1.559.930
10	Roma-Melilla-Cadice	53.418	199	290	149	1.197,913	5.976	2.665	294.212	1.485.003	6.780.088	3.292.148
11	Roma-Marsiglia-Barcellona	305.968	1.553	2.167	853	3.008,754	41.118	11.991	1.242.195	2.345.594	30.437.995	7.014.540
12	Roma-Marsiglia-Parigi	170.670	638	1.789	1.799	2.135,742	34.886	14.614	1.561.050	1.588.178	33.357.970	11.859.910
13	Roma-Venezia-Monaco-Berlino	500.336	1.927	8.284	5.445	17.074,634	130.929	25.738	4.863.463	11.275.091	84.066.289	14.824.309
14	Venezia-Vienna-Budapest	219.240	890	1.885	—	843,453	41.324	4.990	902.570	436·978	22.339.450	2.581.410
15	Roma-Tirana-Salonicco	319.900	1.537	2.099	3.556	5.869,404	39.805	18.064	1.159.787	4.675.540	26.546.379	9.961.285
16	Brindisi-Atene	46.274	210	176	1.804	1.978,557	5.554	1.069	126.959	1.385.116	4.042.943	748.300
17	Brindisi-Atene-Rodi	258.850	1.237	1.624	11.730	14.968,318	40.190	9.461	1.322.475	12.763.111	33.523.560	7.881.045
18	Milano-Roma	287.602	1.147	5.521	66	3.949,787	44.631	15.000	2.836.423	2.035.968	22.937.506	7.741.128
19	Milano-Torino	61.877	358	1.669	—	1.034,231	6.242	4.553	233.660	144.794	746.680	637.420
20	Milano-Torino-Roma	30.561	114	414	—	266,178	2 220	321	189.042	146.153	1.084.006	151.424
21	Torino-Roma	58.942	226	413	107	130,938	3.932	1.242	225.498	71.492	2.141.412	678.132
22	Roma-Milano-Francoforte	2.680	10	58	—	81,079	781	50	33.760	54.012	465.360	27.200
23	Tirana-Valona	30.380	221	363	—	86,678	4.191	30	39.800	9.438	473.460	3.000
24	Tirana-Scutari	29.456	203	505	—	434.600	4.976	106	47.975	41.285	472.720	10.070
25	Tirana-Coritza	33.250	227	603	—	115,119	6.027	34	75.375	14.391	753.375	4.250
26	Tirana-Kukus	10.800	70	332	—	194.470	3.560	15	39.840	23·336	427.200	1.800
27	Tirana-Peskopeja	4.840	41	314	—	142.740	2.993	—	23.480	10.708	221.820	—
28	Tirana-Berat	8.000	50	110	—	15,511	2.165	—	8 385	1.222	164.300	—
29	Tirana-Coritza-Valona-Tirana	5.287	35	101	—	20,892	683	8	13 131	3.575	119.782	1.000
30	Tirana-Kukus-Scutari-Tirana	4.802	32	115	—	37,893	1.218	—	12 774	4.497	155.620	—
31	Tripoli-Sirte-Bengasi	318.294	1.606	2.829	—	20.107,542	46.045	12.657	2 443.501	18.007.372	40.349.572	10.808.336
32	Tripoli-Kartoum	498.341	2.560	114	—	47.817,515	5.365	2.426	127.190	171.730.922	18·191.202	5.459.754
33	Asmara-Massaua	4.526	33	395	—	0,065	1.695	103	28.835	5	123.735	7.519
34	Asmara-Kassala-Kartoum	122.352	711	231	9	81.805,343	9.078	12.066	152.796	18.540.746	6.391.644	8.397.484
35	Roma-Bengasi-Kartoum	164.141	600	92	—	29.153,850	2.385	1.417	234.274	123.315.920	9.312.502	4.969.562
36	Roma-Addis Abeba	1.051.813	3.884	1.152	131	125.072,815	24.552	33.699	2 900,406	634.625.255	91.296.020	105.656 861
37	Asmara-Addis Abeba	70.802	365	408	94	8.373,928	7.770	3 446	312.382	10.089.924	7.140.012	4.122.828
38	Asmara-Mogadiscio	378.447	2.149	1.166	27	44.793,023	23.600	11.813	1.108.928	76.964.657	30.546.005	14.241.153
	TOTALE GENERALE	7.013.300	33.534	64.362	143.635	610.855,257	973.276	260.371	36.935.761	1.300.515.326	721.309.930	270.894.004

Movimento e traffico nelle singole linee — Anno 1937

N. d'ordine	LINEA AEREA	Km. volati	Ore di volo	Traffico effettivo					Traffico Chilometrico			
				Passeggeri N.	Giornali Kg.	Posta Kg.	Bagagli Kg.	Merci Kg.	PASSEGGERI Chilometri N.	POSTA e GIORNALI Chilometri Tonn. Km.	BAGAGLI Chilometri Tonn. Km.	MERCI Chilometri Tonn. Km.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Trieste-Venezia	60.568	376	1.821	92	659,670	28.339	10.886	205.773	74.542	3.202.307	1.230.118
2	Fiume-Pola-Venezia	120.025	711	3,715	84	369,070	57,253	2.180	552.835	63.426	10 091.770	405,095
3	Trieste-Pola-Lussino-Zara-Ancona	222.752	1.233	8.055	24.851	25.874,629	82·320	15,189	1.452.088	5.338.162	19.908.835	3.464.854
4	Roma-Cagliari	282.470	1.343	8.262	14.404	16.800,531	111.280	2.817	3.883 140	7.896.250	52.301.600	1.438.200
5	Roma-Porto Conte-Cagliari	111.092	446	1.604	1.165	1.457,977	20.969	3.791	877.986	1.037.948	12.636.180	1.818·290
6	Roma-Ancona	133.350	773	1.796	—	284,176	32.673	2.067	377.160	59.676	6.861.330	413.070
7	Roma-Bologna	83.688	396	1.733	—	26,429	17.795	606	549.361	8.369	5.641.015	196·857
8	Roma-Napoli-Palermo	128.216	591	1.680	9	558,514	27.126	2.944	686.381	283.909	12.294.603	887.304
9	Roma-Palermo-Tunisi (turistica)	280.642	1.424	5.053	1.862	4.005,320	71.607	15.435	2.347.493	3.200.113	40.980.042	6.865.882
10	Roma-Tunisi-Tripoli	326.255	1.556	3.053	3.787	10.471,927	57.347	7.669	2.126.628	11.228.529	43.957.250	6.400.185
11	Roma-Siracusa-Tripoli	391.209	1.870	3.347	27.051	40.045,441	56.551	16.565	3.456,190	46.411.981	61.064.563	18.061.234
12	Roma-Tripoli (turistica)	369.750	1.827	3.749	26.109	38.753,378	59.276	22.956	3·336.150	43.963.435	59.164.235	23.098.745
13	Trieste-Brindisi-Haifa	659.106	3 241	3.952	12.911	19.850,493	85.329	11.566	4.059.552	18.692.138	94.801.897	11.991.726
14	Roma-Genova-Marsiglia	235.160	1.032	1.884	4	953,890	31.793	8.822	954.075	598.898	19.926.145	4.719.310
15	Roma-Marsiglia-Parigi	220.050	859	1.981	1.047	1.890,806	39.671	14.954	2.045.235	1.673.454	44.543.790	13.029.300
16	Roma-Cadice	611.728	2.346	3.321	6.569	55.118,839	62.176	23.225	4.021.682	88.566.478	88.975.071	32.651.027
17	Roma-Berlino	511.178	1.929	8.956	828	28.975,830	131.858	34.042	5.533.434	17.363.386	95.484.943	22.046.465
18	Roma-Salonicco	325.642	1.403	3.961	2.908	7.029,869	72.193	29.030	2.106.825	5.224.781	44.629.198	15.640.705
19	Roma-Bucarest	43.992	192	165	—	89,763	3 868	307	153.830	80.532	3.965.366	306.242
20	Venezia-Budapest	217.974	855	2.359	1.975	3·075,936	51.124	6.638	1.145.830	1.628.480	27 365.910	3.439.030
21	Venezia-Praga	109.800	415	1.085	954	1.252,397	18.896	2.141	563.550	483.911	12.561.900	1.397.400
22	Roma-Milano	464.965	1.728	10.180	6	2.465,602	85.684	28.917	5.293.600	1.282.112	44.555.680	15.036,840
23	Roma-Milano-Amsterdam	152.636	596	2.222	185	5.629,016	26.408	6.061	1.305.880	4.061.689	16.102.520	3.587.078
24	Roma-Torino	264.027	1.014	3.006	6	372,423	24.163	4.150	1·641.276	203.343	13.192.998	2.265.900
25	Torino-Milano-Venezia	151.613	665	4.734	4.840	5.129 153	33.846	6.430	1.055.660	1.501.809	8.740.870	1.503.138
26	Venezia-Milano-Torino-Parigi	160.509	676	2.551	—	1.042,527	36.944	3.827	1.089.410	548.851	18.206.560	1.907.780
27	Tirana-Scutari	32.680	207	1.039	249	599,760	12.032	537	98,705	56.978	1.143.040	51.015
28	Tirana-Valona	25.440	172	437	150	230,795	7.471	35	43.700	23.078	747.100	3.500
29	Tirana-Coritza	33 500	216	684	259	338,157	10.400	37	85.500	42.271	1 300 000	4.625
30	Tirana-Devoli	11.260	79	267	—	2,494	3.578	—	20.025	212	268.350	—
31	Tirana-Kukus	12 960	90	372	—	161,090	5.444	34	44 640	19.331	653.280	4.080
32	Tirana-Pescopeja	12.040	87	657	—	434.929	7.736	26	45.990	30.445	541.520	1.820
33	Tirana-Coritza-Valona-Tirana	18.148	125	322	401	491,110	3.305	1.514	47.533	86.458	586.195	2,123
34	Tirana-Kukus-Scutari-Tirana	15.548	117	506	77	320,945	4.545	162	60.034	38.297	626.178	23.602
35	Tripoli-Bengasi	251.644	1.030	3.112	4.605	13.938,129	49.469	15.217	2.457.672	11.072.300	39.141.050	12.068.230
36	Asmara-Addis Abeba	145.647	785	1.164	436	9.207,767	21.667	36.282	589.771	8.892.081	12.119.094	19,733.573
37	Asmara-Assab-Gibuti	108.033	527	714	268	2.121,275	13.703	14.274	396.260	1.212.898	8.441.150	6.809,219
38	Asmara-Assab-Mogadiscio	414.671	2.289	2.018	312	31.750,665	36.147	31.759	1.840.503	47.883.218	41.522.267	31.981.364
39	Gibuti-Dire Daua-Addis Abeba	279.919	1.417	3.207	—	4.299,267	54.476	18.864	1.336.411	1.677·532	25.752.429	7.284.993
40	Roma-Dire Daua-Addis Abeba	2.389.525	8.798	4.710	7.563	223·549,150	92.506	84.749	11.993.662	1.100.963.317	314.664.532	317.706.588
41	Addis Abeba-Gimma	6.342	35	150	—	174,565	1.266	39	40.200	46.784	339.288	10.452
42	Asmara-Gondar	3.222	18	41	—	251,755	625	244	14.678	90 128	223.750	87.352
	TOTALE GENERALE	10.399.066	45.489	113.625	145.967	560.055,459	1.650.859	486.988	69.944.695	1.433.611.530	1.309.225.801	589.574.311

Rete aerea esercitata ed apparecchi impiegati — Anno 1936

SOCIETÀ ESERCENTI	Numero delle linee	LINEA AEREA	Estensione chilometr. della rete	Lunghezza complessiva delle linee	Periodo di esercizio	Frequenza del servizio	Tipo degli apparecchi in servizio per il traffico aereo al 31 dicembre 1936
1	2	3	4	5	6	7	8
Ala Littoria S.A.	1	Trieste-Venezia	113	113	1/1 al 31/12	giornaliera (esclusa la domenica)	Cant. 10
	2	Fiume-Pola-Venezia	225	225	,,	,,	Cant. 22
	3	Trieste-Lussino-Zara-Ancona	422	422	,,	,,	M. C. 94
	4	Roma-Ancona	210	210	20/8 al 31/12	,,	Fokker F. VII - S. 71
	5	Roma-Siracusa-Tripoli (diretta)	1.225	1.225	1/1 al 31/12	trisettimanale	
	6	Roma-Tripoli (turistica)	1.920	1.225	,,	,,	
	7	Roma-Tunisi (turistica)		900	,,	,,	S. 66
	8	Roma-Tunisi (diretta)	690	690	,,	,,	
	9	Roma-Cagliari	470	470	,,	giornaliera (esclusa la domenica)	
	10	Roma-Pollenza-Melilla-Cadice	2.040	2.040	12/10 al 6/12 — 7/12 al 31/12	settimanale — bisettimanale	Cant. Z 506
	11	Roma-Marsiglia (Barcellona)	1.190	1.190	1/1 al 31/12 (Il tratto Marsiglia-Barcell. è stato sospeso il 21 luglio)	trisettimanale	S. 66
	12	Roma-Marsiglia-Parigi	1.410	1.410	18/5 al 4/10	,,	S. 74
	13	Roma-Venezia-Monaco-Berlino	1.369	1.369	1/1 al 31/12	giornaliera (compresa la domenica)	Junkers 52 - S. 73
	14	Venezia-Vienna-Budapest	710	710	,,	trisettimanale	
	15	Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco	1.085	1.085	,,	,,	S. 71 - S. 73 - S. 74
	16	Brindisi-Atene	1.185	700	1/1 al 19/4	,,	
	17	Brindisi-Atene-Rodi		1.185	1/1 al 18/4 — 19/4 al 31/12	settimanale — trisettimanale	S. 66
	18	Tirana-Valona	648	120	1/1 al 31/12	trisettimanale	
	19	Tirana-Scutari		95	,,	,,	
	20	Tirana-Coritza		125	,,	,,	
	21	Tirana-Kukus		120	19/4 al 4/10	bisettimanale	
	22	Tirana-Coritza-Valona-Tirana		349	15/6 al 4/10	settimanale	Breda 44
	23	Tirana-Kukus-Scutari-Tirana		299	,,	,,	
	24	Tirana-Peskopeja	80	80	,,	bisettimanale	
	25	Tirana-Berat	80	80	15/6 al 31/12	,,	
	26	Tripoli-Sirte-Bengasi	4.082	932	1/1 al 31/12	trisettimanale	Borea
	27	Tripoli-Bengasi-Cairo-Kartoum		4.082	1/1 al 31/5	bisettimanale	
	28	Asmara-Massaua	73	73	1/1 al 13/2	giornaliera (esclusa la domenica)	Fokker F. VII
	29	Asmara-Cassala-Kartoum		718	1/1 al 31/5	trisettimanale	
	30	Roma-Tripoli-Bengasi-Cairo-Kartoum	6.016	5.307	1/3 al 31/6	settimanale	
	31	Roma-Bengasi-Cairo-Kartoum-Cassala-Asmara-Addis Abeba		6.016	1/6 al 31/12	trisettimanale	S. 73
	32	Asmara-Gibuti-Dire Daua-Addis Abeba	2.356	1.347	18/10 al 31/12	bisettimanale	Cant. 133
	33	Asmara-Gibuti-Dire Daua-Gorrahei-Belet Uen-Mogadiscio		1.995	1/1 al 31/6 — 1/6 al 31/12	settimanale — bisettimanale	Fokker F. VII
Avio Linee Italiane S. A.	1	Roma-Milano	1.080	520	16/1 al 19/4	giornaliera (esclusa la domenica)	Fokker F. VII
					20/4 al 23/4	bigiornaliera	Douglas DC 2
					24/4 al 31/12	giornaliera (esclusa la domenica)	Fiat G. 18
	2	Roma-Milano-Francoforte		1.080	—	—	—
	3	Milano-Torino		140	1/3 al 19/4	giornaliera (esclusa la domenica)	
					20/4 al 23/4	bigiornaliera	Fokker F. VII
					24/4 al 31/12	giornaliera (esclusa la domenica)	
	4	Milano-Torino-Roma	686	686	10/9 al 4/10	,,	Fiat G. 18
	5	Roma-Torino		546	5/10 al 31/12	,,	Fiat APR. 2
		TOTALE	29.365	39.879			

Rete aerea esercitata ed apparecchi impiegati — Anno 1937

SOCIETÀ ESERCENTI	Numero delle linee	LINEA AEREA	Estensione chilometr. della rete	Lunghezza compless. delle linee	Periodo di esercizio	Frequenza del servizio	Tipo degli apparecchi in servizio per il traffico aereo al 31 dicembre 1936
1	2	3	4	5	6	7	8
Ala Littoria S. A.	1	Trieste-Venezia	113	113	1/1 al 31/12	giornaliera	M.C. 94; Cant. 10
	2	Fiume-Pola-Venezia	225	225	„	„	M.C. 94; Cant. 10
	3	Trieste-Pola-Lussino-Zara-Ancona	422	422	„	„	M.C. 94
	4	Roma-Cagliari	470	470	„	„	S. 66
	5	Roma-Porto Conte-Cagliari	756	756	„	trisettimanale	S. 66
	6	Roma-Ancona	210	210	„	dal 4/4 al 31/12 bigiornaliera: negli altri mesi giornaliera	S. 71; S. 73; Borea
	7	Roma-Bologna	317	317	„	giornaliera	S. 73
	8	Roma-Napoli-Palermo	540	1.030	4/4 al 31/12	trisettimanale	S. 66; S. 73
	9	Roma-Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi	1.030		1/4 al 31/12	„	S. 66; S. 73
	10	Roma-Tunisi-Tripoli	1.230	1.230	„	„	S. 66
	11	Roma-Siracusa-Tripoli	1.225	1.225	„	„	S. 66
	12	Roma-Tripoli (turistica)	1.225		„	„	S. 66
	13	Trieste-Brindisi-Atene-Rodi-Haifa	2.679	2.679	„	„	M.C. 94; S. 66
	14	Roma-Genova-Marsiglia	815	815	„	„	Cant Z 506; S. 66
	15	Roma-Marsiglia-Parigi	1.410	1.410	4/4 al 2/10	„	S 74
	16	Roma-Pollenza-Melilla-Cadice	2.040	1.040	1/1 al 31/12	„	Cant Z 506
	17	Roma-Venezia-Monaco-Berlino	1.369	1.369	„	giornaliera compresa la domenica	Ju 52; S. 73
	15	Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco	1.085	1.085	„	trisettimanale	S. 74; S. 71; S. 73
	19	Roma-Belgrado-Bucarest	1.222	1.222	4/10 al 14/11	„	S. 73
	20	Venezia-Vienna-Budapest	710	710	1/1 al 31/12	„	Ju 52; S. 73
	21	Venezia-Trieste-Bratislava-Praga	900	900	15/5 al 30/9	„	S. 73
	22	Tirana-Scutari	95	95	1/1 al 31/12	„	Borea; BA 44
	23	Tirana-Valona	100	100	„	dal 4/4 al 2/10 bisettimanale; negli altri mesi trisettimanale	Borea; BA 44
	24	Tirana-Coritza	125	125	„	trisettimanale	Borea; BA 44
	25	Tirana-Berat	75	75		bisettimanale	Borea. BA 44
	26	Tirana-Kukus	120	120	4/4 al 2/10	„	Borea; BA 44
	27	Tirana-Pescopeja	70	70	„	trisettimanale	BA 44
	28	Tirana-Coritza-Valona-Tirana	349	124	„	settimanale	Borea; BA 44
	29	Tirana-Kukus-Scutari-Tirana	299	84	„	„	Borea; BA 44
	30	Tripoli-(Sirte)-Bengasi	796	796	1/1 al 31/12	trisettimanale	S. 73
	31	Asmara-Assab-Gibuti-Addis Abeba	1.347	1.347	1/1 al 17/4	„	Ca 133
	32	Asmara-Assab-Gibuti	710	2.129	18/4 al 31/12	bisettimanale	Ca 133
	33	Asmara-Assab-Mogadiscio	1.930		1/1 al 31/12	„	Ca 133; Fokker F VII
	34	Gibuti-Dire Daua-Addis Abeba	637	5.980	18/4 al 31/12	giornaliera	Ca 133
	35	Roma-Dire Daua-Addis Abeba	6.379		1/1 al 31/12	trisettimanale sino al 18/7; dal 19/7 in poi quadrisettimanale	Cant Z 506; S 73; Ca 133
	36	Addis Abeba-Gimma	268	268	5/12 al 31/12	bisettimanale	Ca 133
	37	Asmara-Gondar	358	358	21/12 al 31/12	bisettimanale	Ca 133
Avio Linee Italiane S. A.	1	Roma-Milano	520	1.480	1/1 al 31/12	dal 1/3 al 27/9 bigiornaliera; negli altri mesi giornaliera	Fiat G 18; Fiat G 18V; D.C. 2; S 73; Fokker F VII
	2	Roma-Milano-Francofort-Amsterdam	1.480		1/5 al 4/10	trisettimanale	
	3	Roma-Torino	546	546	1/1 al 31/12	giornaliera	
	4	Torino-Milano-Venezia	390	1.040	„	„	
	5	Venezia-Milano-Torino-Parigi	1.040		5/4 al 3/10	trisettimanale	
		TOTALE	37.627	32.965			

N.B. Gli apparecchi appartenenti all'A. L. I. sono usati promiscuamente su tutte le linee gestite da detta Società.

Reale Unione Nazionale Aeronautica

L'Ente denominato Reale Unione Nazionale Aeronautica (R.U.N.A), che prima del dicembre 1935-XIV chiamavasi « Reale Aero Club d'Italia » deriva per successive trasformazioni dalla « Società Aeronautica Italiana » sorta in Roma il 30 marzo 1904.

La R.U.N.A. è costituita in Ente morale, parastatale, ed è posta sotto la vigilanza e la tutela del Ministero dell'Aeronautica; essa è l'unico organo nazionale di propaganda e di associazione aeronautica riconosciuta dallo Stato; ed è il solo rappresentante in Italia, Colonie e negli altri possedimenti del Regno della Federazione Aeronautica Internazionale (F.A.I.) e dell'Italia nella F.A.I.

E' sua esclusività associare tutti i cittadini italiani, militari e non militari, in quanto svolgano attività aeronautica in genere e che dalla attuazione dei compiti aeronautici della R.U.N.A. stessa traggano direttamente od indirettamente vantaggio (l'associazione sarà stabilita obbligatoria con apposita legge per alcune categorie dei predetti cittadini).

In paricolare, è sua esclusività associare tra loro i turisti aerei, gli sportivi del volo con motore e del volo senza motore, e gli aeromodellisti.

Aggrega tutte le altre persone fisiche che simpatizzino per l'aviazione.

Affilia tutti gli enti italiani, le associazioni, le società, le ditte italiane, in quanto svolgano attività aeronautica, e che dall'attuazione dei compiti aeronautici della R.U.N.A. stessa traggano direttamente od indirettamente vantaggio, coordinando e disciplinando l'attività suddetta qualora ed in quanto a ciò non sia provveduto dal Ministero dell'Aeronautica (l'associazione sarà stabilita obbligatoria con apposita legge per alcune categorie delle predette collettività).

Accoglie l'adesione di qualsiasi altro ente, associazione, società, ditta, azienda alberghiera e simili, non enumerati nel comma precedente.

La R.U.N.A. attua i suoi compiti con un indirizzo unico espresso dai suoi organi centrali, sia nel campo economico finanziario, sia nel campo didattico professionale e sociale; e con controllo totale degli organi periferici da parte degli organi centrali; essa è perciò ente unitario, non federativo.

Gli organi periferici sono le Sedi provinciali, istituite od in corso di istituzione in ogni capoluogo di provincia, che dipendono dalla Sede centrale, e le Sezioni che dipendono dalla relativa sede provinciale. La R.U.N.A. tende ad avere ramificazioni ossia Sezioni in ogni città d'Italia (Regno, Impero, Possedimenti).

Là dove non si possa ancora (sopratutto per ragioni economiche) costituire una Sede provinciale o una Sezione, ma dove vi siano le condizioni necessarie e sufficienti per iniziare attività tendente alla predetta costituzione, si istituisce una « delegazione ».

All'estero sono istituite « rappresentanze ».

Ciascun organo periferico tende ad attuare tutte le attribuzioni ed i compiti dell'ente iniziando da quelli che comportano minori impegni finanziari e minori impianti e sviluppandosi man mano per attuare i compiti più complessi e costosi; molte sono già le Sedi periferiche che svolgono tutte le attribuzioni statutarie.

I soci della R.U.N.A. hanno il diritto di:

— frequentare le scuole di pilotaggio (volo a motore) e di alianti (volo a vela) della R.U.N.A. dislocate nel Regno, Impero, Possedimenti, per l'istruzione di volo e per gli allenamenti;

— frequentare i laboratori della R.U.N.A., anch'essi distribuiti in tutta Italia, dove si insegna e si sviluppa la costruzione di modelli volanti di alianti e la riparazione di velivoli, motori, ed accessori;

— frequentare i locali delle sedi provinciali e sub-provinciali dell'ente e relative sale lettura, conferenze di coltura aeronautica, ed in taluni luoghi sale di ritrovo, impianti sportivi, ecc.;

— fruire di sconti ed agevolazioni relativi a pubblicazioni aeronautiche periodiche e non periodiche, allo sgravio fiscale sui carburanti e lubrificanti, alle tariffe di alberghi e ristoranti aderenti all'ente, al prezzo dei biglietti sulle linee aeree;

— fruire di servizi di assistenza e di consulenza in materia aeronautica.

Le quote di associazione, aggregazione, affiliazione ed adesione all'ente sono pubblicate anno per anno in apposita tabella che può essere chiesta anche con semplice biglietto da visita alla Sede centrale.

La R.U.N.A. è l'unico ente autorizzato dallo Stato a svolgere le seguenti attività (che può però delegare in parte ad altri enti qualora lo ritenga opportuno). Essa provvede:

a) all'istruzione professionale aeronautica dei fanciulli e dei giovani cittadini italiani in vista della loro partecipazione alla leva aeronautica (l'obbligo di volo quali passeggeri od allievi piloti o piloti sarà sancito per alcune categorie di giovani da apposita legge);

b) a mantenere ed attivare l'istruzione professionale aeronautica, in tutte le sue forme, dei militari in congedo della R. Aeronautica, i quali debbono attenersi ai conseguenti obblighi di carattere militare;

c) all'attuazione delle attività di aeromodellismo di carattere associativo o didattico; alla relativa regolamentazione nazionale e disciplinamento di ogni gara, concorso, o simili, nonchè della partecipazione italiana ad ogni gara, concorso, o simili, internazionali;

d) all'attuazione di carattere associativo e didattico delle attività di artigianato per la costruzione di alianti, moto alianti, e simili; e delle attività di volo relative (scuole, sports, ecc.);

e) all'attuazione delle attività riguardanti le scuole di pilotaggio.

La R.U.N.A., inoltre, ha anche il compito di:

a) esercitare il « potere sportivo aeronautico nazionale » che, fra l'altro, comprende:

— compilare il Calendario sportivo aeronautico nazionale dell'annata; esaminare ed eventualmente modificare e sanzionare i regolamenti di tutte le prove, concorsi, gare, competizioni, manifestazioni sportive aeronautiche nazionali che si svolgono in Italia (Regno, Impero, Possedimenti) vigilando che siano in accordo con i regolamenti internazionali qualificativi; vigilando l'applicazione e l'osservanza dei regolamenti stessi; omologando i risultati delle prove, concorsi, gare, ecc., sopra enumerati;

— nominare per le attività aeree delegati sportivi, commissari sportivi, e riconoscere per le attività stesse cronometristi ufficiali nominati dall'ente competente;

— controllare ed omologare i primati nazionali facendone comunicazione alla F.A.I.; tenere aggiornati gli elenchi di essi e dei primati extra-nazionali secondo le comunicazioni della F.A.I.;

b) rilasciare al personale di bordo degli aeromobili tutti i prescritti documenti (brevetti, licenze, attestati, abilitazioni) che non siano di competenza del Ministero dell'Aeronautica; tra l'altro concedere la licenza sportiva internazionale della F.A.I. che riconosce la qualità di concorrere a gare, concorsi, riunioni e simili, e che per tale scopo è obbligatoria;

c) funzionare da giudice nelle eventuali controversie di indole sportiva aeronautica e precisamente:

— funzionare da giudice di prima istanza se le controversie sorgano a proposito di manifestazioni sportive aventi luogo in Italia (Regno, Impero, Possedimenti) tra cittadini appartenenti a diversi paesi rappresentati nella Federazione Aeronautica Internazionale. Contro i suoi deliberati è ammesso l'appello alla F.A.I.;

— funzionare da giudice di prima ed ultima istanza se le controversie sorgano a proposito di manifestazioni sportive aventi luogo in Italia (Regno, Impero, Possedimenti) tra cittadini italiani od assimilati. In entrambi i casi il ricorso al giudizio della R.U.N.A. è obbligatorio per tutti i suoi componenti;

d) tenere aggiornata una « anagrafe di alianti » di proprietà privata ed una « anagrafe di aeromobili » di proprietà privata, agli scopi di statistica e di disciplina della circolazione di essi; l'iscrizione riferendosi alla immatricolazione ed alla sigla che permette identificare l'aeromobile in volo, è obbligatoria per i rispettivi proprietari componenti della R.U.N.A.; l'omissione comporta le sanzioni che saranno precisate dal Regolamento;

e) promuovere, organizzare, dirigere, regolamentare e controllare ogni altra attività di volo senza motore (alianti) o con motore muscolare, comprese quelle didattiche, di esperienza o di primato che non fossero svolte dalla R.U.N.A. come previsto più sopra, eccettuate le prove di collaudo e messa a punto svolte per cura degli industriali costruttori;

f) regolamentare, coordinare, controllare ogni attività di volo con motore che abbia carattere turistico ed escursionistico e che si svolga in Italia (Regno, Impero, Possedimenti), nonchè promuovere il turismo e l'escursionismo aereo. A tale scopo tutti gli aeromobili da diporto iscritti nell'apposito registro della R.U.N.A. di cui nel comma soprastante godranno di speciali concessioni che saranno stabilite nei limiti della rispettiva loro competenza dai Ministeri dell'Aeronautica, delle Finanze e delle Comunicazioni per facilitare il loro movimento nonchè il loro trasporto sulle Ferrovie dello Stato.

I Decreti da emanarsi per stabilire le norme al riguardo saranno pubblicati nella « Gazzetta Ufficiale del Regno »;

g) esercire con carattere di esclusività qualsiasi attività di volo con motore che si prefigga trasporti di persone a pagamento ossia i voli per passeggeri, turistici, escursionistici o di diporto, e che non rientri fra le « attività di trasporto aereo » propriamente dette;

h) attuare ogni possibile forma di assistenza: ai singoli soci per facilitare la loro attività nel campo aeronautico civile e militare; ed ai singoli affiliati per agevolare loro il conseguimento dei rispettivi scopi statutari;

i) patrocinare, promuovere, attuare ogni attività di propaganda aeronautica, diffusione e divulgazione delle conoscenze aeronautiche generali tecniche e di mestiere, nonchè della coscienza aeronautica;

l) studiare tutti i problemi interessanti lo sviluppo delle varie attività aeronautiche civili e connesse alla propaganda;

m) patrocinare, promuovere, incrementare, disciplinare e tutelare gli interessi aeronautici in ogni attività civile e nazionale;

n) promuovere ed agevolare il movimento aeronautico straniero sportivo e turistico in Italia (Regno, Impero, Possedimenti). A tale scopo la temporanea importazione nel Regno, Impero, Possedimenti degli aeromobili da turismo, loro parti, ed accessori a bordo, sarà effettuata a mezzo del « carnet des passages en douane » rilasciato dalla Federazione Aeronautica Internazionale e per essa dall'ente federato dello Stato da cui proviene l'aeromobile.

La garanzia a favore dell'Amministrazione doganale per il « carnet des passages en douane » è prestata dalla R.U.N.A., sulla cui pro-

posta il Ministero per le Finanze emanerà le opportune norme tecniche ed amministrative;

o) organizzare, regolamentare, dirigere, controllare ogni manifestazione aeronautica non contemplata negli articoli precedenti come congressi, esposizioni, raduni, riunioni di propaganda e culturali.

La R.U.N.A. è retta da un Presidente nominato con Decreto Reale; la Sede centrale si ripartisce in più organi direttivi che si differenziano e suddividono man mano che l'Ente procede nel suo sviluppo. Il Presidente è assistito da organi consultivi e da organi ispettivi; il Ministero dell'Aeronautica e gli altri Ministeri che hanno interesse nell'attività dell'Ente nominano propri rappresentanti negli organi di controllo (collegio sindacale).

Ogni Sede provinciale è retta da un Presidente con organi direttivi, consultivi, ispettivi e di controllo; ogni Sezione ha costituzione analoga più o meno complessa a seconda della sua reale entità.

Ogni Sezione (epperò ogni Sede provinciale) tende a costituire ed esercire i seguenti organismi e le seguenti attività (quelle di cui ai comma *a*) e *b*) sono riunite in ogni Sede provinciale o Sezione in un organo chiamato aerocentro):

Reparto velivoli per:

— scuola di pilotaggio per il conseguimento dei brevetti di 1° e di 2° grado;

— allenamento dei piloti pre-militari e post-militari;

— turismo, sport aereo, escursionismo aereo, dei piloti e dei passeggeri;

— assistenza ai privati possessori di velivoli.

Reparto alianti per:

— scuola di pilotaggio per il conseguimento degli attestati « A » e « B » e preparazione per il brevetto « C »;

— allenamento dei piloti per il volo librato e per il volo veleggiato;

— sport del volo veleggiato;

— assistenza ai privati possessori di alianti.

Officine e laboratori per:

— riparazione di alianti, velivoli, motori, accessori della R.U.N.A. e di piloti privati (alcune di tali officine sono attrezzate anche per grandi riparazioni);

— scuola di artigianato per la costruzione di alianti specie quelli di tipo elementare per il volo librato;

— scuola di artieri per velivoli, motori, e accessori, a scopo di avviamento alle scuole di mestiere per specializzati motoristi, montatori, armieri, fotografi, aerologisti, radiotelegrafisti, ecc.;

— scuola per aeromodellisti svolta in parte nel laboratorio ed in parte a domicilio degli allievi.

Aule didattiche per lezioni e conferenze tendenti ad aggiornare ed incrementare la cultura aeronautica generale e quella militare dei militari in congedo della Regia Aeronautica (Riserva Aeronautica).

Sale convegno dei soci e circoli dei volatori.

Alle dipendenze dirette della Sede centrale stanno o sono previsti:

— nucleo di velivoli con sede in Roma (Aeroporto del Littorio) per distaccarne nuclei nomadi destinati a sostare per periodo variabile nelle località d'Italia dove non esista una sede organizzata e svolgervi corsi di pilotaggio e voli escursionistici di propaganda;

— Centro sperimentale di volo a vela in Sezze Littoria, e reparti alianti in altre località d'Italia (per esempio: Asiago);

— Centro sperimentale di aeromodellismo in Roma;

— officine, laboratori, magazzini di materiale aeronautico di interesse comune a tutte le sedi periferiche.

Tra le attività, già accennate sommariamente più sopra, che però meritano cenno particolare sono:

— l'effettuazione di raduni di velivoli distintamente per i piloti privati proprietari (nazionali ed internazionali) e per i piloti della Riserva Aeronautica (nazionali e regionali);

— l'effettuazione di raduni di alianti (sempre riservati ai piloti soci della R.U.N.A.); per i raduni nazionali i piloti sono riuniti in squadre rappresentative della sede provinciale o sezione nella cui circoscrizione i piloti hanno la residenza: oltre ai concorrenti (piloti con almeno il brevetto « C ») si ammettono, come assistenti a scopo di istruzione, i piloti con attestati « A » e « B »;

— la raccolta del mecenatismo pubblico o privato di borse di pilotaggio velivoli, borse di pilotaggio alianti, borse di artigianato e di aeromodellismo, patronati aviatori (ossia impegni di assistenza economica e morale di giovani meritevoli da avviare alla carriera aeronautica);

— il conseguimento di primati nazionali e internazionali di volo con alianti e volo di modelli volanti;

— la cartografia aeronautica, facendosi promotrice della realizzazione di carte adatte ai turisti aerei ed effettuandone la vendita. Per ora sono in vendita:

carta aeronautica d'Italia a scala 1:250.000 composta di 62 fogli riuniti di 10 fascicoli;

carta aeronautica d'Italia a scala 1:1.000.000 in unico foglio;

— conferenze e conversazioni radiofoniche di propaganda generale e di propaganda degli scopi dell'Ente;

— istituzioni di premi per il volo umano naturale (finora un premio di L. 100.000).

CARICHE PRINCIPALI DELLA SEDE CENTRALE:

Rappresentanti del Ministero dell'Aeronautica negli organi di controllo: Gen. S.A. Aldo Pellegrini (oltre a uno dei sindaci);
Presidente: Gen. B.A. in S.P.E. Amedeo Mecozzi;
Vice-Presidente: .....
Segretario Nazionale: T. Col. pilota R.A. Eugenio Gandolfi;
Direttore Superiore Amministrativo: Col. C.C.r.c. Luigi Bonicelli;
Comand. degli aerocentri: T. Col. A.A.r.n. pil. Umberto Nannini;
Direttore dei Servizi Tecnici: T. Col. G.A.r.i. pil. Emanuele Gambilargiu;
Direttori dei pre-post-militari: Col. A.A.r.s. pil. Umberto Martellucci;

Presidenti di Commissione Centrali:
Tecnica: Col. A.A.r.n. Napoleone Del Duca;
Volo a vela: T. Col. R.A. Vittorio Bonomi;
Scuole: T. Col. pil. R.A. Alberto Garelli;
Sanitaria: Prof. Dott. Padre Agostino Gemelli;
Propaganda: T. Col. pil. R.A. Eugenio Gandolfi;
Turismo: T. Col. pil. R.A. Arturo Ferrarin.

Sindaci:
Gr. Uff. Carlo Mario Maggi;
Gr. Uff. Dott. Enrico Bertucci;
Magg. pil. R.A. Rodolfo Padovani.

Presidenti delle Sedi periferiche che hanno finora maggiore sviluppo (in ordine alfabetico):
ANCONA — Dino Consonni;
BARI — Beniamino Messeni Petruzzelli;
BENGASI —
BERGAMO — Bernardo Sestini;

BIELLA — Sella Riccardo;
BOLOGNA — Filippo Serafini;
BOLZANO — Remo Pedrotti;
BRESCIA — Dario De Poli;
CAGLIARI — Vittorio Minio Paluello;
CATANIA — Luigi Fortuna;
COMO — Federigo Galimberti;
FERRARA — Abdon Rabboni;
FIRENZE — Rodolfo Padovani;
FORLI' — Mario Fabbri;
GENOVA — Enrico Parodi;
GORIZIA — Luigi Sussi;
LIVORNO — Oscar Novi;
MANTOVA — Ruggero Moreschi;
MILANO — Leonardo Bonzi;
MODENA — Carlo Benassati;
NAPOLI — Riccardo Mannaiuolo;
NOVARA — Ferretti di Castelferretto;
PADOVA — Guido Pozzi;
PALERMO — Geraci Culotta;
PARMA — Emilio Fanti;
PESCARA — Alfredo Maresca;
PISA — Giulio Buoncristiani;
RAVENNA — Luciano Rambelli;
REGGIO EMILIA — Girolamo Prampolini;
RIMINI — Guido Mattioli;
ROMA — Ernesto Jacometti;
TORINO — Antonio Farini;
TREVISO — Alessandro Bozzoli;
TRIESTE — Mario Tripcovich;
TRIPOLI — Giovanni Rocca;
UDINE — Emilio Orti Manara;
VENEZIA — Michele Pascolato;
VERCELLI — Francis Lombardi;
VERONA — Luigi Lanata;
VICENZA — Alberto Garelli.

Inoltre esistono le seguenti altre sedi periferiche:

Arezzo — Imperia — Zara — Agrigento — Alessandria — Aosta — Aquila — Ascoli Piceno — Asti — Avellino — Belluno — Benevento — Brindisi — Caltanissetta — Campobasso — Catanzaro — Chieti — Cosenza — Crema — Cremona — Cuneo — Enna — Fermo — Fiume — Foggia — Frosinone — Grosseto — Lecce — Littoria — Lucca — Macerata — Massa Carrara — Matera — Messina — Nuoro — Pallanza — Pavia — Perugia — Pesaro — Piacenza — Pistoia — Pola — Potenza — Ragusa — Reggio Calabria — Rieti — Rovigo — Salerno — Sassari — Savona — Siena — Siracusa — Sondrio — Spezia — Taranto — Teramo — Terni — Trapani — Trento — Varese — Viterbo — Addis Abeba — Asmara — Mogadiscio — Rodi.

Società od Enti Esercenti

Linee aeree commerciali

Ala Littoria S. A.

Sede Sociale: AEROPORTO LITTORIO - ROMA - Telef. 880-231 - 880-064

L'ALA LITTORIA S. A. trae le sue origini dalla Società Aerea Mediterranea (S. A. M.) la quale, costituitasi nell'aprile 1928, con continua progressività ha esteso la primitiva sua rete Tirrena sostituendosi alle Società Transadriatica, S. A. N. A. e S. I. S. A., nella gestione delle linee adriatiche e transalpine della prima; delle linee mediterranee e coloniali della seconda, e delle linee dell'alto Adratico della terza. Con l'acquisto, avvenuto anche durante l'anno 1934 della maggioranza azionaria della S. A. Aero Espresso Italiana, la S. A. M. estese il suo raggio d'azione alle linee dell'Oriente mediterraneo, venendo così a rendere completa ed organica la rete dei servizi aerei italiani da essa gestiti.

Di fronte ai nuovi compiti, ed a quelli futuri cui potrà essere chiamata, troppo angusti apparvero i limiti mediterranei imposti alla Società dallo stesso suo nome: onde con la data augurale del 28 ottobre 1934-XIII la Società Aerea Mediterranea ha mutato la vecchia e gloriosa ragione sociale nella nuova « ALA LITTORIA S. A. » che lo stesso Capo del Governo si è compiaciuto indicarle.

Nel 1935 alle Società già assorbite si aggiunse la Nord Africa Aviazione. L'Ala Littoria veniva quindi a riassumere in sè la quasi totalità dei servizi aerei italiani.

Delle linee di nuova istituzione particolare importanza ha avuto quella per l'Africa Orientale, organizzata e attuata in pochissimo tempo. Da Roma all'Asmara, mentre i nostri soldati compivano l'eroica loro missione, gli aeroplani dell'Ala Littoria portavano regolarmente la posta in tre giorni; da Roma a Mogadiscio in cinque.

Il servizio è stato poi esteso fino ad Addis Abeba trasportando anche passeggeri e merci, e ottenendo risultati oltremodo lusinghieri sia per il traffico sia per la regolarità.

Attualmente oltre alla linea dell'Impero (Roma-Bengasi-Cairo-Wadi Halfa-Khartoum-Asmara-Addis Abeba) vengono effettuate nell'interno dell'Impero le seguenti linee:

ADDIS ABEBA - DIRE DAUA - GORRAHEI - NEGHELLI - MOGADISCIO
ASMARA-ASSAB.
ADDIS ABEBA-DIRE DADUA-GIBUTI.
ADDIS ABEBA-DIRE DAUA-ASSAB.
ADDIS ABEBA-GIMMA-NEGHELLI.
ADDIS ABEBA-GIMMA-GAMBELA-DEMBIDOLLO.
ADDIS ABEBA-GONDAR-ASMARA.
ADDIS ABEBA-DESSIÈ-ASMARA.
ADDIS ABEBA-LECHENTI-ASOSA.

Nel complesso dei servizi aerei africani quelli italiani occupano oggi il *primo posto* per sviluppo di linee, numero di apparecchi impiegati, chilometri percorsi e carichi trasportati.

In Europa sono stati istituiti i servizi per Parigi, via Marsiglia; per la Spagna ed il Marocco spagnolo: Roma-Pollensa-Melilla-Cadice; Roma-Pollensa-Barcellona; Melilla-Siviglia-Lisbona; Melilla-Tetuan; Melilla-Malaga e Tetuan-Malaga-Siviglia; per la Cecoslovacchia (Praga) per l'Ungheria (Budapest) per la Jugoslavia (Belgrado) per la Rumenia (Bucarest). Notevoli miglioramenti sono stati portati ai collegamenti con

Tunisi, con Tripoli, con Bengasi; di nuova istituzione le linee Roma-Porto Conte-Cagliari, Roma-Bologna e la Genova-Alghero-Cagliari-Tunisi.

E' stata portata da trisettimanale a giornaliera la linea per Rodi; tre volte alla settimana tale servizio viene prolungato fino a Caifa e una volta fino a Bagdad.

Molte altre linee sono in progetto fra cui, importantissima, quella con l'America del Sud.

L'organizzazione della Società consta attualmente di sei direzioni di rete, tre scali principali e cinque direzioni d'officina: in tutto circa settanta scali.

La Direzione di Rete del Lido di Roma comprende le linee:

ROMA-TUNISI-TRIPOLI (trisettimanale).
ROMA-MARSALA-TRIPOLI (trisettimanale).
MARSALA-TUNISI (trisettimale).
ROMA-NAPOLI-SIRACUSA-MALTA-TRIPOLI (trisettimanale).
ROMA-CAGLIARI (giornaliera esclusa la domenica).
ROMA-ALGHERO (trisettimanale).
GENOVA-ALGHERO-CAGLIARI-TUNISI (trisettimanale).
ROMA-SIRACUSA-BENGASI (linea dell'Impero trisettimanale).
ROMA-POLLENSA-BARCELLONA (trisettimanale).
POLLENSA-BARCELLONA (trisettimanale).
ROMA-POLLENSA-MELILLA-CADICE (trisettimanale).
ROMA-GENOVA-MARSIGLIA-BARCELLONA (trisettimanale).

La Direzione di Rete del Littorio:

ROMA-VENEZIA-MONACO-BERLINO (giornaliera compresa la domenica).
ROMA-VENEZIA-VIENNA-BUDAPEST (trisettimanale).
ROMA-VENEZIA-KLAGENFURT-GRATZ-VIENNA (trisettiman.)
ROMA-BRINDISI-ATENE-RODI (trisettimanale).
ROMA-BRINDISI-ATENE-RODI-HAIFA-BAGDAD-BASSORAH (trisettimanale).
ROMA-ANCONA-ZARA-LUSSINO-POLA-TRIESTE (giornaliera).
ROMA-BOLOGNA-VENEZIA (giornaliera).
ROMA-VENEZIA-BRATISLAVA-PRAGA (giornaliera).
ROMA-BELGRADO-BUCAREST-COSTANZA (trisettimanale).
ROMA-MARSIGLIA-PARIGI (trisettimanale).
ROMA-NAPOLI-PALERMO-CATANIA-MALTA (trisettimanale).
ROMA-NAPOLI-PALERMO-TUNISI (trisettimanale).

La Direzione Rete di Trieste:

TRIESTE-VENEZIA (giornaliera).
FIUME-POLA-VENEZIA (giornaliera).
TRIESTE-POLA-LUSSINO (giornaliera).
ANCONA-ZARA-LUSSINO-POLA-TRIESTE (giornaliera, esclusa la domenica).
TRIESTE-BRINDISI (trisettimanale).

La Direzione Rete di Bengasi:

TRIPOLI-BENGASI (trisettimanale).
BENGASI-CAIRO-WADI HALFA-KHARTOUM (trisettimanale) (linea dell'Impero).
TUNISI-TRIPOLI (trisettimanale).

La Direzione Rete di Addis Abeba:

KHARTOUM-ADDIS ABEBA (trisettimanale) (linea dell'Impero)
KHARTOUM-ASMARA-NEGHELLI-MOGADISCIO (settiman.)
ADDIS ABEBA-NEGHELLI-MOGADISCIO (settimanale).
ADDIS ABEBA-DIRE DAUA-GORRAHEI-MOGADISCIO (settimanale).
ASMARA-ASSAB (bisettimanale).
ADDIS ABEBA-DIRE DAUA-GIBUTI (bisettimanale).

ADDIS ABEBA-DIRE DAUA-ASSAB (bisettimanale).
ADDIS ABEBA-GIMMA-NEGHELLI (settimanale).
ADDIS-ABEBA-GIMMA-LECHENTI (settimanale).
ADDIS ABEBA-GIMMA-GAMBELA-DEMBIDOLLO (settim.).
ADDIS ABEBA-GONDAR-ASMARA (trisettimanale).
ADDIS ABEBA-DESSIE'-ASMARA (trisettimanale).
ADDIS ABEBA-LECHENTI-ASOSA (settimanale).

La Direzione di Rete Spagna:

MELILLA-SIVIGLIA-LISBONA (giornaliera esclusa la domenica)
MELILLA-TETUAN (giornaliera esclusa la domenica).
MELILLA-MALAGA (giornaliera esclusa la domenica).
TETUAN-MALAGA-SIVIGLIA (giornaliera esclusa la domenica).

Lo scalo principale di Tirana:

BARI-BRINDISI-TIRANA-SALONICCO (trisettimanale)
TIRANA-SCUTARI (trisettimanale).
TIRANA-CORITZA (trisettimanale).
TIRANA-DEVOTI (bisettimanale)
TIRANA-KUKUS (bisettimanale).
TIRANA-VALONA-ARGIROCASTRO (trisettimanale).
TIRANA-PESKOPEJA (trisettimanale).

In complesso i servizi aerei dell'Ala Littoria avevano al 31 dicembre 1938 uno sviluppo di km 37,110 ed una flotta così composta:

idrovolanti: n. 16 S. 66; n. 11 Cant Z. 506; n. 8 M. C. 94.
Totale n. 35.

aeroplani: n. 3 S. 71, n. 18 S. 73, n. 3 S. 74, n. 18 S. 75, n. 1 S. 83, n. 5 Fokker, n. 1 Borea, n. 4 Breda 44, n. 2 Ju 52, n. 10 Ca. 133, n. 1 Beechraft.
Totale n. 66

Nel corso dell'anno 1939 altri servizi si aggiungeranno a quelli già esistenti, e nuovi e potenti aerei di costruzione italiana entreranno a far parte della Società che risulterà in tal modo, come il suo nome lo impone, una delle più potenti e delle più moderne Compagnie di Navigazione Aerea d'Europa.

Avio Linee Italiane S. A. - Milano

A. L. I.

Indirizzo Telegr. AVIOLINEE

Sede Sociale: ROMA - VIA CALABRIA, 48 - Telef. 480-389

Direzione Centrale: MILANO - AEROPORTO E. FORLANINI - Telef. 53-995 - 53-996 - 53-998

La Società Anonima AVIO LINEE ITALIANE, avente per iscopo l'esercizio delle linee aeree civili, iniziò la sua attività nell'aprile dell'anno 1928-VI.

L'attività della Società nel decennio, dall'aprile 1928 al 30 giugno 1938, è stata la seguente:

Chilometri volati		6.352.837
Passeggeri trasportati		87.637
Bagaglio	Kg.	717.646
Posta	»	48.142
Merci e giornali	»	332.578

La flotta sociale nell'esercizio 1938, comprendeva:

6 aeromobili bimotori Fiat G. 18. V., con motori Fiat A. 80.
3 aeromobili bimotori Fiat G. 18 con motori Hornet.
1 aeromobile bimotore Fiat APR. 2, con motori Hornet.
1 aeromobile bimotore DC. 2, con motori Wright.
6 aeromobili trimotori; S. 73, con motori Alfa Romeo 126-RC.

Tutti gli aeromobili sono dotati dei più moderni strumenti per la navigazione aerea, alcuni sono anche forniti di pilota automatico, e di dispositivi antighiaccio.

Lo Scalo di Armamento della Società è presso l'Aeroporto E. Forlanini di Milano, ove esiste un'Officina attrezzata per la manutenzione e la revisione degli apparecchi e dei motori.

L'attività della Società, ha come centro l'Aeroporto E. Forlanini di Milano, il più moderno d'Italia, attrezzato per atterramenti alla cieca e per voli notturni.

Con l'esercizio 1938-39 la Società allargherà considerevolmente la Rete nell'Europa settentrionale ed aumenterà di conseguenza l'attività effettuando le seguenti linee:

ROMA-MILANO (giornaliera).

ROMA-MILANO-FRANCOFORTE-COLONIA-AMSTERDAM (giornaliera compresa la domenica).

ROMA-TORINO (giornaliera).

TORINO-MILANO-VENEZIA (giornaliera, compresa la domen.).

TORINO-CANNES-MARSIGLIA (giornaliera, compr. la dom.).

TORINO-MILANO-VENEZIA-ZAGABRIA-BELGRADO (giornaliera, esclusa la domenica).

MILANO-BRUXELLES (trisettimanale).

VENEZIA-MILANO-TORINO-PARIGI-LONDRA (giornaliera, compresa la domenica).

ROMA-VENEZIA-BUDAPEST-VARSAVIA-GDYNIA (giornaliera, esclusa la domenica).

Aviotrasporti S. A.

Sede di Roma: VIA DELLA SCROFA, 64 - Telef. 53-518 - 53-390

Indirizzo Telegr. IMPERAVIO

La Società An. « AVIOTRASPORTI » ha la concessione dei trasporti aerei di merci nei territori dell'Impero.

I servizi, iniziati nell'ottobre 1938, vanno progressivamente estendendosi per numero di linee e di viaggi che vengono effettuati, i quali però non hanno una frequenza prevista da orari ma sono regolati dalle esigenze del traffico e dall'andamento stagionale.

La Società all'inizio del 1939 disponeva di n. 6 aeromobili Ca. 148 con scalo di armamento ad Assab. Tale scalo sarà fra breve trasferito ad Asmara dove la Società potrà disporre di una vasta aviorimessa e di locali per magazzini ed uffici.

I Costruttori di materiale aeronautico

Aeromobili - Motori - Materiale vario

COSTRUTTORI DI AEROMOBILI

AERONAUTICA D'ITALIA SOC. AN. — TORINO

Corso Francia, 366 — Telef. 70.151–70.152–70.153–70-117–70.882–70.015
Indirizzo telegr. " Aeritalia – Torino „
Officine : Torino

Le officine di costruzioni aeronautiche ora gestite sotto la ragione sociale « *Aeronautica d'Italia Soc. An.* » hanno iniziato la loro attività produttiva fin dal 1916, e più precisamente dal 19 gennaio 1916, data della fondazione della « Soc. An. per Costruzioni Aeronautiche Ing. O. Pomilio e C. ».

Il 24 aprile 1920 la Società modificava la propria denominazione in « Aeronautica Ansaldo Soc. An. » e quest'ultima, il 30 marzo 1926, deliberava di assumere il nuovo nome di « Aeronautica d'Italia S. A.»

La nuova Società che fin dal 1925 aveva iniziato la costruzione di aeromobili, prima eseguita dalla Fiat Aviazione, forma ora un'azienda collegata e controllata dalla « Fiat ».

Lo Stabilimento. — Il Cantiere dell'Aeronautica d'Italia in Torino occupa un'area coperta di circa 80.000 mq. lungo lo stradale di Francia fra Torino e Rivoli ed è costituito da: :

— Magazzino per le materie prime destinate alle lavorazioni, diviso nei reparti: legnami, metalli, e materiali vari.

— Laboratorio sperimentale per le prove di controllo (resistenza, tensione, torsione, compressione, ecc.) sulle materie prime acquistate.

— Reparti lavorazione in metallo per la costruzione di parti metalliche, con annesse sezioni preparazione materiali leghe leggere (duralluminio).

— Reparto per la completa lavorazione delle cliche metalliche in duralluminio, stampate presso le officine della Fiat.

— Reparti lavorazione in legno (segheria, falegnameria, legni compensati ed essiccatoi per la stagionatura del legname).

— Reparto esperienze e collaudi per i controlli delle parti finite.

— Magazzino parti finite, per la distribuzione delle stesse ai montaggi.

— Montaggio ali con annessi reparti intelatura, verniciatura e finitura.

— Saloni per fusoliere ed altri grandi saloni per il montaggio di apparecchi completi.

— Hangars deposito apparecchi con attiguo campo di volo dotato di palazzina piloti, impianto radio, stazione meteorologica, pilone segnalazioni diurne e notturne e pista di lancio in cemento.

— Reparto imballaggio e spedizione degli apparecchi.

— Impianto produzione e laboratorio vernici.

— Fabbricati per Uffici tecnici.

— Palazzina della Direzione e degli Uffici.

— Uffici di sorveglianza tecnica del Genio Aeronautico e del Registro Aeronautico Italiano.

— Sala servizio medico ed infermeria.

LA PRODUZIONE

I primi aeromobili prodotti dal Cantiere risalgono al 1916 e sono del tipo S. P. 2 (Savoia-Pomilio) da ricognizione e bombardamento, unitamente al Caccia Scuola C. 1. ed al P. γ da caccia. Successivamente, fino al 1918, è continuata la costruzione degli aeromobili militari suddetti, oltre al nuovo tipo P. E. da ricognizione.

Le costruzioni ulteriori fino al 1920 hanno dato i tipi A (Balilla) da caccia, e S. V. A. da ricognizione.

Dopo il 1920 la produzione di aeromobili è continuata attraverso tipi militari e civili, ed ha dato origine, come sempre, alla produzione in serie solo dopo il progetto e la realizzazione di numerosi aeromobili sperimentali.

Aeromobili civili:

— da turismo: A. P. (Postale) — A. S. 1 — A. S. 1 idro — T. R. 1. — A. S. 2 — N. 3;

— da corsa: S. V. A. Circuito di Brescia — C. 29 idrocorsa;

— da trasporto passeggeri: A. 300 T. — G. 2 — G. 18 — G. 18 V. — APR-2;

— da turismo ed allenamento normale e acrobatico: G. 5 — G. 5 bis — G. 8.

SOC. NAZ. DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO — TORINO.

Corso Mortara, 4 — Telef. 22.370 - 22.470 - 22.570 - 23.891
Direzione: Torino - Corso Mortara, 4
Stabilimenti: Torino e Savigliano (Cuneo) — Telef. 6.15 - 6.16
Indirizzi telegraf. "Savigliano - Torino„ e "Savigliano - Savigliano„

Fin dai tempi della guerra europea le Officine di Savigliano si erano attrezzate, presso gli stabilimenti di Savigliano, per la costruzione e la produzione di aeromobili. Ripresa nuovamente nel 1937 l'attività nel campo delle costruzioni aeronautiche, la Società ha provveduto ad aggiornare opportunamente le istallazioni, per la costruzione e la riparazione di aeromobili, attrezzando una capace aviorimessa per il montaggio, servito dai reparti di meccanica e falegnameria già esistenti. Attigua all'aviorimessa si trova il campo di volo, che consente il decollo e l'atterramento di qualsiasi tipo di aeromobile.

Nel 1938 la Società ha assorbito il Laboratorio Artigiano Aeronautico di Torino ponendo in costruzione il prototipo ND. 6, bimotore biposto da turismo.

S.T.A.L. — STUDI TECNICI AEROPLANI LEGGERI — TORINO.

Via Pier Carlo Boggio, 24

La Ditta è stata creata per rispondere a scopi di studio e di esperimento in materia di Costruzioni Aeronautiche.

Ha costruito l'aeromobile prototipo STAL/11, monoplano, biposto da turismo, presso l'Officina Meccanica e il Laboratorio Falegnami dell'Istituto Salesiano Conti Rebaudengo.

AERONAUTICA LOMBARDA S. A. — MILANO.

Viale Maino, 19 — Telef. 24.977 - 24.978
Stabilimento: Cantù (Como) — Telef. 18

In breve tempo l'Aeronautica Lombarda ha realizzato, in stretta collaborazione col Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela « L. De Amici » del R. Politecnico e del G. U. F. di Milano una gamma di aeromobili che soddisfano tutte le esigenze del volovelista.

La scienza, l'esperienza di piloti ed ingegneri, la perizia dell'insuperabile artigiano italiano, hanno così creati i mezzi di volo che la maestria dei piloti italiani merita.

Gli aeromobili sono di progetto assolutamente originale, ed impiegano con larghezza materiali autarchici. L'abete delle nostre montagne, il pioppo (essenza italianissima) ed il duralluminio nazionale, hanno reso possibile di ottenere la massima leggerezza e robustezza nelle costruzioni.

I più noti aeromobili costruiti dalla Ditta sono: l'Allievo Cantù (monoposto scuola), il biposto Roma (doppio comando), ed i veleggiatori Asiago G.P. 2, Alcione B.S. 28, Pinguino G.P. 1 (quest'ultimo: per primati).

AERONAUTICA MACCHI S. A. — VARESE.

Stabilimento in Varese — Idroscalo alla Schirana
Indirizzo telegr. "Aviomacchi - Varese„ — Telef. 22.95 - 22.96

La storia dell'Aviazione Italiana è legata fino dai suoi primordi al nome dell'Aeronautica Macchi, la cui attività risale infatti al 1912, quando il volo era ancora una esperienza acrobatica o comunque una impresa che dal lato economico ed industriale presentava molte incognite.

Già nel 1913 la Macchi costruiva il suo primo tipo, « Parasol Macchi » che fu adottato dall'Esercito nelle scarse squadriglie di quell'epoca.

Scoppiata la guerra la produzione della Macchi si indirizzò prevalentemente agli idrovolanti, sia da caccia che da ricognizione e bombardamento, che furono adottati su vasta scala dalla nostra Aviazione marina dell'Adriatico.

Contemporaneamente venivano costruiti in serie i terrestri « Nieuport Macchi » ed « Henriot » che formavano il nucleo principale della nostra aviazione da caccia terrestre.

Terminata la guerra e malgrado le condizioni avverse di ogni genere ed in ogni campo, la Ditta mantenne in efficienza i propri cantieri, orientando i suoi studi e le sue esperienze all'Aviazione civile, vendendo sui mercati esteri, specialmente della Spagna e delle Repubbliche del Sud-America, notevoli lotti di velivoli.

Nel 1920 un « M. 7 » vinse a Monaco il primato mondiale di velocità per idrovolanti. La Coppa Schneider 1921 è vinta pure da un « M. 7 ». Successivamente gli idrovolanti Macchi conquistano la « Coppa Ancillotto », la « Coppa del Re », la « Coppa Italia », la « Coppa D'Annunzio » e la « Coppa del Mare ».

L'anno 1926 segna una data gloriosa per la Macchi: a Norfolk l'idrocorsa « M. 39 » vince la « Coppa Schneider » e dà all'Italia i primati di velocità su base e sui 100 km.

Da allora il duello per il primato assoluto nella velocità si restringe fra italiani ed inglesi: questi ultimi vincono nel 1927 a Venezia col Supermarine, ma nello stesso anno l'« M. 52 » riconquista all'Italia il primato alla media di km/h. 512. Ancora gli inglesi si fanno avanti e nuovamente un « M. 52 R. » strappa loro il primato (1928).

Il nuovo massimo è raggiunto nel 1933 con l'« M.C. 72 », pilota Agello, alla velocità di km/h. 682. Nello stesso anno il pilota Cassinelli sempre con l' « M.C. 72 » stabilisce il massimo sui 100 km. ed il pilota Scapinelli si aggiudica la Coppa «Blériot» alla velocità di km/h. 619,374.

Nel 1934 è ancora Agello che con lo stesso aeromobile supera il suo precedente primato alla media oraria di km. 709,209.

Tutta questa attività non ha distolto la Macchi da un'imponente produzione di aeromobili militari, forniti in svariati tipi alla R. Aeronautica, e dagli studi ed esperienze in campo civile. L'attività di questi ultimi anni è stata anche dedicata alla costruzione in serie di idrovolanti civili per trasporto passeggeri del tipo « Aer. Macchi C. 94 » che acquistati dall'Ala Littoria, sono stati da questa destinati alle linee dell'Adriatico. Idrovolanti dello stesso tipo fanno parte della flotta della « Corporacion Sudamericana de Servicios Aereos » (Argentina). Del tipo « Aer. Macchi C. 94 » la Ditta Macchi ha pure costruito un esemplare anfibio detentore di cinque primati internazionali della categoria.

Attualmente è in costruzione in grande serie il nuovissimo caccia « Aer. Macchi C. 200 » che per le sue brillanti caratteristiche di volo, per la sua maneggevolezza che gli permette le più ardite acrobazie, per la sua straordinaria stabilità, per la sua robustezza a tutta prova unita ad una velocità di oltre 500 km/h., ha interessato l'intero mondo aeronautico militare e che sarà uno dei più validi coefficienti della nostra armata aerea.

Ancora nel campo civile ha già compiuto felicemente i primi voli il prototipo idrovolante trimotore a grande autonomia « Aer. Macchi C. 100 » — 26 passeggeri; 4500 kg. di carico, 265 km. di velocità oraria di crociera — destinato anche quest'ultimo alle linee gestite dall'Ala Littoria.

AEROPLANI CAPRONI S. A. — MILANO.

Via Mecenate, 76 — Telef. 51.784/5/6/7
Indirizzo telegr. "Aerocaproni - Milano„
Officine: Milano (Taliedo) - Trento

L'industria aeronautica, fondata e diretta dall'attuale Cav. del Lavoro e Gr. Uff. Gianni Caproni, ha avuto inizio sin dal 1908: parallelamente alle prime conquiste mondiali del volo meccanico.

I primi velivoli furono costruiti e volarono sul campo di « Cascina Malpensa » presso Gallarate, e di qui le necessità, previste per la guerra europea, fecero sorgere la grande officina di Taliedo. I Caproni diedero, a servizio degli alleati, potente contributo alla vittoria.

Oltrepassata la crisi del dopoguerra l'attività e quindi lo sviluppo delle officine Caproni non conobbe sosta.

Nella conquista dell'Impero gli aeroplani Caproni ebbero un compito decisivo, per fini bellici e servizi logistici. Il tipo di aeroplano impiegato su ampia scala in Africa Orientale trova riscontri in analoghi adottati per linee civili, anche nell'Africa del Nord.

Aeroplani di produzione della Ditta, che interessano l'aviazione civile, sono:

Ca/111 monoplano, monomotore Asso 750 R;
Ca/133 monoplano, trimotore P. VII C. 16;
Ca/123 monoplano, bimotore Gnôme-Rhône 14 K RS d;
Ca/148 monoplano, trimotore P. VII C. 16;
Ca/164 biplano monomotore Alfa 115 I;
Ca/166 monoplano, monomotore Alfa 116 I;
Ca/310 monoplano, bimotore P. VII C. 35.

Caratteristica tecnica della Caproni è l'adozione dei sistemi costruttivi più variati e progrediti.

Importante ed esteso è l'impiego di strutture di tubi di acciaio, per i quali la Ditta ha impiantato una propria importante trafileria.

La produzione di serie è basata su ali in legno e fusoliere metalliche. Tale struttura è pure quella dei velivoli d'alta quota: specialità alla quale la Ditta si è dedicata con particolare successo di primati.

Si nota tuttavia la tendenza alla costruzione di strutture di leghe leggere.

Notevoli i recenti ampliamenti delle Officine, le quali si sono sviluppate orientandosi verso il nuovo Aeroporto di Linate.

Nuovo sviluppo, oltre i reparti di produzione, hanno avuto i vari laboratori di esperienze e di prove nei quali si studiano e si controllano i materiali impiegati e le fasi della produzione.

La Ditta, che oltre all'importante Cantiere di Taliedo, ha altro Cantiere a Trento, è collegata in Italia con altre Ditte Aeronautiche.

All'estero ha stabilimenti a Kazanlyk, in Bulgaria, recentemente ampliati; nel Perù lo stabilimento di Lima; e infine, nelle nuove terre dell'Impero, l'Officina della Caproni A. O. I. a Mai Edagà.

SOC. ITAL. ERNESTO BREDA — MILANO

Via Antonio Bordoni, 9 — Telef. 66.344/9
Indirizzo telegr. "Breda - Milano„
Officine: Sesto S. Giovanni (Milano) — Aeroporto: Sesto S. Giovanni

Le Officine per Costruzioni Aeronautiche della « *Società Italiana Ernesto Breda* » sono sorte negli ultimi mesi del 1917.

Nelle sale maggiori dei suoi fabbricati sono ubicati i reparti di montaggio e i depositi degli aeroplani finiti. Nelle sale minori i magazzini delle scorte, i depositi dei pezzi finiti e di ricambio, i reparti del macchinario e dell'aggiustaggio per la lavorazione delle parti metalliche e delle parti in legno, i reparti dell'intelatura, verniciatura, controllo, prove materiali ecc. Il corridoio centrale permette lo smistamento dei materiali in relazione alle varie fasi di lavorazione. Vasti piazzali circondano detti fabbricati, e in essi sono convenientemente siste-

mati i vari servizi ausiliari: portineria, binario raccordato, pompieri, deposito e segheria legnami, deposito materie infiammabili, sabbiatura, sala prove motori, ecc.

Il controllo alla sala prove materiali esistente nelle officine devesi considerare in collaborazione dell'Istituto Scientifico Tecnico « Ernesto Breda », il quale figura tra i maggiori istituti privati esistenti in Italia per gli studi e le ricerche scientifiche.

CAPRONI AERONAUTICA BERGAMASCA (C. A. B.) — BERGAMO

Ponte S. Pietro (Bergamo) — Telef. 40.81 - 40.91 - 40.92
Officine: Ponte S. Pietro (Bergamo) — Aeroporto: Ponte S. Pietro

Le officine ed il Campo di Aviazione della C. A. B. sorgono nei pressi di Ponte S. Pietro a 7 chilometri da Bergamo cui la località è allacciata da una ferrovia e da una tramvia elettrica.

Dal 1934 la C. A. B. ha progettato e costruiti i nuovi tipi di aeromobili civili da turismo PS/1 e PL/3, il *Borea* da trasporto passeggeri, l'aeromobile di assalto tipo AP/1, quello coloniale tipo *Ghibli* e quello da bombardamento leggero (*Scuola*) tipo CA. 310.

CENTRO STUDI ED ESPERIENZE PER IL VOLO A VELA « LIBERATO DE AMICI » DEL G.U.F. DI MILANO PRESSO IL R. POLITECNICO DI MILANO

Il « *Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela* » fu fondato nell'anno 1935-XIII dal Fascista Universitario Liberato de Amici, caduto nel compimento del proprio dovere durante i Littoriali di Volo a Vela dello stesso anno.

Il C.V.V. è suddiviso in varie Sezioni che si occupano ciascuna di un proprio argomento ben determinato: Studio e Costruzione prototipi, Meteorologia applicata al Volo senza motore, Ricerche aerodinamiche, Sperimentazione delle caratteristiche di volo dei prototipi costruiti, Studi vari e Ricerche.

Presso il C.V.V. funziona un reparto che permette la realizzazione dei progetti studiati.

Dalla fondazione furono costruiti i seguenti prototipi:

PINGUINO: Veleggiatore di medie dimensioni ed elevate caratteristiche per voli di alto veleggiamento. Monoplano ad ala media a sbalzo ad M, con cabina di pilotaggio completamente chiusa, provvisto di diruttori dorsali.

ASIAGO: Veleggiatore da scuola ad ala alta, monomontante, provvisto di diruttori dorsali e di ruotina d'atterramento, progettato espressamente per il conseguimento dei brevetti « C ». E' stato adottato su larga scala dalle scuole di volo veleggiato nazionali.

ARCORE: Rappresenta un ulteriore perfezionamento del Pinguino: le sue elevate caratteristiche sono state ufficialmente riconosciute con l'assegnazione da parte del Ministero delle Comunicazioni di una Coppa per il miglior veleggiatore partecipante alle Gare Nazionali di Volo a Vela di Asiago, anno XVI. Come nel Pinguino la fusoliera è a guscio, ma possiede un avviamento aerodinamicamente più accurato, con linee sobrie e razionali. Persiste l'ala media a sbalzo e ad M, monolongherone con bordo d'attacco resistente. Come al solito sono applicati i diruttori dorsali, e l'organo di atterramento è costituito da una ruota a bassa pressione preceduta da un pattino.

PELLICANO: E' stato progettato e costruito in base al regolamento della F.A.I. per la partecipazione al Concorso Internazionale per la scelta del veleggiatore monotipo delle Olimpiadi 1940, ed ha dato ottime caratteristiche di volo.

COSTRUZIONI AERONAUTICHE « TALIEDO » C. A. T. — MILANO

Officine: Via Bonfadini N. 93
Amministrazione e Sede: Via Silvio Pellico, 4 — Telef. 80.804

La « *Costruzioni Aeronautiche Taliedo* » è stata costituita nel 1938 per iniziativa del Dott. Ettore Cattaneo.

Il programma d'attività della CAT riguarda principalmente la realizzazione degli aeromobili per il volo a vela, allo scopo di dare ai cultori ed agli appassionati del volo senza motore delle costruzioni semplici, sicure, solide sotto ogni rapporto e che diano il miglior rendimento.

I tre aeromobili che trovano descrizione in questo volume soddisfano tutte le esigenze del volo a vela, dai primi voli scuola sino ai voli da primato, consentendo anche i voli da primato ed ogni acrobazia.

Il « Cat 15 » porta l'allievo dall'inizio del volo librato sino al volo veleggiato di pendio, ed al brevetto C.

Il « Cat 20 » col traino aereo e col volo termico, perfeziona il pilota in lunghi voli veleggiati d'allenamento, e gli permette una completa attività sportiva.

Il « Cat 28 » è particolarmente adatto per il pilota di classe che tenda ai massimi primati.

INGG. FRATELLI NARDI — MILANO.

Aeroporto Forlanini – Milano — Telef. 573.481 – 573.482
Indirizzo telegr. "Aeronardi - Milano"

Il cantiere sorto nel 1933 in Milano, ha preso nel 1938 ampia sede in zona adiacente all'Aeroporto Forlanini.

Nel fabbricato della Direzione sono sistemati gli Uffici di Sorveglianza Tecnica del Genio Aeronautico e del Registro Aeronautico Italiano oltre gli altri uffici tecnici, amministrativi e di produzione della Ditta.

L'officina, attigua al fabbricato della Direzione, modernamente costruita ed attrezzata, è in grado di svolgere tutti i lavori secondo le esigenze qualitative e quantitative della attuale tecnica aeronautica.

In derivazione del « Nardi F. N. 305» sono stati progettati e costruiti gli aeroplani « Nardi F. N. 305 D » biposto per grande autonomia, il « Nardi F. N. 310 » quadriposto per gran turismo e il « Nardi F. N. 315 » mono e biposto per allenamento caccia, nonchè carrelli retrattili, pompe di alimentazione ed apparecchiatura per armamento velivoli.

PIERO MAGNI AVIAZIONE — MILANO.

Via Ennio, 14 — Telef. 54.311
Officine: Via Bonfaldini, 79 - Milano (Taliedo)
Aeroporto: Taliedo

Ditta specializzata in costruzioni di aeroplani da turismo e da acrobazia.

Fra i tipi costruiti sono notevoli il Magni « Vale » con motore Farina T/58, ed il Magni Jona « J-6 » con motore Fiat A/54.

SOCIETA' ITALIANA AEROPLANI IDROVOLANTI « SAVOIA-MARCHETTI » — MILANO.

Sede: Milano - Via Monforte, 34 — Direzione Generale: Sesto Calende
Telef. 4 — Indirizzo telegr. "Savoia Marchetti - Sesto Calende"
Officine: Sesto Calende – S. Anna – Cameri – Borgomanero – Vergiate
Aeroporti: Cameri (Novara) – Vergiate (Varese)
Idroscalo: S. Anna (Lago Maggiore)

La « *Società Italiana Aeroplani Idrovolanti "Savoia Marchetti"* » (già Società Idrovolanti Alta Italia « Savoia ») costituitasi nel 1915 per la costruzione degli idrovolanti militari e civili, da alcuni anni si è dedicata anche alla costruzione degli aeroplani bellici e per trasporto passeggeri, conquistando pure in questo campo una fama universale.

Gli aeromobili civili « Savoia-Marchetti » sono stati adottati, oltre che dalle compagnie aeree italiane, anche dalle aerolinee belghe, rumene, ungheresi e sud americane, mentre gli aeroplani da bombardamento sono in dotazione presso le aeronautiche militari italiane, rumene, iraquana, spagnola e brasiliana.

L'organizzazione produttiva della « Savoia-Marchetti » è suddivisa in quattro stabilimenti.

Nello stabilimento principale di Sesto Calende che occupa un'area di oltre 60.000 metri quadrati, hanno sede gli Uffici Tecnici ed Amministrativi, i laboratori chimici e per le prove dei materiali, i vasti magazzini di deposito, l'essiccatoio tipo Albert ed i seguenti reparti di lavorazione corredati di tutte le macchine ed attrezzature più moderne: lavorazione meccanica del legno, costruzione ali, costruzione fusoliere, scafi ed eliche, intelature e verniciatura, meccanica, saldatura elettrica autogena, saldatura all'arco ed all'arcatom, lattonieri e radiatoristi, tappezzieri, galvanoplastica.

E' ad esso aggregato il vasto deposito per la stagionatura delle diverse essenze dei legnami che vengono adoperati per la costruzione degli aeromobili: silver spruce, abete rosso, frassino, pioppo, noce, cedro, compensato di betulla e di pioppo ecc. e dove il legno grezzo subisce la sua lavorazione iniziale.

Lo stabilimento di Borgomanero della superficie di mq. 22.000 è dotato del reparto meccanica, fonderia e trattamento termico materiali. Esso prepara parti accessorie e di dettaglio.

Le officine — idroscalo di Sant'Anna — di complessivi mq. 64.000 di superficie, costituiscono un complesso quasi indipendente dove vengono costruiti e collaudati gli idrovolanti.

L'aeroporto « Savoia-Marchetti » di Vergiate ha un'area di mq. 1.300.000; possiede amplissime officine e capannoni per il montaggio ed il collaudo degli aeromobili terrestri, nonchè una fonderia per leghe speciali di magnesio e di alluminio.

Il campo di volo di m. 1600×1600 è fornito di una grande pista di lancio, in asfalto, di m. 1000×50 che permette il decollo e l'atterramento degli aeromobili di grande mole. L'aeroporto possiede pure una modernissima base per il cronometraggio delle prove di velocità in volo.

Tutte le Officine sono dotate dei più moderni impianti di ventilazione, riscaldamento e illuminazione nonchè di tutte le installazioni accessorie relative ai più recenti perfezionamenti tecnici dei lavori aeronautici. Per gli operai sono state costruite ampie e luminose sale-mense munite delle più razionali e moderne installazioni di conforto.

Dai cantieri della « Savoia-Marchetti » sono usciti aeromobili civili e militari tra cui alcuni di rinomanza mondiale per i primati battuti e le caratteristiche conseguite (S.55 - S.64 - SM. 74 - SM. 75 - SM. 79).

Tra gli aeromobili civili di attuale produzione sono da menzionare:

l'SM. 73 aeroplano trimotore in servizio sulle linee italiane e belghe;

l'SM. 75 aeroplano trimotore in servizio sulle linee italiane ed ungheresi;

l'SM. 83 aeroplano trimotore in servizio sulle linee transcontinentali italiane, belghe e rumene.

CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO (C. R. D. A.) — MONFALCONE - TRIESTE.

Telef.: Trieste 66.42 – Monfalcone 34; 7; 11
Indirizzo telegr. "Cantnavale - Monfalcone"
Officine: Monfalcone

Le Officine Aeronautiche C. R. D. A. dispongono di un'estensione totale di metri quadrati 260.000.

Le Officine comprendono:

1) uno stabilimento per la costruzione di aeromobili sperimentali e di idrovolanti, con vaste aviorimesse capaci di ricoverare idrovolanti di grande tonnellaggio;

2) uno stabilimento per la costruzione di aeroplani.

Allo stabilimento 2) è confinante un campo privato della Ditta per la partenza in volo direttamente dall'Officina degli aeroplani di serie che sono trasportati sul vicino campo di Ronchi dei Legionari, dove la Ditta ha eretto un grande capannone in ferro con i necessari impianti e servizi accessori per la finitura, collaudo e consegna degli aeroplani.

Le Officine sono attrezzate con macchinario moderno e sono dotate di una completa organizzazione che comprende, oltre ai numerosi reparti necessari ad ogni tipo di lavorazione, un gabinetto di prove e collaudi dei materiali, un reparto forni elettrici in grado di eseguire qualsiasi operazione di trattamenti termici, un vasto organo di controllo sulle lavorazioni, un gabinetto fotografico, ecc.

Coi perfezionamenti apportati e con le maestranze occupate, la Ditta è in grado di realizzare qualsiasi tipo di aeroplano e di idrovolante, sia in legno che metallico, e di ciò è ampia dimostrazione la produzione qualitativa e quantitativa dell'ultimo biennio, sia per impiego militare che per impiego civile, sia di prototipi che di costruzioni in serie.

Dalle Officine Aeronautiche C. R. D. A. sono usciti aeromobili civili e militari di rinomanza mondiale per i primati conquistati e le caratteristiche conseguite: CANT Z 501 — CANT Z 505 — CANT Z 506 — CANT Z 508 — CANT Z 509.

Tra gli aeromobili civili di vecchia produzione usciti da poco dall'esercizio sono: l'idro CANT 10 monomotore, che è stato il primo aeromobile italiano impiegato fin dal 1926 sulle linee civili; l'idro trimotore CANT 22; l'aeromobile da turismo CANT 26 di cui qualche esemplare è tuttora in servizio.

Tra gli aeromobili civili di recente produzione sono:

l'idro CANT Z 506 trimotore

l'idro CANT Z 509 trimotore

entrambi impiegati sulle linee dell'ALA LITTORIA S. A.

l'aeroplano trimotore da trasporto CANT Z 1012.

Tra gli aeromobili civili in costruzione vi è l'idrovolante quadrimotore CANT Z 511 completamente metallico.

COSTRUZIONI MECCANICHE E AERONAUTICHE S. A. — (C. M. S. A.) MARINA DI PISA

Via Maiorca, 2 — Telef. 3107

Indirizzo telegr. « Meccaniche-Marinapisa »

Officine: Marina di Pisa.

La « *Costruzioni Meccaniche e Aeronautiche S.A.* » con sede sociale, stabilimento ed idroscalo a Marina di Pisa è sorta nel 1922.

Lo stabilimento, specializzato nella costruzione di idrovolanti metallici d'alto mare di medie dimensioni, occupa una superficie di mq. 77.643 di cui 16.000 coperti.

Le varie operazioni si svolgono nei seguenti reparti disposti in 5 aviorimesse:

Reparto preparazione materiali; reparto trafileria; reparto costruzioni particolari; reparto costruzione scafi; reparto costruzione ali, impennaggi, e navicelle motori; officina meccanica; reparto lattoneria; reparto intelaggio e verniciatura ali ed impennaggi.

Lo stabilimento ha inoltre un reparto forgie, un reparto verniciatori, due grandi aviorimesse adibite al montaggio ed al ricovero degli aeromobili nelle quali si trovano tutti i più moderni mezzi per il controllo dei medesimi. Tutti i materiali, prima di passare all'impiego,

vengono sottoposti a severi collaudi nell'apposita sala prove, dotata di moderni mezzi, per l'accertamento delle caratteristiche tecnologiche.

Una serie di rigorosi controlli durante le varie fasi della costruzione degli aeromobili completa l'organizzazione tecnica della produzione.

La potenzialità e l'organizzazione dello Stabilimento consentono anche ulteriori ampliamenti e permettono di intraprendere la costruzione di qualsiasi tipo di idrovolante delle più grandi dimensioni oggi esistenti.

COMPAGNIA NAZIONALE AERONAUTICA (C.N.A.) — ROMA —

Via Littoria - Roma — Telef. 880262/4
Indirizzo telegr. « CNA - Littorio Roma »
Officine: Aeroporto del Littorio

La «*Compagnia Nazionale Aeronautica*» ha impiantato con criteri moderni, all'Aeroporto del Littorio, un cantiere completo per costruzioni aeronautiche, metalliche ed in legno, dotato anche di tutti gli impianti necessari per la costruzione di motori d'aviazione.

Lo Stabilimento comprende il reparto officina ed il reparto sperimentale: i due reparti occupano due distinti gruppi di operai, con una maestranza complessiva di circa 450 persone.

I reparti di lavorazione sono i seguenti:

Officina falegnami (reparto ali, reparto fusoliere, reparto verniciatori ed intelatori);

Officina sperimentale (reparto meccanica e falegnami).

Le officine si occupano quasi esclusivamente di forniture per conto del Ministero dell'Aeronautica riguardanti la costruzione e riparazione di aeroplani di piccola e media potenza in legno ed in tubi di acciaio saldati. Sono stati costruiti gli apparecchi sperimentali C.N.A./4, C.N.A./5, C.N.A. 15 e C.N.A. 25.

INDUSTRIE MECCANICHE ED AERONAUTICHE MERIDIONALI (I. M. A. M.)

La « *S.A. Industrie Meccaniche e Aeronautiche Meridionali* » è la nuova ragione sociale della « *S.A. Industrie Aeronautiche Romeo* », dopo che quest'ultima ha assorbito l'attività delle « Officine Ferroviarie Meridionali », con aumento di capitale da L. 7.000.000 a L. 21.000.000.

La Società ha la Direzione e le Officine in Napoli, Corso Malta 30; essa fa parte del Gruppo Breda.

La Società comprende una Sezione meccanica ed una Sezione aeronautica.

Le officine aeronautiche, che sin dal tempo della guerra sono adibite alle costruzioni aeronautiche, sono state ora notevolmente ingrandite e sono attrezzate con i più moderni impianti di costruzioni; esse rappresentano il più importante centro di produzione aeronautica dell'Italia Centro-Meridionale.

Per la prima volta in Italia è stata ivi introdotta la saldatura autogena per importanti particolari costruttivi (fusoliere), e per la prima volta vi sono stati costruiti ammortizzatori oleo-elastici.

Le officine sono attrezzate sia per la costruzione in legno, sia per la costruzione metallica in tubi di acciaio saldato, sia infine per la costruzione di strutture a «guscio» in lamiera di leghe leggere.

Parallelamente allo sviluppo delle officine di costruzione, si è pure ingrandito e perfezionato l'Ufficio Tecnico che ha curato la progettazione degli apparecchi designati con la sigla « Ro », fra cui il « Ro 37 » biposto da ricognizione strategica, « Ro 41 » monoposto e biposto da caccia ed allenamento per la caccia, « Ro 43 » idronavale biposto da ricognizione, « Ro 44 » idrocaccia catapultabile, « Ro 51 » monoplano da caccia intercettore.

Tra essi il Ro 37 ed il Ro 41 sono ben noti per i servigi resi nelle

recenti campagne per la conquista dell'Impero e per la redenzione della Spagna.

La Ditta possiede altri impianti, fra cui una vasta aviorimessa per il ricovero ed il montaggio degli aeroplani, sul campo di volo di Capodichino presso Napoli, ed uno scivolo al Pontile Vittorio Emanuele nel Porto di Napoli, per le prove degli idrovolanti.

SOC. AN. PIAGGIO — GENOVA

Via Petrarca, 2-12 — Telef. 54102 - 54691
Indirizzo telegr. « Compiaggio - Genova »
Officine: Finale Ligure

La « *Soc. An. Piaggio & C.* » con sede in Genova, ha iniziato la propria attività nel campo delle costruzioni aeronautiche nel 1915 costruendo a Finale Ligure un grande stabilimento per la costruzione e riparazione di idrovolanti e di aeroplani.

L'attività dello Stabilimento, dopo una breve sosta nel dopoguerra, ha ripreso con un vasto programma nel 1924, attrezzandosi con impianti moderni per la costruzione dei grandi idrovolanti metallici.

Per conto della R. Aeronautica Italiana la Ditta Piaggio ha progettato e costruito idrovolanti con cellule metalliche e scafi o fusoliere in legno tra cui: il P. 8 per sommergibili, il P. 6 ed il P. 10, catapultabili, destinati alle navi della R. Marina.

Ha inoltre progettato e costruito una squadriglia di idrovolanti tipo S. 55 Savoia Marchetti, completamente in duralluminio che hanno dato risultati molto interessanti.

Ha anche realizzato, per conto della R. Aeronautica, un bimotore in legno, a quattro posti, con cabina chiusa.

La Ditta è inoltre attrezzata per le costruzioni in legno, in acciaio inossidabile 18-8 con saldatura elettrica per punti, ed è in grado di costruire tutti gli accessori per il volo, come serbatoi, eliche metalliche, ecc.

La Ditta possiede un tunnel aerodinamico presso il quale compie, oltre ad indagini di carattere generale, tutte le prove sui modelli e parti dei propri aeromobili, ed una vasca Froude per le prove dei modelli di carene munita di carrello con dinamometro autoregistratore.

Recentemente la Piaggio, oltre alla costruzione di aeromobili in serie, propri o su licenza, ha realizzato alcuni prototipi militari e civili, di alte caratteristiche quali ad es. il P. 23/R da primati.

Lo Stabilimento Piaggio occupa 50.000 mq. dei quali 28.000 coperti. Di quest'ultimi 1.000 appartengono ad un grande hangar prospiciente al mare. La Ditta dispone inoltre, per concessione governativa, di un grande hangar al Campo di Villanova di Albenga per il collaudo degli aeroplani terrestri.

S. A. CANTIERI D'AEROPORTO (S.A.C.A.) — BRINDISI

Telef. 1153 - 1278
Indirizzo telegr.: "Saca – Brindisi„

La « *S.A. Cantieri d'Aeroporto - Brindisi* », costituita nel maggio 1934, si occupa di lavorazione aeronautiche.

La Ditta possiede scelte maestranze ed è attrezzata per la produzione di parti di ricambio per aeromobili di vario tipo, per la riparazione dei medesimi e per la revisione dei motori.

« S.A.I. - SOCIETA' AERONAUTICA ITALIANA - ING. A. AMBROSINI & C. »

L'attività industriale della « *Società Aeronautica Italiana — Ing. A. Ambrosini & C.* » si svolge in due distinti settori: *Aeronautico e Chimico*. Nel primo produce — nello Stabilimento di Passignano sul Tra-

simeno — aeroplani ed idrovolanti militari e civili in legno, misti ed interamente metallici, materiale aeronautico di ogni specie, nonchè motori per il turismo aereo; nello Stabilimento di Roma, produce materiale di armamento e parti di meccanica di precisione. Nel settore chimico produce lubrificanti e carburanti speciali per aviazione, con le modernissime installazioni di Reggio Emilia, Tripoli d'Africa e Vittorio d'Africa (A.O.I.). Affiliate ad essa (Gruppo Ambrosini), altre Società producono in generale tutto quanto concerne la produzione aeronautica e cioè: alianti, eliche a passo fisso e variabile, parti di ricambio per motori, avviatori, tiranti a sezione lenticolare, bullonerie, strumenti di bordo, apparecchiature speciali per l'armamento aereo.

Gli stabilimenti della Società sono dislocati come segue:

— PASSIGNANO SUL TRASIMENO (Perugia) - Materiale Aeronautico;
— ROMA - Materiale di Armamento;
— REGGIO EMILIA - Lubrificanti, Carburanti;
— TRIPOLI D'AFRICA - Lubrificanti;
— VITTORIO D'AFRICA - Lubrificanti;
— ROMA - Sede Centrale della Società.

S.A. INDUSTRIE MECCANICHE AERONAUTICHE NAVALI - ROMA (S. A. I. M. A. N.)

Via Torino, 95 — Telef. 40874 — 40875
Indirizzo telegr. « Saiman - Roma »
Officine: Lido di Roma, Arcoporto - Telef. 69637 - 69797

La « *Società Anonima Industrie Meccaniche Navali* » (*S.A.I.M.A.N.*) è stata costituita nel giugno 1934 allo scopo di esercire gli impianti industriali costruiti dalla Società Anonima Navigazione Aerea presso l'Idroscalo Civile al Lido di Roma, impianti passati in proprietà all'Amministrazione Aeronautica a seguito della concentrazione dei servizi aerei civili.

L'area totale occupata dallo stabilimento industriale e dagli impianti relativi concessi in uso alla « SAIMAN » e costruiti dalla medesima è di circa 25.000 mq. dei quali circa 8.500 mq. sono attualmente coperti ed occupati da uffici, magazzini, aviorimesse, officine e reparti industriali vari.

La particolare ubicazione degli impianti esercitati dalla " SAIMAN „ dà agli impianti stessi la possibilità di assistenza sia agli idrovolanti che agli aeroplani, i quali ultimi dispongono del campo terrestre che è stato recentemente sistemato in immediata adiacenza agli impianti suddetti.

L'organizzazione industriale della « SAIMAN » è pertanto idonea:

a) alla costruzione e riparazione di aeromobili in legno ed in metallo ed alla costruzione delle relative parti di ricambio;

b) alla revisione e collaudo di motori raffreddati ad aria e ad acqua fino alla potenza di 1000 HP, ed alla costruzione delle relative parti di ricambio;

c) alla costruzione, allestimento e riparazione di galleggianti in legno, ferro e leghe leggere aventi lunghezza fino a 40 metri e dislocamento fino a 100 tonnellate.

Nel 1935 la Ditta ha iniziato la costruzione, su progetto proprio, di aeromobili da turismo, tipo C/4, un esemplare del quale ha vinto il 2° avioraduno e circuito Sahariano.

Nel 1937 la Ditta ha progettato e costruito per conto di privati, l'aeromobile da turismo tipo L/B a travi di coda, elica propulsiva e carrello a triciclo.

Nel 1938 la Ditta ha iniziato la costruzione, su progetto proprio, di aeromobili da turismo, tipo Saiman 202, che è stato dichiarato vincitore del concorso per l'aeromobile da piccolo turismo indetto dal Ministero dell'Aeronautica.

Nello stesso anno la Ditta ha iniziato la costruzione, sempre su progetto proprio, di aeromobili per scuola ed addestramento di primo e secondo periodo (tipo Saiman 200 e 205).

Gli aeromobili da turismo Saiman 202 e derivati, e gli aeromobili da addestramento e scuola Saiman 200 e 205 sono attualmente costruiti in serie.

COSTRUTTORI DI MOTORI

FIAT — MOTORI AVIAZIONE — TORINO.

Via Nizza, 250 — Telef. 65241/5 - 65381/4
Indirizzo Telegr. "Fiat - Torino"
Officine: Torino

La FIAT Motori Aviazione è incorporata negli Stabilimenti della FIAT Automobili al Lingotto.

La FIAT Motori Aviazione comprende:

a) Le officine di costruzione e di montaggio alloggiate nell'ala Sud dell'edificio delle officine per automobili.

b) Le Sale di prova normali, sperimentali, alta quota, e l'officina di revisione, tutte accolte in unico fabbricato adiacente a quello delle officine per automobili.

c) L'Ufficio Tecnico e gli Uffici Commerciali, centralizzati nello Palazzina della Direzione.

L'Officina di produzione.

Le officine di costruzione e di montaggio occupano i tre piani superiori di un fabbricato a sei piani con pareti a vetrate, ascensori e montacarichi di collegamento interno.

La lavorazione delle diverse parti motori è razionalmente suddivisa per piano e per reparti modernamente attrezzati, il che assicura la massima precisione del lavoro.

I reparti addetti alla lavorazione degli organi motori sono inoltre forniti di moderni strumenti e macchine per il controllo del peso dei pezzi e per la verifica dell'equilibrio statico e dinamico degli alberi a gomito, dei gruppi biella e biellette e delle giranti dei compressori.

Uno scrupoloso collaudo viene eseguito su tutti i particolari prima del loro montaggio.

Ogni motore, prima di passare allo Sala prova collaudo, viene accuratamente pesato.

Le operazioni di stampaggio, le fusioni ed i trattamenti termici dei particolari vengono eseguiti in speciali reparti in comune con la parte automobilistica.

Un attrezzato Laboratorio Chimico Centrale, provvisto dei più moderni e scientifici strumenti, sottopone a rigoroso controllo i vari materiali che vengono impiegati nella costruzione dei motori.

Sala Prova Normale.

Per i motori di produzione raffreddati ad acqua vi è una serie di celle affiancate e collegate da un largo corridoio longitudinale. Il fabbricato nel quale sono disposte, è alto 20 m. e presenta due torri laterali — una per convogliare dall'esterno l'aria pura alle celle e l'altra per espellere all'esterno i gas di scarico prodotti. Opportuni aspiratori elettrici assicurano la circolazione dell'aria.

Questo fabbricato è munito di tramezzi orizzontali opportunamente sfalsati e distanziati per attutire i rumori che in esso si producono. In queste celle i motori vengono provati con banco freno idraulico tipo Froude.

Le celle per la prova dei motori raffreddati ad aria, di costruzione più recente, sono disposte su un'altra fila affiancate due a due e con interposte le cabine dei motoristi.

Le celle dei motori comprendono un tratto centrale coperto da tetto piano e due estremi senza alcuna copertura per la libera circolazione dell'aria di ventilazione.

I motori sono sospesi su cavalletti sostenuti elasticamente alle pareti della cella e azionano un mulinello che ha il duplice scopo di servire da freno e da agente ventilante.

La condotta dei motori viene effettuata dalle cabine laterali dei motoristi, largamente attrezzate di strumenti di rilievo e di prova, separate acusticamente dalle celle dei motori per i particolari accorgimenti adottati nella costruzione dei muri separatori, delle porte di accesso e delle finestre di ispezione.

Sala prova sperimentale.

Per i motori sperimentali vi è una sala con due banchi completi indipendenti, con freno idraulico e soffieria Froude, uno per i motori di potenza fino ad oltre 1000 cav. e un secondo per i motori di potenza 200 ÷ 300 cav.

Per i motori raffreddati ad acqua è prevista una cella rivestita di celotex e un'altra sala attrezzata per le prove speciali di motori o di organi ausiliari riguardanti motori.

Un'altra cella ancora è attrezzata per la prova dei monocilindri.

Un impianto speciale fornito di banco con dinamo freno è previsto per la prova separata dei compressori dei motori e il rilievo delle loro caratteristiche.

Sala prova alta quota.

Completa l'attrezzatura per i motori sperimentali una grande sala per la prova dei motori in quota. L'impianto consta di un cella anulare a sezione circolare in acciaio rivestita di uno spesso strato coibente. In questa cella si possono realizzare le condizioni di aria tipo per le quote sino a 10.000 m. Questa cella, a differenza delle altre esistenti, consente la possibilità di provare motori sia del tipo raffreddato ad acqua che del tipo raffreddato ad aria, sino alla potenza di 1000 cav.

Per realizzare le condizioni necessarie di prova sono disposti nella cella un ventilatore e all'esterno due compressori d'ammoniaca con un cassone di salamoia di cloruro di calcio per il trasporto del freddo nell'interno della cella di prova. Un turbo compressore stabilisce nella cella, nel collettore dei gas scarico e sull'aspirazione del motore il grado di depressione voluto, e corrispondente alla quota di prova.

Officina di revisione.

Completa la parte riguardante i motori di produzione, un reparto di revisione nel quale col principio del lavoro a catena, sono disposte in linea i banchi di smontaggio dei motori, i banchi di collaudo, i banchi speciali per il controllo e la messa a punto degli organi ausiliari e dei singoli particolari del motore. Vi sono infine due linee di montaggio, una per i motori raffreddati ad acqua e l'altra per i motori raffreddati ad aria.

Particolari attrezzature e installazioni provvedono al facile e rapido movimento dei materiali lungo le linee di lavoro.

In un ultimo reparto si procede alla finitura dei motori prima del loro invio all'esterno.

La produzione.

I primi motori d'aviazione Fiat risalgono al 1908. Gli sforzi audaci dei pionieri agli albori dell'aviazione, trovano nei motori Fiat i validi ausiliari dei loro apparecchi primitivi.

La conflagrazione europea che mette in luce tutta l'importanza dell'aviazione come strumento di guerra, ha nella Fiat il poderoso complesso di industrie capace di produrre diecine di migliaia di motori.

Nel periodo oscuro del dopoguerra, la Fiat si chiude in studi, prove e ricerche, che la mettono in grado di rispondere brillantemente alle necessità della rinascente aviazione italiana.

Quasi tutte le più belle imprese compiute nel primo decennale fascista della rinata Aviazione Italiana hanno alla base un motore FIAT: La coppa Schneider nel 1926, il volo-primato di Ferrarin e Del Prete, il primato di velocità del 1928 e quello del 1930, la trasvolata dell'Atlantico del Sud di Balbo con 12 apparecchi di squadriglia, i primati assoluti di velocità su base e su 100 km. e la coppa Blériot rappresentano tante pietre miliari che la FIAT con i suoi ben noti motori raffreddati ad acqua A/22 — A/22 R — AS/3 — AS/6 — A/30 RA — A/24 R ha posto nella storia dell'Aviazione Italiana.

Sono tuttora in produzione i motori A/3 RA che equipaggiano i caccia FIAT CR/32 e che hanno dato prove mirabili non solo nelle esibizioni internazionali di acrobazia collettiva, ma nei leggendari ardimenti dell'invitta aviazione legionaria.

Nel campo civile va pure ricordato l'A/24 R che in esercizio ha richiesto pochissima manutenzione, dimostrando di poter funzionare regolarmente con una revisione ogni 500 ore di volo.

Impostosi il raffreddamento ad aria per i suoi indiscussi vantaggi di semplicità e di leggerezza, la FIAT (che si era già formata una esperienza costruendo serie di piccoli motori come l'A/50, l'A/54, l'A/70 e parecchi motori prototipi di studio) conscia dell'importanza somma che l'autarchia presenta nel nostro paese, *senza ricorrere a licenze straniere*, è stata in grado di mettere in costruzione, in grande serie, i nuovi tipi raffreddati ad aria come l'A/80 RC e l'A/74 RC nelle loro diverse versioni.

L'A/80 (litri 45,7 di cilindrata) particolarmente ideato per apparecchi civili e per grande bombardamento a largo raggio d'azione è omologato e costruito nelle due versioni:

— A/80 RC 20 - 1070 CV a 2000 metri con 1310 giri elica.
1200 CV al decollo con 1375 giri elica.

— A/80 RC 41 - 1000 CV a 4100 metri con 1310 giri elica.
1030 CV al decollo con 1375 giri elica.

L'A/74 (litri 31,2 di cilindrata), ideato sopratutto per caccia monomotori e apparecchi bimotori di combattimento, è costruito in 4 versioni:

— A/74 RC 38 - 840 CV a 3800 metri con 1575 giri elica.
900 CV al decollo con 1650 giri elica
rotazione sinistra

— A/74 RC 38 D - Uguale al precedente ma con *rotazione destra*

— A/74 RIC 38 - 840 CV a 3800 metri con 1740 giri elica.
900 CV al decollo con 1830 giri elica.

— A/74 RC 42 - 770 CV a 4200 metri con 1510 giri elica.
820 CV al decollo con 1650 giri elica.

La FIAT costruisce inoltre, su licenza Hamilton, eliche a passo variabile in volo, sia del tipo a due passi sia del tipo a giri costanti.

MOTORI AVIAZIONE FARINA — TORINO.

Corso Tortona, 12 — Telef. 21.788 - 22.472
Indirizzo telegr.: "Farinacar - Torino„
Officine: Torino

Specializzata nella revisione di motori Fiat A/50, Alfa Romeo, Lynx e Jupiter; costruisce inoltre parti di ricambio per questi ultimi motori.

S. T. A. L. — STUDI TECNICI AEROPLANI LEGGERI — TORINO

Via Pier Carlo Boggio, 24

Parallelamente alla costruzione ed allo studio di aeromobili la Ditta è attrezzata per la costruzione e lo studio di motori d'aviazione. Ha costruito presso l'Officina Meccanica dell'Istituto Salesiano Conti Rebaudengo, il motore C/R da 80 CV. a 4 cilindri orizzontali, raffreddati ad aria.

ALFA ROMEO S. A. — MILANO.

Via M. U. Traiano, 33 — Telef. 91.841/6
Indirizzo telegr.: " Alfaromeo - Milano „
Officine: Via Traiano, 33 – Via Richard, 21 – Milano

La S. A. Alfa Romeo costituitasi per la fabbricazione di macchinari in genere, rivolse ben presto la sua attività alla costruzione di vetture automobili acquistando, nel campo dei motori a scoppio, una competenza particolare.

Nel 1917 cominciò a dedicare la sua attività alla costruzione dei motori d'aviazione, col motori V. 6.

Più tardi provvide alla riparazione di alcuni motori A. 22 e, finalmente, nel 1925, quando ormai la sua produzione automobilistica le aveva permesso di imporsi sulle piste di tutto il mondo, conquistando il primo campionato mondiale, assunse il compito di costruire, per conto della R. A. proprietaria della licenza di fabbricazione, il motore stellare fisso Jupiter, raffreddato ad aria.

In seguito la R. A. le affidava anche la costruzione del motore Lynx.

L'esperienza acquistata nella produzione di un ingente quantitativo di tali motori ha permesso all'Alfa Romeo di studiare e costruire un motore stellare raffreddato ad aria (tipo D.2 C.30) di ideazione assolutamente originale, inquantochè, primo in Italia, fu equipaggiato con compressore volumetrico.

Contemporaneamente, l'Alfa Romeo continuava la costruzione di vetture sport, da corsa e da turismo, di tipo sempre più perfezionato ed iniziava lo studio per la produzione di autobus e autocarri a nafta, a gassogeno, a gas compresso; produzione che attualmente è sviluppatissima.

Nel 1931 si assicurava la proprietà della costruzione in Italia dei motori Mercurio e Pegaso, sempre del tipo stellato raffreddato ad aria, muniti di compressore e riduttore.

Ampliando il suo programma, l'Alfa Romeo passava anche alla costruzione di motori per turismo, producendo parecchie centinaia di motori Colombo S.53 ed S.63. In seguito metteva in produzione i motori tipo Alfa 110.I e Alfa 115.I, rispettivamente di 4 e 6 cilindri in linea, invertiti e raffreddati ad aria; motori che costruisce tuttora.

Dal 1935 essa ha inoltre iniziato la produzione in grande serie dei motori Alfa 125 RC. 35 per scopi civili, dai quali sono derivati nel 1936 il tipo Alfa 126 RC. 34 ed Alfa 126 RC. 10 e, ultimamente, l'Alfa 128 RC. 21.

In base all'esperienza acquistata nella costruzione di tali motori, l'Alfa Romeo — data la richiesta di potenze sempre maggiori — ha recentemente messo in produzione un nuovo motore originale, l'Alfa 135 RC. 34, stellare, a 18 cilindri, che può ritenersi uno dei più potenti motori raffreddati ad aria.

Nella seconda metà del 1936 iniziava la costruzione in grande serie di eliche brevettate Alfa Romeo a passo progressivamente variabile in volo, con comando elettrico o a mano, e per potenze comprese fra i 120 e i 150 CV.

Particolarmente interessanti sono i due tipi più recenti di eliche Alfa Romeo, uno dei quali è munito del dispositivo per il funziona-

mento a giri costanti e consente di far assumere alle pale il passo infinito ed il passo negativo, mentre l'altro, automatico, permette di far funzionare il motore lungo una prestabilita curva di utilizzazione, indipendentemente dalla velocità e dalla quota di volo.

Officine di produzione del materiale aeronautico.

Tutta la produzione, tranne le lavorazioni meccaniche, i montaggi ed i collaudi dei motori in linea, che vengono eseguiti presso il Reparto « Motori da turismo » situato a Milano in viale Richard 21, esce dalla Sede principale.

Le operazioni di fusione, fucinatura o stampatura, trattamento termico, nitrurazione, cementazione, cianurazione, trattamenti galvanici, ecc. sono eseguiti in Reparti separati, dotati del più moderno attrezzamento, i quali provvedono sia alla produzione aeronautica che a quella automobilistica.

Le lavorazioni meccaniche si svolgono con disposizione in « linea »; il controllo è affidato a controlli volanti che seguono il pezzo durante il ciclo e a controlli di linea per il pezzo finito. I pezzi ultimati passano quindi al controllo generale dotato dei mezzi più moderni e quindi al magazzino, dal quale vengono prelevati per l'attiguo Reparto di montaggio.

Va notato che i riduttori, i compressori ed i coperchi posteriori vengono rodati e collaudati separatamente presso il reparto montaggio, mentre i carburatori, le pompe benzina ed i limitatori di pressione sono collaudati presso la Sala Prova motori.

Dopo il montaggio i motori passano per una prima prova ai banchi elica, sostenuti elasticamente da corde di acciaio e racchiusi in celle antisonore.

Dopo la prima prova i motori passano al Reparto « Revisione » ove vengono completamente smontati e controllati per essere poi rimontati e mandati alla seconda prova.

Per quest'ultimo collaudo vengono impiegati freni idraulici tipo Froude, sistemati in celle antisonore. Lo smaltimento del rumore dello scarico dei motori è affidato ad una grande costruzione in cemento armato e materiale antifonico, di forma parabolica con l'asse rivolto verso l'alto. Esiste inoltre un freno epicicloidale, sistemato in una cella eguale a quella dei Froude; in questo caso il motore viene frenato con una elica a p. v.

I motori in riparazione vengono inviati ad un apposito reparto ove si effettua lo smontaggio, la revisione e il rimontaggio. I motori riparati passano quindi ai banchi elica e subiscono gli stessi collaudi dei motori nuovi.

Per le esigenze del Servizio Progettazione esiste un apposito « Reparto Sperimentale » provvisto di un locale per collaudi, montaggi, ecc. e di tre sale prova e precisamente: una per i motori stellari; una per i motori con cilindri in linea, raffreddati ad aria, ed una per le prove sui monocilindri. Il Reparto sperimentale è inoltre provvisto di un banco di prova con freno ad elica.

Attualmente l'Alfa Romeo produce i seguenti tipi di motori, tutti raffreddati ad aria:

Alfa 126 R.C. 34
Alfa 126 R.C. 10 } stellari, a 9 cilindri, con riduttore e compress.
Alfa 128 R.C. 21

Alfa 135 R.C. 34 (stellare, a 18 cilindri, con ridutt. e compress.
Alfa 110.I (a 4 cilindri in linea, invertito)
Alfa 115.I (a 6 cilindri in linea, invertito).

Completano la produzione aeronautica della Ditta:

eliche metalliche a p. v. v., per potenze fra i 120 e 1500 CV

sbozzati di eliche; fucinati e stampati diversi;

fusioni in ghisa, in alluminio, in elektron, in bronzo e in leghe speciali; lamiere imbutite a caldo e a freddo; lavori di carpenteria.

SOC AN. ING. LUIGI COLOMBO — MILANO

Le « *Officine Colombo* » sono da tempo conosciute nel campo aeronautico.

Costituite nel 1915 con la ragione sociale « Ing. Luigi Colombo », allestivano entro lo stesso anno il loro primo motore, il D. 110.

Attualmente l'attività di queste officine è dedicata alla costruzione di motori in linea raffreddati ad aria.

Tra questi degno di particolare menzione è il tipo « S. 63 » già largamente impiegato sia dalla R. Aeronautica, sia dall'Aeronautica Civile soprattutto nel campo turistico.

FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI — MILANO.

Via Monterosa, 89 — Telef. 41.142/4
Indirizzo telegr.: " Automobili - Milano „
Officine: Via Monterosa, 89 - Milano

Da oltre un trentennio la F. A. I. F. costruisce motori d'aviazione. Sempre anticipando le richieste del progressivo sviluppo dell'aviazione, essa ha continuamente perfezionato il suo prodotto, ampliato e migliorato i suoi impianti e si è messa in grado di poter far fronte, prontamente, a richieste di qualunque importanza, anche da lontani mercati dove già si è favorevolmente affermata in concorrenza con le più conosciute Ditte estere specializzate.

Le officine di Via Monterosa sono costruite su un'area di 65.750 mq. e sono dotati di circa 1400 macchine utensili modernissime di alto rendimento e precisione.

Tali macchine sono raggruppate per tipo di particolare da costruire e le successive operazioni si svolgono in cascata e sono eseguite con attrezzamenti razionali che consentono la necessaria precisione di lavoro ed una perfetta intercambiabilità di ogni pezzo.

Vi è un triplice ordine di controlli sui materiali che entrano nella costruzione dei motori e cioè:

— controllo dimensionale e di qualità sui materiali greggi prima della messa in lavorazione;

— controllo di ogni singola lavorazione meccanica o trattamento termico;

— controllo di montaggio dei vari particolari e dei vari gruppi componenti il motore.

Per l'esecuzione rigorosa di tali controlli le Officine I. F. dispongono di speciali Reparti e Laboratori provvisti dei più moderni e scientifici strumenti quali apparecchi per Laboratorio Analisi, microscopi per esami metallografici, macchine per prove meccaniche, statiche, dinamiche e di fatica; metalloscopi, ottimetri per controlli dimensionali, apparecchi di proiezione, ecc., ai quali è adibito un numeroso personale specializzato.

Le lavorazioni meccaniche sono basate sul sistema di tolleranze « foro normale » comprendente quattro diversi gradi di precisione e vengono controllate mediante serie di calibri differenziali.

Uno speciale Reparto Trattamenti Termici dotato unicamente di forni elettrici con apparati autoregolatori e registratori delle temperature provvede a conferire agli acciai ed alle leghe di alluminio impiegate nella costruzione dei motori le richieste qualità meccaniche e ad indurire superficialmente i pezzi di acciaio con i noti processi della carburazione e della nitrurazione.

Le Sale Prova per i motori raffreddati a liquido e per i motori raffreddati ad aria comprendono 35 banchi di prova, di cui parte con freni idraulici e parte con freni ad elica-mulinello: dei freni idraulici alcuni sono dotati di potenti soffierie per il raffreddamento dei motori ad aria. La potenza dei freni va da 100 sino a 1500 CV.

Un *Reparto Sperimentale* è incaricato della costruzione, messa a punto e collaudo dei nuovi tipi di motori e delle esperienze e prove di nuovi dispositivi.

Questo Reparto è anch'esso dotato di alcuni esemplari dei vari tipi di banco prova sopra indicati ed inoltre di uno speciale impianto per il collaudo dei motori nelle condizioni di temperatura e di depressione in cui vengono a trovarsi nel volo ad alta quota (temperatura sino a — 50° C e pressione minima corrispondente alla quota di 15.000 metri sul livello del mare).

Tutti i pezzi stampati in acciaio, in leghe di rame, di alluminio, di magnesio, occorrenti per la produzione dei motori sono prodotti nel grande Stabilimento di Saronno appartenente direttamente alla Ditta I. F., dove sono installate: presse idrauliche, magli pneumatici, magli a caduta libera, fucinatrici, ecc.

Per assicurarsi l'approvvigionamento delle fusioni in ghisa, in leghe di alluminio, di magnesio, e di rame, la Fabbrica I. F. dispone di fonderie proprie, in località non distante dalla sua sede, modernamente attrezzate con macchinario che permette una rapida, accurata, uniforme produzione.

SOC. AN. PIAGGIO & C. — GENOVA.

Via Petrarca, 2–12 — Telef. 54-102 – 54-691
Indirizzo telegr.: "Compiaggio - Genova „
Officine: Pontedera

Nello stabilimento per la costruzione motori d'aviazione di Pontedera, la Soc. An. Piaggio & C. ha realizzato una vasta e razionale riorganizzazione dei propri impianti e mezzi produttivi che le permettono di rispondere alle severe esigenze del progresso aviatorio ed all'aumentato ritmo di costruzioni cui è arrivato il nostro Paese.

Vi si distinguono i seguenti Reparti principali:

L'*Officina Meccanica*. - Le lavorazioni si svolgono, per massima parte, a catena e sono eseguite con attrezzature razionali atte al miglior rendimento produttivo, con la massima precisione di lavoro.

Reparti Specializzati che sono stati creati per la lavorazione delle *eliche a passo variabile*, dei *motocompressori*, *carburatori* e per la *revisione motori* affinchè la produzione si svolga con un ritmo agile e soprattutto ben controllabile.

La nuova Officina Sperimentale. Essa ha lo scopo di permettere la produzione di nuovi organi e modelli, oggetto di esperimento, come nuove attrezzature per la produzione normale senza interrompere il ritmo costante di questa.

La Fonderia che è specializzata ed attrezzata per fusioni in terra ed in conchiglia di leghe leggere d'alluminio, bronzi comuni e speciali, e ghise.

Essa è modernamente attrezzata con forni elettrici a controllo automatico.

Il Reparto Trattamenti Termici che dispone di modernissimi forni elettrici a controllo automatico potenziometrico per i trattamenti di leghe leggere, bronzi, acciai da costruzione ed acciai speciali.

La Sala Prova Materiali, che esegue un rigoroso controllo delle materie prime e dei materiali trattati, è dotata delle più moderne macchine di prova e di un Gabinetto Chimico per analisi chimiche, tecnologiche e metallografiche.

Essa dispone pure di una piccola officina per la lavorazione dei provini.

La Cella di Prova Compressori con due banchi di cui uno a comando elettrico Wardt-Leonard per poter variare a volontà i regimi di marcia.

La Cella di Prova Motocompressori.

La Cella di Prova Carburatori.

Lo Stabilimento comprende inoltre i Reparti:

Forge, Bagni galvanici, Verniciatura, ed un Reparto per la Carpenteria leggera d'Aviazione dotato di tutti i mezzi idonei ad eseguire la vastissima gamma di lavorazioni cui essa si dedica.

Oltre a produrre varie serie di motori d'aviazione a sette e nove cilindri, la « Soc. An. Piaggio & C. » costruisce eliche a passo variabile in volo, carburatori, motoavviatori, servocomandi, ecc., completamente studiati dai suoi tecnici e costruiti nelle sue Officine.

COMPAGNIA NAZIONALE AERONAUTICA (C. N. A.) — ROMA.

Aeroporto del Littorio – Via Littoria — Telef. 880-262/4
Indirizzo telegr.: "CNA Littorio - Roma„
Officine: Aeroporto del Littorio

Oltre la costruzione e revisione di apparecchi, la Compagnia Nazionale Aeronautica è attrezzata di tutti gli impianti necessari per la revisione e costruzione motori. Vi è un'officina meccanica (fonderia specializzata per leghe leggere, sala trattamenti termici, impianto nitrurazione acciai) ed un'officina sperimentale. Il reparto sperimentale, di carattere ed organizzazione separata, si è specializzato nello studio del motore d'aviazione di media potenza d'alta quota ad alto numero di giri ed a ridotta superficie frontale. I primi risultati di questa produzione sperimentale si ebbero col C 7, motore stellare da 170 CV. che si aggiudicò quattro primati mondiali di altezza per aeroplani e idrovolanti da turismo.

Furono inoltre costruiti i seguenti tipi di motori:

C. IV. quattro cilindri in linea invertiti
C. VI. sei cilindri in linea invertiti
C. II. bicilindro per motoalianti.
D. IV. quattro cilindri in piano orizzontale, due a due contrapposti.

COSTRUTTORI DI MATERIALE VARIO

A) - Prodotti in acciaio e leghe leggere

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE FALCK S.A. — MILANO
Corso del Littorio, 6 — Telef. 70-852/3.
Ind. telegr. « Iron — Milano ».

Stabilimento in Sesto S. Giovanni per la produzione di barre, lamiere e fili d'acciaio per uso aeronautico. Stabilimento a Milano per la produzione di nastri e funi d'acciaio per uso aeronautico. Stabilimento a Dongo (Como) per la produzione di tubi trafilati a freddo in acciaio al Carbonio ed al CrMo (tondi e sagomati) per uso aeronautico.

ACCIAIERIE POLDI S.A. — MILANO
Via Mario Pagano, 39 — Telef. 44-552.
Ind. telegr. « Poldi - Milano ».

Acciai di ogni genere. Leghe. Fili d'acciaio. Molle. Nastri.

ALFREDO BARALDI — MILANO
Via Bollo, 3 — Tel. 82-326.

Chiodi e ribattini Avional. Lamiere Avional.

AMBROSINI ING. S.A. — MILANO
Via Monforte, 52 — Tel.: 71-472.

Ditta attrezzata per la costruzione di pezzi di ricambio per motori. Tenditori in bronzo e completamente in acciaio. Ammortizzatori « Patricolo ». Viteria e meccanica generale. A Gorla (Milano) sorto nuovo stabilimento per la fabbricazione di bulloni elettroricalcati.

BIANCHINI C. — MILANO
Via Mac Mahon, 38 — Tel. 91-265.

Officina meccanica per la costruzione di convogliatori, radiatori metallici, attrezzata per lavori di tranciatura e stampaggio di lamiere di ogni tipo.

BISETTI & FRINETTI (BISPRI) — TORINO
Corso Peschiera, 248-bis — Telef. 31-825.

Fusioni di precisione (in conchiglia e sabbia) per alluminio e sue leghe, bronzi di alluminio ad alta resistenza, leghe BISPRI a base di zinco, ecc.

BONETTI GIOVANNI — MILANO
Via A. Appiani, 9 — Tel. 66-751.
Ind. telegr.: « Giobonetti — Milano ».

Nastri d'acciaio — Fili d'acciaio armonico — Fili d'acciaio per molle.

BUTERA MERINI — MILANO
Via Bellani, 3 — Tel. 66-397.

Acciai — Lamiere — Nastri.

CABIATI MARIO - Lavorazioni Mecc. ed Aeronautiche — TORINO
Via Borgone, 48 — Telef.: 31-975 — 32-359.
Indirizzo Telegraf.: « Fonocabiati — Torino ».

Bulloneria rettificata in acciai speciali; bulloneria e viteria corrente in acciaio comune, ferro, ottone, leghe leggere; bulloni e pezzi speciali ricalcati elettricamente, stampati e trattati, in acciai speciali, ferro, ottone, leghe leggere. Pezzi di precisione e particolari speciali per aeromobili e motori d'aviazione — Costruisce macchine utensili, attrezzature, utensili, calibri, stampi a piegare ed a tranciare e particolari di serie.

CAPELLO C. — MILANO
Via Settembrini, 104 — Tel. 287-784.

Fonderia — Pistoni — Rettifica cilindri — Lavorazioni meccaniche.

COLOMBO A. L. — MILANO
Via Monforte, 16 — Tel.: 70-130.
Ind. telegr.: « Velotubi - Milano ».

Tubi di acciaio al Carbonio e al CrMo trafilati a freddo. Tipi di tubi di acciaio a speciali profili.

CRIVELLI — MILANO
Via Battaglia, 25 — Tel. 287-784.

Molle acciaio.

CUFFINI Cav. LORENZO — TORINO
Corso Racconigi, 182 — Tel. 31-648.

Stabilimento meccanico. Lavorazione di pezzi speciali e parti staccate.

DITTA BOTTO FEDERICO — CUORGNE'
Corso P.pe di Piemonte, 12 — Telef. intercom. 6.

Fusione e lavorazione per motori: metallo bianco antifrizione « Government », « Vulcan Diesel » su gusci di bronzo e di acciaio; bronzina brevettata « Rex » in lega rame e piombo.

ELLI, ZERBONI & C. - S.A. — TORINO
Via del Ridotto, 6 — Telef. 21.297 — 21.797 — 22.834
Indirizzo telegraf. « Utensili - Torino ».

Utensili normali, speciali e d'alta precisione per il taglio dei metali. Utensili di diamante in conglomerato metallico, per la lavorazione dei materiali estremamente duri. Strumenti di controllo e calibri di tolleranza per lavorazioni di precisione.

Lavorazioni meccaniche di precisione. Rettifica di qualunque pezzo.

Trattamento termico degli acciai speciali. Nitrurazione. Cromatura profonda.

FABBRICA ITALIANA TUBI METALLICI S. A. — TORINO
Corso Francia, 252 — Telef. 70-441.
Indirizzo telegr. « Tubitalia — Torino ».

Tubi e profilati di rame, ottone, bronzo, alluminio, cromalluminio, cupronichel, similoro.

FENOGLO G. P. S. A. — CUORGNE'
Corso Principe di Piemonte, 27 — Tel.: 12

Bronzine in genere e boccole speciali per motori d'aviazione.

FIAT S. A. — Sez. Ferriere Piemontesi — TORINO
Sede: Torino, Corso Mortara, 7
Stabilimenti: Torino, Corso Mortara, 7 — Tel. 21-665; 21-666; 21-667
Avigliana (Torino) — Tel.: 92
Indirizzo Telegr.: « Ferriere - Torino »

Produzione per uso aeronautico:

Acciai in barre fucinate, laminate a caldo, trafilate, naturali e trattate — Nastri laminati a freddo, naturali e trattati — Fili di acciaio ad elevata resistenza — Tubi a pareti sottili, in acciaio saldabile ad elevata resistenza, a sezione circolare, ovale, ecc. Tubi in acciaio inossidabile ed in acciaio resistente al calore — Lamiere speciali in acciaio saldabile al C, al Mn, al Mn Mo, al Cr Mo, inossidabili — Molle di tutti i tipi.

FIAT S. A. — Sezione Industrie Metallurgiche-Acciaierie — TORINO
Via Cigna, 115 — Telef. 22-751; 22-752; 22-753; 22-754; 22.755
Indirizzo telegr.: « Fiat-Metallurgiche — Torino »

Pezzi d'acciaio fucinati, stampati, trattati e lavorati di macchina. Lo Stabilimento può costruire tutte le attrezzature e gli stampi necessari per la fucinatura, stampaggio e lavorazione di macchina di qualunque pezzo d'aviazione.

F. I. S. S. A. — REGINA MARGHERITA (Torino)
Telef.: 79-18 — Indirizzo telegr.: « Segmentfis-Torino »

Fusione e lavorazione segmenti, pistoni, camicie per cilindri, testate motori.

FONDERIA I. F. — MILANO (Musocco)
Via Brunetti, 14 — Telef.: 90-124

Fusioni in elektron per tutti gli impieghi — Fusioni in alluminio, alluminio silicio, stagno, rame, ottone ecc.

FONDERIA FRATELLI BIANCHI — MILANO
Via Villoresi, 26 — Tel.: 32-930

Fusioni in bronzo, rame e ottone — Speciali fusioni in conchiglia.

FRATELLI CAMOZZI — MILANO
Via Ripamonti, 204 — Tel.: 50-669
Ind. telegr.: "Fracamozzi - Milano"

Tutti i tipi di spinotti con specialità per quelli dei motori d'aviazione — Meccanica generale di precisione.

FRATELLI GARRONE S. A. — TORINO
Via Mantova, 37 — Telef. 23-611.

Valvole per motori. Spinotti per pistoni e perni d'alta precisione. Bulloneria speciale ad alta resistenza, stampata elettricamente.

FRATELLI REDAELLI S. A. — MILANO
Via Monforte, 52 — Telef.: 72-141
Ind. telegr.: "Redaelli Ferriere - Milano"

Stabilimenti in Rogoredo (Milano) e Gardone V. T. (Brescia) per la produzione di funi di acciaio cadmio-zincate, fili acciaio armonico. Corderie e trafilerie d'acciaio e laminatoi.

G. CONTERO & C. — FABBRICA ITALIANA SEGMENTI — TORINO
Via Baltimora, 19 — Telef. 32-449

Segmenti — Canne per cilindri.

GI-ER-CI — MILANO
Via Solari, 21 — Tel. 31-253

Bronzine antifrizione.

GIUSTINA & C. — TORINO
Via Talucchi, 27-29 — Telef. 70-393 — 70-753

Fornisce particolari per motori d'aviazione stampati greggi, semilavorati, finiti; particolari per carrelli; mozzi porta elica a p. v.; attacchi; congegni varii di bordo.

G. TRIONE & C. S. A. — CUORGNE'
Corso Principe di Piemonte, 15 — Tel. 9
Ind. Telegr.: « Trione — Cuorgnè ».

Fonderia e officina meccanica — bronzine in bronzo ed in metallo bianco antifrizione « Hoyt 11 D »; bronzine in acciaio rivestite di metallo bianco antifrizione o di lega rame-piombo « Metalrose ».

LAVORAZIONE LEGHE LEGGERE S. A. — PORTO MARGHERA.

Lo stabilimento è situato nella zona industriale di Porto Marghera; l'energia occorrente è esclusivamente elettrica sia per la forza motrice che per trattamenti termici.

Lo stabilimento è modernamente e completamente attrezzato per l'allestimento di leghe leggere a base di alluminio e lavora esclusivamente tali leghe non in promiscuità con altri metalli. Fra le numerose leghe ha preponderante importanza l'avional (duralluminio) per la costruzione di apparecchi di aviazione. Produce tale lega sotto forma di lamiere, bande, tubi tondi e sagomati e profilati anche i più complessi.

Si è inoltre specializzata nell'allestimento dell'Avional rivestito completamente ed intimamente con alluminio purissimo sia su lamiere e bandelle come su tubi e profilati. Tale prodotto è stato brevettato con il nome di Chitonale e trova grande applicazione, date le sue eccezionali qualità fisico-chimiche, sia nelle costruzioni aeronautiche come in quelle navali. Altro prodotto ricercatissimo per le sue buone caratteristiche fisico-chimiche è l'Anticorodal che trova larga applicazione nelle costruzioni in genere. Lo stabilimento è inoltre completamente attrezzato per l'allestimento di fili e corde sia in lega Alredy come in alluminio.

Fornisce le principali Ditte italiane, nella quasi totalità gli stabilimenti di costruzioni aeroautiche. Tutti i prodotti sono scrupolosamente collaudati da modernissimi laboratori annessi allo stabilimento.

Produce, inoltre, altre leghe quali l'Aluman, il Peraluman, il Lautal, il K. S. See Wasser ed il Peraluman 7 (lega questa ad alto tenore di magnesio).

LE LAMIERE S. A. — MILANO
Via Cesare Balbo, 16 — Tel.: 573-357
Ind. telegr.: « Lelamiere — Milano »

Lamiere in acciaio al Carbonio, al CrMo e in acciaio inossidabile.

MOLLIFICIO GAGNOLA ANGELO — MILANO
Foro Bonaparte, 65 — Tel. 87-988.

Stabilimenti in Lissone per la produzione di molle in acciaio per tutte le industrie.

OBERT GIUSEPPE & C.
Stabilimenti: Forno Canavese (Torino) — Tel.: 09
Savonera (Torino) — Telef.: Torino - Savonera 29-88
Indirizzo telegr.: « Obert — Forno Canavese »

Impianti per fucinatura e stampaggio dell'acciaio — officina meccanica per lavorazione degli stampi e per finitura di parti staccate — Trattamento degli acciai speciali.

OFFICINE MECCANICHE GIOVANNI ZANZI — IVREA
Via Gabriel Zanzi 1-2 — Tel. 52
Indirizzo telegr.: « Zanzi — Ivrea »

Valvole brevettate al sodio per motori d'aviazione — Valvole con sede in stellite e stelo nitrurato.

OFFICINE SANT'AMBROGIO S. A. — TORINO
Via S. Ambrogio, 21 — Telef. 70-093

Valvole — Particolari per distribuzione motori — Bulloneria di precisione — Spinotti — Pompe acqua, pompe per lubrificazione e per comandi idraulici — Scatole di rinvio e di riduzione.

PISTONE BORGO — TORINO
Via Nizza, 173 — Telef. 65-731
Indirizzo telegr.: « Borgpiston — Torino »

Pistoni in lega leggera, trattati termicamente — Spinotti e relativi fermi — Segmenti speciali in ghisa centrifugata e di fusione singola — Rettificatura cilindri — « Rodoil » (Olio sovralubrificante grafitato).

RIVA & C. - S.A. — TORINO
Via Esille, 29 — Telef. 70.056
Indirizzo Telegraf. « Riva 70-056 — Torino ».

Corde anulari di filo di acciaio ad alta resistenza per ancoraggio di pneumatici. Fili di acciaio al C ad alta resistenza. Fili e barre trafilate di acciaio inossidabile. Nastri di acciaio al C e inossidabile laminati a freddo.

ROBERTO ZAPP — MILANO.
Via Valtellina, 18 — Tel.: 691-332

Acciai Krupp in barre e profilati. Lamiere in acciaio normale e in acciaio inossidabile.

ROCCA di BONINO & Rag. LUPO — TORINO.
Via Campiglione, 5-7 — Tel.: 31-125

Segmenti e pistoni — Rettifica cilindri — Lavorazione e costruzione di particolari per aeromobili.

S. A. COMET — COSTRUZ. MECCAN. E FONDERIE — TORINO
Via Polonghera, 19 — Telef. 32-893.

Fusioni in terra e conchiglia in leghe e bronzi d'alluminio.

S.A. FERGAT — TORINO
Via Francesco Millio, 9 — Telef. 32-062 — 32.063 — 32.064.
Indirizzo telegraf. « Fergat — Torino ».

Stampaggio e lavorazione lamiere d'acciaio comuni e speciali. Ruote a raggi in lamiera stampata, in acciaio fuso, in lega leggera. Tamburi freno. Radiatori, termostati, parzializzatori, ventilatori con relativi impianti di circolazione e regolazione.

S. A. P. E. S. — MILANO.
Via Oldofredi, 43 — Tel.: 694-168

Bulloni — Specialità prodotti elettrofucinati e stampati — Meccanica generale di precisione.

S. I. B. E. DI DUILIO NASSI — SESTO S. GIOVANNI.
Viale Umberto I°, 11 — Tel.: 289-155

Martinetti normali e irreversibili — Manette gas a comando irreversibile — Rubinetti — Filtri — Pompe sollevamento carrello — Bulloni e spinotti — Tenditori in acciaio e bronzo — Raccordi d'ogni tipo.

SOCIETA' ANONIMA DI VILLAR PEROSA — TORINO.
Direzione e Amministrazione: Via Nizza, 148-158
Telef.: 65-001; 65-002; 65-003; 65-004
Stabilimenti: Torino, Via Nizza, 148-158
Villar Perosa (Pinerolo) — Tel.: S. Germano Chisone, 5
Indirizzi telegr.: " Villarsfer – Torino „ ; " Officine Villarperosa „

Cuscinetti a sfere, a rulli cilindrici, a rulli conici, a rulli elastici, a rullini — Reggispinta — Sfere, rulli, rullini — Catene silenziose — Sopporti — Silent-blocs — Boccole — Anelli elastici per pistoni — Guarnizioni a pressione interna — Camicie per cilindri — Valvole — Punterie.

SOC. AN. NAZ. « COGNE » — TORINO.
Via S. Quintino, 28 — Telef.: 50-405; 50-406; 50-407; 50-408
Indirizzo telegr.: « Sanco — Torino ».

Acciai speciali per qualsiasi costruzione aeronautica.

SOC. AN. METALLI — TORINO.
Via Giordano Bruno, 11 — Tel.: 65-662; 65-888
Indirizzo telegr.: « Biak — Torino »

Barre, tubi e lamiere in ottone, rame e leghe speciali. Barre tonde sagomate in alluminio. Pezzi stampati in ottone.

SOCIETA' ITALIANA ERNESTO BREDA — MILANO.
Via Bordoni, 9 — Tel.: 66-344
Ind. telegr.: " Breda Aeronautica – Sestosangiovanni „

Stabilimento in Sesto S. Giovanni per la costruzione di tutti i tipi di acciaio.

SOCIETA' METALLURGICA ITALIANA — MILANO.
Via Leopardi, 18 — Tel.: 87-347
Stabilimenti a Livorno

Duralluminio — Lamiere, dischi e nastri — Tubi trafilati tondi, quadri, rettangolari, ecc. — Verghe trafilate tonde, quadre, esagonali, ecc. e profili di tutte le forme — Filo per ribattini e ribattini.

SEGMENTI G. MAGGIORA — REGINA MARGHERITA (Torino).
Tel.: 79-41 — Indirizzo telegr.: « Pistonring — Torino »

Fusione e lavorazione segmenti.

STABILIMENTI G. FORNARA & C. — S. A. — TORINO.
Via Sommariva, 14 — Telef. 65-688; 65-689
Indirizzo tel.: « Fornara — Lingotto »

Funi metalliche in tutte le qualità, tipi e formazioni per tutti gli usi — Fili metallici in ferro e in acciaio, lucidi, ricotti e zincati — Tele metalliche in ferro, rame, bronzo, ottone, ecc. Lamiere perforate — Minuterie metalliche (spilli, fermagli, ganci reggicavo, ecc.).

STABILIMENTI METALLURGICI ACCORSI & BAGHETTI S. A. — MILANO.
Foro Bonaparte, 62 — Tel.: 88-097

Stabilimenti in Trezzo d'Adda per la produzione di reti metalliche, funi metalliche, fili acciaio, lamiere, fusti in ferro.

TRAFILERIE E CORDONERIE ITALIANE — MILANO.
Via Vitt. Veneto, 22 — Tel.: 25-759
Ind. telegr.: « Filitalia — Milano »

Stabilimenti in Sesto S. Giovanni per la produzione di funi d'acciaio di ogni tipo. Fili d'acciaio d'alta resistenza.

VIOLINI UGO & C. — MILANO.
Viale Ranzoni, 17 — Telef.: 40-294

Lavorazioni meccaniche in genere. Ditta specializzata per la lavorazione degli alberi a gomito per motori. Lavorazione in serie di tranciatura.

VITTORIO RINALDI — MILANO.
Via Egadi, 4 — Tel.: 42-642.
Indirizzo telegr.: " Rinaldi - Milano „

Fonderie e officina per fusioni in conchiglia e stampate — Fusioni bronzi, ottone, rame, zinco e sue leghe, stagno, piombo, alluminio ed alluminio silicio.

WAGNER RICCARDO — MILANO.
Via R. Boscovich, 31 — Tel.: 20-770
Ind. telegr.: « Wagner — Milano ».

Fili d'acciaio armonico — Fili per funi d'acciaio di ogni tipo — Fili di acciaio per molle.

B) - Legnami - Tele - Colle - Vernici - Eliche in legno

ALECTA — TRONZANO (Vercelli).

Legni compensati.

ANNONI & C. — MILANO.
Via Gaffurio, 5 — Tel.: 22-975
Ind. telegr.: « Annonico — Milano »

Stabilimento in Orio Litta (Lodi) per la produzione di colla HYDRA alla Caseina tipo « N. EXTRA ». Mastici e adesivi in genere per tutte le applicazioni industriali.

ARSON-SISI — MILANO.
Via Lorenteggio, 33 — Tel.: 41-238
Ind. telegr.: « Fono Arson — Milano »

Arsonite tenditela incolore — Arsocol — Smalti Giomar — Mastici — Antiruggini — Solventi — Emaillite colorata.

BASSETTI G. — MILANO.
Via Barozzi, 4 — Tel.: 72-541

Tele per aeroplani.

B. R. A. V. A. (Basso Ryland Anonima Vernici Affini) — GENOVA
Via Assarotti, 7-2

Produce nel proprio stabilimento in Salita Noce vernici e smalti secondo i brevetti Ryland, di cui è concessionaria per l'Italia. Tali gli smalti sintetici « Durolac» e « Universal », gli smalti neri « Bitulac » antigalvanico ed antiputrido e la vernice tenditela « Zilavio » all'acetato di cellulosa.

Produce inoltre collanti sia alla nitrocellulosa (Zilacol collante) sia all'acetato di cellulosa (Zilavic collante); stucchi vari (Ryland, Durolac, Zilacol) per fondi immersione; smalti e vernici per impieghi navali e vari.

E' fornitrice dei vari Enti Aeronautici Italiani.

COTONIFICIO VALLE DI SUSA S. A. — TORINO.
Corso Re Umberto, 8 — Torino
Tel.: 45-384; 45-385; 45-386; 45-387
Indirizzo telegr.: « Cotton — Torino »

Tele cotone makò (Sakellaridis in altezze fino a 150 cm).

« DUCO » S. A. ITALIANA — MILANO
Via Principe Umberto, 18 — Tel.: 63-33
Stabilimento: Avigliana (Torino) — Tel.: 8
Indirizzo telegr.: « Italduco — Milano »

Vernici tenditela all'acetato e alla nitrocellulosa — Vernici e smalti sintetici « Dulox » — Stucco e vernici collanti — Antiruggini — Vernici isolanti — Solventi.

ETTORE FAUTRERO — TORINO
Corso Novara, 92 — Tel. 22-046; 22-047
Indirizzo telegr.: « Fautrero — Torino »

Fabbricazione di pannelli in legno compensato ed applicazioni relative — Compensati (pioppo, faggio, okoumé, douglas fir, noce satin, betulla), controplaccati (noce, rovere, mogano) e paniforti (pioppo, okoumé) di marca Excelsior — Specialità: Compensati per costruzioni aeronautiche di pioppo e faggio nazionali e di betulla, incollati con resine sintetiche; compensati per applicazioni diverse di dimensioni fino a cm. 340 x 185.

FABBRICA ITALIANA ELICHE PER AVIAZIONE S. A. — TORINO
Via Carso, 18 — Telef. 31-576
Indirizzo telegr.: « Eliche — Torino »

Produzione e lavorazione di eliche in legno.

FRATELLI FELTRINELLI — MILANO
Via Ortler, 52 — Telef. 51-085

Legnami per costruzioni aeronautiche.

FRATELLI SALA — MILANO
Via Mac Mahon, 33 — Tel. 91-540
Indirizzo telegr.: « Elichsala — Milano »

Eliche in legno — Legni compensati.

GUAGNELLINI EDGARDO & FIGLI — MILANO
Via A. Maj, 7 — Tel.: 573-815
Ind. telegr.: « Guagnellini — Milano »

Stabilimento in Busto Garolfo (Varese) per la produzione di tela di lino, tela makò e nastri seghettati. Tipi speciali di tela per alianti.

I. N. C. I. S. A. — MILANO
Via Tazzoli, 4 — Tel.: 64-364
Ind. telegr.: « Incisa — Milano »

Grande stabilimento modernamente attrezzato in Lissone per la costruzione di legni compensati normali e speciali. Legni compensati lamiera.

I.N.V.E.S. VERNICI E SMALTI — QUATTORDIO (Alessandria)
Telef. 1
Ind. telegr.: « Inves — Felizzano ».

Vernici per elettrotecnica « Tekital », vernici speciali per leghe leggere. « Invox », vernici sintetiche a forno ed all'aria. « Involac », vernici alla nitro per tutte le applicazioni industriali. « Serital », vernici raggrizzanti a forno per metalli. Vernici ininfiammabili.

LUTERMA ITALIANA — MILANO
Via A. Appiani, 22 — Tel.: 60-044
Ind. telegr.: « Luterma — Milano »

Stabilimento in Seregno (Milano) per la produzione di legnami. compensati Betulla Notles.

MANIFATTURE DI CASOREZZO — MILANO
Via S. Siro, 33 — Tel.: 42-851
Ind. telegr.: « Tessilino — Milano »

Tela di lino e makò per aeroplani.

MASCIADRI FRATELLI — MILANO
Via Vezzo d'Oglio, 6 — Tel.: 50-208

Emaillite — Solventi — Smalti — Collante — Oli.

OSTINI & CRESPI — MILANO
Via Balestrieri, 6 — Tel.: 91-312
Ind. telegr.: " Ostini Crespi - Milano „

Stabilimento in Palazzolo Milanese per la costruzione di eliche in legno di ogni tipo.

RAMPICHINI DR. F. & C. — MILANO
Via Teglio, 4 — Tel.: 690-254

Emaillite e solventi.

SEGHERIE ITALIANE S. A. — MILANO
Via N. Bixio, 7 — Tel.: 21-763
Ind. telegr.: « Seghital — Milano »

Legnami per costruzioni aeronautiche. Legnami compensati Betulla.

SOCIETA' ITALIANA VERNICI TITANINE — SESTO S. GIOVANNI
Tel. 289-088 — Ind. telegr.: « Titanine — Sestosangiovanni)

Emaillite — Solventi — Emaillite collante — Antiruggini — Vernici speciali per aviazione.

STANDARD VARNISH ITALIANA S. A. — MILANO (Musocco)
Via Ludovico De Breme, 79 — Tel.: 90-120

Smalti e vernici speciali per aviazione — Emaillite.

VERNICI CLAESSENS S. A. — MILANO
Via Uguzzoni, 21 — Tel.: 289-038

Vernici — Emaillite.

C) - Strumenti ed equipaggiamenti di bordo - Accessori

AEROSTATICA AVORIO — ROMA
Valco di San Paolo — Tel. 570-736
Indirizzo postale: « Casella Postale n. 72 Ostiense — Roma »
Indirizzo telegrafico: « Aeravorio — Roma »

La Società « *Aerostatica Avorio* » fondata nel 1919, si occupa di costruzioni aerostatiche, paracadute, lavori tecnici vari.

Nello Stabilimento si eseguono i seguenti lavori:

Costruzioni aerostatiche: Palloni sferici, frenati; paracadute per lancio di uomini e di materiale.

Lavori tecnici vari: Barche pneumatiche, salvagenti, ecc.

Il Paracadute « Salvator», adottato dalla R. Aeronautica Italiana, è stato costruito, sino dai primi esemplari, dall'Aerostatica Avorio ed è sempre oggetto di studi e di esperimenti per apportarvi continui nuovi perfezionamenti.

A. L. I. T. — S. A. — TORINO
Via Volvera, 5 — Tel.: 31-629

Alimentatori — Indicatori di livello — Pompe di alimentazione.

ALLEMANO GEOM. FELICE & FIGLI — TORINO
Via Digione, 15 — Telef.: 70-486

Manometri; manometri di sicurezza per olio e benzina — Vuotometri — Teletermometri a semplice e a doppia indicazione; telermografi.

ALLOCCHIO, BACCHINI & C. — MILANO
Corso Sempione, 93 — Tel.: 90-088
Ind.: telegr.: « Albacchi — Milano »

Apparati R. T. — Strumenti elettrici.

A. N. S. A. I. (APPARECCHI NORIS S. A.) — MILANO
Via Monforte, 52 — Tel.: 71-472

Stabilimento in Gorla (Milano) per la costruzione di contagiri elettrici — Meccanica di precisione.

BREVETTI BARONCINI S. A. — BOLOGNA.

Questa Ditta si è da tempo specializzata nella produzione di candele per motori d'aviazione; i suoi tipi BBS/4, BB/5 e BBS/6, sono largamente adoperati sia nell'Aviazione Civile che in quella Militare.

CAPUCCHIO GIUSEPPE — Fabbrica Italiana Radiatori e Serbatoi — TORINO
Via Gressoney, 10 — Telef.: 22-612

Radiatori e serbatoi per aeromobili.

CARBURATORE ZENITH S. A. TORINO
Via Freidour, 9 — Tel.: 70-785; 70-786
Indiriz.: telegr.: « Carbuzeni — Torino »

Carburatori e filtri benzina per motori d'aviazione.

CARLO BORRANI — S. A. PER LA COSTRUZIONE DI RUOTE ED AUTO-AVIO ACCESSORI (ex Rudge Whitworth) — MILANO
Via Ugo Bassi, 9 — Tel.: 690-121
Ind. telegr.: « Rurudge — Milano »

Ruote in acciaio ed in leghe leggere — Freni ad aria compressa — Ammortizzatori per carrelli d'atterramento — Pompe motore Junkers — Valvole di riduzione di pressione — Distributori di sicurezza.

CIGLIUTTI BARTOLOMEO — TORINO
Via Mondrone, 13 — Tel.: 23-524

Officina meccanica.

CI-O-DUE S. A. — MILANO
Via Maggiolini, 1 — Tel. 72-217
Ind. telegr.: « Picamperio — Milano »

Estintori di bordo e d'aeroporto — Raccordi in bronzo, ottone e alluminio, d'acciaio — Ditta attrezzata per la lavorazione di meccanica generale.

DE GREGORI EDOARDO — TORINO
Via Bologna, 85 — Telef. 22-791

Radiatori e serbatoi.

DEMO & C. — TORINO
Via Orta, 23 — Tel. 73-884

Officina meccanica.

ELETTRAUTO VENEZIA — MILANO
Via Mercadante, 17 — Tel.: 21-815

Ditta specializzata per la riparazione e controllo di tutti i tipi di magneti — Impianti elettrici di ogni tipo.

E .MAGNAGHI & C. — MILANO.
Via Valtorta, 38 — Tel: 286-862
Ind. telegr.: « Ferromagnaghi — Milano ».

Ditta specializzata per la costruzione d'impianti idraulici per comando carrelli retrattili e flaps — Pompa motore « Delta » — Pompa a mano « RHO 12 » e « D. E/32 » — Inseritore automatico Zeta — Distributori — Martinetti normali e irreversibili — Valvole di blocco — Distributori di sicurezza — Rubinetti — Filtri collettori — Particolarmente attrezzata per la costruzione di tiranti lenticolari, a goccia e tondi — Tenditori in bronzo e acciaio — Bulloni e spinotti.

E. NASSETTI — MILANO
Via della Torre, 24 — Tel.: 287-964

Rubinetti speciali per benzina — Rubinetti olio — Pompe a mano — Filtri — Collettori valvole di sicurezza tarate — Distributori — Manette irreversibili e normali — Raccordi d'ogni tipo.

ERCOLE MARELLI & C. S. A. — MILANO
Casella postale 3695 — Tel. 70-941
Ind. telegr.: « Ventilator — Milano »

Generatori elettrici di bordo.

FABBRICA ITALIANA MACCHINE ARIA COMPRESSA (F.I.M.A.C.) — MILANO.
Via Ilarione Petitti, 18 — Tel. 90.097
Ind. telegr.: " Safimac - Milano „

Macchine ad aria compressa — Depressori e quadretti distributori Fimac — Pompe iniezione benzina per avviamento motori — Radiatori olio — Elettrocompressori.

FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI — MILANO.
Sesto S. Giovanni — Tel. 289-001
Ind. telegr.: « Magnarelli — Milano »

Magneti per motori Aviazione — Dinamo ed equipaggiamenti elettrici — Candele d'accensione — Avviatori Eclipse.

FABBRICA ITALIANA RADIATORI S. A. — TORINO
Via Domodossola, 56 — Tel. 70-021

Radiatori e serbatoi.

FAST S. A. — Fabbrica Nazionale Cerchi e Ruote — RIVOLI
Telef. 78-30 — Indirizzo telegr.: « Fast — Rivoli »

Organi di atterramento per aeromobili e dispositivi varii — Ruote in acciaio normale e ad alta resistenza per pneumatici ad alta pressione — Ruote fuse in elektron per pneumatici a media pressione — Freni meccanici, idraulici e pneumatici autoregolatori con relativi organi di comando — Ammortizzatori oleo-elastici, a molla o ad elastici, ed oleo-pneumatici — Carrelli e dispositivi di coda; pompe martinetti, distributori per dispositivi di rientro.

F. E. M E. DI AUGUSTO BASILI — MILANO
Viale Certosa, 29 — Tel.: 90-621

Fabbrica specializzata in equipaggiamenti meccanico-elettrici. Fari di atterramento a scomparsa — Ogni tipo di fanalini di bordo — Quadretti luce — Relais — Impianti radio.

GIRO' AUGUSTO — TORINO
Via Issiglio, 40-bis — Tel.: 31-875

Officina meccanica.

HASLER S. A. — MILANO
Via Petrella, 4 — Tel. 25-909

Contagiri.

INDUSTRIA SPECIALIZZATA STRUMENTI AERONAVIGAZIONE (I. S. S. A.) — PONTE S. PIETRO (Bergamo)

Strumenti di bordo — Barografi — Interdeviatori e commutatori di accensione — Inalatori d'ossigeno.

ING. BELOTTI S. A. MILANO
Piazza Trento, 8. — Tel. 52-051
Ind. telegr.: « Ing. Belotti — Milano »

Strumenti di bordo tipo Weston e Kolsmann — Strumenti elettrici.

I.P.R.A. — Industria Piemontese Radiatori per Avio e Auto — TORINO
Via Buenos Ayres, 6 — Telef. 65-481
Indirizzo telegr.: « Ipradiator — Torino »

Radiatori — Serbatoi — lavori in lastra.

KNOCK-OUT — Soc. An. Italiana — TORINO
Via Morosini, 20-22 — Tel. 49-760
Indirizzi Telegr.: « Saiko — Torino »

Estintori a spuma, a liquido, ad anidride carbonica, a bromuro di metile, a polvere — Avvisatori d'incendio — Installazioni anti-incendio di bordo.

LA FILOTECNICA ING. SALMOIRAGHI S. A. — MILANO
Via R. Sanzio, 5 — Tel. 40-411
Ind. telegr. « Filotecnica — Milano »

Barografi — Altimetri — Anemometri — Variometri — Bussole di tipo vario — Indicatori di virata e sbandamento — Orizzonte e Direzionale tipo Sperry — Tubi di Pitot — Manometri per compressori motori — Strumenti vari.

MICROTECNICA - S.A. — TORINO

Via Madama Cristina, 149 — Telef. 65.007 — 65.008 — 65.009.
Indirizzo telegr.: "Microtecnica - Torino"

Bussole giroscopiche Anschutz e parti di esse. Autopiloti per Aviazione. Apparecchiature ottico-meccaniche di alta precisione.

MOTO GARELLI S. A. — SESTO S. GIOVANNI

Tel. 289-009 — Ind. telegr.: « Motogarelli - Sestosangiovanni »

Avio compressori di bordo e d'aeroporto per avviamento motori.

O. C. E. P. — MILANO

Via Sirtori, 33 — Tel. 265-636

Ditta specializzata per costruzioni elettromeccaniche di precisione — Commutatori a comando a distanza — Quadri luce.

OFFICINA ING. CARLO BELFORTE — TORINO

Via Aosta, 37 — Tel.: 23-870

Serbatoi per aeromobili in duralluminio ed altri metalli — Lavorazione della lamiera di medio e piccolo spessore — Lavorazioni meccaniche.

OFFICINE — FONDERIE A. PELLIZZARI & FIGLI — ARZIGNANO

Generatori per servizi radioelettrici di bordo — Freni a comando idraulico per eliche di velivoli — Survoltori — Ventole ed altre parti di compressori per motori d'aeroplano — Banchi prova sincronizzazione armi — Gruppi Elettrogeni — Elettropompe per campi d'aviazione — Motopompe per servizio incendi — Motori elettrici di tutti i tipi ecc.

OFFICINE SUSSIDIARIE AVIAZIONE (O. S. A.) — NAPOLI

Via Municipio, n. 17 — Tel. 34-984
Indirizzo telegr.: « O.S.A. — Napoli »
Stabilimento: Napoli, Viale Umberto Maddalena

Costruzione e riparazione di eliche metalliche a passo variabile a terra e in volo, riparazione motori e costruzione parti ricambio; costruzione di tubi flessibili per canalizzazioni carburanti, lubrificanti, ecc.; costruzione e riparazione radiatori olio e acqua di tutti i tipi; protezione serbatoi; costruzione di depressori Fimac; costruzione di parti meccaniche di media ed alta precisione.

OTTICO MECCANICA ITALIANA E RILEVAMENTI AEROFOTOGRAMMETRICI (O. M. I. R. A.) — ROMA

Valco di S. Paolo — Tel. 570-365
Indirizzo telegr.: « Saromi — Roma »

Venne costituita nel gennaio 1924.

L'aerofotografia e l'aerofotogrammetria formarono subito oggetto di cure incessanti perchè l'Aviazione Militare Italiana fosse provvista di macchine e strumenti nazionali moderni e pratici.

Il successo incontrato dalle macchine per ogni uso, a lastre ed a pellicola, dagli autocronometri, dalle fotomitragliatrici e dagli apparecchi per rilevamenti speditivi e per svariate applicazioni nel campo aeronautico, tutto fabbricato su brevetto « Nistri », è sempre mantenuto e confermato anche all'Estero perchè la O. M. I. R. A. migliora e perfeziona la sua produzione per mantenere in questo campo il primato che ha saputo conquistare.

Nel campo degli strumenti di bordo è incessante lo studio della O. M. I. R. A. per realizzare nuovi strumenti e perfezionare quelli già prodotti. E' stata così creata dalla O. M. I. R. A. una tecnica completamente italiana nella costruzione di tali strumenti che competono vit-

toriosamente con la produzione delle più rinomate Ditte estere. Non c'è stata quasi impresa dell'Aviazione Italiana alla quale la O. M. I. R. A. non abbia collaborato con la perfezione e genialità dei suoi strumenti.

La O. M. I. R. A. produce altresì strumenti per il lancio di bombe dall'alto, fari di atterramento per campi di aviazione, strumenti per l'artiglieria ed ogni tipo di costruzioni ottiche e meccaniche riguardanti l'impiego militare.

Ha inoltre una moderna produzione di strumenti topografici.

Aggregata alla O. M. I. R. A., come sezione autonoma, v'è la Organizzazione « Nistri » che sorse nel 1921 con lo scopo precipuo di applicare e sviluppare il metodo aerofotogrammetrico « Nistri ».

Sono ormai universalmente riconosciute e apprezzate le ottime doti che il metodo « Nistri » ha non solo dal lato scientifico, ma anche nel campo pratico, essendosi dimostrato il più semplice, completo, rapido ed economico, come è provato dai successi costantemente riportati in vasti lavori in Italia, ed all'Estero dove ha trionfato in importanti concorsi internazionali.

Esso ha tutte le qualità per un utile impiego, tanto nella sua compilazione ed aggiornamento di carte topografiche, quanto nell'esecuzione di piani a scopi tecnici e catastali e in scala da 1:500 a 1:25.000 ed oltre. Più di mezzo milione di ettari sono stati rilevati con questo metodo dell'Organizzazione « Nistri » che, in virtù della sua attrezzatura e della competenza dei suoi tecnici, è una delle più importanti del mondo nel suo genere.

ORESTE PEGHETTI — MILANO
Via Padova, 201 — Tel. 287-114

Accessori vari — Freni d'elica.

SCINTILLA S. A. — MILANO
Via F. Melzi D'Eril, 8 — Tel. 92-676
Ind. telegr.: « Scintauto — Milano »

Apparecchi elettrici — Accessori di bordo — Magneti e candele.

SCROFANI SCIACCA LUIGI — TORINO
Via Trecate, 10 — Tel. 70-824

Officina meccanica.

SECONDO MONA — SOMMA LOMBARDO
Tel. 17-19 — Ind. telegr.: « Mona — Sommalombardo »

Pompe d'alimentazione benzina A. M. — Carburatori A. M. per tutti i tipi di motori — Rubinetti — Raccordi — Collettori — Radiatori — Filtri — Compressori — Riparazione motori d'aviazione e forniture parti ricambio — Limitatori di pressione e dosatori automatici di miscela per carburatori.

S. I. C. A. — S. A. — TORINO
Amministrazione: Via Nizza, 28 — Telef. 62-662 — 62-663.
Officina: Via Salerno, 33 — Telef. 22-607.

Freni idraulici « Brev. Grignolio ». Pompe e particolari impianti carrelli retrattili. Particolari per estintori incendio.

S. I. D. A. — SOCIETA' ITALIANA DISPOSITIVI AVIAZIONE S. A. — TORINO
Via Morosini, 22 — Telef. 49.760
Indirizzo telegraf. « Triacalb — Torino ».

Carrelli retrattili; ammortizzatori, martinetti e comandi a distanza idraulici; pompe meccaniche ed a mano; progetti e costruzione su brevetti SIDA, MESSIER, BOYSSON, SIAM, SAMM — Liquidi SIDA per martinetti, ammortizzatori, freni.

S. I. L. M. A. — MILANO
Via Giacosa, 19 — Tel. 286-391

Lavorazioni meccaniche — Estintori — Accessori per aviazione.

SOC. AN. BACINI E SCALI NAPOLETANI — NAPOLI
Via Marinella — Telef. 50-772 — 50-781 — 53-675
Indirizzo telegr. « Carenaggio — Napoli »

Il Reparto Aviazione dello Stabilimento « *Bacini e Scali Napoletani* » possiede scelte ed addestrate maestranze, ed è perfettamente attrezzato in modo da garantire qualsiasi lavorazione per tutti i tipi di aeromobili sia idro che terrestri.

Esegue lavori di riparazione di idrovolanti e di costruzione di parti di ricambio sia per la R. Aeronautica che per le linee aeree civili.

SOC. AN. LAVORAZIONI MECCANICHE (S. A. L. M.)— TORINO
Via Genova, 174 — Tel. 65-681

Offiicina meccanica.

SUCCESSORI CORBETTA S. A. COMMERCIALE — MILANO
Via Spartaco, 3 — Tel. 51-162 — Ind. telegr.: « Corbetauto — Milano »

Equipaggiamenti ed accessori su licenza « Bronzavia » — Comando automatico per la dosatura della miscela in quota — Limitatore di pressione — Presa d'aria antisabbia. Tubi di scarico antiabbaglianti — Freni d'elica — Pompa vuoto — Commutatori d'accensione — Indicatori di livello elettrici — Contagiri Jaeger — Carburatori tipo 95/DIL — tipo 160/L e 701/F per qualunque motore.

TELEVEL — TORINO
Corso Peschiera, 297 — Telef. 73-051
Indirizzo telegr.: « Televel — Torino »

Misuratori livello serbatoi — Pompe, filtri, comandi e particolari impianto circolazione benzina — Particolari per comandi meccanici a distanza.

VERINO MARIO — TORINO
Corso Bramante, 8, int. 15 — Torino — Tel. 65-021

Officina meccanica — Particolari per aeromobili e motori.

D) - Materiali in Gomma - Tubazioni flessibili - Conduttori elettrici - Varie

COLOMBO C. di MARIO COLOMBO — MILANO
Via S. Croce, 6 — Tel. 31-275
Indirizzo telegr. « Colombo Cesare — Milano »

Ditta specializzata in costruzioni di cavi elettrici di ogni tipo — Cavi telefonici — Cavetti per radio — Bene attrezzata per speciali tipi di schermatura dei cavi.

COMPAGNIA IT. TUBI METALLICI FLESSIBILI S. A. — TORINO
Via Cervino, 50 — Telef. 22-512

Tubi « Avioflex » — Alberi flessibili per contagiri e per comando pompe benzina — Tubi per schermaggio, per gas di scarico in acciaio inossidabile, di protezione — Tubi « Multiplex » per carrelli-botte rifornimento benzina — Membrane elastiche « Boa» (soffietti metallici, corpi molleggianti).

FABBRICA CONDUTTORI ELETTRICI — Ing. Dessalles & Borzino — TORINO

Via Aosta, 52 — Telef. 21-422 — 21-982
Indirizzo telegraf.: « Dessalles 21-422 — Torino ».

Conduttori isolati con gomma, per tutte le applicazioni elettriche, a bassa, media ed alta tensione; rivestiti con calza in tessile — guaina in gomma — o protetti da tubo di piombo eventualmente armato.

FABBRICHE RIUNITE INDUSTRIA GOMMA (F.R.I.G.T.) S. A. — TORINO

Via Verolengo, 28 — Telef.: 21-993; 21-994; 21-995; 21-996; 21,997
Indirizzo telegr.: « Supergomma — Torino »

Pneumatici « Avio » per aeromobili — Particolari in gomma per le varie applicazioni aeronautiche.

ING. V. TEDESCHI & C. - S.A. — TORINO

Via Montebianco, 5 — Telef. 21291 (quattro linee).
Indirizzo telegraf. « Cables — Torino ».

Conduttori e cavi isolati per tutte le applicazioni dell'elettricità, dai fili capillari smaltati per apparecchi elettrici fino ai cavi per trasporto d'energia ad alta tensione ed ai cavi telefonici di maggiore potenzialità. Accessori per tutte le installazioni elettriche in cavo.

I. T. A. L. A. — SOMMA LOMBARDO (Varese)

Tel. 17-19 — Ind. telegr. « Itala — Sommalombardo »

Conduttori unipolari — Cavi per candele — Cavi gommati per magneti — Cavi armati — Piattine sterlingate — Cavi speciali per impianti radio di bordo.

PETROFLEX S. A. — MILANO

Via Silva, 36 — Tel. 41-439
Ind. telegr.: « Petroflex — Milano »

Stabilimento in Sesto San Giovanni per la fabbricazione di tubazioni flessibili per canalizzazione benzina, olio, acqua ed aria.

PIRELLI SOC. IT. — MILANO

Via F. Filzi, 21 — Tel. 64-054
Indirizzo telegr.: « Pirelli — Milano »

Stabilimenti in Bicocca (Milano) per la costruzione di cavi elettrici telefonici e conduttori — Pneumatici — Dispositivi antighiaccio sistema Goodrich — Prodotti vari.

S. A. L. V. A. DI G. TABOZZI — MILANO

Via Valtorta, 7-9 — Tel. 286-155
Indirizzo telegr. « Aertabozzi — Milano »

Tubi flessibili Supersalva per canalizzazione benzina, benzolo, olio, acqua ed aria — Tubi Supersalva per alta pressione — Filtri benzina ed olio — Raccordi Salva in bronzo, ottone, alluminio e leghe derivanti — Ammortizzatori — Gambe elastiche — Pattini di coda — Materie plastiche compresse da 20 a 500 tonnellate.

SOCIETA' ITALIANA PER CONDUTTORI ELETTRICI ISOLATI E PRODOTTI AFFINI — LIVORNO

Via Giosuè Carducci, 81

Fabbricazione di qualsiasi conduttore occorrente per impianti di accensione, avviamento, illuminazione, comandi collegamenti radio. Organizzata, inoltre, per lo studio e la fabbricazione di qualsiasi altro tipo di conduttore isolato che trovi impiego a bordo di aeromobili.

Gli Aeromobili e i Motori costruiti in Italia

(per Ditte costruttrici in ordine alfabetico)

AEROMOBILI

1	2	3	4	5		6		7	8	9			10		11	12	
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura. Lunghezza, Altezza	Superficie portante S. (mq.)	Peso (Kg.)		Numero posti		Numero e tipo dei motori	Potenza totale W (C. V.)	Rapporti			Velocità (Km./h.)		Tempo di salita a 2000 m.	Capacità dei serbatoi (kg.)	
				Pv.	P.	Equipaggio	Passeggeri			$\frac{P}{S}$	$\frac{P}{W}$	$\frac{W}{S}$	Max.	Atterr.		Benzina	Olio
Breda . . .	Ba. 15	11,80 6,85 2,40	23,60	480	650	1	1	1 Colombo S. 53 o 1 Gipsy One	85 85	27,5	7,65	3,6	155	70	15'	95	10
Breda . . .	Ba. 15 cell. rid.	11,33 6,85 2,40	19,80	470	680	1	1	1 Cirrus M.K. III o 1 Fiat A 50	85 85	34,3	8,00	4,3	165	78	22'	95	10
Breda . . .	Ba. 15 S.	10,80 6,58 2,25	17,40	490	715	1	1	1 Gipsy Three o 1 I. F. Asso 80 Ri.	105 105	43,6	7,24	6,03	195	80	9'	110	15
Breda . . .	Ba. 15 S. S.	10,00 6,58 2,25	15,00	490	760	1	1	1 Walter Mars o 1 Colombo S. 63	140 145	50,7 50,7	5,42 5,23	9,35 9,68	215 205	85 85	9' 9'	110 110	15 15
Breda . . .	Ba. 25 bis	8,32 7,80 3,08	22,40	750	1000	1	1	Alfa Romeo Lynx	200	44,6	5,00	8,93	200	90	9'	85	25
Breda . . .	Ba. 25 idro	9,63 7,80 3,08	26,30	905	1180	1	1	1 Walter Castor	240	45,0	4,93	9,13	215	80	7'	85	25
Breda . . .	Ba. 28	10,00 7,80 3,04	31,78	990	1235	1	1	1 Piaggio Stella 7/Z	370	38,9	3,34	11,64	228	90	4'30"	85	20
Breda . .	Ba. 28 idro	10,00 8,60 3,00	31,78	1155	1400	1	1	1 Armstr. Sid. Ceetah	255	46,2	5,49	8,02	208	90	8'59"	85	20

AEROMOBILI

1	2	3	4	5		6		7	8	9			10		11	12	
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S. (mq.)	Peso (Kg.)		Numero posti		Numero e tipo dei motori	Potenza totale W (C. V.)	Rapporti			Velocità (Km./h.)		Tempo di salita a 2000 m.	Capacità dei serbatoi (kg.)	
				Pv.	P.	Equipaggio	Passeggeri			$\frac{P}{S}$	$\frac{P}{W}$	$\frac{W}{S}$	Max.	Atterr.		Benzina	Olio
Breda	Ba. 32	9,40 6,80 2,03	87,63	4400	6600	4	8	3 Wasp Junior	900	75,3	7,33	10,27	225	96	12'30"	1055	75
Breda	Ba. 33 G.I. 1931	25,72 15,90 5,25	14,78	490	840	1	1	1 Gipsy Three	105	56,8	8,00	7,1	210	100	12'	180	15
Breda	Ba. 39	10,48 7,48 2,10	17,58	570	875	1	1	1 Colombo S. 63	145	49,8	6,03	8,27	220	90	11'	131	15
Breda	Ba. 39 S.	10,10 7,82 2,10	15,85	560	910	1	2	1 Colombo S. 63	145	57,3	6,28	9,13	225	95	8'40"	110	15
Breda	Ba. 42	10,10 7,80 3,20	15,85	560	910	1	2	1 Fiat A 70 S.	180	57,3	5,06	11,35	240	95	6'35"	174	15
Breda	Ba. 44	13,23 10,42 3,25	40,07	1350	2170	2	6	2 Gipsy Six	370	54,2	5,87	9,2	220	90	10'30"	310	40
C. A. B.	P. S. 1	10,69 7,19 2,21	17,54	560	910	1	3	1 Fiat A 70/S	130	51,9	5,05	10,26	245	62	11'12"	150	18
C. A. B.	P. L. 3	11,90 9,04 2,78	24,00	1700	3145	1	1	1 Fiat A 59/RC	685	131	4,6	28,54	280		7'15"	1015	160

AEROMOBILI

1	2	3	4	5		6		7	8	9			10		11	12	
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S. (mq.)	Peso (Kg.)		Numero posti		Numero e tipo dei motori	Potenza totale W (C. V.)	Rapporti			Velocità (Km./h.)		Tempo di salita a 2000 m.	Capacità dei serbatoi (kg.)	
				Pv.	P.	Equipaggio	Passeggeri			$\frac{P}{S}$	$\frac{P}{W}$	$\frac{W}{S}$	Max.	Atterr.		Benzina	Olio
C. A. B. . .	Borea	16,20 12,87 3,27	38,40	1875	2700	1	6	2 Alfa Romeo 115	370	70,31	7,3	9,6	246	85	10'	370	40
Caproni . .	Ca. 97	16,00 10,85 3,50	40,00	1650	2650	2	6	1 Jup. VIII R	500	66,25	5,30	12,50	220	90	6'30''	350	50
Caproni . .	Ca. 97	16,00 10,85 3,50	40,00	1760	2760	2	6	3 Walter Mars	435	69	6,35	10,85	192	90	12'	350	30
Caproni . .	Ca. 100	10,00 7,29 2,73	22,40	490	770	1	1	1 I. F. 80 R	100	34,40	7,70	4,46	185	65	13'	90	15
Caproni . .	Ca. 100 idro	10,00 7,29 3,04	22,40	535	800	1	2	1 Cirrus Hermes	105	35,70	7,62	4,70	180	70	20'	60	14
Caproni . .	Ca. 101	19,80 13,85 3,75	57,00	3000	4670	3	7	3 Walter Castor	720	82,7	6,5	12,7	210	100	9'30''	750	140
Caproni . .	Ca. 101	19,80 13,85 3,75	57,00	3070	5000	3	7	2 Lynx 1 Jupiter	820	88	6,1	14,4	214	102	13'	750	160
Caproni . .	Ca. 101	19,80 13,85 3,75	57,00	2900	4700	3	7	3 Lynx Romeo	600	85,50	7,84	10,90	200	90	22'	650	75

AEROMOBILI

1	2	3	4	5		6		7	8	9			10		11	12	
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S. (mq.)	Peso (Kg.)		Numero posti		Numero e tipo dei motori	Potenza totale W (C. V.)	Rapporti			Velocità (Km./h.)		Tempo di salita a 2000 m.	Capacità dei serbatoi (kg.)	
				Pv.	P.	Equipaggio	Passeggeri			$\frac{P}{S}$	$\frac{P}{W}$	$\frac{W}{S}$	Max.	Atterr.		Benzina	Olio
Caproni . .	Ca. 101	19,70 14,37 3,90	56,40	3500	5500	3	8	3 Piaggio Stella VII	1110	100	5	19,7	250	95	6'48"	836	84
Caproni .	Ca. 101 E	21,24 15,45 4,10	65,00	3600	5930	3	8	3 Piaggio Stella VII	1110	91	5,35	17,1	235	90	7'55"	1140	110
Caproni . .	Ca. 105	14,00 9,60 3,00	26,00	1000	1600	1	3	1 Lynx Romeo	200	61,5	8	7,76	192	80	12'	275	25
Caproni . .	Ca. 111 terr.	19,68 15,28 3,85	56,40	3450	5450	3	8	1 I. F. Asso 750 RC	850	96,5	6,4	15	290	100	8'48"	800	120
Caproni . .	Ca. 111 idro	19,68 15,47 4,50	56,40	3500	5500	3	8	1 I. F. Asso 750 R	850	97,5	6,5	15	255	98	13'	800	120
Caproni . .	Ca. 113	10,50 7,50 2,55	25,68	950	1400	1	1	1 Piaggio Stella VII	370	54,5	3,85	14,45	210		3'30"	165	22
Caproni . .	Ca. 114 terr	10,50 7,46 2,74	25,70	1350	1700	1		1 Alfa Romeo Merc.	540	66,2	3,15	21	355	98	2'50"	200	50
Caproni . .	Ca. 114 idro	10,50 8,50 3,50	25,70	1572	1922	1		1 Alfa Romeo Merc.	540	74,8	3,56	21	290	102	4'	200	50

AEROMOBILI

1	2	3	4	5		6		7	8	9			10		11	12	
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S. (mq.)	Peso (Kg.)		Numero posti		Numero e tipo dei motori	Potenza totale W (t. v.)	Rapporti			Velocità (Km./h.)		Tempo di salita a 2000 m.	Capacità dei serbatoi (kg.)	
				Pv.	P.	Equipaggio	Passeggeri			$\frac{P}{S}$	$\frac{P}{W}$	$\frac{W}{S}$	Max.	Atterr.		Benzina	Olio
Caproni . .	Ca. 133	21,44 15,45 3,95	65,00	4200	6700	3	8	3 P. Stella VII/ C 16	1380	103	4,85	21,20	270	85	8'13"	1300	145
Caproni . .	Ca. 148	21,44 15,83 3,95	65,00	4450	7950	4	—	3 P. Stella VII C. 16	1380	122	5,76	21,20	256	85	10'8"	1250	150
C. R. D. A.	Cant. 10 ter	15,30 14,45 4,10	58,00	1950	3000	2	6	1 I. F. Asso 500	510	51,7	5,88	8,80	210	100	10'	220	30
C. R. D. A. .	Cant. Z. 505	28,30 18,75 5,26	92,00	8170	13680	3	9	3 I. F. XI R	2520	149	5,4	27,4	340	110	6'40"	3990	180
C. R. D. A. .	Cant. Z. 506	26,50 18,92 7,16	93,00	7600	10800	4	12	3 Wright Cycl. F 5 EA	2310	116	4,68	24,8			10'30"	2000	195
C. R. D. A. .	Cant. Z. 506 C	26,50 19,08 7,16	93,00	8250	12000	4	14	3 Alfa 126 RC 10	2400	129	5,90	25,8	370	115	7'20"	2660	200
C. R. D. A. .	Cant. Z. 509	28,35 19,14 7,52	100,00	10050	16200	4	—	3 Fiat A 80 RC 41	3000	162	5,4	30,00	419		7'38"	5470	360
Fiat . . .	A. S. 1	10,40 6,16 2,53	17,50	455	700	1	1	1 Fiat A 50	85	42,30	8,70	4,85	158	72	12'35"	85	13

AEROMOBILI

1	2	3	4	5		6		7	8	9			10		11	12	
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S. (mq.)	Peso (Kg.)		Numero posti		Numero e tipo dei motori	Potenza totale W (c. v.)	Rapporti			Velocità (Km./h.)		Tempo di salita a 2000 m.	Capacità dei serbatoi (kg.)	
				P_v	P.	Equipaggio	Passeggeri			$\frac{P}{S}$	$\frac{P}{W}$	$\frac{W}{S}$	Max.	Atterr.		Benzina	Olio
Fiat . . .	A. S. 2	10,40 6,27 2,52	17,50	420	700	1	1	1 Fiat A 50 S	95	40,00	7,37	5,43	175	82,5	12'	85	13
Fiat . . .	G. 2	16,42 11,55 3,74	38,50	1800	2800	2	6	3 Fiat A 54	405	72,7	6,91	10,50	242		9'10''	360	54
Fiat . . .	A. P. R. 2	19,50 14,89 3,55	59,00	4780	7250	3	9	2 P. & W. Hornet S 1 E = G	1500	123	5,18	23,70	400	100	5'05''	1400	155
Fiat . . .	G. 18	25,00 18,81 5,015	88,27	6080	8670	3	18	2 P. & W. Hornet S 1 E = G	1500	98,5	6,20	15,90	335		7'25'	1070	92
Fiat . . .	G. 18 V	25,00 18,81 5,015	88,27	7450	10800	3	18	2 Fiat A 80 RC 41	2000	122,4	5,4	22,6	337		8'	1510	140
Fratelli Nardi .	F. N. 305	8,47 7,00 2,10	12,00	560	840	1	1	1 Fiat A 70 S	180	70	4,60	15	332			155	23
I. M. A. M. . .	Ro. 5 bis	10,62 7,13 2,08	16,70	440	720	1	1	1 Fiat A 50	85	43,10	8,50	5,10	175	80	14'	105	15
I. M. A. M. . .	Ro. 6	10,62 7,13 2,08	16,70	470	810	1	1	1 Fiat A 50 S	95	48,50	8,52	5,78	185	80	12'	150	15

AEROMOBILI

1	2	3	4	5		6		7	8	9			10		11	12	
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S. (mq.)	Peso (Kg.)		Numero posti		Numero e tipo dei motori	Potenza totale W (C. V.)	Rapporti			Velocità (Km./h.)		Tempo di salita a 2000 m.	Capacità dei serbatoi (kg.)	
				Pv.	P.	Equipaggio	Passeggeri			$\frac{P}{S}$	$\frac{P}{W}$	$\frac{W}{S}$	Max.	Atterr.		Benzina	Olio
I. M. A. M. . .	Ro. 26 (terr.)	8,89 6,65 2,68	22,00	700	950	1	1	1 Alfa Rom. Lynx II	200	43,20	4,75	9,10	212	80	6'20''	140	25
I. M. A. M. . .	Ro. 26 (idro)	8,89 6,65 2,68	22,00	800	1050	1	1	1 Alfa Rom. Lynx II	200	47,70	5,25	9,10	214	82	7'	140	25
Jona . . .	J. 6	10,20 7,40 2,55	18,30	650	975	1	1	1 Fiat A/54	140	53,3	6,96	7,65	200	75	10'50''	130	25
Laboratorio Art. Aeronautico	N. 5 turismo	8,78 6,64 1,80	12,50	271	520	1	1	1 Pobjo R/1	75	41,5	6,94	6	198	72	11'10''	110	10
Macchi . . .	M. 18	15,80 9,58 3,38	45,00	1200	1720	1	4	1 I. F. V. 6	250	38,15	6,88	5,56	172	85	15'	125	25
Macchi . . .	M. 70	9,95 7,05 2,95	28,40	455	735	1	1	1 Colombo S. 53	85	25,90	8,60	2,98	160	62	18'	95	10
Macchi . . .	M. C. 73	9,95 7,45 2,95	23,30	477	777	1	1	1 Colombo S. 63	130	33,40	6,60	5,07	170	80	10'	110	10
Macchi . . .	M. C. 94 idro	22,93 16,17 5,45	76,00	5285	7800	3	15	2 Wright Cycl. S.G.R.	1540	99,40	5,06	22,50	290	110	7'08''	1260	160

AEROMOBILI

1	2	3	4	5		6		7	8	9			10		11	12	
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.); Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S. (mq.)	Peso (Kg.)		Numero posti		Numero e tipo dei motori	Potenza totale W (C. V.)	Rapporti			Velocità (Km./h.)		Tempo di salita a 2000 m.	Capacità dei serbatoi (kg.)	
				Pv.	P.	Equipaggio	Passeggeri			$\frac{P}{S}$	$\frac{P}{W}$	$\frac{W}{S}$	Max.	Atterr.		Benzina	Olio
Macchi . . .	M. C. 94 idro	22,93 16,17 5,45	76,00	5160	8000	3	15	2 Alfa 126 R.C. 10	1600	105,2	5	21,00			7'50''	1260	160
Magni . . .	Vale	8,90 5,50 2,02	10,69	600	800	1		1 Farina T. 58	130	74,90	6,15	12,18				80	15
S. I. A. I. . .	S. 56 anfibio	10,40 7,80 3,00	26,00	610	860	1	1	1 Fiat A. 50	85	33,07	10,10	3,25	140	65	30'	85	15
S. I. A. I. . .	S. 62	16,60 11,00 3,80	69,00	2600	4050	2	3	1 I. F. Asso 750 R	855	58,60	4,73	12,40	225	95	11'	430	55
S. I. A. I. . .	S. 62 anfibio	15,50 11,00 4,10	66,00	2220	3120	2	5	1 I. F. Asso 500	510	47,30	6,13	7,72	197	85	15'	325	75
S. I. A. I. . .	S. 66	33,00 16,63 4,90	126,70	7870	11500	4	13	3 Fiat A. 24 R	2100	91,00	5,48	16,60	264	111,5	7'54''	1040	100
S. I. A. I. . .	S. 71	21,20 14,00 4,10	59,00	2890	4600	3	7	3 Walter Castor	720	76,40	6,24	12,20	235,5	95,5	9'30''	720	80
S. I. A. I. . .	S. 71	21,20 14,00 4,10	59,00	3255	5160	3	7	3 P. Stella VII	1110	87,60	4,65	18,80	270,6	92	6'30''	720	80

AEROMOBILI

1	2	3	4	5		6		7	8	9			10		11	12	
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S. (mq.)	Peso (Kg.)		Numero posti		Numero e tipo dei motori	Potenza totale W (C. V.)	Rapporti			Velocità (Km./h.)		Tempo di salita a 2000 m.	Capacità dei serbatoi (kg.)	
				Pv.	P.	Equipaggio	Passeggeri			$\frac{P}{S}$	$\frac{P}{W}$	$\frac{W}{S}$	Max.	Atterr.		Benzina	Olio
S. I. A. I. . .	S. 73	24,00 18,37 4,45	92 20	7450	10950	4	18	3 Wright Cycl. S.G.R.	2310	118,7	4,74	25,00	316	110	6'30"	2680	180
S. I. A. I. . .	S. 73	24,00 18,37 4,45	92,20	7300	10800	4	18	3 Alfa 126 R. C. 10	2400	117,2	4,5	26,00	325	110	4'37"	2680	240
S. I. A. I. . .	S. 73	24,00 18,37 4,35	92,20	7300	10800	4	18	3 Alfa 126 R. C. 34	2250	117,2	4,8	24,4	345	110	6'	2840	240
S. I. A. I. . .	S. 74	29,68 21,36 5,40	118,54	9600	14200	4	24	4 Alfa 126 R. C. 34	3000	119,80	5,07	23,60	319	110	7'23"	3615	320
S. I. A. I. . .	S. M. 75	29,68 22,50 5,35	118,66	9750	14750	4	18	3 Alfa 126 R. C. 34	2250	106	5,6	19,00	374	110	8'	2830	240
S. I. A. I. . .	S. M. 75	29,68 22,50 5,35	118,66	9850	14850	4	24	3 Weiss W. M. 14	2610	125	5,7	22,00	386		8'	2830	240
S. I. A. I. . .	S. 79	21,20 16,20 4,10	61	7000	13000	4	2	3 Alfa 126 R. C. 34	2250	213	5,78	36,9	380		6'	4000	200
S. I. A. I. . .	S. 80	10,62 8,10 2,95	17,60	790	1200	1	2	1 Colombo S. 63	145	68,2	8,28	8,24	226,9	87,4	11'36"	120	30

AEROMOBILI

1	2	3	4	5		6		7	8	9			10		11	12	
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S. (mq.)	Peso (Kg.)		Numero posti		Numero e tipo dei motori	Potenza totale W (C. V.)	Rapporti			Velocità (Km./h.)		Tempo di salita a 2000 m.	Capacità dei serbatoi (kg.)	
				Pv.	P.	Equipaggio	Passeggeri			$\frac{P}{S}$	$\frac{P}{W}$	$\frac{W}{S}$	Max.	Atterr.		Benzina	Olio
S. I. A. I. . .	S. 80	10,62 8,10 2,95	17,60	780	1200	1	2	2 Pobjoy R.	150	68,2	8	8,54	194,8	94,1	13'29''	110	25
S. I. A. I. . .	S. 83	21,20 16,20 4,10	61,90	7480	10980	3	7	3 Alfa 126 R. C. 34	2250	168,5	4,62	36,5	444	120	8'	2640	210
S. I. A. I. . .	S. 84	24,25 19,96 5,45	93,45	7100	10600	4	18	2 Gnôme-Rhône K 13	1780	112,50	5,96	19,05	313	110	7'45''	1900	160

MOTOALIANTI

Bonomi . .	B. S. 19 (ALCA)	14,61 6,67 1,45	17,80	250	350	1		1 Sarolea "Epervier„	25	19,7	14	1,4	113		a 1000 m. 15'	15	5

ALIANTI

1	2	3	4	5		6	7
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S (mq.)	(Peso Kg.) Pv.	P.	Numero Posti	Rapporto $\frac{P}{S}$
Aeronautica Lombarda	B. S. 2	18 7,55 1,66	17,44	135	210	1	12
" "	B. S. 5 (Ballerina)	16 6,90 1,40	16,60	125	210	1	12,6
" "	B. S. 8 (Biancone)	13,40 6,48 2,07	14 50	100	180	1	12,4
" "	B. S. 10 (Ardea)	19 6,70 1,46	17,60	135	220	1	12,5
" "	B. S. 11 (Allievo Milano)	10,94 6,06 2,03	17,50	95	175	1	10
" "	B. S. 17 (Allievo Cantù)	10,45 5,64 1,70	17,80	120	195	1	10,90
" "	B. S. 20 (Albanella)	15,25 6,06 1,15	15,20	185	270	1	17,80
" "	B. S. 28 (Alcione)	14,50 6,60 1,14	14,00	180	260	1	18,6
Teichfuss	L. T. 12	15,66 8 1,70	28,00	265	415	2	14,8

ALIANTI

1	2	3	4	5		6	7
Costruttore	Tipo	Dimensioni (m.) Apertura, Lunghezza, Altezza	Superficie portante S (mq.)	(Peso Kg.) Pv.	P.	Numero Posti	Rapporto $\frac{P}{S}$
Teichfuss	L. T. 17	14,20 6,25 1,33	15,90	115	190	1	11,9
Teichfuss	L. T. 30	11 5,20 2,20	16,50	95	170	1	10,3
Teichfuss	L. T. 30 B.	13 5,20 1,70	20,00	100	175	1	8,75
Teichfuss	Zögling	11 5,30 2,10	17,50	95	170	1	9,77
Gruppo volo a Vela - Varese	MD/1 anfibio	10,90 6 1,40	17,40	120	195	1	11,2
Costr. Aeron. Taliedo	C. A. T. / 15	10,70 5,60 2,00	14,70	120	195	1	13,2
„ „ „	C. A. T. / 20	9,69 4,67 1,40	9,20	90	180	1	19,6
„ „ „	C. A. T. / 28	17,00 7,25 1,20	19,00	210	290	1	15,3
Aeron. Lombarda .	Asiago G. P. 2	13,73 6,50 1,30	12,70	145	220	1	17,3
Centro Studi Esper. Volo a Vela	Arcore CVV. 3	15,30 6,50 1,90	15,70	180	260	1	16,6
„ „	Pinguino	15,30 6,50 1,90	15,70	170	250	1	15,9

MOTORI

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10		11		12
Costruttore	Tipo	Numero cilindri / Disposizione	Raffreddamento	Corsa e Diametro (m/m)	Cilindrata totale (cmc.)	Potenza / Numero di giri	Rapporto di compressione	Riduttore		Peso (Kg.)		Accensione		Dimensioni d'ingombro (m/m)
								Tipo	Rapporto	senza acqua e olio	con acqua e olio	Tipo	Marca	Lunghezza, Larghezza, Altezza
Alfa Romeo .	D 1	nove a stella	aria	135 120	13.741	240 / 2000	5,0			261		MF 9	Mar.	1008 1175 1175
Alfa Romeo .	D 2	nove a stella	aria	135 120	13.741	240 / 2000	5,0			270		MF 9	Mar.	1008 1175 1175
Alfa Romeo .	D 4 con compress.	nove a stella	aria	135 120	13.725	245 / 2100	5,0	piano	1 / 1,52	305		MF 9	Mar.	1215 1175 1175
Alfa Romeo .	A. R. Lynx 2ª S.	sette a stella	aria	140 127	12.420	200 / 2000	5,0			240		MF 7	Mar.	988 1143 1143
Alfa Romeo .	Mercur. IV S. 2	nove a stella	aria	165 146	24.848	440 / 2250	5,3			417		MF 9	Mar.	1306 1354 1354
Alfa Romeo .	Pegasus "M"	nove a stella	aria	190 146	28.629	675 / 2200	5,9			470		MF 9	Mar.	1400 1306 1306
Alfa Romeo .	Alfa 110 - I	quattro in linea invertiti	aria	140 118	6.124	120 / 2100	5,6			148		S.A. 4	Mar.	1227 508 787
Alfa Romeo .	Alfa 115 - I	sei in linea	aria	140 118	9.186	185 / 2100	5,55			210		MGDA	Mar.	1380 482 821

MOTORI

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12
Costruttore	Tipo	Numero cilindri / Disposizione	Raffreddamento	Corsa e Diametro (m/m)		Cilindrata totale (cmc.)	Potenza / Numero di giri	Rapporto di compressione	Riduttore		Peso (Kg.)		Accensione		Dimensioni d'ingombro (m/m)
									Tipo	Rapporto	senza acqua e olio	con acqua e olio	Tipo	Marca	Lunghezza, Larghezza, Altezza
Alfa Romeo	Alfa 126 R.C. 10	nove a stella	aria	190	146	28.628	800 / 2300	6,5	epic.	1 / 1,52	499		MF 9	Mar.	1301 1407 1407
Alfa Romeo	Alfa 126 R.C. 34	nove a stella	aria	190	146	28.628	750 / 2300 a 3400 m.	6,5	epic.	1 / 1,52	485		MF 9	Mar.	1301 1407 1407
Alfa Romeo	Alfa 128 R.C. 21	nove a stella	aria	190	146	28.628	860 / 2300 a 2100 m.	7	epic. a ingranaggi conici	1 / 1,52	515		MF 9	Mar.	1328 1407 1407
C. N. A.	D. 4	quattro a coppie contrapp. in piano orizzont.	aria	95	100	2.984	60 / 2100	5,3				82	Vertex N. W. 4	Scint.	692 820 591
Colombo	S 53	quattro verticali	aria	140	114	5.715	85 / 1700	5,0			105		S.A. 4	Mar.	1020 500 728
Colombo	S 63	sei verticali	aria	140	114	8.570	145 / 2000	5,2			157		H 4	Mar.	1345 560 820
Fiat	A 22 R	dodici a V	acqua	160	135	27.920	560 / 1950	5,6	Fiat	1 / 1,545	496	512	MF 12	Mar.	1743 720 1035
Fiat	A 24 R	dodici a V	acqua	175	140	32.824	700 / 2000	5,7	Fiat	1 / 1,545	535	558	MF 12	Mar	1770 735 1065

MOTORI

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10		11		12
Costruttore	Tipo	Numero cilindri / Disposizione	Raffreddamento	Corsa e Diametro (m/m)	Cilindrata totale (cmc.)	Potenza / Numero di giri	Rapporto di compressione	Riduttore		Peso (Kg.)		Accensione		Dimensioni d'ingombro (m/m)
								Tipo	Rapporto	senza acqua e olio	con acqua e olio	Tipo	Marca	Lunghezza, Larghezza, Altezza
Fiat . . .	A 25	dodici a V	acqua	200 170	54.480	970 / 1700	5,2			845	888	MF 12	Mar.	2040 915 1246
Fiat . . .	A 30 R A	dodici a V	acqua	140 135	24.484	600 / 2600	8,0	Fiat	1 / 1,611	475	493	MF 12	Mar.	1751 653 935
Fiat . . .	A 50	sette a sette	aria	120 100	6.594	85 / 1600	5,5			131	132	MF 7	Mar.	821 900 900
Fiat . . .	A 54	sette a stella	aria	120 105	7.270	140 / 2100	5,5			148	152	MF 7	Mar.	851 935 935
Fiat . . .	A 59 RC-20	nove a stella	aria	162 155,5	27.700	700 / 2150	6,5	epicic.	1 / 1,5	450	454	MF 9	Mar.	1412 1383 1383
Fiat . . .	A 70 S	sette stella	aria	115 115	8.361	180 / 2100	5,75			162	163	MF 7	Mar.	800 930 930
Fiat . . .	A 80 RC-41	diciotto a doppia stella	aria	165 140	45.720	1000 / 2100 m. 4100	6,5	epicic.	1 / 1,6	—	725	FR 18	Mar.	1485 1345 1345
Isotta Fraschini	Asso 200	sei verticali	acqua	160 540	14.800	250 / 1850	5,5			282	300	MNR6	Mar.	1938 554 1015

MOTORI

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10		11		12
Costruttore	Tipo	Numero cilindri / Disposizione	Raffreddamento	Corsa e Diametro (m/m)	Cilindrata totale (cmc.)	Potenza / Numero di giri	Rapporto di compressione	Riduttore		Peso (Kg.)		Accensione		Dimensioni d'ingombro (m/m)
								Tipo	Rapporto	senza acqua e olio	con acqua e olio	Tipo	Marca	Lunghezza, Larghezza, Altezza
Isotta Fraschini	Asso 500	dodici a V	acqua	150 140	27.710	510 / 1850	5,5			436	463	MF 12	Mar.	2050 810 943
Isotta Fraschini	Asso 500 R	dodici a V	acqua	150 140	27.710	510 / 1975	5,5	piano	1 / 1,48	502	519	MF 12	Mar.	2157 810 943
Isotta Fraschini	Asso 750	diciotto a W	acqua	170 140	47.100	855 / 1750	5,67			695	746	MF 18	Mar.	2103 1020 1065
Isotta Fraschini	Asso 750 R	diciotto a W	acqua	170 140	47.100	850 / 1800	5,67	piano	1 / 1,52	725	776	MF 18	Mar.	2078 1052 1065
Isotta Fraschini	Asso 750 RC-40	diciotto a W	acqua	170 140	47.100	870 / 1850	5,7	piano	1 / 1,52	782	830	MF 18	Mar.	2194 1030 1235
Isotta Fraschini	80 R	sei verticali	aria	140 100	6.600	100 / 1920	5,4	ing.cil.	1 / 1,475	142		MHR6	Mar.	1487 410 737
Isotta Fraschini	80 R R	sei in linea invertiti	aria	140 100	6.600	100 / 2100	5,4	ing.cil.	1 / 1,475	146		MHR6	Mar.	1452 401 737
Isotta Fraschini	610 I	sei in linea invertiti	aria	140 118	9.186	190 / 2100	5,2					Wertex LV6-E	Scint.	1520 490 827

MOTORI

1	2	3	4	5	6	7	8	9		10		11		12
Costruttore	Tipo	Numero cilindri / Disposizione	Raffreddamento	Corsa e Diametro (m/m)	Cilindrata totale (cmc.)	Potenza / Numero di giri	Rapporto di compressione	Riduttore		Peso (Kg.)		Accensione		Dimensioni d'ingombro (m/m)
								Tipo	Rapporto	senza acqua e olio	con acqua e olio	Tipo	Marca	Lunghezza, Larghezza, Altezza
Isotta Fraschini	Asso XI/RC/45	dodici a V	acqua	160 146	32.140	800 / 2250	6,38			600	625	MF 12	Mar.	1870 823 1020
Isotta Fraschini	Delta RC-35-I.CD	dodici a V invertiti	aria	160 132	26.685	650 / 2350 3500 m.	6,40	ingranaggi cilindrici	1 / 1,56	562,5		MF 12	Mar.	2038 835 1032
Isotta Fraschini	Asso L 121 RC 40	dodici a V	acqua	160 / 165 146	32.645	890 / 2350 4000 m.	6,50	ingranaggi cilindrici	1 / 1,35	594		MF 12	Mar.	834 2128 1108
Piaggio . .	Stella VII	sette a stella	aria	165 146	19.336	370 / 2000	5,5			295		MF 7	Mar.	1050 1235 1235
Piaggio . .	Stella VII/C-16	sette a stella	aria	165 146	19.336	460 / 2100	6,0			325		MF 7	Mar.	1235 1238 1238
Piaggio . .	Stella IX/RC-40	nove a stella	aria	165 146	24.858	610 / 2350	6,0		1 / 1,61	425		MF 9	Mar.	1450 1320 1320
Piaggio . .	Stella X/RC-10	nove a stella	aria	165 146	24.858	700 / 2350	6,0		1 / 1,61	430		MF 9	Mar.	1364 1320 1320

Gli Aeromobili e i Motori impiegati in Italia per l'Aviazione Civile

(per Ditte costruttrici in ordine alfabetico)

ALCIONE B. S. 28

CARATTERISTICHE

Apertura d'ali	m.	14,50
Lunghezza	„	6,55
Superficie alare	mq.	14
Allungamento		15
Peso a vuoto	kg.	160
Carico utile	„	85
Peso totale	„	245
Carico alare	„	17,5

DESCRIZIONE SOMMARIA

È un veleggiatore costruito dall' Aeronautica Lombarda su progetto Bonomi – Silva.

Ala centrale, completamente a sbalzo, monolongherone, diritto, interamente rastremato in pianta. Tutto il bordo di uscita è occupato da superfici mobili, il terzo interno forma le alette di curvatura; i restanti due terzi corrispondono ai due alettoni che vengono comandati mediante doppio differenziale (rapporto 1 : 2,5). Diruttore dorsale a fessura.

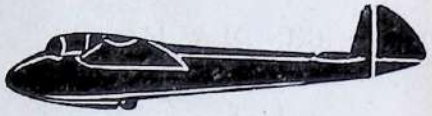
Fusoliera a sezione esagonale arrotondata superiormente.

Per l'atterramento è prevista una piccola ruota centrale ed un robusto pattino.

Impennaggi completamente a sbalzo.

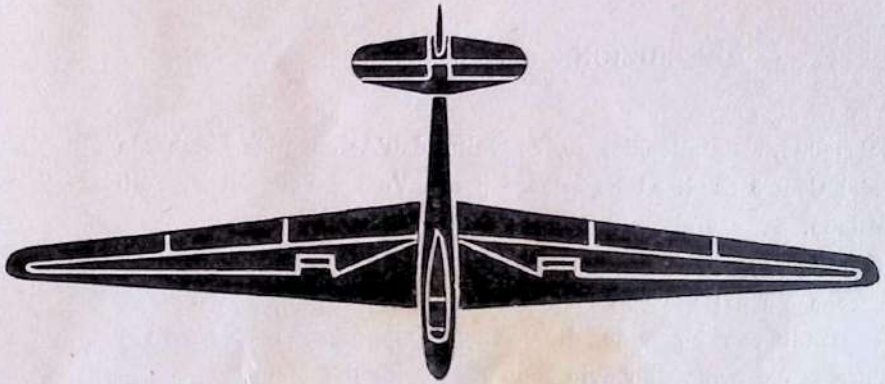
CARATTERISTICHE DI VOLO

Rapporto di planamento	1 : 22
Velocità di discesa	m. 0,75 al secondo





ALCIONE B. S. 28



ASIAGO G. P. 2

CARATTERISTICHE

Apertura d'ali	m.	13,70
Lunghezza	„	6,50
Superficie alare	mq.	12,70
Allungamento		14,8
Peso a vuoto	kg.	120
Carico utile	„	90
Peso totale	„	210
Carico alare	„	16,50

CARATTERISTICHE DI VOLO

Rapporto di planamento	1 : 20
Velocità di discesa	m. 0,80 al secondo

DESCRIZIONE SOMMARIA

È un veleggiatore da allenamento, costruito dall'Aeronautica Lombarda su progetto del Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela del R. Politecnico di Milano.

Ala alta, monolongherone, sorretta da un solo montante in acciaio profilato.

Il longherone è a cassetta con le due solette in lamelle di abete.

Alettoni grandi con comando differenziale (rapporto 1 : 2,5), tutti i comandi e tutte le carrucole di rinvio sono su cuscinetti a sfere.

Diruttori dorsali a fessura.

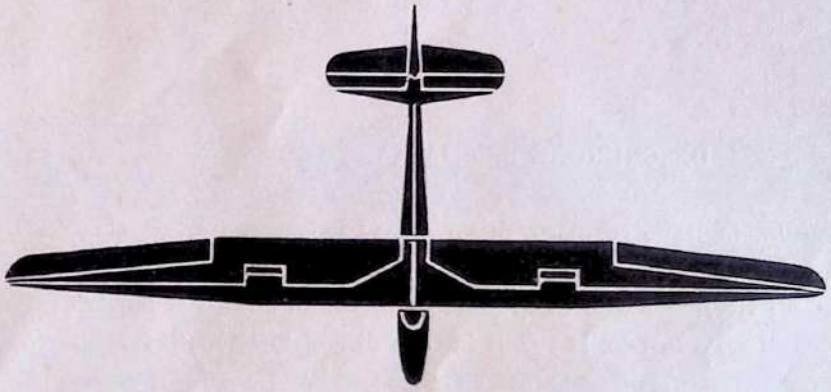
Fusoliera a sezione esagonale nella parte anteriore, arrotondata superiormente; mentre la parte posteriore è a sezione rombica.

Impennaggi completamente a sbalzo.





ASIAGO G. P. 2



BONOMI B. S. 2 - "Balestruccio„

CARATTERISTICHE

Tipo: VELEGGIATORE AD ALTE CARATTERISTICHE, MONOPLANO MONOPOSTO.

Apertura d'ali	m.	18
Lunghezza totale	„	7,55
Altezza	„	1,66
Superficie portante	mq.	17,44
Allungamento ali		13,5
Peso a vuoto	kg.	135
» equipaggio	„	75
» totale	„	210
» per mq.	„	12

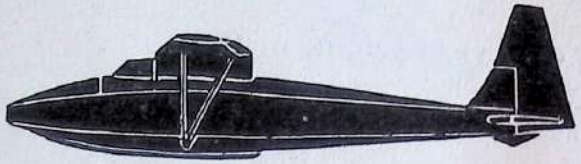
DESCRIZIONE SOMMARIA

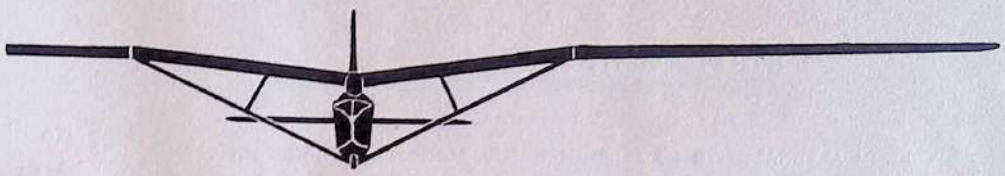
Ala: struttura in legno composta di un grande longherone principale a cassetta e di un longherone secondario, pure a cassetta, al quale sono imperniati gli alettoni; rivestimento in compensato dal bordo di attacco al longherone principale, il resto in tela. Montanti in tubo di acciaio carenati. Impennaggi: struttura in legno con longheroni a C in compensato e spruce; copertura parte in compensato e parte in tela. Fusoliera: struttura in legno a traliccio con fazzoletti in compensato incollati; copertura in compensato nelle parti più sollecitate; il resto in tela. Organo di atterramento: un pattino centrale con ammortizzatori di gomma.

La cellula è monoplana con ali alte controventate da una coppia di montanti a V con rompitratta; le ali sono in 4 pezzi per facilità di trasporto, le due parti centrali sono rettangolari e formano fra di loro un leggero V, gli sbalzi sono orizzontali ed a pianta trapezoidale; le parti centrali portano alettoni di curvatura; gli sbalzi portano alettoni a comando differenziale. La fusoliera è a sezione esagonale. Gli impennaggi sono a larghissima compensazione, comportanti cioè piccolissimi piani fissi. Il posto di pilotaggio può essere aperto o chiuso con un copritesta in cellon; il cruscotto porta un altimetro, un indicatore di velocità, un variometro ed uno sbandometro.

CARATTERISTICHE DI VOLO

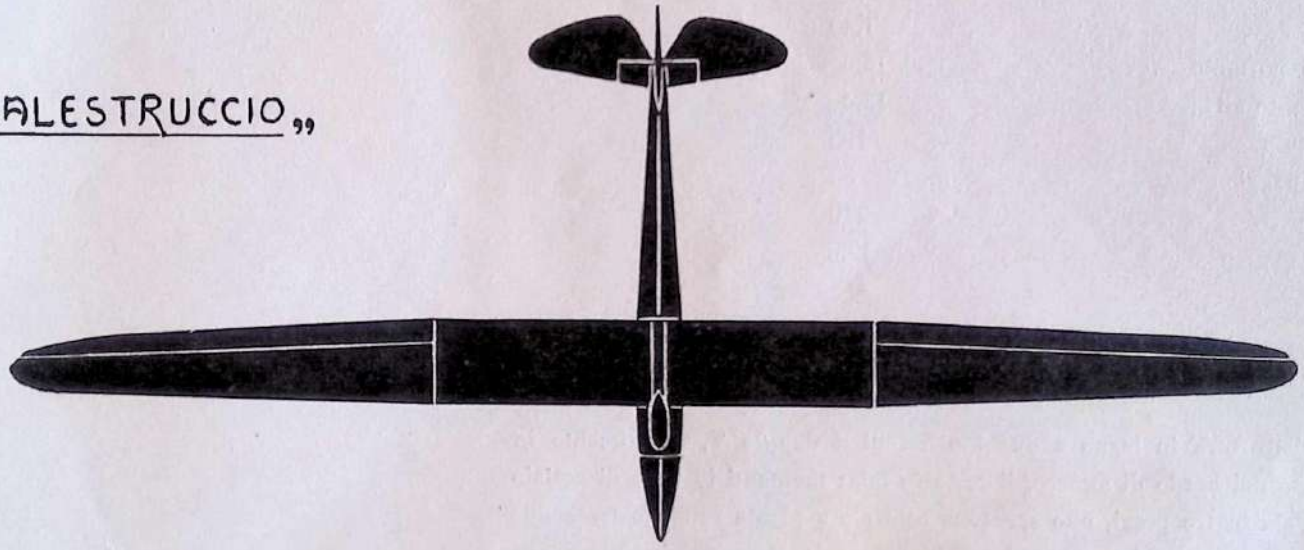
Rapporto di planamento		1 : 22
Velocità di discesa	m.	0,62 al secondo





BONOMI B.S.2 - "BALESTRUCCIO,,

A=1:100



BONOMI B. S. 5 - "Ballerina„

CARATTERISTICHE

Tipo: VELEGGIATORE DA ALLENAMENTO ED AERORIMORCHIO, MONOPLANO MONOPOSTO.

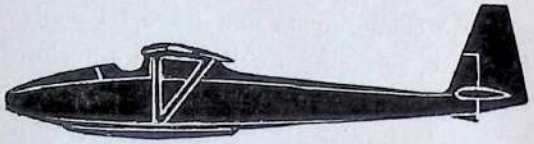
Apertura d'ali	m.	16
Lunghezza totale	„	6,90
Altezza	„	1,40
Superficie portante	mq.	16,6
Allungamento ali		15,4
Peso a vuoto	kg.	125
» equipaggio	„	85
» totale	„	210
» per mq.	„	12,6

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: struttura in legno a due longheroni a doppio T, rivestimento in compensato del bordo di attacco, il resto in tela; montanti in tubo di acciaio carenati; ala in tre pezzi, uno spezzone centrale a pianta rettangolare e due sbalzi a pianta trapezia arrotondata. Impennaggi: struttura in legno con longheroni a C in compensato e spruce; copertura, parte in compensato e parte in tela. Fusoliera: struttura in legno a traliccio a sezione esagonale, ricoperta in compensato, posto di pilotaggio davanti alle ali. Organo di atterramento: un pattino centrale con ammortizzatori di gomma.

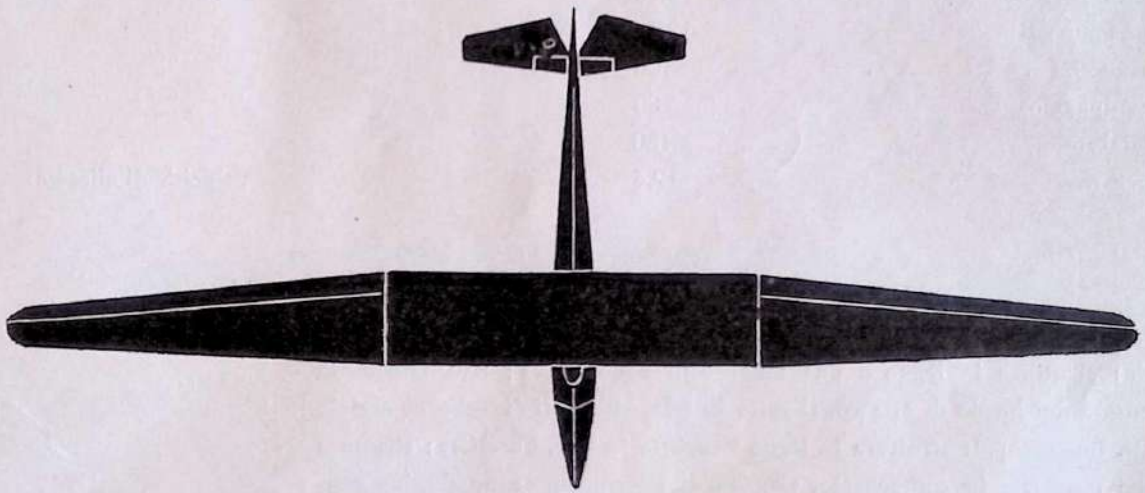
CARATTERISTICHE DI VOLO

Rapporto di planamento		1 : 21
Velocità di discesa	m.	0,65 al sec.





BONOMI B. S. 5 - "Ballerina,,



BONOMI B. S. 8 - "Biancone„

CARATTERISTICHE

Tipo: VELEGGIATORE DA ALLENAMENTO, MONOPLANO MONOPOSTO.

Apertura d'ali	m.	13,40
Lunghezza totale	„	6,48
Altezza	„	2,07
Superficie portante	mq.	14,50
Allungamento ali		12,4
Peso a vuoto	kg.	100
» equipaggio	„	80
» totale	„	180
» per mq.	„	12,4

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: struttura in legno a due longheroni a doppio T; rivestimento in compensato del bordo di attacco, il resto in tela. Montanti in tubo di acciaio carenati. Impennaggi: struttura in legno ricoperta in tela. Fusoliera: struttura in legno ricoperta in compensato. Organo di atterramento: un pattino centrale in frassino con ammortizzatori di gomma.

La cellula è monoplana con ali alte controventate da una coppia di montanti a V; le ali sono in due pezzi, rettangolari fino agli attacchi dei montanti, trapezoidali gli sbalzi; gli alettoni sono a comando differenziale.

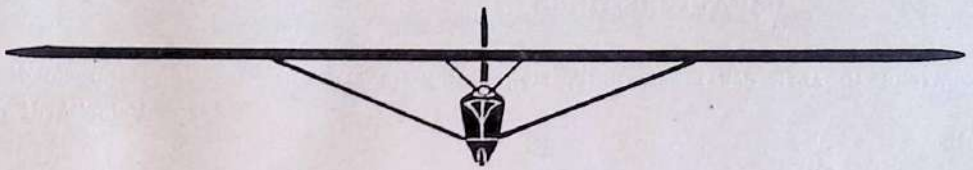
La fusoliera o corpo centrale è composta da una trave triangolare inferiore a cassone di sezione triangolare, sormontata nella parte anteriore da un traliccio di tre montanti a N che regge l'ala e nella posteriore da una deriva coperta in compensato su cui poggia il piano fisso orizzontale. Il pilota è racchiuso in una carenatura di listelli a sezione esagonale, coperta in compensato nella parte inferiore ed in tela nel resto.

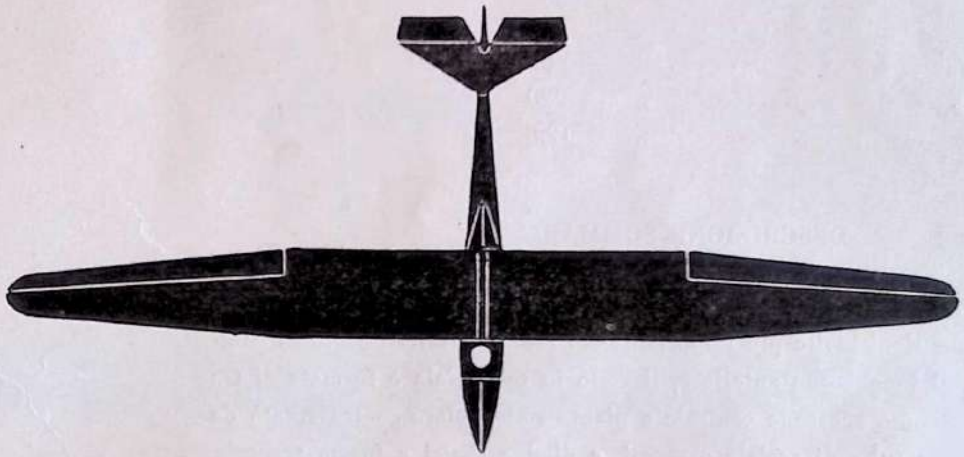
L'aeromobile si può smontare rapidamente e tutte le parti trovano posto, a mezzo di speciali attrezzature, sul corpo, il quale, montato su di un piccolo carrello a due ruote, può essere trasportato a rimorchio di un'automobile.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità di discesa	m.	0,75 al sec.







BONOMI B.S.8 - "BIANCONE"

A = 1:100

BONOMI B. S. 10 - "Ardea„

CARATTERISTICHE

Tipo: VELEGGIATORE AD ALTE CARATTERISTICHE, MONOPLANO MONOPOSTO.

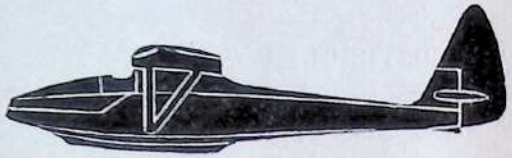
Apertura d'ali	m.	19
Lunghezza totale	„	6,70
Altezza	„	1,46
Superficie portante	mq.	17,6
Allungamento ali		20,5
Peso a vuoto	kg.	135
» equipaggio	„	85
» totale	„	220
» per mq.	„	12,5

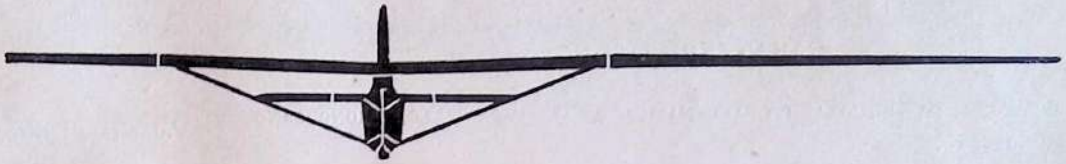
DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: struttura in legno composta di due longheroni a cassetta di cui il primo di dimensioni molto più importanti del secondo; rivestimento in compensato fino al longherone anteriore, il resto in tela. L'ala è formata di tre pezzi e cioè di uno spezzone centrale a pianta rettangolare controventato da due montanti in tubo di acciaio carenati, e di due sbalzi a forma trapezia arrotondata. Il complesso della cellula ha forma falcata ad M appiattito. Impennaggi: struttura in legno con longheroni a C in compensato e spruce, copertura parte in compensato, e parte in tela. Fusoliera, struttura a traliccio ricoperta in compensato, sezione esagonale, posto di pilotaggio davanti alle ali. Organo di atterramento: un pattino centrale molleggiato su blocchi di gomma.

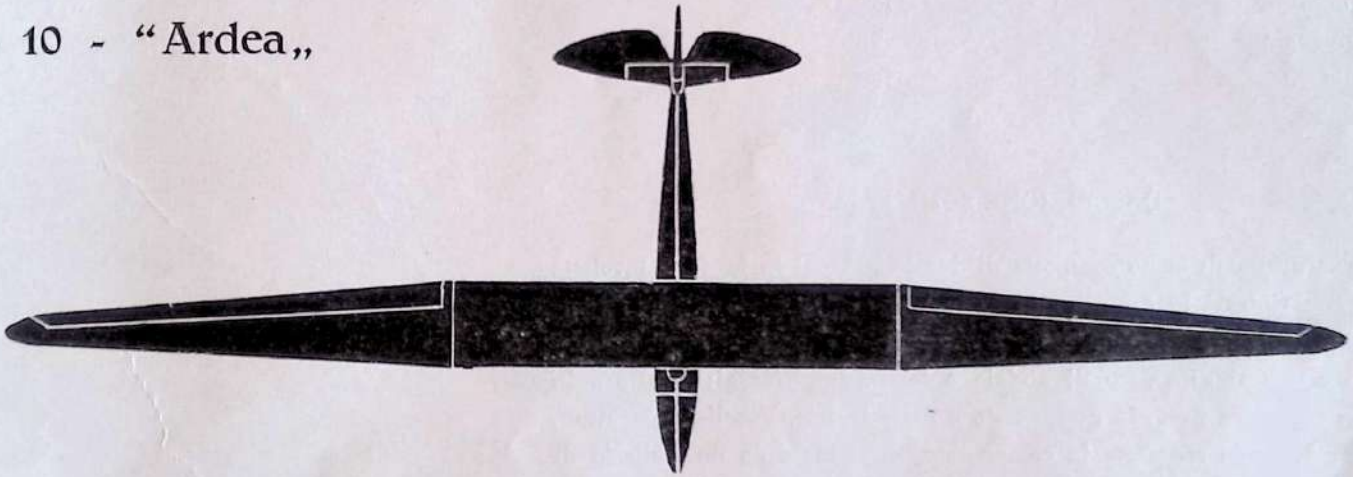
CARATTERISTICHE DI VOLO

Rapporto di planamento		1 : 24
Velocità di discesa	m.	0,59 al sec.





BONOMI B. S. 10 - "Ardea,,



BONOMI B. S. 17 - "Allievo Cantù„

CARATTERISTICHE

Tipo: LIBRATORE DA SCUOLA ED ALLENAMENTO AL VERRICELLO, MONOPLANO MONOPOSTO.

Apertura d'ali	m.	10,45
Lunghezza totale	„	5,64
Altezza	„	1,70
Superficie portante	mq.	17,80
Allungamento ali		6,2
Peso a vuoto	kg.	120
» equipaggio	„	75
» totale	„	195
» per mq.	„	10,9

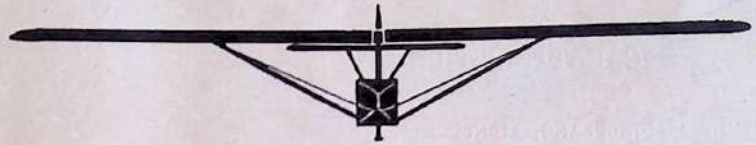
DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: struttura in legno composta di due longheroni in legno, a tavoletta di costa con rinforzi in compensato; centine in pioppo e fazzoletti in compensato; rivestimento in compensato del bordo di attacco, il resto in tela. Montanti composti di nastro di acciaio e legno. Impennaggi: struttura in legno con copertura parte in compensato e parte in tela. Fusoliera: struttura in legno a traliccio ricoperta in compensato, sormontata da un traliccio di tre montanti ad N che regge l'ala, nella parte posteriore vi è una deriva facente corpo con la fusoliera e che sostiene il piano orizzontale controventato da quattro montantini in tubo di acciaio. Posto di pilotaggio aperto davanti alle ali.

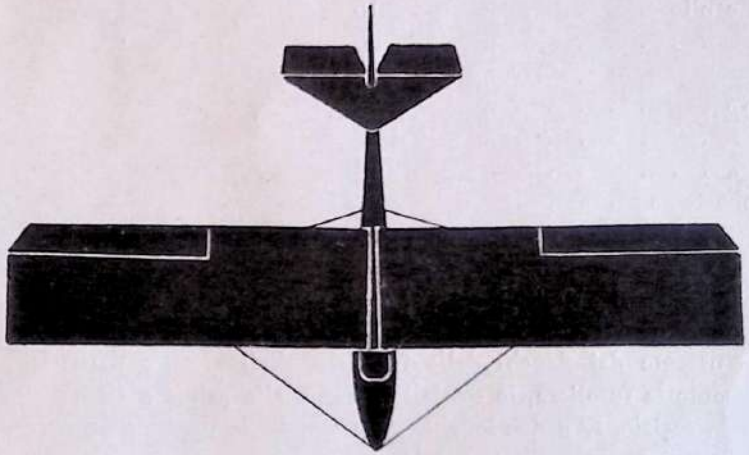
CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità di discesa . . . . . m. 1 al sec.





BONOMI B. S. 17
"Allievo Cantù„



BONOMI B. S. 19 - "Alca„

CARATTERISTICHE

Tipo: MOTOVELEGGIATORE MONOPLANO, MONOPOSTO.

Apertura d'ali	m.	14,61
Lunghezza totale	„	6,67
Altezza	„	1,45
Superficie portante	mq.	17,80
Motori	1 motore Sarolea "Epervier„	
Potenza totale (giri 3000)	C.V.	25
Potenza superficiale	„	1,4
Peso a vuoto	kg.	254
» combustibile e olio	„	16
» equipaggio	„	80
» totale	„	350
Carico utile effettivo	„	80
» per mq.	„	19,7
» » CV.	„	14
Coefficiente di robustezza		7

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: a sbalzo uscente dai fianchi della fusoliera, divisa in tre parti: la centrale attraversante la fusoliera, le semiali collegate alla prima a mezzo di quattro attacchi in acciaio. E' a due longheroni a scatola, in spruce e compensato. Il rivestimento è in compensato e tela.

Fusoliera: a sezione esagonale nella parte anteriore e cuneiforme nella posteriore, rivestita in compensato. Il castello motore è in tubi di acciaio al carbonio saldati all'autogeno.

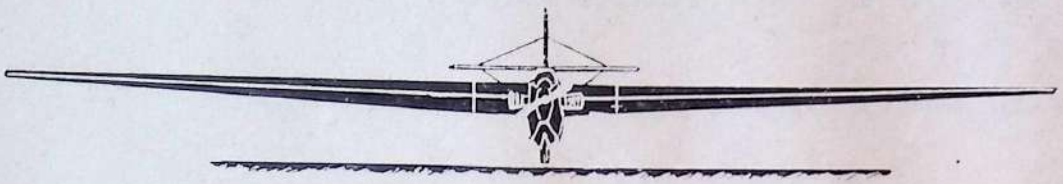
Carrello: composto di due semicarrelli in tubi di acciaio al carbonio imperniati al longherone anteriore dell'ala in corrispondenza delle sezioni di collegamento delle semiali al piano centrale. Un meccanismo comandato dal pilota, fa risalire verso l'indietro le ruote e le occulta in parte in appositi alloggiamenti dell'ala. Il comando non è reversibile e l'atterramento avviene su un pattino centrale molleggiato da blocchi di gomma. Gli impennaggi sono in legno rivestiti in tela e compensato.

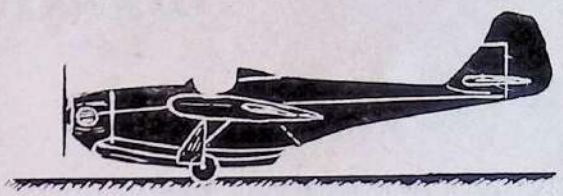
CARATTERISTICHE DI VOLO

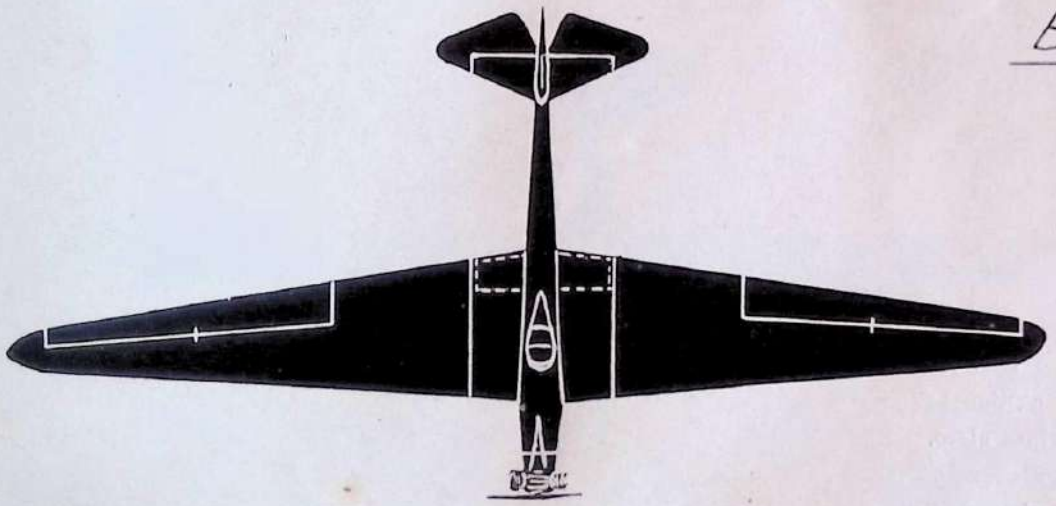
Velocità massima	km/h	113
» di crociera	„	96
Tempo di salita a m. 1000		15'
» » » » m. 1600		29' 30"

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: estintore al posto di pilotaggio.







BONOMI BS 19 Alca

A 1 100

BONOMI B. S. 20 - "Albanella„

CARATTERISTICHE

Tipo: VELEGGIATORE, MONOPLANO MONOPOSTO, ACROBATICO.

Apertura d'ali	m.	15,25
Lunghezza totale	„	6,06
Altezza	„	1,15
Superficie portante	mq.	15,20
Allungamento ali	m.	15
Peso a vuoto	kg.	185
» equipaggio	„	85
» totale	„	270
Carico utile effettivo	„	85
» per mq.	„	17,8
Coefficiente di robustezza		9

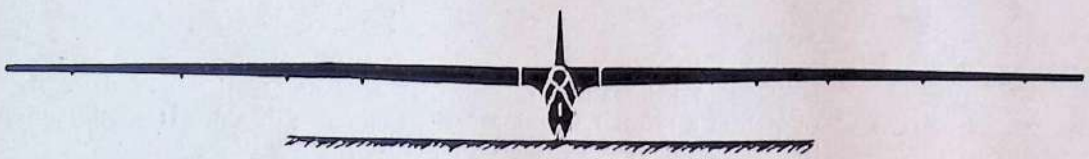
DESCRIZIONE SOMMARIA

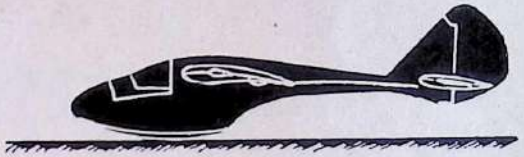
Cellula: ala alta, a sbalzo con rivestimento in compensato e tela. La struttura è a due longheroni a scatola in spruce e compensato, centine in pioppo e compensato. Il profilo e l'incidenza variano lungo l'apertura alare.

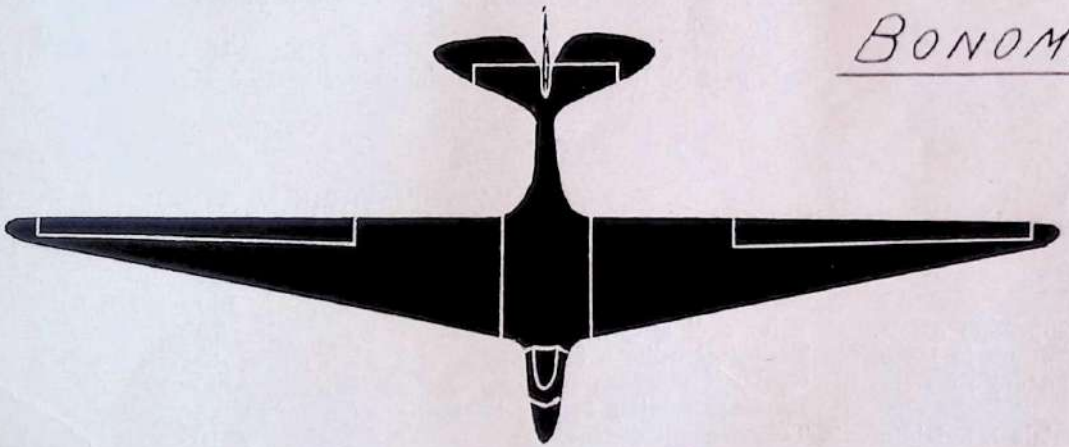
Fusoliera: La fusoliera è del tipo monochiglia a sezione ellittica nella parte anteriore, dietro le ali assume la sezione cuoriforme. Il rivestimento è in compensato.

L'atterramento si effettua su un pattino centrale molleggiato su blocchi di gomma.

Impennaggi: in legno con rivestimento in tela e compensato.







BONOMI BS 20 Albanella

A 1:100

BREDA 15 N

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, MONOMOTORE.

Apertura d'ali	m.	11,80
Lunghezza totale	„	6,85
Altezza	„	2,40
Superficie portante	mq.	23,35
Corda alare	m.	2
Motori:		1 motore Colombo S. 53
Potenza totale	C.V.	85
Potenza superficiale	„	3,6
Peso a vuoto	kg.	480
» combustibile ed olio	„	85
» equipaggio	„	85
» totale	„	650
Carico per mq.	„	27,50
» per C. V.	„	7,65

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali: centine e longheroni in legno; rivestimento in compensato e tela. Impennaggi: struttura e rivestimento in legno. Fusoliera: struttura in legno, rivestimento in compensato e lamiera di alluminio. Castello motore e carrello in tubo di acciaio. Coefficiente di sicurezza: 7.

La cellula è monoplana del tipo parasole; ciascuna semiala è irrigidita da una coppia di saettoni e relative crociere di tiranti profilati; le centine sono costituite da un'anima e da solette; le ali sono ripiegabili.

La fusoliera è a sezione rettangolare, costituita da quattro longheroncini collegati da pannelli in compensato e irrigiditi da montanti e diagonali di spruce.

Il castello motore è costituito da una speciale struttura in tubi di acciaio, saldati all'autogeno, fissata da quattro spinotti alla fusoliera. Il carrello è ad assale interrotto; il molleggiamento è pneu-elastico; il pattino di coda è molleggiato ed orientabile. Impennaggi monoplani; il piano fisso orizzontale è regolabile a terra. La cabina è sistemata per due posti: quello anteriore per il passeggero, quello posteriore per il pilota; nello schienale dei seggiolini è ricavato l'alloggiamento per il paracadute il quale funziona da cuscino dorsale. Il comando è a barra e pedaliera, doppio, disinnestabile. L'elica è trattiva a due pale in legno; i serbatoi della benzina sono installati nelle ali.

Sull'aeromobile, data la possibilità della sostituzione del castello motore, possono essere facilmente montati altri motori sia in linea, sia stellari, di potenza compresa fra 80 e 120 CV.

Qualora la cellula venga raccorciata di m. 0,50 per ogni semiala, riducendo cioè lo sbalzo dell'ala a m. 1,79. (nel qual caso la superficie totale viene a ridursi a mq. 21,35) il peso totale dell'aeromobile può essere portato a Kg. 720.

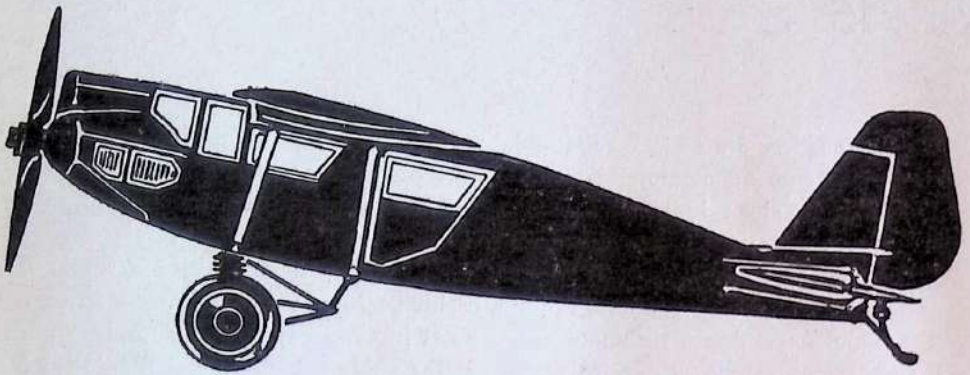
Con la « cellula ridotta » (S = mq. 19,80; corda alare m. 1,75; sbalzo dell'ala m. 2,04 il peso totale massimo autoirzzato è di kg. 680.

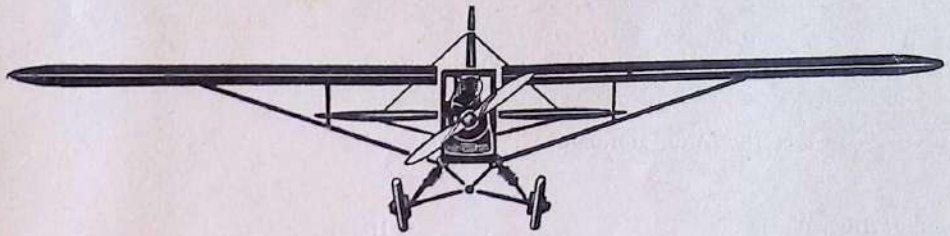
CARATTERISTICHE DI VOLO

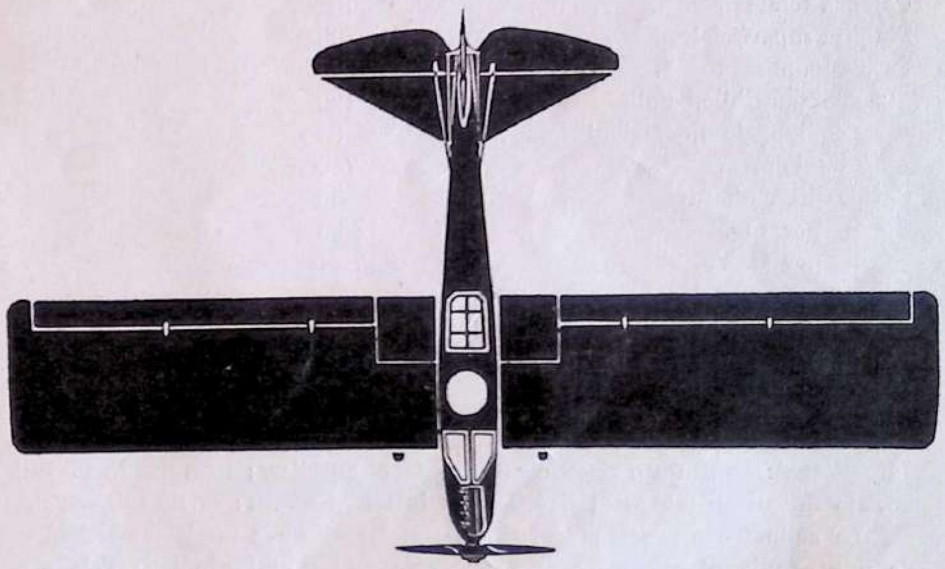
Velocità massima	km/h	155
» di crociera	„	140
» di atterramento	„	70
Tempo di salita a 2000 m.		15'
Quota di tangenza pratica	m.	4300
Pendenza minima in volo librato	„	1 : 9,5
Tempo per il distacco		10"
Autonomia a velocità di crociera		6h

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: estintore in cabina.







I-RENE
I-LORE
I-TACA

BREDA 15 N

BREDA 15 S

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, MONOMOTORE.

Apertura d'ali	m.	10,80
Lunghezza totale	„	6,58
Altezza	„	2,25
Superficie portante	mq.	17,40
Motori:		1 motore I. F. Asso 80 R o 1 motore Gipsy Three
Potenza totale	C.V.	105
Potenza superficiale	„	6,03
Peso a vuoto	kg.	500
» combustibile ed olio	„	120
» equipaggio e dotazioni	„	85
» totale	„	760
Carico utile effettivo	„	55
» per mq.	„	43,6
» per C. V.	„	7,24

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali: centine e longheroni in legno; rivestimento in compensato e tela. Impennaggi: struttura e rivestimento in legno. Fusoliera: struttura in tubi di acciaio saldati all'autogeno; rivestimento in tela. Carrello: in tubi di acciaio.

La cellula è monoplana del tipo parasole; ciascuna semiala è irrigidita da una coppia di saettoni e relative crociere di tiranti profilati; l'ala è a pianta ellittica; le centine sono costituite da un'anima e da solette; le ali sono ripiegabili.

La fusoliera è a sezione rettangolare. Il carrello è ad assale interrotto, con molleggiamento ad ammortizzatori a dischi di gomma; le ruote sono munite di freni ad azione indipendente in modo da agevolare l'atterramento e le manovre a terra; il pattino di coda è molleggiato ed orientabile.

Impennaggi monoplani; il piano fisso di quota è regolabile a terra. Il comando è a barra e pedaliera, doppio, disinnestabile. I comandi sono in cavo di acciaio. La cabina è sistemata a due posti in tandem; quello anteriore per il passeggiero, quello posteriore per il pilota; nello schienale dei seggiolini è ricavato l'alloggiamento per il paracadute, il quale funziona da cuscino dorsale. Il motore è installato nella parte anteriore della fusoliera; l'elica è trattiva, a due pale in legno. I serbatoi benzina sono installati nelle ali; quello dell'olio è fissato nella struttura del castello motore.

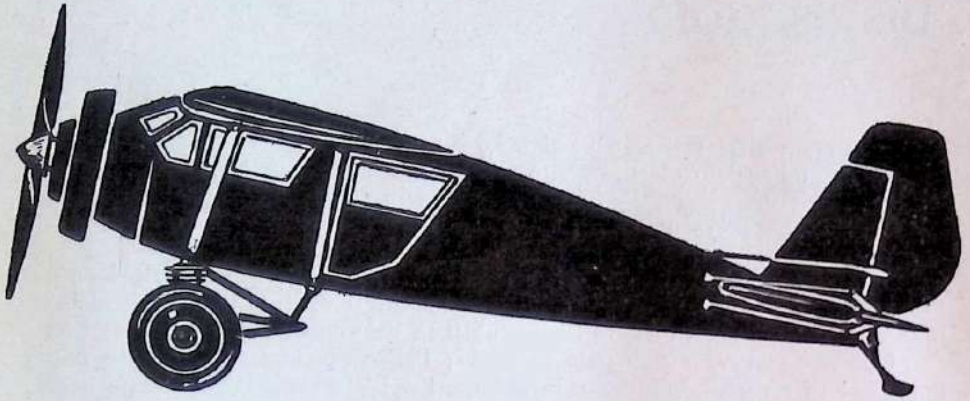
Nell'apparecchio Breda 15 SS variano l'apertura alare che è di m. 10, la superficie portante che è di mq. 15 ed il tipo di motore che può essere 1 Walter Mars o 1 Colombo S. 63.

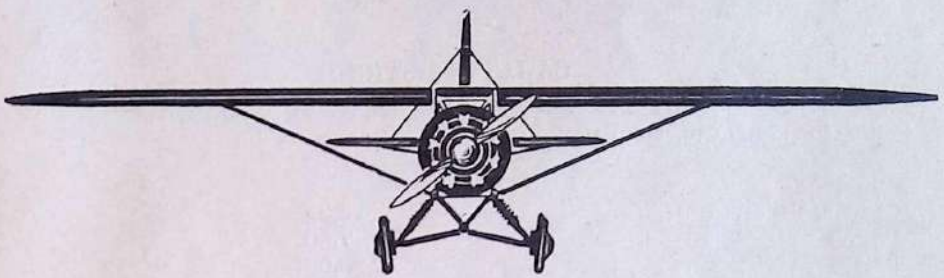
CARATTERISTICHE DI VOLO

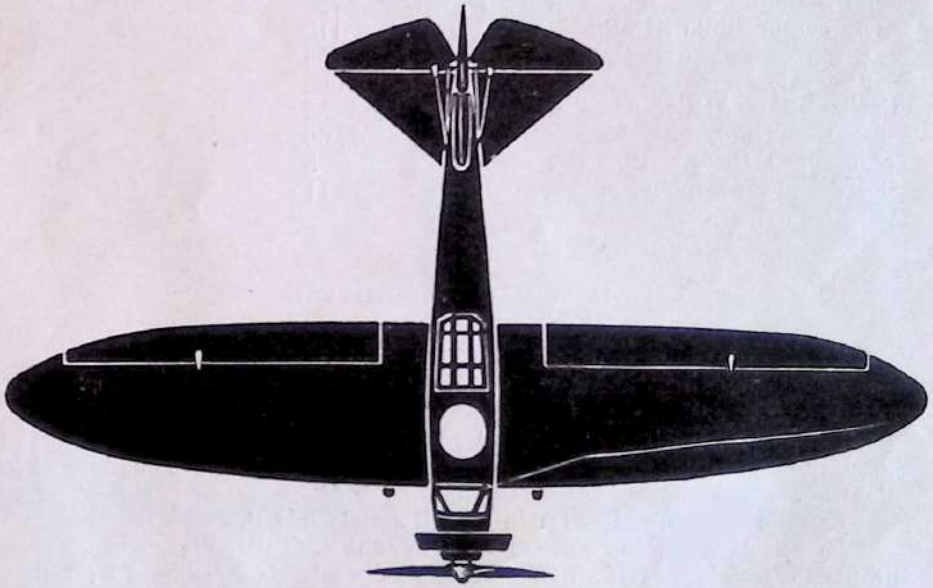
Velocità massima	km/h	195
» di crociera	„	185
» di atterramento	„	80
Tempo di salita a 2000 m.		9'
Quota di tangenza pratica	m.	5500
Pendenza minima di volo librato	„	1 : 9
Tempo per il distacco		10"
Autonomia a velocità di crociera		4h

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: estintore in cabina.







I-PIZZ
I-TARA

BREDA 15 S

BREDA 25 bis (scuola)

CARATTERISTICHE

Tipo: BIPLANO, MONOMOTORE.

Apertura d'ali	m.	8,32
Lunghezza tolale	„	7,80
Altezza	„	3,08
Superficie portante	mq.	22,40
Motore	1 Lynx - Alfa Romeo	
Potenza totale	C.V.	200
Potenza superficiale	„	8,93
Peso a vuoto	kg.	750
» combustibile ed olio	„	110
» equipaggio e dotazioni	„	85
» totale	„	1000
Carico utile effettivo	„	55
» per mq.	„	44,60
» per C. V.	„	5
Coefficiente di robustezza		11

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali: longheroni e centine in legno; rivestimento in tela.

Impennaggi: struttura in tubi di acciaio saldati, con crociere in fili, rivestimento in tela.

Fusoliera: struttura in tubi di acciaio saldati; rivestimento in tela ad eccezione della parte anteriore e superiore che è in lamiera di alluminio ed in elektron.

Castello motore e carrello: in tubi di acciaio saldati.

La cellula è biplana con montanti in tubi ovali di acciaio e crociere in profilati d'acciaio o cavi; gli alettoni sono sulla sola ala inferiore. La fusoliera è a sezione rettangolare e porta anteriormente a sbalzo il castello motore e lateralmente le piramidi per l'appoggio del carrello; questo è ad assale interrotto con ammortizzatori oleo-elastici. Le ruote sono munite di freni, il pattino di coda è molleggiato elasticamente e può essere a suola od a rotella orientabile.

Gli impennaggi sono monoplani e le superfici mobili sono compensate lungo tutta l'apertura.

La cabina è del tipo aperto a due posti in tandem, il posto anteriore per l'istruttore, il posteriore per l'allievo; i comandi sono doppi a barra e pedaliera e quelli dell'allievo sono disinnestabili in volo su comando dell'istruttore.

L'elica è trattiva a due pale in legno; l'alimentazione del motore è per gravità con i serbatoi della benzina sistemati nell'ala superiore. L'apparecchio si può trasformare in monoposto nel qual caso nel posto anteriore viene sistemato un serbatoio ausiliare di benzina.

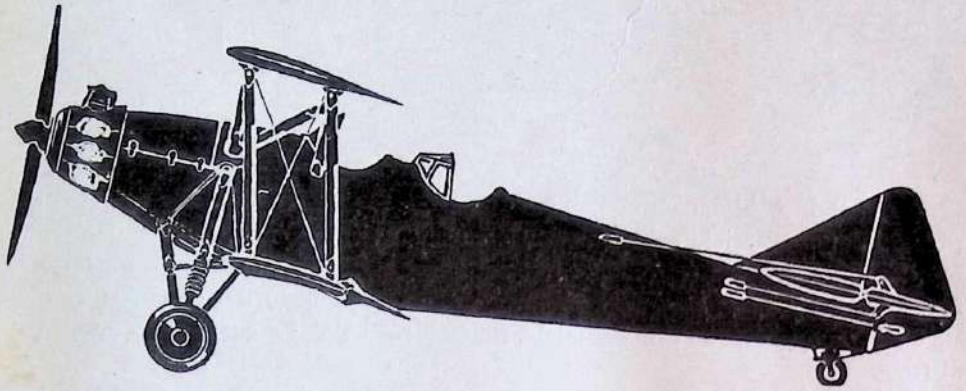
L'apparecchio è destinato a 2° periodo di scuola di pilotaggio comprendendo l'istruzione d'acrobazia.

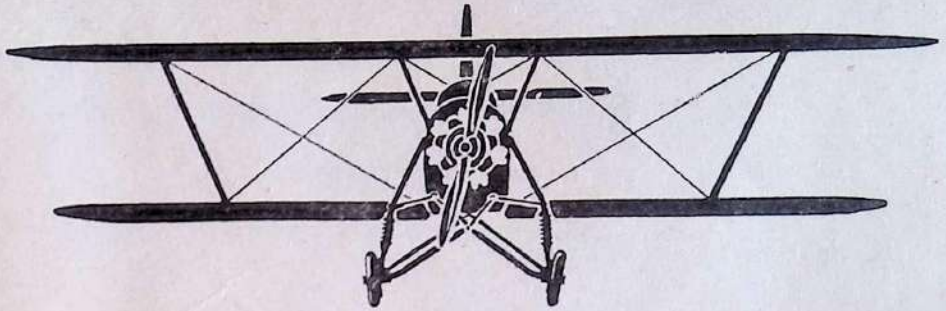
CARATTERISTICHE DI VOLO

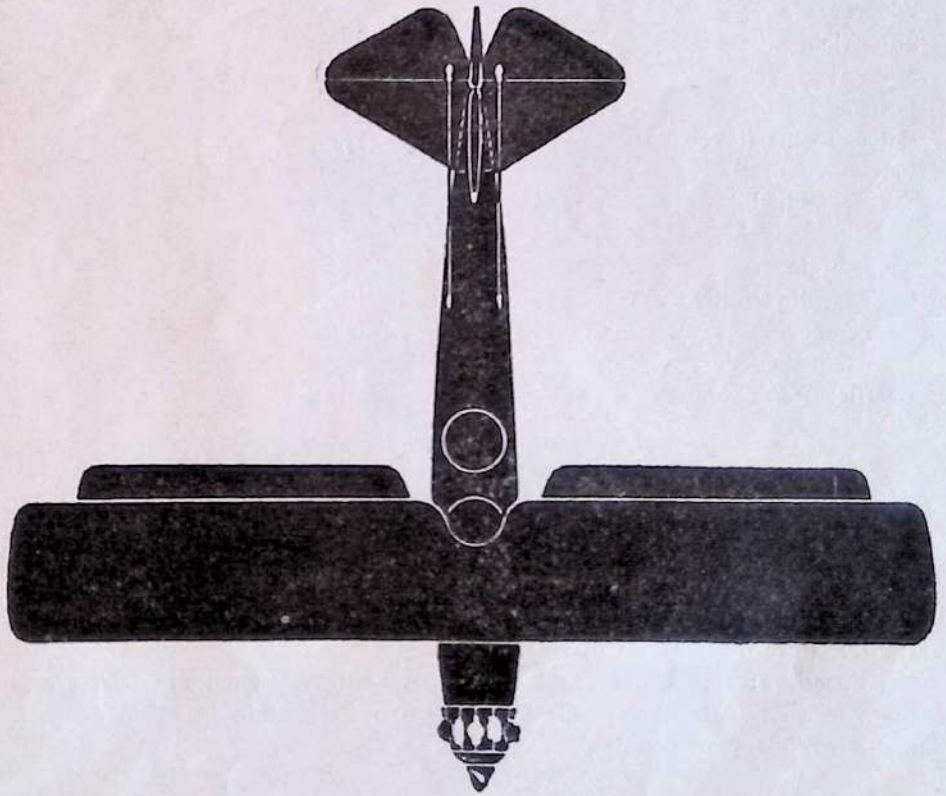
Velocità massima	km/h	200
» di crociera	„	170
» di atterramento	„	90
Tempo di salita a 2000 m.		9'
Quota di tangenza pratica	m.	5500
Tempo per il distacco		10"
Autonomia a velocità di crociera		3h
Tempo per compiere cinque 8 a 500 m.		4' 29"
Spazio per il distacco	m.	100
» per l'atterramento	„	200

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: impianto di estintore a getto fisso ai carburatori con comando da entrambi i posti di pilotaggio.







BREDA 25 bis (scuola)

BREDA 28

CARATTERISTICHE

Tipo: BIPLANO, MONOMOTORE.

Apertura d'ali	m.	10,00
Lunghezza totale	„	7,80
Altezza	„	3,04
Superficie portante	mq.	31,78
Motori:		1 motore Piaggio Stella 7/Z
Potenza totale	C.V.	270
Potenza superficiale	„	11,64
Peso a vuoto	kg.	990
» combustibile e olio	„	105
» equipaggio	„	75
» totale	„	1235
Carico utile effettivo	„	65
» per mq.	„	38,9
» per C. V.	„	3,34
Coefficiente di robustezza		11

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali: centine e longheroni in legno; rivestimento in tela.

Impennaggi: struttura in tubi d'acciaio saldati, rivestimento in tela; lo stabilizzatore è regolabile in volo.

Fusoliera: struttura in tubi d'acciaio saldati, rivestimento in tela, eccettuate le parti anteriore e superiore che sono d'alluminio in modo da permettere più agevoli ispezioni.

La cellula è biplana con montanti in tubi ovali d'acciaio e crociere in profilati doppi d'acciaio ad alta resistenza; gli alettoni sono su tutte e quattro le semiali. La fusoliera è a sezione rettangolare e porta anteriormente a sbalzo il castello motore e lateralmente le piramidi per l'appoggio del carrello; questo è ad assale interrotto con ammortizzatori oleo-elastici. Le ruote sono munite di freni.

La cabina è del tipo aperto a due posti in tandem; i comandi sono doppi a barra e pedaliera, quelli posteriori sono disinnestabili in volo. L'elica è trattiva, a due pale, in legno.

I serbatoi di benzina sono nella parte centrale dell'ala superiore; l'alimentazione è per gravità.

Il serbatio dell'olio è dietro il motore.

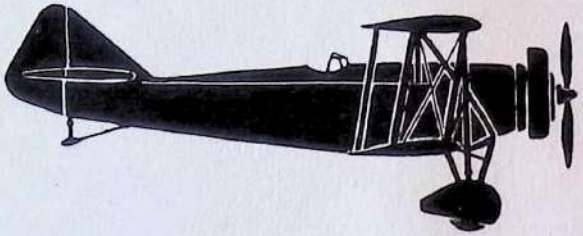
L'aeromobile è particolarmente adatto per istruzione d'alta acrobazia.

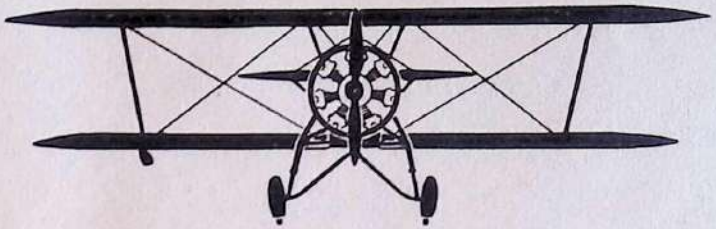
CARATTERISTICHE DI VOLO

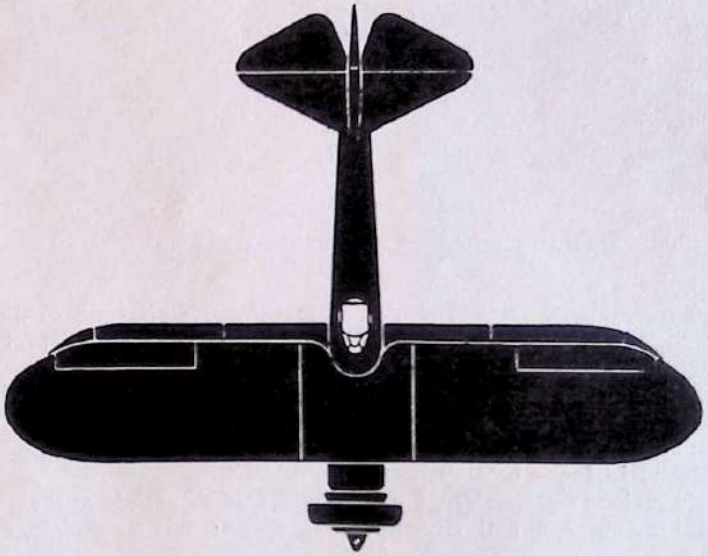
Velocità massima	km/h	228
» di crociera	„	190
» di atterramento	„	90
Tempo di salita a 2000 m.		4' 30"
Autonomia a velocità di crociera		1 h 10'
Quota di tangenza pratica	m.	7000

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: impianto di estintore a getto fisso ai carburatori.







BREDA 28

Scala 1 : 100

BREDA 33 (Ediz. 1931)

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, MONOMOTORE.

Apertura d'ali	m.	9,40
Lunghezza totale	„	6,80
Altezza	„	2,03
Superficie portante	mq.	14,78
Motori:		1 motore Gipsy III
Potenza totale	C.V.	105
Potenza superficiale	„	7,1
Peso a vuoto	kg.	490
» combustibile ed olio	„	195
» equipaggio	„	75
» totale	„	840
Carico utile effettivo	„	80
» per mq.	„	56,8
» per C. V.	„	8
Coefficiente di robustezza		7

CARATTERISTICHE DI VOLO

La cellula è monoplana. Le due semiali sono composte ciascuna di due parti: una fissa ed una articolata. Tutta la struttura è chiusa da tiranti profilati in acciaio. La parte fissa dell'ala ha i longheroni in tubi di acciaio, le centine in legno e la copertura in compensato. La parte mobile. costituente l'ala propriamente detta, ha i longheroni in spruce a sezione piena, le centine a traliccio, pure in spruce, e la copertura in compensato.

Gli alettoni sono in legno e compensati.

La fusoliera a sezione rettangolare, è costruita in tubi di acciaio al cromomolibdeno saldati all'autogeno; il rivestimento è misto: tela verniciata ed elektron.

Il carrello è ad assale interrotto con molleggiamento ad ammortizzatori oleo-elastici; le ruote sono munite di freni ad azione indipendente e l'insieme è rivestito di carenature smontabili.

Gli impennaggi, monoplani, sono a struttura in legno e copertura in compensato; lo stabilizzatore è regolabile in volo. L'insieme dei piani di coda è irrigidito da due coppie di tiranti lenticolari.

I comandi sono in tandem con la leva del passeggero disinnestabile. La trasmissione dei comandi è in cavo di acciaio.

I posti di pilotaggio sono facilmente trasformabili in cabine per mezzo della fusolera e rialzabili entro guide ad arco semicircolari fino a chiusura in sommità.

L'elica è trattiva bipala, in legno o metallica.

Il serbatoio benzina principale è alloggiato nella fusoliera, anteriormente al pilota, mentre l'eventuale serbatoio ausiliario può essere sistemato nel bagagliaio.

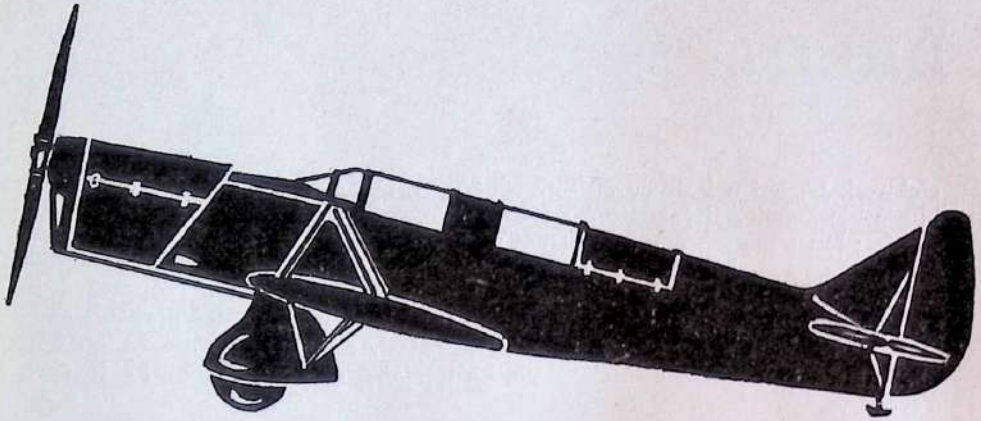
Il serbatoio dell'olio è fissato alla fusoliera, sotto il serbatoio della benzina.

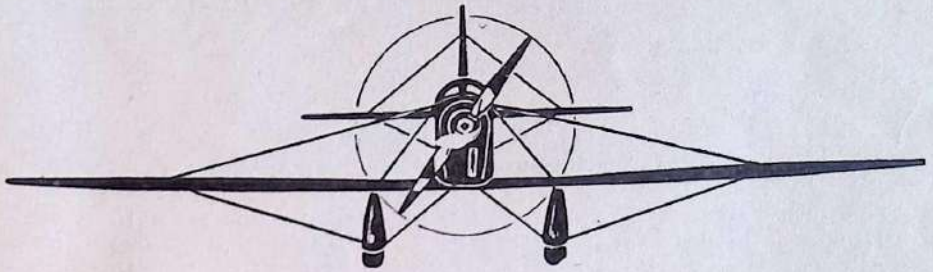
CARATTERISTICHE DI VOLO

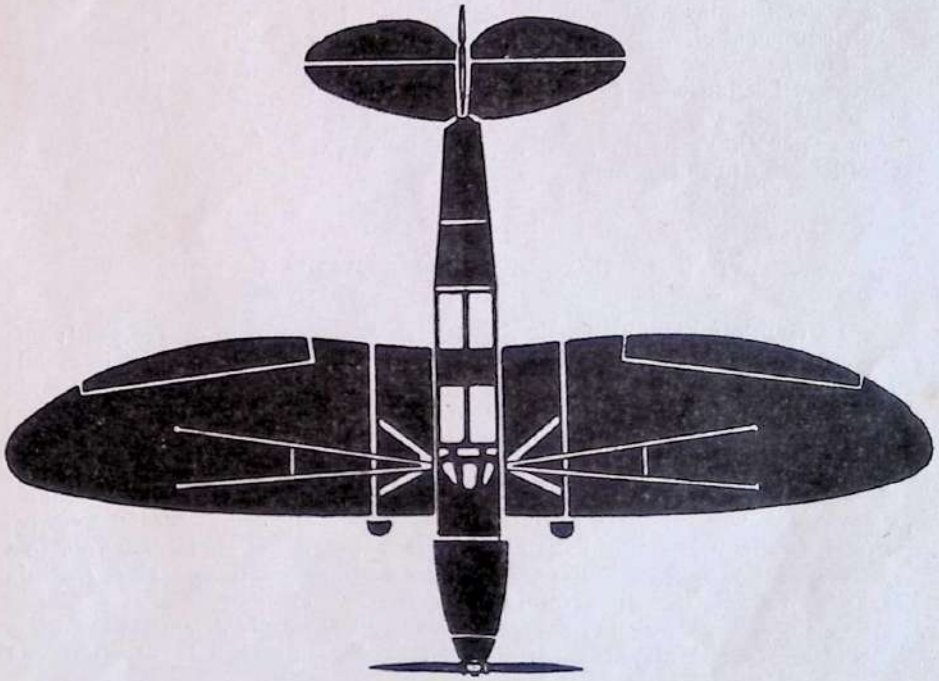
Velocità massima	km/h	210
» di crociera	„	185
» di atterramento	„	100
Tempo di salita a 2000 m.		12'
Spazio per il distacco	m.	120
Tempo per il distacco		17"
Autonomia a velocità di crociera		6h
Atterramento in	„	120

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: impianto di estintore a getto fisso ai carburatori.







BREDA 33 (Ediz. 1931)

BREDA 39 e BREDA 39 S

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, MONOMOTORE.

		BREDA 39	BREDA 39 S
Apertura d'ali	m.	10,48	m. 10,10
Lunghezza totale	„	7,48	„ 7,82
Altezza	„	2,10	„ 2,10
Superficie portante	mq.	17,58	mq. 15,85
Motori:		1 motore Colombo S. 63	
Potenza totale	C.V.	145	C.V. 145
Potenza superficiale	„	8,27	„ 9,13
Peso a vuoto	kg.	570	kg. 560
» combustibile e olio	„	150	„ 125
» equipaggio	„	75	„ 75
» totale	„	875	„ 910
Carico utile effettivo	„	80	„ 150
» per mq.	„	49,8	„ 57,3
» per C. V.	„	6,03	„ 6,28
Coefficiente di robustezza		7	7

DESCRIZIONE SOMMARIA

La cellula è monoplana. Le due semiali sono composte di due parti: una fissa e una articolata. Tutta la struttura è chiusa da tiranti profilati in acciaio La parte fissa dell'ala ha i longheroni in tubi di acciaio al Cr.-Mo, le centine in legno e la copertura in tela. La parte mobile, costituente l'ala propriamente detta, è ripiegabile. I longheroni sono in spruce a cassone, le centine in legno, i travetti di collegamento in tubi d'acciaio al Cr.-Mo, le crociere interne doppie in fili d'acciaio ad alta resistenza, la copertura in tela, gli alettoni in legno e compensato. I dispositivi di ipersostentazione nel Breda 39 sono costituiti da alette Handley Page collegate con alettoni di curvatura, o da sole alette Handley Page, nel Breda 39 S sono costituiti da fessure alari (valvola Mazzini) e da alettoni di curvatura.

La fusoliera, a sezione rettangolare, è costruita in tubi di acciaio al cromomolibdeno saldati all'autogeno; il rivestimento è misto, tela verniciata ed elektron. I posti nel Breda 39 sono due, nel Breda 39 S sono tre; l'aeromobile è bicomando. Il carrello è ad assale interrotto, con ammortizzatori oleoelastici; le ruote sono munite di freni ad azione indipendente e l'insieme è con carenature smontabili.

Gli impennaggi, monoplani, sono a struttura in legno e copertura in compensato; lo stabilizzatore è regolabile in volo. L'insieme dei piani di coda è irrigidito da due coppie di tiranti lenticolari. I comandi sono in tandem con leva del passeggero disinnestabile. La trasmisssione dei comandi è in cavo d'acciaio.

I posti di pilotaggio sono facilmente trasformabili in cabine per mezzo di pareti in celluloide ininfiammabile, scorrevoli a saracinesca nei fianchi della fusoliera e rialzabili entro guide ad arco semicircolari fino a chiusura in sommità.

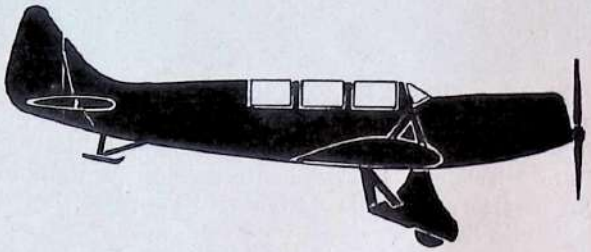
L'elica è trattiva, bipala in legno o in duralluminio. Il serbatoio di benzina è alloggiato nella fusoliera anteriormente al pilota, mentre l'eventuale serbatoio ausiliario può essere sistemato nel bagagliaio (solo nel Breda 39). Il serbatoio dell'olio è fissato alla fusoliera, sotto a quello della benzina.

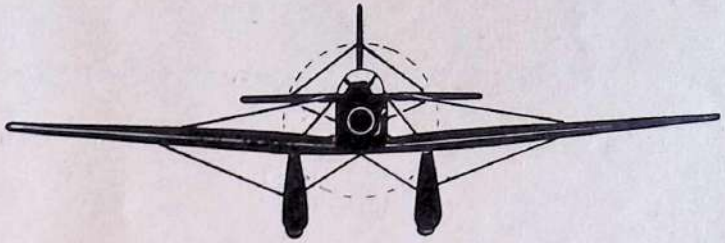
CARATTERISTICHE DI VOLO

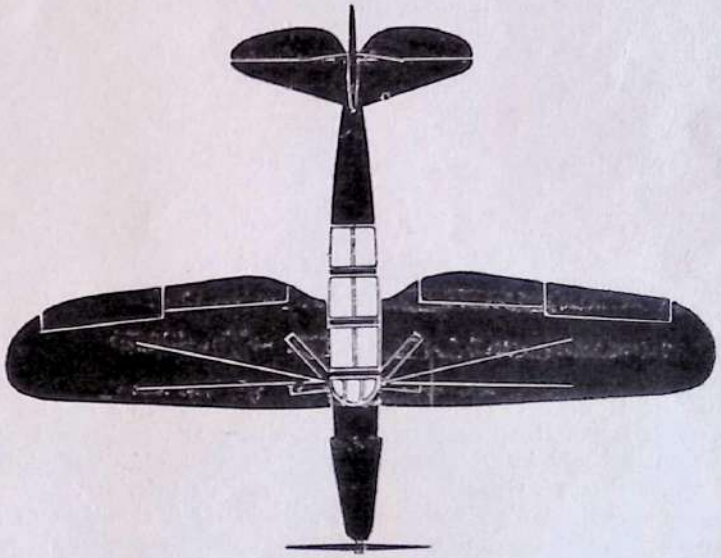
		BREDA 39	BREDA 39 S
Velocità massima	km/h	220	km/h 225
» di crociera	„	180	„ 180
» di atterramento	„	90	„ 95
Tempo di salita a 2000 m.		11'	8' 40"
Spazio per il distacco	m.	180	
Tempo per il distacco		13" 8	13"
Autonomia a velocità di crociera		4h	3h
Quota di tangenza pratica	m.	5000	m. 5000

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: impianto di estintore a getto fisso ai carburatori.







BREDA 39 S

Scala 1: 100

BREDA 44

CARATTERISTICHE

Tipo: BIPLANO BIMOTORE.

Apertura d'ali	m.	13,23
Lunghezza totale	„	10,42
Altezza	„	3,25
Superficie portante	mq.	40,07
Motori:		2 motori Gipsy Six
Potenza totale	C.V.	370
Potenza superficiale	„	9,2
Peso a vuoto	kg.	1350
» combustibile e olio	„	330
» equipaggio	„	170
» totale	„	2200
Carico utile effettivo	„	350
» per mq.	„	54.2
» per C. V.	„	5.87
Coefficiente di robustezza	„	6,40

DESCRIZIONE SOMMARIA

Cellula: le semiali superiori, costituite ognuna da due elementi in legno, sono a due longheroni a cassone; centine in legno. Il collegamento fra di loro e alla fusoliera è a cerniera. Le semiali inferiori sono costituite anch'esse da due elementi di cui quello estremo è in legno, quello interno è in tubi d'acciaio e centine in legno. Il collegamento fra di loro e alla fusoliera è anche a cerniera. I montanti sono in tubo d'acciaio, le crociere sono in profilati doppi d'acciaio ad alta resistenza. Gli alettoni sono solo sull'ala inferiore.

La fusoliera è in tubi d'acciaio al carbonio saldati; il rivestimento è in tela; i due posti di pilotaggio affiancati sono nella parte anteriore, le pedaliere sono doppie, il comando dell'equilibratore e degli alettoni è unico a volante, ribaltabile trasversalmente dall'uno all'altro pilota. La cabina passeggeri, dietro quella di pilotaggio, è a 6 posti; dietro la cabina dei passeggeri, a destra della porta d'ingresso, si trova il bagagliaio.

I semi-carrelli, indipendenti, ad ammortizzatori oleo-elastici, sono muniti di ruote semi-balloon a freni indipendenti.

Gli impennaggi sono monoplani, in tubi d'acciaio saldati e rivestiti in tela; lo stabilizzatore è irrigidito inferiormente da due puntoni in tubo d'acciaio ed è collegato superiormente alla deriva mediante profilati d'acciaio; lo stabilizzatore è regolabile in volo.

I castelli motori sono sulle ali inferiori, e precisamente alle estremità degli elementi interni.

I serbatoi di benzina, in numero di 4, sono nell'ala superiore vicino alla fusoliera e nelle parti posteriori delle zone in cui si trovano i motori; l'alimentazione è ottenuta per mezzo di pompe. I serbatoi dell'olio sono dietro i motori.

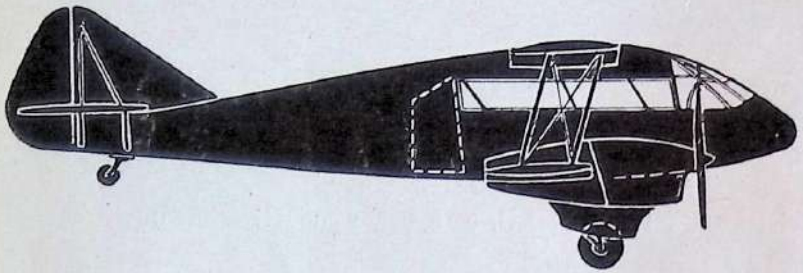
L'aeromobile può essere impiegato per trasporto pubblico di passeggeri.

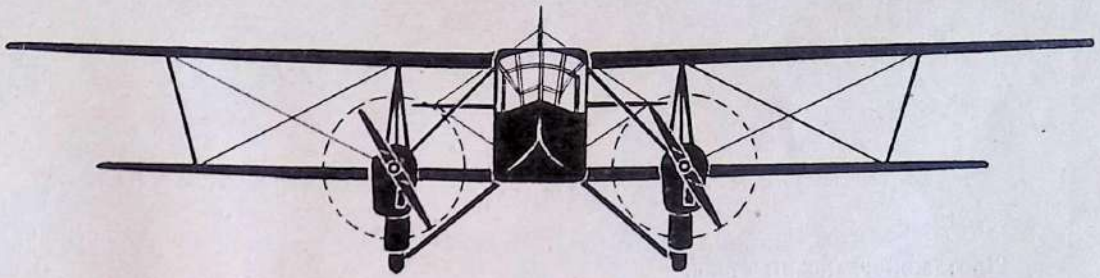
CARATTERISTICHE DI VOLO

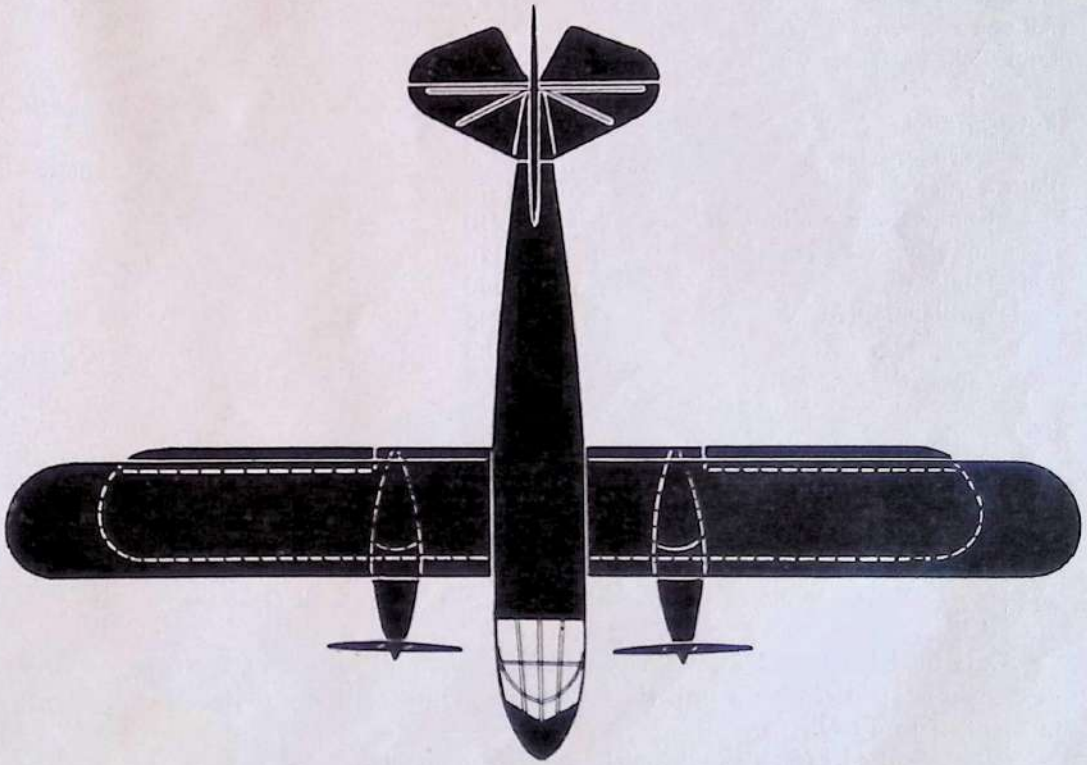
Velocità massima a 2300 giri	km/h	220
» di crociera a 1850 giri	„	175
» di atterramento	„	90
Tempo di salita a 2000 m.		10' 30"
Tempo per il distacco		15"
Tempo per compiere cinque 8		3' 52"
Quota mass. di navigazione con un motore a rilento ed a pieno carico	m.	700

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: impianto di estintori a getto fisso ai carburatori ed estintori a mano in cabina.







BREDA 44 Gipsy six

Scala 1: 100

Copiata dal "Ora"

C. A. B. - Borea

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO BIMOTORE.

Apertura alare	m.	16,20
Lunghezza totale	„	12,87
Altezza	„	3,27
Superficie portante	„	38,40
Motori:		2 Alfa Romeo 115
Potenza totale	C.V.	370
Potenza superficiale	CV/mq.	9,6
Peso a vuoto	kg.	1875
» combustibile e olio	„	410
» equipaggio e paracadute	„	170
» totale	„	2700
Carico utile effettivo	„	245
» per mq.	„	70,3
» per C. V.	„	7,3

DESCRIZIONE SOMMARIA

La cellula è monoplana con ala a sbalzo, composta di due semiali fissate al piano centrale per mezzo di attacchi e spinotti. E' munita di freni aerodinamici.

L'ala ha i longheroni a scatola costituiti da solette di spruce e fiancate di compensato; le centine a traliccio sono pure in spruce; il rivestimento è in compensato a tela.

Gli alettoni ed i freni aerodinamici sono in legno e tela.

La fusoliera, a sezioni rettangolari. è in legno con rivestimento in compensato e tela.

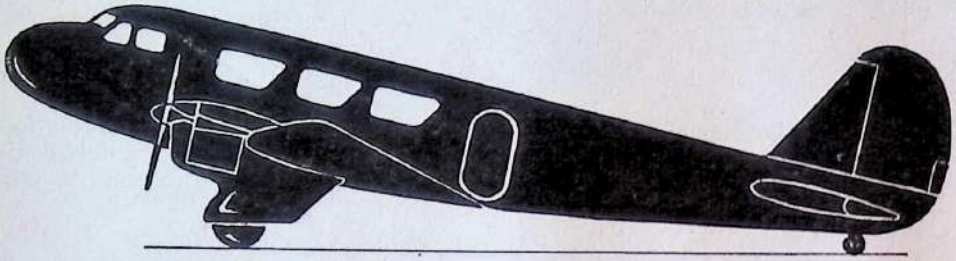
Il carrello è del tipo a larga carreggiata, con semicarrelli indipendenti ed ammortizzatori oleo-pneumatici. Le ruote sono munite di freni ad azione indipendente e l'insieme è profilato con carenature smontabili. Gli impennaggi, monoplani, sono a strutture in legno e copertura in compensato e sono muniti di alette compensatrici.

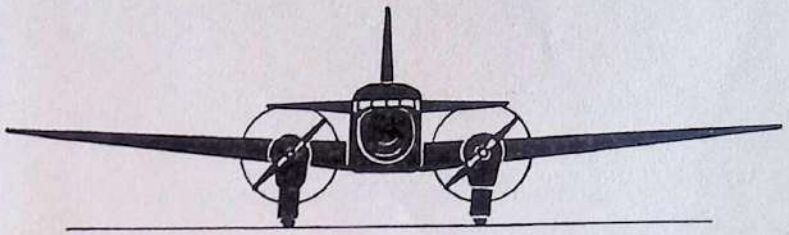
I comandi sono affiancati. La trasmissione dei comandi è in cavi di acciaio. I motori sono installati sull'ala; le eliche sono trattive, con pale in legno o metalliche.

I serbatoi benzina sono alloggiati nell'ala; quelli dell'olio sono fissati posteriormente ai motori sotto l'ala.

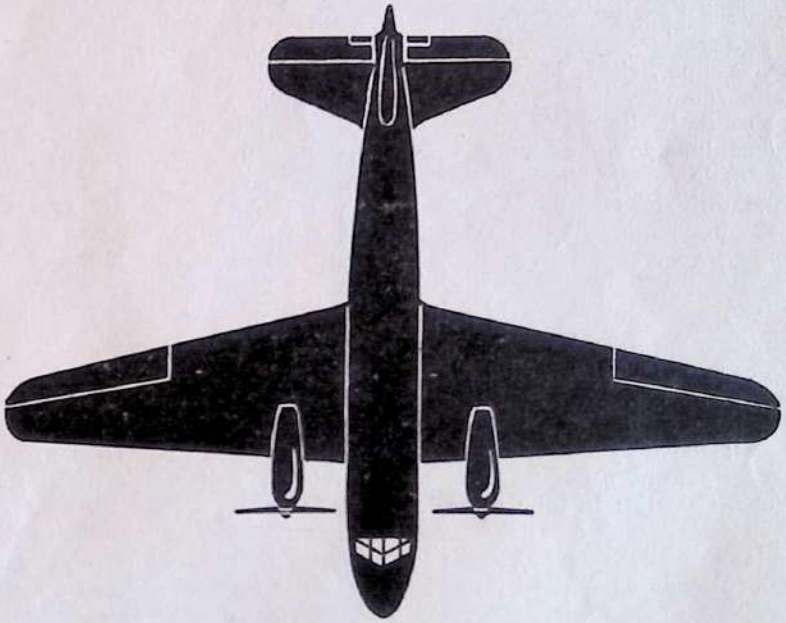
CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima	km/h	246
» di crociera	„	191
» di atterramento	„	85
Tempo di salita a m. 2000		10'
Quota di tangenza pratica	m.	4300
Pendenza minima di volo librato		1 : 13,4
Tempo di distacco		18"
Autonomia a velocità di crociera		4h 30'





C. A. B. - BOREA



CAPRONI Ca 100

CARATTERISTICHE

Tipo: BIPLANO BIPOSTO, MONOMOTORE.

		con mot. A. 50		Colombo S 63
Apertura alare	m.	10,00	m.	10,00
Lunghezza totale	„	7,29	„	7,42
Altezza	„	2,73	„	2,74
Superficie portante	mq.	22,40	mq.	22,44
Motori:		1 mot. Fiat A 50		Colombo S. 63
Potenza totale	C.V.	85	C.V.	130
Potenza superficiale	„	3,8	„	5,3
Peso a vuoto	kg.	550	kg.	580
» combustibile e olio	„	108	„	108
» equipaggio e dotazioni	„	97	„	97
» totale	„	830	„	850
Carico utile effettivo	„	75	„	65
» per mq.	„	37,50	„	35,75
» per C. V.	„	9,76	„	6,5

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali: longheroni e centine in legno, rivestimento in tela: montanti della cellula in legno. Fusoliera e impennaggi: in tubo di acciaio ad alte caratteristiche. Carrello: in tubo di acciaio.

La cellula è biplana: l'ala inferiore ha un leggero angolo diedro ed è più grande; in essa sono gli alettoni; le due mezze cellule sono girevoli su quattro perni, in modo da disporsi lungo i fianchi della fusoliera. Questa è a traliccio, di sezione rettangolare, e porta anteriormente a sbalzo il castello motore. Il carrello, ad assale interrotto, è molleggiato elasticamente; le ruote sono munite di freni. Il pattino di coda è anch'esso molleggiato elasticamente ed è provvisto di suola di acciaio.

Gli impennaggi sono monoplani. Il governo è a barra e pedaliera, doppio, disinnestabile. La cabina è aperta, a due posti; nello schienale dei seggiolini è ricavato l'alloggiamento per il paracadute, il quale funziona da cuscino dorsale.

Il motore è in posizione trattiva; l'elica è a due pale in legno. Il serbatoio della benzina è installato al centro dell'ala superiore: quello dell'olio nella fusoliera.

In luogo dei motori di cui sopra possono essere installati: il motore I. F. 80 Ri, il Gipsy ed altri.

L'aeromobile può essere munito di sky per la neve, o di galleggianti; in quest'ultimo caso può anche essere triposto.

CARATTERISTICHE DI VOLO

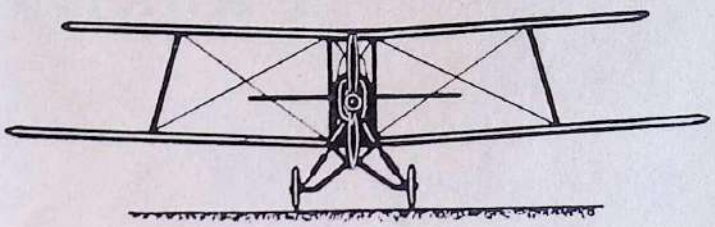
Velocità massima	km/h	185
» di crociera	„	155
» di atterramento	„	65
Tempo di salita a 2000 m.		13'
Quota di tangenza pratica	m.	5000
Decollo in	„	110
Atterramento in	„	90
Autonomia a velocità di crociera		6h 30'

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: un estintore mobile da tre litri. Tra il motore e la cabina è interposta una paratia parafiamma.

Usando convenientemente i freni delle ruote del carrello si può ridurre lo spazio di atterramento a 50 m.

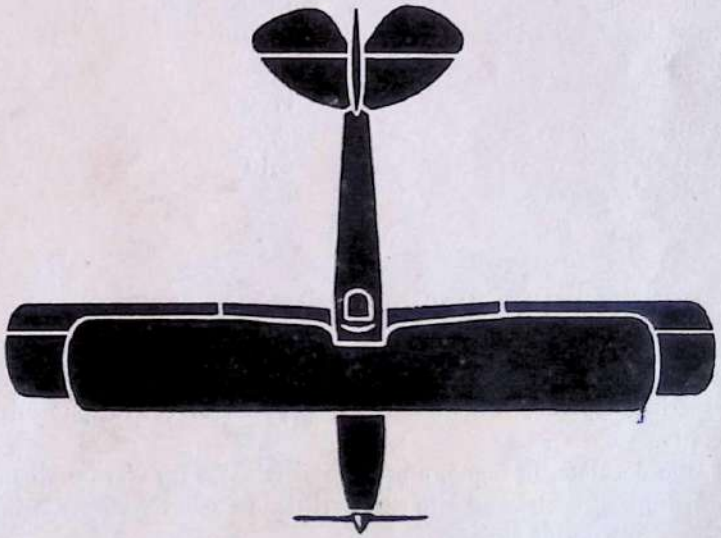




1-BERC (m. Gl.)
1-BERB (ind. Fl.)
1-BERD (m. Gl.)

CAPRONI Ca 100

Scala 1: 100



CAPRONI Ca 114 Terrestre

CARATTERISTICHE

Tipo: BIPLANO, MONOPOSTO, MONOMOTORE.

Apertura alare	m.	10,50
Lunghezza totale	„	7,46
Altezza	„	2,74
Superficie portante	mq.	25,70
Motori:		1 Alfa Romeo Mercurio
Potenza totale	C.V.	540
Potenza superficiale	„	21,00
Peso a vuoto	kg.	1350
» combustibile e olio	„	250
» equipaggio	„	100
» totale	„	1700
Carico per mq.	„	66,2
» per HP.	„	3,15
Coefficiente di robustezza		10,3

DESCRIZIONE SOMMARIA

Il « Caproni 114 » terrestre per acrobazia e per allenamento ad alta quota, è un apparecchio biplano, monomotore, monoposto, di costruzione mista in legno e metallo.

Le ali sono decalate, in legno, e coperte di tela. La fusoliera e gli impennaggi sono in tubo di acciaio ad alte caratteristiche e con rivestimento in tela. I comandi sono in cavo di acciaio.

La cellula è ad ali uguali; la superiore è spostata in avanti rispetto a quella inferiore. I due piani sono fra loro collegati da montanti disposti ad « N », in tubo di acciaio a sezione di massima resistenza, ed il tubo è irrigidito da tiranti in profilato di acciaio. Gli alettoni sono quattro del tipo a fessura, a comando differenziale.

Il carrello è del tipo ad assale interrotto e a ruote indipendenti che consente l'applicazione di sky per la neve e la sostituzione con galleggianti. Ammortizzatori oleo-elastici. Freni indipendenti ad aria compressa. Ruota di poppa orientabile, con ammortizzatore.

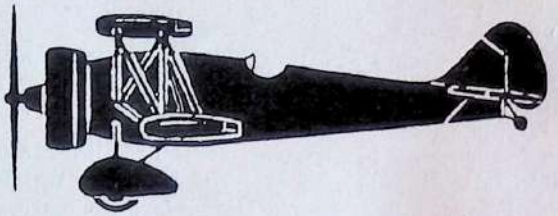
Gli impennaggi sono monoplani; equilibratore ad incidenza variabile in volo.

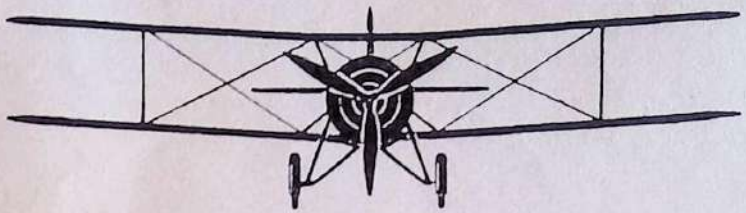
Serbatoio benzina con adattamento speciale per voli acrobatici. Avviamento del motore con mezzi di bordo (moto-compressore). Collettore dei gas di scarico e cappottatura tipo N.A.C.A. Elica metallica tripala.

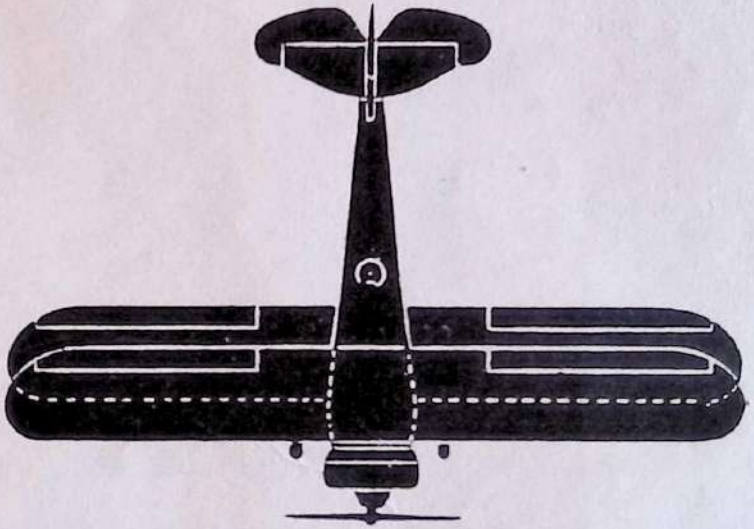
Motore stellare a 9 cilindri Alfa Romeo Mercurio IV (540 HP).

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima a terra	km/h	295
» » a 4000 m.	„	355
» di atterramento	„	98
Tempo di salita a 2000 m.		2' 50"
Autonomia		3h
Quota di tangenza pratica	m.	11000
Salita a 1000 m. in		1' 15"
» » 3000 m. in		4' 15"
» » 4000 m. in		5' 50"
» » 5000 m. in		7' 30"
» » 6000 m. in		9' 20"
Pendenza media di volo librato		1 : 10,5







CAPRONI CA 114 terr.
Scala 1:100

CAPRONI Ca 133

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO AD ALA ALTA, TRIMOTORE.

Apertura alare	m.	21,44
Lunghezza totale	„	15,45
Altezza	„	3,95
Superficie alare	mq.	65,00
Motori:	3 Piaggio P. VII C - 16	
Potenza totale (a m. 1600)	C.V.	1380
Potenza superficiale (a m. 1600)	CV/mq.	21,2
Peso a vuoto	kg.	4200
» combustibile e olio	„	1440
» equipaggio, R. T. e dotazioni	„	470
» totale	„	6700
Carico utile	„	2500
» alare	kg/mq.	103
» per C. V. (a m. 1600)	kg/C.V.	4,85
Cubatura cabina passeggeri	mc.	9,163
» bagagliaio	„	2,555
Coefficiente di robustezza		5

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: longheroni e centine in legno, puntoni in travetti reticolari di tubi di acciaio, diagonali in tiranti profilati; rivestimento in tela. Alettoni ed alette di curvatura in legno, rivestimento in tela.

Impennaggi: struttura in tubi di acciaio saldati; rivestimento in tela.

L'ala è monoplana a due longheroni, divisa in due semiali incastrate alla fusoliera. L'ala è per metà a sbalzo irrigidita da due coppie di puntoni; ha un piccolo angolo trasversale e profilo semispesso.

La fusoliera è costruita in tubi d'acciaio ad alta resistenza uniti con pipe di acciaio al carbonio e con tiranti profilati; rivestimento in tela.
Castelli motori in tubi di acciaio saldati.

La fusoliera è a sezione quadrangolare. Il castello motore centrale è a sbalzo, le gondole laterali sono ancorate sul nodo di unione dei montanti d'irrigidimento dell'ala con le strutture triangolari del carrello. Questo è ad assale interrotto, a larga carreggiata; le ruote sono munite di freni ad aria compressa; gli ammortizzatori sono oleo-elastici.

Il carrello di coda è formato da una forcella rigida e da una elastica munita di ammortizzatore a tamponi di gomma.

Gli impennaggi sono monoplani; lo stabilizzatore, regolabile in volo, è controventato; il timone di direzione è munito di compensatore e di « Flettner ».

Il sistema di governo è a volante e pedaliera doppia, a posti affiancati.

I comandi sono tutti in cavi di acciaio.

La cabina di pilotaggio è situata anteriormente; segue la cabina passeggeri ad otto posti dei quali uno riservato al radiotelegrafista.

Le eliche trattive sono metalliche tipo Standard a due pale.

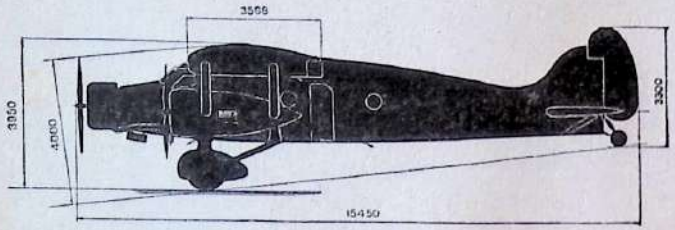
I due serbatoi della benzina, in lamiera di alluminio saldata, sono installati nella parte centrale dell'ala al disopra della fusoliera.

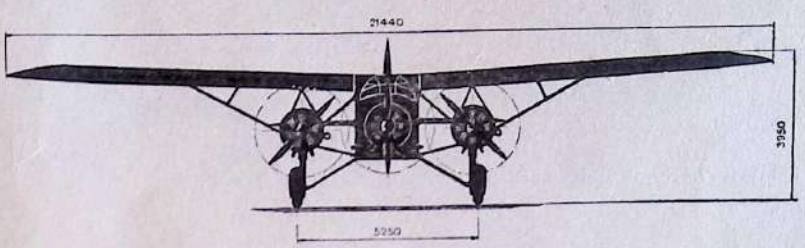
I serbatoi dell'olio sono situati dietro a ciascun motore.

L'avviamento dei motori è ottenuto con avio compressori Garelli.

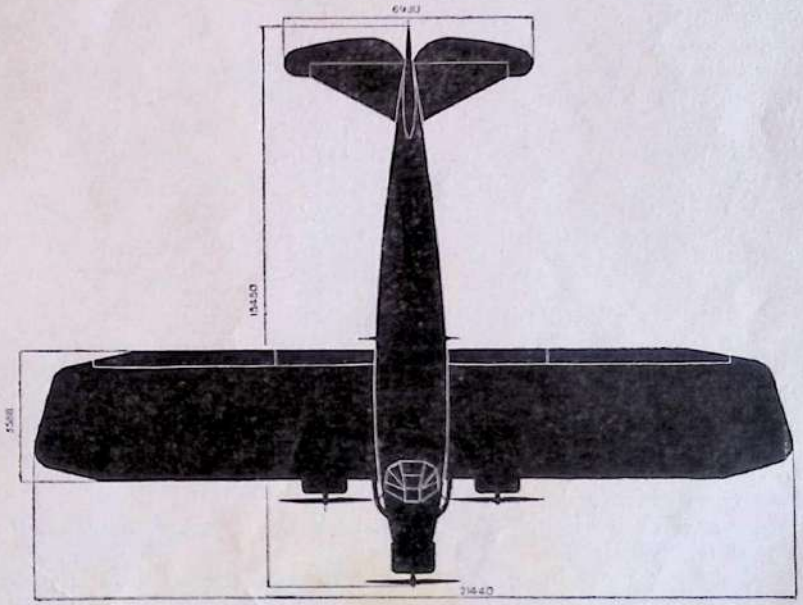
CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità di crociera (a m. 1600 e 1890 giri)	km/h	223
Tempo di salita a m. 2000		8'
Autonomia a velocità di crociera (a m. 1600)		4h 45'
Tempo per il distacco		17"
Tempo per compiere cinque 8		4' 58"





CAPRONI Ca 133



CAPRONI Ca 148

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, TRIMOTORE, TRASPORTO PERSONE O MERCI.

Apertura d'ali	m.	21,44
Lunghezza totale	„	15,83
Altezza	„	3,95
Superficie portante	mq.	65,00
Motori		3 P. VII C 16
Potenza totale	CV	1380
» superficiale	CV/mq.	21,2
Peso a vuoto	kg.	4456
» combustibile ed olio	„	1400
» equipaggio, RT e dotazioni	„	340
» totale	„	7950
Carico utile effettivo	„	1770
» per mq.	kg/mq.	123
» per CV	kg/CV	5,76

DESCRIZIONE SOMMARIA

Monoplano ad ala alta con montanti regolabili controventati. Si compone di due semiali, fissate alla parte centrale della fusoliera. Costruzione alare mista di legno e metallo con coperture di tela verniciata e lamiere di lega leggera. L'aeroplano è munito di freni aerodinamici, di alettoni a fessura, di variazione dell'incidenza del piano fisso in volo.

Gli impennaggi sono di tubi d'acciaio saldati. La coda è monoplana, il rivestimento di tela verniciata.

Fusoliera, a sezione quadrangolare, di tubi acciaio e tiranti ad alta resistenza. Le travate, corrispondenti ai longheroni alari, comprendono anche gli attacchi del carrello, il quale è del tipo ad assale interrotto, con larga carreggiata, munito di freni ad aria compressa.

Il gruppo motopropulsore è costituito da tre motori P VII C 16 accoppiati a eliche metalliche Alfa-Romeo bipali a passo variabile in volo.

La potenza di ogni motore, a terra, è di 430 CV. Ogni motore ha circolazione, di olio e benzina, indipendenti in modo da assicurare il funzionamento degli altri motori anche in caso di avaria di uno di essi.

L'alimentazione dei motori è indipendente ed assicurata da due pompe Jumo per ogni gruppo: oltre ad una pompa azionata a mano dal personale di bordo.

L'avviamento è fatto con aria compressa, fornita da aviocompressore Garelli RE.

Impianti e sistemazioni: L'aeroplano è munito di impianto elettrico normale e di fari a scomparsa per la navigazione notturna. E' pure installata una stazione radio.

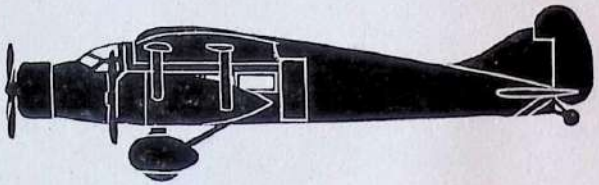
L'equipaggio è normalmente costituito dei due piloti e un motorista con funzioni di marconista. L'aeroplano, segnatamente previsto per il trasporto merci, può essere munito di appositi seggiolini per l'alloggiamento di 20 persone.

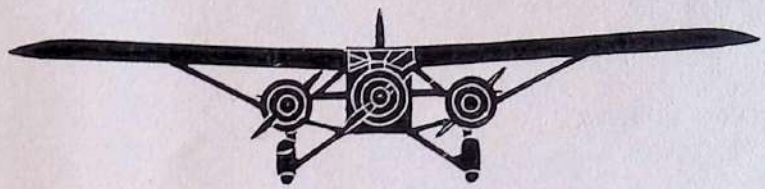
CARATTERISTICHE DI VOLO

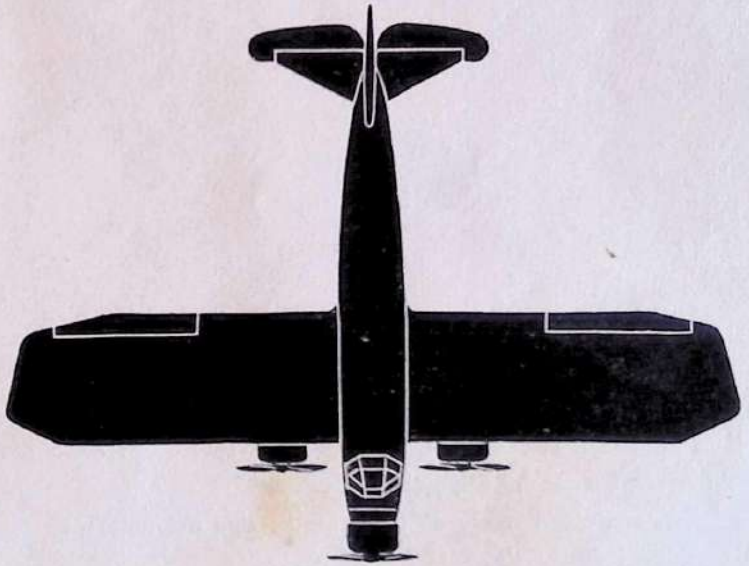
Velocità massima al suolo	km/h	242
» massima a m. 3000	„	256
» di crociera a m. 1600	„	225
» minima a bassa quota	„	115
Tempo di salita a 4000 m.		33' 20"
Quota di tangenza pratica	m.	4050
Autonomia a 2800 m.	km.	1000
Decollo in 18"	m.	320
Atterramento in	„	300

OSSERVAZIONI

Impianto di estinzione incendi tipo SILMA fisso. A bordo estintori mobili.







Caproni 148 - Scala 1·200

CAPRONI Ca 130

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO; BIMOTORE.

Apertura alare	m.	16,20
Lunghezza totale	„	12,20
Altezza	„	3,52
Superficie portante	mq.	39,20
Motori		2 P. VII C 16
Potenza totale (a m. 1600)	CV	920
» superficiale	kg/mq.	23,5
Peso a vuoto	kg.	2980
» combustibile e olio	„	700
» totale	„	4730
Carico utile	„	1750
» per mq.	kg/mq.	120,5
» per CV	kg/CV.	5,14

DESCRIZIONE SOMMARIA

L'ala, bassa monoplana, completamente a sbalzo e a profilo semispesso, è fissata alla fusoliera mediante attacchi a spinotti montati sui longheroni, sui quali sono pure fissati gli attacchi per i semi-carrelli.

La cellula è in legno, con rivestimento di compensato: essa è munita di freni aerodinamici e alettoni di stabilità.

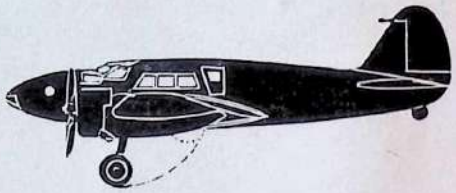
La fusoliera è in tubi di acciaio, la cabina è attrezzata per il trasporto di 8 passeggeri.

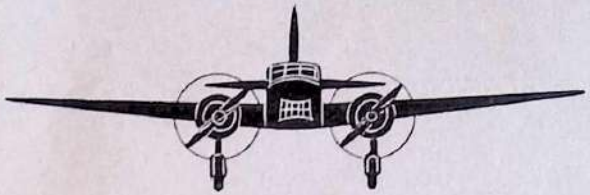
Il carrello, ad ampia carreggiata e semicarrelli indipendenti, è retrattile a comando idraulico. E' munito di ammortizzatori oleo-penumatici FAST, di freni ad aria compressa FAST e di ruote con pneumatici a bassa pressione Pirelli 830 x 280 x 305.

L'aeroplano è dotato di due motori P. VII C. 16 della potenza al suolo di 430 CV e di 460 CV alla quota di 1600 m. Le eliche sono a passo regolabile in volo.

L'alimentazione è dovuta alle pompe azionate dai motori stessi.

L'avviamento è del tipo ad aria compressa fornita da aviocompressore Garelli. L'aeroplano è dotato di un completo impianto elettrico per la navigazione notturna. Esiste impianto acustico e visivo per segnalare la posizione del carrello.







Caproni 310 - Scala 1:200

C. A. T. 15

CARATTERISTICHE

Tipo: Aliante scuola ed allenamento per verricello e per pendio.

Apertura alare	m.	10,70
Lunghezza totale	„	5,60
Altezza	„	2,00
Superficie portante	mq.	14,70
Peso a vuoto	kg.	120
» equipaggio	„	75
» totale	„	195
Carico per mq.	kg/mq.	13,2

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali a due longheroni in legno controventati; irrigidimento nel piano alare a traliccio in legno e bordo d'attacco in compensato di betulla: il resto dell'ala è rivestita in tela.

Corpo centrale a traliccio in legno, di canne vuote di grande sezione e notevole spessore. Carenatura in tela ed in compensato.

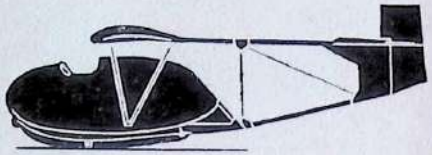
Pattino d'atterramento molleggiato, di particolare robustezza.

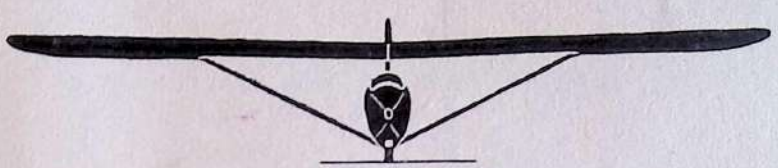
Alettoni differenziali, per facilitare le manovre alle basse velocità.

Studiata e provata la sistemazione dell'impianto radio ricevente per la guida da terra dell'allievo in volo.

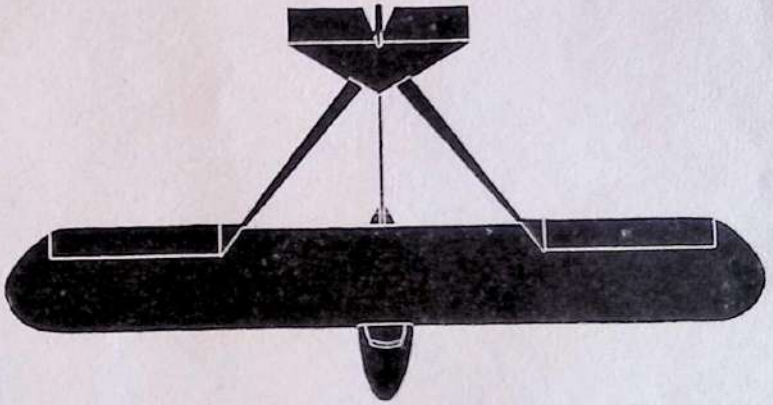
CARATTERISTICHE DI VOLO

Rapporto di planamento	1 : 15
Velocità di discesa	m. 1 al secondo





C. A. T. 15



C. A. T. 20

CARATTERISTICHE

Tipo: VELEGGIATORE DI PICCOLA APERTURA PARTICOLARMENTE ADATTO PER VOLO IN ZONE TERMICHE RISTRETTE, E SU TERRENI DI DIFFICILE ATTERRAMENTO E RICUPERO.

Apertura alare	m.	10,00
Lunghezza totale	„	4,70
Altezza	„	1,20
Superficie portante	mq.	9,50
Peso a vuoto	kg.	90
» equipaggio	„	80
» totale	„	170
Carico per mq.	kg/mq.	18

CARATTERISTICHE DI VOLO

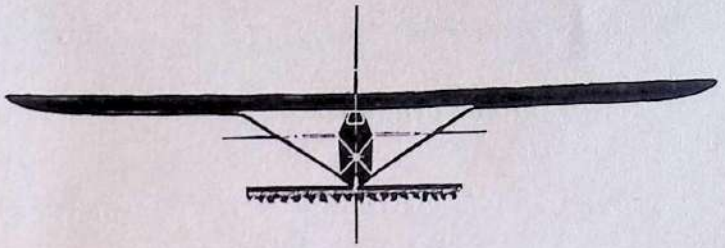
Rapporto di planamento	1: 20
Velocità di discesa	m. 0,90 al secondo

DESCRIZIONE SOMMARIA

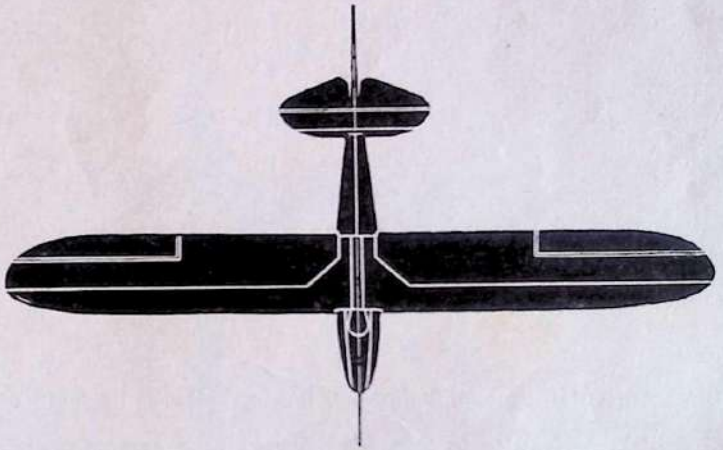
Ala: struttura in legno, monolongherone controventato; bordo d'attacco, esteso fino ad un terzo della corda, ricoperto in compensato.

Fusoliera del tipo normale, rivestita in compensato.





C. A. T. 20



C. A. T. 28

CARATTERISTICHE

Tipo: VELEGGIATORE AD ALTE CARATTERISTICHE, PER PRIMATI; PARTICOLARMENTE ADATTO PER VOLI DI DISTANZA E GRANDI ACROBAZIE.

Apertura alare	m.	17,00
Lunghezza totale	„	7,80
Altezza	„	1,30
Superficie portante	mq.	19,50
Peso a vuoto	kg.	215
» equipaggio	„	80
» totale	„	295
Carico per mq.	kg/mq.	15

DESCRIZIONE SOMMARIA

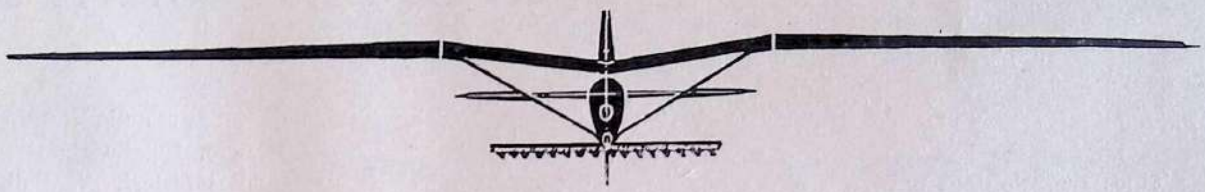
Ala alta controventata, monolongherone, bordo d'attacco in compensato; il rimanente dell'ala è rivestito in tela. Montanti in tubo carenato.

Fusoliera di sezione ellittica, di costruzione monoguscio, in compensato di betulla. Posto di pilotaggio in cabina con ottima visibilità.

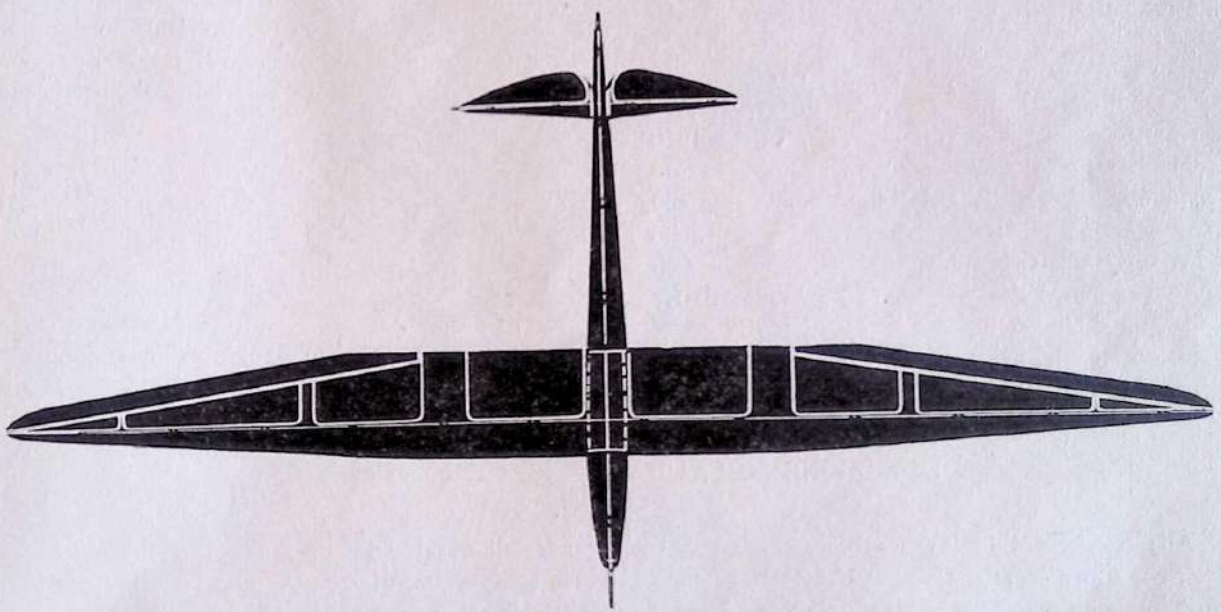
CARATTERISTICHE DI VOLO

Rapporto di planamento	1 : 28
Velocità di discesa	m. 0,50 al secondo





C. A. T. 28



C. R. D. A. - CANT 10

CARATTERISTICHE

Tipo: BIPLANO, IDROVOLANTE, A SCAFO CENTRALE, MONOMOTORE.

Apertura d'ali	m.	15,30
Lunghezza totale	„	11,45
Altezza	„	4,10
Superficie portante	mq.	58,00
Motori:		1 mot. I. F. Asso 500
Potenza totale	CV	510
» superficiale	CV/mq.	8,80
Peso a vuoto	kg.	1950
» combustibile e olio	„	250
» equipaggio, R. T. e dotazioni	„	200
» totale	„	3000
Carico utile effettivo	„	600
» per mq.	kg/mq.	51,7
» per CV	kg/CV	5,88
Coefficiente di robustezza		5

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali: longheroni in legno spruce, centine in tubo quadro di dural o in legno, copertura in tela. Cavalletti motori: gambe in spruce compensato, piastre d'appoggio motore e ponti d'unione in dural. Scafo centrale con ossatura in frassino e spruce, fasciame in compensato e cedro: galleggiantini in legno e dural. Serbatoi in metallo leggero.

La cellula è biplana con montanti rigidi e crociere; l'ala è semispessa.

Il castello motore è costituito da due gambe ad N, ponte d'unione e crociere. I galleggianti sono sospesi per mezzo di montanti all'estremità delle ali inferiori. Piani di coda muniti di compensatori; gli alettoni lungo l'ala superiore in numero di due. Sistema di comando a volante e pedaliera; trasmissione a mezzo cavi di acciaio; comandi motori ad aste rigide.

La cabina passeggeri, posta nella parte anteriore dello scafo, è a sei posti. Il posto di pilotaggio, situato immediatamente dietro la cabina passeggeri, è a doppio comando. Il motore è in posizione propulsiva; l'elica è a due pale.

Avviamento del motore mediante aria compressa. I serbatoi benzina sono disposti fra le due paratie di forza dello scafo; quelli dell'olio nella parte anteriore del castello motore.

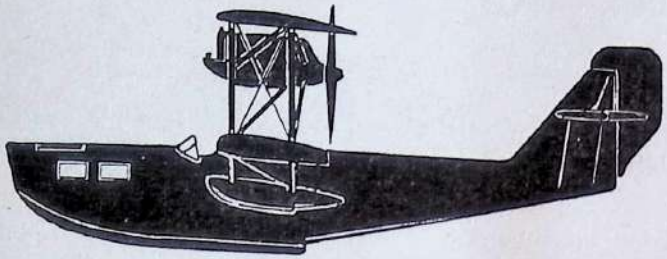
CARATTERISTICHE DI VOLO

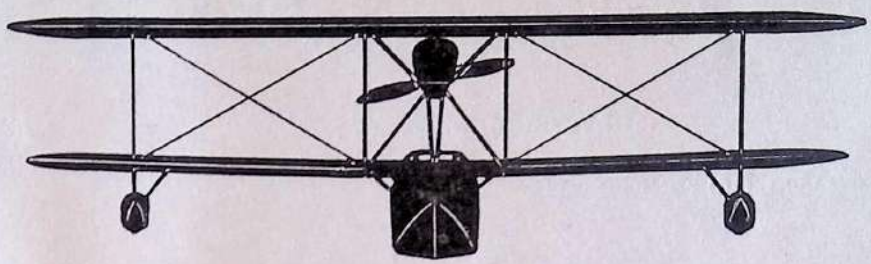
Velocità massima	km/h	210
» di crociera	„	150
» di ammaramento	„	100
Tempo di salita a 2000 m.		10′
Quota di tangenza pratica	m.	4200
Autonomia a velocità di crociera		4h

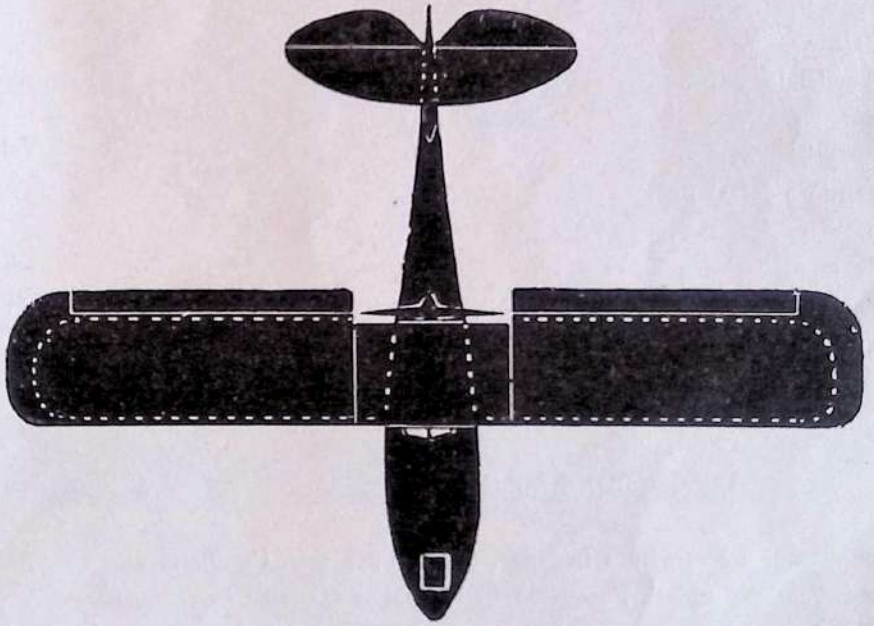
OSSERVAZIONI

Le predisposizioni contro l'incendio sono costituite da: impianto di estinzione a getto fisso ai carburatori, estintori mobili nello scafo.

Tenuta all'atmosfera agitata: buona.







C. R. D. A. - CANT 10

C. R. D. A. - CANT 26

CARATTERISTICHE

Tipo: AEROPLANO, BIPLANO, MONOMOTORE.

Apertura d'ali	m.	10,70
Lunghezza totale	„	7,20
Altezza	„	3,10
Superficie portante	mq.	26,00
Motori:		1 I. F. Asso 80 R.
Potenza totale	CV	85
Potenza superficiale	CV/mq.	3,27
Peso a vuoto	kg.	530
» combustibile e olio	„	100
» equipaggio e dotazioni	„	125
» totale	„	830
Carico utile effettivo	„	75
» per mq.	kg/mq.	32
» per CV	kg/CV	9,76
Coefficiente di robustezza		10

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali: longheroni e centinatura in legno, copertura in tela. Cavalletto motore: in tubi d'acciaio saldati. Fusoliera: in legno con fasciame in compensato. Carrello: in acciaio con ammortizzatori elastici. Serbatoi in lega leggera.

La cellula è biplana con montanti in duralluminio e crociere in trafilati d'acciaio. Piano fisso regolabile a terra, in legno. Bicomando con asta e pedaliera sganciabili a volontà del pilota. Trasmissione comandi in cavo.

Il passeggero è piazzato davanti al pilota.

Serbatoi benzina sul piano centrale e alimentazione per caduta.

L'aeroplano è rapidamente trasformabile in idrovolante sostituendo il carrello con due galleggianti.

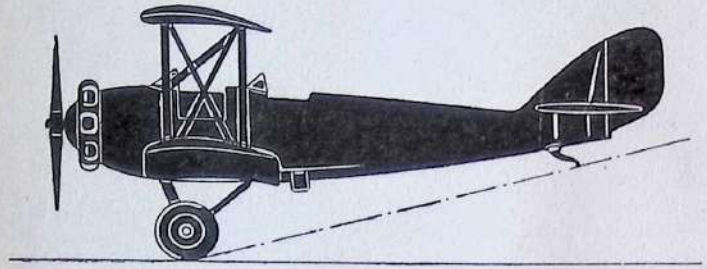
CARATTERISTICHE DI VOLO

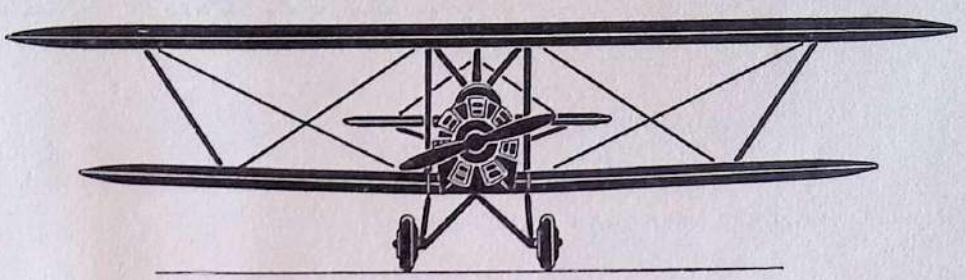
Velocità massima	km/h	160
» di crociera	„	135
» di atterramento	„	67
Tempo di salita a 2000 m.		16'
Quota di tangenza pratica	m.	3800
Tempo per il distacco		16"
Autonomia a velocità di crociera		6h

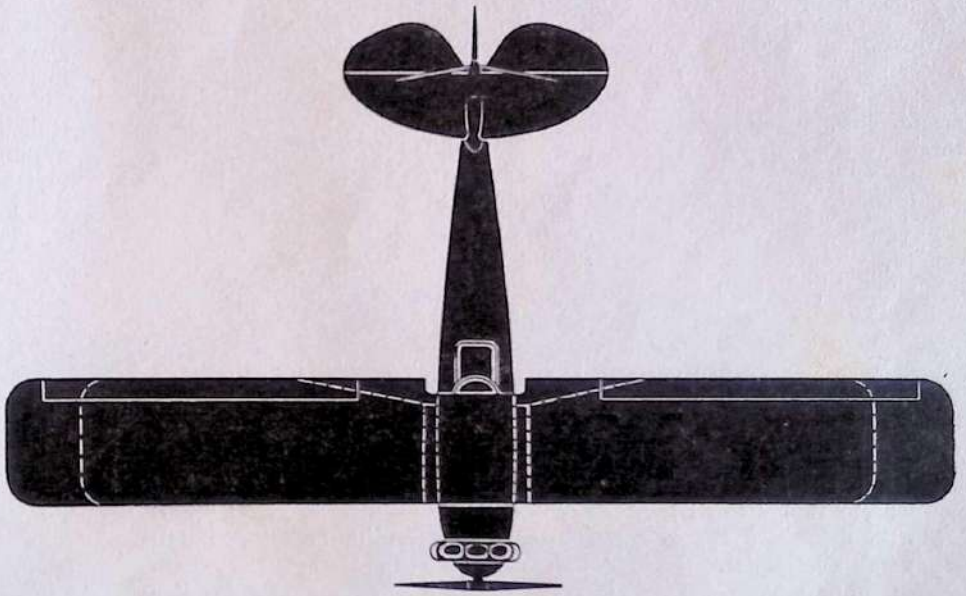
OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: estintore mobile, getto ignifugo sui carburatori e paratia parafiamma.

Tenuta buona in aria agitata.







C. R. D. A. - CANT 26

I-AAPE

C. R. D. A. - CANT Z 505

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO VELOCE, IDROVOLANTE A GALLEGGIANTI, TRIMOTORE.

Apertura alare	m.	28,30
Lunghezza totale	,,	18,75
Altezza	,,	5,26
Superficie portante	mq.	92,00
Motori:		3 motori Asso XI R
Potenza totale	CV	2550
Peso a vuoto	kg.	8170
Combustibile e olio	,,	4000
Equipaggio, R.T. e dotazioni	,,	600
Peso totale	,,	13680
Carico utile effettivo	,,	910
» per mq.	kg/mq.	149
» per CV	kg/CV	5,4

DESCRIZIONE SOMMARIA

L'ala in tre pezzi è completamente in legno, a due longheroni a scatola con correnti in spruce ed anime in compensato di okoumé; il rivestimento è in compensato ricoperto di tela.

Il profilo dell'ala è spesso con spessore e profondità decrescenti dalla mezzeria verso l'estremità.

Le due semiali sono fissate al piano centrale e questo alla fusoliera mediante piastre metalliche fissate ai longheroni.

I 16 serbatoi benzina, della capacità complessiva di 5700 litri, sono alloggiati nell'ala.

L'ala è munita di alettoni semplici e di curvatura (flaps); essi sono costruiti in legno con rivestimento in compensato e tela e sono compensati staticamente e dinamicamente.

Le otto poltrone sono disposte su due file. Un impianto di aereazione e di riscaldamento assicura condizioni ambientali confortevoli.

I due galleggianti sono interamente costruiti in duralluminio: schematicamente essi sono costituiti da una struttura a doppio T di chiglia sulla quale appoggiano due paratie di forza ed un conveniente numero di paratie stagne. Il rivestimento è in lamiera di duralluminio tranne quello di fondo scafo che è in chitonal.

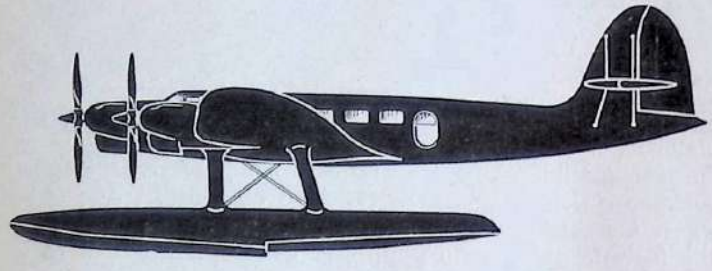
La fusoliera è a sezione ellittica, costruita interamente in legno con struttura longitudinale in spruce e rivestimento di « tulipier ». Nella parte anteriore vi è la cabina piloti, seguono successivamente quella del motorista e del marconista, la cabina passeggeri, l'ingresso con toletta ed infine il bagagliaio.

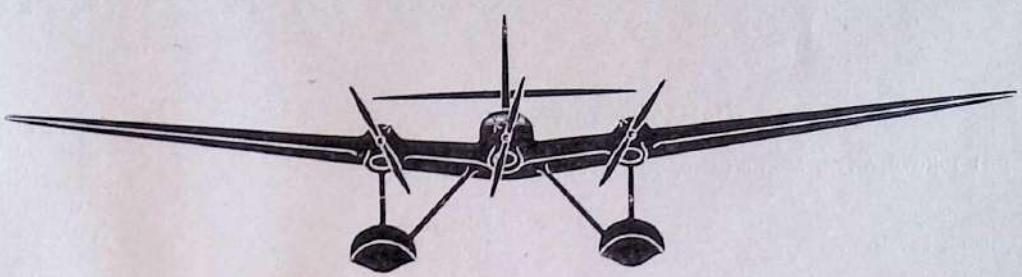
I castelli motori sono in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati. Il castello centrale è fissato alla parte anteriore della fusoliera, i due laterali sono fissati a due centine puntoni. Le eliche trattive sono metalliche bipale a passo variabile comandato meccanicamente.

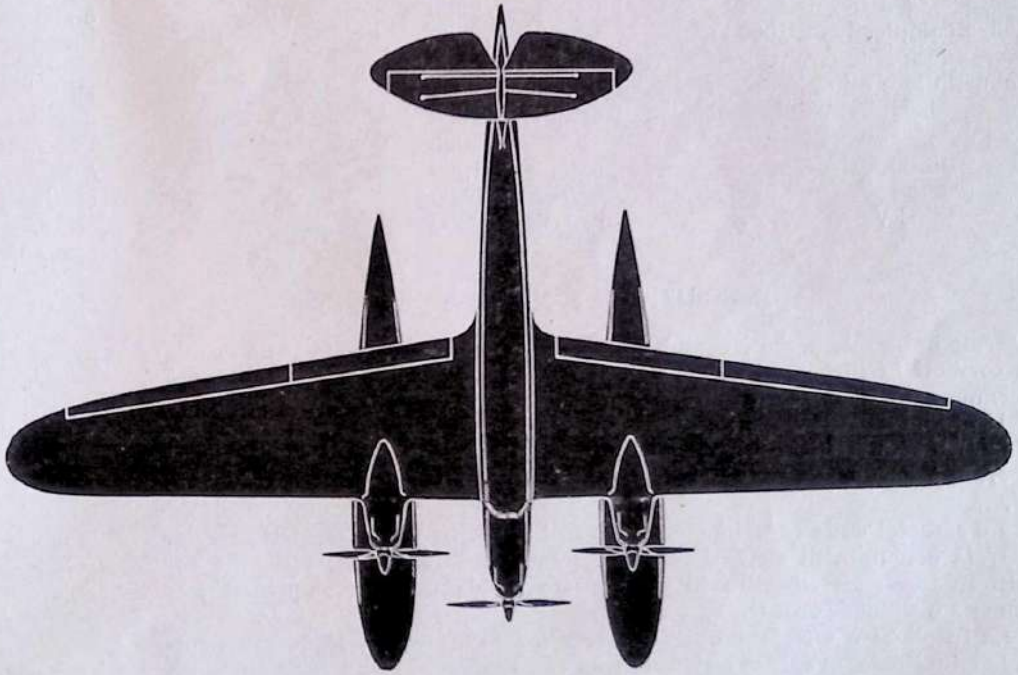
I comandi sono in cavi di acciaio e montati su ampie carrucole.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità max. a quota 0	km/h	325
» di crociera	,,	270
» minima	,,	125
» ammaramento	,,	110
Tempo di salita a 2000 m.		6' 40"
» » » » 4000 m.		19'
Quota di tangenza pratica	m.	5000
Tempo di salita a 2000 m. a pieno carico con motore centrale a rilento		13' 15"
Pendenza minima di volo librato		1: 10,35
Autonomia a velocità di crociera	km.	3500







C. R. D. A. - CANT Z 505

Scala 1 : 200

C. R. D. A. - CANT Z 506

CARATTERISTICHE

Tipo: IDROVOLANTE, MONOPLANO, TRIMOTORE VELOCE A GALLEGGIANTI.

Apertura alare	m.	26,50
Lunghezza totale	„	19,08
Altezza	„	7,10
Superficie alare	mq.	93
Motori		3 Alfa Romeo 126 RC 10
Numero di giri normali		2300
Potenza complessiva a 1000 m.	CV	2400
Peso a vuoto	kg.	8000
Combustibile e olio	„	2200
Equipaggio, R. T. e dotazioni	„	800
Peso totale	„	12000
Carico utile effettivo	„	1000
Carico per mq	kg/mq.	129,00
» » CV	kg/CV	5,00

DESCRIZIONE SOMMARIA

L'ala in un solo pezzo è completamente in legno, a tre lungheroni a scatola con correnti in spruce ed anime in compensato di betulla; il rivestimento è in compensato ricoperto di tela.

Il profilo dell'ala è spesso, con spessore e profondità decrescenti dalla mezzeria verso l'estremità.

L'ala è fissata alla fusoliera mediante piastre metalliche fissate ai lungheroni.

I 6 serbatoi della capacità complessiva di 3100 litri sono alloggiati nell'ala.

L'ala è munita di alettoni semplici e di curvatura (flaps); essi sono costruiti in legno rivestimento in compensato e tela e sono compensati staticamente e dinamicamente.

La fusoliera è a sezione ellittica,costruita interamente in legno con struttura longitudinale, in spruce e rivestimento di « tulipier ». Nella parte anteriore vi è la cabina piloti, seguono successivamente quella del motorista e del marconista, la cabina passeggeri, l'ingresso con toletta ed infine il bagagliaio.

La cabina passeggeri ha le seguenti dimensioni: lunghezza m. 7 - larghezza max. m. 1.70 - altezza max. m. 2,29. — Essa è divisa in due parti nel senso della lunghezza dallo scomparto ove si trovano l'ingresso e la toletta.

Nella parte prodiera della cabina trovano posto 6 passeggeri disposti in tre file di due poltrone ciascuna. Inoltre si rendono disponibili due strapuntini. Tutta la fusoliera è accessibile da prua a poppa. La porta d'ingresso principale è posta sulla fiancata nella parte poppiera. Un impianto di aereazione e di riscaldamento assicura condizioni ambientali confortevoli.

I due galleggianti sono interamente costruiti in duralluminio e dimensionati in modo da assicurare il 100 % di riserva di galleggiabilità: la loro forma è stata studiata in modo speciale dal punto di vista idrodinamico per assicurare un facile e rapido decollo. Schematicamente essi sono costituiti da una struttura a doppio T di chiglia sulla quale appoggiano due paratie di forza ed un conveniente numero di paratie stagne. Il rivestimento è in lamiera di duralluminio tranne quello di fondo scafo che è in chitonal.

I castelli motori sono in tubi d'acciaio al Cr-Mo saldati. Il castello centrale è fissato alla parte anteriore della fusoliera, i due laterali sono fissati a due centine puntone.

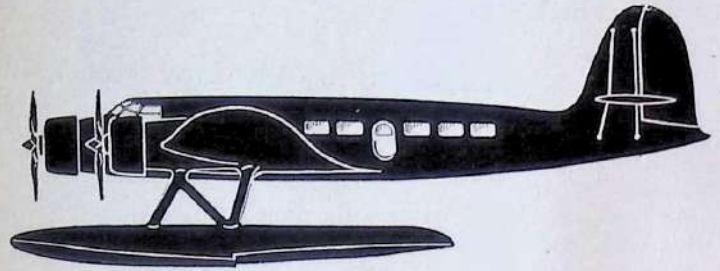
Le eliche trattive sono tripale in duralluminio a doppio passo registrabile meccanicamente in volo.

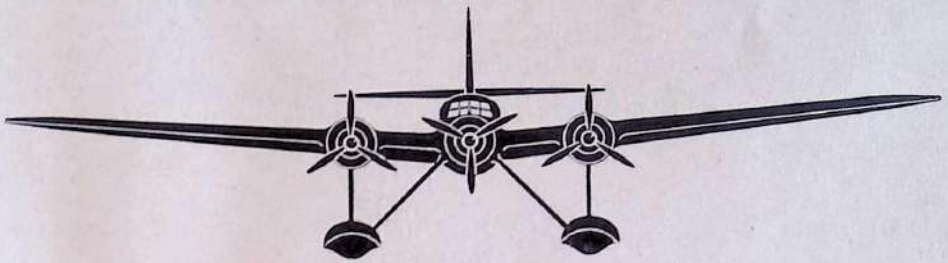
Gli impennaggi di coda sono costruiti in legno con rivestimento in tela e sono compensati staticamente e dinamicamente.

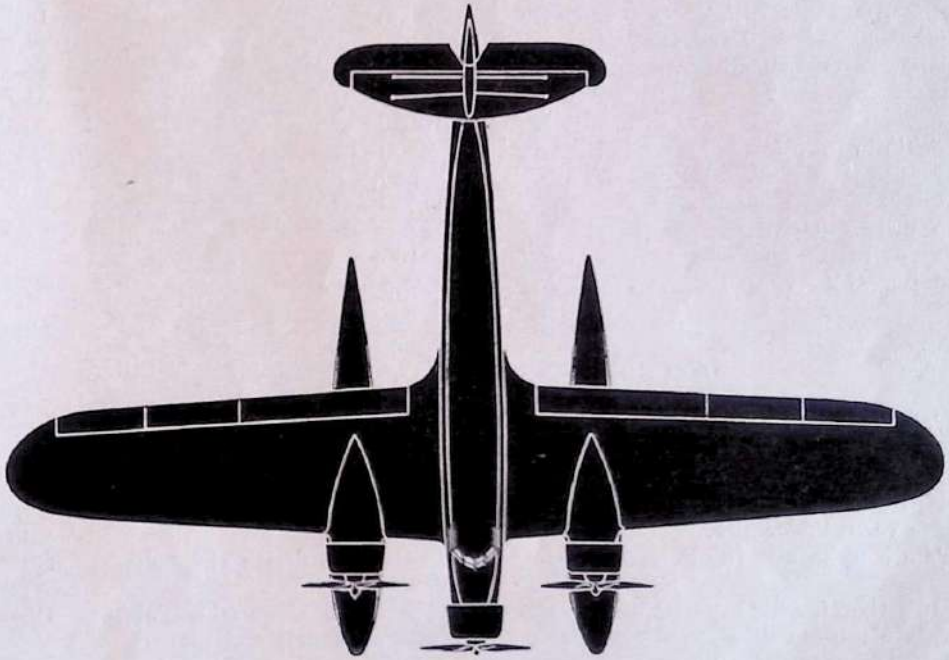
I comandi sono in cavi di acciaio montati su ampie carrucole e sono facilmente accessibili e controllabili fino all'estrema poppa.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità max. a quota 0	km/h	320
„ „ „ 2800 m.	„	370
„ minima	„	115
„ di croc. a 7/10 della potenza	„	335
„ di ammaramento	„	110
Tempo di salita a 2000 m.		6'
„ „ „ „ 4000 m.		12' 30"
Tempo di salita a 2000 m. a pieno carico con motore centrale a rilento		14' 30"
Pendenza minima di volo librato		1 : 9,8
Autonomia a velocità di crociera	km.	2000







C. R. D. A. - CANT Z 506

Scala 1 : 200

C. R. D. A. - CANT Z 509

CARATTERISTICHE

Tipo: IDROVOLANTE, MONOPLANO, TRIMOTORE VELOCE A GALLEGGIANTI.

Apertura alare	m.	28,35
Lunghezza	„	19,14
Altezza	„	7,52
Superficie portante	mq.	100
Motori:		3 Fiat A 80 RC 41
Potenza complessiva a terra	CV	2655
Numero dei giri corrispondenti		2100
Potenza normale complessiva a 4000 m. a giri 2100	CV	3000
Pressione normale di alimentazione	mm/Hg	740
Pressione massima di alimentazione al distacco	„	820
Peso a vuoto	kg.	10050
Combustibile e olio	„	4500
Peso equipaggio, R.T. e dotazioni.	„	660
Peso totale massimo ammesso	„	17500
Carico utile effettivo	„	2290
Carico per metro quadrato	kg/mq.	165
Carico per CV	kg/CV	5,5

DESCRIZIONE SOMMARIA

L'ala in un sol pezzo è completamente in legno, a 3 longheroni a scatola con correnti in spruce ed anime in compensato di betulla; il rivestimento è in compensato, ricoperto di tela.

Il profilo dell'ala è spesso, con spessore e profondità decrescenti dalla mezzeria verso l'estremità.

L'ala è unita alla fusoliera mediante piastre metalliche fissate ai longheroni.

I 16 serbatoi, della capacità complessiva di 9650 litri, sono sistemati nell'ala.

L'ala è munita di alettoni semplici e di curvatura (flaps); essi sono costruiti in legno con rivestimento in compensato e tela e sono staticamente e dinamicamente compensati.

La fusoliera è a sezione pressochè ellittica, costruita interamente in legno con struttura longitudinale in spruce e rivestimento in « tulipier » o pioppo. Nella parte anteriore vi è la cabina piloti. Seguono successivamente quella del marconista, la cabina passeggeri, l'ingresso con toletta ed infine il bagagliaio.

Tutta la fusoliera è accessibile da prua a poppa. Nella parte prodiera di essa può essere allestita una cabina dove trovano posto 6 passeggeri, disposti in tre file di due poltrone ciascuna.

La porta d'ingresso principale è posta sulla fiancata, nella parte poppiera. Un impianto di aereazione e riscaldamento assicura condizioni ambientali confortevoli.

I 2 galleggianti sono interamente metallici e dimensionati in modo da assicurare il 100% di riserva di galleggiabilità; la loro forma è stata studiata in modo speciale dal punto di vista idrodinamico per assicurare un rapido e facile decollo. Schematicamente essi sono costituiti da una struttura a doppio T di chiglia sulla quale appoggiano 2 paratie di forza ed un conveniente numero di paratie stagne. Il rivestimento è in lamiera di duralluminio, tranne quello di fondo scafo che è in chitonal.

I castelli motori sono in tubi d'acciaio al Cr-Mo saldati. Il castello centrale è fissato alla parte anteriore della fusoliera; i due laterali sono fissati a due centine puntone.

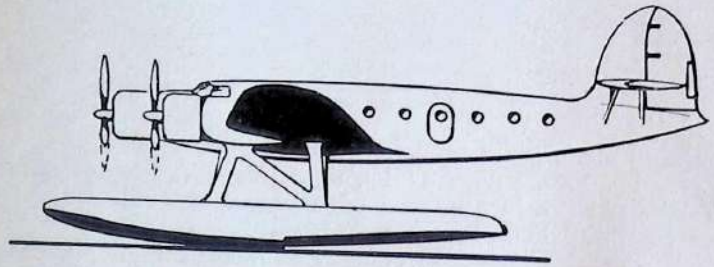
Le eliche trattive sono tripale in duralluminio a doppio passo registrabile meccanicamente in volo.

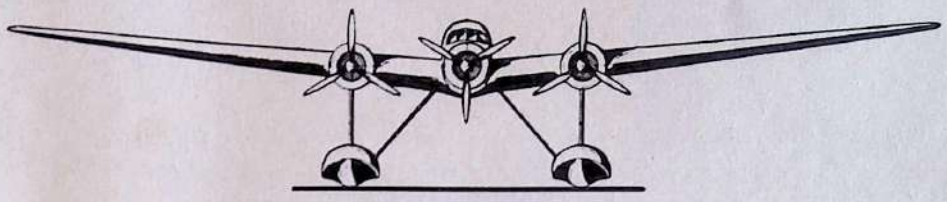
Gl'impennaggi di coda sono costruiti in legno con rivestimento in tela e sono compensati staticamente e dinamicamente.

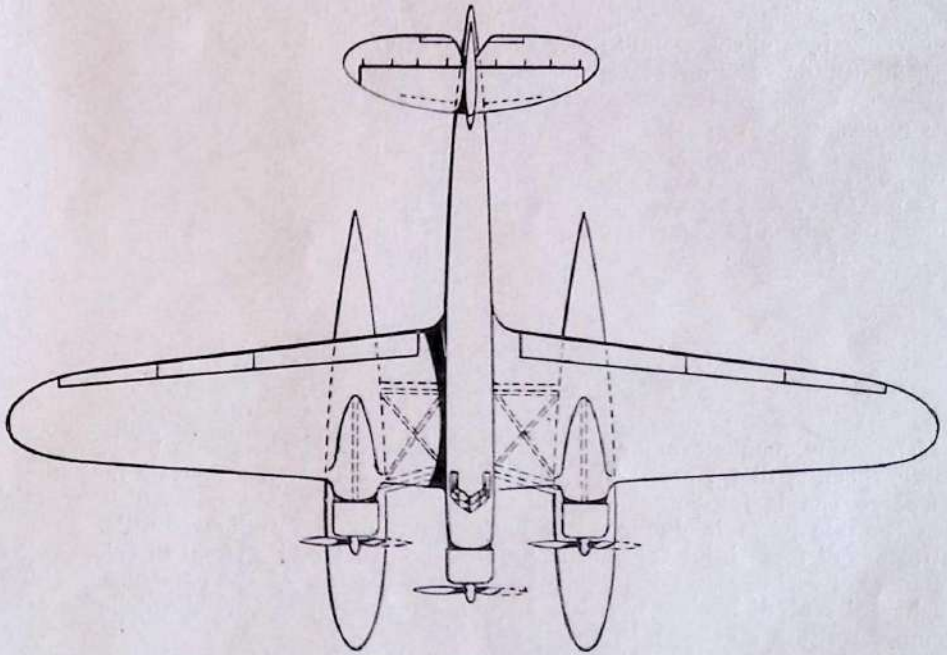
I comandi sono in cavi di acciaio, montati su ampie carrucole, e sono facilmente accessibili e controllabili fino all'estrema poppa.

CARATTERISTICHE DI VOLO
(con peso totale di Kg. 16.200)

Velocità massima quota 0	km/h	311
Velocità mass. assoluta (quota 4650 m.)	„	419
Salita a 4000 m.		15' 17"
Quota di tangenza pratica (per Wz 0,4 m/sec.)		7000
Quota di tangenza teorica		8000
Velocità di crociera a 7/10 della potenza	km/h	330
Autonomia corrispondente con vento nullo	km.	3750
Consumo chilometrico	kg/km.	1,200







C. R. D. A. - CANT Z 509

FIAT - A. P. R. 2

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO TERRESTRE AD ALA BASSA, BIMOTORE A STRUTTURA METALLICA.

Apertura alare	m.	19,50
Lunghezza totale	„	14,89
Altezza	„	3,55
Superficie portante	mq.	59,00
Motori:		2 Fiat A 59 R
Potenza totale	CV	1400
Potenza superficiale	CV/mq.	23,70
Peso a vuoto (con eliche metalliche)	kg.	4780
» combustibile ed olio a serbatoi pieni	„	1555
» equipaggio	„	240
» totale	„	7250
Carico per mq.	kg/mq.	123
» per C. V.	kg/VC	5,18
Volume utile cabina passeggeri	mc.	7,770
» » per merci	„	1,680

DESCRIZIONE SOMMARIA

L'ala, completamente a sbalzo, è fortemente rastremata in pianta ed in spessore, e consta di tre parti: due semiali laterali ed un tronco centrale facente corpo con la fusoliera e contenente i serbatoi del combustibile. Tale tronco centrale porta le due gondole porta-motori ed il carrello retrattile. La struttura di forza è interamente in duralluminio, salvo gli attacchi di collegamento dei vari tronchi per i quali si è impiegato acciaio ad alta resistenza. I longheroni sono di lamiera chiodata a sezione composta; le estremità delle ali hanno struttura a cassone, in duralluminio.

Il rivestimento è misto: in lamiera di duralluminio nelle zone importanti, ai fini della resistenza a torsione; ed in tela di lino per le altre parti.

L'ala è munita di alette freno.

La cellula pesa kg. 1000, pari a 17 kg/mq., può essere ispezionata con relativa facilità nelle sue strutture interne ed è provvista di dispositivi speciali di sicurezza contro gli incendi.

La fusoliera è in tubi di acciaio al cromo-molibdeno saldati all'autogeno ed è rivestita in lamiera di duralluminio ad eccezione della parte poppiera che è invece rivestita di tela ignifugata, d'alta resistenza. Internamente la fusoliera è divisa in varie parti comprendenti una cabina di pilotaggio, una intermedia per il radiotelegrafista, una centrale per i passeggeri, una posteriore per servizi di toletta e bar ed uno scomparto di coda per la posta ed il bagagliaio.

Particolare cura è stata dedicata all'isolamento acustico della cabina passeggeri riuscendo a ridurre ad un livello assai basso il rumore proveniente dai motori. L'impennaggio, completamente a sbalzo, ha struttura metallica, interamente di duralluminio, ed è rivestito di tela ignifugata e verniciata.

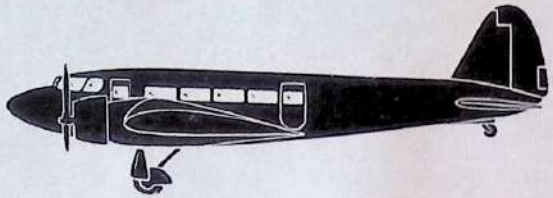
Il timone di direzione e l'equilibratore sono compensati staticamente e dinamicamente, e sono muniti di pianetti di correzione « Flettner » regolabili in volo.

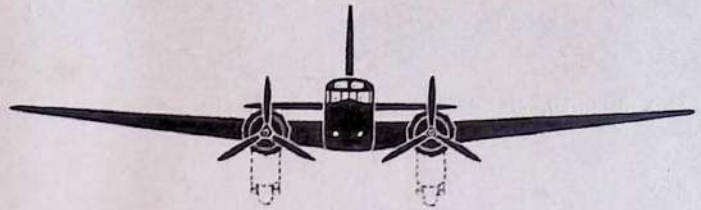
Il carrello è del tipo aperto, di acciaio ad alta resistenza, retrattile all'indietro entro un corrispondente alloggiamento nelle gondole porta motori.

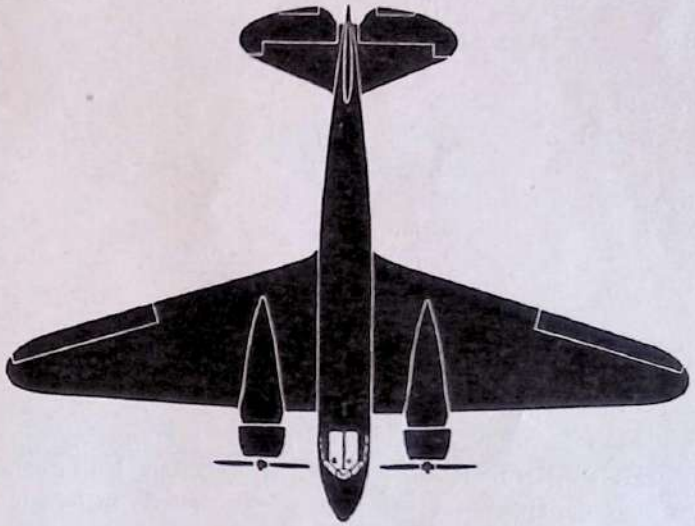
Le ruote del carrello sono munite di freni doppi ad aria compressa, e le forcelle porta-ruote dispongono di anse elastiche a lunga corsa; ciascuna ruota è inoltre montata con pneumatici di grande sezione ed a bassa pressione.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima a m. 2350	km/h	381
» di crociera a m. 3000 ed a 0.62 della potenza omologata	„	327
Tempo di salita a 2000 m.		5' 05"
Quota di tangenza pratica	m.	7650
Pendenza minima di volo librato		1 : 13,7
Spazio e tempo medio per il distacco	m.	340 in 18"
Autonomia a velocità di crociera	km.	858







FIAT - A. P. R. 2

Scala 1 : 200

FIAT - A. S. 1

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, BIPOSTO, MONOMOTORE.

Apertura d'ali	m.	10,40
Lunghezza totale	„	6,16
Altezza	„	2,53
Superficie portante	mq.	17,50
Motori:		1 mot. Fiat A. 50
Potenza totale	CV	85
Potenza superficiale	CV/mq.	4,85
Peso a vuoto	kg.	455
» combustibile e olio	„	98
» equipaggio e dotazioni	„	107
» totale	„	700
Carico utile effettivo	„	75
» per mq.	kg/mq.	40
» per CV.	kg/CV	8,25

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali ed impennaggi: strutture in legno, rivestimento in tela ignifugata. Fusoliera: struttura in legno, rivestimento in compensato. Castello motore in dural ed acciaio. Carrello in tubi di acciaio.

La cellula è monoplana con ali controventate da una coppia di montanti: le ali sono ripiegabili in modo da facilitare il trasporto ed il ricovero dell'aeromobile. La fusoliera è a sezione rettangolare. Il carrello è del tipo aperto con ruote molleggiate con ammortizzatori a rondelle di gomma; frenatura delle ruote contemporanea e differenziale. Il pattino di coda è a molla di acciaio. Impennaggi monoplani: il piano fisso orizzontale è regolabile a terra; comando a barra e pedaliera doppia. La cabina è del tipo aperto o (a richiesta) chiusa con vetri. E' a due posti in tandem. Sistema di alimentazione benzina per gravità; elica trattiva in legno a due pale.

Il tipo A. S. 1 può essere costruito con galleggianti invece del carrello, o può essere munito di sky per l'atterramento su distese ghiacciate.

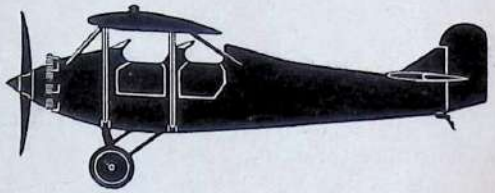
Dal tipo A. S. 1 è derivato il tipo A. S. 2 con motore Fiat A. 50 S di 95 CV.; l'A. S. 2 ha una maggiore velocità: 175 Km/h, invece di 158, ed ha maggior grado di finezza.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima	km/h	158
» di crociera	„	120
» di atterramento	„	72
Tempo di salita a 2000 m.		12' 35"
Quota di tangenza pratica	m.	5350
Tempo per il distacco		14"
Autonomia a velocità di crociera		7h

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: estintore in cabina.

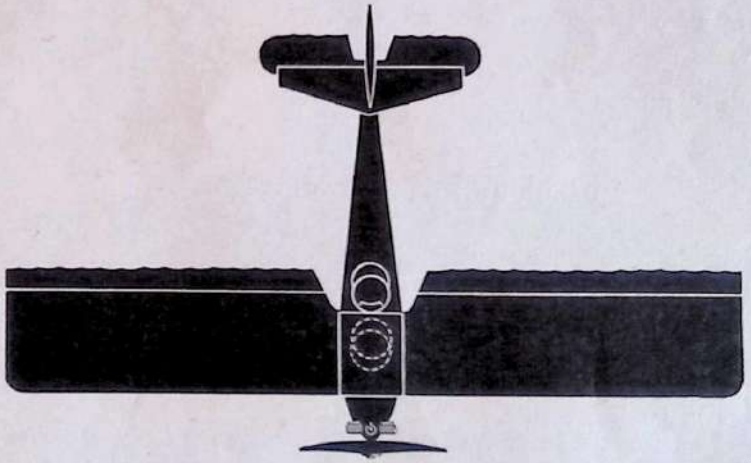




1 – ARR.
1 – PAN
1 – RAIL
1 – BERG

FIAT - A. S. 1

Scala 1 : 200



FIAT - G. 2 (III Edizione)

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO TRIMOTORE AD ALA BASSA.

Apertura alare	m.	16,41
Lunghezza totale	„	11,55
Altezza	„	3,74
Superficie portante	mq.	38,50
Motori:		3 Fiat A. 54
Potenza totale	CV	405
Potenza superficiale	CV/mq.	10,5
Peso a vuoto (compreso impianto di illuminazione ed avviamento)	kg.	1800
Peso combustibile ed olio	„	250
» equipaggio e dotazioni	„	180
» totale	„	2800
Carico utile effettivo	„	570
» per mq.	kg/mq.	72,7
» C V	kg/CV	6,91
Coefficiente di robustezza		6,2

DESCRIZIONE SOMMARIA

Costruzione interamente metallica (duralluminio).

Cellula: ala completamente a sbalzo a pianta trapezoidale con diedro trasversale; essa è costituita da tre parti: la centrale, strutturalmente incorporata con la fusoliera, e due semiali ad essa collegate mediante quattro bulloni .

La struttura resistente dell'ala è costituita da un cassone con due longheroni ad anima in lamiera sottile.

Le centine sono costituite da diaframmi opportunamente forati e nervati.

Il rivestimento dell'ala è in lamiera liscia di duralluminio ad eccezione della parte a poppa del lungherone posteriore. Gli alettoni sono rivestiti in tela.

I castelli motori laterali sono collegati a sbalzo in corrispondenza delle due estremità del longherone anteriore del tronco centrale dell'ala.

Fusoliera: Struttura costituita da una serie di ordinate trasversali riunite longitudinalmente da una serie di correnti; su tali elementi è chiodato il rivestimento in lamiera liscia di duralluminio.

La fusoliera termina anteriormente con una ordinata a parete piena, avente anche funzione di parafiamma, la quale porta i quattro attacchi a cui è innestato il castello motore centrale.

Complesso di atterramento: ciascun semicarrello è costituito da una forcella anteriore verticale, destinata a sopportare l'azione frenante, nel cui gambo è inserito l'ammortizzatore, da una forcella posteriore inclinata e da un puntone di controventamento fissato ad essa. La ruota è montata su un perno di supporto con l'intermediario di un manicotto brevettato su cui è fissato il disco porta ceppi del freno, in modo da distribuire l'azione frenante in parti uguali alle due branche della forcella.

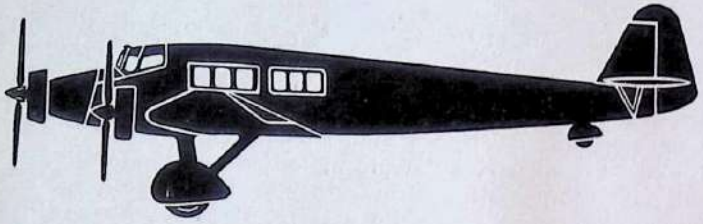
Il sistema adottato per la ruota di coda è brevettato anch'esso, ed è caratterizzato dal fatto che realizza il collegamento alla fusoliera della ruota e contemporaneamente della sua carenatura.

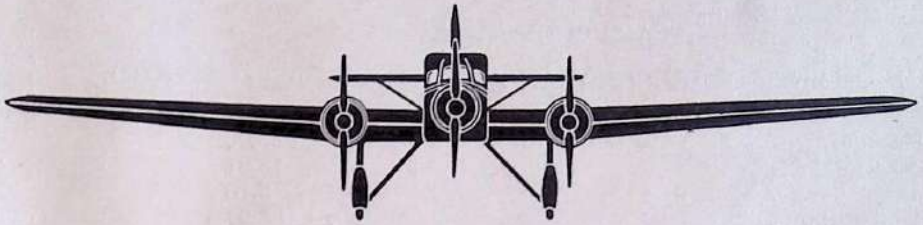
Organi di governo: sono rivestiti di tela. Lo stabilizzatore è regolabile in volo con sistema brevettato ed è caratterizzato dal fatto che la sua intera travatura di sospensione si attacca e si articola intorno ad un unico perno che attraversa la fusoliera e che costituisce l'asse attorno al quale avviene la rotazione quando se ne vuole variare l'incidenza.

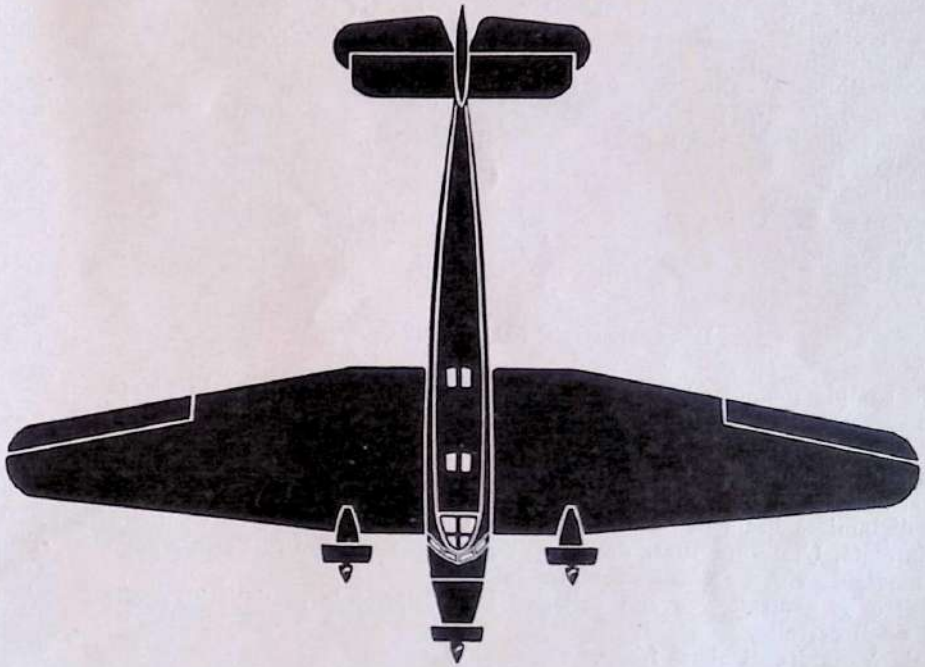
L'interno della cabina è stato allestito per il pilotaggio nella parte anteriore e per 6 passeggeri nella parte immediatamente retrostante.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima	km/h	242
» di crociera	„	210
Tempo di salita a 2000 m.		9' 10"
Quota di tangenza pratica	m.	5200
Pendenza minima di volo librato a bassa quota		1 : 8,79
Tempo medio per il distacco		17' 3"
Autonomia a velocità di crociera		3h 33'







FIAT - G. 2 (III Edizione)

FIAT - G. 18 e FIAT - G. 18 V

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO TERRESTRE AD ALA BASSA, BIMOTORE A STRUTTURA METALLICA.

		Fiat G. 18	Fiat G. 18 V
Apertura alare	m.	25,00	m. 25,00
Lunghezza totale	„	18,81	„ 18,81
Altezza	„	5,01	„ 5,10
Superficie portante	mq.	88,27	mq. 88,27
Motori:		2 Fiat A. 59 R.	2 Fiat A. 80/RC. 41
Potenza totale	CV	1400	CV 2000
Potenza superficiale	CV/mq.	15,90	CV/mq. 22,65
Peso a vuoto	kg.	6080	kg. 7350
Peso combustibile ed olio a serbatoi pieni	„	1160	„ 1650
Peso equipaggio, R.T. e dotazioni	„	480	„ 480
» totale	„	8670	„ 10800
Carico utile effettivo	„	950	„ 1320
» per mq.	kg/mq.	98,22	kg/mq. 122,33
» CV	kg/CV	6,09	kg/CV 5,40

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala completamente a sbalzo, di forte allungamento, rastremata in pianta e nello spessore, e composta di un tronco centrale e di due semiali. Il tronco centrale ha struttura reticolare in tubi di acciaio al Cr-Mo ad alta resistenza collegati mediante nodi di acciaio speciale; le semiali sono completamente in duralluminio ed hanno struttura a cassone, con tre longheroni e rivestimento di lamiera liscia di duralluminio, eccetto la zona del bordo di uscita che è intelata. L'estrema punta delle semiali è riportata, ed è facilmente amovibile mediante viti. Le centine sono in dural.

Al tronco centrale vengono collegati la fusoliera, le semiali, i castelli motori ed il carrello.

L'ala è munita di alette freno.

La fusoliera è anch'essa in duralluminio, del tipo monoguscio con profilati chiusi ed aperti; il suo collegamento al tronco centrale è fatto con attacco brevettato originale. La fusoliera comprende una cabina di pilotaggio, una cabina radio, una cabina passeggeri, la toletta e il bagagliaio. I castelli motori sono in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati, e sono costituiti da due parti: una direttamente attaccata al tronco centrale, ed un'altra fissata a questa con sistema semplicissimo, brevettato, talchè assai facile risulta la sostituzione. I motori sono montati ai blocchi di gomma ammortizzatori che lavorano tangenzialmente in modo molto efficace sotto le variazioni della coppia motrice.

Gli impennaggi sono del tipo a sbalzo metallici, con rivestimento in tela per la deriva ed i timoni, e rivestimento metallico per lo stabilizzatore.

I timoni sono compensati staticamente con contrappesi, ed aerodinamicamente; lo stabilizzatore è regolabile a terra. Il pilota ha a disposizione i comandi dei compensatori sia sul timone di direzione, sia sull'equilibratore.

L'apparecchio è munito di doppio comando; i comandi sono misti: rigidi ed a cavi doppi.

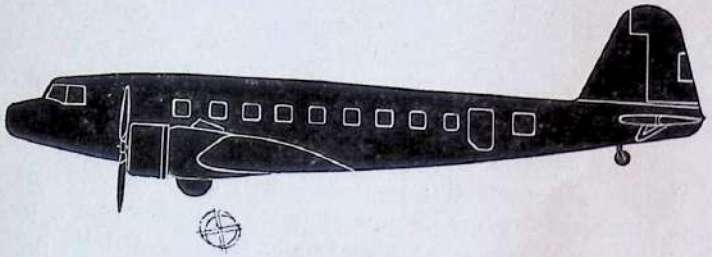
Il cruscotto con tutti gli strumenti di volo e di marcia dei motori è montato su supporti antivibranti. L'apparecchio è munito di pilota automatico Sperry e di tutti gli strumenti necessari per il volo senza visibilità.

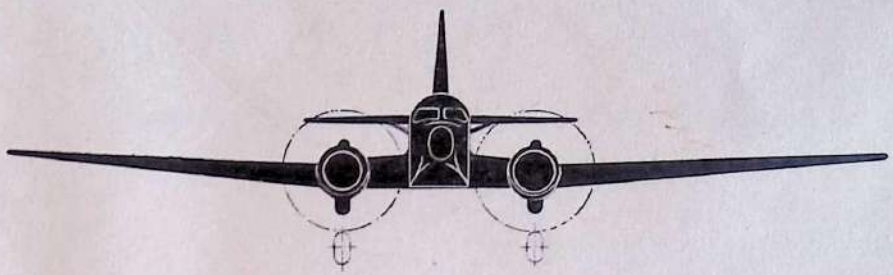
I semi carrelli sono indipendenti, completamente a sbalzo, con travatura di sostegno vincolata ai nodi inferiori del longherone anteriore del tronco centrale e con puntone a forcella collegato al longherone posteriore dello stesso tronco centrale dell'ala.

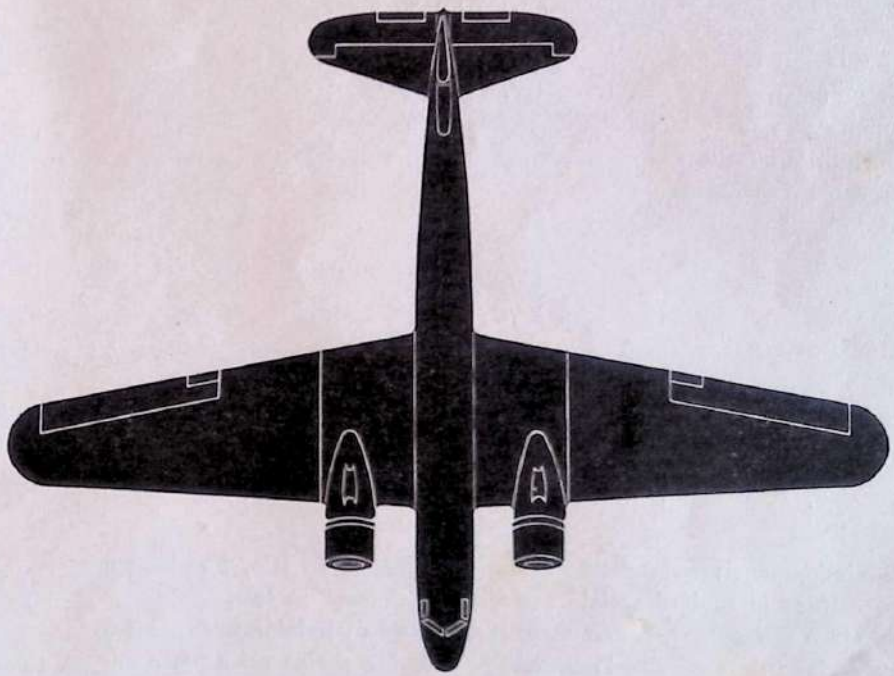
La ruota è sostenuta da una forcella elastica ed è munita di freni ad aria compressa e di pneumatico a media pressione. Mediante manovra con motore elettrico o con manovra a mano di sicurezza, i semicarrelli sono ritirabili durante il volo entro le gondole dei motori. La ruota di coda è tenuta da una forcella in acciaio al Cr-Mo ed è provvista di richiamo (e di bloccaggi a zero, a volontà del pilota) nonchè di ammortizzatore oleo-pneumatico.

CARATTERISTICHE DI VOLO

		Fiat G. 18	Fiat G. 18 V
Velocità massima	km/h	337 (a m. 2800)	km/h 383 (a m. 5000)
» di crociera a m. 3000	„	290	„ 358
Tempo di salita a 2000 m.		7' 25"	8' 39"
Quota di tangenza pratica	m.	7100	m. 7100
Pendenza di volo librato con deflettori chiusi		1 : 12	1 : 9
Pendenza di volo librato con deflettori aperti e carrello abbassato		1 : 8	
Tempo di distacco		20" (in m. 370)	20"
Autonomia a serbatoi pieni	km.	1200	
Consumo di carburante alla velocità di crociera	kg/km.	0,825	kg/km. 1,500







FIAT - G. 18 V

I. M. A. M. - Ro 5 bis

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, BIPOSTO, MONOMOTORE.

Apertura d'ali	m.	10,62
Lunghezza totale	„	7,13
Altezza	„	2,08
Superficie portante	mq.	16,70
Motori:		1 motore Fiat A. 50
Potenza totale	CV	85
Potenza superficiale	CV/mq.	5,10
Peso a vuoto	kg.	490
» combustibile ed olio	„	125
» equipaggio e dotazioni	„	75
» totale	„	750
Carico utile effettivo	„	60
» per mq.	kg/mq.	42
» per C. V.	kg/CV	8,25
Coefficiente di robustezza		9

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali ed impennaggi: struttura in legno, rivestimento in tela. Fusoliera e carrello: struttura in tubi di acciaio saldati; rivestimento in tela.

La cellula è monoplana, con saettoni e diagonali di irrigidimento; la fusoliera è a sezione rettangolare. Il castello motore è a sbalzo nella parte anteriore della fusoliera. Il carrello è ad assale interrotto, molleggiato elasticamente; la gruccia è a balestra. Impennaggi monoplani. Il comando è a barra e pedaliera, doppio, disinnestabile; le trasmissioni sono in cavo di acciaio. Posteriormente al motore è situato prima il posto del passeggero, poi quello del pilota. L'elica è trattiva in legno a due pale. I serbatoi della benzina, in numero di due, sono installati nell'ala.

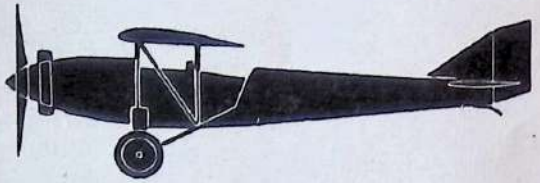
Il tipo Ro 6 (da corsa) derivato dal Ro 5 bis, ha un serbatoio in più situato anch'esso nell'ala; il profilo di questa è modificato, le ruote sono munite di freni.

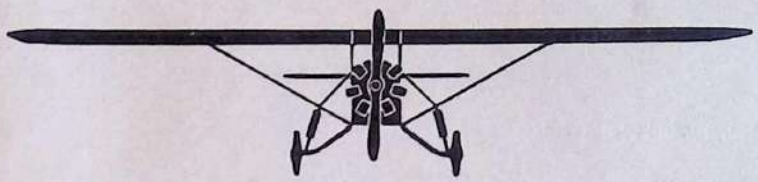
CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima	km/h	175
» di crociera	„	150
» di atterramento	„	85
Tempo di salita a 2000 m.		14'
Quota di tangenza pratica	m.	5000
Decollo in	„	150
Autonomia a velocità di crociera		6h 30'

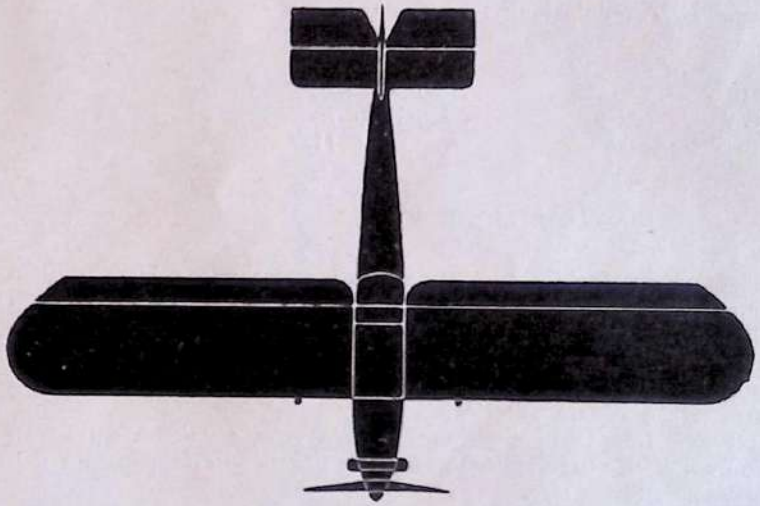
OSSERVAZIONI

Le predisposizioni contro l'incendio sono costituite da un impianto di estinzione ai carburatori.





LBIFF



I. M. A. M. - Ro 5 bis

Scala 1 : 100

I. M. A. M. - Ro 26

CARATTERISTICHE

Tipo: BIPLANO, BIPOSTO, MONOMOTORE.

Apertura alare	m.	8,89
Lunghezza totale	„	6,65
Altezza	„	2,68
Superficie portante	mq.	22,00
Motori:		1 Alfa Romeo-Lynx, II Serie
Potenza totale	CV	200
Potenza superficiale	CV/mq.	9,10
Peso a vuoto	kg.	700
» combustibile ed olio	„	90
» equipaggio, R. T. e dotazioni	„	85
» totale	„	950
Carico utile effettivo	„	250
» per mq.	kg/mq.	43,20
» per C V	kg/CV	4,75
Coefficiente di robustezza	„	11

DESCRIZIONE SOMMARIA

Il Ro 26 è un aeromobile scuola, destinato al secondo periodo d'istruzione al pilotaggio. Come tale è progettato in modo da servire al passaggio da apparecchi lenti e poco caricati (35-38 kg./mq.) ai moderni apparecchi veloci che non sono mai caricati a meno di 50 Kg./mq.

La cellula è biplana, ad ali uguali e leggermente scalate; i posti sono in tandem: l'istruttore è situato anteriormente.

I comandi sono innestabili e disinnestabili in volo, a volontà dell'istruttore, e la manovra si effettua mediante una leva situata sull'impugnatura dell'asta di comando dell'istruttore.

In vista dell'uso dell'aeromobile, si è studiato un robusto carrello a larga carreggiata ed a lunga corsa, munito di ammortizzatori oleo-elastici che consentono una grande dolcezza di atterramento. I posti sono provvisti di appositi paraurti elastici. Si è inoltre tenuto il carrello alto per avere un angolo di seduta piuttosto grande (15° e 30°). Per la larghezza della carreggiata assai difficilmente l'ala inferiore può urtare al suolo; tuttavia, siccome tale inconveniente si è verificato abbastanza di frequente su apparecchi scuola, si è pensato a rendere facile lo smontaggio ed il rimontaggio dell'ala inferiore.

La costruzione della fusoliera e dei pianetti è completamente in tubi di acciaio saldati all'autogeno, con alcuni irrigidimenti mediante diagonali e controdiagonali in filo di acciaio. Il carrello è interamente in acciaio.

Le ali, collegate da una travatura rigida in tubi di acciaio sagomati a sezione di buona penetrazione, sono invece in legno nostrale, e precisamente in abete, pioppo e olmo, sia nei longheroni che nelle centine; la parte in compensato è limitata allo strettamente necessario.

In legno sono pure i timoni e gli alettoni, eccettuato il tubo asse delle parti mobili, in duralluminio.

Il rivestimento è in tela per le ali (eccettuati i pianetti laterali coperti di compensato) e per gli impennaggi; la fusoliera è coperta parte in tela, parte in lamiera di alluminio.

Il castello porta- motore è smontabile togliendo sei bulloni ed è costruito esso pure in tubi di acciaio saldati all'autogeno.

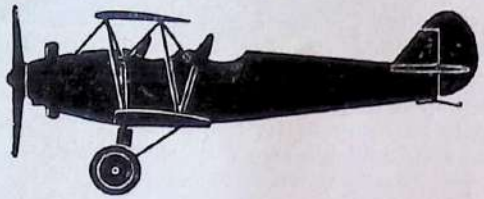
CARATTERISTICHE DI VOLO

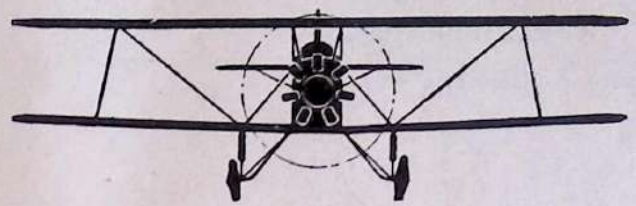
Velocità massima a bassa quota	km/h	212
» di crociera	„	185
» di atterramento	„	80
Tempo di salita a 2000 m.		6' 20"
Tempo di salita a 4000 m.		10'
Quota di tangenza pratica	m.	6100
Pendenza minima di volo librato		1 : 10
Autonomia a velocità di crociera		1h 45'

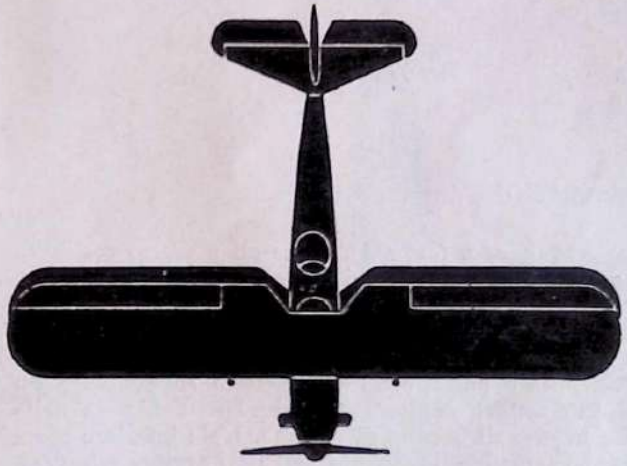
OSSERVAZIONI

Le predisposizioni contro l'incendio sono costituite da impianto di estinzione ai carburanti e da un estintore portatile.

L'aeroplano può trasformarsi in idro mediante la sostituzione di galleggianti al carrello.







I. M. A. M. - Ro 26

Scala 1 : 100

IONA I. 6

CARATTERISTICHE

Tipo: SESQUIPLANO, BIPOSTO, MONOMOTORE.

Apertura alare	m.	10,20
Lunghezza totale	„	7,40
Altezza	„	2,55
Superficie portante	mq.	18,30
Motori:		1 motore Fiat A. 54
Potenza totale	CV	140
Potenza superficiale	CV/mq.	7,65
Peso a vuoto	kg.	650
» combustibile ed olio	„	155
» equipaggio e dotazioni	„	170
» totale	„	975
Carico per mq.	kg/mq.	53
» per CV	kg/CV	6,95
Coefficiente di robustezza		9

DESCRIZIONE SOMMARIA

La cellula è del tipo sesquiplano, formata da due ali a sbalzo costituite di un sol pezzo. Ciascuna ala è a due lungheroni con centine in compensato e rivestimento pure in compensato. La struttura alare rientra quindi nel sistema detto a cassone. I lungheroni sono a scatola con fiancate in compensato e solette in spruce a strati orizzontali. L'ala superiore, oscillante, è munita di alette Handley Page d'estremità e porta, oltre agli alettoni automatici a comando differenziale, gli intercettori destinati a conservare l'efficacia della manovra trasversale anche in caso di perdita di velocità. L'ala inferiore porta due alettoni di curvatura. Mentre il collegamento dell'ala inferiore alla fusoliera è effettuato da quattro attacchi rigidi, l'ala superiore è collegata alla capra mediante due doppi attacchi a cerniera, uno in corrispondenza di ciascun longherone; essa è vincolata inoltre alla fusoliera da speciali ammortizzatori idraulici che limitano la possibilità di rotazione del piano alare intorno alle cerniere.

La fusoliera consta di una struttura interamente rigida di tubi d'acciaio al cromo molibdeno saldati. Il rivestimento è costituito da false centine metalliche, listelli di spruce, tela e lamiera di leghe leggere.

Gli impennaggi monoplani a semisbalzo sono a struttura in legno con rivestimento in compensato. Stabilizzatore regolabile in volo. Comandi in tandem con leva dell'abitacolo posteriore disinnestabile. Trasmissioni in parte di tipo rigido, parte in cavo d'acciaio.

Il posto del primo pilota si trova davanti. In corrispondenza di tutti e due i posti di pilotaggio la copertura viene costituita da pareti in celluloide scorrevoli nei fianchi della fusoliera entro apposite guide.

I due semicarrelli sono del tipo a traliccio deformabile, con un'unica gamba centrale incernierata in corrispondenza dei due attacchi di fusoliera. Il lavoro di deformazione è assorbito da una coppia di ammortizzatori oleo-elastici. Il pattino di coda, del tipo a orientamento libero, trasmette il carico ad una molla elicoidale.

Il motore viene sistemato anteriormente su una incastellatura formata da tubi d'acciaio saldati. Esso è carenato mediante un anello circolare tipo Townend. L'elica è bipala trattiva, in legno o in duralluminio.

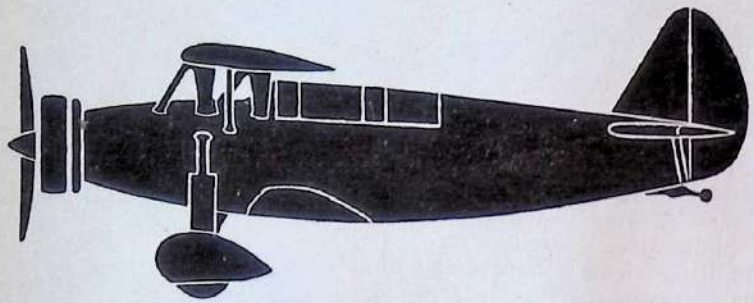
Il serbatoio di carburante e quello di alimentazione sono alloggiati nella fusoliera anteriormente al pilota. Il serbatoio del lubrificante è sospeso al castello motore, davanti al parafiamme.

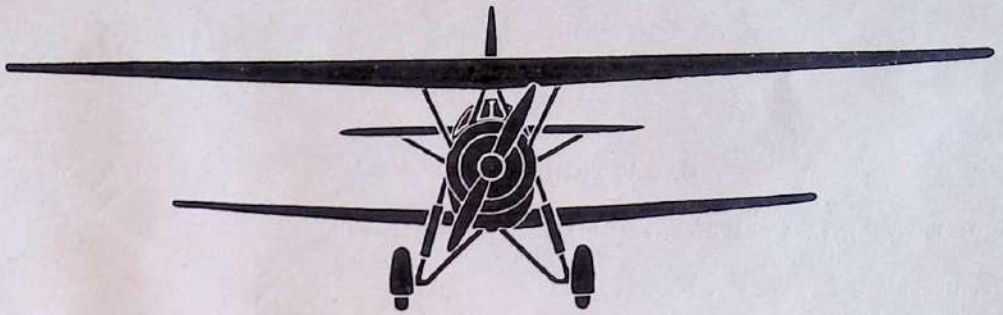
CARATTERISTICHE DI VOLO

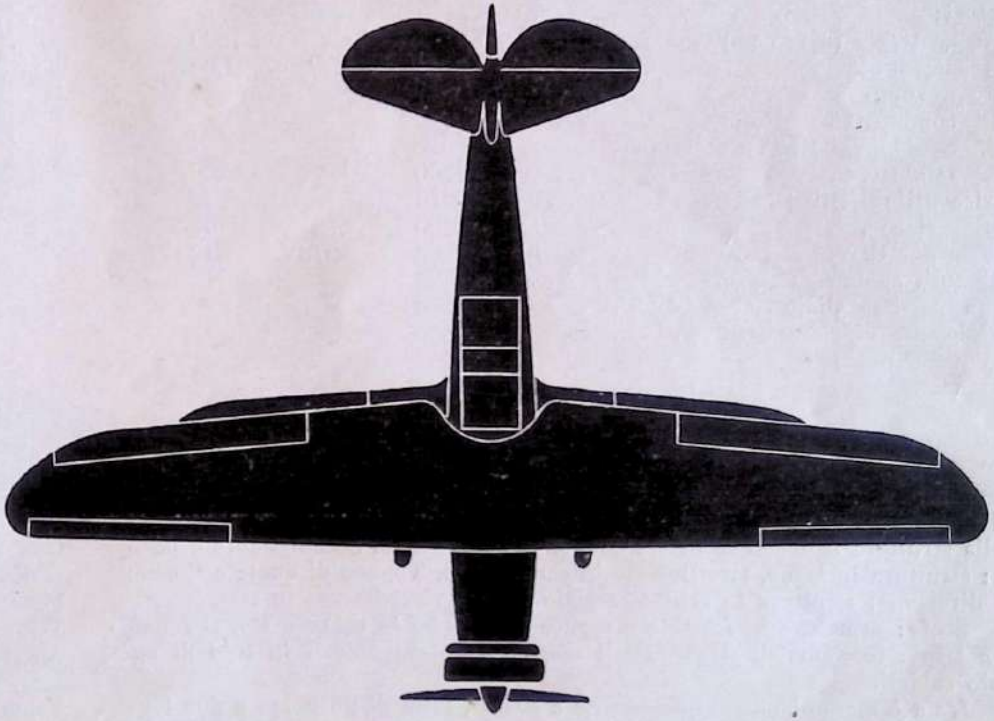
Velocità massima	km/h	200
» di crociera	„	170
» di atterramento	„	75
Tempo di salita a 2000 m.		10' 50"
Spazio di atterramento	m.	135
Autonomia a velocità di crociera		7h
Quota di tangenza pratica	„	5000

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: impianto di estintore a getto fisso sul carburatore.







JONA J.6

OFFICINA COSTRUTTRICE MAGNI AVIAZIONE

MACCHI M. C. 94 (idro)

CARATTERISTICHE

Tipo: IDROVOLANTE A SCAFO CENTRALE, MONOPLANO, BIMOTORE.

Apertura alare	m.	22,93			
Lunghezza totale	„	16,17			
Altezza	„	5,45			
Superficie alare	mq.	76,00			
Motori:		2 Wright Cyclone		2 Alfa 126/RC. 10	
Potenza totale (a 985 m.)	CV	1540		CV	1600
Potenza superficiale	CV/mq.	20,3		CV/mq.	21,05
Peso a vuoto	kg.	5285			
» combustibile ed olio	„	1420			
» equipaggio, R. T. e dotazioni	„	425			
» totale	„	7800		kg.	8200
Carico utile effettivo	„	670			
» alare	kg/mq.	103		„	108
» per C. V.	kg/CV	5,06		kg/CV	5,12
Cubatura cabine passeggeri	mc.	17,898			
» bagagliaio	„	3,04			
Coefficiente di robustezza		5,26			

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: longheroni e centine in legno; rivestimento in compensato. Alettoni ed alettoni di curvatura: longherone anteriore in tubo di acciaio, rimanente della struttura in legno con rivestimento in compensato. Stabilizzatore e deriva: struttura in legno, rivestimento in compensato. Timone di quota e timone di direzione: struttura in tubi di acciaio saldati, rivestimento in tela.

Scafo: armatura in frassino e spruce e fasciame in compensato. Il fondo è a triplo fasciame di dogarelle di mogano. Castelli motori in tubi di acciaio saldati.

L'ala è monoplana completamente a sbalzo, tutta di un pezzo a due longheroni; il profilo è biconvesso a forte spessore ed aspessore e profondità decrescenti dalla mezzeria verso l'estremità. Sopra l'ala sono montati i castelli motori affiancati indipendenti.

Lo stabilizzatore è controventato e la sua incidenza è regolabile in volo dal posto di pilotaggio.

Il timone di direzione è munito di « Flettner ».

Il sistema di governo è a volante e pedaliera doppio, a posti affiancati.

I comandi degli alettoni e degli alettoni di curvatura sono in tubi di acciaio, quelli dei timoni in cavi di acciaio.

Lo scafo, fortemente chigliato, ha due gradini.

Da prua verso poppa lo scafo è suddiviso nei seguenti locali: cabina pilotaggio — 1ª cabina passeggeri con quattro poltrone di cui una riservata al radiotelegrafista — 2ª cabina passeggeri con quattro poltrone — 3ª cabina passeggeri con quattro poltrone — Gabinetto di toletta — Bagagliaio.

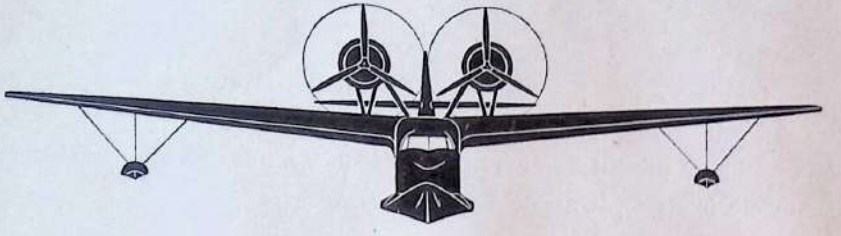
Le eliche sono trattive a 3 pale, a passo variabile in volo, del tipo « D'Ascanio ».

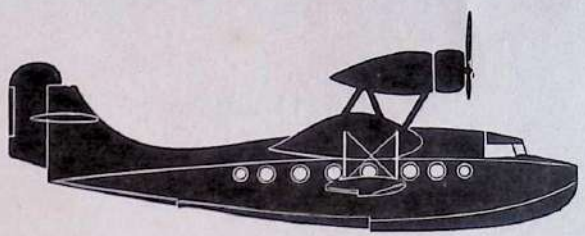
I serbatoi della benzina, in lamiera di duralluminio chiodata, sono situati nell'ala (3 per semiala). I serbatoi dell'olio sono situati dietro a ciascun motore.

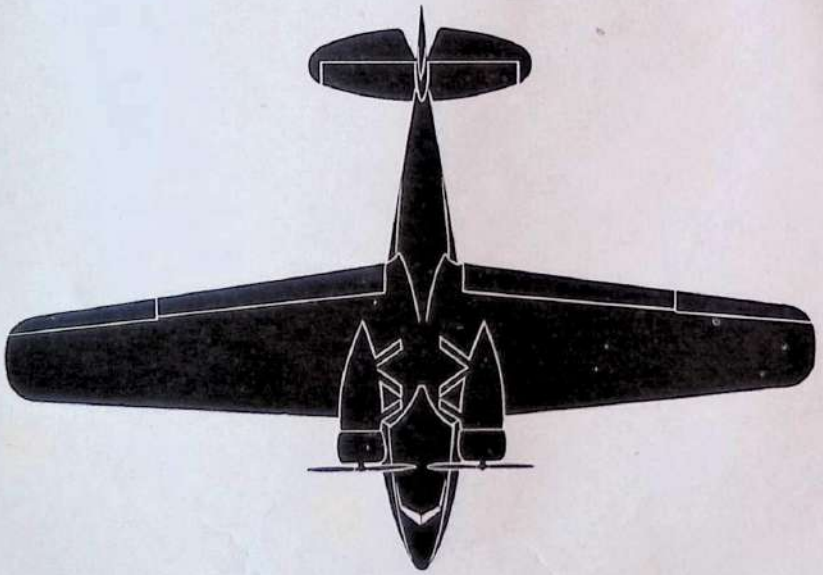
L'avviamento dei motori è elettrico.

CARATTERISTICHE DI VOLO

		Mot. Wright Cyclone		Mot. Alfa 126/RC. 10	
Velocità massima	km/h	290	(a 1000 m.)	km/h	292 (a m. 1270)
» di crociera	„	250	„		
» di ammaramento	„	110			
Tempo di salita a 2000 m.		7' 8"			7' 58"
Quota di tangenza pratica	m.	4850		m.	6000
Quota di tangenza con un motore a rilento	„	2000			
Pendenza minima di volo librato		1 : 10			
Tempo di distacco		19" 2/5			22"
Autonomia a velocità di crociera (a m. 1000)		6h 30'			6h 20"
Tempo per compiere cinque otto a m. 700		6' 40"			







AERONAUTICA MACCHI - C. 94 - IDRO

SCALA 1:200

MACCHI M. C. 94 (anfibio)

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO BIMOTORE ANFIBIO.

Apertura alare	m.	22,93
Lunghezza totale	„	16,17
Altezza	„	5,45
Superficie alare	mq.	76,00
Motori:		2 Wright Cyclone S. G. R
Potenza totale (a 985 m.)	CV	1540
Potenza superficiale	CV/mq.	20,3
Peso a vuoto	kg.	5800
» combustibile ed olio	„	1000
» equipaggio, R. T. e dotazioni	„	425
» totale	„	7800
Carico utile commerciale	„	575
» alare	kg/mq.	103
» per C. V.	kg/CV	5,06
Cubatura cabine passeggeri	mc.	17,899
» bagagliaio	„	3,04
Coefficiente di robustezza		5,26

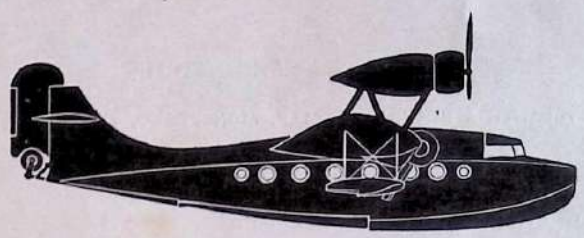
DESCRIZIONE SOMMARIA

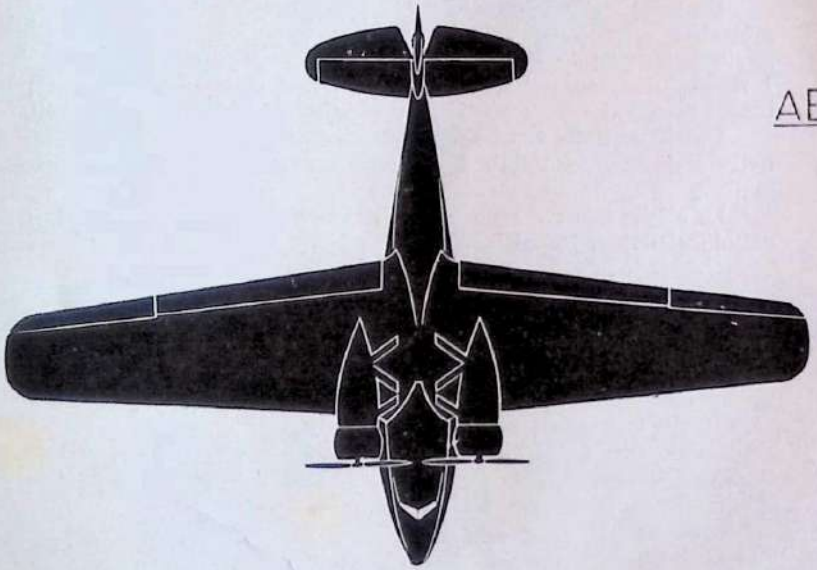
Il Macchi C. 94 anfibio è in tutto uguale al Macchi C. 94 idrovolante, dal quale differisce soltanto perchè dotato anche di carrello retrattile, che permette l'impiego dell'aeromobile come terrestre, e di ruota di coda anch'essa rialzabile.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Le caratteristiche di volo dell'anfibio M.C. 94 possono considerarsi praticamente le stesse di quelle dell'idrovolante.







AERONAUTICA MACCHI — C.94-ANFIBIO -

SCALA 1:200

MACCHI M. C. 100

CARATTERISTICHE

Tipo: IDROVOLANTE A SCAFO CENTRALE, MONOPLANO, TRIMOTORE.

Apertura alare	m.	26,71
Lunghezza totale	„	17,69
Altezza	„	6,12
Superficie alare	mq.	100
Motori:		3 Alfa 126 RC. 10
Potenza totale (a 1000 m.)	CV	2400
Potenza superficiale	CV/mq.	24
Peso a vuoto	kg.	8550
» combustibile ed olio (a serbatoi pieni)	„	2440
Peso equipaggio, R. T. e dotazioni	„	600
» totale	„	13000
Carico utile effettivo	„	1530
Carico alare	kg/mq.	130
„ per C.V.	kg/CV	5,4
Cubatura cabina passeggeri	mc.	30,40
Numero dei posti		26
Cubatura bagagliaio	mc.	4.50
Coeff. di robustezza (per 13500 Kg.)		5

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: lungheroni e centine in legno; rivestimento in compensato, intelato.

Alettoni ed alettoni di curvatura: lungheroni e centine in legno, rivestimento in compensato. Stabilizzatore e deriva: struttura di legno; rivestimento parte in compensato, parte in tela. Timone di quota e timoni di direzione: struttura in tubi di acciaio saldati, rivestimento in tela. Scafo: lungheroni inferiori e chiglie di frassino, lungheroni superiori di spruce, madieri di noce; rimanente struttura in spruce, rivestimento in compensato intelato. Il fondo è di compensato sul quale sono incollate e chiodate le dogarelle di mogano.

Castelli motori in tubi di acciaio saldati. L'ala è monoplana completamente a sbalzo, tutta di un pezzo a due lungheroni a cassetta, il profilo è biconvesso a forte spessore ed a spessore e profondità decrescenti dalla mezzeria verso l'estremità. Sopra l'ala sono montati i tre castelli motori, affiancati indipendenti.

Lo scafo fortemente chigliato ha due gradini. Lo stabilizzatore è controventato da due montanti per parte e la sua incidenza è regolabile solamente a terra.

Alettoni e timoni muniti di alette di correzione; quelle dei timoni sono comandabili dal posto di pilotaggio.

Il sistema di comando è a volante e pedaliera doppia, a posti affiancati.

Il comando degli alettoni di curvatura è idraulico, azionato da una pompa a mano.

Le trasmissioni degli alettoni sono parte in cavi di acciaio, parte in tubi di acciaio; quelle degli alettoni di curvatura sono in tubi di acciaio, quelle dei timoni sono parte in fili di acciaio, parte in cavi d'acciaio.

Da prua verso poppa lo scafo è suddiviso nei seguenti locali: cabina del motorista (che essendo molto spaziosa può essere usata anche come bagagliaio anteriore) — cabina piloti — 1ª cabina passeggeri con 8 posti di cui 1 riservato al radiotelegrafista — 2ª cabina passeggeri con 9 posti — 3ª cabina passeggeri con 9 posti — gabinetto da toletta — bagagliaio.

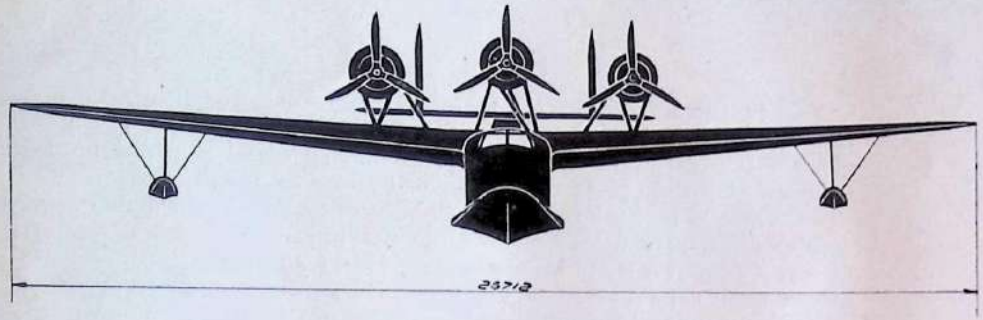
I serbatoi della benzina, di lamiera di duralluminio chiodate, sono situati nell'ala (4 per semiala). I serbatoi dell'olio sono situati dietro a ciascun motore.

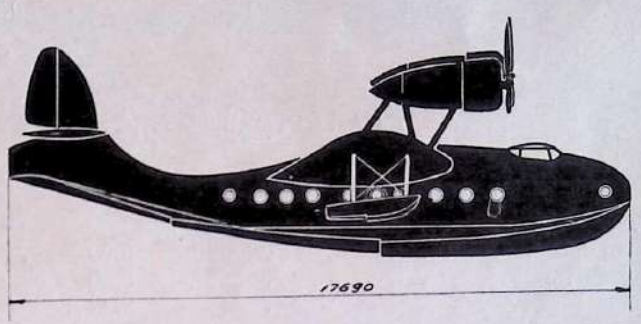
Le eliche trattive sono metalliche tripale a passo variabile in volo con comando elettrico, tipo Piaggio.

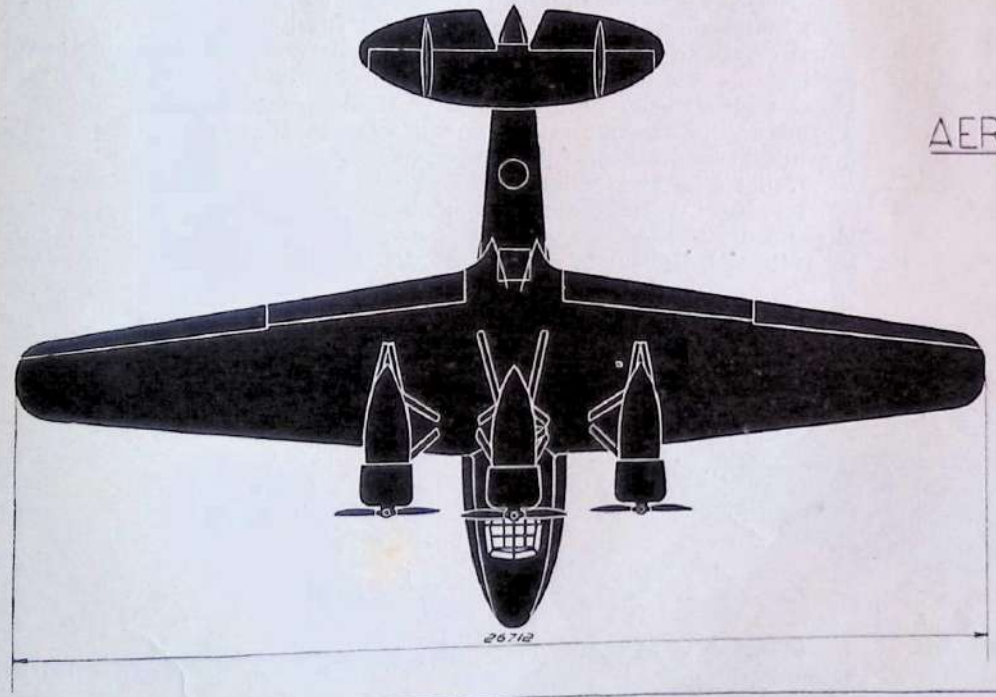
L'avviamento dei motori è elettrico.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima (a 1400 m.)	km/h	310
» di crociera (2300 m.)	„	263
Tempo di salita a 2000 m.		6' 57"
Quota di tangenza pratica	m.	6000
Quota di tangenza con un motore a rilento	„	2300
Pendenza minima di volo librato		1 : 8,65
Tempo per il distacco		25"
Autonomia alla velocità di crociera (a 2300 m.)		7h 30'







AERONAUTICA MACCHI - C.100 - IDRO

SCALA 1:200

MAGNI "VALE„

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, MONOMOTORE, MONOPOSTO.

Apertura alare	m.	8,90
Lunghezza totale	„	5,50
Altezza	„	2,02
Superficie portante	mq.	10,69
Motore		1 mot. Farina "T-58„
Potenza totale	CV	130
Potenza superficiale	CV/mq.	12,93
Peso a vuoto	kg.	600
» combustibile ed olio	„	95
» totale	„	800
Carico utile	„	105
» per mq.	kg/mq.	75,1
» per C V	kg/CV	6,15

DESCRIZIONE SOMMARIA

La cellula è monoplana. Le due ali, rastremate ed a freccia, sono costituite da una parte fissa e da una mobile posteriore al longherone poppiero, quest'ultima suddivisa in alettoni di sbandamento ed in alettoni di curvatura. L'ossatura di ciascun'ala è formata da due longheroni, costruiti a strati, in legno di varie essenze, internamente cavi, entrambi di altezza e spessore variabile, quello anteriore curvo nel piano alare, quello posteriore rettilineo. Le centine sono costruite in legno pieno e rinforzato da compensato. La copertura di tutta l'ala è effettuata con fogli di legno compensato che contribuiscono in misura notevolissima alla robustezza generale della struttura.

Ogni ala è sostenuta da un doppio montante a V con profilatura portante. La profilatura del braccio posteriore dei montanti è ruotabile attorno al tubo come una aletta ad incidenza variabile ed agisce quale freno aerodinamico per la variazione di finezza.

La fusoliera, in legno, è a sezione circolare ed è costituita da un'ossatura trasversale di cerchi di legno a strati di diverse essenze disposti a compensazione e da un'ossatura longitudinale di longheroncini continui lungo tutta la fusoliera che è ricoperta da fasciame di legno compensato.

Il carrello costituito da due gambe profilate in legno a due semiassali, è munito di ruota elastica racchiudente nell'interno il sistema ammortizzatore di sospensione. Le ruote sono munite di freni ad azione indipendente e sono carenate con cappottature smontabili.

Gli impennaggi monoplani sono a struttura in legno e copertura in compensato, il piano fisso e la deriva sono a sbalzo dalla fusoliera.

L'insieme dei comandi con il seggiolo costituisce un blocco unico del tutto indipendente come costruzione dalla fusoliera.

Il cavalletto del motore è collegato al diaframma frontale della fusoliera mediante quattro attacchi, rimovendo due dei quali è possibile far ruotare il blocco sugli altri due per eventuali lavori di manutenzione. Il motore è aerodinamicamente carenato mediante cappottatura Magni il cui bordo d'attacco è costituito dal collettore di scarico del motore.

L'elica è trattiva in metallo, a passo variabile a terra.

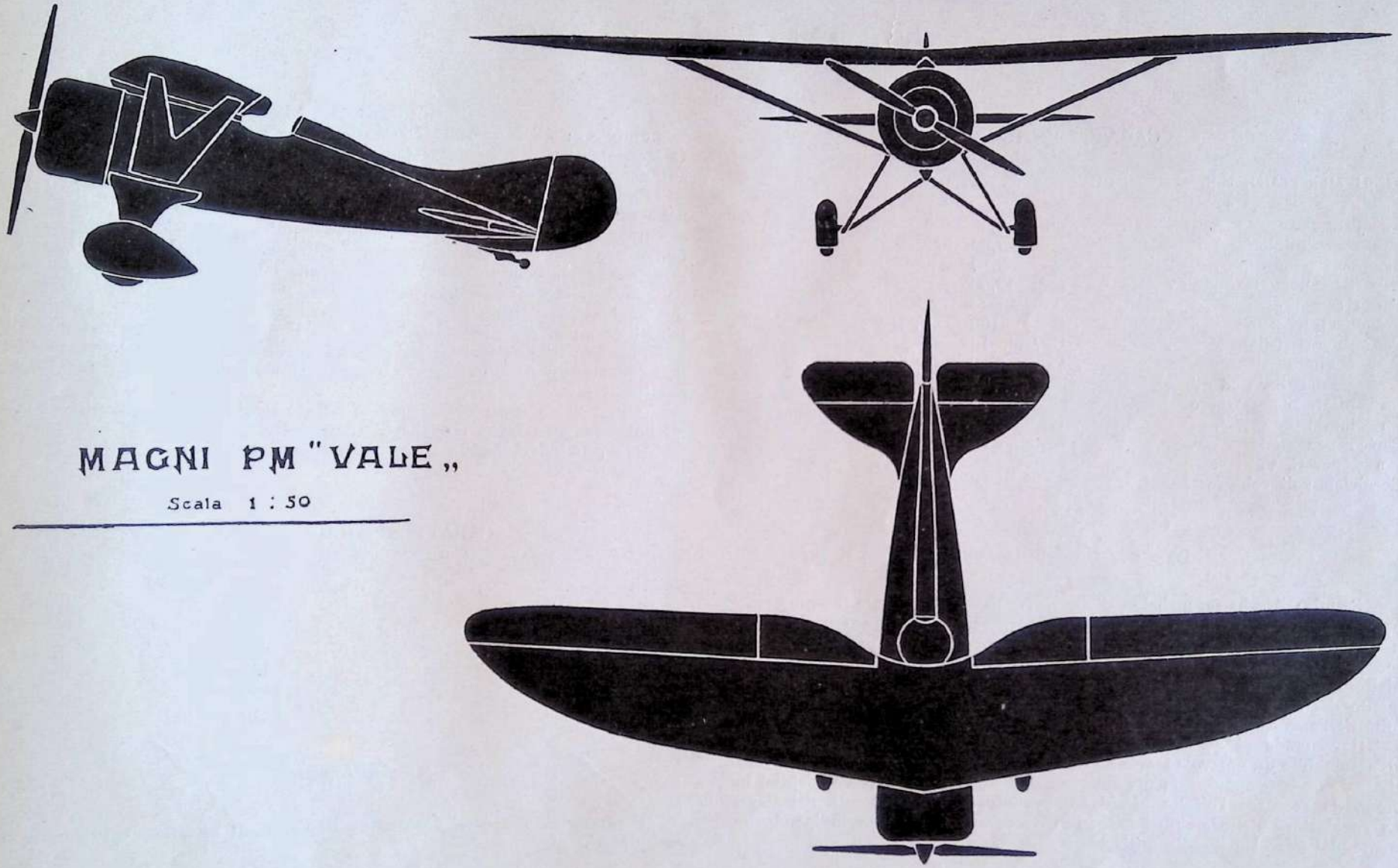
I serbatoi della benzina sono sistemati in fusoliera; uno posteriormente al posto di pilotaggio ed uno anteriormente e sotto l'ala; i serbatoi dell'olio sono disposti dietro alla paratia parafiamma.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima	km/h	240
» di crociera	„	200
» minima	„	95
Tempo di salita a 2000 m.		7' 52"
Autonomia	km.	1000

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: impianto di estintore a getto fisso sul carburatore e paratia parafiamma.



MAGNI PM "VALE„

Scala 1 : 50

NARDI F. N. 305

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, MONOMOTORE, CATEGORIA ACROBATICA.

Apertura alare	m.	8,48	
Lunghezza totale	„	7,00	
Altezza	„	2,10	
Superficie portante	mq.	12,00	
Motori:		1 Fiat A 70 S	1 Alfa IIS S
Potenza (giri 2100)	CV	180	C.V. 185
Potenza superficiale	CV/mq.	15	
Peso a vuoto	kg.	560	g. 620
» combustibile ed olio	„	120	„ 163
» pilota e passeggero	„	160	„ 160
» totale	„	840	„ 1000 (Cat. N)
Carico per mq.	kg/mq.	70	„ 83,3
» per C. V.	kg/CV	4,6	„ 5,4
Coefficiente di robustezza		13,8	

DESCRIZIONE SOMMARIA

Cellula: Ala bassa, a sbalzo, divisa in tre parti: la centrale facente corpo con la fusoliera, in tubi di acciaio al Cr-Mo; le due semiali esterne in legno a due longheroni, rivestite in compensato e collegate alla parte centrale a mezzo di quattro spinotti. L'ala è munita di flaps ai quali sono collegati gli alettoni che sono bilanciati staticamente. Contemporaneamente all'abbassamento dei flaps e degli alettoni si solleva un'aletta di estradosso in prossimità dell'asse di rotazione dei flaps.

Il comando di questo dispositivo di ipersostentazione — che permette all'aeromobile un notevole scarto di velocità — è ottenuto a mezzo di una leva che agisce contemporaneamente sullo stabilizzatore (a incidenza variabile) in modo da corregge l'effetto picchiante prodotto dall'abassamento dei flaps. La regolazione dello stabilizzatore può essere altresì eseguita indipendentemente dal suaccennato dispositivo.

Fusoliera: La fusoliera, di sezione rettangolare, è in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati all'autogeno, rivestita posteriormente in tela e compensato, anteriormente con carenature metalliche.

Carrello: Il carrello è a completa scomparsa in apposite nicchie ricavate nella parte centrale dell'ala in corrispondenza del ventre della fusoliera. E' costituito da due ammortizzatori oleo-pneumatici, a rotazione vincolata, che fanno corpo con le forcelle portanti gli assi delle ruote. Due puntoni convergenti a ciascuna delle forcelle ne determinano rigidamente la posizione quando queste si trovano disposte per l'atterramento. Le estremità superiori dei due puntoni sono collegate, a mezzo di due snodi cardanici, a due pattini trascinati da un albero filettato in modo che il loro spostamento determina il sollevamento dei due semicarrelli fino ad ecclissarli. Il comando viene effettuato, dal posto di pilotaggio, a mezzo di una manovella. Le ruote sono munite di freni.

Organi di governo: Gli alettoni e i flaps sono in legno rivestiti di tela, gli impennaggi in legno rivestiti di compensato.

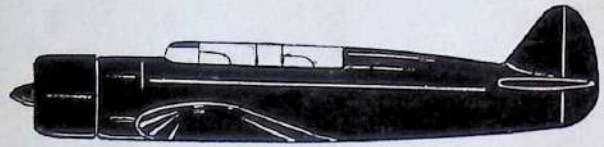
Elica: In dural, bipala a passo variabile a terra.

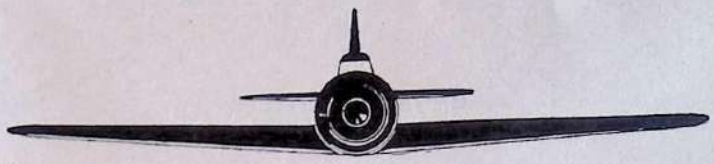
CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima	km/h	332
» di crociera	„	305
Tempo di salita a m. 4000		13' 55"
Spazio per il distacco	m.	125
Spazio per l'atterramento	„	140
Autonomia	km.	1100

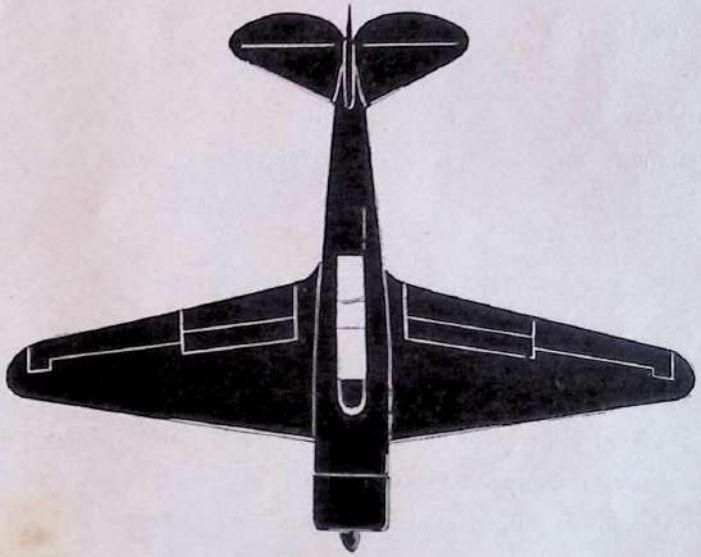
OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: impianto di estintore a getto fisso ai carburatori.





NARDI F. N. 305



PINGUINO G. P. 1

CARATTERISTICHE

Apertura alare	m.	15,30
Lunghezza	„	6,50
Altezza	m.	1,90
Superficie alare	mq.	15,20
Allungamento		15
Peso a vuoto	kg.	170
Carico utile	„	80
Peso totale	„	250
Carico alare	kg/mq.	16,4

CARATTERISTICHE DI VOLO

Rapporto di planamento		1 : 25,3
Velocità di discesa	m.	0,69 al secondo

DESCRIZIONE SOMMARIA

Il Pinguino G. P. 1 è un veleggiatore d'alto rendimento, costruito dal Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela del R. Politecnico di Milano.

Ala centrale completamente a sbalzo, monolongherone con diedro trasversale. Alettoni grandi, comandati mediante doppio differenziale (circa 1 : 2,5); diruttori dorsali, a fessura.

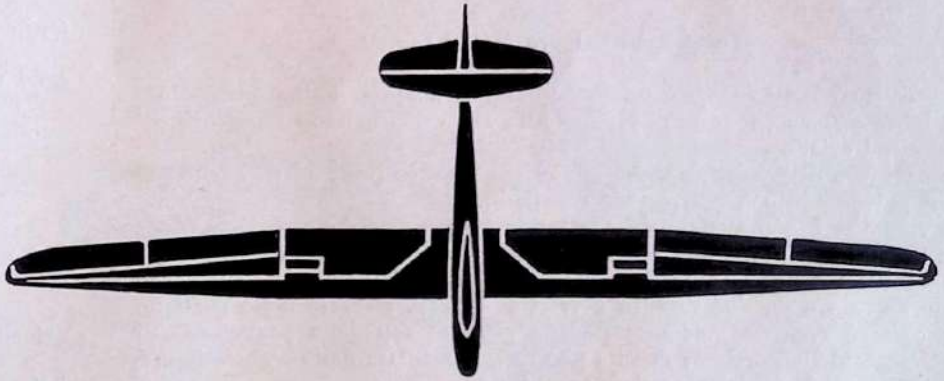
Fusoliera a sezione ovoidale fortemente chigliata nella parte posteriore

Impennaggi completamente a sbalzo.





PINGUINO G. P. 1



S. A. I. - 2 S

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO MONOMOTORE QUADRIPOSTO A DOPPIO COMANDO DA MEDIO TURISMO.

Apertura alare	m.	10,64
Lunghezza totale	„	7,78
Altezza (coda a terra)	„	2,80
Superficie portante	mq.	18,00
Motore	1 motore Alfa 115 a cilindri in linea invertiti	
Potenza totale	CV	185
Peso a vuoto	kg.	900
» combustibile e olio	„	190
» equipaggio	„	75
» totale	„	1420
Carico utile effettivo	„	245

DESCRIZIONE SOMMARIA

Il velivolo « S.A.I./2 S » è un monoplano in legno a cabina quadriposto con ala bassa a sbalzo, munito di motore Alfa 115 a 6 cilindri in linea invertiti raffreddati ad aria.

La cabina è di grande capacità e contiene quattro posti adatti anche per l'uso del paracadute con poltroncine regolabili.

La visibilità è grandissima data la totale trasparenza delle portiere, delle finestre anteriore e posteriore e del cielo del velivolo.

La ventilazione è ottenuta da prese d'aria graduabili installate sul bordo d'entrata dell'ala e da due finestre a vetri scorrevoli, ricavate nelle portiere.

L'accesso è comodo mediante pedane ricavate sull'ala e per effetto di apertura totale delle portiere; l'uscita può essere facilitata dallo sgancio immediato, a mezzo di leva, delle portiere.

Doppio comando con manovra principale ad asta di comando piazzata al centro, spostabile a volontà a mezzo di manopola. Comando freno automatico e regolaggio piano fisso di coda piazzati sull'asta.

Freno aerodinamico comandato da manovella sul cruscotto, razionalmente disposto.

Finitura interna della cabina accurata ed elegante; bagagliaio sulla fusoliera accessibile dall'interno.

Normalmente munito di elica in legno; ma a richiesta si applica l'elica a passo variabile in volo.

Castello motore in traliccio di tubi d'acciaio. Coperture in duralluminio che permettono immediata accessibilità.

Circolazione dell'olio con sistema di chiusura di sicurezza comandato dall'interno della cabina. Serbatoio olio della capacità di 20 Kg. Controllo temperature olio di entrata ed uscita con appositi strumenti. Radiatore eclissabile per regolare i limiti delle temperature.

Circolazione benzina a mezzo pompa azionata dal motore; ed inserzione di altra pompa a mano. Serbatoi benzina in duralluminio della capacità normale di litri 245.

Paratia parafiamma isolante il castello motore. Carrello a tipo oleopneumatico munito di freni ad aria compressa e ruota di coda completamente orientabile.

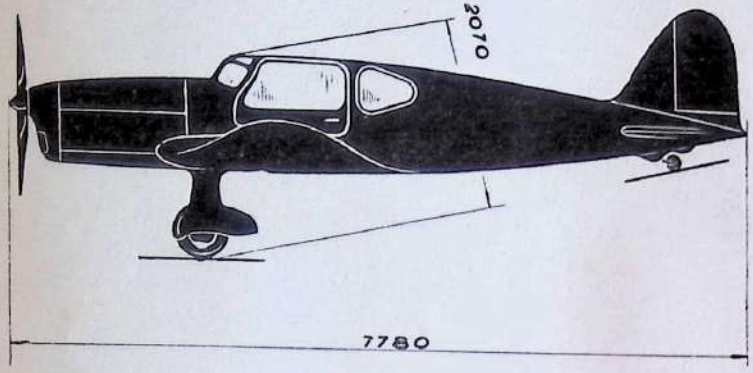
Ala in legno a due longheroni, centine e coperture in compensato, alettoni ed alette-freno intelate del tipo a fessura.

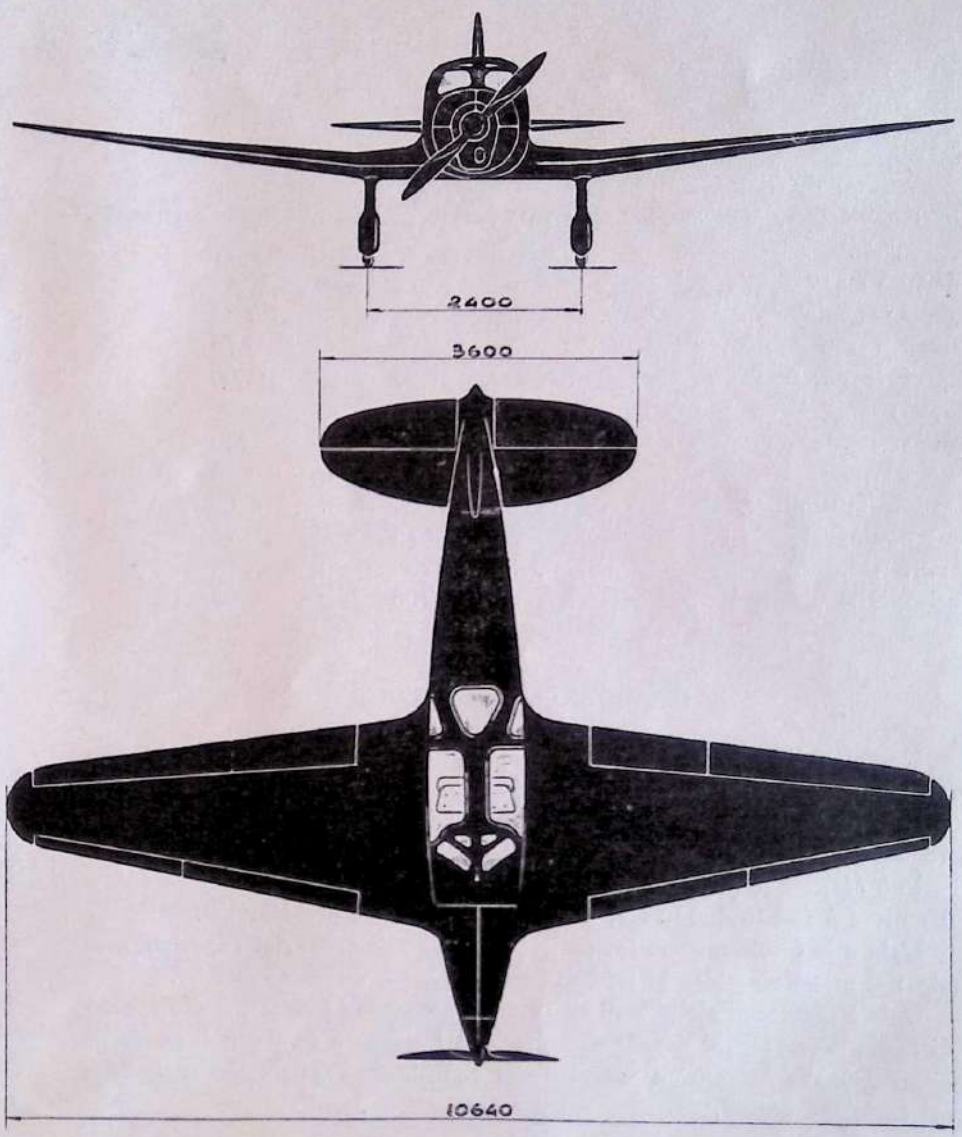
Ala smontabile in tre pezzi, di cui il piano centrale contenuto nei normali carri ferroviari.

Fusoliera in legno a forma ovoidale monoguscia, sagomata finemente ed esteticamente.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità max.	km/h	260
» minima	„	86
Salita a 1000 m.	minuti	3'
Salita in 1'	m.	360
Salita in 30'	„	4700
Consumo per 100 Km.	kg.	14,000
Decollo	m.	200
Atterramento	„	85





S. A. I. - 2 S

S. A. I. - 3

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO MONOMOTORE BIPOSTO A DOPPIO COMANDO DA PICCOLO TURISMO.

		con mot. Fiat A. 50	con mot. Alfa 110
Apertura alare	m.	10,47	m. 10,47
Lunghezza totale	„	7,08	„ 7,38
Altezza (coda a terra)	„	2,60	„ 2,75
Superficie portante	mq.	14,00	mq. 14,00
Motori:		1 mot. Fiat A 50	1 mot. Alfa 110
Potenza totale	CV	85	CV 130
Peso a vuoto	kg.	590	kg. 610
« combustibile e olio	„	85	„ 85
» equipaggio	„	75	„ 75
Peso totale	„	855	„ 875
Carico utile effettivo	„	105	„ 105

DESCRIZIONE SOMMARIA

L'aeromobile « S.A.I./3 » è un monoplano ad ala media a sbalzo, biposto in tandem, doppio comando.

Esso fu studiato per l'uso di scuola e di addestramento e quindi risponde a requisiti di economia di acquisto e di esercizio.

Può essere equipaggiato col noto motore stellare Fiat A. 50 di 85 CV. o col motore Alfa 110 di 130 CV. a quattro cilindri in linea invertiti.

L'ala e la fusoliera sono interamente in legno di costruzione speciale geodetica; il castello motore in tubi di acciaio saldati, molto accessibile.

L'ala è munita di alettone di curvatura a comando idraulico, molto efficace e di facile manovra, sul timone di profondità è piazzata un'aletta di bordo di uscita regolabile in volo che permette di equilibrare l'apparecchio nei differenti carichi e regimi.

I comandi sono costituiti da un'asta e dalla pedaliera e quello posteriore è sganciabile in volo.

Il cruscotto contiene tutti gli strumenti necessari per la navigazione normale e cieca; i sedili sono previsti per l'impiego del paracadute.

Normalmente il pilota sta nel posto posteriore ed il passeggero o l'istruttore stanno nel posto anteriore dove è piazzato il dispositivo di sgancio dei comandi posteriori.

La visibilità è buona sia in rullaggio che in navigazione.

L'elica è in legno.

La circolazione benzina è a pompa (vi è una pompa a mano di sicurezza).

Il carrello ha delle qualità ammortizzanti eccezionali, ed è di facile sostituzione, le ruote sono a media pressione.

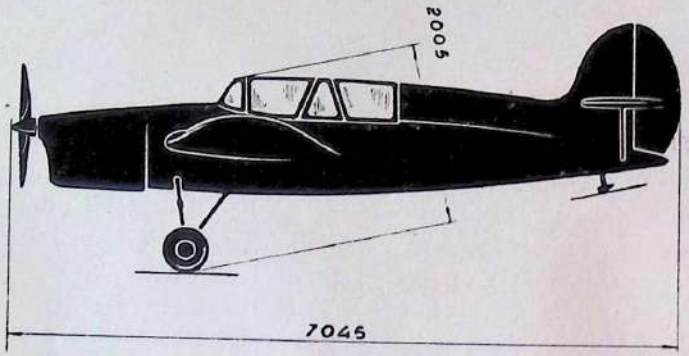
Il pattino di coda, completamente orientabile, è montato elasticamente.

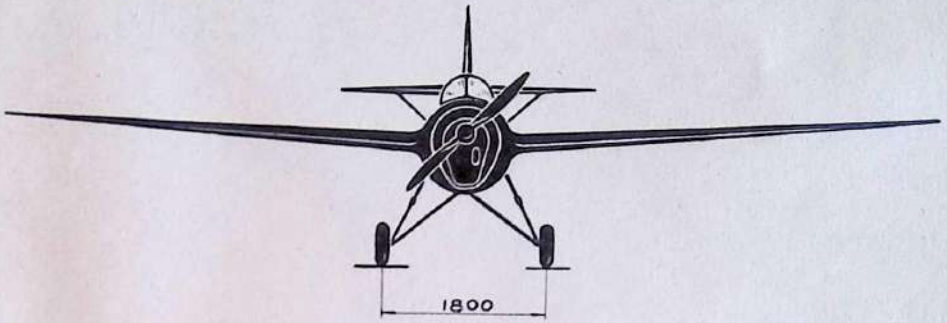
Il piano fisso di coda è regolabile a terra.

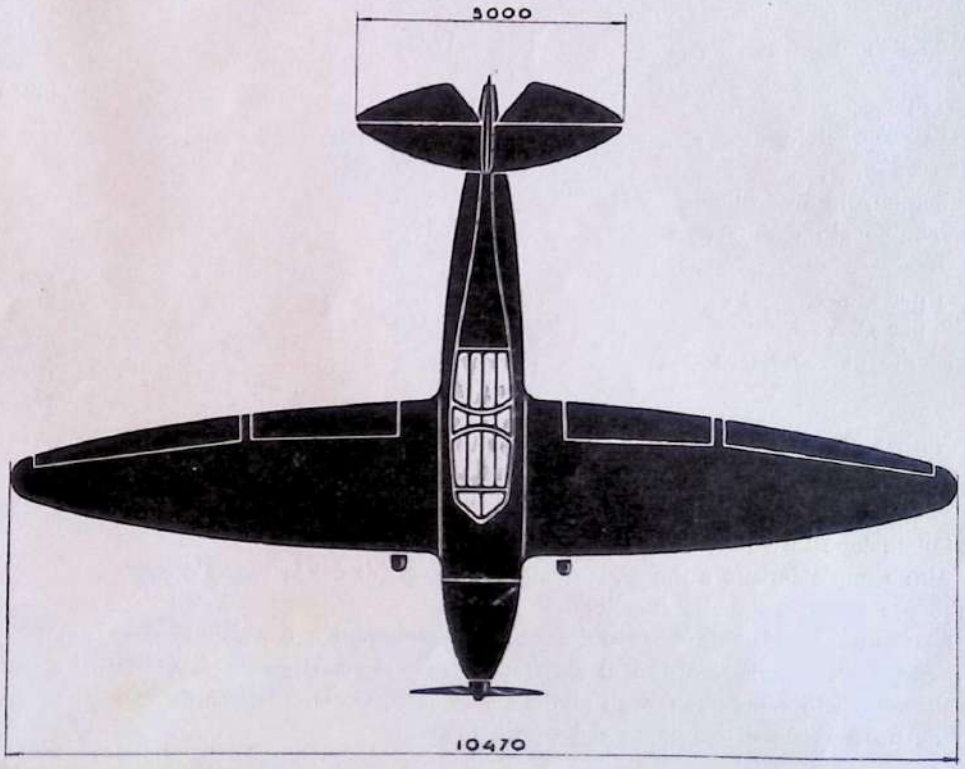
Tutti i comandi sono eccezionalmente robusti per l'impiego di scuola.

CARATTERISTICHE DI VOLO

		con mot. Fiat A. 50	con. mot. Alfa 110
Velocità max.	km/h	200	km/h 225
» minima con alett. di curvatura a 25°)	„	80	„ 82
Salita a 1000 m.		5' 15"	4' 20"
Salita in 1'	m.	200	m. 260
Salita in 30'	„	3000	„ 4200
Quota di tangenza pratica	„	4000	„ 5300
Consumo per 100 Km.	kg.	10700	kg. 9800
Autonomia	km.	650	km. 750
		alla veloc. di croc. di Km. 165	alla veloc. di croc. di Km. 190
Decollo	m.	250	m. 180
Atterramento	„	100	„ 100







S. A. I. - 3

con motore Alfa 110

S. A. I. M. A. N. 202-I

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO TERRESTRE MONOMOTORE AD ALA BASSA.

Apertura alare	m.	10,85
Lunghezza totale	„	7,69
Altezza	„	2,05
Superficie portante	mq.	17,66
Motore		1 Alfa IIo-I
Potenza totale	CV	120
Potenza superficiale	CV/mq.	6,70
Peso a vuoto	kg.	640
» combustibile ed olio	„	120
» equipaggio e dotazioni	„	180
» totale	„	940
Carico per mq.	kg/mq.	53,200
» per C. V.	kg/CV	7,840
Coefficiente di robustezza		7

DESCRIZIONE SOMMARIA

Costruzione interamente in legno.

Ala: completamente a sbalzo, costruita in 3 parti di cui la centrale strutturalmente incorporata alla fusoliera.

La struttura resistente è costituita da due longheroni a scatola e da un rivestimento in compensato fino al longherone posteriore. Il bordo di uscita dell'ala nel tratto compreso fra gli alettoni di manovra e la fusoliera è occupato da un alettone di curvatura del tipo a fessura.

Fusoliera: struttura costituita da una serie di ordinate riunite da quattro longheroni. Il tutto è rivestito in compensato ed intelato. I posti di pilotaggio sono affiancati e situati in corrispondenza del longherone anteriore. Le porte di accesso alla cabina di pilotaggio sono sganciabili in volo.

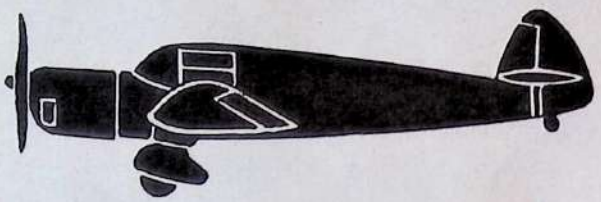
Organi di governo: sono rivestiti in tela. Lo stabilizzatore è fisso. Il timone di quota e quello di direzione sono muniti di « flettner » regolabili a terra.

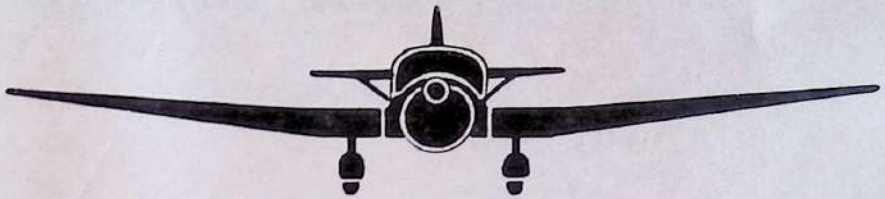
Gruppo motopropulsore: è costituito da un motore Alfa 110/I. L'alimentazione del carburante è realizzata con pompe azionate dal motore stesso.

Carrello: è costituito da una coppia di ammortizzatori oleo-elastici a lunga corsa. Detti ammortizzatori sono montati a sbalzo sul longherone anteriore.

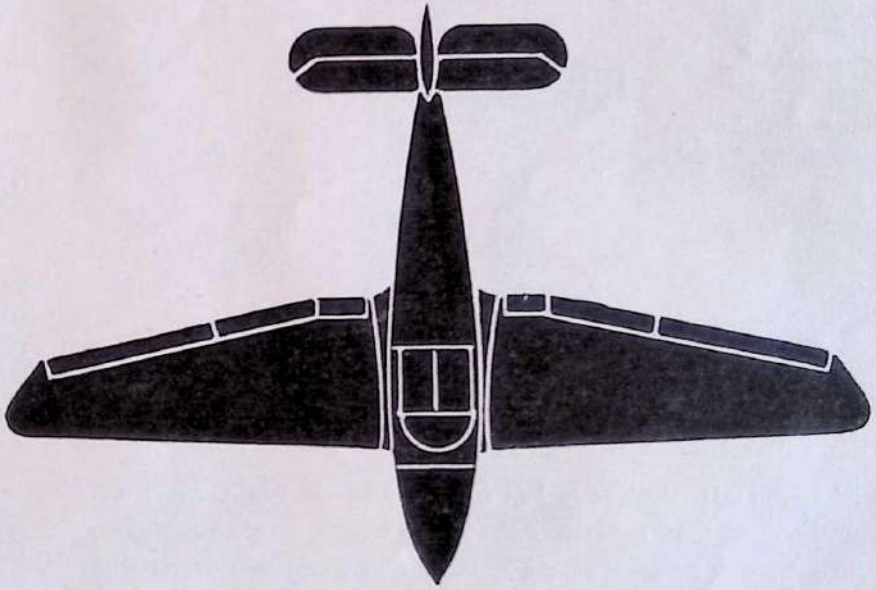
CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima	km/h	230
» di crociera	„	200
Tempo di salita a 2000 m.		9'
Quota di tangenza pratica	m.	5300
Pendenza minima di volo librato a bassa quota		1 : 10
Tempo medio per il distacco		10"
Autonomia a velocità di crociera		4h 30'





S. A. I. M. A. N. 202-I



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 56

CARATTERISTICHE

Tipo: BIPLANO, ANFIBIO A SCAFO CENTRALE, CON CARRELLO RIENTRABILE.

Apertura alare	m.	10,40
Lunghezza totale	„	7,80
Altezza	„	3,00
Superficie portante	mq.	26,00
Motori:		1 motore Fiat A 50
Potenza totale	CV	85
Potenza superficiale	CV/mq.	3,25
Peso a vuoto	kg.	610
» combustibile ed olio	„	100
» equipaggio, R. T. e dotazioni	„	75
» totale	„	860
Carico utile effettivo	„	75
» per mq.	kg/mq.	33,07
» per C. V.	kg/CV	10,10

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ali ed impennaggi: struttura in legno, rivestimento in tela. Castello motore in tubi di acciaio. Scafo: armatura in frassino e silver spruce, con doppio fasciame in cedro sul fondo e sino alla linea di galleggiamento; rivestito internamente e superiormente con compensati di betulla; galleggianti laterali in compensato.

La cellula è biplana; l'ala superiore che porta gli alettoni è unita alla inferiore mediante quattro montanti. I galleggiantini laterali sono uniti alla struttura delle ali mediante supporti in tubi di dural. Il cavalletto motore è composto di due parti simmetriche fissate allo scafo. Il carrello d'atterramento, a due ruote indipendenti, è manovrabile dal pilota. Impennaggi monoplani. La cabina è disposta sotto l'ala; è a due posti in tandem, il comando è a barra e pedaliera.

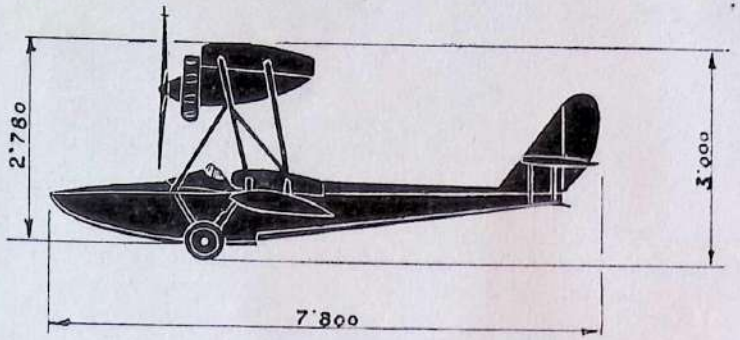
Il serbatoio benzina è nello scafo, quello dell'olio nella gondola motore.

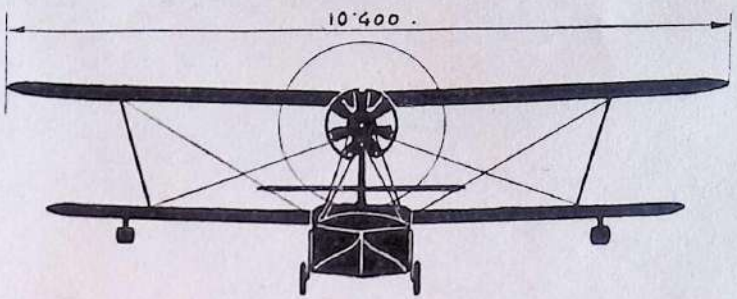
CARATTERISTICHE DI VOLO

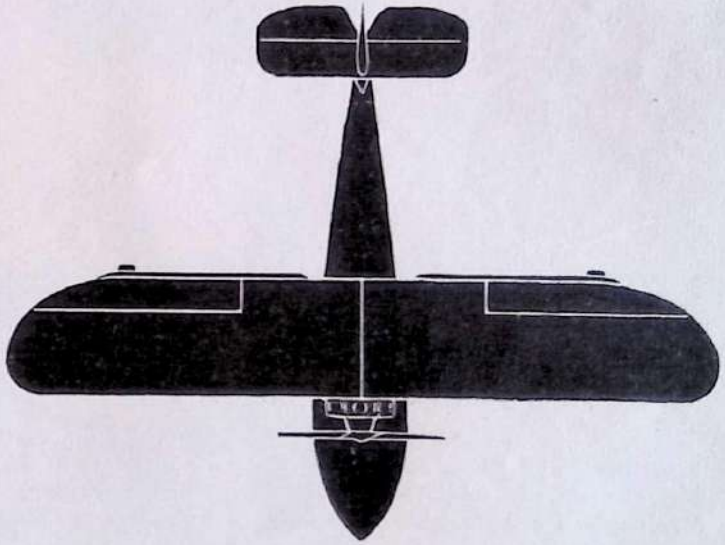
Velocità massima	km/h	140
» di crociera	„	120
» di atterramento	„	65
Tempo di salita a 2000 m.		30'
Quota di tangenza pratica	m.	3000
Pendenza minima di volo librato		1 : 8
Tempo per il distacco		16'
Autonomia a velocità di crociera		4h

OSSERVAZIONI

Predisposizioni contro l'incendio: un estintore mobile in cabina.







SAVOIA MARCHETTI - S. M. 56

Scala 1: 100

SAVOIA MARCHETTI - S. M. 66

CARATTERISTICHE

Tipo: IDROVOLANTE A DUE SCAFI, MONOPLANO, TRIMOTORE.

Apertura d'ali	m.	33,00
Lunghezza totale	„	16,63
Altezza	„	4,90
Superficie portante	mq.	126,70
Motori:		3 mot. Fiat A 24 R
Potenza totale	CV	2100
Potenza superficiale	CV/mq.	16,6
Peso a vuoto	kg.	7870
» combustibile ed olio	„	1555
» equipaggio, R. T. e dotazioni	„	600
» totale	„	11500
Carico utile commerciale	„	1475
» per mq.	kg/mq.	91
» per CV	kg/CV	5,48
Coefficiente di robustezza		5

COSTRUZIONE SOMMARIA

Ala: longheroni e centine in legno, rivestimento in compensato ricoperto di tela; alettoni in legno; timone di quota, deriva, timone di direzione: struttura in tubi d'acciaio saldati, rivestimento in tela; equilibratore: struttura in legno, rivestimento in tela.

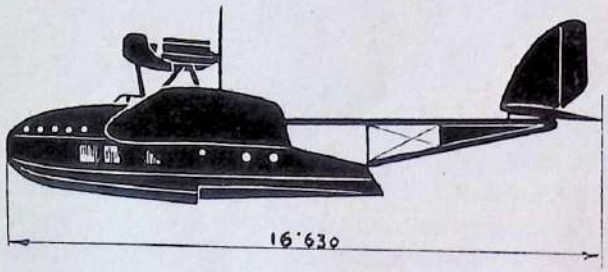
Scafi: armatura in frassino e silver spruce; fasciame in compensato; sul fondo e sui fianchi fino alla linea di galleggiamento: rivestimento in dogarelle di cedro. Castelli motori in tubi d'acciaio con longherine in frassino.

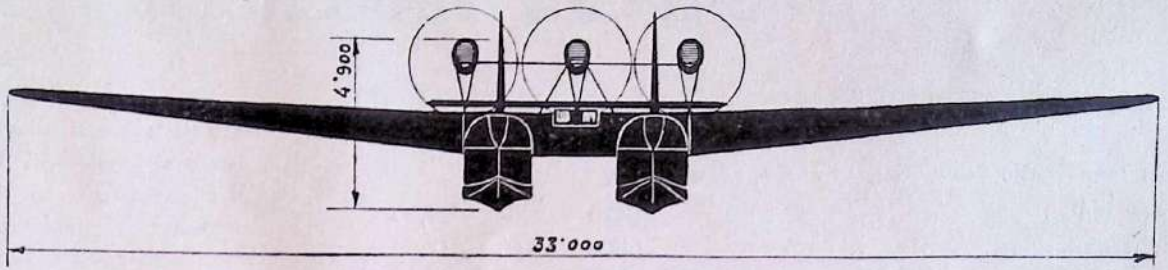
L'ala è monoplana a 3 longheroni; il profilo d'ala è a forte spessore ed a spessore e profondità decrescenti dalla mezzeria verso l'estremità: le due semiali sono staccabili dalla parte centrale. Sotto il piano centrale, nel cui interno nella parte anteriore è sistemata la cabina piloti, sono attaccati gli scafi, e sopra di essono sono montati i castelli motori affiancati. Gli impennaggi sono portati da speciali travi di coda collegati tra di loro ed all'ala da crociere di cavi d'acciaio; l'incidenza del piano fisso orizzontale è regolabile in volo dal posto di pilotaggio. Il sistema di governo è a volante e pedaliera, doppio a posti affiancati. Tutti i comandi sono in cavo d'acciaio. Gli scafi hanno il fondo fortemente chigliato. Le due cabine passeggeri molto spaziose e comode sono situate nella parte prodiera di ciascuno scafo e comprendono complessivamente 14 poltrone. Nella parte di poppa gli scafi hanno due cabine con 4 cuccette complessivamente. L'aeromobile dispone ancora di 2 gabinetti di toletta con W. C. e lavabo e di 4 ampi bagagliai.

Gli scafi comunicano tra di loro per mezzo di due corridoi compresi tra il 1° e il 2° ed il 2° e 3° longherone del piano centrale. Il corrido tra il 2° e il 3° longherone costituisce anche la cabina per il motorista il quale può accedere ai castelli motori mediante una botola. Le eliche propulsive sono di legno a 4 pale. I serbatoi della benzina sono situati nell'ala (2 per semiala) ed il collettore è situato nel piano centrale. I serbatoi dell'olio sono collocati al disotto di ciascun motore; i radiatori dell'acqua, del nuovo tipo a lamelle leggere, sono situati frontalmente dinanzi a ciascun motore. L'avviamento dei motori è ottenuto con avio-compressore Garelli situato sul castello motore centrale assieme al magnetino d'avviamento.

CARATTERISTICHE DI VOLO

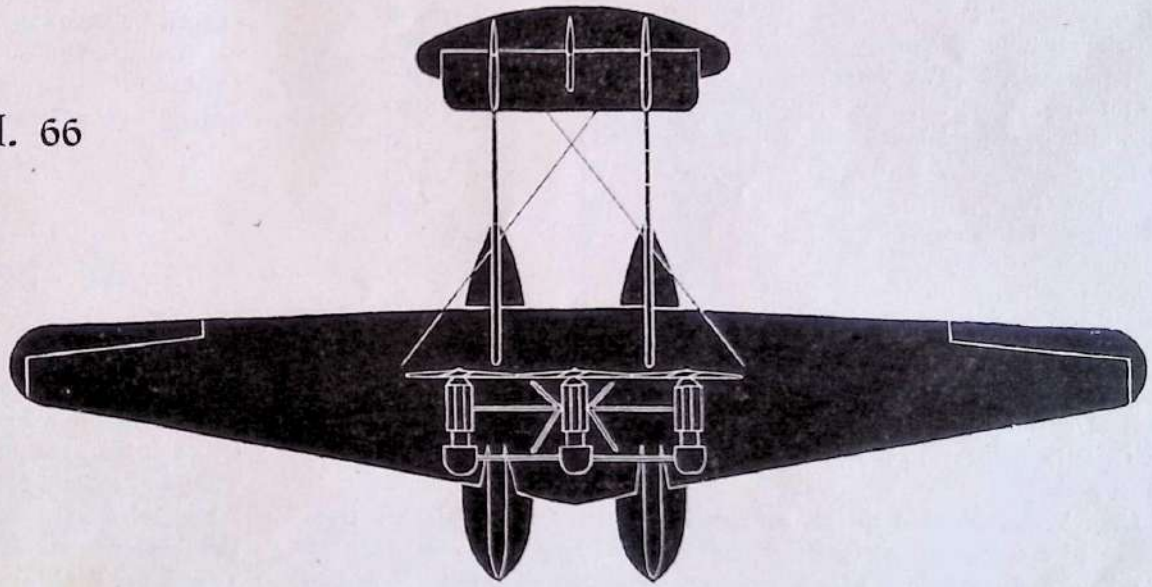
		con Kg. 10850 complessivi
Velocità massima	km/h	264
» di crociera	„	222
» di ammaramento	„	111,5
Tempo di salita a 2000 m.		7' 54"
Quota di tangenza pratica	m.	5500
Quota di tangenza coi 7/8 del carico con un motore a rilento	„	3150
Pendenza minima di volo librato		1 : 10
Tempo per il distacco		25"
Autonomia e velocità di crociera		5h 20'
Tempo per compiere cinque 8 a 500 m.		8' 15"





SAVOIA MARCHETTI - S. M. 66

Scala 1: 200



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 71

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO TERRESTRE, AD ALA ALTA A SBALZO, TRIMOTORE.

Apertura d'ali	m.	21,20	21,20
Lunghezza totale	„	14,00	14,00
Altezza	„	4,10	4,10
Superficie portante	mq.	59,00	59,00
Motori:		3 motori Walter Castor	3 motori P. Stella VII
Potenza totale	CV	720	1110
Potenza superficiale	CV/mq.	12,20	18,8
Peso a vuoto	kg.	2890	3255
» combustibile ed olio	„	800	800
» equipaggio, R. T. e dotazioni	„	350	350
» totale	„	4600	5160
Carico utile commerciale	„	560	755
» per mq.	kg/mq.	78	87,6
» per CV	kg/CV	6,24	4,65
Coefficiente di robustezza		5	5

DESCRIZIONE SOMMARIA

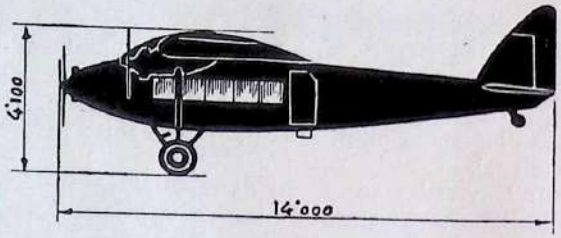
Ala: struttura in legno, rivestimento in compensato ricoperto di tela. Fusoliera ed impennaggi: struttura in tubi di acciaio saldati, rivestimento in tela. Castello motore e gondole laterali in tubi di acciaio saldati. Carrello in tubi di acciaio.

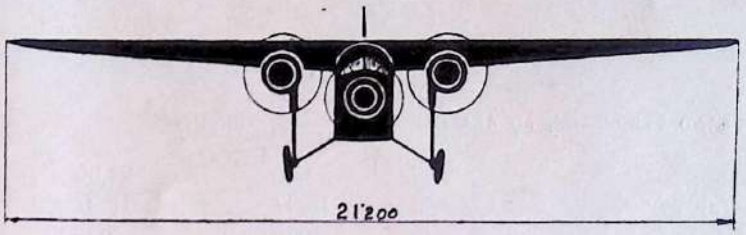
L'ala è monoplana a sbalzo, a 3 longheroni; il profilo d'ala è a forte spessore ed a spessore e profondità decrescenti dalla mezzeria verso le estremità; l'ala è fissata alla fusoliera mediante sei coppie di piastre di acciaio bullonate ai longheroni. La fusoliera è a sezione rettangolare. Il castello motore centrale è fissato a sbalzo alla parte anteriore della fusoliera; i motori laterali aderenti all'ala sono sostenuti da due gondole a struttura reticolare fissate ai longheroni delle ali. Il carrello è a due ruote indipendenti munite di freni con gambe di forza verticali munite di ammortizzatori ad anelli di gomma che poggiano sulla struttura di supporto delle gondole motori. Il sistema di governo è a volante e pedaliera, doppio e a posti affiancati; l'incidenza del piano fisso orizzontale è regolabile in volo dal posto di pilotaggio. Tutti i comandi sono in cavo di acciaio. La cabina dei piloti è situata anteriormente e dietro di essa è situata la cabina passeggeri ad otto posti compreso quello del marconista. I serbatoi della benzina sono situati nell'ala a fianco della fusoliera (due per parte). Le eliche trattive sono metalliche del tipo Standard a due pale.

Nell' « S. 71 » con motori Stella 7 la fusoliera è in tubi di acciaio al Cr-Mo, i serbatoi benzina sono due situati al disotto dell'ala posteriormente ai motori laterali e l'ala è munita di alette freno posteriori.

CARATTERISTICHE DI VOLO

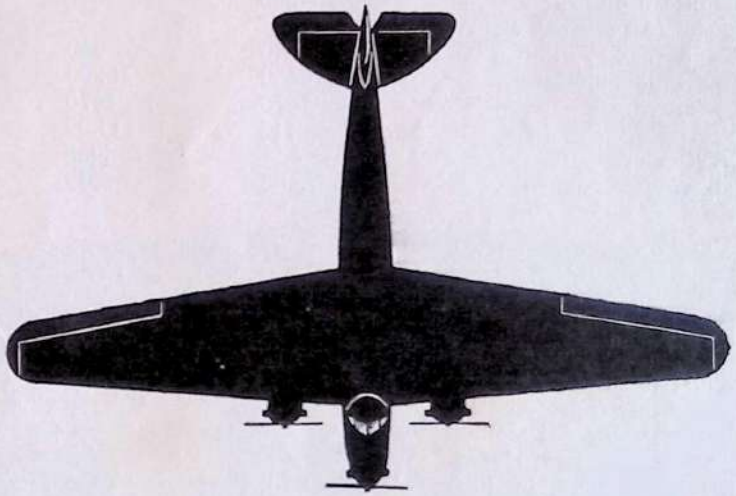
		a) con motori Walter Castor	b) con motori Stella VII con 5000 Kg. complessivi
Velocità massima	km/h	235,5	270,600
» di crociera	„	180	229
» di atterramento	„	95,5	92
Tempo di salita a 2000 m.		9' 30"	6' 30"
Quota di tangenza pratica	m.	6000	5900
Tempo di salita a 2000 m. a pieno carico col motore centrale a rilento		22'	18' 43"
Pendenza minima di volo librato		1 : 10,95	1 : 11
Tempo per il distacco		14"	14"
Autonomia a velocità di crociera		7h	5h 20'
Tempo per compiere cinque 8 a 500 m.		4' 15"	4' 33"





SAVOIA MARCHETTI - S. M. 71

Scala 1: 200



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 73

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO TERRESTRE, AD ALA BASSA A SBALZO, TRIMOTORE.

Apertura alare	m.	24,00	24,00
Lunghezza totale	„	18,37	18,37
Altezza	„	4,45	4,45
Superficie portante	mq.	92,30	92,20
Volume cabina passeggeri	mc.	18,415	18,415
Volume dei due bagagliai	„	3,020	3,020
Motori:		3 Piaggio X RC	3 Wright Cyclone SGR
Potenza totale	CV	2100 (a m. 1000)	3210 (a m. 915)
Potenza superficiale	CV/mq.	22,80	22,05
Peso a vuoto con eliche metalliche	kg.	6930	7300
Peso combustibile e olio	„	1390	1390
Peso equipaggio (4 persone), R. T. e dotazioni	„	640	640
Peso totale massimo autorizzato	„	10430	10800
Carico utile effettivo	„	1470	1470
» per mq.	kg/mq	113	117,02
» per CV	kg/CV	4,98	3,36
Coefficiente di robustezza		5,65	5,60

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: a sbalzo, completamente in legno, in tre elementi collegati fra di loro da grosse piastre, a tre longheroni a doppio T con correnti in spruce e anima in compensato, rivestita in compensato, protetto da tela. Il profilo è a forte spessore ed a spessore e profondità decrescenti dagli attacchi all'elemento centrale fino alle estremità. Gli alettoni e le alette freno (posteriori), in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati, sono rivestiti in tela. Gli alettoni sono compensati.

Fusoliera: la fusoliera, in due pezzi, è in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati. Il rivestimento è in compensato lungo la cabina passeggeri, e in tela di lino il rimanente fino alla coda. Segue la cabina passeggeri con due file di poltrone, rivestite internamente di materiale antisonoro; i primi quattro posti, sull'elemento centrale d'ala, sono in posizione più elevata dei rimanenti. Un impianto di aerazione e di riscaldamento assicura condizioni ambientali confortevoli.

Dopo la cabina passeggeri si trovano i servizi di toletta. Il bagagliaio anteriore si trova sotto la cabina piloti, e il posteriore sotto la cabina passeggeri (nella zona mediana).

Motori e castelli: i motori sono muniti di anelli Magni; il castello centrale è fissato alla fusoliera anteriormente alla cabina piloti, i castelli laterali sono fissati ai correnti del longherone anteriore dell'elemnto centrale d'ala. I tre castelli sono costruiti in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati.

Le eliche, trattive, tripale, metalliche, sono a passo regolabile a terra.

I serbatoi d'olio sono nelle due semiali, i serbatoi benzina normali nello elemento centrale d'ala, tra i due longheroni; due serbatoi di riserva sono nelle semiali. tra il 1° e il 2° longherone.

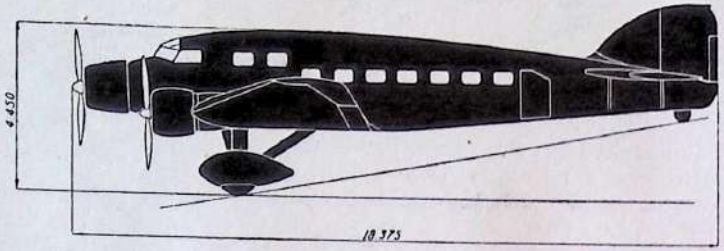
Carrello: il carrello è in tubi di acciaio ad alta resistenza; gli ammortizzatori sono oleo-pneumatici. Le ruote sono in elektron, con pneumatici a media pressione e sono provviste di freni.

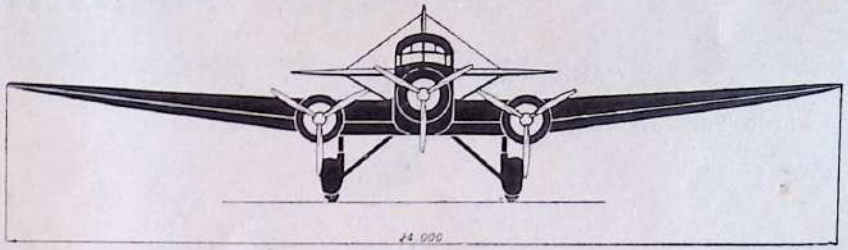
Piani di coda: i piani di coda sono in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati rivestiti in tela e sono compensati. L'incidenza dello stabilizzatore è regolabile in volo.

Comandi: i comandi sono rigidi in tubi di duralluminio. Il comando delle alette-freno è idraulico; i collegamenti fra le alette sono in cavi di acciaio.

CARATTERISTICHE DI VOLO

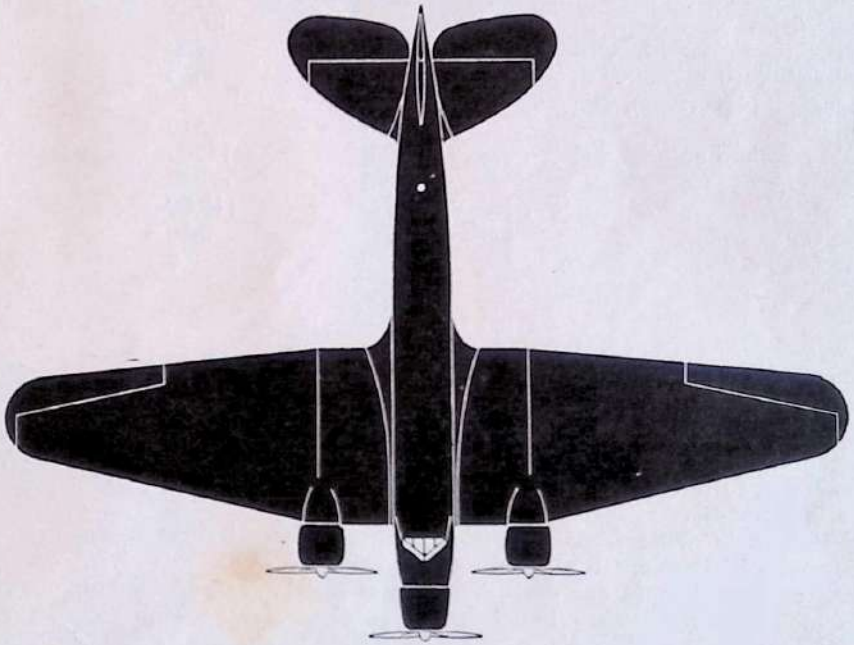
		a) Con motori PX RC	b) Con motori Wright Cyclone
Distacco in		17"	16" 3/5 e in m. 220
Atterramento in	m.	260	260
Salita a m. 2000 in		5' 37"	5' 28"
Quota di tangenza teorica	m.	5900	6700
Quota pratica	„	5550	6300
Velocità massima	km/h	360 (a m. 2100)	340 (a m. 1750)
» di crociera	„	257 (a m. 3400)	269 (a m. 3000)
Tangenza teorica con 2 motori	m.	4500	3700
Autonomia a velocità di crociera a pieno carico di passeggeri		4h (a m. 3000)	4h (a m. 3000)
Pendenza minima di volo librato		1 : 10	1 : 9
Tempo per compie cinque 8		4' 35" (a m. 800)	—
Velocità di atterramento	km/h	110	110







SAVOIA MARCHETTI - S. M. 73



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 74

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, TERRESTRE, AD ALA ALTA, A SBALZO, QUADRIMOTORE.

Apertura alare	m.	29,68	29,68
Lunghezza totale	„	21,36	21,36
Altezza	„	5,40	5,40
Superficie portante	mq.	118,54	118,54
Volume cabina passeggeri	mc.	28,00	28,00
Volume dei 3 bagagliai	„	6,292	6,292
Motori:		4 Piaggio Stella X RC	4 Alfa 126 RC 34
Potenza totale	CV	2800 (a m. 1000)	2600 (a m. 2600)
Potenza superficiale	CV/mq.	23,60	21,90
Peso a vuoto (con eliche metalliche)	kg.	9600	9650
» combustibile e olio	„	2000	2000
Peso equipaggio (4 persone), R. T. e dotazioni	„	510	510
» totale massimo autorizzato	„	14200	14200
Carico utile effettivo	„	2090	2040
Peso per mq.	kg/mq.	119,80	119,80
» per CV	kg/CV	5,07	5,56
Coefficiente di robustezza		5	5

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: a sbalzo, completamente in legno, ad un solo pezzo, a tre longheroni a doppio T con correnti in spruce e anima in compensato, rivestita in compensato protetto da tela.

Il profilo è a forte spessore ed a spessore e profondità decrescenti dalla mezzeria alla estremità.

Gli alettoni e le alette freno (posteriori), in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati, sono rivestiti in tela. Gli alettoni sono compensati.

Fusoliera: la fusoliera, in due pezzi, è in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati. Il rivestimento è in compensato lungo la cabina passeggeri ed è in tela di lino per la parte restante fino alla coda. Anteriormente in alto vi è la cabina piloti, e posteriormente la cabina per il motorista e il marconista sopra la parte anteriore della cabina passeggeri. Segue la cabina passeggeri con 3 file di poltrone e rivestita internamente di materiale antisonoro; un impianto di acreazione e riscaldamento assicura condizioni ambientali confortevoli. Dopo la cabina passeggeri si trovano il bar, i servizi di toletta e il bagagliaio posteriore. Gli altri due bagagliai si trovano sotto le cabine piloti e passeggeri.

Motori e castelli: i motori sono muniti di anelli Magni; i castelli relativi sono in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati e sono fissati ai correnti del longherone anteriore d'ala. Le eliche, trattive, tripale, metalliche, sono a passo regolabile in volo (tipo SIAI), a due passi: massimo o minimo, a comando idraulico. I serbatoi d'olio sono sopra i castelli motori e i serbatoi benzina sotto l'ala dietro i castelli motori.

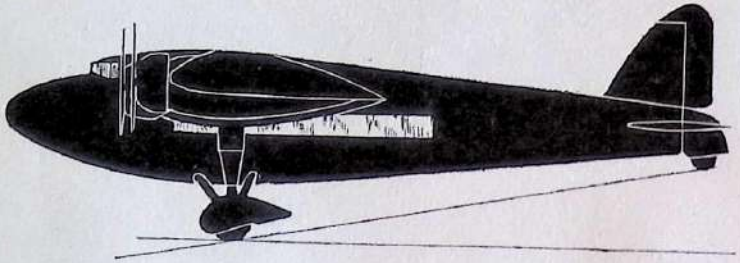
Carrello: il carrello è in tubi di acciaio ad alta resistenza, con ammortizzatori a tamponi di gomma. Le ruote sono in elektron con pneumatici a media pressione e sono provviste di freni.

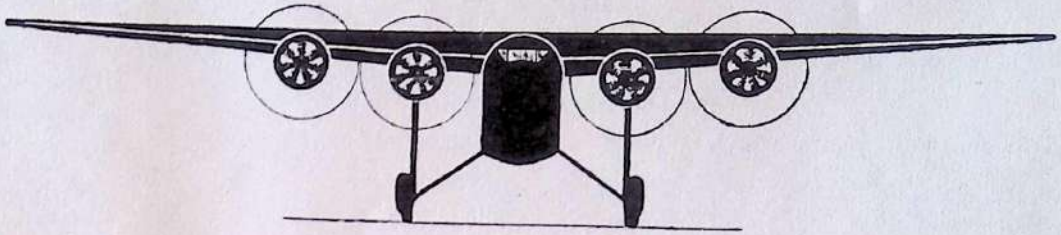
Piani di coda: i piani di coda sono in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati, rivestiti in tela e sono compensati. L'incidenza dello stabilizzatore è regolabile in volo.

Comandi: i comandi sono in tubi di duralluminio, in fili doppi d'acciaio ad alta resistenza e in cavi di acciaio.

CARATTERISTICHE DI VOLO

		a) Con motori Piaggio X RC	b) Con motori Alfa 125 RC
Distacco		17"3/5 e m. 290	15" e m. 280
Atterramento con freni	m.	260	—
Salita a m. 2000 a passo minimo		5' 24"	—
Salita a m. 2000 a passo massimo		7' 19"	7' 23"
Tangenza pratica a passo minimo	m.	7000	6500
Tangenza pratica a passo massimo	„	5400	5550
Velocità massima a m. 1000	km/h	319	304
» massima con 3 motori	„	278 (a m. 1000)	248 (a m. 2700)
» massima con 2 motori	„	246 („ „)	188 („ 900)
» di crociera a 7/10	„	298 („ 300)	278 („ 2000)
Autonomia a vel. croc. a m. 3000		4h (a pieno carico di passegg.)	
Quota massima di volo con 3 motori	m.	5000	3800
Quota massima di volo con 2 motori	„	2000	900
Pendenza minima di volo librato		1 : 12	1 : 11,8
Tempo per compiere cinque 8		7' 7" (a m. 2800)	—
Velocità di atterramento	km/h	110	110







SAVOIA MARCHETTI - S. M. 74

SAVOIA MARCHETTI - S. M. 75

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, TERRESTRE, ALA BASSA, A SBALZO, TRIMOTORE.

Apertura alare	m.	29,68
Lunghezza totale	„	22,50
Altezza	„	5,35
Superficie portante	mq.	118,66
Volume cabina passeggeri - circa	mc.	26
Volume dei bagagliai - circa	„	11
Motori:		3 Alfa 126 R.C. 34
Potenza totale (a m. 3400)	CV	2250
Potenza superficiale	CV/mq.	19
Peso a vuoto	kg.	9750
» combustibile e olio a serbatoi non completi	„	2500
Equipaggio, R. T. e dotazioni	„	620
Peso totale	„	14750
Carico utile effettivo	„	1880
Carico per mq.	kg/mq.	124,3
» per CV	kg/CV	6,55
Coefficiente di robustezza		6

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala e disposivi d'ipersostentazione: ala a sbalzo completamente in legno in un solo pezzo a tre longheroni a doppia T rivestita in compensato protetto da tela. Profilo spesso biconvesso a spessore e profondità decrescenti verso le estremità. Pianta trapezoidale. Il bordo d'uscita dell'ala è costituito, all'interno degli alettoni, da alette di curvatura a fessura; gli alettoni hanno anch'essi funzione di alette di curvatura.

Fusoliera: la fusoliera è in un sol pezzo con struttura resistente formata da un traliccio di tubi d'acciaio saldati. Il rivestimento è in lamiera di duralluminio sulla prua, in compensato lungo la cabina passeggeri e in tela di lino per il rimanente sulla coda. La parte centrale della fusoliera è occupata dalla cabina passeggeri che è rivestita in materiale coibente e antisonoro e contiene tre file di poltrone per 18 passeggeri. Dispone di impianto di ventilazione e di riscaldamento. A poppa della cabina si trovano il bar e la toeletta. I bagagliai sono disposti sotto la cabina di pilotaggio e sotto e dietro la cabina passeggeri.

Gruppo motopropulsore: i motori sono montati su castelli in tubi d'acciaio saldati; sono carenati con anelli Magni muniti di alette di regolazione. Le eliche, trattive tripale metalliche tipo Savoia-Marchetti, sono a passo variabile in volo a due passi a comando idraulico. I serbatoi del combustibile, in numero di tre, sono incassati nell'ala.

Carrello: è del tipo retrattile formato da due semi-carrelli indipendenti montati in corrispondenza dei motori laterali. E' manovrato a mezzo di servocomando idraulico. Gli ammortizzatori sono del tipo oleopneumatico e le ruote sono munite di freni.

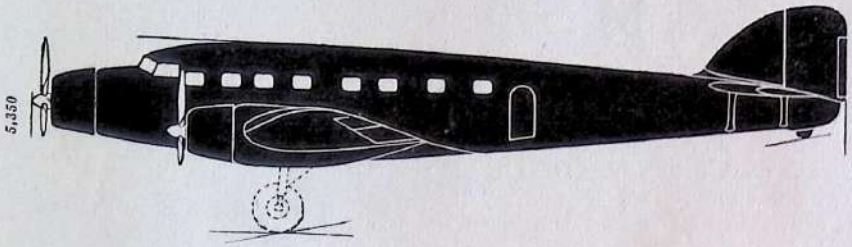
Impennaggi: sono costruiti in tubo d'acciaio speciale saldato e rivestiti in tela; sono compensati. Il timone di profondità è munito di alette di regolazione.

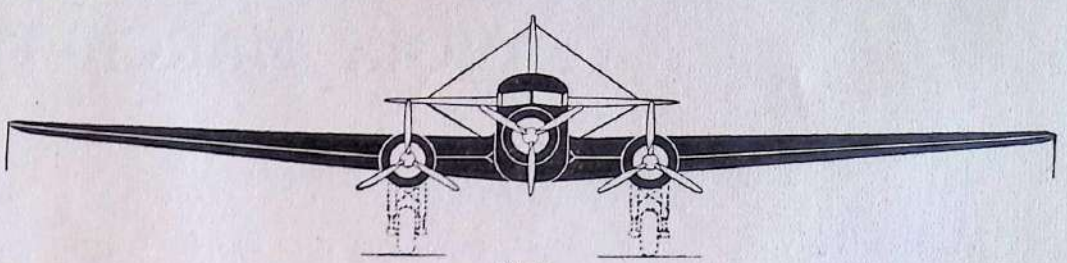
Comandi: le trasmissioni sono fatte con aste tubolari in duralluminio. Quella del timone di profondità è doppia, ad aste e a cavo.

CARATTERISTICHE DI VOLO

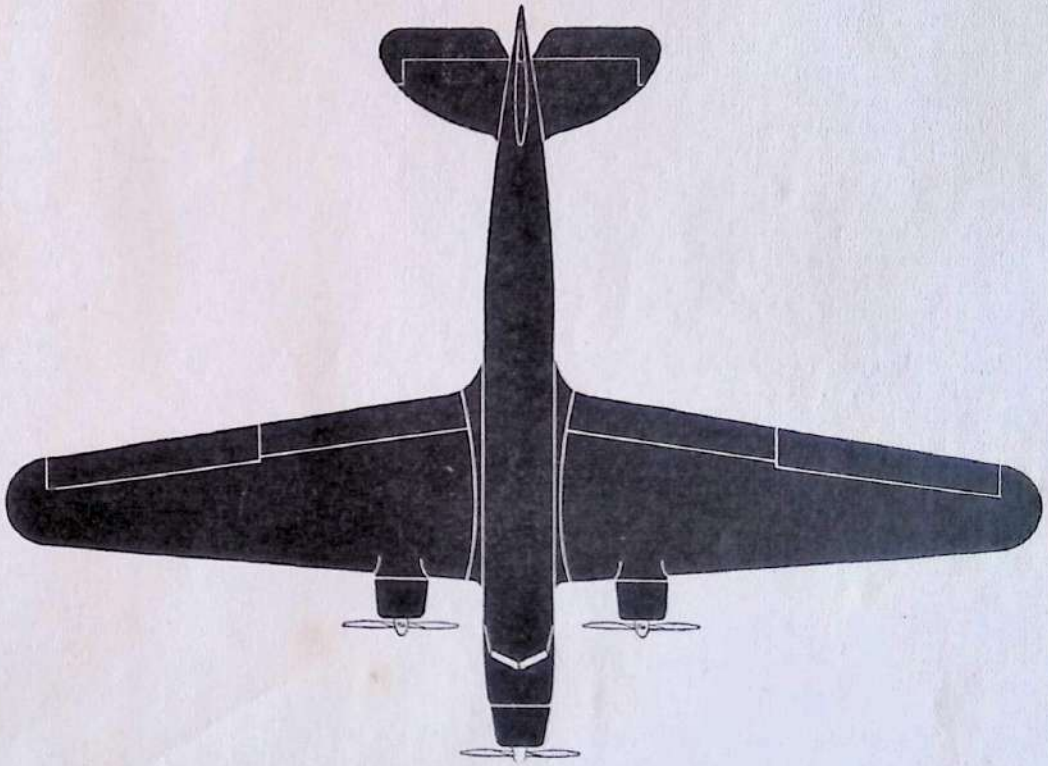
Distacco	in	21" e m. 350
Atterramento	„	m. 300
Salita a metri 2000	„	8'
Salita a metri 4000	„	16' 30"
Quota di tangenza pratica con 3 motori	m.	6250
Quota di tangenza pratica con 2 motori	„	3850
Velocità massima a metri 3800	km/h	372
Velocità di crociera a m. 4000 col 70% C. V. max.	„	310
Autonomia alla velocità di croc. con 18 passeggeri e Kg. 540 di posta e merci	km.	2300
Pendenza minima di volo librato		1 : 13
Velocità d'atterramento	km/h.	115

Tipo derivato: S.M. 75 con motori Weiss W.M. 14 da $\frac{C.V.\ 870}{N.\ 2400}$ a quota 3200 m. costruiti per l'Ungheria.





SAVOIA MARCHETTI - S. M. 75



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 79

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO VELOCE TERRESTRE AD ALA BASSA, A CARRELLO RIENTRABILE, TRIMOTORE A STRUTTURA MISTA.

Apertura alare	m.	21,20
Lunghezza totale	„	15,12
Altezza (con carrello abbassato)	„	4,20
Altezza (con carrello rialzato)	„	4,05
Superficie portante	mq.	60,80
Volume cabina passeggeri	mc.	7,30
Motori:	3 motori Stella IX/RC	
Potenza totale	CV	1830
Potenza superficiale	CV/mq.	30,09
Peso a vuoto (con eliche metalliche)	kg.	6000
Capacità massima dei serbatoi di benzina	„	2480
Peso combustibile ed olio per autonomia normale	„	1100
Peso equipaggio (2 piloti, 1 motorista, 1 R. T.)	„	340
Peso R. T. e dotazioni	„	110
» totale	„	8350
Carico utile commerciale	„	805
» per mq.	kg/mq.	137,33
» per C. V.	kg/CV	4,56
Coefficiente di robustezza al peso totale		7

DESCRIZIONE SOMMARIA

L'ala tutta d'un pezzo è completamente in legno a tre longheroni a doppio T con corrente in spruce ed anima in compensato, il rivestimento è in compensato ricoperto di tela.

Il profilo d'ala è biconvesso a forte spessore ed a spessore e profondità decrescenti dalla mezzeria verso le estremità.

L'ala è fissata alla fusoliera per mezzo di 12 piastre (2 per attacco) fissate ai longheroni.

I serbatoi benzina della capacità complessiva di 2840 Kg. sono alloggiati nell'ala. L'ala è munita di alette Handley-Page e di alettoni di curvatura (flaps).

La fusoliera è in tubi d'acciaio al Cr-Mo saldati all'autogeno. Superiormente ha una cupola in compensato. Il rivestimento è in tela.

Nella parte anteriore vi è la cabina piloti, seguono successivamente la cabina del motorista e del radiotelegrafista, la cabina passeggeri, l'ingresso con il W. C. ed il lavabo ed infine il bagagliaio.

L'impianto di aereazione e di riscaldamento assicura condizioni ambientali confortevoli.

Il carrello rientrabile è costituito da due semicarrelli situati in corrispondenza dei motori laterali manovrabili elettricamente. Quando il carrello è rialzato ogni ruota alloggia quasi completamente in un vano dell'ala fra il 2° ed il 3° longherone e tutto il carrello viene completamente chiuso da apposite carenature raccordate con le carenature dei castelli motore. Il movimento del carrello è parallelo all'asse longitudinale dell'apparecchio.

Ogni semicarrello è munito di due ammortizzatori oleo-pneumatici.

Le ruote sono del tipo a bassa pressione e sono munite di freni.

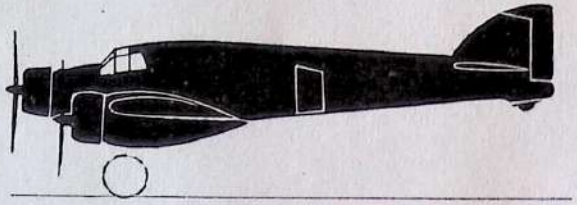
I castelli motori sono in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati all'autogeno. Il castello centrale è fissato alla parte anteriore della fusoliera, i due laterali sono fissati ai correnti del longherone anteriore dell'ala.

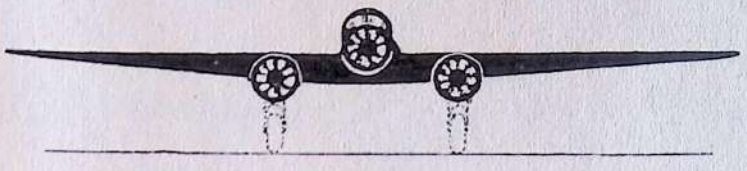
I motori sono muniti di anelli NACA.

Le eliche trattive sono metalliche tripale a passo variabile in volo, (2 soli passi, massimo e minimo) comandato idraulicamente.

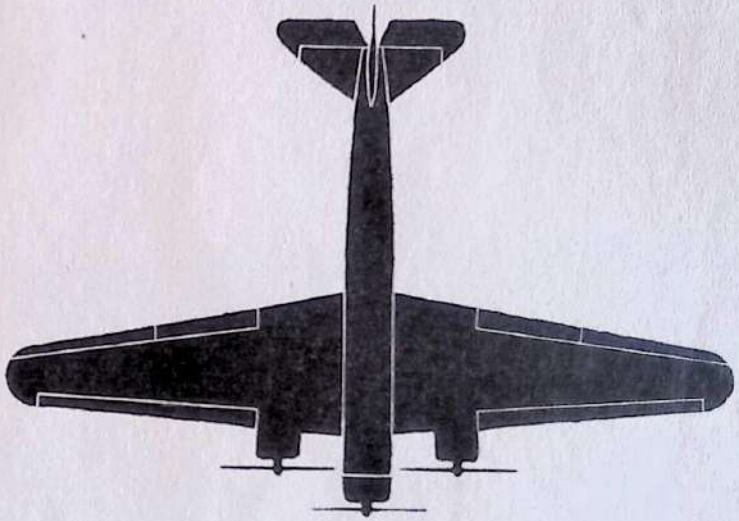
Gli alettoni e le alette sono in legno con rivestimento in compensato intelato. Gl'impennaggi di coda sono tutti in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati all'autogeno con rivestimento in tela. Timoni ed alettoni sono compensati anche staticamente.

L'incidenza dello stabilizzatore è regolabile in volo. I comandi sono parte rigidi in tubi di acciaio e di duralluminio, parte in fili doppi d'acciaio e parte in cavi di acciaio.





SAVOIA MARCHETTI - S. M. 79



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 80

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO AD ALA ALTA, ANFIBIO A CABINA A SCAFO CENTRALE CON CARRELLO RIENTRABILE, TRIPOSTO, BICOMANDO.

		MONOMOTORE	BIMOTORE
Apertura alare	m.	10,62	10,62
Lunghezza totale	»	8,10	8,10
Altezza (con carrello abbassato)	»	2,95	2,95
Altezza (con carrello rialzato)	»	2,62	2,62
Superficie portante	mq.	17,60	17,60
Motori:		1 Colombo S. 63	2 Pobjoy R
Potenza totale	CV	145	150
Potenza superficiale	CV/mq.	8,24	8,54
Peso a vuoto (con elica in legno)	kg.	790	780
» comb. ed olio (1 solo serbatoio benzina)	»	150	135
Peso equipaggio (1 pilota)	»	75	75
» totale	»	1200	1200
Carico utile effettivo	»	185	210
» per mq.	kg/mq.	68,2	68,2
» per CV	kg/CV	8,28	8
Coefficiente di robustezza al peso totale		7	7

DESCRIZIONE SOMMARIA

L'ala, tutta d'un pezzo, è completamente in legno a due longheroni a doppio T, con correnti di spruce ed anima in compensato, il rivestimento è in compensato ed in tela. Il profilo d'ala è a forte spessore e la pianta dell'ala è rettangolare con gli estremi arrotondati. L'ala è fissata allo scafo per mezzo di quattro piastre attaccate ai longheroni e nella parte centrale, superiormente, porta il castello motore. L'ala è munita di alette freno posteriori.

Lo scafo ha il fondo leggermente chigliato. I longheroni e la chiglia sono in frassino, i madieri in pioppo, il fasciame è in compensato, il fondo è rivestito di dogarelle di cedro. I galleggiantini laterali sono in legno e compensato.

La cabina, completamente chiusa, contiene due posti affiancati ,essa si trova nella parte prodiera dello scafo. Nello scafo, nel tratto coperto dall'ala sono alloggiati i due serbatoi della benzina e subito dietro si trova il terzo posto.

Il castello motore è costituito da un cavalletto in tubi di acciaio al Cr-Mo, carenati e dalle longherine in spruce rinforzate da due correnti di noce. Posteriormente al motore, sul cavalletto, è situato il serbatoio dell'olio e sotto a questo il radiatore dell'olio tipo Wickers.

L'elica è trattiva.

Il carrello, con ammortizzatori in tamponi di gomma, è munito di ruote a bassa pressione. Esso si può alzare ed abbassare con un dispositivo molto semplice comandato da una manovella fissata sul cruscotto. Quando il carrello è rialzato le ruote entrano completamente nell'ala ed i parafanghi chiudono le aperture praticate nell'ala stessa.

Il pattino di coda ha l'ammortizzatore in tamponi di gomma ed è orientabile.

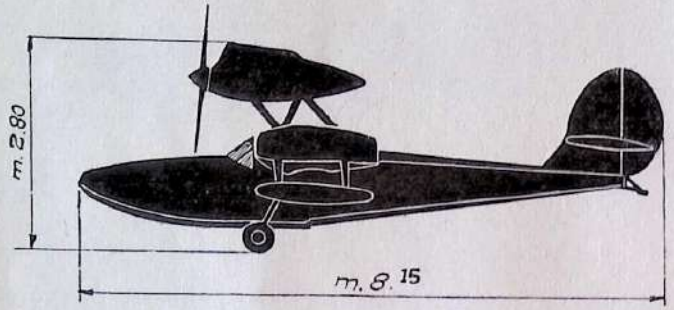
Lo stabilizzatore ha la struttura in legno ed il rivestimento in compensato ed in tela. L'incidenza dello stabilizzatore è regolabile in volo. Il timone di quota, la deriva, il timone di direzione e gli alettoni sono in tubi di acciaio saldati con rivestimento in tela. Gli alettoni sono compensati aerodinamicamente e staticamente.

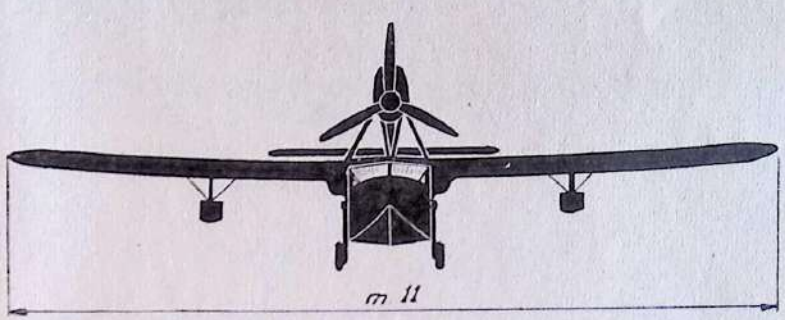
L'aeromobile è a doppio comando con due leve e due pedaliere.

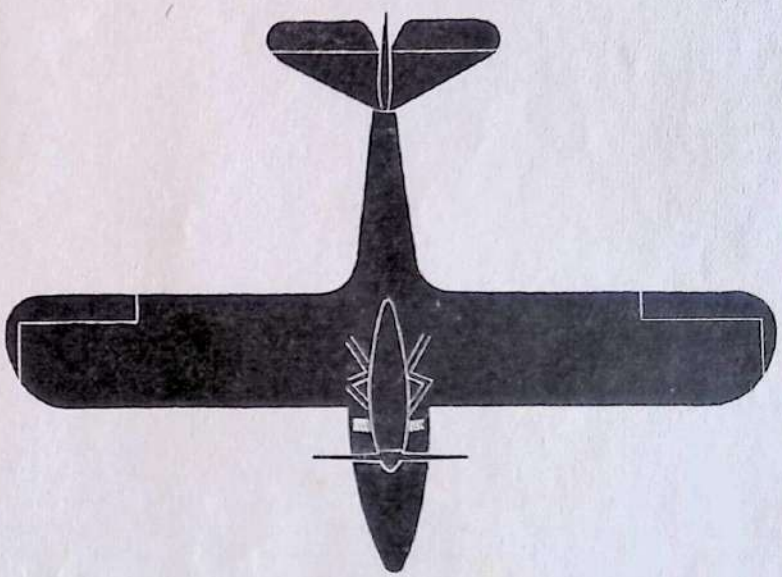
I comandi degli alettoni e dei timoni sono in parte in tubi d'acciaio e parte in cavi di acciaio.

CARATTERISTICHE DI VOLO

		MONOMOTORE Con un peso complessivo di 1010 Kg.	BIMOTORE Con un peso complessivo di 1080 Kg.
Velocità massima	km/h	226,9	194,8
» di ammaramento	»	87,4	94,1
Tempo di salita a 2000 m.		11' 36"	13' 29"
Quota di tangenza pratica	m.	5200	4700
Pendenza minima di volo librato		1 : 11,2	1 : 7,3
Tempo per il distacco		24"	15"
Tempo per compiere cinque 8 a 500 m.		2' 15"	







SAVOIA MARCHETTI - S. M. 80

(Monomotore)

SAVOIA MARCHETTI - S. M. 83

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO, TERRESTRE, ALA BASSA A SBALZO, TRIMOTORE.

Apertura alare	m.	21,20
Lunghezza totale	„	16,20
Altezza	„	4,10
Superficie portante	mq.	61
Volume cabina passeggeri	mc.	11 circa
Volume dei bagagliai	„	6 „
Motori:		3 Alfa 126 R.C. 34
Potenza totale	CV	2250
Potenza superficiale	CV/mq.	36,9
Peso a vuoto	kg.	6900
» combustibile e olio	„	1800
Equipaggio (3 persone) e installazione radio	„	400
Carico utile effettivo	„	1300
Peso totale	„	10400
» per mq.	kg/mq.	172
» per CV	kg/CV	4,66
Coefficiente di robustezza		8

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala e dispositivi d'ipersostentazione: ala a sbalzo completamente in legno in un solo pezzo a tre longheroni a doppia T rivestita in compensato protetto da tela. Profilo spesso biconvesso e spessore e profondità decrescenti verso le estremità. Pianta trapezoidale. Il dispositivo d'ipersostentazione, a funzionamento automatico, è costituito da alette di curvatura a fessura e da alule Handley-Page; gli alettoni hanno anch'essi funzione di alette di curvatura.

Fusoliera: è in un sol pezzo con struttura resistente formata da un traliccio di tubi d'acciaio saldati. Il rivestimento è in lamiera di duralluminio sulla prua, in compensato lungo la cabina passeggeri e in tela di lino per il rimanente sulla coda. La parte centrale della fusoliera è occupata dalla cabina esistono due mobili per servizio di bar e dispensa. I bagagliai sono disposti passeggeri che è rivestita in materiale coibente e antisonoro e contiene due file di poltrone per 10 passeggeri. Dispone di impianto di ventilazione e di riscaldamento. A poppa della cabina si trova il gabinetto da toeletta. A prua sotto e dietro la cabina passeggeri.

Gruppo motopropulsore: i motori sono montati su castelli in tubi di acciaio saldati; sono carenati con anelli Magni muniti di alette di regolazione. Le eliche, trattive tripale metalliche tipo Savoia-Marchetti, sono a passo variabile in volo a due passi a comando idraulico. I serbatoi del combustibile sono incassati nell'ala.

Carrello: è del tipo retrattile formato da due semi-carrelli indipendenti montati in corrispondenza dei motori laterali. E' manovrato a mezzo di servocomando idraulico. Gli ammortizzatori sono del tipo oleo-pneumatico e le ruote sono munite di freni.

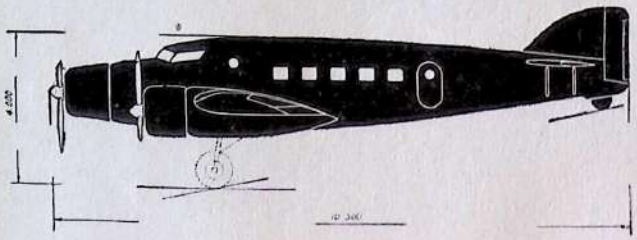
Impennaggi: sono costruiti in tubo d'acciaio speciale saldato e rivestiti in tela: sono compensati. Il timone di profondità è munito di alette di regolazione.

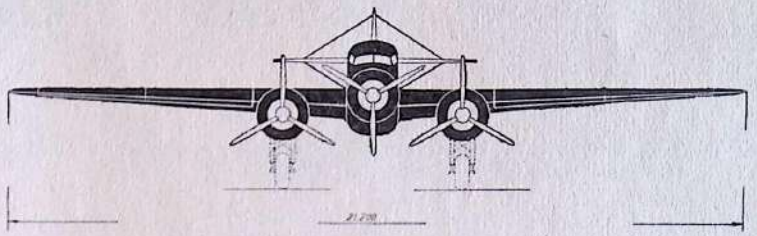
Comandi: le trasmissioni sono fatte con aste tubolari in duralluminio. Quella del timone di profondità è doppia ad aste e a cavo.

CARATTERISTICHE DI VOLO

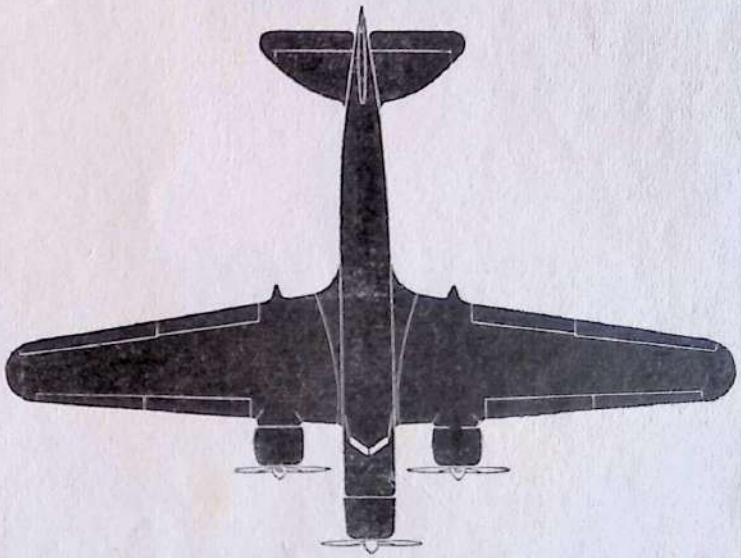
Distacco	in	14 " e m. 250
Atterramento	„	m. 440
Salita a metri 2000	„	4' 50"
Salita a metri 4000	„	12' 20"
Quota di tangenza pratica con 3 motori	m.	8450
Quota di tangenza pratica con 2 motori	„	5500
Velocità massima a metri 4000	km/h.	440
Velocità di crociera a m. 4000 col 70% della pot. max.	„	380
Autonomia alla velocità di croc. con 10 passeggeri e Kg. 400 di posta e merci	km.	2000
Pendenza minima di volo librato		1 : 12
Velocità d'atterramento	km/h.	126

Tipo derivato: S M. 83 W con motori Wright G.R. 1820 G 2 costruito per la SABENA.





SAVOIA MARCHETTI - S. M. 83



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 84

CARATTERISTICHE

Tipo: MONOPLANO TERRESTRE, AD ALA BASSA A SBALZO, BIMOTORE, A STRUTTURA MISTA, A CARRELLO RETRATTILE.

Apertura alare	m.	24,25
Lunghezza totale	„	19,96
Altezza	„	5,45
Superficie portante	mq.	93,45
Volume cabina passeggeri	mc.	25,250
Volume dei due bagagliai	„	3,405
Motori:	2 Gnôme et Rhône Mistral Major 14 Kirs	
Potenza totale a m. 1590	CV	1780
Potenza superficiale	CV/mq.	19,05
Peso a vuoto con eliche metalliche	kg.	7100
» combustibile e olio	„	1370
Peso equipaggio, R. T. e dotazioni	„	600
» totale massimo autorizzato	„	10600
Carico utile effettivo	„	1530
Peso per mq.	kg/mq.	113,50
» per CV	kg/CV	5,96
Coefficiente di robustezza		5

DESCRIZIONE SOMMARIA

Ala: l'ala a sbalzo è completamente in legno, in tre elementi collegati fra di loro da grosse piastre, a tre longheroni a doppio T con correnti in spruce e anima in compensato, rivestita in compensato protetto da tela. Il profilo è a forte spessore ed a spessore e profondità decrescenti dagli attacchi all'elemento centrale fino alla estremità. Gli alettoni e le alette freno (posteriori), in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati, sono rivestiti in tela. Gli alettoni sono compensati.

Fusoliera: la fusoliera, tutta di un pezzo, è in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati. Il rivestimento è in compensato lungo la cabina passeggeri e in tela di lino il rimanente fino alla coda. Anteriormente vi è una comoda cabina per i piloti, il motorista e il marconista. Segue sullo stesso piano, la cabina passeggeri con due file di poltrone rivestita internamente di materiale antisonoro; un impianto di aereazione e di riscaldamento assicura condizioni ambientali confortevoli. In fondo alla cabina passeggeri si trova il bar; seguono i servizi di toletta e il bagagliaio posteriore. Il bagagliaio anteriore si trova parte sotto la cabina piloti e parte sotto la cabina passeggeri.

Motori e castelli: i motori, a doppia stella di cilindri, sono muniti di anelli Magni; i castelli relativi, a forte sbalzo, sono in grossi tubi di acciaio al Cr-Mo saldati e sono fissati ai correnti del longherone anteriore dell'elemento centrale d'ala.

L'eliche, trattive, tripale, metalliche, sono a passo variabile in volo (tipo SIAI), a due passi: massimo o minimo, a comando idraulico. I serbatoi d'olio sono nelle due semiali e i serbatoi benzina nell'elemento centrale d'ala, tra i longheroni.

Carrello: il carrello è retrattile a comando idraulico. In posizione di chiuso il complesso delle gambe e della ruota trova alloggio fra le due fiancate del castello motore dietro il motore. Gli ammortizzatori (due per ruota) sono oleo-pneumatici, le ruote sono in elektron con pneumatici a media pressione e sono provviste di freni.

Piani di coda: i piani di coda sono in tubi di acciaio al Cr-Mo saldati, rivestiti in tela e sono compensati. L'incidenza dello stabilizzatore è regolabile in volo.

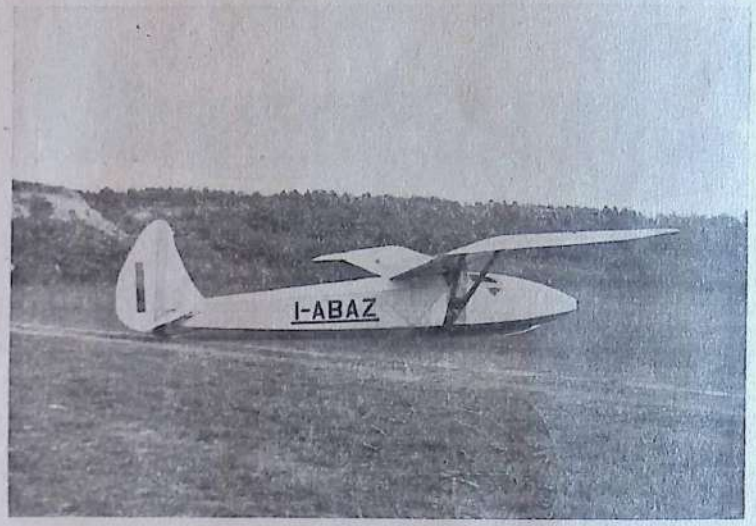
Comandi: i comandi sono rigidi in tubi di duralluminio. Il comando delle alette freno è idraulico; i collegamenti fra le alette sono in cavi di acciaio.

CARATTERISTICHE DI VOLO

Distacco in		15" e m. 235
Atterramento in	m.	320
Salita a m. 2000 (a passo minimo)		7' 45"
Tangenza teorica (a passo minimo)	„	5600
Tangenza pratica (a passo minimo)	„	5200
Velocità massima a m. 1000	km/h	313
Velocità di crociera a m. 3000 a 7/10	„	293
Quota di tangenza teorica con un motore solo in azione per 10' consecutivi	m.	1700
Pendenza minima di volo librato		1 : 13,5
Tempo per compiere cinque 8 a m. 1500		6' 40"
Velocità di atterramento	km/h	110



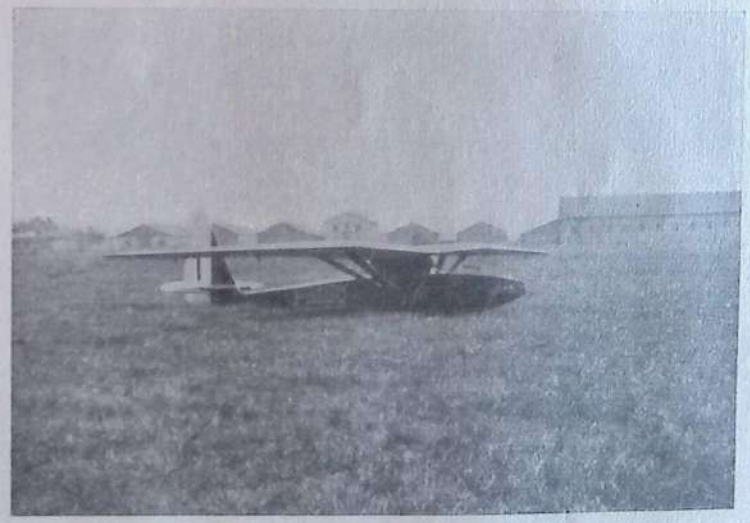
Aliago G. P. 2



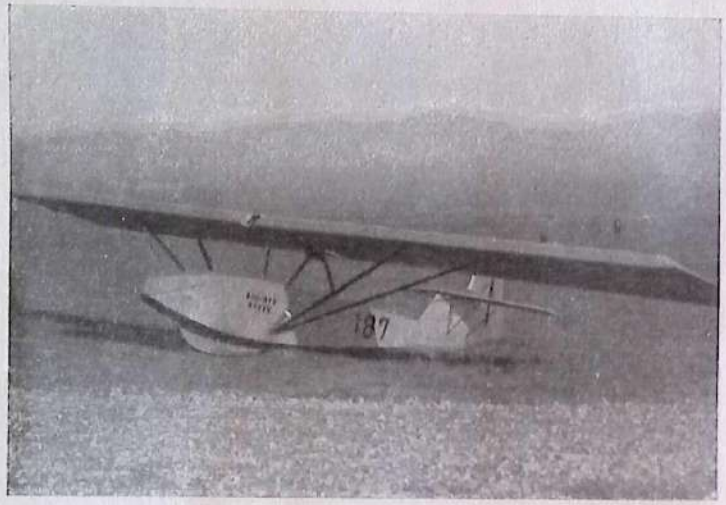
B. S. 2 - «Balestruccio»



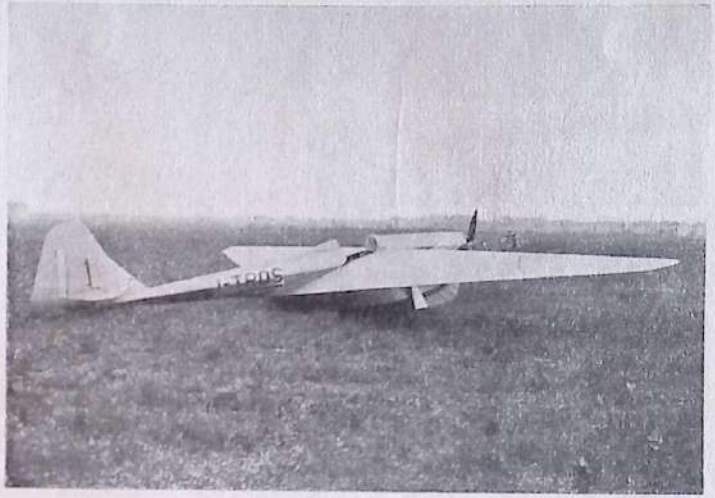
B. S. 8 - «Biancone»



B. S. 10 - «Ardea»



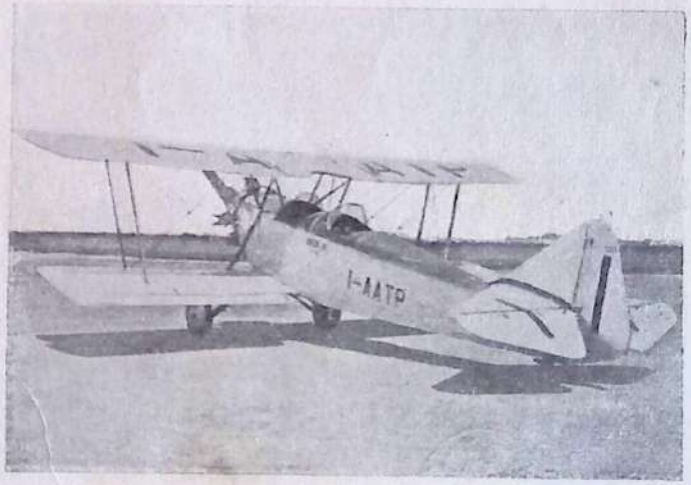
B. S. 17 - «Allievo Cantù»



Motoaliante B. S. 19 - «Alca»



B. S. 28 - «Alcione»



BREDA 25 bis



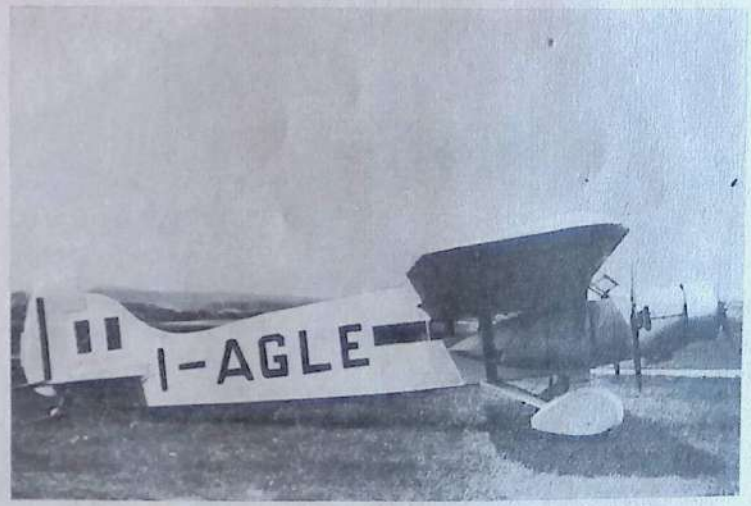
BREDA 39



BREDA 44



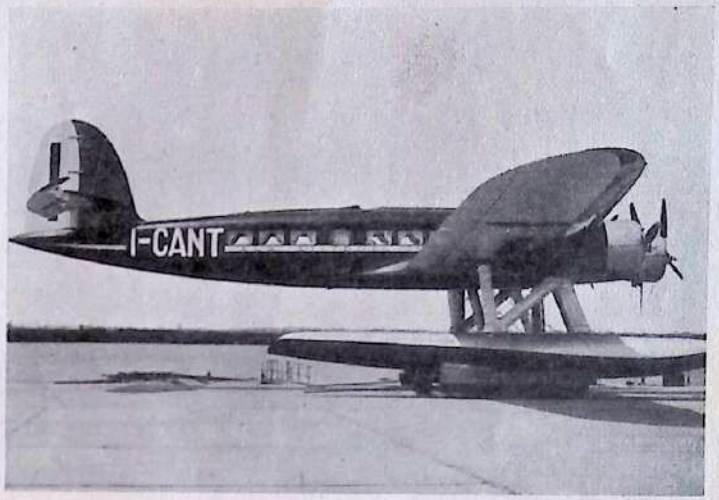
C. A. B. - Borea



CAPRONI Ca 133



C. R. D. A. - CANT Z 505



C. R. D. A. - CANT. Z 506



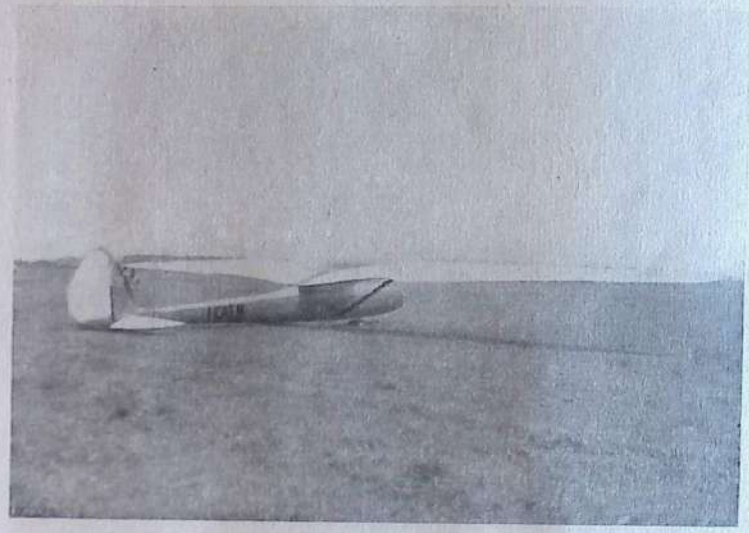
C. R. D. A. - CANT 509



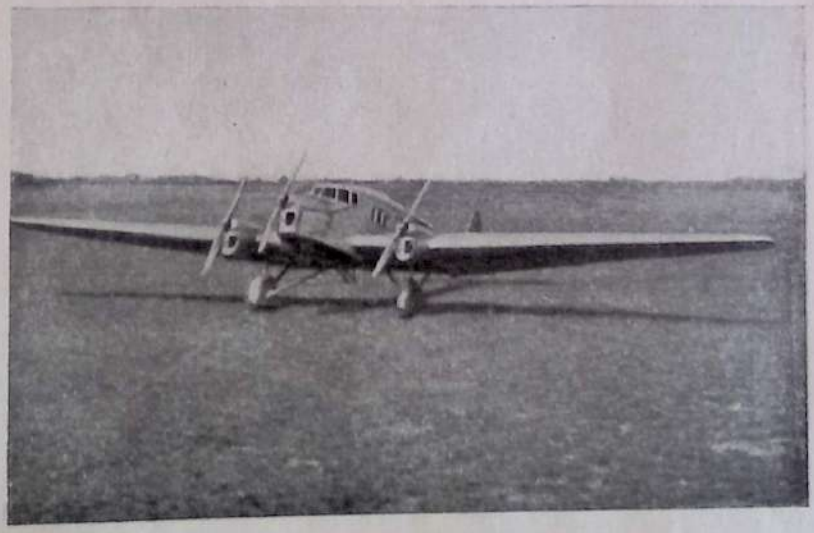
CAT 15



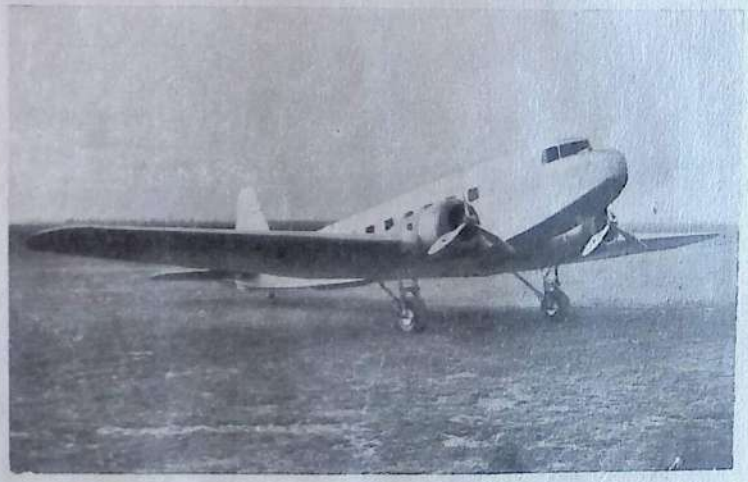
CAT 20



CAT 28



FIAT — G. 2



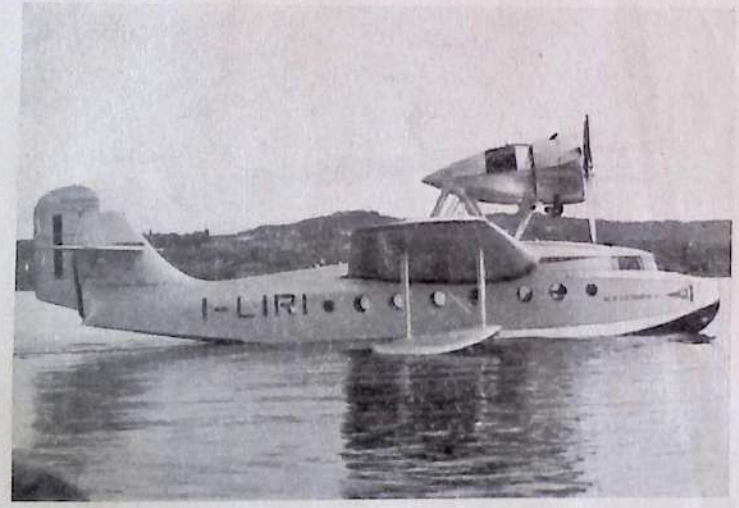
FIAT — G. 18



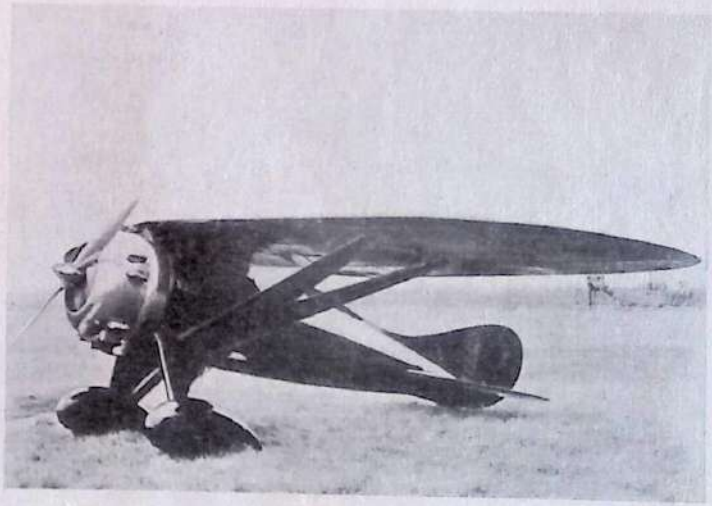
FIAT — A. P. R. 2



JONA - J. 6



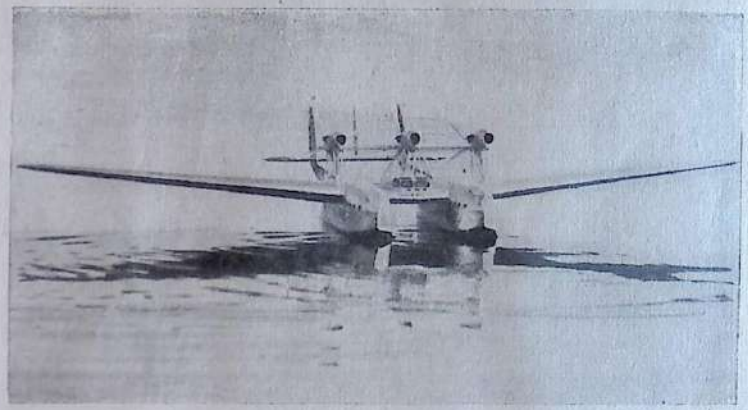
MACCHI M. C. 94



MAGNI - VALE -



NARDI - F. N. 305 -



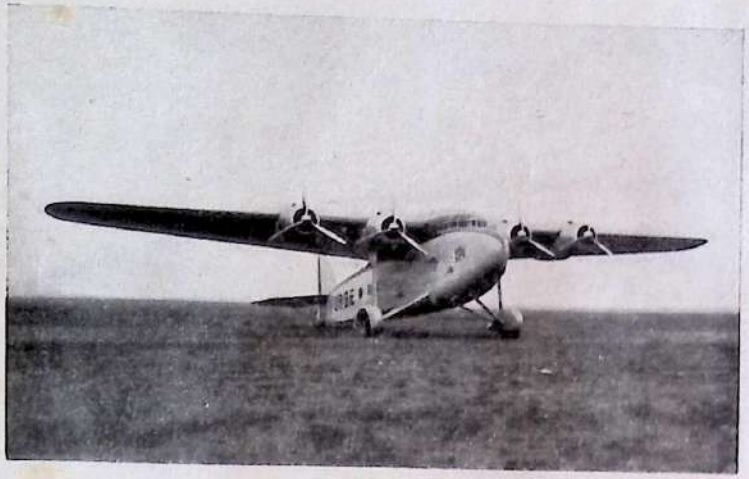
SAVOIA MARCHETTI S. M. 66



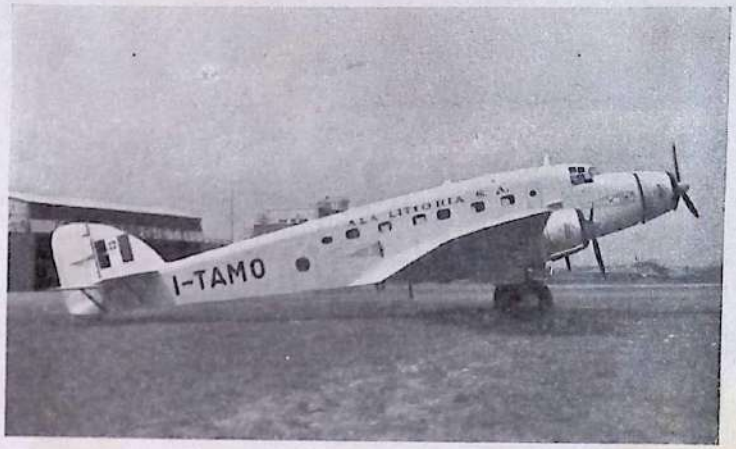
SAVOIA MARCHETTI - S. M. 71



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 73



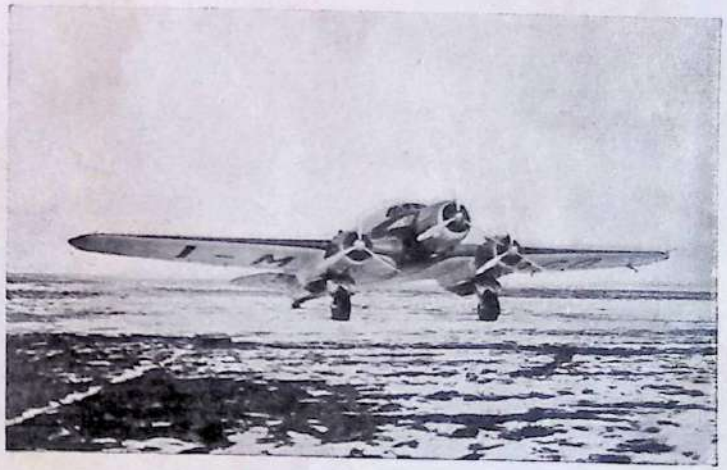
SAVOIA MARCHETTI - S. M. 74



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 75



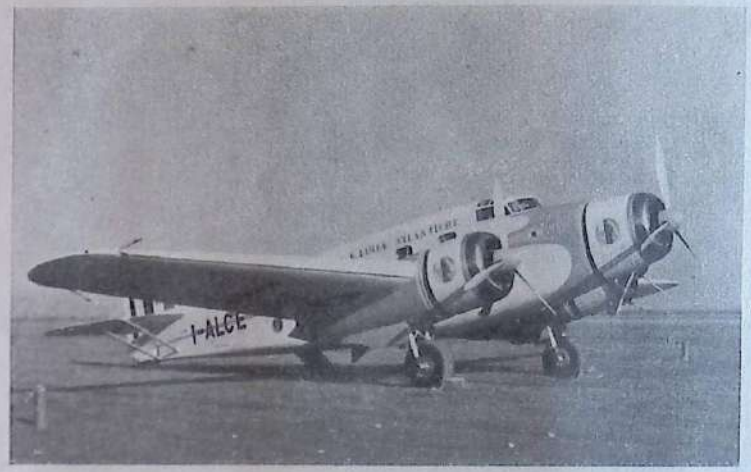
SAVOIA MARCHETTI - S. M. 75



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 79



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 80



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 83



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 83



SAVOIA MARCHETTI - S. M. 84

Motori

ALFA ROMEO - 115 I

CARATTERISTICHE

Numero dei cilindri		6 verticali, invertiti
Corsa e diametro	mm.	140x118
Cilindrata totale	cmc.	9.186
Rapporto volumetrico di compressione		5.55 : 1
Sistema di raffreddamento		ad aria
Potenza omologata	C.V.	185
N. di giri omologato al 1'		2100
N. di giri in crociera, al 1'		1850
Senso di rotazione		sinistrorso
Elica		trattiva
Consumo specifico del carburante a potenza d'omologazione	gr/C.V/h	260
Consumo orario carburante a regime normale	kg/h	48 circa
Consumo olio	„	1 ÷ 1,5
Peso del motore in ordine di marcia, senza mozzo d'elica, senza perni di ancoraggio	kg.	216
Pressione olio	kg/cmq.	2.8 ÷ 3.5
Dimensioni d'ingombro	mm.	1470x482x821

DESCRIZIONE SOMMARIA

Incastellatura: In un sol pezzo, fuso in elektron.

Cilindri: Canne in acciaio provviste di numerose alette esternamente cadmiate, teste completamente alettate, fuse in lega di bronzo ed alluminio, bloccate contro le rispettive canne mediante lunghi prigionieri ancorati al basamento.

Albero a manovelle: Fucinato in acciaio speciale e bilanciato staticamente e dinamicamente.

Bielle: Stampate in lega di alluminio. Hanno sezione a doppio T.

Stantuffi e fasce elastiche: Gli stantuffi sono fusi in lega leggera con due anelli elastici di tenuta ed un raschiaolio situato al disotto del perno di collegamento alla biella.

Distribuzione: a mezzo di albero a camme che comanda le due valvole di ciascun cilindro, attraverso aste di spinta tubolari e bilancieri di acciaio.

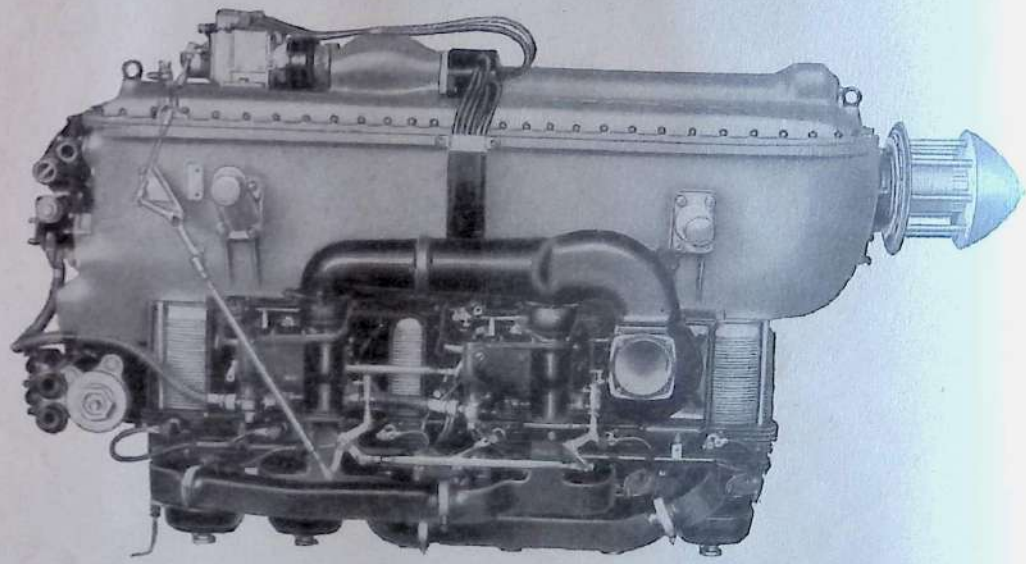
Lubrificazione: Una pompa di mandata e due pompe di ricupero, ad ingranaggi, sistemate in un unico gruppo a tergo del basamento.

Alimentazione: Due carburatori Mona-Hobson A. I. 48 D, a semplice corpo, muniti di correttore di quota.

Accensione: 2 magneti Marelli « M. G. D. A. » provvisti di avviatore a scatto e di distributore separato.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R. I. N. ed A., dopo prova di 150 ore al banco, il 24 Settembre 1936 e dichiarato, in pari data, « motore di resistenza ».



Tipi derivati

Motore « Alfa 110-I » a 4 cilindri; rapporto volumetrico di compressione 5,55:1; potenza normale CV. 120; numero giri normale 2100; peso del motore completo, senza mozzo di elica Kg. 136.

ALFA ROMEO - 126 RC - 10 ed RC - 34

CARATTERISTICHE

		RC 10	RC 34
Numero dei cilindri		9 a stella	9 a stella
Corsa e diametro	mm.	190x146	190x146
Cilindrata totale	cmc.	28.628	28.628
Rapporto volumetrico di compressione		6,5 : 1	6,5 : 1
Sistema di raffreddamento		ad aria	ad aria
Potenza normale al suolo con press. 820 mm. di Hg. a regime normale 2300 giri al 1'	CV.	780	750
Quota normale	m.	1000	3400
Potenza normale al suolo con press. normale (con press. 820 mm.)	CV	820	830
Numero ottani del carburante		87 CFR	87 CFR
Consumo orario carburante in quota a potenza normale	gr/CV/h	235	245
Consumo olio	kg/h	5 ÷ 7	5 ÷ 7
Peso del motoro a secco	kg.	500	500
Dimensioni d'ingombro	mm.	1301x1407x1407	1301x1407x1407

DESCRIZIONE SOMMARIA

Incastellatura: in due pezzi, stampati in lega d'alluminio.

Cilindri: canne di acciaio avvitate a caldo con teste in lega d'alluminio fucinata, ancorate all'incastellatura mediante prigionieri. La testa di ogni cilindro, al pari della canna, è lavorata e provvista di alette ricavate di macchina dalla massa. Sulla testa due valvole di ammissione posteriormente, e due di scarico anteriormente; le sedi delle valvole sono avvitate a caldo, le guide invece sono pressate nei loro alloggiamenti. Le valvole di scarico sono rafffreddate al sodio.

Compressore: centrifugo, costituito da una scatola pressochè cilindrica in cui ruota una girante d'acciaio che prende il moto, attraverso uno speciale ruotismo moltiplicatore, dal perno posteriore dell'albero a manovella.

Stantuffi e fasce elastiche: Stantuffi in lega d'alluminio fucinati, muniti di due fasce elastiche di tenuta e di due anelli raschiaolio, posti l'uno al di sopra e l'altro al di sotto del perno di collegamento alla biella. Gli stantuffi sono articolati sulle bielle a mezzo di spinotti liberi.

Albero motore e imbiellaggio: Albero motore fucinato in acciaio speciale in due pezzi e ad una sola manovella, con contrappesi di bilanciamento. Sulla manovella si articola la biella madre con cuscinetto antifrizione alla quale sono fissati a mezzo di spinottini otto bielle secondarie.

Riduttore: del tipo epicicloidale ad ingranaggi conici.

Distribuzione: Tamburo con due ranghi affiancati di 4 camme, comandato a ingranaggi ad 1/8 della velocità dell'albero motore.

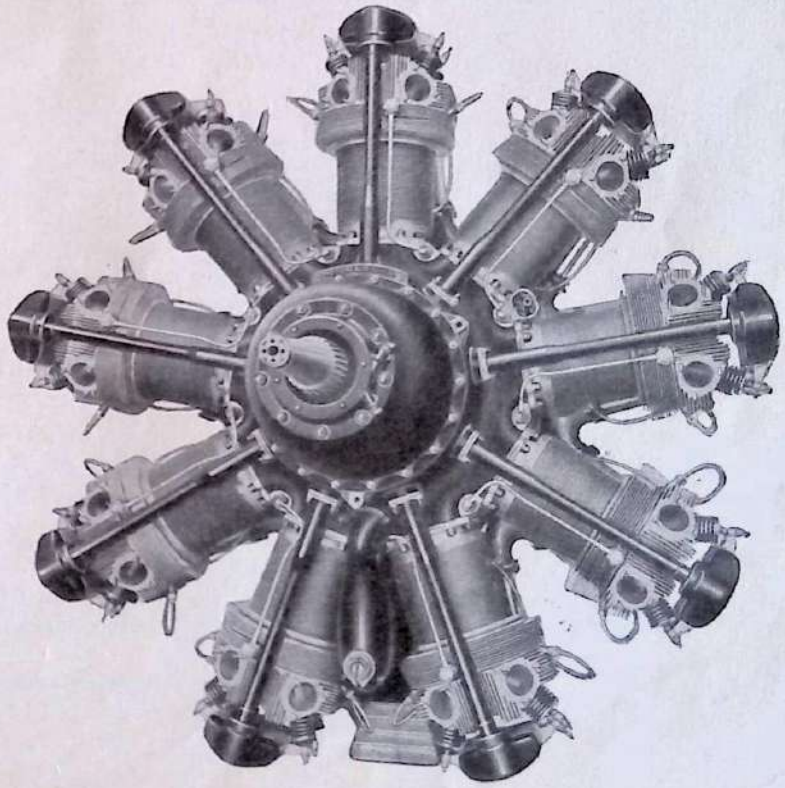
Lubrificazione: forzata con una pompa di mandata ed una di ricupero.

Alimentazione: Carburatore Mona-Hobson (AVT 80 B).

Accensione: Due magneti Marelli M. F. 9. ad anticipo automatico.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R.I.N. ed A., dopo prova di 50 ore al banco, il 12 Gennaio 1937.



ALFA ROMEO - 128 R. C. 21

Numero dei cilindri		9 a stella
Corsa e diametro	mm.	190x146
Cilindrata totale	cmc.	28,628
Rapporto volumetrico di compressione		7 : 1
Sistema di raffreddamento		ad aria
Potenza al decollo a 2300 giri e con pressione di alimentazione di 1000	mm/Hg.	960
Potenza normale in quota (2100 m.) al regime normale e con pressione d'alimentazione di 890 mm. di Hg.	C.V.	860
Peso del motore, con olio aderente	kg.	515
Dimensioni d'ingombro diametro	mm.	1407
Dimensioni d'ingombro lunghezza	„	1328

DESCRIZIONE SOMMARIA

Incastellatura: in due pezzi — stampati in lega d'alluminio — riuniti secondo il piano trasversale passante per l'asse dei cilindri.

Cilindri: canne di acciaio avvitate a caldo con teste in lega d'alluminio fucinata, ancorate all'incastellatura mediante prigionieri. La testa di ogni cilindro, al pari della canna, è completamente lavorata e provvista di alette ricavate di macchina dalla massa fucinata. Sulla testa due valvole di ammissione e due di scarico; le sedi delle valvole sono avvitate a caldo, le guide invece sono pressate nei loro alloggiamenti. Le valvole di scarico sono raffreddate al sodio.

Compressore: centrifugo. La girante, d'acciaio, è bilanciata dinamicamente e prende il moto, attraverso uno speciale ruotismo moltiplicatore, dal perno posteriore dell'albero a manovella.

Stantuffi e fasce elastiche: Stantuffi in lega d'alluminio fucinati, muniti di tre anelli elastici di tenuta e di due raschiaolio, posti l'uno al di sopra e l'altro al di sotto del perno di collegamento alla biella. Gli stantuffi sono articolati sulle bielle a mezzo di spinotti liberi.

Albero motore e imbiellaggio: Albero motore fucinato in acciaio speciale, in due pezzi e ad una sola manovella con contrappesi di bilanciamento. Sulla manovella si articola la biella madre con cuscinetto antifrizione alla quale sono fissati a mezzo di spinottini otto bielle secondarie.

Riduttore: del tipo epicicloidale ad ingranaggi conici.

Distribuzione: Tamburo con due ranghi affiancati di 4 camme, comandato a ingranaggi ad 1/8 della velocità dell'albero motore.

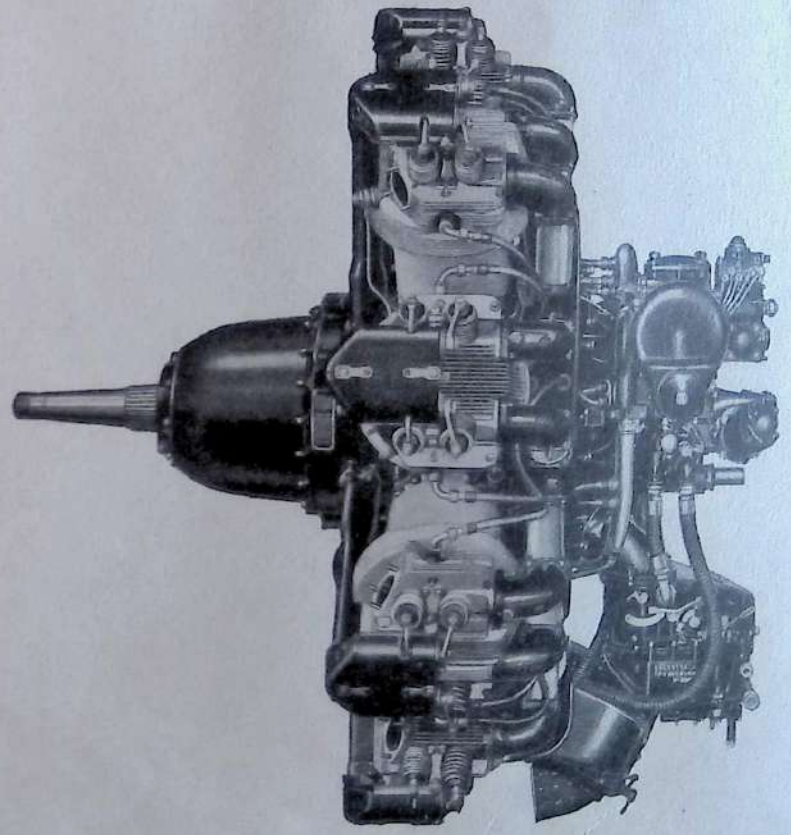
Lubrificazione: forzata con una pompa di mandata ed una di ricupero ad ingranaggi.

Alimentazione: Carburatore Mona-H. « AVT 85 M. C. », con correttore e dosatore automatici, e con regolatore di pressione progressivo.

Accensione: Due magneti Marelli « M. F. 9 » ad anticipo automatico.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R. A. I., dopo prova al banco di 150 ore, in data 31 marzo 1939.



COLOMBO - S. 63

CARATTERISTICHE

Numero e disposizione dei cilindri .		6 in linea
Corsa e diametro	mm.	140x114
Cilindrata totale	cmc.	8570
Rapporto di compressione		5,2 : 1
Sistema di raffreddamento		ad aria
Potenza omologata	CV.	145
N. di giri omologato, al 1'		2000
Peso senza acqua e olio	kg.	157
Dimensioni d'ingombro	mm.	1345x560x820

DESCRIZIONE SOMMARIA

Cilindri: in acciaio al cromo nikel, teste in lega di alluminio, rame, magnesio.

Asse a manovelle: in acciaio al cromo nickel molibdeno.

Bielle e spinotti: bielle in acciaio al cromo nikel molibdeno; spinotti in acciaio da cementazione.

Stantuffi e fasce elastiche: stantuffi in lega di alluminio rame e magnesio trattata termicamente.

Distribuzione: valvole in acciaio austenitico.

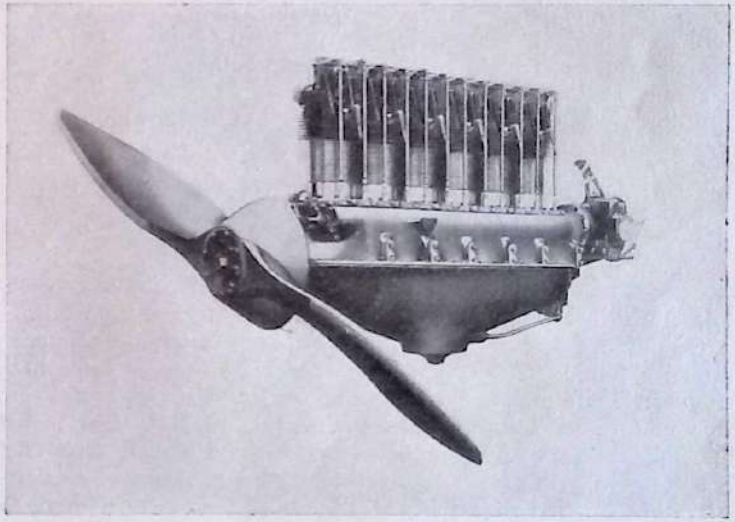
Lubrificazione: una pompa di mandata e una di ricupero per olio.

Alimentazione: due carburatori Zenith J 9 con correttore per alta quota e tubi di aspirazione riscaldati.

Consumo medio di combustibile e olio:
benzina gr. 230 CV/ora
olio gr. 5 per CV/ora.
Prova di 50 ore: Giugno 1934.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R. I. N. ed A., il 22 giugno 1934.



FIAT - A. 24 R

CARATTERISTICHE

Numero e disposizione dei cilindri		12 a V
Corsa e diametro	mm.	175x140
Cilindrata totale	cmc.	32.840
Sistema di raffreddamento		ad acqua
Rapporto di compressione		5,7 : 1
Potenza omologata	CV.	700
Numero di giri d'omologazione dell'albero motore	giri/min.	2000
Numero di giri d'omologazione dell'albero dell'elica	„ „	1292
Consumo specifico alla potenza omologata:		
— carburante (N. 0. 80)	gr/cav/h	225
— lubrificante	„	10
Peso del motore a secco	kg.	550
Peso con acqua e olio	„	573
Dimensioni d'ingombro	mm.	1770x735x1065

DESCRIZIONE SOMMARIA

Basamento: Basamento e camera del riduttore in blocco unico con coppa, scatola posteriore dei ruotismi e coperchio anteriori riportati.

Cilindri: Cilindri a fondo chiuso con camicie d'acqua saldate. Camere di compressione a fondo piano con valvole verticali e candele orizzontali.

Organi motori: Biella madre e bielletta ad H. Perni stantuffo del tipo libero. Albero motore su 7 supporti lisci di banco ed 1 cuscinetto anteriore a rulli. Albero d'elica su 1 cuscinetto posteriore a rulli e 2 cuscinetti anteriori a sfere in gole profonde. Riduttore ad ingranaggi cilindrici con ammortizzatore elastico ed a frizione. Mozzo per elica trattiva o propulsiva. Rotazione sinistrorsa o (a richiesta) destrorsa.

Distribuzione: A doppie valvole in testa con due alberi distributori (1 di aspirazione ed 1 di scarico) su ogni fila di cilindri.

Alimentazione: Forzata con pompa a stantuffi sul motore. Due carburatori FIAT a doppio corpo con collettore riscaldato dall'acqua di circolazione.

Lubrificazione: Con olio di ricino per aviazione, forzata con 4 pompe ad ingranaggi: 1 di mandata al motore, 1 di mandata al riduttore e 2 di ricupero dai pozzetti con filtro disposti alle estremità della coppa.

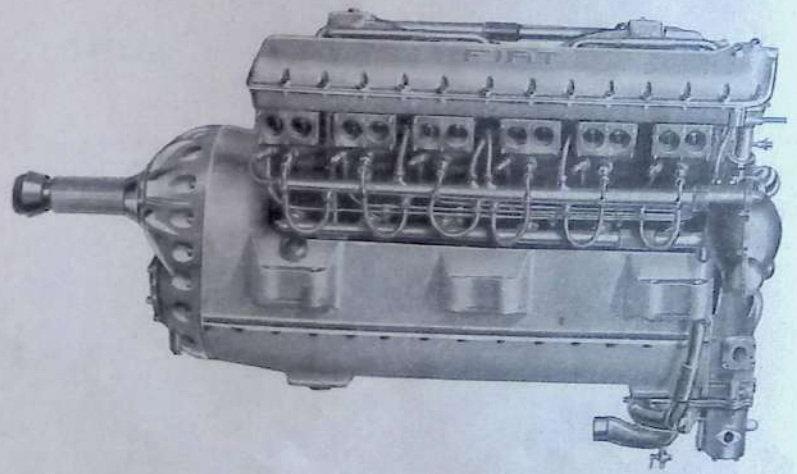
Accensione: Doppia ed indipendente con sistema completamente schermato: 2 candele Marelli SR3 od HRT4 per cilindro e 2 magneti Marelli MF 12 a rotazione destrorsa. Comando anticipo a mano.

Raffreddamento: Forzata con pompa ad acqua centrifuga.

Avviamento: Ad aria compressa carburata con distribuzione automatica sul motore e magnetino a mano.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R. I. N. ed A. il 19 Giugno 1931.
Dichiarato « motore di resistenza » in data 6 agosto 1931.



FIAT - A. 50

CARATTERISTICHE

Numero e disposizione dei cilindri .		7 a stella
Corsa e diametro	mm.	120x100
Cilindrata totale	cmc.	6.594
Rapporto di compressione		5,5 : 1
Sistema di raffreddamento		ad aria
Potenza omologata	CV	85
N. di giri omologato, al 1'		1600
Peso senza acqua e olio	kg.	131
Consumo medio di carburante . .	gr/cav/h	230
Consumo medio di lubrificante . . .	„	6
Dimensioni d'ingombro	mm.	821x900x900

DESCRIZIONE SOMMARIA

Cilindri: d'acciaio fucinato con teste di riporto, fuse in alluminio.

Albero motore: d'acciaio speciale, in due parti con calettamento tipo Whitworth al perno di manovella. Due cuscinetti laterali lisci ed una ralla anteriore a sfere per la spinta trattiva, o propulsiva dell'elica.

Bielle: del tipo a biella madre e biellette, d'acciaio fucinato ed interamente lavorate.

Perni degli stantuffi: fissati con bulloncino passante nel piede di biella.

Distribuzione: a valvole in testa comandate (pel tramite di bilancieri, aste e punterie) da una ruota a bocciuoli posta nel basamento.

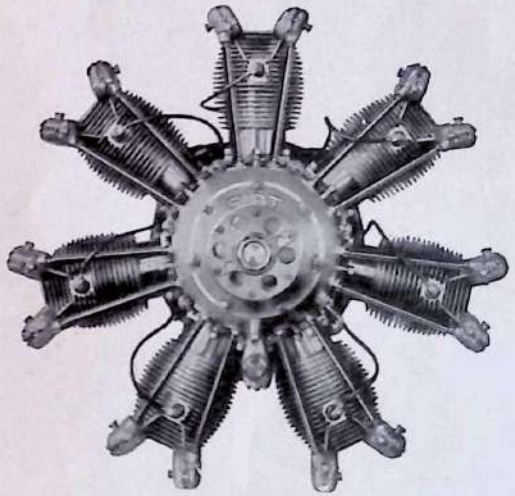
Lubrificazione: forzata con pompe ad ingranaggi: una di mandata con valvolina limitatrice della pressione e due di ricupero.

Alimentazione: per gravità. Carburatore J 48 a doppio corpo. Presa di aria a riscaldamento regolabile mediante i gas di scarico.

Accessori: comandi per tachimetro e macchina fotografica.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal Genio Aeronautico nel Febbraio 1929, dopo aver subito a Torino la prova delle 150 ore al banco.



TIPI DERIVATI

Motore A. 50 S (spinto): rapporto di comprensione 5,5:1; potenza omologata 95 cav. a 1880 giri al 1'.

FIAT - A. 54

CARATTERISTICHE

Numero e disposizione dei cilindri .		7 a stella
Corsa e diametro	mm.	120x105
Cilindrata totale	cmc.	7270
Rapporto di compressione		5,5 : 1
Sistema di raffreddamento		ad aria
Potenza omologata	CV	140
N. di giri omologato al l'		2100
Consumi a potenza normale:		
— carburante	gr/cav/h	230
—lubrificante	„	10
Potenza per litro	CV	19,25
Peso senza olio e senza mozzo d'elica	kg.	150
Peso per cavallo	kg/CV	1,07
Dimensioni d'ingombro	mm.	851x935x935

DESCRIZIONE SOMMARIA

Basamento: In due parti fuse in lega d'alluminio, riunite nel piano passante per l'asse dei cilindri.

Cilindri: Canna in acciaio e testa riportata in alluminio. Camera di compressione a forma emisferica con due valvole inclinate e due candele orizzontali opposte.

Organi motori: Biella principale e bielle secondarie in acciaio con stelo ad H. Stantuffi in lega d'alluminio. Perno del tipo libero. Albero motore in due parti su 2 supporti lisci di banco ed 1 anteriore, a sfere in gole profonde. Mozzo per elica trattiva. Rotazione destrorsa.

Distribuzione: 2 valvole in acciaio inossidabile per cilindri comandate a mezzo bilancieri aste e punterie da un tamburo a doppia fila di bocciuoli.

Alimentazione: Forzata con pompa rotativa a paletta. Carburatore FIAT tipo Stromberg NAR-50 monocorpo .Miscela preriscaldata con circolazione d'olio di ricupero e distribuita ai cilindri a mezzo di speciale deflettore rotante brevettato.

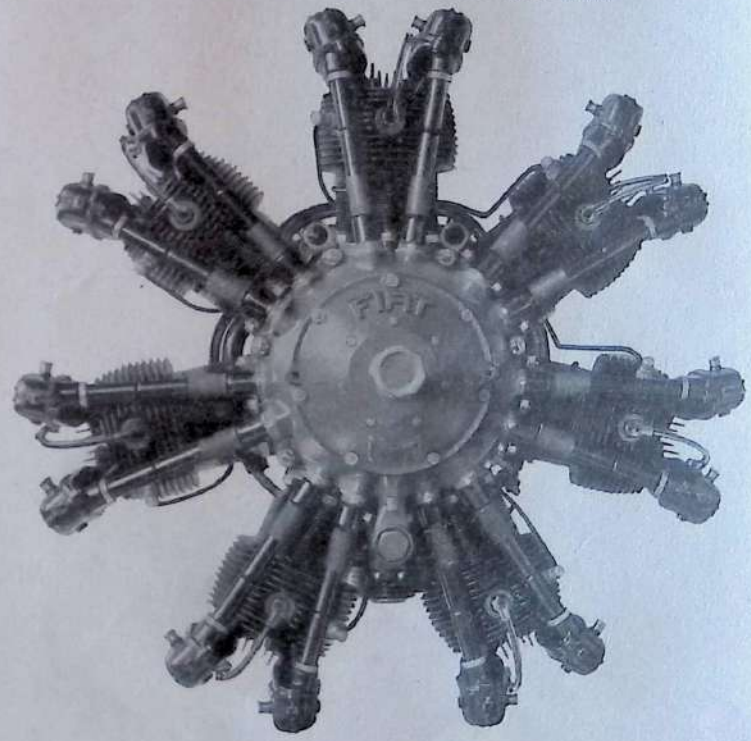
Lubrificazione: con olio di ricino per aviazione, forzata con 2 pompe ad ingranaggi: 1 di mandata con filtro e valvolina limitatrice della pressione ed 1 di ricupero dal pozzetto raccoglitore.

Accensione: doppia ed indipendente con due candele Marelli S 3 per cilindro e due magneti Marelli MF 7.

Avviamento: ad aria compressa con iniezione di combustibile e magnetino a mano.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R. I. N. ed A. in data 4 Marzo 1935-XIII.



FIAT - A. 70

CARATTERISTICHE

Numero e disposizione dei cilindri		7 a stella
Corsa e diametro	mm.	115x115
Cilindrata totale	cmc.	8361
Sistema di raffreddamento		ad aria
Rapporto di compressione		5,75: 1
Pontenza omologata	CV	205
N. giri d'omologazione al l'		2200
Rapporto di moltiplicazione giri compressore		10,22: 1
Consumo specifico alla potenza d'omologazione		
— carburante	gr/cav/h	250
— lubrificante	„	10
Peso a secco	kg.	167
Dimensioni d'ingombro	mm.	820x930x930

DESCRIZIONE SOMMARIA

Basamento: In un solo pezzo.

Cilindri: Canna in acciaio e testa riportata in alluminio. Camera di compressione a forma emisferica con due valvole inclinate e due candele orizzontali.

Organi motori: Biella principale e bielle secondarie in acciaio con stelo ad H. Testa biella principale in un solo pezzo. Stantuffi. in lega d'alluminio. Perno stantuffo del tipo libero. Albero motore in due parti su tre cuscinetti a sfere: due di banco portanti ed uno anteriore a gole profonde. Rotazione destrorsa.

Distribuzione: 2 valvole per cilindro comandate a mezzo di bilancieri aste e punterie da un tamburo a doppia fila di bocciuoli.

Alimentazione: Forzata con pompa rotativa a paletta. Carburatore tipo Stromberg NAR 60-I invertito. Miscela preriscaldata dai gas di scarico ed aspirata da un compressore centrifugo per piena sovralimentazione al suolo, che la invia ai cilindri.

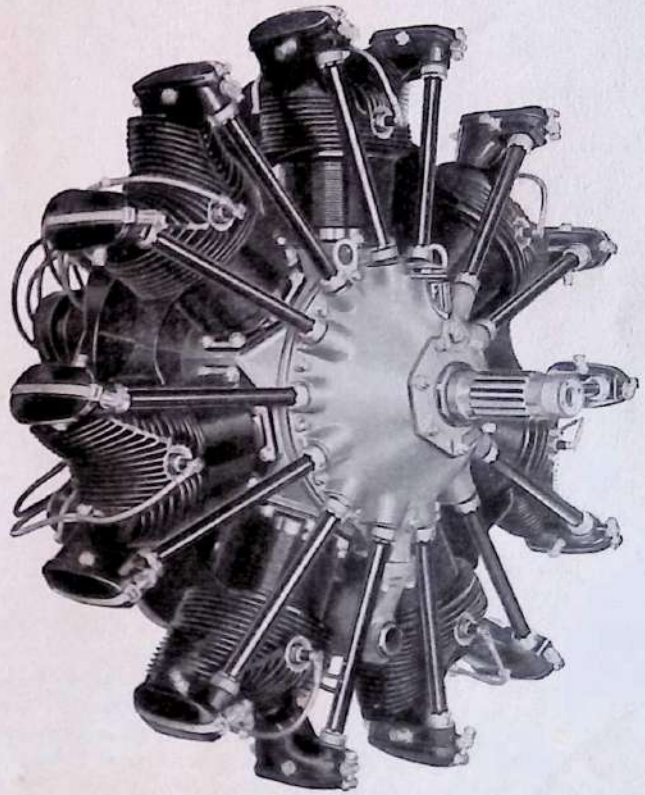
Lubrificazione: Con olio di ricino per aviazione, forzata con due pompe ad ingranaggi: una di mandata munita di valvolina limitatrice della pressione ed una di ricupero dal pozzetto di raccolta.

Accensione: Doppia ed indipendente con 2 candele Marelli per cilindro a 2 magneti Marelli MF 7 con anticipo a mano.

Avviamento: Elettrico od a mano con inizione di combustibile.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal Genio Aeronautico nel Dicembre 1935.



FIAT - A. 80 RC - 41

CARATTERISTICHE

Numero e disposizione dei cilindri		18 su due stelle
Corsa e diametro	mm.	165x140
Cilindrata totale	cmc.	45720
Sistema di raffreddamento		ad aria
Rapporto di compressione		6,7
Quota normale di funzionamento	m.	4100
Potenza normale a quota normale	CV	1000
— regime corrispondente	giri/min.	2100
— pressione d'alimentazione	mm. di Hg.	740
Potenza al decollo	CV	1030 (1)
Peso del motore completo	kg.	725
dimensioni d'ingombro diametro	mm.	1335
dimensioni d'ingombro lunghezza	„	1620

(1) Usando elica a giri costanti.

DESCRIZIONE SOMMARIA

Il basamento è in tre parti stampate in lega di alluminio. Ognuna di esse sopporta uno dei cuscinetti a rulli, dei perni di banco dell'albero motore.

I cilindri hanno la canna in acciaio con alette integrali: su di essa è avvitata la testa fusa in lega di alluminio pure abbondantemente alettata. Ciascun cilindro è munito di due candele d'accensione e quelli della stella anteriore sono muniti della valvolina per avviamento ad aria compressa.

L'albero motore è a due manovelle, ciascuna in un solo pezzo, ed è sopportato da tre cuscinetti a rulli.

Le bielle principali sono due, del tipo con cappello riportato. Le teste sono munite di cuscinetti di acciaio rivestiti di antifrizione rossa, e portano le sedi dei perni d'unione delle bielle secondarie.

Gli stantuffi sono stampati in lega d'alluminio, provvisti di tre anelli elastici e di due anelli raschiatori. I perni degli stantuffi sono di tipo libero.

Il riduttore è del tipo epicicloidale ad ingranaggi conici; l'albero porta elica è sostenuto anteriormente da un cuscinetto a sfere e posteriormente da un cuscinetto liscio sull'interno della parte anteriore dell'albero a gomiti.

Distribuzione. Il comando delle valvole è ottenuto per mezzo di bilancieri, aste e punterie comandate da due tamburi porta bocciuoli collocati uno sulla parte anteriore, ed uno sulla parte posteriore dell'albero motore. La valvola di scarico è cava e riempita con sodio per favorirne il raffreddamento.

Il compressore è del tipo centrifugo. Il comando della girante è ottenuto per mezzo di un ingranaggio con giunto elastico che trasmette il movimento a tre ingranaggi di rinvio disposti su assi a 120° e muniti di frizione centrifuga a ceppi.

La lubrificazione forzata è ottenuta per mezzo di un gruppo di tre pompe ad ingranaggi: una di mandata, e due di ricupero. Gli organi della distribuzione contenuti nella scatola dei bilancieri sono lubrificati con circolazione forzata sui cilindri superiori e per caduta sui cilindri inferiori.

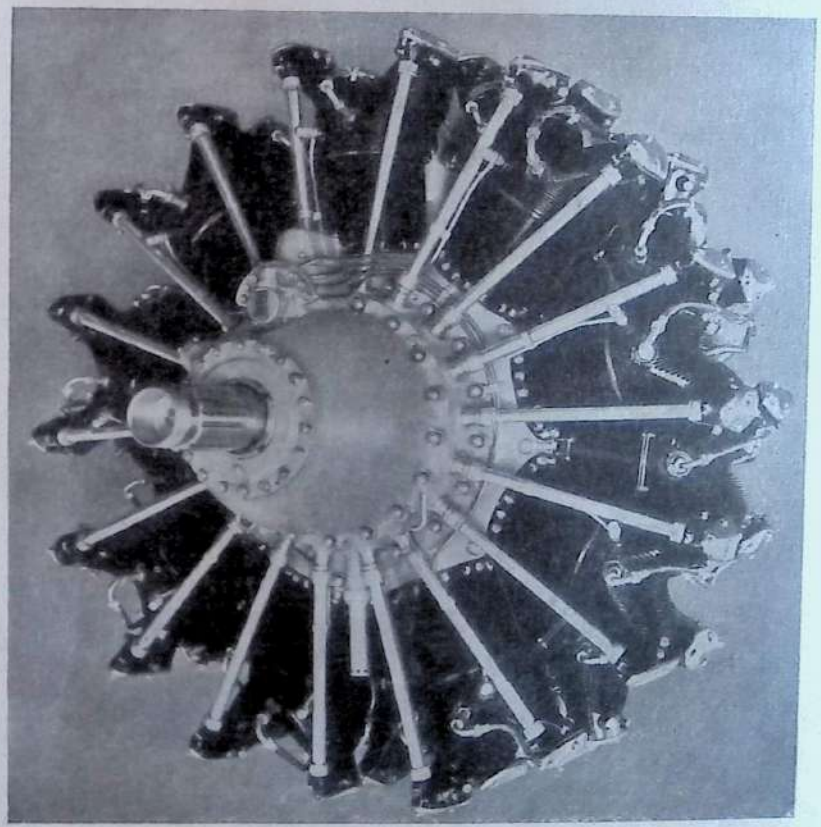
Alimentazione con pompa del tipo rotativo a paletta, comandata a distanza per mezzo di un alberino flessibile.

L'accensione è data da due magneti Marelli MF 18 ad anticipo fisso.

L'avviamento avviene per mezzo d'aria compressa, di iniezione di combustibile e magnetino a mano.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R.I.N. ed A. dopo prova di 150 ore al banco, il 10 Novembre 1937.



ISOTTA FRASCHINI - Asso XI RC - 45

CARATTERISTICHE

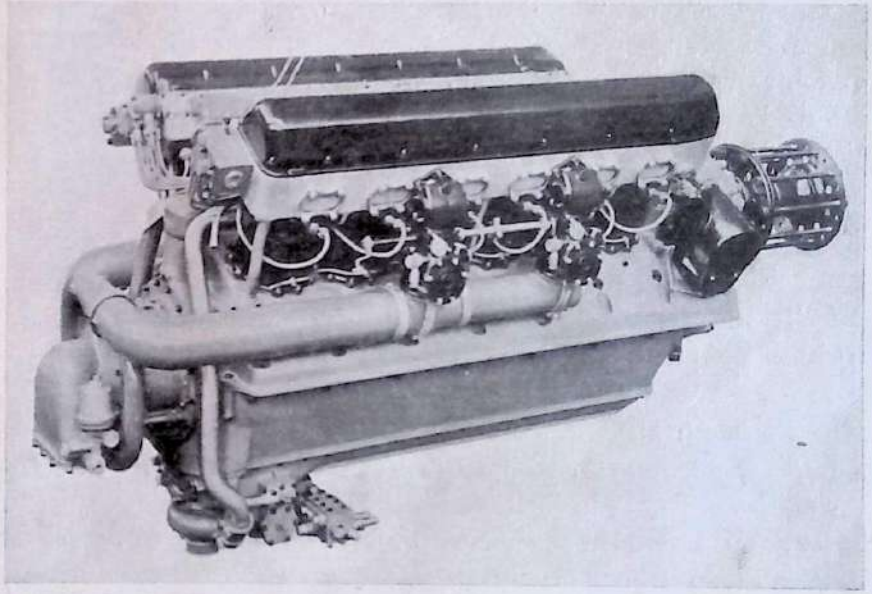
Numero e disposizione dei cilindri		12 a V
Corsa biella	mm.	160
» bielletta	»	165
Diametro	»	146
Cilindrata totale	cmc.	32140
Sistema di raffreddamento		ad acqua
Rapporto di compressione		6,38 : 1
Rapporto comando del compressore		1 : 11,46
Rapporto di giri del riduttore ad ingranaggi cilindrici		0,743
Quota normale di funzionamento	m.	4500
Potenza normale omologata in quota	CV	800
Pressione normale di alimentazione	mm/hg.	800
N. giri omologato al I'		2250
Consumo combustibile alla quota e potenza normale	gr/CV/h	260
Consumo di lubrificante a regime di crociera	kg/h	6
Peso a secco	kg.	615
Dimensioni d'ingombro	mm.	1870x823x1020

DESCRIZIONE SOMMARIA

Teste monoblocche in alluminio per 6 cilindri.
Numero delle valvole per ogni cilindro: quattro.
Distribuzione: un albero a camme per ogni linea di cilindri.
Accensione: doppia con Magneti Marelli.
Lubrificazione: forzata con una pompa di mandata e due di ricupero.
Pompa dell'acqua: centrifuga.
Carburatori: 4 verticali IF. 75 sotto la pressione di alimentazione.
Incastellatura: in elektron.
Avviamento: ad aria compressa.
Senso di rotazione visto di fronte all'elica: sinistrorso.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R.I.N. ed A., dopo prova di 150 ore al banco, il 24 Agosto 1935-XIII.



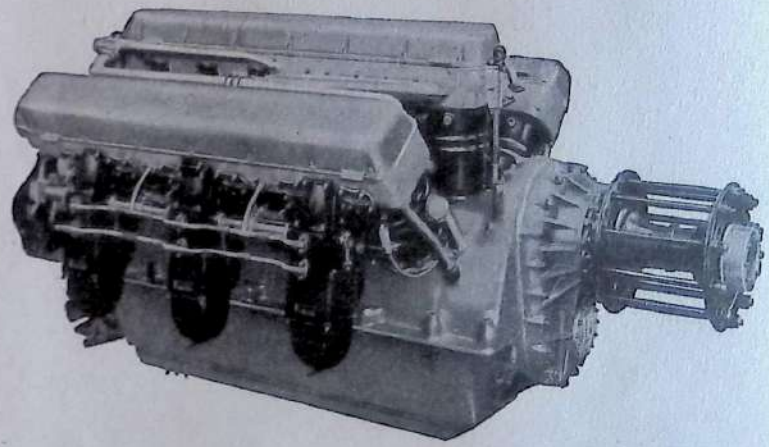
ISOTTA FRASCHINI - Asso 750 R

CARATTERISTICHE

Numero e disposizioni dei cilindri .		18 a W
Corsa e diametro	mm.	170x140
Cilindrata totale	cmc.	47100
Rapporto di compressione		5,67 : 1
Sistema di raffreddamento		ad acqua
Potenza omologata	CV	850
N. di giri omologato, al l'		1800
Tipo di riduttore		ingranaggi cilindrici
Rapporto di riduzione		27 : 41
Peso senza acqua e olio	kg.	725
» con acqua e olio	»	776
Dimensioni d'ingombro	mm.	2078x1052x1065

PROVE SUBITE.

50 ore al banco.



DESCRIZIONE SOMMARIA

Cilindri: acciaio al carbonio.

Raffreddamento: circolazione con pompa centrifuga.

Albero a manovelle: acciaio al nikel cromo.

Biellle e spinotti: biella madre e biellette - sezione a doppio T.

Stantuffi e fasce elastiche: stampati in lega speciale d'alluminio N. 4 fasce elastiche.

Distribuzione: 4 valvole per cilindro, 2 alberi a canne per fila.

Lubrificazione: pompa a ingranaggi.

Alimentazione combustibile: pompa benzina.

Carburatori: n. 6 Zenith o Stromberg.

ISOTTA FRASCHINI - Asso 750 RC - 40

CARATTERISTICHE

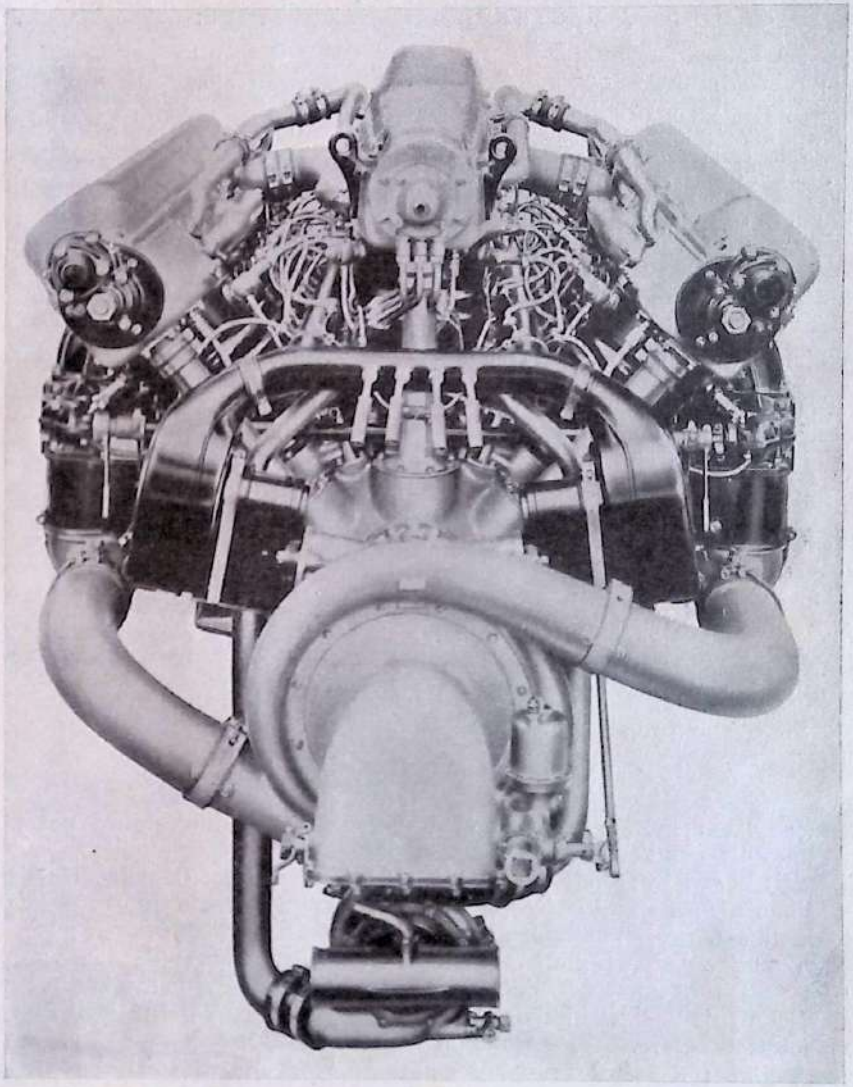
Numero e disposizione dei cilindri .		18 a V
Corsa e diametro	mm.	170x140
Cilindrata totale	cmc.	47100
Sistema di raffreddamento		ad acqua
Rapporto di compressione		5,7 : 1
Rapporto di moltiplicazione nel compressore		11,45
Tipo del compressore: centrifugo per la quota normale di	m.	4000
Tipo del riduttore		ad ingranaggi cilindrici
Rapporto del riduttore		0,658
Potenza omologata a quota normale .	CV	850
N. di giri omologato al I'		1800
Pressione normale di alimentazione .	mm/Hg	723
Consumo combustibile a quota e potenza normale	gr/CV/h	270
Consumo lubrificante a regime di crociera	kg/h	10
Peso a secco	kg.	782
Dimensioni d'ingombro	mm.	2194x1030x1235

DESCRIZIONE SOMMARIA

Teste monoblocche per linee di 6 cilindri.
Numero delle valvole per ogni cilindro: quattro.
Distribuzione: 2 alberi a camme per ogni linea di cilindri.
Accensione doppia con magneti Marelli.
Lubrificazione: forzata con ricupero.
Pompa dell'acqua: centrifuga.
Carburatori: 6 verticali IF. 75 sotto pressione d'alimentazione.
Avviamento: ad aria compressa.
Senso di rotazione dell'elica vista di fronte: sinistrorso.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R. I. N. ed A., dopo prova di 150 ore al banco, in data 9 Aprile 1935-XIII.



ISOTTA FRASCHINI - Astro 7 C. 21

CARATTERISTICHE DEL MOTORE.

Tipo del motore		a 4 tempi
Numero dei cilindri		7 a stella
Alesaggio	mm.	154
Corsa	„	160
Cilindrata totale	cmc.	20800
Rapporto volumetrico di compressione		5,9 : 1
Rapporto volumetrico di compressione		7,65 : 1
Potenza normale al suolo	CV	420
Giri normali corrispondenti		2000
Pressione di alimentazione corrispondente	mm/Hg.	830
Potenza normale alla quota di m. 2100	„	460
— Giri normali corrispondenti		2100
— Pressione di alimentazione		830
Potenza normale al distacco	„	460
— Giri corrispondenti		2100
— Pressione di alimentazione corrispondente	mm/Hg.	830
Elica in presa diretta col motore		
Sistema avviamento		ad aria compressa
» raffreddamento		ad aria
» accensione		2 magneti Marelli
Carburatore		I.F.L./95-I
Peso del motore a secco	kg.	325
Carburante con N. O.		8
Lubrificante di prova		Ricino

DESCRIZIONE SOMMARIA

Incastellatura: in due elementi fusi in lega d'alluminio, riuniti nel piano passante per l'asse dei cilindri.

Cilindri: canna in acciaio e testa riportata in alluminio. Camera di compressione a forma emisferica, con due valvole inclinate e due candele pure inclinate.

Organi motori: albero motore in due elementi, sopportato da due cuscinetti a rulli e da un terzo cuscinetto reggispinta a sfere situato anteriormente. Biella principale e bielle secondarie con stelo ad H. Perni degli stantuffi del tipo libero.

Distribuzione: 2 valvole (una di ammissione ed una di scarico) comandate a mezzo di bilancieri, aste e punterie da un tamburo a doppio rango di camme.

Alimentazione di carburante: mediante pompa a palette, autoregolatrice della pressione d'erogazione.

Alimentazione dei cilindri: forzata, coll'adozione di un carburatore monocorpo « IF. L. 95 I. » con correttore altimetrico automatico, e di compressore centrifugo. Compressore atto per la piena sovralimentazione al decollo.

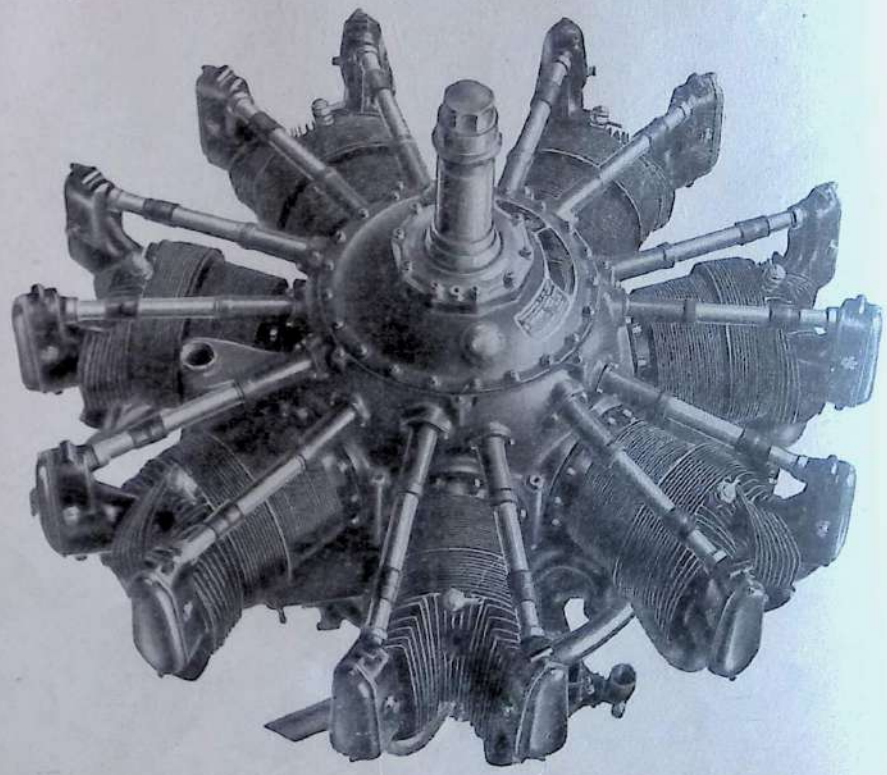
Lubrificazione: con olio di ricino per motori d'aviazione, forzato, a mezzo pompa a 2 elementi: uno di mandata ed uno di ricupero.

Accensione: doppia ed indipendente con circuito completamente schermato data da due magneti Marelli. Comando anticipo automatico.

Avviamento: ad aria compressa.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R.I.N. ed A. al banco ed in volo, in data 23 febbraio 1938.



ISOTTA FRASCHINI - Delta R.C. 35 I.D.C.

CARATTERISTICHE

Tipo del motore		a 4 tempi
Numero dei cilindri		12 a V invertiti
Corsa del pistone lato biella	mm.	160
» » » » biellette	»	165
Alesaggio	»	132
Cilindrata totale	cmc.	26685
Rapporto volumetrico di compressione		6,4 : 1
Rapporto giri compressore motore		9,8 : 1
Rapporto giri elica motore		0,241 : 1
Potenza normale al suolo	CV	580
Giri normali corrispondenti		2350
Press. di alimentazione corrispondente	mm/Hg.	840
Potenza normale alla quota di m. 3500	CV	650
— Giri normali corrispondenti		2350
— Pressione di alimentazione	mm/Hg.	840
Potenza normale al distacco	CV	610
— Giri corrispondenti		2240
— Pressione di alimentazione corrispondente	mm/Hg.	885
Sistema d'avviamento		aria compressa
» di raffreddamento		ad acqua
» di accensione		2 Magneti Marelli MF. 12 anticipo automatico
Carburatori	N.	2 tipo Bronzavia
Peso del motore a secco	kg.	562,50
Carburante con N. O.		87
Lubrificante di prova		Ricino

DESCRIZIONE SOMMARIA.

Incastellatura: monoblocca, fusa in lega di elektron.

Cilindri: canna in acciaio e testa riportata, in alluminio. Camera di compressione a forma emisferica, con due valvole inclinate e due candele pure inclinate.

Organi motori: albero motore del tipo a 6 manovelle a 120° fra loro, sopportato da 7 cuscinetti. Imbiellaggio del tipo a biella madre con bielletta: biella abbracciante l'albero motore e bielletta ancorata alla biella a mezzo di spinotto.

Riduttore: del tipo a ingranaggi cilindrici.

Distribuzione: del tipo a valvole in testa comandate direttamente dall'albero a camme. Due valvole per cilindro: una di ammissione ed una di scarico.

Alimentazione di carburante: forzata mediante pompa rotativa a palette.

Alimentazione dei cilindri: forzata, coll'adozione di 4 carburatori monocorpi « IF. L. 65 » e di compressore centrifugo. Compressore atto per la piena sovralimentazione al decollo.

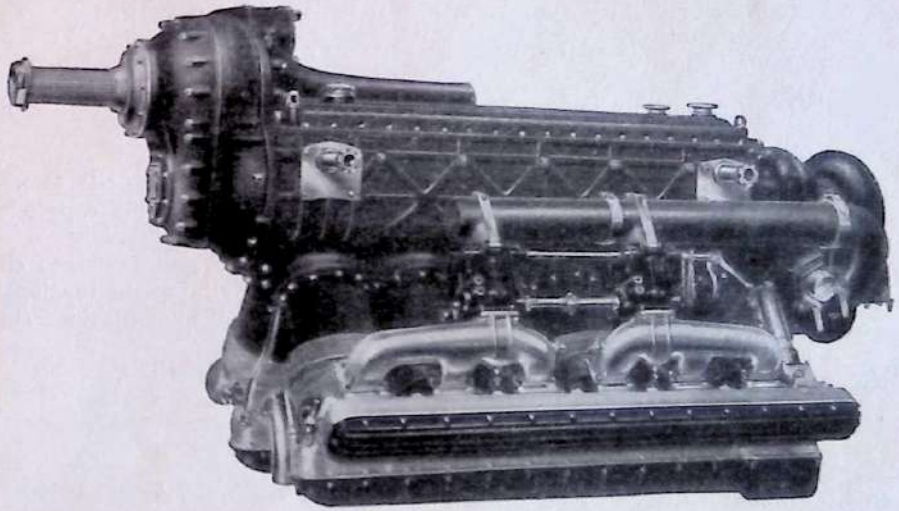
Lubrificazione: con olio di ricino per motori d'aviazione, forzato a mezzo pompa ad ingranaggi: una pompa di mandata e quattro pompe di ricupero.

Accensione: doppia ed indipendente con circuito completamente schermato, data da due magneti Marelli. Comando anticipo automatico

Avviamento: ad aria compressa.

OMOLOGAZIONE.

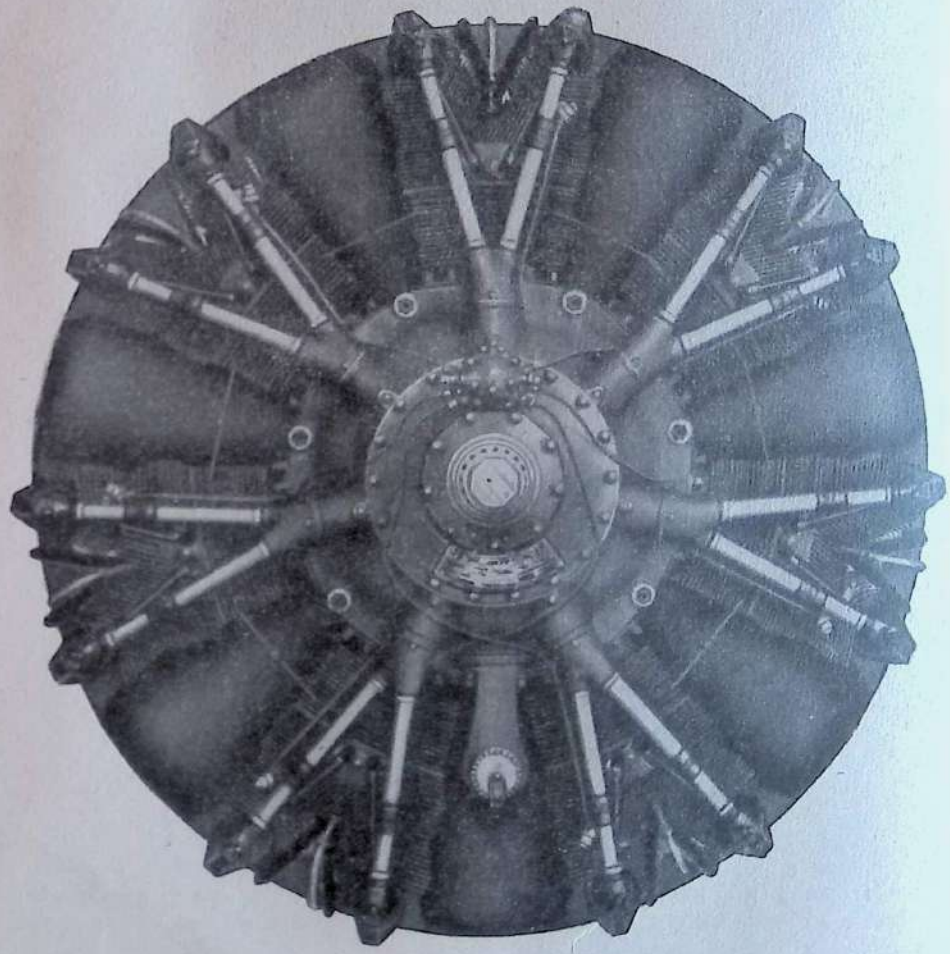
Omologato dal R. I. N. ed A. dopo prova di 50 ore al banco, il 15 Giugno 1938.



PIAGGIO - STELLA VII C - 16

CARATTERISTICHE

Numero e disposizione dei cilindri .		7 a stella
Corsa e diametro	mm.	165x146
Cilindrata totale	cmc.	19.336
Rapporto di compressione		6: 1
Sistema di raffreddamento		ad aria
Potenza normale al suolo omologata .	CV	410
N. di giri corrispondente		2100
Potenza normale omologata in quota .	CV	460
Quota normale d'omologazione . . .	m.	1600
N. di giri corrispondente		2100
Pressione di alimentazione assoluta .	mm/Hg	900
N. ottani carburante		87
Consumo specifico carburante a potenza normale	gr/CV/h	260
Consumo olio	„ „	20
Peso senza olio	kg.	325
Dimensioni d'ingombro	mm.	1256x1135



DESCRIZIONE SOMMARIA.

Cilindri: testa riportata in lega di alluminio.
Albero motore: in due pezzi, ad un sol bottone di manovella.
Numero delle valvole per ogni cilindro: due.
Distribuzione: a mezzo d'aste e bilancieri comandate dal disco delle camme che è fatto ruotare concentricamente all'asse motore da due coppie di ingranaggi cilindrici.
Alimentazione: carburatore Piaggio I. 2/80, con limitatore di pressione che regola l'apertura delle farfalle proporzionalmente alla quota raggiunta.
Compressore: centrifugo, atto a mantenere la pressione di alimentazione fino a m. 1600 di quota.
Accensione: due magneti Marelli, fissati al coperchio posteriore.

OMOLOGAZIONE.

Omologato dal R.I.N. ed A. dopo prova di 150 ore al banco, il 7 Agosto 1936-XIV

PIAGGIO - STELLA X RC-10

CARATTERISTICHE

Numero e disposizione dei cilindri		9 a stella
Corsa e diametro	mm.	165x146
Cilindrata totale	cmc.	24858
Rapporto di compressione		6: 1
Sistema di raffreddamento		ad aria
Potenza omologata in quota	CV	700
Quota normale d'omologazione	m.	1000
N. di giri omologato al I'		2350
Potenza massima	CV	745
Giri corrispondenti al I'		2467
Velocità dell'elica		1/1,61 di quella del motore
Peso senza olio	kg.	430
Dimensioni d'ingombro	mm.	1364x1320x1320

DESCRIZIONE SOMMARIA

Cilindri: Canne in acciaio al nichel-cromo con alette ricavate dal blocco e teste riportate in alluminio con sedi delle valvole in bronzo e scarico posteriore.

Albero a manovella: In acciaio al nichel-cromo, in due pezzi.

Bielle e spinotti: Biella madre in acciaio al nichel-cromo in un sol pezzo; sei bielle secondarie, pure in acciaio al nichel-cromo, attaccate alla testa delle biella madre a mezzo di spinotti d'acciaio ad alta resistenza.

Stantuffi e fasce elastiche: In lega speciale d'alluminio fusa in conchiglia muniti di due fasce elastiche e di un raschiaolio.

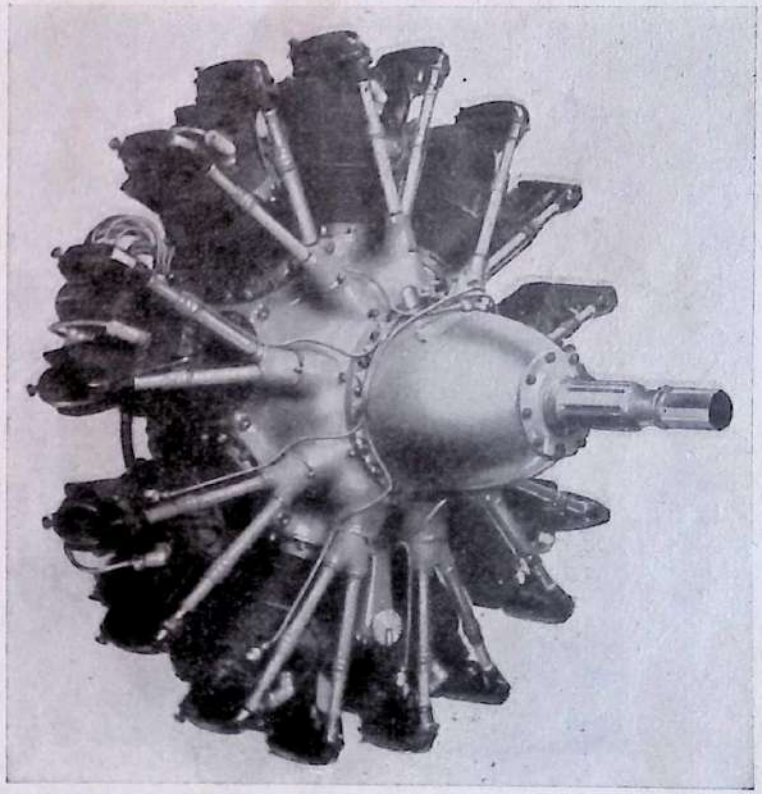
Distribuzione: Le valvole, una per aspirazione, una per lo scarico, sono comandate a mezzo di aste e bilancieri, dal disco delle camme, il quale è fatto ruotare concentricamente all'asse motore da due coppie d'ingranaggi cilindrici.

Lubrificazione: E' assicurata sotto pressione da due pompe ad ingranaggi, una di mandata con valvolina regolatrice ed una di ricupero, situate entrambe sul coperchio posteriore del motore.

Alimentazione: Il combustibile è inviato sotto pressione al carburante da una pompa collocata direttamente sul coperchio posteriore del motore. La miscela è aspirata da un compressore centrifugo che la invia attraverso le tubazioni d'ammissione, ai cilindri. Il rapporto del N. di giri della ventola rispetto all'albero motore è di 7.35:1.

OMOLOGAZIONE

Omologato dal R.I.N. ed A., dopo prova di 150 ore al banco, il 4 febbraio 1935-XIII e in data 14 Giugno 1935-XIII qualificato « motore di resistenza ».



REGISTRO

AEROMOBILI CIVILI

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali Abilitazione	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni Peso a vuoto Numero di posti Passeggeri Sup. port. Peso totale Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Costruttore Potenza N. di giri Eliche Tipo Passo Numero e tipo Raffreddamento Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1973 1950 2959 29-12-936	I-AAAA R. U. N. A. Torino Mirafiori	RI AIR Normale Turismo	Ca 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 22,4 500 750 2 1 1	85	1 Fiat A 50 85 1600 Aria Ca. 100 1,7-2,73 2,14	22-2 13-5 Classe sospesa
843 2188 3197 29-1-938	I-AAAQ R. U. N. A. Milano Taliedo	RI AIR Normale Turismo	Breda 15 Breda 1410 Sesto S. Giovanni 1929	11,30x7,95x2,95 22 430 730 2 1 1	105	1 Cirrus M. K. III 90 2000 Aria Breda 15 Circus 1,52 1,06	21-1 26-8 Favorevole V
2306 2311 3319 13-7-938	I-AAAR Dop. Az. I. Fraschini Milano Milano	RI AIR Normale Turismo	Br. 15 Breda 1404 Sesto S. Giovanni 1929	10,45x6,8x2,4 20,90 560 720 2 1 1	70	1 I. F. Asso 80 R 100 1920 Aria O. C. M. 2,00 2,41	5-7 Favorevole V
669 1758 2767 27-2-936	I-AAAS Soc. It. E. Breda Milano Sesto S. Giovanni	RI AIR Normale Lavoro aereo	Br. 15 Breda 1412 Sesto S. Giovanni 1929	11,30x7,95x2,95 22 450 730 2 1 1	94	1 Circus M. K. III 85 1900 Aria Breda 15 1,35 1,96	Classe sospesa
1526 1932 2941 10-11-936	I-AABF Ala Littoria S. A. Roma Brindisi	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. Sesto Calende 1933	33x16,63x4,90 126,70 8400 11900 18 14 4	1450	1 Fiat A. 24 R 700 2000 Acqua quadr. 3,07-3,59 3,40	28-3 15-7 30-9 Favorevole V
1771 1688 1698 31-8-935	I-AAIG Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fokker F. VII 5206 Amsterdam 1929	21,73x14,95x3,86 68,00 3270 5300 10 7 3	1350	3 Wright Whirlwind 320 2000 Aria Wright R 975 2,50	17-3 15-6 15-11 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
428 2462 28-2-934	I-AALP Aeroplani Macchi Varese Varese	RI / AIR Normale Lavoro Aereo	M. 18 Macchi 3780	15,80x9,50x3,27 1195 — 1715 5 4 — 1	125	1 — I. F. Semiasso Isotta Fraschini 250 / 1850 — Acqua 1,85 — 2,20	12-3 Favorevole V
663 2154 3163 16-11-937	I-AANI R. U. N. A. Vercelli Vercelli	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 5 Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 390 — 670 2 1 — 1	100	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	5-5 9-7 Favorevole V
807 1952 2961 31-12-935	I-AANV R. U. N. A. Vercelli Vercelli	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 17 Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 405 — 685 2 1 — 1	100	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	25 6 Favorevole V
771 1653 2663 23-7-935	I-AAOP R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 390 — 670 2 1 — 1	100	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	8-7 14-12 Favorevole V
1556 2565 31-10-934	I-AAPB Soc. It. E. Breda Milano Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Lavoro Aereo	Breda 15 Breda 1408 Sesto S. Giovanni 1929	11,80x6,85x2,40 — 22 480 — 680 2 7 — 1	95	1 — Cirrus M. K. III 85 / 1900 — Aria Br. 15 Cirrus 0,90 — 1,52 — 1,94	8-1 20-6 Favorevole V
1534 2373 3378 15-9-938	I-AAPV Aldo Negrosoli Bergamo Ponte S. Pietro	RI / AIR Normale Turismo	Cant. 26 C. R. D. A. 157 Monfalcone 1929	15,70x7,20x2,65 — 26,20 445 — 700 2 1 — 1	60	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria O. C. M. 1,76 — 2,15	22-8 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1086 2076 3085 16-7-937	I-AAQD R. U. N. A. Genova Genova	RI / AIR Normale Turismo	S. 56 Anfibio S. I. A. I. 5601 Sesto Calende	9,50x7,20x2,60 610 — 860 2 1 — 1	110	1 Walter Venus 115 / 1800 — Aria S. 56 Variabile — 2,36	23-3 30-6 Favorevole
1494 1393 2401 25-8-933	I-AASE R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	12x72,9x2,73 — 22,40 470 — 750 2 1 — 1	84	1 Fiat A 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	30-6 Favorevole
830 1452 2460 12-2-934	I-AASF Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. 10 ter. C. R. D. A. Monfalcone 1930	15,30x11,45x4,10 — 58 1915 — 3000 6 4 — 2	240	1 I. F. Asso 500 Isotta Fraschini 510 / 1850 — Acqua Reed Caproni 2,59 — 2,98	16-3 16-6 Classe sospesa
858 1447 2455 27-1-933	I-AASG Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. 10 ter. C. R. D. A. Monfalcone 1930	15,30x11,45x4,10 — 58 1915 — 3000 6 4 — 2	230	1 I. F. Asso 500 Isotta Fraschini 510 / 1850 — Acqua Reed Caproni 2,20 — 2,96	16-3 16-6 Classe sospesa
1071 784 1790 2-12-930	I-AASH Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. 10 ter. C. R. D. A. Monfalcone	15,30x11,45x4,10 — 58 1950 — 3000 6 2 — 2	220	1 I. F. Asso 500 Isotta Fraschini 510 / 1850 — Acqua Reed Caproni 2,20 — 2,96	16-1 16-4 Classe sospesa
1017 1448 2456 27-1-934	I-AASI Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. 10 ter. C. R. D. A. Monfalcone 1936	15,30x11,35x4,10 — 58 1935 — 3000 6 4 — 2	230	3 I. F. Asso 500 Isotta Fraschini 510 / 1850 Reed Caproni 2,20 — 2,96	16 1 16-4 Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1507 1408 2416 6-10-933	I-AASX R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni 3382 Taliedo 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 485 — 765 2 1 — 1	84	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	4-2 21-6 Favorevole V
1153 2195 3204 3-2-938	I-AAUF Soc. It. E. Breda Milano Taliedo	RI / AIR Normale Lavoro aereo	Br. 15 Breda 1417 Sesto S. Giovanni 1930	11,80x6,85x2,40 — 22 740 — 760 2 1 — 1	86	1 — Cirrus M. K. III 85 / 1900 — Aria Br. 15 1,35 — 1,96	29-1 20-6 Favorevole V
1074 1559 2568 13-12-934	I-AAUQ Giuseppe Albanese Palermo Palermo	RI / AIR Normale Turismo	Br. 15 Breda 1626 Sesto S. Giovanni 1930	11,80x6,85x2,40 — 22 490 — 760 2 1 — 1	94	1 — D. H. Gipsy 85 / 1900 — Aria Br. 15 1,35 — 2,26	28-8 Favorevole V
1154 2343 3351 10-8-938	I-AAUS Ing. Mario Fiorio Stresa Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Turismo	Br. 15 Breda 1939 Sesto S. Giovanni 1930	11,80x6,80x2,40 — 22 525 — 650 2 1 — 1	94	1 — D. H. Gipsy 85 / 1900 Br. 15 1,35 — 1,06	12-5 Favorevole V
1648 1966 2975 28-1-937	I-AAUT R. U. N. A. Modena Modena	RI / AIR Normale Turismo	Br. 15 Breda 1648 Sesto S. Giovanni 1930	11,80x6,81x2,40 — 22 495 — 760 2 1 — 1	94	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Br. 15 Fiat 1,51 — 2,08	7-2 1-7 23-11 Favorevole V
1210 1766 2775 24-3-936	I-AAUW Avv. Leonardo Bonzi Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Br. 33 Breda 3206 Sesto S. Giovanni 1932	9,40x6,80x2,03 — 14,78 495 — 840 2 1 — 1	180	1 — D. H. Gipsy Three 105 / 2000 — Aria Br. 33 G. T. 1,66 — 2,10	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo / Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1625 1715 2725 9-11-935	I-AAUZ Dott. Alessandro Guasti Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni 3383 Taliedo 1934	10x7,29x2,73 — 26,74 540 — 795 2 1 — 1	85	1 — Simens A. G. 125 / 1650 Ca. 100 Siemens 1,31-1,66 — 2,35	Classe sospesa
1077 1696 2706 30-9-935	I-AAWE R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni 3091 Taliedo 1930	10x7,29x2,73 — 22,40 530 — 800 2 1 — 1	59	1 — Cirrus Hermes 104 / 1900 Ca. 100 1,35 — 2,05	16-3 14-8 Classe sospesa
1205 2276 3284 27-5-938	I-AAWR R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Breda Sesto S. Giovanni	11,80x6,25x2,40 — 22 490 — 700 2 1 — 1	95	1 — D. H. Gipsy 35 / 1900 — Aria Br. 15 Gipsy 1,35 — 1,96	14-5 9-7 Favorevole V
1207 1876 2885 21-8-936	I-AAWS Angelo Loda Bergamo Bergamo	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S S. Breda 1651 Sesto S. Giovanni	10,80x7,2,35 — 16 480 — 700 2 1 — 1	115	1 — D. H. Gipsy Three 105 / 2000 — Aria Br. 15 Gipsy 1,54 — 2,30	11-3 31-12 Favorevole V
1148 2228 3237 25-3-938	I-AAXY CONIEL Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ro. 10 I. M. A. M. 358 Napoli 1930	21,71x14,70x3,40 — 67,50 3290 — 5300 12 10 — 2	760	3 — Wright R 935 318 / 2000 — Acqua Standard Steel 1,60 — 2,65	4-3 Favorevole V
1124 1764 2773 20-3-936	I-AAYB Rag. Luigi Goldoni Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni 3250 Taliedo 1934	9,35x7,29x2,73 — 21,10 460 — 745 2 1 — 1	62	1 — Fiat A. 50 90 / 1700 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	16-4 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Elica Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1094 856 1851 10-4-931	I-AAYD R. U. N. A. Vicenza Vicenza	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni 3203 Taliedo 1931	10x7,29x2,73 — 22,40 465 — 745 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. 50 1,67 — 2,20	12-4 9-6 Favorevole V
1168 1694 2704 25-9-935	I-AAYJ R. U. N. A. Genova Genova	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 idro Caproni 3245 Taliedo 1931	10x7,29x2,73 — 22,40 535 — 800 3 2 — 1	90	1 — Fiat A. 53 108 / 1800 — Aria Ca. 100 4 pale 1,67 — 1,90	31-8 Favorevole V
1223 21 (v. a vela) 21 » 13-6-932	I-ABAZ Aeronautica Bonomi Milano Erba	RI / AIR Normale Turismo	Bonomi B. S. 2 Bonomi 9 Erba 1932	18x7,55x1,65 — 17 135 — 210 1 1			Classe sospesa
156(v. a vela) 156 » 31-10-935	I-ABBB Officine Ferrov. Merid. Napoli Capodichino	RI / AIR Normale Scuola	Ro. 35 (aliante veleggiatore) O. F. M. Napoli	14,50x6,49x1,11 — 15,80 103 — 178 1 1			Classe sospesa
1565 2054 3063 3-6-937	I-ABBG R. U. N. A. Tripoli Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Milano 1931	10x7,29x2,73 — 22,40 490 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,67 — 2,10	28-6 Favorevole V
1222 72 (v. a vela) 72 » 9-5-932	I-ABBL Soc. Prov. di volo a vela Alessandria Alessandria	RI / AIR Normale Turismo	Biancone Bonomi Erba 1932	13,40x6,50x2,07 — 14,50 100 — 185 1 1			Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri Eliche Tipo Passo / Diametro / Raffreddamento	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1716 2293 3301 15-6-938	I-ABBY G. Fustinoni - I. Calvi Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 1428 Sesto S. Giovanni 1930	10,80x6,80x2,40 21,35 490 700 2 1 1	60	1 Colombo S. 53 85 / 1700 Aria Col. S. 53 1,58 2,03	2-4 Favorevole V
2274 2339 3347 2-3-938	I-ABCD Dott. Piero Casana Torino Torino	RI / AIR Normale Turismo	SAIMAN 202 S. A. I. M. A. N. Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,10 18 640 930 2 1 1	85	1 Alfa Romeo 110 120 / 2100 Aria Bip. in legno O. C. M. 1,64 1,92	2-8 Favorevole V
1288 2345 3353 11-8-938	I-ABCF Prof. Dott. Luigi Succi Gorizia Merna	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo 1932	10x7,29x2,73 22,40 470 622 1 1	45	1 Gipsy 1 85 / 1900 Aria Caproni 1,66 2,00	25-5 Favorevole V
1271 1609 2619 10-5-935	I-ABCJ Minist. dell'Aeronautica Roma Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 101 Caproni Taliedo 1932	19,80x13,60x3,80 55 3100 5000 10 7 3	1015	3 Alfa Romeo s. ed 200 / 2000 Lynx e 430 / 2000 Jupiter Caproni Aria s. e d. 1,31-1,74 2,44 c. 1,60-2,23 2,95	Classe sospesa
1588 2598 28 3-935	I-ABCQ Minist. dell'Aeronautica Roma Roma	RI / AIR Normale Lavoro aereo	Ca. 101 Caproni 115 Taliedo 1931	19,80x13,60x3,80 55,00 2950 4900 10 8 2	835	3 Alfa Romeo 200 / 2000 Ca. 101 in legno 1,31-1,74 2,44	Classe sospesa
1335 24 (v. a vela) 24 „ 3-8-932	I-ABCX G. I. L. Genova Genova	RI / AIR Normale Scuola	Biancone Bonomi Cantù	13,40x6,40x2,07 14,50 100 185 1 1			Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1338 73 (v. a vela) 73 » 28-6-933	I-ABCY R. U. N. A. Trieste Trieste	RI / AIR Normale Scuola	Biancone (anf) Bonomi 16 Cantù	13,40x6,40x2,07 — 14,50 100/120 — 185/200 1 1			Classe sospesa
1510 1441 2419 10-10-933	I-ABCZ R. U. N. A. Bolzano Bolzano	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 455 — 700 2 1 — 1	86	1 — Fiat A 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1.76 — 2,15	Classe sospesa
1277 1275 2265 21-9-932	I-ABDC R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 465 — 700 2 1 — 1	86	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	30-6 Favorevole V
1269 1587 2597 26-2-935	I-ABDF R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 465 — 700 2 1 — 1	86	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1.76 — 2.15	6-4 Favorevole V
1273 1600 2610 30-1-935	I-ABDK R. U. N. A. Genova Genova	RI / AIR Normale Turismo	S. 56 S. I. A. I. Sesto Calende 1930	10,40x7,80x2,60 — 26,60 645 — 980 2 1 — 1	80	1 — Fiat A. 54 135 / 2100 — Aria S. I. A. I. — 2,20	Classe sospesa
1298 1284 2292 6-12-932	I-ABDL R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 134 Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 465 — 700 2 1 — 1	86	1 — Fiat A 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1364 1321 2329 23-3-933	I-ABDR R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 231 Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 468 — 700 2 1 — 1	86	1 — Fiat A 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. S. 1 1,71 — 2,15	30-4 30-6 13-10 Favorevole V
1466 1364 2372 16-6-933	I-ABDS R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 227 Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 465 — 700 2 1 — 1	86	1 — Fiat A 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. S. 1 1,76 — 2,15	4-2 8-7 Favorevole.
1463 1482 2491 29-5-934	I-ABDZ R. U. N. A. Novara Cameri	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 250 Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 465 — 700 2 1 — 1	86	1 — Fiat A 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. S. 1 1,76 — 2,1	22-3 22-6 Favorevole V
975 2296 3304 20-6-938	I-ABEL Gruppo Turismo Aereo Biellese Biella Biella	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni 3112 Taliedo 1930	10,00x7,29x2,73 — 22,40 540 — 820 2 1 — 1	85	1 — Cirrus Hermes 104 / 1900 — Aria Ca. 100 Hermes 1,35 — 2,04	2-3 14-4 Favorevole V
1080 2220 3229 7-3-938	I-ABEP R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni 3120 Taliedo 1930	10,00x7,29x2,73 — 24,44 460 — 740 2 1 — 1	95	1 — Fiat A 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 Fiat 1,90 — 2,10	24-2 8-10 29-10 Classe sospesa
1459 1335 2364 5-6-933	I-ABEX R. U. N. A. Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,30x2,50 — 17,50 465 — 730 2 1 — 1	86	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. S. 1 1,76 — 2,15	15-2 12-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1396 47 (v a vela) 47 „ 1-4-933	I-ABEY G. U. F. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Scuola	Sala Sala 1 Milano 1930	18,00x6,42x1,37 — 15,56 130 — 215 1 1			Classe sospesa
1462 1356 2365 5-6-933	I-ABFH Soc. It. E. Breda Milano Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Lavoro aereo	Breda 15 1645 Sesto S. Giovanni 1930	11,80x6,81x2,40 — 22,00 510 — 650 2 1 — 1	95	1 D. H. Gipsy 85 / 1900 Aria B. 15 Gipsy 1,35 — 1,96	29-1 25-2 25-7 Favorevole V
1620 1542 2551 21-9-934	I-ABFI Soc. It. E. Breda Milano Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Lavoro aereo	Breda 15 1646 Sesto S. Giovanni 1930	11,80x6,81x2,40 — 23,60 490 — 650 2 1 — 1	75	1 D. H. Gipsy 85 / 1900 Aria B. 15 Gipsy 1,35 — 1,96	8-1 30-6 Favorevole V
1582 1491 2500 8-6-934	I-ABFJ Soc. It. E. Breda Milano Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Lavoro aereo	Breda 15 1643 Sesto S. Giovanni 1930	11,33x6,18x2,40 — 19,80 535 — 740 2 1 — 1	95	1 D. H. Gipsy 85 / 1900 Aria B. 15 Gipsy 1,35 — 1,06	23-3 20-6 Favorevole V
1299 1992 3001 1-3-937	I-ABFL Ing. Ugo Peretti Milano Taliedo	RI / AIR Speciale Corsa o Record	Breda 33 Sesto S. Giovanni 1931	9,40x6,80x2,03 — 14,78 520 — 1000 1 1	290	1 Colombo S. 63 130 / 1700 Aria Br. 33 2,30	26-4 Favorevole V
1857 1807 2816 26-5-936	I-ABFM Soc. It. E. Breda Milano Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Lavoro aereo	Breda 26 2501 Sesto S. Giovanni 1932	11,50x7,80x3,00 — 33,10 660 — 860 2 1 — 1	30	1 Walter N. Z. 120 / 1550 Aria B. 26 1,63 — 2,30	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche Tipo Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1513 1856 2865 4-8-936	I-ABFN Comando Aviazione della Libia Tripoli Mellaha	RI / AIR Normale Turismo	Breda 39 3804 Sesto S. Giovanni 1933	10,40x7,58x2,91 — 17,58 575 — 910 3 2 — 1	135	1 Colombo S. 63 130 / 1850 Aria Col S. 63 - Met. 1,85 — 2,20	10-8 Favorevole V
1505 1409 2417 6-10-933	I-ABFO Soc. It. E. Breda Milano Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Turismo	Breda 33 3209 Sesto S. Giovanni 1933	9,40x6,80x2,05 — 13,70 520 — 850 2 1 — 1	155	1 D. H. Gipsy Three 105 / 2000 Aria B. 33 Gipsy III 1,79 - 1,65 — 2,1	30-3 Favorevole V
1744 2294 3302 15-6-938	I-ABFR Ing. Alberto Scendrate Novara Novara	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Sesto S. Giovanni 1930	10,80x6,80x2,40 — 21,35 500 — 720 2 1 — 1	50	1 Colombo S. 53 85 / 1700 Aria Ba. 15 1,58 — 2,03	8-1 28-4 Favorevole V
1754 2333 3341 26-7-938	I-ABFS Dott.Ing. Icilio Mignone Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Fairchild 24C - 8C Hagerstowon U.S.A.1935	11,07x7,24x2,18 — 17,28 640 — 1070 3 2 — 1	110	1 Super Scaral 145 / 2050 Aria Halmilton Standard 1,70 — 2,10	18-7 Favorevole V
2109 2270 3278 23-5-938	I-ABFZ Soc It. E. Breda Milano Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Turismo	B/79 - S. Soc It. E. Breda 78003 Sesto S. Giovanni 1937	11,66x7,30x2,07 — 18,30 895 — 1400 4 3 — 1	170	1 Argus AS/10-C Baur 200 / 1880 Aria B/79 S – Argus 1,90 - 2,22 — 2,15	4-2 12-5 Favorevole V
1483 84 (v a vela) 84 „ 20-7-933	I-ABGA Comm. Vittorio Bonomi Milano Taliedo	RI / AIR Normale Scuola	Ballerina Bonomi Cantù 1933	10,00x6,90x1,40 — 16,60 127 — 210 1 1			Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo, Passo, Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1489 1943 2952 2-11-936	I-ABHV R. U. N. A. Modena Modena	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,83x2,81 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	86	1 — Fiat A 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. 50 1,76 — 2,15	7-2 22-6 Favorevole V
2355 2417 3422 13-12-938	I-ABHY Mario Silla Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	SAIMAN 202 S. A. I. M. A. N. 014 Lido di Roma 1938	11,20x7,60x2,10 — 18 645 — 930 2 1 — 1	98	1 Alfa Romeo 110 120/2100 — 130/2300 — Aria O. C. M. 1,65 — 2	15-10 Favorevole V
2353 2422 3427 21-12-938	I-ABHZ On. Umberto Klinger Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	SAIMAN 202 S. A. I. M. A. N. Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,16 — 18 645 — 930 2 1 — 1	98	1 Alfa Romeo 110 120/2100 — Aria O. C. M. 1,65 — 2	10-11 Favorevole V
1612 139 (v. a vela) 139 „ 6-7-934	I-ABIO R. U. N. A. Roma Roma	RI / AIR Normale Turismo	B. S. 10 "Ardea" Bonomi Cantù 1934	19,00x6,70x1,46 — 1750 145 — 220 1 1			Classe sospesa
1655 145 (v. a vela) 145 „ 11-1-934	I-AJBN Cav. Lodovico Teichfuss Pavullo Pavullo	RI / AIR Normale Scuola	L. T. 17 Teichfuss Pavullo 1934	14,20x6,25x1,33 — 15,90 116 — 191 1 1			Classe sospesa
1718 140 (v. a vela) 140 „ 16-7-934	I-ABJP Cav. Lodovico Teichfuss Pavullo Pavullo	RI / AIR Normale Scuola	L. T. 30 Teichfuss Pavullo 1934	15,66x8,00x1,70 — 28,00 265 — 415 2 1 — 1			Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2338 2423 3128 21-12-938	I-ABJQ R. U. N. A. Tripoli Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria SALA bip. legno 1,60 — 2,10	30-11 Favorevole V
2354 2418 3423 13-12-938	I-ABJS Mario Tedeschini Lalli Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	SAIMAN 202 S. A. I. M. A. N. Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,10 — 18 645 — 930 2 1 — 1	98	1 — Alfa Romeo 110 120 / 2100 — Aria Ostini 1,66 — 2	5-12 Favorevole V
2336 2410 3415 2-12-938	I-ABJT Prof. Furio Lanfranchi Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	SAIMAN 202 S. A. I. M. A. N. Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,16 — 18 640 — 930 2 1 — 1	98	1 — Alfa Romeo 110 120 / 2100 — Aria Ostini e Crespi 1,65 — 2	30-11 Favorevole V
2342 2426 3431 27-12-938	I-ABJU Ing. Federico Bazzi Milano Addis Abeba	RI / AIR Normale Turismo	SAIMAN 202 S. A. I. M. A. N. Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,10 — 18 640 — 930 2 1 — 1	115	1 — Alfa Romeo 110 120 / 2100 — Aria bipala 1,65 — 2	19-12 Favorevole V
2322 2394 3399 30-10-938	I-ABJY Soc. Aeron. Italiana Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. 8 Soc. Aeron. Italiana 280 Passignano Tras. 1937	10,47x7,34x2,75 — 14 615 — 865 2 1 — 1	71	1 — Alfa Romeo 110 120 / 2100 — Aria S. M. 1,55 — 2,06	22-10 Favorevole V
2325 2397 3402 8-11-938	I-ABJZ Ala Littoria S. A. Roma Venezia	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ju 52/3 m Junkers Flugzeugwerke 5942 Dessau 1938	29,25x18,90x4,50 — 116 6780 — 9680 18 15 — 3	1835	3 — BMW 132 G/L O 720 / 2100 — Aria Ju H - PAK variabile — 2,90	7-11 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2350 2424 3429 22-12-938	I-ABKV Ministero dell'Aeron. Roma Cagliari	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni	10x7,29x2,73 — 22,44 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bipala 1 — 2,10	17-12 Favorevole V
2402 3407 16-11-938	I-ABKW Ministero dell'Aeron. Roma Montecelio	RI / AIR Normale Turismo	S. 73 S. I. A. I. Sesto Calende 1938	24x18,37x4,45 — 92,20 6600 — 10330 12 8 — 4	2680	3 Alfa Romeo 126 RC 34 750 / 2300 — Aria S. I. A. I. variabile in v. — 3,50	16-11 Favorevole V
1783 1700 2710 5-10-935	I-ABLI R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia	10,40x6,16x2,53 — 17,50 478 — 700 2 1 — 1	60	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	21-6 Favorevole V
2115 3124 24-8-937	I-ABMA S. A. Aeroplani Caproni Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 310 C. A. B. 212 Ponte S. Pietro 1937	16,20x13,40x3,03 — 38,40 2950 — 4130 2 2	660	2 Piaggio P. VII C. 16 460 / 2100 — Aria met. bip. 1,77-1,78 — 2,60	Classe sospesa
1742 1640 2650 22-6-935	I-ABMF Soc. Aeroplani Caproni Milano Taliedo	RI / AIR Speciale Studio o prova	Ca. 100 Caproni 3568 Taliedo 1935	10,00x7,29x2,73 — 26,74 530 — 800 2 1 — 1	87	1 — Cirrus Hermes 104 / 2000 — Aria	12-1 24-5 30-8 Favorevole V.
2331 2409 3414 29-11-938	I-ABMJ Soc. Aeroplani Caproni Milano Milano	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 310 Caproni 4230 Taliedo 1938	16,20x13,40x3,03 — 38,40 3060 — 4660 3 2 — 1	670	2 — Piaggio Stella P VII RC 35 460 / 2100 — Aria Piaggio variabile in v.	25-11 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2329 2405 3410 24-11-938	I-ABMK Ministero dell'Aeron. Roma	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 310 Caproni 4239 Taliedo 1938	16,20x13,40x3,03 — 38,40 3060 — 4660 3 2 — 1	670	2 Piaggio Stella P VII - R. C. 35 460 / 2100 — Aria Piaggio N. variabile in v.	23-11 Favorevole V
2335 2411 3416 5-12-938	I-ABML Ministero dell'Aeron. Roma Vigna di Valle	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 310 idro Caproni 4201 Taliedo 1938	16,20x12,20x3,20 — 38,70 3490 — 4790 4 3 — 1	690	2 Piaggio P. VII - C. 16 460 / 2100 — Aria Bip. met. Alfa Romeo variabile in v. 2,50	30-11 Favorevole V
1795 1714 2724 9-11-1935	I-ABNC Ministero dell'Aeron. Roma Centocelle	RI / AIR Normale Turismo	P. 12 Piaggio e C. Finalmarina 1932	12,03x8,74x2,28 — 21,35 998 — 1500 4 3 — 1	180	1 Gipsy Three 105 / 1960 — Aria in legno 1,65 — 2,00	26-10 Favorevole V
1591 2071 3080 9-7-937	I-ACRA R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Monospar General Aicraft Ltd. 21 Londra 1933	12,24x8,02x2,32 — 20,00 685 — 1160 4 3 — 1	130	2 Pobjoy Armators 75 / 2500 — Aria Airscrew 2,30 — 1,76	16-4 16-6 4-10 Favorevole V
1819 2123 3132 6-9-937	I-ACIH Comm. Arturo Ferrarin Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	D. H. Leopard Moth De Havilland 7074 Edgware 1934	11,43x7,47x2,64 637 — 1010 3 2 — 1	123	1 D. H. Gipsy-Major 122 / 2100 — Aria Bipala in legno 1,55 — 2,06	12-7 Favorevole V
2218 2271 3279 24-5-938	I-ADDA Ministero dell'Aeron. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. - 2 S S. A. I. 275 Passignano S/T 1938	10,64x7,78x2,80 — 18 895 — 1420 4 3 — 1	170	1 Alfa Romeo 115-I 185 / 2200 — Aria Alfa Romeo variabile in v. 2,10	23-5 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1905 1861 2870 4-8-936	I-ADIG R. U. N. A. Verona Verona	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Sesto S. Giovanni	12,00x6,88x3,00 — 19,30 495 — 715 2 1 — 1	70	1 — Fiat A. 50 90 / 1600 — Aria Br. 15 S. 1,69 — 2,14	8-2 7-7 Favorevole V
1787 1705 2715 18-10-935	I-ADUA Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fokker F. VII 5238 Amsterdam 1931	21,72x14,89x3,93 — 67,50 3350 — 5000 12 9 — 3	820	3 — Wright J 6-R. 300 / 2000 — Aria H. K. W. / R. S. 2,50	2-3 Classe sospesa
1635 1561 2570 21-12-934	I-ADUE R. U. N. A. Torino Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 59 Torino 1929	10,40x6,29x2,53 — 17,50 485 — 700 2 1 — 1	96	1 — Fiat A. 50 90 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	28-1 Favorevole V
2064 2060 3069 30-1-937	I-ADUR Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 133 Caproni Taliedo 1937	21,44x15,45x3,95 — 65 4350 — 6700 10 7 — 3	1260	8 — Piaggio P. VII C. 16 430 / 2100 — Aria Bip. met. 2,28 — 2,60	12-3 12-6 14-9 15-12 Favorevole V
1486 1791 2800 7-5-936	I-AEDO Ala Littoria S. A. Roma Tirana	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 71 S. I. A. I. Sesto Calende 1933	21,20x14,00x4,10 — 59,00 3225 — 5160 11 8 — 3	1390	3 — Piaggio Stella 7 700 / 2000 — Aria Bip. met. d. s. 2.26 c. 2 14 — 2,70	8-4 22-7 10-11 Favorevole V
2091 2098 3107 17-8-937	I-AFUA Ministero dell'Aeron. Roma Ciampino	RI / AIR Normale Turismo	F. N. 305 Piaggio Finale Ligure 1937	8,47x7x2,10 — 12 625 — 885 2 1 — 1	85	4 — Alfa Romeo 115 185 / 2100 — Aria bip. met. variabile	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1627 144 (v. a vela) 144 „ 29-10-934	I-AGIP Dott. Ettore Cattaneo Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Condor Naumburg 1934	17,25x6,60x1,50 — 17,25 190 — 275 1 — 1			Classe sospesa
1994 1983 2992 16-2-937	I-AGLE Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 133 Caproni Taliedo 1936	21,44x15,45x3,95 — 65 4350 — 6700 10 7 — 3	1260	3 Piaggio P. VII C. 16 430 / 2100 — Aria Bip. met. 2,28 — 2,60	31-3 1-7 22-11 Favorevole V
2104 2010 3019 9-4-937	I-AGSA Minist. dell'Aeronaut. Roma Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	S. 79 S. I. A. I. Sesto Calende	21,10x15,45x4,20 — 60 6835 — 10335 4 1 — 3	1800	3 Alfa Romeo 126 RC. 670 / 2200 — Aria trip. met. variab. in v.	Classe sospesa
2015 2011 3020 9-4-937	I-AGSB Minist. dell'Aeronaut. Roma Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	S. 79 S. I. A. I. Sesto Calende	21,10x15,45x4,20 — 60 6835 — 10335 4 1 — 3	1800	3 Alfa Romeo 126 RC. 670 / 2200 — Aria trip. met. variab. in v.	Classe sospesa
2175 2369 3374 13-9-938	I-ALAL Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant Z 506 C C. R. D. A. 3547 Monfalcone 1937-38	26,50x19,08x7,16 — 93 8300 — 12000 16 12 — 4	2000	3 Alfa Romeo 126 RC. 800 / 2300 — Aria S. I. A. I. metall. variab. in v. — 3,60	8-2 2-5 26-8 17-12 Favorevole V
2346 2428 3433 29-12-938	I-ALAN Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 79 S. I. A. I. 19052 Sesto Calende 1937	21,20x16,20x4,10 — 61 7000 — 13000 6 2 — 4	4000	3 Alfa Romeo 126 RC. 34 750 / 2300 — Aria S.I.A.I. Ratier trip. met. s. d. 4,48-2,35 c. 4,41-2,36 — 3,40	16-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni Sup. port. Peso a vuoto Peso totale Numero di posti Passeggeri Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1218 2065 3074 21-6-937	I-ALDO Minist. dell'Aeronautica Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 97 Caproni 3079 Taliedo 1932	16x10,85x3,5 40,00 2120 2760 8 6 2	450	3 Walter Mars 145 / 1750 Bip. metall. 1,85-1,95 2,30	Classe sospesa
2002 1989 2998 23-2-937	I-ALFR March. A. Maresca di Serracapriola Pescara Pescara	RI / AIR Normale Turismo	Ro 5 bis I. M. A. M. Napoli	10,62x7,13x2,08 16,70 430 700 2 1 1	80	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria Ro 5 bis 1,70 2,08	7-2 29-12 Favorevole V
1467 2375 3380 22-9-938	I-ALGI R. U. N. A. Bolzano Bolzano	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,30x2,50 17,50 465 700 2 1 1	86	1 Fiat A. 50 95 / 1600 Aria Fiat A. S. 1 1,76 2,15	9-9 27-10 Favorevole V
2179 2116 3125 24-8-937	I-ALIX Rag. Francesco Brera Milano Linate	RI / AIR Normale Turismo	Br. 15 S Breda 1664 Sesto S. Giovanni 1930	10,8x6,58 2,25 17,40 500 720 2 1 1	95	1 Colombo S. 63 130 / 1800 Aria 1,83 2,18	4-6 Favorevole V
2143 2160 3169 27-11-937	I-ALMA Ditta Martino Ceratto Sardò Sardò	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. di merci	Ca. 111 Caproni Taliedo 1934	16,69x15,2x4,11 61,48 3480 5230 2 2	1100	I I. F. Asso 750 R Isotta Fraschini 850 / 1800 Acqua Trip. metall. 2,10 3,98	4-2 22-8 Favorevole V
2139 2155 3164 19-11-937	I-ALOA Dante Ceschina Milano Linate	RI / AIR Normale Turismo	ZLIN - XII Zlinskà Leteckà A. S. 178 Otrokovice 1937	10x7,68x1,86 12,00 307 500 2 1 1	30	1 Persy II 45 / 2500 Aria Z. L. S. - C. I. S. V. 0,85 1,67	1-1 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche Tipo Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1726 1618 2628 22-5-935	I-ALPE Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 74 S. I. A. I. 21002 Sesto Calende 1934	29,68x21,36x5,40 118,54 9500 14100 28 24 4	3615	4 Piaggio Stella X RC. 700 / 2350 Aria S. 74 3,95–2,90 3,40	16-1 Classe sospesa
1800 1717 2727 22-11-935	I-AMBA R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x2,53 17.50 455 700 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria O. C. M. 1,76 2,15	15-3 25-6 Favorevole V
1794 1713 2723 9-11-935	I-AMIR Soc. Aeronaut. Italiana Roma Arezzo	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. 2 S. A. I. Passignano 1935	10,20x7,00x2,63 15,80 695 1000 4 3 1	115	1 Fiat A. 54 140 / 2150 Aria Alfa Romeo regol. a terra 2,08	Classe sospesa
2337 2415 3420 12-12-938	I-AMPA R. U. N. A. Napoli Capodichino	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli	10,62x7,13x2,08 16,70 440 700 2 1 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria	19-11 Favorevole V
1657 1516 2525 20-7-934	I-ANFI Bernardino Ciravegna Genova Genova	RI / AIR Normale Turismo	S. 56 anfibio American Aeron. Corporation	10,40x7,62x3,08 26,50 660 975 2 1 1	100	1 Kinner Mod. K 5 85 / 1800 Paragon 2,37	9-1 Favorevole V
1863 1818 2827 12-6-936	I-AONO R. U. N. A. Novara Cameri	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 17.50 500 700 2 1 1	40	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria Martinengo 1,76 2,15	2-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1933 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2002 2148 3157 29-10-937	I-APOL Umberto Panozzo Torino Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Br. 15 Breda Sesto S. Giovanni	11,2x6,85x2,4 — 23,60 480 — 650 2 1 — 1	75	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria O. C. M. 1,58 — 2,03	5-2 19-9 Favorevole V
1802 1722 2732 5-12-935	I-ARCH R. U. N. A. Ancona Ancona	RI / AIR Normale Turismo	Fiat S. A. I. Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 455 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,75 — 2,15	8-4 25-12 Favorevole V
1939 1907 2916 29-9-936	I-ARCO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30016 Sesto Calende 1936	24,00x18,37x4,45 — 92,20 7200 — 10700 22 18 — 4	2680	3 — Alfa 126 RC. 750 / 2350 — Aria metall. Alfa var. — 3,60	28-2 30-5 7-7 7-10 Favorevole V
1940 1908 1917 29-9-936	I-ARDU R. U. N. A. Verona Verona	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 455 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	8-2 Favorevole V
1723 1616 2626 20-5-935	I-AREZ R. U. N. A. Catania Catania	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,05x2,58 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	70	1 — Fiat A. 50 90 / 1600 — Aria Martinengo 1,76 — 2,15	25-8 29-12 Favorevole V
1922 2207 3216 18-2-938	I-ARGA R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo 1931	10,00x7,29x2,73 — 22,40 500 — 750 2 1 — 1	85	1 — I. F. Asso 80 R Isotta Fraschini 100 / 1920 — Aria Sala 1,70-2,73 — 2,15	22-1 1-7 4-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni Sup. port Peso a vuoto Peso totale Numero di posti Passeggeri Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza N. di giri Raffreddamento Eliche Tipo Passo Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1805 1726 2736 11-12-395	I-ARIA Ala Littoria S. A. Roma Tirana	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Breda 44 Soc. It. E. Breda 4301 Sesto S. Giovanni 1935	13,32x10,42 3,25 38,07 1385 2200 8 6 2	300	2 I. F. 610 I Isotta Fraschini 190 2100 Aria in legno bip. 1,62 2,10	22-3 25-5 8-8 12-10 Favorevole V
1971 1949 2958 29-12-936	I-ARNO Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	M. C. 94 Macchi 94002 Varese 1936	22,93x16,17x5,45 76,00 5375 8000 18 15 3	1168	2 Wright Cyclone S.G.R. 770 1950 Aria Trip. metall. 2,8 4,17 3,45	29-3 16-7 22-10 Favorevole V
1557 1451 2459 12-2-934	I-ARRI R. U. N. A. Bergamo Ponte S. Pietro	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x2,53 17,50 470 700 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 85 1600 Aria Fiat A. S. 1 1,76 2,15	8-2 24-10 Favorevole V
1943 2330 3338 21-7-938	I-ARZI R. U. N. A. Bolzano Bolzano	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 17,50 455 700 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 90 1600 Aria Fiat A. S. 1 1,76 2,15	31-1 8-7 18-10 Favorevole V
2087 2091 3100 9-8-937	I-ASEI R. U. N. A. Torino Mirafiori	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,27x2,53 17,50 485 700 2 7 1	85	1 Fiat A. 50 85 1600 Aria G. M. 1,76 2,15	28-1 15-9 Favorevole V
1852 1808 2817 26-5-936	I-ASTI Ala Littoria S. A. Roma Siviglia	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30011 Sesto S. Giovanni 1936	24x18,37x4,45 92,00 7000 10500 22 18 4	2760	3 Wright-Cyclone 770 1950 Aria S. 73 Wright-Cyclone 4,00 3,58	22-2 4-6 7-10 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni Sup. port. Peso a vuoto Peso totale Numero di posti Passeggeri Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri Raffreddamento Eliche Tipo Passo Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2209 2255 3263 5-5-938	I-ATLA Minist. dell'Aeronautica Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. Z 509 C. R. D. A. Monfalcone 1938	28,35x19,40x7,54 100 9995 16,200 4 4	5500	3 Fiat A. 80 RC. 41 1000 / 2100 Aria Fiat trip. metall. 23° 30' - 39° 30' 3,65	14-4 Favorevole V
1636 1562 2571 21-12-934	I-ATRE R. U. N. A. Roma Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 280 Torino 1930	10,40x6,28x2,53 17,50 485 700 2 1 1	96	1 Fiat A. 50 90 / 1600 Aria Fiat A. S. 1 1,76 2,15	8-1 23-6 23-11 Favorevole V
2343 2427 3432 28-12-938	I-ATTE Ala Littoria S. A. Roma Guidonia	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 83 A S. I. A. I. 34009 Sesto Calende 1938	21,20x16,20x4,10 61 7200 10700 10 6 4	1850	3 Alfa Romeo 126 RC. 34 750 / 2300 Aria Trip. metall. s. d. 4,99 - 2,80 c. 4,41 - 2,80 3,40	2-12 Favorevole V
1630 1540 2549 20-9-934	I-AUNO R. U. N. A. Torino Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 303 Torino	10,40x6,28x2,53 17,50 487 700 2 1 1	45	1 Fiat A. 50 90 / 1600 Aria G. M. 1,76 2,15	10-1 16-5 20-10 Favorevole V
1680 1585 bis 2595 bis 25-3-935	I-AURA Ala Littoria S. A. Roma Tirana	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Breda 44 Soc. It. E. Breda 4305 Sesto S. Giovanni 1934	13,49x9,12x3,15 38,00 1355 2200 8 6 2	300	2 I. F. 610 I Isotta Fraschini 185 / 2100 Aria Gipsy.Six 1,62 2,10	12-2 13-5 24-9 Favorevole V
594 2028 3037 27-4-937	I-AXZA Corrado Lora Totino Biella Massazza	RI / AIR Normale Turismo	Klemm L. 20 Klemm 47 Lindelfingen 1927	13x6,35x2,20 320 500 2 1 1	24	1 Salmson 9 Ad 40 / 200 Aria Salmson 1,20 1,80	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche: Tipo — Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1916 1883 2892 27-8-936	I-AXUM Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 113 Caproni Taliedo 1936	21,44x15,45x3,95 — 65,00 4200 — 6700 10 7 — 3	1260	3 Piaggio P. VII c. 16 460 / 2100 — Aria met. bip. 2,28 — 2,60	7-10 29-12 Favorevole V
2060 2056 3065 8-6-937	I-AZZA Costantino Mazza Milano Linate	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 N Sesto S. Giovanni 1930	10,45x6,80x2,40 — 20,90 485 — 720 2 1 — 1	75	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria in legno 1,58 — 2,03	9-3 16-6 4-12 Favorevole V
1664 146(v. a vela) 146 „ 14-1-935	I-BAGN Sc. Prov. di Volo a Vela "T. dal Molin„ Varese Varese	RI / AIR Normale Scuola	MD. 1 Anfibio Gr. Volo a Vela 07 Varese 1934	10,90x6x1,40 — 17,40 121 — 196 1 1			Classe sospesa
2198 2185 3194 25-1-938	I-BANA R. U. N. A. Napoli Capodichino	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 101 Caproni 	19,80x13,85x3,75 — 57 3000 — 4670 10 7 — 3	750	3 A.R. Lynx-Jupter s. d 200 / 2000 — t. 420 / 1700 — Aria	17-1 30-6 Classe sospesa
1817 2241 3250 4-4-938	I-BANC R. U. N. A. Ancona Ancona	RI / AIR Normale Turismo	Breda S 15 Sesto S. Giovanni	10,00x6,58x2,25 — 17,40 450 — 700 2 1 — 1	70	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Alfa Ba 15 S. 1,69 — 2,44	30-1 29-12 Favorevole V
2285 2350 3355 16-8-938	I-BARB R. U. N. A. Ancona Ancona	RI / AIR Normale Turismo	Ba 15 S Breda 	12x6,68x3 — 19 505 — 720 2 1 — 1	100	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria 1,76 — 2,15	25-6 29-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1460 1335 2344 6-5-933	I-BARU R. U. N. A. Mantova Migliarino	RI / AIR Acrobatica Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,04x6,30x2,50 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	100	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat 1,76 — 2,15	12-1 14-7 Favorevole V
1641 2421 3426 19-12-938	I-BAUS Ala Littoria S. A. Roma Venezia	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ju 52/3m Lu Junkers 4063 Dessau 1934	29,25x18,90x4,50 — 116,00 6400 — 9200 20 17 — 3	1220	3 — Piaggio Stella X/R 700 / 2350 — Aria Heine 3,36 — 3,40	20-2 29-4 27-7 23-11 Favorevole V
2032 2030 3039 30-4-937	I-BBBB R. U. N. A. Torino Torino	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 485 — 750 2 1 — 1	90	1 — Fiat A 50 85 / 1600 — Aria in legno 1,67 — 2,10	22-2 30-7 Favorevole V
588 1692 2702 21-9-935	I-BBED Ala Littoria S. A. Roma Asmara	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fokker F. VII Fokker Amsterdam 1928	19,30x14,35x3,90 — 58,50 2845 — 4100 10 7 — 3	640	3 — Alfa Romeo D. 2 240 / 2000 — Aria Alfa Romeo — 2,75	Classe sospesa
1874 1825 2834 17-6-936	I-BEBA R. U. N. A. Brescia Brescia	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli	10,62x7,05x2,10 — 16,77 485 — 700 2 1 — 1	40	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 bis 1,70 — 2,08	28-7 Favorevole V
2196 2243 3252 5-4-938	I-BELI Soc. Aeron. Italiana Passignano S/T Passignano S/T	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. - 2 S S. A. I. 272 Passignano S/T 1937	10,64x7,78x2,80 — 18 890 — 1420 4 4 — 1	174	1 — Alfa Romeo 115-I 185 / 2200 — Aria a 7/10 1,76 — 2,225	1-4 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1876 1831 2840 6-7-936	I-BELL R. U. N. A. Rimini Rimini	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 450 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A 50 85/1600 — Aria A. 50 1,76 — 2,15	14-2 3-7 Favorevole V
1465 1352 2361 1-6-933	I-BERG R. U. N. A. Bergamo Ponte S. Pietro	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 735 2 1 — 1	86	1 — Fiat A 50 85/1600 — Aria Fiat A. S. 1 1,76 — 2,15	26-1 4-7 Favorevole V
1626 1548 2557 6-10-934	I-BESA R. U. N. A. Milano Milano	RI AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli 1930	10.62x7,05x2,10 — 16,77 485 — 700 2 1 — 1	100	1 — Fiat A 50 85/1600 — Aria Ro. 5 bis 1,70 — 2,08	23-3 1-7 Favorevole V
2005 1981 2990 13-2-937	I-BESI R. U. N. A. Bengasi Bengasi	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 460 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A 50 85/1600 — Aria Martinengo 1,76 — 2,15	28-2 25-6 30-12 Favorevole V
2046 2043 3052 25-5-937	I-BESO Ist. Geografico Militare Firenze Firenze	RI AIR Normale Turismo	Ca 97 Caproni 172 Taliedo 1933	16x11,10x3,02 — 40 1630 — 2530 2 1 — 1	400	1 Jupiter Piaggio VIII 500/2000 — Aria Ca. 97 quadr. 4 — 3	Classe sospesa
2770 2335 3343 1-8-938	I-BEBA Ministero dell'Aeron. Roma Guidonia	RI AIR Normale Turismo	Ca. 310 Caproni Taliedo 1938	16,20x13,40x3,03 — 38,40 2940 — 4740 4 3 — 1	790	2 Piaggio P. VII C. 16 460/2100 — Aria Alfa Romeo variab. in volo	1-8 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni Sup. port. Peso a vuoto Peso totale Numero di posti Passeggeri Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2271 2336 3344 1-8-938	I-BFBB Ministero dell'Aeron. Roma Guidonia	RI AIR Normale Turismo	Ca. 310 Caproni Taliedo 1938	16,20x13,40x3,03 38,40 2940 4740 4 3 1	790	2 Piaggio P VII C 16 460/2100 Aria Alfa Romeo variab. in volo	1-8 Favorevole V
2272 2337 3345 1-8-938	I-BFBC Ministero dell'Aeron. Roma Guidonia	RI AIR Normale Turismo	Ca. 310 Caproni Taliedo 1938	16,20x13,40x3,03 38,40 2940 4740 4 3 1	790	2 Piaggio P VII C 16 460/2100 Aria Alfa Romeo Variab. in volo	1-8 Favorevole V
1663 147(v. a vela) 147 » 14-1-935	I-BIAN Scuola Prov. di Volo a Vela "T. Dal Molin" Varese Varese	RI AIR Normale Scuola	M. D. 1 Anfibio Gr. Volo a Vela 06 Varese 1934	10,90x6x1,40 17,40 120 195 1 1			Classe sospesa
2022 2005 3014 5-4-937	I-BIEL R. U. N. A. Vercelli Vercelli	RI AIR Normale Turismo	Breda 15 N Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1930	10,45x6,80x2,40 20,90 485 720 2 1 1	75	1 Colombo S. 53 85/1700 Aria in legno 1,54 2	20-1 5-7 Favorevole V
1804 2292 3300 16-7-938	I-BIFF Ing. Paolo Radici Bergamo Ponte S. Pietro	RI AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli	11,22x7,31x2,90 19,30 460 700 2 1 1	80	1 Fiat A. 50 85/1600 Aria A. S. 1 1,76 2,15	1-1 Favorevole V
2286 2358 3363 31-8-938	I-BIGA Comm. Carlo Adamoli Milano	RI AIR Normale Turismo	D. H. Puss Moth De Havilland 2061 Edgware 1930	11,20x7,65x2,10 19 570 930 3 2 1	120	1 D. H. Gipsy III 105/2000 Aria D. H. 1,65 1,87	24-8 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. part. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2357 3362 30-8-938	I-BIMU Minist. dell'Aeronautica Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Fiat G. 2 Aeronautica d'Italia 1 Torino 1932	16,51x11,89x3 — 38,58 1835 — 2800 8 7 — 1	350	1 — Fiat A. 54 135 / 2100 — Aria A. 54 R = 800 mm. α = 17 — 2,20	12-8 Favorevole V
1617 1523 2532 16 8 934	I-BISA R. U. N. A. Padova Padova	RI / AIR Normale Lavoro aereo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 435 — 700 2 1 — 1	107	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. S. 1 1.76 — 2,15	24-3 25-6 Favorevole V
2157 2180 3189 7-1-938	I-BISE Minist. dell'Aeronautica Roma Montecelio	RI / AIR Normale Turismo	S. 79 S. I. A. I. Sesto Calende 1937	21,20x15,62x4,60 — 61.80 6650 — 14,650 5 2 — 3	5500	3 Alfa Romeo 126-CR 34 750 / 2300 — Aria Met. S. I. A. I.	7-1 Favorevole V
1987 1977 2986 10-2-937	I-BITA Minist. dell'Aeronautica Roma Montecelio	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1936	16,20x12,85x3,04 — 38,40 1810 — 2750 4 2 — 2	500	2 Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria Ghibli 1,40-1,80 — 2,11	Classe sospesa
1988 1978 2987 10-2-937	I-BITB Minist. dell'Aeronautica Roma Montecelio	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1936	16,20x12,85x3,04 — 38,40 1810 — 2750 4 2 — 2	500	2 Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria Ghibli 1,40-1,80 — 2,11	Classe sospesa
1644 2231 3240 29-3-938	I-BIZI Ala Littoria S. A. Roma Venezia	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ju 52 3/m Lu Junkers 4064 Dessau 1934	29,25x18,90x4,50 — 116,00 6455 — 9200 20 17 — 3	1220	3 Piaggio Stella X/RC 700 / 2350 — Aria Heine 3,36 — 3,40	11-3 3-5 13-9 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo / Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2112 2148 3127 2-9-937	I-BJAN Ministero dell'Aeron. Roma Centocelle	RI / AIR Normale Turismo	Breda 39 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1935	10,48x7,58x2,91 — 17,58 630 — 890 2 1 — 1	85	1 Colombo S. 63 130 / 1850 — Aria legno bip.	Classe sospesa
1588 1805 2814 23-5-936	I-BLEO Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15010 Sesto Calende 1933	33,00x16,63x4,90 — 126,70 8350 — 11850 22 18 — 4	1820	3 Fiat A 24 R 460 / 2100 — Acqua in legno 3,07-3,59 — 3,40	3-8 14-11 Favorevole V
2222 2264 3272 19-5-1938	I-BNZI Conte Leonardo Bonzi Milano Linate	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. - 2 S S. A. I. 274 Passignano S/T 1938	10,64x7,78x2,80 — 18 870 — 1420 4 3 — 1	174	1 Alfa Romeo 115-I 185 / 2200 — Aria S. M. 1,66 — 2,305	16-4 Favorevole V
1956 1930 2939 31-10-936	I-BOLA R. U. N. A. Firenze Peretola	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 460 — 700 2 1 — 1	80	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	21-1 26-3 26-6 26-8 Classe sospesa
1519 1695 2705 27-9-935	I-BOLO R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,83x2,81 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. 50 1,76 — 2,15	5-1 2-7 Favorevole V
1826 1765 2774 21-3-936	I-BOLZ Ing. Angelo Cester Bolzano Bolzano	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 N Soc. It. E. Breda 1486 Sesto S. Giovanni 1930	11,65x6,85x2,52 — 21,40 500 — 720 2 1 — 1	95	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria O. C. M. 1,58 — 2,03	2-2 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo — Passo — Diametro	Visite speciali — 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2174 2184 3193 25-1-938	I-BONA Gaspare Bona Carignano Torino	RI AIR Normale Turismo	Miles "Whitney Straight" Phillips & Powis Aircraft [Ltd. 500 Reading 1937	10,88x7,65x1,98 — 17,40 440 — 900 2 1 — 1	105	1 D.H. Gipsy Major 120/2100 Aria bip. in legno 1,60 — 1,90	12-1 Favorevole V
2021 2014 3023 13-4-937	I-BONZ Minist. dell'Aeronautica Roma Taliedo	RI AIR Normale Turismo	Jona J. 6 Magni Aviazione Milano 1936	10,20x7,40x2,55 — 18,30 650 — 975 2 1 — 1	130	1 Fiat A 54 140/2100 Aria Alfa Romeo var. 2,10	6-4 Favorevole V
2319 3327 16-7-938	I-BOTT S. A. I. M. A. N. Lido di Roma Lido di Roma	RI AIR Normale Turismo	SAIMAN 202 S. A. I. M. A. N. 004 Roma 1938	11,20x7,69x2,10 — 18 640 — 930 2 1 — 1	85	1 Gipsy Major 120/2100 Aria bip. metall. 1,63 — 2,10	15-6 Favorevole V
1755 1655 2665 2-8-935	I-BRAM Edgardo Bramante Ravenna Ravenna	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	60	1 Fiat A 50 S 90/1600 Aria Fiat A. 50 1,76 — 2,15	Classe sospesa
2061 2063 3072 16-6-937	I-BRED Breda Raffaele Pescara Pescara	RI AIR Normale Turismo	Breda 15 S Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	10,80x6,58x2,25 — 17,40 515 — 715 2 1 — 1	95	1 Fiat A 50 85/1600 Aria bip. legno	Classe sospesa
1722 1788 2797 25-4-936	I-BRER Giovanni Caprotti Monza Monza	RI AIR Normale Turismo	Breda 15 S. Soc. It. E. Breda 1967 Sesto S. Giovanni	18,80x6,58x2,25 — 17,40 495 — 775 2 1 — 1	85	1 Fiat A 50 85/1600 Aria O. C. M. 1,69 — 2,14	17-3 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo / Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1792 1707 2717 26-10-935	I-BRES R. U. N. A. Brescia Ghedi	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 2 Aeronautica d'Italia 429 Torino 1931	10,40x6,16x2,53 — 17,50 480 — 700 2 1 — 1	110	1 — Fiat A. 50 85/1600 — Aria A. S. 2 1,76 — 2,15	30-6 Favorevole V
2202 170 (v. a vela) 170 „ 8-4-938	I-BRIX Ing. Carlo Deslex Torino Torino	RI AIR Normale Turismo	C. A. T. 20 Costr. Aeron. Taliedo 2 Taliedo 1938	9,69x4,67x1,40 — 9,20 90 — 180 1 1			4 4 Favorevole V
1592 1918 2927 15-10-936	I-BROL Luigi Rossi Bologna Bologna	RI AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 214 Napoli 1930	10,62x7,13x2,08 — 16,70 455 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85/1600 — Aria Ro. 5 1,70 — 2,03	23-1 Favorevole V
1658 148 (v. a vela) 148 „ 14-1-935	I-BRUM Scuola Prov. di Volo a Vela "T. Dal Molin" Varese Varese	RI AIR Normale Scuola	MD 1 anfibio Gr. Volo a Vela 01 Varese 1934	10,90x6x1,40 — 17,40 119 — 195 1 1			Classe sospesa
2155 2178 3187 7-1-938	I-BRUN Ministero dell'Aeron. Roma Montecelio	RI AIR Normale Turismo	S. 79 S. I. A. I. Sesto Calende 1937	21,20x15,62x4,60 — 61,80 6650 — 14650 5 2 — 3	5500	3 Alfa Romeo 126 RC 34 750/2300 — Aria met. S. I. A. I.	7-1 Favorevole V
2217 2245 3254 8-4-938	I-BUCO Ing. Ambrogio Colombo Milano Linate	RI AIR Normale Turismo	Breda 15 N Soc. It. E. Breda 1449 Sesto S. Giovanni 1930	10,45x6,80x2,40 — 20,90 490 — 720 2 1 — 1	95	1 — Colombo S. 53 85/1700 — Aria in legno 1,58 — 2,03	5 4 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori / Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche Tipo Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1954 1935 2944 19-11-936	I-BUDA Minist. dell'Aeronautica Roma Taliedo	RI / AIR Acrobatica Turismo	F. N. 305 Ingg. Fratelli Nardi 02 Milano 1936	8,47x7x2,10 — 12,00 560 — 840 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 70 S 180 / 2100 Aria Ca. A. 70 S Variab. a terra 2,00	Classe sospesa
2148 2175 3184 30-12-937	I-BUDO Minist. dell'Aeronautica Roma Centocelle N.	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 133 cabina Caproni Vizzola Ticino	21,44x15,45x3,95 — 65 4200 — 6700 8 5 — 3	1260	3 Piaggio P. VII C. 16 460 / 2100 Aria met. bip. 1,28 — 2,62	1-1 Favorevole V
1899 1862 2871 7-8-936	I-BUIE Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. Z 506 C. R. D. A. 300 Monfalcone 1936	26,50x18,92x7,16 — 92,80 7350 — 10800 16 12 — 4	2250	3 Wright-Cyclone S. G. R. 1820 - F. 52 A 770 / 1950 Aria Hamilton Variabile 3,51	7-2 7-6 23-9 26-12 Favorevole V
2047 2046 3055 29-5-937	I-BULA Minist. dell'Aeronautica Roma Vizzola Ticino	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 133 Caproni Vizzola Ticino	21,44x15,45x3,95 — 65 4300 — 6800 12 8 — 4	1230	3 Piaggio P. VII C. 16 460 / 2100 Aria met. bip. 1,28 — 2,62	26 10 Favorevole V
2294 2368 3373 8-9-938	I-BUON R. U. N. A. Pisa Pisa	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni	10x7,29x2,23 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria 1,60 — 2,10	21-8 Favorevole V
1834 1778 2787 11-4-936	I-CAGI Dr. Giorgio Candiani Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Soc. Breda Sesto S. Giovanni	12x6,68x3,00 — 19,00 490 — 715 2 1 — 1	86	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali - 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1974 1995 3004 8-3-937	I-CALE R. U. N. A. Ancona Ancona	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,20x2,73 — 22,20 500 — 750 2 1 — 1	90	1 — I. F. Asso 80 R Isotta Fraschini 100 / 2100 — Aria Ca. 100 1,70 — 2,25	3-2 23-12 Favorevole V
2226 2265 3273 20-5-938	I-CALV Cap. Bonifacio Rizzani Campoformido	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	10,80x6,58x2,25 — 17,40 480 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. 50 1,76 — 2,15	12-5 Favorevole V
1864 1819 2828 12-6-936	I-CAME R. U. N. A. Novara Cameri	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 500 — 700 2 1 — 1	40	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria O. C. M. 1,76 — 2,15	12-2 30-6 Classe sospesa
1895 1990 2999 24-2-937	I-CANT Ministero dell'Aeron. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. Z. 506 C. R. D. A. 296 Monfalcone 1936	26,50x18,92x7,16 — 92,80 7600 — 10800 16 12 — 4	2250	3 — Wright Cyclone 770 / 2100 — Aria Hamilton Variabile — 3,51	2-4 23-7 Favorevole V
2159 2193 3202 31-1-938	I-CARI Ministero dell'Aeron. Roma Montecelio	RI / AIR Normale Turismo	F. N. 305 Fr. Nardi 004 Milano 1937	8,47x7x2,10 — 12 677 — 1010 2 1 — 1	115	1 — Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria Alfa Romeo variab. in volo	31-1 Favorevole V
2048 2036 3045 12-5-937	I-CARL Sig. Carla Di Filippo Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1930	11,65x6,85x2,40 — 23,35 490 — 650 2 1 — 1	75	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria in legno 1,58 — 2,08	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2119 2128 3137 14-9-937	I-CARO R. U. N. A. Treviso Treviso	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 N Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	11,80x6,85x2,40 — 23,60 475 — 650 2 1 — 1	90	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 in legno — Aria	9-1 23-5 Favorevole V
2245 2267 3275 23-5-938	I-CARP R. U. N. A. Forlì Forlì	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni 	10x7,29x2,73 — 22,40 525 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 Ca. 100 1,60 — Aria — 2,10	10-5 Favorevole V
2250 2317 3325 15-7-938	I-CARS R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. - 3 S. A. I. 283 Passignano S/T 1938	10,47x7,04x2,75 — 14 602 — 865 2 1 — 1	70	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 in legno 1,74 — Aria — 2,19	11-7 Favorevole V
1965 1942 2951 28-11-936	I-CASO R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 6 I. M. A. M. Napoli 1930	10,62x7,13x2,08 — 16,70 440 — 700 2 1 — 1	135	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 O. M. C. 1,76 — Aria — 2,15	Classe sospesa
1945 1912 2921 8-10-936	I-CASS R. U. N. A. Forlì Forlì	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	12x6,68x3 — 19 450 — 700 2 1 — 1	70	1 — Fiat A. 50 90 / 1600 Br. 15 S. 1,69 — Aria — 2,44	15-6 Favorevole V
1578 2355 3360 20-8-938	I-CAST R. U. N. A. Ancona Ancona	RI / AIR Normale Turismo	Cant. 26 C. R. D. A. 164 Monfalcone	10,00x7,00x2,67 — 26,20 460 — 740 2 1 — 1	85	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria	25-6 29-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori: Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri Eliche: Tipo / Passo / Diametro / Raffreddamento	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2212 2254 3262 5-5-938	I-CATA R. U. N. A. Catania Catania	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 540 — 750 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria S. M.	4-2 22-8 Favorevole V
1780 1693 2703 24-9-935	I-CATE R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,17x2,52 — 17,50 430 — 700 2 1 — 1	60	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	18-6 Favorevole V
2315 184(v. a vela) 184 „ 4-10-938	I-CATN Dott. Ettore Cattaneo Milano Taliedo	RI / AIR Acrobatica Scuola	C. A. T. 28 Costr. Aeron. Taliedo 2801 Taliedo 1938	17x7,25x1,20 — 19 210 — 290 1 1			2-8 Favorevole V
2115 165 (v. a vela) 165 „ 20-8-937	I-CATT Dott. Ettore Cattaneo Milano Taliedo	RI / AIR Normale Scuola	C. A. T. 20 Costr. Aeron. Taliedo 1 Milano 1937	9,69x4,67x1,40 — 9,20 90 — 180 1 1			Classe sospesa
2059 2058 3067 9-6-937	I-CCCC R. U. N. A. Torino Torino	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 490 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,67 — 2,10	Classe sospesa
2228 2275 3283 27-5-938	I-CERV Antonio Pria Biella Massazza	RI / AIR Normale Turismo	ZLIN - XII Zlinskà Leteckà A. S. 156 Otrokovice 1937	10x7,68x1,86 — 12,00 305 — 500 2 1 — 1	30	1 — Persy II 45 / 2500 — Aria Z. L. S. - C. I. S. 0,848 — 1,77	14-5 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2278 167 (v. a vela) 167 „ 23-2-938	I-CIAA R. U. N. A. Roma Sezze Littoria	RI AIR Acrobatica Scuola	Asiago G. P. 2 G. U. F. di Milano Cantù 1937	13,73x6,50x1,30 — 12,70 120 — 210 1 — 1			30-1 Favorevole V
2328 180 (v. a vela) 180 „ 23-8-938	I-CIAB Centro p. V. a V. Milano Milano	RI AIR Normale Scuola	Asiago G. P. 2 Aeronautica Lombarda 1242 Cantù 1938	13,73x6,50x1,30 — 12,70 158 — 240 1 — 1			17-7 Favorevole V
2300 173 (v. a vela) 173 „ 9-7-938	I-CIAC R. U. N. A. Roma Asiago	RI AIR Acrobatica Scuola	Asiago G. P. 2 Aeronautica Lombarda 1238 Cantù 1938	13,73x6,50x1,30 — 12,70 142 — 220 1 — 1			16-6 17-7 Classe sospesa
2301 174 (v. a vela) 174 „ 9-7-938	I-CIAD R. U. N. A. Roma Asiago	RI AIR Acrobatica Scuola	Asiago G. P. 2 Aeronautica Lombarda 1239 Cantù 1938	13,73x6,50x1,30 — 12,70 143 — 220 1 — 1			16-6 20-8 Classe sospesa
2318 181 (v. a vela) 181 „ 23-8-938	I-CIAE R. U. N. A. Roma Sezze Littoria	RI AIR Normale Scuola	Asiago G. P. 2 Aeronautica Lombarda 1241 Cantù 1938	13,73x6,50x1,30 — 12,70 158 — 240 1 — 1			17-7 Favorevole V
2324 183 (v. a vela) 183 „ 16-9-938	I-CIAF R. U. N. A. Roma Asiago	RI AIR Normale Scuola	Asiago G. P. 2 Aeronautica Lombarda 1242 Cantù 1938	13,73x6,50x1,30 — 12,70 158 — 240 1 — 1			2-9 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2110 2044 3053 28-5-937	I-CIAN R. U. N. A. Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli 1930	10,62x7,13x2,08 — 16,70 480 — 700 2 1 — 1	80	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro 5 1,70 — 2,08	5-2 12-7 Favorevole V
2129 2143 3152 19-10-937	I-CIMA Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15023 Sesto Calende 1937	33x16,63x4,90 — 126,70 8410 — 11910 22 18 — 4	1820	3 — Fiat A 24 R 700 / 2000 — Acqua S. 66 in legno 3,07 - 3,59 — 3,40	12-1 2-5 19-8 Favorevole V
1929 1900 2909 16-6-936	I-CINQ R. U. N. A. Torino Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 490 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	9-6 Favorevole V
2096 2101 3110 17-8-937	I-CIPP Minist. dall'Aeronautica Roma Ciampino	RI / AIR Normale Turismo	F. N. 305 Piaggio Finale Ligure 1937	8,47x7x2,10 — 12 625 — 885 2 1 — 1	85	1 — Alfa Romeo 115 185 / 2100 — Aria bip. met. variabile	Classe sospesa
2244 2251 3259 28-4-938	I-CORA R. U. N. A. Como Como	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 idro Caproni	10x7,29x2,73 — 22,40 650 — 930 2 1 — 1	120	1 — Colombo S. 63 130 / 1850 in legno 1,60 — 2,29	20-4 11-7 15-9 Favorevole V
1862 1823 2832 15-6-936	I-CORI Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30012 Sesto Calende 1936	24,00x18,37x4,45 — 92 20 7050 — 10550 22 18 — 4	2760	4 — Wright Cyclone S. G. R. 1820 F. 52 A. 770 / 1950 — Aria Wright Cyclone 4,00 — 3,58	23-3 15-4 15-7 3-9 8-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri Eliche Tipo / Raffreddamento Passo / Diametro	Visite speciali 1936 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1948 1925 2934 26-10-936	I-CRIS R. U. N. A. Parma Parma	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 460 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	30-6 Favorevole V
2215 171 (v. a vela) 171 „ 17-5-938	I-CSEA R. U. N. A. Roma Asiago	RI / AIR Acrobatica Scuola	B. L. 28 "Alcione„ Aeronautica Lombarda 1248 Cantù 1938	14,50x6,60x1,14 — 14 180 — 260 1 1			17-5 16-8 Classe sospesa
2321 179 (v. a vela) 179 „ 16-8-938	I-CSEB Gruppo V. a V. R.U.N.A. Torino Torino	RI / AIR Acrobatica Scuola	B. S. 28 "Alcione„ Aeronautica Lombarda 1249 Cantù 1938	14,50x6,60x1,14 — 14 180 — 260 1 1			3 8 Favorevole V
1752 1945 2954 22-12-936	I-CUMA R. U. N. A. Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 455 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	5-2 30-6 Classe sospesa
2012 2007 3016 7-4-937	I-DABO Ala Littoria S. A. Roma Asmara	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 133 Caproni Taliedo 1936	21,44x15,45x3,95 — 65 4350 — 6700 10 7 — 3	1260	3 Piaggio P. VII C. 16 460 / 2100 — Aria Bip. met. 2,28 — 2,60	22-3 15-6 15-9 17-12 Favorevole V
2054 2052 3061 3-6-937	I-DADA Giuseppe Barattelli Cesena Cesena	RI / AIR Normale Turismo	Ro 5 bis I. M. A. M. Napoli	10,62x7,13x2,08 — 16,70 440 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 bis 1,70 — 2,08	23-1 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1830 1773 2782 6-4-936	I-DAGA R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ro 5 bis I. M. A. M. 256 Napoli 1931	10,62x7,13x2,08 — 16,70 440 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 90 / 1600 — Aria Bipala in legno 1,70 — 2,08	Classe sospesa
2103 2108 3117 20-8-937	I-DALA Minist. dell'Aeronautica Roma Ciampino	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x12,25x3,04 — 38,50 1900 — 2750 4 3 — 1	500	2 — Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria legno bip.	Classe sospesa
2055 2048 3057 2-6-937	I-DALI Ala Littoria S. A. Roma Asmara	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 133 Caproni Taliedo 1937	21,44x15,45x3,95 — 65 4350 — 6700 10 7 — 3	1260 »	2 — Piaggio P VII C-16 460 / 2100 — Aria metall. bip. 2,28 — 2,60	2-3 1-6 2-9 30-11 Favorevole V
2102 2109 3118 20-8-937	I-DAMA Minist. dell'Aeronautica Roma Ciampino	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x12,25x3,04 — 38,50 1900 — 2750 4 3 — 1	500	2 — Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria legno bip.	Classe sospesa
2104 2110 3119 20-8-937	I-DARA Ministero dell'Aeron. Roma Ciampino	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x12,25x3,04 — 38,50 1900 — 2750 4 3 — 1	500	2 — Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria legno bip.	9-2 Favorevole V
1953 1934 2943 18-11-936	I-DAUA Ala Littoria S. A. Roma Asmara	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 113 Caproni Taliedo 1936	21,44x15,45x3,95 — 65 4300 — 6700 10 7 — 3	1260	3 Piaggio Stella VII C-16 460 / 2100 — Aria bip. metall. 2,28 — 2,60	3-3 8-6 8-9 8-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuota — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2083 2086 3095 31-7-937	I-DDDD R. U. N. A. Torino Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni	10x7,29x2,73 — 22,40 485 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	28-1 4-7 Classe sospesa V
1935 1895 2904 7-9-936	I-DDEA R. U. N. A. Modena Modena	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 435 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. I. 1,76 — 2,15	6-1 22-6 Favorevole V
2092 2099 3108 17-8-937	I-DEBA Minist. dell'Aeronautica Roma Ciampino	RI / AIR Normale Turismo	F. N. 305 Piaggio Finale Ligure 1937	8,47x7x2,10 — 12 625 — 885 2 1 — 1	85	1 — Alfa Romeo 115 185 / 1600 — Aria bip. met. variabile	Classe sospesa V
2177 2202 3211 8-2-938	I-DEBE Comm. M. De Bernardi Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 97 Caproni 132 Taliedo 1933	16x11,35x3,41 — 20,40 1850 — 2650 5 4 — 1	360	1 — Juppiter IV Piaggio 420 / 1600 — Aria Heddernheim reg. a terra	4-2 30-6 Classe sospesa
1660 150 (v. a vela) 150 „ 14-1-935	I-DEGI Sc. Prov. di Volo a Vela "T. dal Molin„ Varese Varese	RI / AIR Normale Scuola	MD. 1 Gruppo Volo a Vela 03 Varese 1934	10,90x6x1,40 — 17,40 120 — 195 1 1			Classe sospesa
1583 2274 3282 25-5-938	I-DERG Cav. Uff. Guido Pozzi Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Milano 1930	10,00x7,29x2,73 — 26,90 490 — 750 2 1 — 1	84	1 — Cirrus Hermes 115 / 2200 — Aria Ca. 100 1,27-1,55 — 2,04	8-2 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2006 1982 2991 13-2-937	I-DERN R. U. N. A. Bengasi Bengasi	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 460 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A 50 85 / 1650 — Aria Martinengo 1,76 — 2,15	10-1 1-4 Classe sospesa
2305 2384 3389 4-10-938	I-DEVI Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant Z 506 C C. R. D. A. 3552 Monfalcone 1937-38	26,50x19,08x7,16 — 93 8150 — 12000 16 12 — 4	2000	3 Alfa Romeo 126 RC 10 800 / 2300 — Aria S. I. A. I. - S. 75 s. d. 27° 40 c. 26° 45 — 3,60	27-9 30-12 Favorevole V
2273 175 (v. a vela) 175 „ 2-8-938	I-DICI Centro Studi ed Esper. per il V. a Vela R. Polit. Milano Arcore	RI / AIR Acrobatica Scuola	Arcore CVV - 3 C. St. e Esp. per il V. a V. Milano 1938	15,30x6,50x1,90 — 15,70 180 — 260 1 1			30-7 Favorevole V
1942 1911 2920 7-10-936	I-DIRE Ala Littoria S. A. Roma Asmara	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 133 Caproni Taliedo 1936	21,44x15,45x3,95 — 65 4400 — 6700 10 7 — 3	1260	3 Piaggio Stella VII C-16 460 / 2100 — Aria bip. metall. 2,28 — 2,60	26-1 24-4 27-7 27-10 Favorevole V
1678 142 (v. a vela) 142 „ 4-7-934	I-DOAI Com. Federale F. G. C. Como Como	RI / AIR Normale Scuola	Bigiarella Bonomi Cantù 1934	13,40x6,40x2,05 — 14,50 101 — 180 1 1			Classe sospesa
1750 155 (v. a vela) 155 „ 12-7-935	I-DOAL Comm. Vittorio Bonomi Milano Cantù	RI / AIR Normale - Acrobatica Turismo	Astore (aliante velegg.) Bonomi 1131 Cantù 1934	17,60x7,53x1,35 — 25,20 192 — 400 (cat. N.) 200 (cat. A.) 3 (cat. N.) — 1 (cat. A.)			Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1621 143 (v. a vela) 143 „ 4-9-934	I-DOAM Comm. Vittorio Bonomi Milano Cantù	RI AIR Normale Scuola	Biancone Bonomi Cantù 1934	13,40x6,40x2,05 — 14,50 120 — 195 1 1			Classe sospesa
1635 154 (v. a vela) 154 „ 2-5-935	I-DOAQ Fasci G. di C. Genova Genova	RI AIR Normale Scuola	Bonomi S. 24 Roma Bonomi 1168 Cantù 1934	13,76x7,15x2,26 — 21 180 — 330 2 7 — 1			Classe sospesa
160 (v. a vela) 160 „ 10-3-936	I-DOAS Scuola Prov. di V. a V. Firenze Firenze	RI AIR Normale Scuola	Bonomi BS. 18 "Airone„ Bonomi 1194 Cantù 1936	13,37x6,79x1,80 — 14,50 115 — 190 1 1			Classe sospesa
1839 157 (v. a vela) 157 „ 20-11-935	I-DOAP Fasci G. di C. Belluno S. Pietro in Campo	RI AIR Normale Scuola	Bonomi (Aliante velegg.) Cantù 1934	13,40x6,40x1,90 — 14,50 108 — 190 1 1			Classe sospesa
2033 2031 3040 10-5-937	I-DOBA Minist. dell'Aeronaut. Roma Ponte S. Pietro	RI AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x12,85x3,04 — 38,50 1820 — 2770 4 3 — 1	500	3 Alfa Romeo 115-I 185/2100 — Aria bip. in legno 1,40-1,80 — 2,11	Classe sospesa
2034 2032 3041 10-5-937	I-DOBB Minist. dell'Aeronaut. Roma Ponte S. Pietro	RI AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x12,85x3,04 — 38,50 1815 — 2765 4 3 — 1	500	1 Alfa Romeo 115-I 185/2100 — Aria bip. in legno 1,40-1,80 — 2,11	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2035 2033 3042 10-5-937	I-DOBC Minist. dell'Aeronautica Roma Ponte S. Pietro	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro	16,20x12,85x3,04 — 38,50 1810 — 2760 4 3 — 1	500	1 Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria bip. in legno 1,40-1,80 — 2,11	Classe sospesa
2332 2412 3417 7-12-938	I-DOMI Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant Z 506 C C. R. D. A. 3629 Monfalcone 1938	26,50x19,08x7,16 — 93 8250 — 12000 18 14 — 4	2000	3 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 — Aria S. I. A. I. - S. 75 s. d. 27° 40' c. 26° 45' — 3,60	30-11 Favorevole V
2056 2291 3299 13-6-938	I-DONA Prof. Lanfranchi Alessandro Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	11,65x6,85x2,40 — 23,35 480 — 650 2 1 — 1	75	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria Colombo S. 53 1,58 — 2,05	23-1 Favorevole V
2262 2327 3335 18-7-938	I-DOTE Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. Z 506 C. R. D. A. 3550 Monfalcone 1937-38	26,50x19,08x7,10 — 93 8100 — 12000 16 12 — 4	2000	3 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 — Aria S. I. A. I. - S. 75 variab. in v. — 3,60	16-7 26-10 Favorevole V
1977 1956 2965 15 1-937	I-DRAG Conte Franco Mazzotti Milano Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Turismo	D.H. 90 "Dragonfly„ De Havilland Aircraft Co. Ltd. 7541 Edgware 1936	13,12x9,66x2,80 1100 — 1820 5 4 — 1	300	2 D. H. Gipsy Major 120 / 2100 — Aria in legno bip. 1,65 — 1,98	31-12 Favorevole V
2312 178 (v. a vela) 178 „ 6-8-938	I-DTGL Della Torre Gianluigi Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	"Della Torre„ Officine della R. U. N. A. - Milano Taliedo 1938	10,26x4,60x1,10 — 9,60 90 — 170 1 1			2-8 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2290 2365 3370 3-9-938	I-DUNA Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. Z 506 C. R. D. A. 3551 Monfalcone 1937-38	26,50x19,08x7,16 — 93 8155 — 12000 16 12 — 4	2000	3 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 — Aria S. I. A. I. S. 75 variab. in v. — 3,60	24-8 26-11 Favorevole V
2107 2114 3123 21-8-937	I-EEDO Dott. Edoardo Pugliese Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	F. N. 305 Fr. Nardi 5 Milano 1937	8,48x7x2,10 — 12 630 — 1000 2 1 — 1	180	1 Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria Alfa 2,10 — 2,09	1-6 Favorevole V
2097 2093 3102 12-8-937	I-EEEE R. U. N. A. Torino Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni	10x7,29x2,73 — 22,40 485 — 780 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria	28-1 30-06 22-10 Favorevole V
1619 1873 2882 1 -8-936	I-EGEO Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 1511 Sesto Calende 1934	33,00x16,63x4,93 — 126,70 8250 — 11750 18 14 — 4	1800	3 Fiat A. 24 R 700 / 2000 — Acqua in legno quad. 3,07-3,59 — 3,40	15-4 4-8 22-12 Favorevole V
2088 2094 3103 13-8-937	I-EION Avio Linee Italiane S. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fiat G. 18 V Aeronautica d'Italia 5 Torino 1937	25x18,81x5,10 — 88,27 7450 — 10800 21 18 — 3	1510	2 Fiat A. 80 RC. 41 1000 / 2100 — Aria Fiat Hamilton variab. in volo	25-3 26-6 26-9 29-12 Favorevole V
1976 1955 2964 13-1-937	I-ELBA Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. Z 506 C. R. D. A. 462 Monfalcone 1936	26,50x18,92x7,16 — 92,80 7500 — 10800 16 12 — 4	2250	3 Vright Cyclone 770 / 1950 — Aria Hamilton Standard 21°-30° — 3,51	19-3 29-6 12-10 3-12 Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2052 2050 3059 2-6-937	I-ELCE ✝ ✝ Avio Linee Italiane S. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fiat G. 18 V Aeronautica d'Italia 2 Torino 1937	25x18,81x5,015 — 88,27 7300 — 10800 21 18 — 3	1510	2 Fiat A. 80 RC. 41 1000/2100 — Aria Fiat Hamilton variab. in volo	15-3 15-6 16-9 15-12 Favorevole V
2098 2087 3096 4-8-937	I-ELDA Bar. Treves de Bonfili Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Comp. Naz. Aeronautica 2 Roma Littorio 1937	10x7,29x2,73 — 22,40 590 — 770 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85/1600 — Aria bip. legno 1,60 — 2,10	29-1 Favorevole V
2053 2049 3058 2-6-937	I-ELFO Avio Linee Italiane S.A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fiat G. 18 V Aeronautica d'Italia 1 Torino 1937	25x18,81x5,015 — 88,27 7300 — 10800 21 18 — 3	1510	3 Fiat A. 80 RC. 41 1000/2100 Fiat. Hamilton variab. in volo	26-2 31-5 3-9 Favorevole V
1812 2346 3513 4-2-936	I-ELIO Avio Linee Italiane S. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fiat G. 18 Aeronautica d'Italia 1 Torino 1934-35	25x18,81x5,015 — 88,27 6010 — 8670 21 18 — 3	1070	2 Fiat A. 59 RC. 700/2150 — Aria Hamilton S. variab. in volo — 3,40	12-2 16-5 7-6 25-6 25-9 Classe sospesa
2233 22.8 3286 27-5-938	I-ELMA Minist. dell'Aeronautica Roma Roma	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda 2 Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85/1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	14-5 4-10 29-12 Favorevole V
2292 2367 3372 5-9-938	I-EMAN Dr. Cesare Cattaneo Vercelli Vercelli	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 2 Capodichino 1931	10,62x7,13x2,08 — 16,70 475 — 700 2 1 — 1	60	1 Fiat A. 50 85/1600 — Aria Martinengo 1,70 — 2,08	29-8 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche Tipo Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2075 2081 3090 26-7-937	I-ENEA Avio Linee Italiane S. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fiat G. 18 V Aeronautica d'Italia 4 Torino 1937	25x18,81x5,2 — 88,27 7450 — 10800 21 18 — 3	1510	2 Fiat A. 80 R.C. 41 1000 / 2100 — Aria Fiat Hamilton 3,54	3-4 3-7 6-10 2-12 Favorevole V
1822 1761 2770 14-3-936	I-ENNA Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30007 Sesto Calende 1935	24x17,87x4,45 — 92,20 6770 — 10270 22 18 — 4	2760	3 Wright Cyclone 770 / 1950 — Acqua Wright Cyclone 3,02-4,22 — 3,50	10-2 7-5 10-11 Favorevole V
2210 2250 3258 27-4-938	I-ENZA Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	M. C. 94 Aeronautica Macchi 94007 Varese 1938	22,93x16,17x5,45 — 76,00 5160 — 8000 18 15 — 3	1260	2 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 — Aria Piaggio 2,95-3,33 — 3,35	18-4 22-7 28-10 Favorevole V
1195 1648 2658 20-7-935	I-EOLO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 71 S. I. A. I. 3 Sesto Calende 1932	21,20x14x5,12 — 59 3160 — 4750 11 8 — 3	900	3 Walter-Castor 240 / 1750 — Aria S. 71 1,68-1,85 — 2,65	14-3 20-6 16-9 Favorevole V
2018 2153 3162 13 11-937	I-ERMA Duilio Marchesini Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Breda Sesto S. Giovanni	11,8x6,85x2,4 — 23,60 480 — 650 2 1 — 1	75	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria S. 53	23-1 Favorevole V
2065 2072 3081 7-7-937	I-ERME Avio Linee Italiane S. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fiat G. 18 V Aeronautica d'Italia 3 Torino 1937	25x18,81x5,2 — 88,27 7415 — 10800 21 18 — 3	1510	2 Fiat A. 80 R.C. 41 1000 / 2100 — Aria Fiat Hamilton 3.54	26-3 2-5 7-8 18-11 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche Tipo / Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2231 2287 3295 8-6-938	I-ERMO Avv. Michele Lener Milano	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 C. A. B. Ponte S. Pietro 1934	10x7,29x2,73 22,40 535 770 2 1 1	90	1 Fiat A 50 85 / 1600 Aria in legno 1,67 2,10	31-5 24-9 31-10 Favorevole V
1697 1598 2608 30-10-935	I-EROS Avio Linee Italiane Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Douglas DC/2 115 Santa Monica U.S.A. 1935	25,90x18,90x5,00 87,50 5400 8240 17 14 3	1400	2 Pratt and Withney Hornet S. D. G. 710 / 2150 Aria Hamilton Standard 2,92-3,90 3.36	15-2 19-6 15-9 Favorevole V
1891 1849 2858 24-7-936	I-ESTE Ala Littoria S. A. Roma Bengasi	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30015 Sesto Calende 1936	24x18,37x4,45 92,20 7090 10590 22 18 4	2760	3 Wright Cyclone G.R. 770 / 1950 Aria 4,00 3,58	1-2 28-4 19-5 22-8 Favorevole V
2389 2354 3359 20-8-938	I-ESTI Gruppo Fed. di v. libr. e velegg. "T. Dal Molin,, Varese Varese	RI / AIR Normale Turismo	M. 70 Aeoonautica Macchi Varese 1929	9,95x7,06x2,95 28,40 515 740 2 1 1	94	1 Cirrus Mark II 75 / 1800 Aria legno bip. 1,40 2,05	14-7 Favorevole V
2307 2379 3384 1-10-938	I-ETIO S. A. Avio Trasporti Roma Assab	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. di merci	Ca. 148 Caproni 4148 Taliedo 1937	21,44x15,83x3,95 65 4455 7955 4 4	1250	3 Piaggio St. P VII C-16 460 / 2100 Aria Piaggio d'Ascanio s. d. 1,94 c. 1 88 2,80	14-1 14-4 22-9 10-12 22-12 Classe sospesa
1827 2348 2781 6-4-936	I-ETNA Avio Linee Italiane Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fiat G. 18 Aeronautica d'Italia 3 Torino 1935	25x18,81x5 015 88,27 6080 8670 21 18 3	1070	2 Hornet S.I.E. 760 / 2250 Aria Hamilton S. 3,40	5-4 19-7 21-10 22-11 Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1811 2347 2756 3-2-936	I-ETRA Avio Linee Italiane S.A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fiat G. 18 Aeronautica d'Italia 2 Torino 1934-35	25x18,81x5,015 — 88,27 5980 — 8670 21 18 — 3	1070	2 — Fiat A. 59 RC 700 / 2150 — Aria Hamilton S var. in volo — 3,40	14-3 8-6 24-9 Favorevole V
2133 2147 3156 25-10-937	I-EURE Avio Linee Italiane S.A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fiat G. 18 V Aeronautica d'Italia 6 Torino 1937	25x18,81x5,10 — 88,26 7350 — 10800 21 18 — 3	1510	2 — Fiat A. 80 RC. 41 1000 / 2100 — Aria Fiat 3 E 52 variab. in volo	26-1 1-5 18-7 21-10 Favorevole V
1682 1996 3005 11-3-937	I-EURO Ala Littoria S. A. Roma Tirana	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Breda 44 4304 Sesto S. Giovanni 1934	13,32x10,42x3,25 — 38,70 1360 — 2200 8 6 — 2	300	2 — I. F. 610 J 190 / 2100 — Aria Br. 44 Gipsy 1,67 — 2,16	8-4 11-7 21-10 Favorevole V
2160 2169 3178 21-12-937	I-FABB R. U. N. A. Forlì Forlì	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 525 — 750 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 770 / 2100 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	15-6 Favorevole V
2199 2240 3249 31-3-938	I-FAGI R. U. N. A. Parma Parma	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 495 — 770 2 1 — 1	100	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	10-3 30-6 Favorevole V
971 1815 2824 4-6-936	I-FALK Mario Maccanti Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Breda 1668 Sesto S. Giovanni 1932	10,80x7x2,24 — 16,00 550 — 760 2 1 — 1	110	1 — I. F. Asso 80 RR Isotta Fraschini 100 / 2100 — Aria Heddernheimer Regol. in volo	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio Capacità dei serbatoi Accessori		Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1859 1820 2829 12-6-936	I-FANO Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. Z 506 C. R. D. A. 297 Monfalcone 1936	26,50x18,92x7,16 — 92,80 7300 — 10500 16 12 — 4	2250	3 Wright F. 5 E.A. 770 / 1950 — Aria Hamilton trip. Regol. in volo — 3,51	30-4 30-7 15-8 11-11 Favorevole V
2312 3320 14-7-938	I-FARO R. U. N. A. Modena Modena	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 133 Napoli 1929	10,62x7,05x2,10 — 16,77 440 — 700 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 bis 1,70 — 2,08	5 6 Favorevole V
2147 2167 3176 15-12-937	I-FAUS R. U. N. A. Brescia Brescia	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 490 — 750 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,67 — 2,10	30-6 Favorevole V
1559 2282 3290 30-5-938	I-FBAA Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15008 Sesto Calende 1934	33,00x16,63x4,39 — 126,70 8600 — 12000 22 18 — 4	1920	3 Fiat A. 24 R 700 / 2100 — Acqua S. I. A. I. 3,07-3,59 — 3,40	30-3 1-7 8-10 Favorevole V
2138 2259 3267 11-5-938	I-FEBA Dott. Luigi Rovere Torino Torino	RI / AIR Normale Turismo	Stinson Reliant SR. 9D Stinson Aircraft Corp. 5271 Wayne-Michingan (U.S.A.) 1937	12,76x8,30x2,59 — 23,78 1215 — 1860 5 4 — 1	226	1 Wright R. 760 E. 1 285 / 2100 — Aria Hamilton Standard variab. in volo — 2,55	7-2 11-4 Favorevole V
1881 1840 2849 11-7-936	I-FEBO R. U. N. A. Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis S. I. A. I. 249 Napoli 1931	10,62x7,13x2,08 — 16 70 485 — 700 2 1 — 1	80	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 1,70 — 2,08	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo, Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1901 1864 2873 7-8-935	I-FEDE Prof. Vittorio Valletta Torino Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Fiat G. 8 C. M. A. S. A. Marina di Pisa 1936	8,76x7x2,53 — 18,90 610 — 890 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 54 140 / 2100 — Aria bipala 1,90 — 2,20	12-1 Favorevole V
833 2229 3238 25-3-938	I-FERO Comp. Nazionale Imprese Elettriche Roma	RI / AIR Normale Turismo	Fokker F. VII Fokker Amsterdam 1930	19,30x14,35x3,90 — 58,50 2640 — 4200 10 7 — 3	775	3 — Armstrong Lynx 200 / 2000 — Aria Standard	5-2 Favorevole V
2323 2396 3401 3-11-938	I-FIAT Ministero dell'Aeron. Roma Guidonia	RI / AIR Normale Turismo	Br. 20 Aeronautica d'Italia 221 Torino 1938	21,56x16,76x3,79 — 74 6605 — 11575 5 2 — 3	3860	2 — Fiat A. 80 RC. 41 885 / 2100 — Aria met. 3 E. 52-9 variab. in volo — 3,54	3-11 Favorevole V
1877 1830 2839 30-6-936	I-FIDE R. U. N. A. Como Como	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 idro Caproni Taliedo 1933	10x7,42x2,73 — 26,94 530 — 815 2 1 — 1	125	1 — Colombo S. 63 130 / 1850 — Aria Fiet 1,37-1,67 — 2,29	10-1 23-6 Favorevole V
690 2260 3268 12-5-938	I-FIDO R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 129 Napoli 1929	10,62x7,13x2,08 — 16,70 495 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria O. M. C. in legno	30-4 26-6 Favorevole V
1333 1309 2317 17-2-933	I-FISO R. U. N. A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 234 Napoli 1930	10,62x7,05x2,10 — 16,77 485 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 bis 1,70 — 2,08	9-4 1-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori: Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri Eliche: Tipo / Passo / Raffreddamento / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1773 1663 2673 2-9-935	I-FLOR R. U. N. A. Firenze Peretola	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x2,16x2,53 — 17,50 455 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 A. S. 1 1,76 — Aria — 2,15	21-1 11-6 4-10 Favorevole V
1105 895 1890 20-5-935	I-FOGL Dott. Antonio Foglia Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	D. H. Moth De Havilland 2114 Edgware 1931	11,20x7,65x2,10 — 19,13 560 — 930 3 2 — 1	120	1 — D. H. Gipsy III 105 / 2000 D. H. 1,65 — Aria — 1,87	25-5 Favorevole V
1123 2383 3388 3-10-938	I-FOLO Conte Ferdinando Avogadro di Collebianco Cameri Cameri	RI / AIR Normale Turismo	D. H. Moth De Havilland 2186 Edgware 1931	11,20x7,65x2,10 — 19,13 570 — 930 2 1 — 1	122	1 — D. H. Gipsy 105 / 2000 D. H. 1,57 — Aria — 1,98	2-4 17-9 Favorevole V
1851 1792 2801 8-5-936	I-FORN R. U. N. A. Novara Novara	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S. 1890 Sesto S. Giovanni 1931	12x6,68x3,00 — 19,00 495 — 715 2 1 — 1	86	1 — Fiat A. 50 S 90 / 1600 Br. 15 S. 1,69 — Aria — 2,14	10-3 19-3 10-5 2-7 Favorevole V
1775 1683 2693 23-8-935	I-FOSC R. U. N. A. Firenze Peretola	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Sesto S. Giovanni 1930	12,00x6,68x3,00 — 19,00 495 — 715 2 1 — 1	86	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 Aria	Classe sospesa
2268 2328 3336 19-7-938	I-FRAM Dott. Roberto Bertanzi Milano Linate	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 505 — 770 2 1 — 1	105	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 legno S. M. 1,60 — Aria — 2,10	12-7 25-8 4-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visite Situazione Ore di volo Osservazioni
2304 2377 3382 26-9-938	I-FRAS On. Dentice di Frasso Alfredo Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. M. A. N. 202 S. A. I. M. A. N. Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,10 — 18 465 — 930 2 1 — 1	98	1 Alfa Romeo 110 120 / 2100 — Aria D. C. M. 4,70 — 2,00	16-9 Favorevole V
2063 2066 3075 21-6-937	I-FUFI Sig. Angelo Ronzoni Milano Milano	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda 1487 Sesto S. Giovanni 1930	10,80x6,80x2,40 — 21,35 500 — 720 2 1 — 1	95	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria Breda 15 N 1,58 — 2,03	21-1 12-10 Favorevole V
1975 1953 2962 12-1-1937	I-FUMO Ing. Gianangelo Sperti Firenze Firenze	RI / AIR Acrobatica Turismo	Ro. 26 I. M. A. M. Napoli 1935	8,90x6,65x2,70 — 22 710 — 1050 2 1 — 1	160	1 Alfa Romeo Lynx 200 / 2000 — Aria bip. legno 1,904 — 2,20	26-3 Favorevole V
2276 2329 3337 20-7-938	-CABA Ministero dell'Aeron. Roma Vercelli	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria in legno 1,67 — 2,10	5-7 Favorevole V
2264 2324 3332 16-7-938	I-GACE Com. Giuseppe Cartoni Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. M. A. N. 202 S. A. I. M. A. N. 005 Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,10 — 18 640 — 930 2 1 — 1	85	1 Alfa Romeo 110 120 / 2000 — Aria 1,64 — 2	15-6 Favorevole V
2213 2261 3269 14-5-938	I-GAET Gabriele Nagas Milano Montecelio	RI / AIR Normale Turismo	Fiat G. 5 Aeronautica d'Italia 62 Torino 1933	10,49x8,40x2,60 — 17,25 650 — 930 3 2 — 1	154	1 Fiat A 54 135 / 2100 — Aria metall. R. S. 1,62 — 2,20	11-5 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali Abilitazione	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni Peso a vuoto Sup. port. Peso totale Numero di posti Passeggeri Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza N. di giri Eliche Tipo Passo Raffreddamento Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2049 2045 3054 29-5-937	I-GALL R. U. N. A. Genova Genova	RI AIR Normale Turismo	Breda 39 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	10,48x7,48x2,10 17,58 650 875 2 1 1	90	1 Colombo S. 63 145/2000 Aria O. e C. 1,71-1,96 2,23	Classe sospesa
2162 2196 3205 4-2 938	I-GARA Ministero dell'Aeron. Roma Guidonia	RI AIR Normale Turismo	Ca. 310 Caproni Taliedo 1937	16,20x13,40x3,03 38,40 2940 4740 4 3 1	85	2 Piaggio P. VII C. 16 460/2100 Aria variab. a terra	4-2 Favorevole V
2181 2129 3138 15-9-937	I-GARB R. U. N. A. Ancona Ancona	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 17,50 480 700 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 85/1600 Aria Fiat A. 50 1,76 2,15	21-1 30-6 12-9 Favorevole V
1950 1928 2937 30-10-936	I-GARD R. U. N. A. Brescia Brescia	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 17,50 465 700 2 1 1	360	1 Fiat A. 50 85/1600 Aria A. S. 1 1,76 2,15	3-2 Favorevole V
1867 1814 2823 4-6-936	I-GARE Avv. L. Gasparotto Milano Taliedo	RI AIR Normale Turismo	Breda 15 S Sesto S. Giovanni 1931	12,00x6,68x3,00 19,00 500 720 2 1 1		1 Fiat A. 50 85/1600 Aria O. C. M. 1,69 2,14	10-3 Favorevole V
2206 2249 3257 23-4-938	I-GEIA Cont. Lucia Casale Roma Littorio	RI AIR Normale Turismo	Breda 39 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	10,48x7,48x2,10 17,58 600 875 2 1 1	85	1 Colombo S. 63 145/2000 Aria bip. in legno 1,71 2,23	14-4 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1820 1759 2768 28-2-936	I-GELA Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30008 Sesto Calende 1935	24x18,37x4,45 — 92,20 6830 — 10330 22 18 — 4	2760	3 — Wright Cyclone 770 / 1950 — Aria Wright-Cyclone 3,02-4,22 — 3,50	15-2 11-3 30-6 27-9 12-10 Favorevole V
1698 1712 2722 7-11-935	I-GENI Ing. Federico Bazzi Milano Taliedo	RI AIR Normale Turismo	Fairchild 24 C 2622 Mariland 1934	11,07x7,24x2,18 — 18,82 630 — 960 3 2 — 1	110	1 — W.A.C. Super Scarab 145 / 2050 — Aria Hartzell 1,70 — 2,10	Classe sospesa
1659 151 (v. a vela) 151 „ 14-1-935	I-GERL Scuola Prov. di Volo a Vela "T. Dal Molin" Varese Varese	RI AIR Normale Scuola	MD. 1 anfibio Gruppo Volo a Vela 02 Varese 1934	10,90x6x1,40 — 17,40 120 — 195 1 1			Classe sospesa
2232 2403 3408 21-11-938	I-GIAN R. U. N. A. Novara Novara	RI AIR Normale Scuola	Ca. 100 Caproni Taliedo 1931	10x7,29x2,73 — 22,40 520 — 770 2 1 — 1	95	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria in legno 1,67 — 2,10	1-6 7-10 Favorevole V
2260 2295 3303 17-6-938	I-GIBI R. U. N. A. Como Como	RI AIR Normale Turismo	Ca. 100 idro	10x7,62x3,04 — 26,94 650 — 930 2 1 — 1	120	1 — Colombo S. 63 130 / 1850 — Aria idro Ca. 100 1,69 — 2,29	8-6 27-11 Favorevole V
2223 2281 3289 28-5-938	I-GIMA Ministero dell'Aeron. Roma Littorio	RI AIR Normale Turismo	Ca. 150	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	25 5 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuota — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2122 2132 3141 28-9-937	I-GIPI Ing. Carlo Pesenti Bergamo Bergamo	RI / AIR Normale Turismo	Me - B.F. 108 - B. 1 Bayerische Flugzeugwerke A. G. 1112 Augsburg 1937	10,50x8,29x2,02 — 16,40 835 — 1380 4 3 — 1	161	1 Argus As. 10 C. III 240 / 2000 — Aria Schwarz 2,21 — 2,35	17-2 Favorevole V
1815 1744 2754 30-1-936	I-GIRO R. U. N. A. Pescara Pescara	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	60	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria O. C. M. 1,76 — 2,15	19-5 11-6 6-10 Favorevole V
2013 1997 3006 11-3-937	I-GLEM Cap. E. De Carli Udine Udine	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 530 — 750 2 1 — 1	85	1 I. F. Asso 80 R Isotta Fraschini 115 / 2100 — Aria Ca. 100 1,70 — 2,25	3-2 Favorevole V
2214 3223 4-3-938	I-GOGG Avio Trasporti S. A. Roma Assab	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. di merci	Ca. 148 Caproni Taliedo 1937	21,44x15,83x3,95 — 65 4435 — 7935 4 4	1250	3 Piaggio St. P. VII C-16 460 / 2100 — Aria Alfa Romeo P. VII variab. in volo — 2,76	3-1 Favorevole V
1818 1748 2758 8-2-936	I-GOLD Luigi Goldoni Milano Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Turismo	Fairchild 21 C. 8 D Fairchild Aicraft Corp. 3008 Maryland (U.S.A.) 1935	11,08x7,50x2,20 — 17,28 700 — 1090 3 2 — 1	110	1 Ranger 145 / 2250 — Aria Hastzell 1,52 — 2,10	31-12 Favorevole V
2150 2170 3179 22-12-937	I-GORA R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	11,33x6,85x2,40 — 19,80 525 — 720 2 1 — 1	95	1 Colombo S. 53 80 / 1700 — Aria O. C. M. 1,58 — 2,03	2-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2187 2217 3226 4-3-938	I-GORI Ing. Giorgio Valleri Firenze Firenze	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	11,30x6,65x2,45 — 21,35 490 — 720 2 1 — 1	85	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria 1,58 — 2,03	28-2 Favorevole V
1944 1921 2930 21-10-936	I-GORO Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. Z. 506 C. R. D. A. 302 Monfalcone 1936	26,50x18,92x7,16 — 92,80 7350 — 10800 16 12 — 4	2250	3 Wright Cyc. SGR 1820 F. 52 A. 770 / 1950 — Aria Hamilton 21°-30° — 3,51	27-4 26-7 3-12 Favorevole V
2108 2078 3087 23-7-937	I-GRAM R. U. N. A. Trieste Ronchi-Legionari	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 500 — 700 2 1 — 1	80	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat 1,76 — 2,15	30-9 Favorevole V
1760 1670 2680 19-8-935	I-GUAL R. U. N. A. Ravenna Ravenna	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Sesto S. Giovanni	12,00x6,63x3,00 — 19,00 495 — 715 2 1 — 1	85	1 — Fiat. A. 50 85 / 1600 — Aria Br. 15 1,69 — 1,98	4-1 16-8 Favorevole V
1982 1960 2969 22-1-937	I-GUAR R. U. N. A. Roma Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 495 — 700 2 1 — 1	70	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	24-2 11-3 9-4 8-7 Favorevole V.
2070 2334 3342 8-8-938	I-GUEC Ing. F. Vicentini Udine Udine	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,13 — 22,40 550 — 750 2 1 — 1	90	1 — I. F. Asso 80 R Isotta Fraschini 100 / 1920 — Aria Ca. 100 1,70 — 2,25	3-2 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo / Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2291 2366 3371 5-9-938	I-GUEL Ing. Guecello di Porcia Pordenone Littorio	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. M. A. N. 202 S. A. I. M. A. N. 010 Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,10 — 18 645 — 930 2 1 — 1	85	1 Alfa Romeo 110 120 / 2100 — Aria bip. in legno 1,65 — 12,00	1-9 Favorevole V
2050 2177 3186 5-1-938	I-GUER Massimo Guerrini Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 N. Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1930	10,45x6,80x2,40 — 20,90 485 — 720 2 1 — 1	95	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria legno G. A. 22 1,58 — 2,03	15-5 14-9 Favorevole V
2003 1973 2982 6-2-937	I-GUFO R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 407 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Fiat A. S. 1 1,76 — 2,15	14-2 30-6 19-10 Favorevole V
1602 2406 3411 25-11-938	I-HALA Franco Blotto Baldo Biella Biella	RI / AIR Normale Turismo	S. 56 anfibio S. I. A. I. 5610 Sesto Calende	10,40x7,80x3,00 — 26,20 675 — 925 2 1 — 1	115	1 Fiat A. 54 185 / 2100 — Aria S. 56 - A. 54 0,98-1,23 — 2,20	31-3 18-4 2-8 Favorevole V
2183 2209 3218 25-2-938	I-HOEA R. U. N. A. Tripoli Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 16,94 500 — 770 2 1 — 1	119	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 97 1,60 — 2,10	11-2 14-5 Classe sospesa
2024 2026 3035 23-4-937	I-IBIS Aeronautica d'Italia Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Beechcraft - B 17 R Beech Aircraft Comp. 71 Wichita-Kansas U.S.A. 1936	9,75x7,53x2,46 — 33,44 1140 — 1630 5 4 — 1	330	1 Wright Whirlwind R 975 E 330 / 2000 — Aria Hamilton Standard 2,279 — 2,515	17-2 9-5 9-8 4-11 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2242 2168 3177 16-12-937	I-IDRO R. U. N. A. Brescia Brescia	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 465 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	30-6 Favorevole V
2140 2161 3170 3-12-937	I-IESI Ala Littoria S. A. Roma Bengasi	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30031 Sesto Calende 1937	24x18,37x4,45 — 92,20 7450 — 10950 22 18 — 4	2680	3 — Wright-Cyclone S. G. R. 1820 - F. 52 A 770 / 1950 — Aria trip. met. variab. in v. — 3,60	27-2 4-4 1-7 5-8 5-11 22-12 Favorevole V
2026 2019 3028 16-4-937	I-IOLI Soc. Sportiva Pairoli Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Soc. It. E. Breda 1982 Sesto S. Giovanni 1931	10,80x6,58x2,25 — 17,40 495 — 715 2 1 — 1	100	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,69 — 2,14	Classe sospesa
2151 2171 3180 22-12-937	I-ISON R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	11,33x6,85x2,40 — 19,80 530 — 720 2 1 — 1	95	1 — Colombo S. 53 80 / 1700 — Aria M. F. 1,58 — 2,03	2-7 Favorevole V
1931 1899 2908 16-9-936	I-IVON R. U. N. A. Treviso Treviso	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 215 Napoli	10,62x7,05x2,10 — 16,77 485 — 700 2 1 — 1	80	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro 5 bis 1,70 — 2,08	9-1 29-7 Favorevole V
2117 2126 3135 10-9-937	I-JURE Avv. Giovanni Zenoni Venezia Venezia	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda 1508 Sesto S. Giovanni 1930	11,33x6,85x2,40 — 21,35 485 — 720 2 1 — 1	95	1 — Colombo S. 53 80 / 1700 — Aria Breda 15 1,58 — 2,03	23-1 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2234 2279 3287 27-5-938	I-KARA Minist. dell'Aeronaut. Roma	RI AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,1	14-5 Favorevole V
2010 2001 3010 2-4-937	I-LAGO Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15020 Sesto Calende 1936-37	33x16,63x4,93 — 126,70 8650 — 12000 22 18 — 4	1820	3 — Fiat A. 24 R 700 / 2000 — Acqua S. 66 A. 24 R 3,07-3,59 — 3,40	26-3 25-6 23-9 30-9 Favorevole V
2124 2138 3147 9-10-937	I-LAMA Minist. dell'Aeronaut. Roma Monfalcone	RI AIR Speciale Corsa o Record	Cant. Z 506 B. C. R. D. A. 491 Monfalcone 1937	26,50x19,24x7,46 — 86 8200 — 16300 4 1 — 3	7100	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 — Aria Alfa Romeo variabile in v. — 3,50	Classe sospesa
2345 2429 3434 29-12-938	I-LAME Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passggg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32023 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 — 118,65 9730 — 14730 22 18 — 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 — Aria trip metall. s. d. 3,77-2,50 c. 3,65-2,50 — 3,60	19-12 Favorevole V
1983 2016 3025 14-4-937	I-LANA Ing. Luigi Lanata Legnano (Verona)	RI AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli 1930	10,62x7,13x2,08 — 16,70 440 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 S 95 / 1800 — Aria SALA 2,70 — 2,08	8-2 31-7 11-10 Favorevole V
2212 3221 4-3-938	I-LANG Aviotrasporti S. A. Roma Assab	RI AIR Normale Trasp. pubbl. di merci	Ca. 148 Caproni 4147 Taliedo 1937	21,44x15,83x3,95 — 65 4430 — 7930 4 4	1250	3 Piaggio St. P.VII C. 16 460 / 2100 — Aria Alfa Romeo P. VII variab. in v. — 2,76	7-2 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori: Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri Eliche: Tipo / Passo / Diametro / Raffreddamento	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2039 2017 3026 15-4-937	I-LARI R. U. N. A. Treviso Treviso	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 255 Napoli 1931	10,62x7,13x2,08 — 16,70 480 — 700 2 1 — 1	80	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 bis 1,70 — 2,08	26-1 1-7 Favorevole V
2261 2326 3334 18-7-938	I-LATO Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Macchi C. 94 Aeronautica Macchi 94010 Varese 1938	22,93x16,17x5,45 — 76 5170 — 8000 18 15 — 3	1260	3 Alfa Romeo 126 RC 10 800 / 2300 — Aria Piaggio metall. trip. 2,73-3,33 — 3,35	1-7 27-9 Favorevole V
2171 2187 3196 28-1-938	I-LAUR On. Fausto Bianchi Roma Modena	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno O.C.M. 1,60 — 2,10	28-1 Favorevole V
1870 2127 3136 11-9-937	I-LEDA R. U. N. A. Pescara Pescara	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 2 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	95	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria O. C. M. 1,76 — 2,15	21-1 20-7 Favorevole V
2277 2341 3349 6-8-938	I-LENA Ministero dell'Aeron. Roma Guidonia	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 310 C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x13,40x3,03 — 38,40 2940 — 4740 4 3 — 1	790	2 — Piaggio P. VII C-16 460 / 2100 Alfa Romeo variab. in v.	6-8 Favorevole V
1739 1641 2651 24-6-935	I-LEON Minist. dell'Aeronautica Roma Vigna di Valle	RI / AIR Normale Turismo	S. 55 X S. I. A. I. Sesto Calende 1933	24,00x16,50x5,00 — 93,00 5300 — 7800 6 3 — 3	1500	2 — I. F. Asso 750 Isotta Fraschini 850 / 1800 — Acqua	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni Sup. port. Peso a vuoto Peso totale Numero di posti Passeggeri Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza N. di giri Raffreddamento Eliche Tipo Passo Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2255 2321 3329 16-7-938	I-LIBA Minist. dell'Aeronautica Roma Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x12,35x3,40 38,50 1800 2750 4 3 1	550	2 Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 Aria	16-7 Favorevole V
2258 2308 3316 11-7-938	I-LIBB Minist. dell'Aeronautica Roma Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x12,35x3,40 38,50 1800 2750 4 3 1	550	2 Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 Aria	7-7 Favorevole V
2259 2309 3317 11-2-938	I-LIBC Minist. dall'Aeronautica Roma Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x12,35x3,40 38,50 1800 2750 4 3 1	550	2 Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 Aria	7-7 Favorevole V
2256 2322 3330 16-7-938	I-LIBE Minist. dell'Aeronautica Roma Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x12,35x3,40 38,50 1800 2750 4 3 1	550	2 Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 Aria	16-7 Favorevole V
1995 1985 2994 17-2-937	I-LIDO Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15019 Sesto Calende 1936-37	33x16,63x4,90 126,70 3650 12000 22 18 4	1820	3 Fiat A. 24 R 700 / 2000 Acqua S. 66 – A. 24 R 3,07-3,59 3,40	10-2 11-5 12-8 Favorevole V
2251 2313 3321 14-7-938	I-LIMA Soc. Aeron. Italiana Passignano S/T	RI / AIR Normale Turismo	SAI - 3 S. A. I. 309 Passignano S/T 1938	10,47x7,34x2,75 14 613 865 2 1 1	80	3 Alfa Romeo 110-I 120 / 2100 Aria in legno 1,55 2,06	11-7 1-9 Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	**Marca d'immatricolazione** Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	**Classificazione** **Abilitazione** Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni Sup. port. Peso a vuoto Peso totale Numero di posti Passeggeri Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza N. di giri Raffreddamento Eliche Tipo Passo Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1963 1939 2948 26-11-936	**I-LION** R. U. N. A. Ferrara Ferrara	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 17,50 460 700 2 1 1	85	1 Fiat A. S. 1 85 / 1600 Aria A. S. 1 1,76 2,15	29-6 Favorevole V
1896 1855 2864 30-7-936	**I-LIRI** Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	M. C. 94 Macchi 94003 Varese 1936	22,93x16,17x5,45 76 5025 7550 18 15 3	1260	2 Wright-Cyclone 770 / 1950 Aria Standard-met. 4,50 3,50	5-2 14-5 30-8 23-11 Favorevole V
2246 2239 3248 31-3-938	**I-LIVI** R. U. N. A. Forlì Forlì	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 17,50 485 700 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria A. S. 1 1,76 2,15	22-2 Favorevole V
2019 1972 2891 6-2-937	**I-LOCA** R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	11,80x6,85 2,40 23,60 480 650 2 1 1	75	1 Colombo S. 53 85 / 1700 Aria Colombo S. 53 N	23-1 Favorevole V
1823 1763 2772 20-3-936	**I-LODI** Ala Littoria S. A. Roma Bengasi	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30009 Sesto Calende 1935	24x18,37x4,45 92,20 6880 10380 22 18 4	2760	3 Wright Cyclone 770 / 1950 Aria S. 73 Wright Cyclone 3,02-4,22 3,50	6-3 24-6 24-9 13-10 Favorevole V
2105 2112 3121 20-8-937	**I-LOGO** Soc. Aeronaut. Italiana Roma Castiglione del Lago	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. - 3 S. A. I. Passignano S/T 1937	10,47x7,04x2,82 14 550 790 2 1 1	69	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria S. A. I. 1,50 2,14	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche Tipo / Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1892 1837 2846 11-7-936	I-LOMB R. U. N. A. Vercelli Vercelli	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 17,50 500 700 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria Fiet 1,76 2,15	25-6 Favorevole V
1741 1634 2644 15-6-935	I-LONG R. U. N. A. Brescia Ghedi	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 17,50 465 700 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria A. S. 1 1,76 2,16	30-3 30-6 Favorevole V
2086 2089 3098 7-8-937	I-LORE Dott. Aldo Negrisoli Bergamo Ponte S. Pietro	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda 1505 Sesto S. Giovanni 1930	10,80x6,80x2,40 21,35 497 720 2 1 1	63	1 Colombo S. 53 85 / 1700 Aria Br. 15 1,58 2,03	26-1 11-10 Favorevole V
2057 2047 3056 1-6-937	I-LOTO R. U. N. A. Ravenna Ravenna	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 R.U.N.A. "F. Baracca„ Ravenna 1937	10x7,29x2,73 22,40 520 770 2 1 1	104	1 I. F. Asso 80 R Isotta Fraschini 115 / 2200 Aria O. C. M. 1,78 2,25	- Classe sospesa
2287 2362 3367 2-9-938	I-LUCA Angelo Montanari Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. M. A. N. 202 S. A. I. M. A. N. Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,10 18 645 930 2 1 1	85	1 Alfa Romeo 110 120 / 2100 Aria bip. in legno 1,65 2	1-9 Favorevole V
2344 2430 3435 30-12-938	I-LUDO R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Breda 39 S. Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1935	10,48x7,58x2,20 17,58 670 1060 2 1 1	287	1 Colombo S. 63 130 / 2000 Aria Br. trip. met. variab. a terra	30-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2319 2391 3396 17-10-938	I-LUGE Ministero dell'Aeron. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria 1,60 — 2,10	6-10 Favorevole V
2144 2163 3172 6-12-937	I-LUPO R. U. N. A. Roma	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 500 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria O. C. M. in legno 1,76 — 2,15	1-7 Favorevole V
1455 1651 2661 20-7-935	I-MADI R. U. N. A. Novara Novara	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 310 Caproni 3379 Taliedo	10,00x7,29x2,73 — 22,40 510 — 790 2 1 — 1	85	1 Walter N. Z 130 / 1600 Aria Ca. 100 Walter 1,78-1,82 — 2,10	2-2 2-7 Favorevole V
1563 1610 2620 11-5-935	I-MAFF Ing. Cesare Maffei Torino Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	N. 5 Turismo Lab. Artig. Aeron. Torino 1933	8,78x6,64x1,80 — 12,50 270 — 520 2 1 — 1	104	1 Pobjoy R Serie I 75 / 3000 – 1400 Aria Fiet 2,48-2,56 — 2,00	Classe sospesa
2284 2013 3022 12-4-937	I-MAGI R. U. N. A. Siena Pian del Lago	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1930	12x6,85x2,40 — 23,35 460 — 650 2 1 — 1	75	1 Colombo S. 53 85 / 1700 Aria bip. in legno 1,58 — 2,03	26-8 Favorevole V
1749 1721 2731 29-11-935	I-MAGO Ministero dell'Aeron. Roma Guidonia	RI / AIR Normale Turismo	S. 79 S. I. A. I. Sesto Calende 1935	21,20x15,12x4,20 — 60,80 6080 — 10580 12 10 — 2	3500	3 Alfa Romco-Pegasus 580 / 2200 a m. 3500 : 650 / 2200 Aria Marchetti-tripale lat. 4,6-4,4 centr. 4,4-2,9 — 3,40	26-10 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni Sup. port. Peso a vuoto Peso totale Numero di posti Passeggeri Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri Raffreddamento Elica Tipo Passo Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1853 1803 2812 19-5-936	I-MAJO R. U. N. A. Trieste Ronchi	RI / AIR Normale Turismo	Cant. 26 C. R. D. A. 184 Monfalcone	10,70x7,20x3,10 26,00 530 830 2 1 1	100	1 I. F. Asso 80 R 100 / 1920 Aria in legno 1,82 2,34	5-8 Favorevole V
2200 2238 3247 31-3-938	I-MANE R. U. N. A. Rimini Rimini	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	11,80x6,85x2,40 23,60 500 650 2 1 1	60	1 Colombo S. 53 85 / 1700 Aria Br. 15 1,58 2,03	13-2 3-7 Favorevole V
1495 1495 2504 20-6-934	I-MANT R. U. N. A. Mantova Mantova	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x2,53 17,50 445 700 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 S 90 / 1600 Aria A. S. 1 1,76 2,15	12-1 14-7 Favorevole V
2128 2140 3149 15-10-937	I-MANU Minist. dell'Aeronautica Roma Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 310 C. A. B. Ponte S. Pietro 1937	16,20x13,40x3,03 38,40 2945 4545 4 3 1	792	2 Piaggio P. VII C. 16 460 / 2100 Aria A. R. bip. met. variab. in v.	Classe sospesa
2113 2121 3130 4-9-937	I-MARA Minist. dell'Aeronautica Roma Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Breda 39 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1935	10,48x7,58x2,91 17,58 632 892 2 1 1	85	1 Colombo S. 63 130 / 1850 Aria bip in legno	Classe sospesa
1854 2400 3405 11-11-938	I-RARI Gruppo Turismo Aereo Biellese Biella Masazza	RI / AIR Normale Turismo	Ba. 15 S. Soc. Breda 1678 Sesto S. Giovanni	12,00x6,68x3,00 19,00 500 720 2 1 1	86	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria O. M. C. 1,69 2,14	3-2 29-10 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo, Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1799 1720 2730 26-11-935	I-MARN R. U. N. A. Gorizia Gorizia	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 450 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria in legno 1,75 — 2,80	27-4 4-10 Favorevole V
2288 2361 3366 2-9-938	I-MARU S. I. A. I. Sesto Calende Sesto Calende	RI / AIR Normale Turismo	S. 81 Macchi	24x18,30x4,30 — 92,20 6800 — 10300 5 1 — 4	2500	3 — Alfa 125 - RC. 35 650 / 2200 — Aria	31-8 Favorevole V
1715 1614 2624 20-5-935	I-MASS Mario Massai Milano Cinisello	RI / AIR Normale Turismo	Breda 39 Soc. It. E. Breda 3871 Sesto S. Giovanni 1935	10,48x7,48x2,10 — 17,58 655 — 1030 2 1 — 1	170	1 — Colombo S. 63 130 / 1850 — Aria B. 39 1,53 — 2,20	30-5 Favorevole V
2069 2124 3133 7-9-937	I-MATT R. U. N. A. Bolzano Bolzano	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli 1930	10,62x7,13x2,08 — 16,70 440 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,70 — 2,08	29-4 15-6 Favorevole V
1607 2376 3381 26-9-938	I-MELO S. A. Aeroplani Caproni Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 166 C. A. B. 001 Ponte S. Pietro 1934	10,69x7,19x2,21 — 17,54 795 — 1050 2 1 — 1	75	1 — Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria Ghibli 1,48-1,80 — 2,11	17-2 Favorevole V
1907 1871 2880 12-8-936	I-MENA R. U. N. A. Firenze Firenze	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	2-9 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo / Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2081 2079 3088 28-7-937	I-MENE R. U. N. A. Treviso Treviso	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 N Soc. It. E. Breda 1510 Sesto S. Giovanni 1930	11,80x6,85x2,40 — 23,60 480 — 710 2 1 — 1	85	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria Br. 15 1,58 — 2,03	26-1 30-6 7-12 Favorevole V
2165 2199 3208 4-2-938	I-META Minist. dell'Aeronaut. Roma Guidonia	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 310 Caproni Taliedo 1937	16,20x13,40x3,03 — 38,40 2940 — 4740 4 3 — 1	790	2 Piaggio P. VII C-16 460 / 2100 — Aria variab. a terra	4-2 Favorevole V
1560 2257 3265 6-5-938	I-MILA Cidonio Erminio Tripoli Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni 3413 Taliedo 1934	10x7,29x2,73 — 22,40 550 — 830 2 1 — 1	90	1 Colombo S. 63 140 / 1880 — Aria Caproni met.	4-3 Favorevole V
2226 3274 20-5-938	I-MINI Ing. V. Minio Paulello Cagliari	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	14-5 29-12 Favorevole V
2023 2025 3034 22-4-937	I-MIRA Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15021 Sesto Calende 1937	33x16,63x4,93 — 126,70 8440 — 11940 22 18 — 4	1820	3 Fiat A. 24 R 700 / 2000 — Acqua S. 66 - A. 24 R 3,07-3,59 — 3,40	9-2 16-5 16-8 6-9 17-12 Favorevole V
1964 1937 2946 23-11-936	I-MITO R. U. N. A. Modena Modena	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10,00x7,29x2,73 — 22,40 460 — 710 2 1 — 1	90	1 I. F. Asso 80 R. I. Isotta Fraschini 115 / 2000 — Aria I. F. 80-R. I. 1,70 — 2,85	3-6 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1796 1698 2708 2-10-935	I-MODE R. U. N. A. Modena Modena	RI AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli	11,22x7,13x2,09 — 16,70 420 — 700 2 1 — 1	106	1 — Fiat A. 50 85/1600 — Aria Ro. 5 bis 1,70 — 2,08	6-1 14-2 22-6 Favorevole V
2004 1974 2983 8-2-937	I-MOLE R. U. N. A. Bologna Bologna	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85/1600 — Aria Fiat A. S. 1 1,76 — 2,15	30-6 4-9 Favorevole V
2156 2179 3188 7-1-938	I-MONI Ministero dell'Aeron. Roma Montecelio	RI AIR Normale Turismo	S. 79 S. I. A. I. Sesto Calende 1937	21,20x15,62x4,60 — 61,80 6650 — 14650 5 2 — 3	5500	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750/2300 — Aria S. I. A. I. met.	7-1 Favorevole V
1986 1967 2976 28-1-937	I-MONT R. U. N. A. Milano Taliedo	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 190 Torino 1930	10,40x6,16x2,52 — 17,50 495 — 700 2 1 — 1	70	1 — Fiat A. 50 85/1600 — Aria Fiet 1,76 — 2,15	24-3 1-7 Favorevole V
1484 89 (v. a vela) 89 » 26-7-933	I-MORI Gruppo Varesino "T. Dal Molin" Varese Varese	RI AIR Normale Scuola	Volo a vela	19,40x6,43x1,94 — 16,60 170 — 250 1 1			C lasse sospesa
1798 1719 2729 26-11-935	I-NANA Ten. R. A. Franco Segrè Milano Taliedo	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 485 — 700 2 1 — 1	110	1 — Fiat A. 50 85/1600 — Aria in legno 1,75 — 2,15	30-3 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Elica: Tipo / Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1597 1513 2522 18-7-934	I-NAPO R. U. N. A. Napoli Capodichino	RI / AIR Normale Lavoro Aereo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli 1930	10,62x7,13x2,08 — 16,70 450 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 S 90 / 1600 — Aria Martinengo 1,70 — 2,08	18-1 4-2 4-7 Favorevole V
1968 1944 2953 18-12-936	I-NARO Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	M. C. 94 Macchi 94006 Varese 1936	22,95x16,17x5,45 — 76.00 5285 — 7800 18 15 — 3	1260	2 Wright Cycl. SGR 1820 F. 52 A 770 / 1950 — Aria trip. met. 3,52-4,72 — 3,50	2-2 4-6 17-9 Favorevole V
2308 2380 3385 1-10-938	I-NEGH S. A. Aviotrasporti Roma Assab	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 148 Caproni 4151 Taliedo 1937	21,44x15,83x3,95 — 65 4425 — 7925 4 4	1250	3 Piaggio Stella P. VII C. 16 460 / 2100 — Aria bip. metall. s. d. 1,94 c. 1,88 — 2,80	8-2 8-5 14 9 16-12 Favorevole V
2141 2162 3171 3-12-937	I-NEMI Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15024 Sesto Calende 1937	33x16,63x4,90 — 126,70 8550 — 12000 22 18 — 4	1820	3 — Fiat A. 24 R 700 / 2000 — Acqua S. 66 quadrip. in legno 3,07-3,59 — 3,40	12-3 17-6 21-9 Favorevole V
2027 2233 3242 29-3-938	I-NEPI Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	M. C. 94 Macchi 94000 Varese 1937	22,93x16,17x5,45 — 76 5600 — 8000 16 13 — 3	1095	2 Wright Cycl. F. 52 770 / 1950 — Aria Piaggio	18-3 17-6 4-10 Favorevole V
2289 3297 10-6-938	I-NETO Ala Littoria S. A. Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	M. C. 94 Macchi 94009 Varese 1938	22,93x16,17x5,45 — 76 5170 — 8000 18 15 — 3	1260	2 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 — Aria Piaggio metall. trip. 2,95-3,33 — 3,35	3-6 1-9 28-11 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1824 1755 2764 19-2-936	I-NIDO Ing. Domenico Pasqualin Udine Udine	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 6 I. M. A. M. Napoli	10,62x7,13x2,08 — 16,70 470 — 810 2 1 — 1	150	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 1,70 — 2,08	3-2 Favorevole V
1927 1891 2900 1-9-936	I-NIKE R. U. N. A. Palermo Boccadifalco	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 2 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,27x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria O. C. M. 1,76 — 2,15	8-2 21-6 8-9 22-12 Favorevole V
1926 2290 3298 11-6-938	I-NINO Ing. Guido Jarach Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 213 Napoli 1930	10,62x7,05x2,10 — 16,77 485 — 700 2 1 — 1	80	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria in legno	1-6 Favorevole V
1952 1931 2940 9-11-936	I-NISA Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passggg.	S. 73 S. I. A. I. 30017 Sesto Calende 1938	24x18,37x4,45 — 92,20 6900 — 10400 22 18 — 4	2680	3 — Piaggio P. X RC 700 / 2350 — Aria S. 73 - P. X s. d. 3,50 c. 3,41 — 3,40	6-3 29-4 13-7 27-12 Favorevole V
1996 1984 2993 17-2-937	I-NOLA Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30021 Sesto Calende 1936-37	24x18,37x4,45 — 92,20 7085 — 10585 22 18 — 4	2680	3 — Piaggio Stella X RC 700 / 2350 — Aria S. 73 - P. X s. d. 3,41 c. 3,33 — 3,40	8-4 22-7 29-10 Favorevole V
1869 1829 2838 26-6-936	I-NOTO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. di merci	S. 73 S. I. A. I. 30013 Sesto Calende 1936	24,00x18,37x4,45 — 92,20 7030 — 10530 22 18 — 4	2760	3 Wright Cycl. SGR 1820 F. 52 A. 770 / 1900 — Aria Wright Cyclone 4,00 — 3,58	15-1 16-4 27-5 17-9 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche Tipo Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2077 2083 3092 28 7-937	I-NOVI Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30031 Sesto Calende 1937	24x18,37x4,45 92,20 7180 10680 22 18 4	2680	3 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 Aria S. 73 - Alfa - 126 3,47 3,50	14-3 3-6 7-9 21-10 Favorevole V
1788 1735 2745 4-1-936	I-NTRA Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. di Posta	Borea C. A. B. 04 Ponte S. Pietro 1935	16,20x12,87x3,37 38,40 1785 2700 8 6 2	370	2 D. H. Gipsy - Six 185 / 1900 Aria C. A. B. 1,40-1,77 3,50	13-2 18-6 19-9 Favorevole V
1974 1954 2963 13-1-937	I-OLDA Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30019 Sesto Calende 1936	24x18,37x4,45 92,20 7150 10650 22 18 4	2680	3 Wright Cyclone [S.G.R. 1820 - 52 A 770 / 1950 Aria S. 73 4,00 3,57	1-4 4-5 2-8 8-9 27-12 Favorevole V
1930 1901 2910 17-9-936	I-OLIV R. U. N. A. Forlì Forlì	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 2 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,27x2,52 17,50 450 700 2 1 1	76	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria A. S. 2 1,76 2,15	9-4 15-6 Favorevole V
1679 2141 3150 18 10-937	I-ONDA Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15012 Sesto Calende 1935	33,00x16,63x4,93 126,70 8600 12000 22 18 4	1820	3 Fiat A. 24 R 700 / 2000 Acqua S. 66 - A. 24 R 3,07-3,59 3,40	29-1 30-4 26-8 23-11 Favorevole V
1576 2027 3036 26-4-937	I-ONIO Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15009 Sesto Calende 1933	33,00x16,63x4,90 126,70 8650 12000 22 18 4	1820	3 Fiat A. 24 R 700 / 2000 Acqua in legno quadrip. 3,07-3,59 3,40	15-1 22-4 30-7 8-11 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1576 2150 3159 9-11-937	I-ONNO Ing. C. Antonio Deslex Torino Torino	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Sesto S. Giovanni	12,00x6,68x3,00 — 19,00 495 — 720 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 S. 95 / 1800 — Aria B. 15 1,69 — 2,14	26-2 Favorevole V
2123 2125 3134 9-9-937	I-ORBO R. U. N. A. Catania Catania	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 2 Aeronautica d'Italia 421 Torino 1931	10,40x6,16x2,53 — 17,50 500 — 700 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,76 — 2,15	15-7 29-12 Favorevole V
1714 1768 2777 28-3-936	I-ORIO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Breda 44 4306 Sesto S. Giovanni 1935	13,32x10,42x3,25 — 38,07 1365 — 2200 8 6 — 2	300	2 I. F. Walter Major Isotta Fraschini 190 / 2100 — Aria Gipsy – Six	12-2 6 5 8-8 11-11 Favorevole V
1227 1215 2202 29-6-932	I-ORMA R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 104 Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 430 — 700 2 1 — 1	96	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	24-8 16-10 Classe sospesa
1829 1617 2780 4-4-936	I-ORTE Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30010 Sesto Calende 1935	24x17,87x4,45 — 92,20 6960 — 10460 22 18 — 4	2760	3 Wright Cyc. SGR 1820 F. 52 A. 770 / 1950 — Aria	13-2 23-3 18-6 11-7 27-10 Favorevole V
1806 1720 2740 19-12-935	I-PALA R. U. N. A. Brescia Ghedi	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S 1680 Sesto S. Giovanni 1931	12,00x6,68x3,00 — 19,00 495 — 715 2 1 — 1	86	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria B. 15 S 1,69 — 2,13	28-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2178 2208 3217 19-2-938	I-PALQ Ala Littoria S. A. Roma Brindisi	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 71 S. I. A. I. 4 Sesto Calende 1933	21,20x14x5,12 — 59 3040 — 4750 11 8 — 3	960	3 Walter Castor II 240 / 1700 — Aria S. I. A. I. 2,15 — 2,80	7-2 25-5 24-8 Favorevole V
2028 2021 3030 20-4-937	I-PAMO R. U. N. A. Palermo Boccadifalco	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 500 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat. A. 50 85 / 1600 — Aria Fiet 1,76 — 2,15	9-2 1-7 Favorevole V
2094 2097 3106 17-4-937	I-PARD Ministero dell'Aeron. Roma Ciampino	RI / AIR Normale Turismo	F. N. 305 Piaggio Finale-Ligure 1937	8,47x7x2,10 — 12 625 — 885 2 1 — 1	85	1 Alfa Romeo 115 185 / 2100 — Aria bip. metall. variab.	17-8 31-12 Classe sospesa
1735 1657 2667 6-8-935	I-PARI S. E. Piero Parini Roma Centocelle	RI / AIR Normale Turismo	Fairchild 24 c - 8 c 2686 Hagerstown U.S.A. 1935	11,07x7,24x2,18 — 17,28 675 — 1070 3 2 — 1	110	1 Super Scarab 145 / 2050 — Aria Hartzell 1,70 — 2,11	7-2 Favorevole V
1885 1839 2848 11-7-936	I-PARM R. U. N. A. Parma Parma	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 2 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	85	Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	3-4 30-6 Favorevole V
1725 1630 2640 27-5-935	I-PASO T. Col. Gius. Parvopassu Tirana Tirana	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 55308 Napoli	10,62x7,13x2,08 — 16,70 450 — 700 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 bis 1,70 — 2,08	10-1 12-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2304 3312 4-7-938	I-PASQ 1° Gruppo Turismo Aer. Vercelli Vercelli	RI AIR Normale Turismo	Hanriot	8,50x5,84x2,45 — 51,85 395 — 585 1 — 1	50	1 — Fiat A 50 S 95 / 1800 — Aria Ca. 100 1,70 — 2,10	20-6 Favorevole V
2224 2253 3261 4-5-938	I-PAUL Minist. dell'Aeronaut. Roma Tripoli	RI AIR Normale Turismo	Cant Z 506 C C. R. D. A. 3548 Monfalcone 1937-38	26,50x19,08x7,16 — 93 8000 — 11500 10 8 — 2	2625	3 — Alfa 126 RC-10 800 / 2300 — Aria A. R. variab. in volo — 3,40	29-4 Favorevole V
1934 1898 2907 16-9-936	I-PAVE R. U. N. A. Bergamo Bergamo	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 465 — 700 2 1 — 1	86	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	8-2 4-7 Favorevole V
1860 1810 2819 1-6-936	I-PERO R. U. N. A. Bolzano Bolzano	RI AIR Normale Turismo	Breda 15 Sesto S. Giovanni	11,30x7,59x2,97 — 19,80 460 — 680 2 1 — 1	95	1 — Colombo S. 53 90 / 1700 — Aria Br. 15 1,58 — 2,03	26-3 8-7 Favorevole V
1803 1716 2726 14-11-935	I-PERV R. U. N. A. Modena Modena	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	6-1 22-6 Favorevole V
2425 3430 23-12-938	I-PESS R. U. N. A. Trieste Ronchi dei Legionari	RI AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni	10x7,29x2,73 — 22,40 570 — 770 1 1	90	1 — I. F. Asso 80 R 100 / 1920 — Aria Ca. 100 2,26	30-9 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo, Passo, Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2043 2039 3048 20-5-937	**I-PIAZ** Ubaldo Piazzesi Roma Centocelle N.	RI / AIR Normale Turismo	Ba. 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	11,85x6,85x2,40 — 23,35 480 — 650 2 1 — 1	75	1 Colombo S. 53 85 / 1700 Aria in legno	1-7 Favorevole V
1776 2055 3064 8-6-937	**I-PISA** Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30006 Sesto Calende 1935	24,00x17,87x4,45 — 92,20 7300 — 10800 22 19 — 3	2840	3 Alfa Romeo 126 RC-34 760 / 2300 Aria S. 73 P. S. X P. { s. d. 2,90-3,63 / c. 2,80-3,56 D. 3,50	4-3 30-4 22-8 27-12 Favorevole V
2030 2024 3033 20-4-937	**I-PISO** R. U. N. A. Genova Genova	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 idro Caproni	10x7,29x2,73 — 24,44 640 — 890 2 1 — 1	60	1 Farina T. 58 135 / 1860 Aria Ostini e Crespi 1,40 — 2,10	9-1 17-4 30-6 Favorevole V
1879 2244 3253 6-4-938	**I-PIZZ** Rag. Tito Legrenzi Bergamo Ponte S. Pietro	RI / AIR Normale Turismo	Br. 15 S. 1673 Sesto S. Giovanni 1931	12x6,68x3,00 — 19,00 495 — 715 2 1 — 1	70	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria Br. 15 S 1,69 — 2,14	21-3 Favorevole V
1917 1887 2896 31-8-936	**I-POLA** Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Cant. Z. 506 C. R. D. A. 299 Monfalcone 1936	26,50x18,92x7,16 — 92,80 7350 — 10800 16 12 — 4	2250	3 Wright Cyclone SGR 1820 F. 52 A 770 / 1950 Aria Hamilton M F G variabile in v. 3,50	4-3 6-6 27 9 Favorevole V
2214 168(v. a vela) 168 „ 23-2-938	**I-POLI** Centro Studi e Esp. per V. a V. "L. de Amici„ Arcore	RI / AIR Acrobatica Scuola	Pinguino G. P. 1 G. U. F. Milano Milano 1937	15,30x6,50x1,90 — 15,70 170 — 250 1 1			30 1 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori / Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche Tipo Passo / Diametro	Visite speciali 1936 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2216 172 (v. a vela) 172 „ 17-5-938	I-POLL Ministero dell'Aeron. Roma Pavullo	RI / AIR Acrobatica Scuola	Sparviero Teichfuss Pavullo 1938	16,4x7,16x1,26 17,50 310 400 1 1			17-5 Favorevole V
1662 152 (v. a vela) 152 „ 14-1-935	I-PONT Sc. Prov. di Volo a Vela "T. dal Molin" Varese Varese	RI / AIR Normale Scuola	MD. 1 anfibio Gruppo Volo a Vela 05 Varese 1934	10,90x6x1,40 17,40 118 195 1 1			Classe sospesa
2029 2018 3027 16-4-937	I-POPI O. Giorgi di Vistarino Pavia Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1930	10,80x6,80x2,40 21,35 500 720 2 2 1 1	95	1 Colombo S. 53 85 / 1700 Aria Breda 15 1,58 2,03	8-1 Favorevole V
1990 162 (v. a vela) 162 „ 4-2-937	I-PQVT Cav. Mario Perego Milano Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Kassel 20 a Off. Gr. Velovel. Milan. Milano 1936	14,08x6,43x1,30 15,40 130 210 1 1			Classe sospesa
1937 1903 2912 21-9-936	I-PRAM Ing. Sen. N. Prampolini Reggio E. Reggio E.	RI / AIR Normale Turismo	Ro 5 bis I. M. A. M. Napoli	10,62x70,5x2,10 16,77 485 700 2 2 1 1	80	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria	22-5 Favorevole V
1981 1965 2974 26-1-937	I-PRUA Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15018 Sesto Calende 1936-37	33x16,63x4,90 126,70 8350 11850 22 22 18 4	1820	1 Fiat A. 24 R 700 / 2000 Acqua S. 66 in legno quadrip. 3,07-3,59 3,40	29-1 4-5 12-8 19-11 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1882 1835 2884 9-7-936	I-QUAT R. U. N. A. Torino Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 490 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	8-1 15-7 Favorevole V
1920 1867 2876 4-8-936	I-QUOR R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 460 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	5-1 11-3 7-6 Favorevole V
2297 2370 3375 13-9-938	I-RADO R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli, ricostr. 1938	11,22x7,14x2,09 — 19,30 490 — 750 2 1 — 1	80	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria	3-9 Favorevole V
1719 1617 2627 22-5-935	I-RAFF Sen. Prof. Raffaele Bastianelli Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	D. H. Gipsy Moth D. H. Aircraft Co. Ltd. 5055 Edgware 1934	9,14x7,30x2,44 — 23,40 480 — 790 2 1 — 1	118	1 — D. H. Gipsy-Major 122 / 2100 — Aria bipala in legno 1,50 — 1,93	25-1 22-12 Favorevole V
1841 1785 2794 22-4-936	I-RAMB R. U. N. A. Ravenna Ravenna	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Soc. Breda Sesto S. Giovanni	12x6,68x3,00 — 19,00 450 — 700 2 1 — 1	70	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. 50 1,69 — 2,14	16-7 Favorevole V
2168 2189 3198 31-1-938	I-RAME Ministero dell'Aeron. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo 1934	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,60 — 2,10	28-1 11-8 28-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classa N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2298 2371 3376 13-9-938	I-RAMO R. U. N. A. Roma Littorio	RI AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli, ricostr. 1938	11,22x7,14x2,09 — 19,30 490 — 750 2 1 — 1	80	1 — Fiat A 50 85 / 1600 — Aria	3-9 Favorevole V
2299 3272 3377 13-9-938	I-RAPA R. U. N. A. Roma Littorio	RI AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli, ricostr. 1938	11,22x7,14x2,09 — 19,30 490 — 750 2 1 — 1	80	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria	3-9 Favorevole V
2339 2414 3419 10-12-938	I-RARI R. U. N. A. Roma Littorio	RI AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli 1930	10,62x7,13x2,08 — 16,70 440 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. legno 1,70 — 2,08	19-11 Favorevole V
1485 1384 2392 1-8-933	I-RASN Mario Rasini Milano Taliedo	RI AIR Normale Turismo	Comper "Swift" Comper Aircr. Comp. 33/7 Heston 1933	7,31x5,58x2 33 305 — 450 1 1	50	1 — Pobjoy R 75 / 3000 bip. legno 2,60 — 1,98	3-6 Favorevole V
1999 1962 2971 22-1-937	I-RAVE R. U. N. A. Napoli Capodichino	RI AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli	10,62x7,13x2,08 — 16,70 485 — 700 2 1 — 1	80	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria	23-2 30-6 Classe sospesa
1535 1896 2905 9-9-936	I-REBO Oliviero Varzi Novara Novara	RI AIR Normale Turismo	Comper "Swift" Comper Aircr. Comp. S. 33/9 Heston 1933	7,30x5,40x2 34 — 8,25 285 — 470 1 1	90	1 Pobjoy Airmotors R 75 / 3000 Pobjoy R 2,60 — 1,98	15-6 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1847 2856 21-7-936	I-RECA R. U. N. A. Genova Genova	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 idro Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 24,44 640 — 890 2 1 — 1	100	1 — Fiat A. 54 140 / 2100 — Aria Ca. 100 1,50 — 2,10	12-3 23-4 30-6 Favorevole V
2340 2420 3425 16-12-938	I-REFE R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ro 5 bis I. M. A. M. Napoli 1930	10,62x7,13x2,08 — 16,70 440 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,70 — 2,08	20-11 Favorevole V
2071 2057 3066 9-6-937	I-REGG R. U. N. A. Reggio E. Reggio E.	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 495 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. S. 1 1,76 — 2,15	28-3 20-10 Favorevole V
2207 2247 3256 22-4-938	I-REMO R. U. N. A. Roma	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Cirrus Hermes 105 / 1900 — Aria bip. in legno 1,27-1,55 — 2,04	14-4 4-7 16-9 Favorevole V
2191 2226 3235 16-3-938	I-RENA R. U. N. A. Verona	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 480 — 750 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	8-2 2-7 Favorevole V
2080 2084 3093 30-7-937	I-RENE Avv. Giov. Masseroni Bergamo Ponte S. Pietro	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 N. Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1930	10,80x6,80x2,40 — 21,53 520 — 720 2 1 — 1	50	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria Breda 15 1,58 — 2,03	26-1 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo / Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2051 2041 3050 20-5-937	I-RENU Cav. Renato Restelli Brescia Ghedi	RI / AIR Speciale Studio o prova	Breda 15 Soc. It. E. Breda 1467 Sesto S. Giovanni 1930	10,80x6,80x2,40 — 21,35 500 — 720 2 1 — 1	95	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria Breda 15 1,58 — 2,03	31-12 Favorevole V
2184 2206 3215 18-2-938	I-RENZ Renzo Ceschina Milano Taliedo	RI / AIR Normale e Acrobatica Turismo	F. N. 305 Fr. Nardi 6 Milano 1938	8,48x7x2,10 — 12 620 — 960 2 1 — 1	146	1 — Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria Alfa bip. 2,10 — 2,09	3-2 Favorevole V
2326 2395 3400 3-11-938	I-REOS Minist. dell'Aeronautica Roma Treviso	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100	10x7,29x2,73 — 22,40 470 — 750 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	24-10 Favorevole V
2170 2190 3199 31-1-938	I-RETE Minist. dell'Aeronautica Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda 2778 Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip in legno 1,60 — 2,10	28-1 15-6 27-12 Favorevole V
2172 2182 3191 22-1-938	I-RIBA R. U. N. A. Roma Bari	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli	10,62x7,13x2,08 — 16,70 500 — 700 2 1 — 1	80	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 bis	10-1 Favorevole V
2041 2034 3043 11-5-937	I-RICO R. U. N. A. Como Como	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 idro Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 650 — 935 2 1 — 1	125	1 — Colombo S. 63 130 / 1700 — Aria Sala in legno 1,37-1,67 — 2,29	17-1 19-8 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri Eliche Tipo Passo — Raffreddamento Diametro	Visite speciali 1936 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1858 1812 2821 1-6-936	I-RIDE R. U. N. A. Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 55264 Napoli	10,62x7,13x2,08 — 16,70 440 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 Ro. 5 bis 1,70 — Aria — 2,08	29-1 6-7 Favorevole V
1928 1874 2883 18-8-936	I-RIDO R. U. N. A. Forlì Forlì	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 450 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 Fiat A. 50 1,76 — Aria — 2,15	4-7 Favorevole V
1941 1902 2911 18-9-936	I-RIGH R. U. N. A. Forlì Forlì	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 2 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,27x2,52 — 17,50 450 — 700 2 1 — 1	76	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 A. S. 1 1,76 — Aria — 2,15	22-2 4-7 Favorevole V
2190 2225 3234 14-3-938	I-RIMA Ministero dell'Aeron. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 bip. in legno 1,60 — Aria — 2,10	1-3 30-4 16-6 29-12 Favorevole V
2293 2363 3368 3-9-938	I-RIMN R. U. N. A. Rimini Rimini	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 525 — 770 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 Ca. 100 1,60 — Aria — 2,10	24-7 Favorevole V
1919 1857 2866 4-8-936	I-RINA R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 460 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 Fiet 1,76 — Aria — 2,15	30-1 2-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo / Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2090 2096 3105 17-8-937	I-RIOL Minist. dell'Aeronautica Roma Ciampino	RI / AIR Normale Turismo	F. N. 305 Piaggio Finale Ligure 1937	8,47x7x2,10 — 12 625 — 885 2 1 — 1	85	1 Alfa Romeo 115 185 / 2100 — Aria bip. metall. variab.	Classe sospesa
2188 2223 3232 9-3-938	I-RIPA Minist. dell'Aeronaut. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,60 — 2,10	1-3 18-6 Favorevole V
2169 2191 3200 31-1-938	I-RISO Minist. dell'Aeronaut. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda 2774 Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,60 — 2,10	29-1 23-6 Favorevole V
2341 2419 3424 15-12-938	I-RITO R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. 256 Napoli 1931	10,62x7,13x2,08 — 16,70 440 — 700 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,70 — 2,08	19-11 Favorevole V
2173 2183 3192 21-1-938	I-ROBA R. U. N. A. Roma Bari	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli	10,62x7,13x2,08 — 16,70 500 — 700 2 1 — 1	80	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 bis	11-1 30-6 Classe sospesa
1938 2203 3212 8-2-938	I-ROBB 1° Gr. Turismo Aereo Vercelli Vercelli	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 750 2 1 — 1	85	1 I. F. Asso 80 R. Isotta Fraschini 115 / 1560 — Aria 1,70-2,73 — 2,14	20-1 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1957 1926 2935 26-10-936	I-ROBE R. U. N. A. Ferrara Ferrara	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 2 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,27x2,53 — 17,50 460 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	17-5 29-6 Favorevole V
1595 1511 2520 16-7-934	I-ROCC R. U. N. A. Ferrara Ferrara	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 450 — 700 2 1 — 1	96	1 — Fiat A. 50 S 90 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	9-3 29-6 Favorevole V
2189 2224 3233 9-3-938	I-ROGA Minist. dell'Aeronaut. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,60 — 2,10	1-3 30-6 29-12 Favorevole V
2044 2042 3051 20-5-937	I-ROLE Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 133 Caproni Taliedo 1937	21,44x15,45x3,95 — 65 4350 — 6700 10 7 — 3	1260	3 — Piaggio P. VII C-16 460 / 2100 — Aria bip. metall. 2,28 — 2,60	26-2 26-5 24-8 26-11 Favorevole V
1801 1723 2733 5-12-935	I-ROMA Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 74 S. I. A. I. 21003 Sesto Calende 1935	29,68x21,36x5,40 — 118,54 9650 — 14200 28 24 — 4	3615	4 — Bristol Pegasus III 650 / 2200 — Acqua S. 34 - Pegasus III 2,62-3,76 — 3,40	12-5 12-8 10-10 Favorevole V
1840 1789 2798 25-4-936	I-RONA R. U. N. A. Treviso Treviso	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli	10,62x7,13x2,08 — 16,70 440 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5 bis 1,70 — 2,08	25-2 11-5 1-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2078 2085 3094 30-7-937	I-ROND Ministero dell'Aeron. Roma Tripoli	RI / AIR Normale Turismo	Ghibli C. A. B. Sesto Calende 1936	16,20x12,85x3,04 — 38,50 1900 — 2750 4 3 — 1	500	2 Alfa Romeo 115-I 185 / 2100 — Aria in legno bip.	Classe sospesa
2313 2387 3392 14-10-938	I-ROSS Conte Domenico Rossi Vicenza Vicenza	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. M. A. N. 202 S. A. I. M. A. N. Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,16 — 18 645 — 930 2 1 — 1	98	1 Alfa Romeo 110 120 / 2100 — Aria D. C. M. 1,65 — 2,00	12-10 Favorevole V
1821 1762 2771 17-8-936	I-RUNA R. U. N. A. Treviso Treviso	RI / AIR Normale Turismo	Ro. 5 bis I. M. A. M. Napoli	11,22x7,13x2,09 — 19,30 460 — 700 2 1 — 1	80	1 Fiat. A. 50 85 / 1600 — Aria Ro. 5	Classe sospesa
2171 2192 3201 31-1-938	I-RUPE Ministero dell'Aeron. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda 2805 Sesto S. Giovanni 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,60 — 2,10	28-1 22-6 Favorevole V
2283 2356 3361 24-8-938	I-RUSP Pr. Francesco Ruspoli Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. M. A. N. 202 S. A. I. M. A. N. 006 Lido di Roma 1938	11,20x7,69x2,10 — 18 640 — 650 2 1 — 1	85	1 Alfa Romeo 110 120 / 2000 — Aria bip. in legno 1,64 — 2,00	15-6 Favorevole V
2067 2069 3078 5-7-937	I-RUXO Guido Rusconi Venezia	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda 1447 Sesto S. Giovanni 1930	11,80x6,85x2,40 — 23,35 490 — 650 2 1 — 1	75	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria Ba. 15 1,58 — 2,03	23-1 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni Sup. port. Peso a vuoto Peso totale Numero di posti Passeggeri Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2243 169 (v. a vela) 169 „ 8-4-938	**I-SAAL** R. U. N. A. Roma Littorio	RI AIR Acrobatica Scuola	B. S. 28 "Alcione„ Aeronautica Lombarda Cantù 1937	14,50x6,60x1,14 14 175 255 1 1			30-1 Favorevole V
2263 2305 3313 4-7-938	**I-SABB** R. U. N. A. Novara Novara	RI AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo 1931	10x7,29x2,73 22,40 480 750 2 1 1	90	1 Fiat A. 50 S 95/1800 Aria O. C. M. in legno 1,60 2,10	15-6 Favorevole V
2152 2404 3409 21-11 938	**I-SABO** Giuseppe Giraudo Castellamonte (Torino)	RI AIR Normale Turismo	Breda 15 N Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	11,33x6,85x2,40 19,80 520 720 2 1 1	95	1 Colombo S. 53 85/1700 Aria S. M. in legno 1,58 2,03	17-10 Favorevole V
1921 1858 2867 4-8-936	**I-SADO** R. U. N. A. Bologna Bologna	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 17,50 460 700 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 85/1600 Aria Fiat 1,76 2,15	5-1 2-7 Favorevole V
1993 1987 2996 18-2-937	**I-SAMO** Avio Linee Italiane S. A. Milano Taliedo	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30022 Sesto Calende 1936	24x18,37x4,45 92,20 7000 10500 22 19 3	2680	3 Alfa Romeo 126 RC-10 85/1700 Aria S. 73 – Alfa R. 126 3,47 3,50	14-4 15-7 Favorevole V
2017 2006 3015 5-4-937	**I-SAND** R. U. N. A. Vercelli Vercelli	RI AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni 1930	10,45x6,80x2,40 20,90 480 720 2 1 1	75	1 Colombo S. 53 85/1700 Aria S. M. in legno 1,54 2,00	31-3 5-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1665 153 (v. a vela) 153 „ 14-1-935	I-SANT Sc. Prov. di Volo a Vela "T. dal Molin„ Varese Varese	RI AIR Normale Scuola	MD. 1 Gruppo Volo a Vela 08 Varese 1934	10,90x6x1,40 — 17,40 119 — 195 1 1			Classe sospesa
2247 2268 3276 23-5-938	I-SAOM R. U. N. A. Forlì Forlì	RI AIR Normale Turismo	Ca. 100	10x7,29x2,73 — 22,40 525 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	10-5 Favorevole V
2000 1993 3002 3-3-937	I-SAUL Avio Linee Italiane S.A. Milano Taliedo	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30025 Sesto Calende 1936-37	24x18,37x4,45 — 92,20 7080 — 10580 22 19 — 3	2680	3 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 — Aria S. 73 - Alfa 126 3,47 — 3,50	9-4 13-7 13-10 Favorevole V
1204 1787 2796 23-4-936	I-SAVE Enzo Santandrea Bologna Bologna	RI AIR Normale Turismo	D. H. Moth De Havilland 468 Edgware	9,15x7,23x3,00 405 — 650 2 1 — 1	85	1 — Cirrus M. K. III 80 / 1700 — Aria 1,30-1,46 — 1,92	11-3 Favorevole V
1871 1826 2835 17-6-936	I-SCAL R. U. N. A. Verona Verona	RI AIR Normale Turismo	Breda 79 Sesto Calende	11,80x6,85x2,40 — 23,60 460 — 680 2 1 — 1	95	1 — Colombo S. 53 80 / 1700 — Aria Br. 15 1,58 — 2,03	Classe sospesa
2197 2227 3236 22-3-938	I-SCHI R. U. N. A. Vicenza Vicenza	RI AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	10,x7,29x2,73 — 22,40 530 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	12-3 19-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2106 2113 3122 20-8-937	I-SELE Soc. Aeron. Italiana Roma Castiglione del Lago	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. 2 S S. A. I. Passignano S/T 1937	10,64x7,78x2,80 — 18 890 — 1420 4 3 — 1	174	1 D. H. Gipsy Six 185 / 2200 — Aria Alfa Romeo regol. a terra — 2,20	Classe sospesa
2314 2320 3328 16-7-938	I-SEPI Gius. Frua De Angeli Milano	RI / AIR Normale Turismo	SAIMAN 202 bis S. A. I. M. A. N. 008 Lido di Roma 1938	10x7,69x2,10 — 16 640 — 930 2 1 — 1	85	1 Alfa Romeo 110 120 / 2000 — Aria 1,64 — 2,00	16-6 10-10 Favorevole V
2137 2134 3143 1-10-937	I-SERA R. U. N. A. Rimini Rimini	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	11,80x6,85x2,40 — 23,35 480 — 650 2 1 — 1	85 5 82 3, 35 950 2 11	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria Br. 15 1,58 — 2,05	14-2 3-7 Favorevole V
2282 2353 3358 19-8-938	I-SERR Dott. Marcello Serra Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	SAIMAN 202 S. A. I. M. A. N. Lido di Roma 1938	11,20x7,69 2,10 — 18 645 — 930 2 1 — 1	85	1 Alfa Romeo 110 120 / 2100 — Aria bip. in legno 1,64 — 1,92	17-8 Favorevole V
1992 1980 2989 11-2-937	I-SETI Avio Linee Italiane S.A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30023 Sesto Calende 1936	24x18,37x4,45 — 92,20 7070 — 10570 22 19 — 3	2680	3 Alfa 126 - RC. 10 800 / 2300 — Aria Standard met. trip. 3,47 — 3,50	29-1 10-5 13-7 23-11 Favorevole V
2149 2174 3183 23-12-937	I-SEVO R. U. N. A. Brescia Brescia	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 490 — 750 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,67 — 2,10	30-6 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2130 2122 3131 4-9-937	I-SGEM R. U. N. A. Modena Modena	RI AIR Normale Turismo	Breda 39 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	10,48x7,58x3,22 — 17,58 640 — 900 2 1 — 1	85	1 Colombo S. 63 145 2000 Aria Piaggio variab. a terra	7-2 1-7 Favorevole V
1865 1923 2932 23-10-936	I-SIAI Soc. Idrov. Alta Italia Milano Sesto Calende	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 84 S. I. A. I. 30001 Sesto Calende 1935	24,25x19,96x5,45 — 93,45 7100 — 10600 22 18 — 4	1900	2 Gnôme et Rhône Mistral Major 14 Kirs 900 2400 Aria S. 84 Mistral Major 2,58–3,60 — 3,60	Classe sospesa
581 2077 3086 22-7-937	I-SIDE Dr. Dino Sestini Bergamo Ponte S. Pietro	RI AIR Normale Turismo	D. H. Moth De Havilland 589 Edgware 1928	9,15x7,30x3,00 — 93,00 415 — 700 2 1 — 1	98	1 Cirrus II 78 1800 Aria M. K. 11	26-1 Favorevole V
1923 1889 2898 1-9-936	I-SILE Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Macchi C. 84 94005 Varese 1936	22,93x16,17x5,45 — 76,00 5165 — 7665 18 15 — 3	1260	2 Wright-Cyclone 1820 F-52 A 770 1950 Aria Fokker 4,05 — 3,50	16-1 4-5 16-8 Favorevole V
2180 2149 3158 5-11-937	I-SIME R. U. N. A. Bari Bari	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,72x2,53 — 17,50 480 — 700 2 1 — 1	96	1 Fiat A. 50 85 1600 Aria A. S. 1 - A. 50 1,76 — 2,15	31-1 14-7 Favorevole V
2058 2051 3060 2-6-937	I-SINZ Cap. Giorgio Sinz Ferrara	RI AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	10,80x6,58x2,25 — 17,40 470 — 720 2 1 — 1	110	1 Colombo S. 53 85 1700 Aria O. C. M. 1,58 — 2,03	8-2 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche: Tipo / Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2249 2314 3322 14-7-938	I-SIRO Soc. Aeronaut. Italiana Passignano S/T Passignano S/T	RI / AIR Normale Turismo	S. A. I. 2 – S S. A. I. 277 Passignano S/T 1938	10,64x7,78x2,80 — 18 910 — 1420 4 3 — 1	174	1 D. H. Gipsy Six 186 / 2100 — Aria metall. regol. in volo — 2,20	11-7 Favorevole V
2281 2342 3350 10-8-938	I-SISA Bruno Ceschina Milano Linate	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Milano 1931	10x7,29x2,73 — 22,40 510 — 770 2 1 — 1	90	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ostini e Crespi 1,60 — 2,16	29-7 Favorevole V
2007 1994 3003 8-3-937	I-SITA Avio Linee Italiane S.A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30026 Sesto Calende 1936-37	24x18,37x4,45 — 92,20 7100 — 10600 22 19 — 3	2680	3 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 — Aria S. 73 – Alfa 126 3,47 — 3,50	29-5 11-6 1-9 30-11 29-12 Favorevole V
2025 2020 3029 16-4-937	I-SOCI Soc. Sportiva Parioli Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Soc. It. E. Breda 1663 Sesto S. Giovanni 1931	10,80x6,58x2,25 — 17,40 495 — 715 2 1 — 1	100	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,69 — 2,14	14-6 Favorevole
1733 2816 3195 26-1-938	I-SOLA Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15015 Sesto Calende 1935	33,00x16,63x4,93 — 126,70 8600 — 12000 22 18 — 4	1820	1 Fiat A. 24 R 700 / 2000 — Acqua S. 66 – A. 24 R 3,07-3,59 — 3,40	11-1 15-4 12-6 17-10 Favorevole V
2309 2381 3386 1-10-938	I-SOMA S. A. Aviotrasporti Roma Assab	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. di merci	Ca. 148 Caproni 4149 Taliedo 1937	21,44x15,83x3,95 — 65 4400 — 7900 4 4	1250	3 Piaggio St. P. VII C.16 460 / 2100 — Aria Piaggio d'Ascanio s. d. 1,94 c. 1,88 — 2,80	15-2 18-9 16-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1936 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2351 2349 3354 12-8-938	I-SOPA Minist. dell'Aeronautica Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Fiat G. 8 Aeronautica d'Italia Torino 1935	8,76x2,35x7 — 18,90 610 — 890 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 54 140 / 2100 — Aria OSA metall. 1,90 — 2,20	2-8 Favorevole V
2031 2029 3038 24-4-937	I-SOTT R. U. N. A. Rimini Rimini	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 505 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. 50 1,76 — 2,15	1-9 Favorevole V
2248 2269 3277 23-5-938	I-SPAD R. U. N. A. Forlì Forlì	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100	10x7,29x2,73 — 22,40 545 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	10-5 Favorevole V
1903 1811 2820 1-6-936	I-SPAG R. U. N. A. Bolzano Bolzano	RI / AIR Normale Turismo	Br. 15 S. Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	12,00x6,68x3,00 — 19,00 495 — 715 2 1 — 1	86	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Br. 15 S 1,69 — 2,14	15-6 Favorevole V
2269 2306 3314 5-7-938	I-SPAL R. U. N. A. Ferrara Ferrara	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Soc. It. E. Breda Sesto S. Giovanni	10x7,29x2,73 — 22,40 525 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 - A. 50 1,60 — 2,10	25-5 Favorevole V
2036 2022 3031 30-4-937	I-SPES R. U. N. A. Catania Catania	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 485 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria 1,76 — 2,15	18 7 23-12 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori: Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche: Tipo / Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2020 2012 3021 10-4-937	I-STAM Soc. An. Ed. "La Stampa„ Torino Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Fiat G. 8 C. M. A. S. A. Marina di Pisa	8,76x7x2,35 — 18,90 610 — 890 22 18 — 4	90	1 — Fiat A. 54 140 / 2100 — Aria bip. metall. variab. a terra — 2,20	13-7 Favorevole V
2011 2002 3011 2-4-937	I-STAR Avio Linee Italiane S.A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30027 Sesto Calende 1936-37	24x18,37x4,45 — 92,20 7100 — 10600 22 19 — 3	2680	3 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 — Aria S. 73 - Alfa 126 3,47 — 3,50	1-4 22-6 23-9 Favorevole V
1844 2194 3203 3-2-938	I-STEL Sig. Ferruccio Albarelli Verona	RI / AIR Normale Turismo	Br. 15 S. Soc. Breda 1675 Sesto S. Giovanni 1931	12,00x6,68x3,00 — 19,00 495 — 715 2 1 — 1	95	1 — Fiat A. 50 S 90 / 1600 — Aria Breda 15 S 1,69 — 2,14	26-1 Favorevole V
2116 2107 3116 19-8-937	I-STRA Ing. Alfredo Stracconi Parma	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. Breda Sesto S. Giovanni	11,80x6,85x2,40 — 23,60 470 — 650 2 1 — 1	85	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria Br. 15 1,58 — 2,05	6-1 Favorevole V
1984 1958 2967 20-1-937	I-STUR R. U. N. A. Roma Taliedo	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 495 — 700 2 1 — 1	70	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria 1,76 — 2,15	6-1 30-6 8-8 14-2 Favorevole V
1809 1741 2751 15-1-936	I-SUPJ R. U. N. A. Venezia S. Nicolò di Lido	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x 2,53 — 17,50 500 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria in legno 1,76 — 2,15	21-1 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1991 1986 2995 18-2-937	I-SUTO Avio Linee Italiane S.A. Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30024 Sesto Calende 1936-37	24x18,37x4,45 — 92,20 7100 — 10600 22 19 — 3	2680	3 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 — Aria S. 73 Alfa 3,47 — 3,50	25-2 7-7 8-10
1474 1376 2384 15-7-936	I-SVAB Ing. Gaetano Bertoldi Torino Mirafiori	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 118 Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 490 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. S. 1 1,76 — 2,15	5-2 Favorevole V
2084 2092 3101 11-8-937	I-SVSA Minist. dell'Aeronautica Roma Ciampino	RI / AIR Normale Turismo	S. 81 Piaggio Finale-Ligure 1936	24x18,30x4,30 — 92,20 6750 — 10450 6 2 — 4	2700	3 Piaggio Stella P. X R 700 / 2350 — Aria S. I. A. I. variab. 3,50	Classe sospesa
2299 3307 21-6-938	I-SVSD Minist. dall'Aeronautica Roma	RI / AIR Normale Turismo	S. 81 S. I. A. I. Sesto Calende 1938	24x18,30x4,30 — 92,20 6750 — 10450 6 2 — 4	2700	3 Piaggio Stella P. X R 700 / 2350 — Aria S. I. A. I. metall. variab. 3,50	21-6 Favorevole V
2193 2235 3244 30-3-938	I-SVSE Minist. dell'Aeronautica Roma Ciampino sud	RI / AIR Normale Turismo	S. 81 S. I. A. I. Sesto Calende 1936	24x18,30x4,30 — 92,20 6750 — 10450 6 2 — 4	2700	3 Piaggio Stella P. X R 700 / 2350 — Aria S. I. A. I. variab. 3,50	30-3 Favorevole V
2194 2236 3245 30-3-938	I-SVSF Minist. dell'Aeronautica Roma Ciampino sud	RI / AIR Normale Turismo	S. 79 S. I. A. I. Sesto Calende 1937	21,20x15,60x4,60 — 61,70 6700 — 10200 6 2 — 4	1650	3 Alfa Romeo 126 RC-34 766 / 2300 — Aria S. I. A. I. variab. in volo	30-3 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche Tipo Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2195 2237 3246 30-3-938	I-SVSG Minist. dell'Aeronautica Roma Ciampino sud	RI / AIR Normale Turismo	B. R. 20 Aeronautica d'Italia Torino 1937	21,56x16,17x4,30 — 74 6500 — 10100 6 2 — 4	1720	2 Fiat A. 80 RC. 934 / 2200 — Aria Fiat variab. in v. — 3,54	30-3 Favorevole V
2300 3308 21-6-938	I-SVSI Minist. dell'Aeronaut. Roma	RI / AIR Normale Turismo	S. 79 Aeronautica Macchi Varese 1937	21,20x15,60x4,60 — 61,70 6700 — 10200 6 2 — 4	1650	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 — Aria Aeron. Macchi variab. in volo — 3,40	21-6 Favorevole V
2295 2359 3364 1-9-938	I-SVSL Minist. dell'Aeronautica Roma Ciampino sud	RI / AIR Normale Turismo	S. 81 Piaggio Genova 1936	24x18,30x4,30 — 92,20 6750 — 10450 6 2 — 4	2700	3 Piaggio Stella P. X R 700 / 2350 — Aria S. I. A. I. metall. variab. — 3,50	19-8 Favorevole V
2296 2360 3365 1-9-938	I-SVSM Minist. dall'Aeronautica Roma Ciampino sud	RI / AIR Normale Turismo	S. 81 Piaggio Genova 1936	24x18,30x4,30 — 92,20 6750 — 10450 6 2 — 4	2700	3 Piaggio Stella P. X R 700 / 2350 — Aria S. I. A. I. metall. variab. — 3,50	19-8 Favorevole V
2076 2082 3091 27-7-937	I-SVSV Minist. dell'Aeronautica Roma Ciampino	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 81 Piaggio Finale-Ligure 1936	24x18,30x4,30 — 92,20 6750 — 10450 6 2 — 4	2700	3 Piaggio Stella P. X R 700 / 2350 — Aria S. M. metall. regolab. a terra — 3,50	Classe sospesa
2126 2135 3144 6-10-937	I-TABU R. U. N. A. Ravenna Ravenna	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 485 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. S. 1 1,76 — 2,15	4-1 28-6 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2085 2088 3097 7-8-937	I-TACA Avv. Pasquale Tacchini Bergamo Ponte S. Pietro	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. Breda 1494 Sesto S. Giovanni 1930	10,80x6,80x2,40 — 21,35 495 — 720 2 1 — 1	63	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria Br. 15 1,58 — 2,03	8-2 9-4 Classe sospesa
2176 2205 3214 15-2-938	I-TACO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32001 Sesto Calende 1937	29,68x22,50x5,35 — 118,66 9100 — 14100 22 18 — 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 — Aria S. I. A. I. – Ratier variab. in v. 3,60	22-1 24-4 13-5 28-11 Favorevole V
2275 2340 3348 5-8-938	I-TAIO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32010 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 — 118,66 9300 — 14300 22 18 — 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 — Aria trip. metall. s. d. 3,77–2 c. 3,65–2 — 3.60	27-7 18-11 Favorevole V
2208 2252 3260 2-5-938	I-TAMO Ala Littoria S. A. Roma Venezia	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32005 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 — 118,66 9100 — 14100 22 18 — 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 — Aria trip. metall. S. I. A. I. s. d. 3,83–2,83 c. 3,70–2,83 — 3,60	30-4 30-7 30-10 Favorevole V
1908 1872 2881 12-8-936	I-TANA R. U. N. A. Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 750 2 1 — 1	90	1 I. F. Asso 80 R Isotta Fraschini 100 / 2100 — Aria Ca. 100 - Asso 80 R 1,78–1,90 — 2,25	30-1 2-7 Favorevole V
1970 1948 2957 23-12-936	I-TANG Ala Littoria S. A. Roma Asmara	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 133 Caproni Taliedo 1936	21,44x15,45x3,95 — 65,00 4350 — 6700 10 7 — 3	1260	3 Piaggio Stella VII C-16 430 / 2100 — Aria bip. metall. 2,28 — 2,60	7-1 26-3 29-6 30-9 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1878 1833 2842 8-7-936	I-TARA R. U. N. A. Bergamo Ponte S. Pietro	RI AIR Normale Turismo	Br. 15 S 1957 Sesto S. Giovanni 1931	12x6,68x3,00 — 19,00 495 — 715 2 1 — 1	70	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Br. 15 1,69 — 2,14	8-2 4-7 Favorevole V
2303 2378 3383 28-9-938	I-TEBE Ala Littoria S. A. Roma	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32014 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 — 118,66 9300 — 14300 22 18 — 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 — Aria trip. metall. s. d. 3,77-2 c. 3,65-2 — 3,60	23-9 28-12 Favorevole V
2289 2364 3369 3-9-938	I-TELA Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32013 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 — 118,66 9300 — 14300 22 18 — 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 — Aria trip. metall. s. d. 3,77-2 c. 3,65-2 — 3,60	27-8 Favorevole V
2330 2407 3412 26-11-938	I-TEMI Ala Littoria S. A. Roma	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32019 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 — 118,66 9350 — 14350 22 18 — 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 — Aria trip. metall. s. d. 3,77-2,5 c. 3,65-2,5 — 3,60	22-11 Favorevole V
2074 2080 3089 23-7-937	I-TERN R. U. N. A. Terni Terni	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1930	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria F. I. E. T. 1,76 — 2,15	20-3 Favorevole V
2279 2344 3352 10-8-938	I-TESE R. U. N. A. Bologna Bologna	RI AIR Normale Turismo	Rjan B.F. Mahoney Aircr. Co. S. Diego di California	12,80x8,44x2,96 985 — 1460 5 4 — 1	270	1 — Wright J. 5 A 200 / 1800 — Aria Hamilton	16-5 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2283 3291 1-6-938	I-TESO Ala Littoria S. A. Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32006 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 118,66 9050 14050 22 18 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 Aria trip. metall. s. d. 2-3,77 c. 2-3,65 3,60	29-5 24-8 5-12 Favorevole V
2310 2382 3387 1-10-938	I-TESS Aviotrasporti S. A. Roma Assab	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. di merci	Ca. 148 Caproni 4146 Taliedo 1938	21,44x15,83x3,95 65 4445 7945 4 4	1250	3 Piaggio P. VII C. 16 460 / 2100 Aria Piaggio d'Ascanio s. d. 1,94 c. 1,88 2,80	24-1 24-4 23-9 13-12 Favorevole V
2334 2413 3418 9-12-938	I-TETI Ala Littoria S. A. Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32021 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 118,66 9430 14430 22 18 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 Aria trip. metall. s. d. 3,77-2,5 c. 3,65-2,5 3,60	2-12 Favorevole V
1861 1816 2825 8-6-936	I-TICI R. U. N. A. Novara Cameri	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 S Sesto S. Giovanni 1931	12,00x6,68x3,00 19,00 500 720 2 1 1	70	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria O. C. M. in legno 1.69 2,14	Classe sospesa
2241 2303 3311 4-7-938	I-TILO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32008 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x2,35 118,66 9200 14200 22 18 4	2830	3 Alfa Romeo 126-RC 34 750 / 2300 Aria trip. metall. s. d. 3,77-2 c. 3,65-2 3,60	28-6 12-10 Favorevole V
2182 2218 3227 7-3-938	I-TIMO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32002 Sesto Calende 1937-38	29,68x22,50x2,35 118,66 9050 12550 22 18 4	2660	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 Aria trip. metall. s. d. 2,85-3,83 c. 2,85-3,70 3,60	2-3 6-6 18-7 9-11 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali - 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2327 2398 3403 9-11-938	I-TINA Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32018 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 118,66 9350 14350 22 18 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 Aria trip. metall. s. d. 3,77-2,5 c. 3,65-2,5 3,60	2-11 Favorevole V
2333 2416 3421 12-12-938	I-TIPO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32022 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 118,66 9480 14480 22 18 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 Aria trip. metall. s. d. 3,77-2,5 c. 3,65-2,5 3,60	6-12 Favorevole V
2203 2246 3255 19-4-938	I-TITO Ala Littoria S. A. Roma Venezia	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32003 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 118,66 9610 14610 22 18 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 Aria trip. metall. s. d. 3,83-2,83 c. 3,70-2,83 3,60	14-4 14-7 14-10 Favorevole V
1616 1868 2877 10-8-936	I-TOBO Cav. Maurizio Reich Bergamo Ponte S. Pietro	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni 101 Ponte S. Pietro 1934	10x7,29x2,73 26,74 490 750 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 Aria A. 50 1,60 2,10	8-2 Favorevole V
1902 1865 2874 8-8-936	I-TOCE Ala Littoria S. A. Roma Trieste	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	M. C. 94 Macchi 94004 Varese 1936	22,93x16,17x5,45 76,00 5115 7615 18 15 3	1260	2 Wright-Cyclone SGR 1820 F-52 A 770 / 1950 Aria Standard 3,45 4,05	2-5 6-8 30-11 Favorevole V
2082 2090 3099 7-8-937	I-TODI Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30032 Sesto Calende 1937	24x18,37x4,45 92,20 7180 10680 22 18 4	2680	3 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 Aria S. 73 - Alfa 126 3,47 3,50	18-3 24-4 20-6 23-9 20-11 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2280 2352 3357 18-8-938	I-TOGO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32011 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 — 118,66 9200 — 14200 22 18 — 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750 / 2300 — Aria trip. metall. s. d. 3,77-2 c. 3,65-2 — 3,60	9-8 14-11 14-12 Favorevole V
1998 1976 2985 8-2-937	I-TONI R. U. N. A. Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. Breda Sesto S. Giovanni	11,80x6,85x2,40 — 23,60 415 — 650 2 1 — 1	95	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria S. 53 1,58 — 2,03	13-5 23-7 Favorevole V
2298 3306 21-6-938	I-TOSA Ala Littoria S. A. Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32007 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 — 118,66 9100 — 14100 22 18 — 4	2830	3 Alfa Romeo 126-RC 34 750 / 2300 — Aria trip. metall. s. d. 3,77-2 c. 3,65-2 — 3,60	16-6 19-9 22-12 Favorevole V
1786 1704 2714 16-10-935	I-TRAB R. U. N. A. Palermo Boccadifalco	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 455 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	9-2 10-8 22-12 Favorevole V
2001 1991 3000 25-2-937	I-TREV R. U. N. A. Treviso Treviso	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo 1933	10x7,29x2,73 — 22,40 550 — 750 2 1 — 1	85	1 I. F. Asso 80 R 115 / 2100 — Aria Ca. 100 1,70 — 2,25	29-7 Favorevole V
1873 1821 2830 12-6-936	I-TRIN R. U. N. A. Palermo Boccadifalco	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 2 Aeronautica d'Italia Torino 1931	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	96	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria O. C. M. 1,76 — 2,15	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuota — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1966 1796 2805 12-5-936	I-TROS Comm. Vittorio Bonomi Milano Cantù	RI AIR Normale Turismo	B. S. 19 "Alca„ Bonomi 1187 Cantù 1935	14,61x6,67x2,30 17,80 250 350 1 1	15	1 Fpervier 25/3000 Aria B. S. 19 0,60 1,30	29-4 Favorevole V
2266 2332 3340 22-7-938	I-TUFO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32009 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 118,66 9250 14250 22 18 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750/2300 Aria trip. metall. s. d. 3,77-2 c. 3,65-2 3,60	15-7 8-9 Classe sospesa
2316 2392 3397 18-10-938	I-TULE Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. M. 75 S. I. A. I. 32016 Sesto Calende 1938	29,68x22,50x5,35 118,66 9350 14350 22 18 4	2830	3 Alfa Romeo 126 RC-34 750/2300 Aria trip. metall. s. d. 3,77-2 c. 3,65-2 3,60	6-10 Favorevole V
1532 1951 2960 29-12-936	I-TUTO Ala Littoria S. A. Roma Brindisi	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15003 Sesto Calende 1933	33,00x16,63x4,90 126,70 8450 11950 22 18 4	1820	1 Fiat A. 24 R 700/2000 Acqua Quadr. in legno 3,07-3,59 2,40	25-1 24-6 15-10 Favorevole V
1737 1637 2647 19-6-935	I-UADI Ala Littoria S. A. Roma Asmara	RI AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fokker F. VII b. 3m 5210 Amsterdam 1930	21,70x14,89x3,88 68 00 3230 5300 10 7 3	1085	3 Wright Whirlwind 320/1600 Aria Wright R 975 2,50	17-3 20-6 20-9 Classe sospesa
1816 1751 2761 10-2-936	I-UBER R. U. N. A. Milano Taliedo	RI AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia 55146 Torino 1930	10,40x6,16x2,53 17,50 480 700 2 1 1	85	1 Fiat A. 50 85/1600 Aria A. S. 1 1,76 2,15	7-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1810 1743 2753 29-1-936	I-UDET R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	U. 12 A. Udet 268 Monaco di Baviera 1929	10x6,70x2,80 — 24,00 500 — 800 2 1 — 1	85	1 Siemens S H. 11 84-96 1500-1750 — Aria Ca. 100 1,67 — 2,10	Classe sospesa
1275 1264 2253 10-3-932	I-UDNE R. U. N. A. Udine Campoformido	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 460 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	15-5 1-7 Favorevole V
1276 1265 2254 17-6-932	I-UDNF R. U. N. A. Udine Campoformido	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,30x2,50 — 17,50 460 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	1-7 Favorevole V
1634 1551 2560 9-10-934	I-UDNG R. U. N. A. Udine Campoformido	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 455 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	8-7 Favorevole V
1743 1604 2614 6-5-935	I-UDNH R. U. N. A. Udine Campoformido	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 455 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	30-12 Favorevole V
1967 1920 2929 21-10-936	I-UDNI R. U. N. A. Udine Campoformido	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6 16x2,53 — 17,50 460 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 1600 — Aria Fiet 1,76 — 2,15	21-3 1-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2114 2104 3113 18-8-937	I-UGOM Ugo Mazzola Milano	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 N Soc. Breda Sesto S. Giovanni 1930	10,45x6,80x2,40 — 20,90 490 — 720 2 1 — 1	70	1 Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria in legno 1,58 — 2,03	8-3 Favorevole V
2388 3393 14-10-938	I-UNCO R. U. N. A. Bengasi Bengasi	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni	10x7,29x2,73 — 22,40 460 — 770 2 1 — 1	110	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria S. M. 1,60 — 2,10	23-9 Favorevole V
1681 1586 2596 25-3-935	I-URBE Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 74 S. I. A. I. 21001 Sesto Calende 1934	29,70x21,40x5,40 — 118,50 9500 — 14100 28 24 — 4	3615	4 Piaggio Stella X/RC 700 / 2350 — Aria S. 74 3,95-2,90 — 3,40	13-4 13-7 30-11 Favorevole V
2219 2263 3271 19-5-938	I-VACI Minist. dell'Aeronautica Roma Rodi	RI / AIR Normale Turismo	Cant. Z. 505 C. R. D. A. 277 Monfalcone 1935-36	28,30x16,58x7,12 — 100 8650 — 13100 10 8 — 2	2850	3 I. F. Asso XI R 840 / 2250 — Aria Piaggio d'Ascanio variab. in volo — 3,36	12-5 Favorevole V
2120 2131 3140 28-9-937	I-VADO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. Sesto Calende 1937	24x18,37x4,45 — 92,20 7200 — 10700 22 18 — 4	2680	3 Alfa Romeo 126 RC-10 800 / 2300 — Aria trip. metall. 3,47 — 3,50	24-1 2-5 9-8 Favorevole V
2229 2277 3285 27-5-938	I-VALD R. U. N. A. Vicenza Vicenza	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 500 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	17-5 31-8 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti: Passeggeri — Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1553 2156 3165 22-11-937	I-VALE Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15007 Sesto Calende 1933	33,00x16,63x4,90 — 126,70 8650 — 12000 22 18 — 4	1820	1 Fiat A. 50 R 700 / 2350 — Acqua in legno quadr. 3,07-3,59 — 3,40	4-2 7-5 18-8 5-12 Favorevole V
2253 2315 3323 14-7-938	I-VAMP Soc. Aeronaut. Italiana Passignano S/T Passignano S/T	RI / AIR Normale Turismo	SAI - 3 S S. A. I. 281 Passignano S/T 1938	8,48x6,95x2,10 — 12 615 — 920 2 1 — 1	112	1 Siam Siemens Bramo Sh 14 A 4 160 / 2200 — Aria 7/10 R. 1,784 — 2,12	11-7 1-9 Classe sospesa
1872 1806 2815 24-6-936	I-VANO R. U. N. A. Ferrara Ferrara	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 2 Minist. dell'Aeronautica Torino	10,40x6,27x2,52 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	8-2 29-6 Favorevole V
2254 2318 3326 15-7-938	I-VARO Ing. Comm. F. Serafini Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	SAI - 3 S. A. I. 307 Passignano S/T 1938	10,47x7,34x2,75 — 14 622 — 865 2 1 — 1	80	1 Argus AS 8 90 / 1950 — Aria in legno — 2,08	11-7 1-9 Classe sospesa
2186 2221 3230 7-3-938	I-VASH R. U. N. A. Mantova Mantova	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 490 — 700 2 1 — 1	85	1 Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Fiat A. S. 1 1,76 — 2,15	14-7 Favorevole V
1880 1842 2851 16-7-936	I-VEGA Avio Linee Italiane Milano Taliedo	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Fiat APR 2 Aeronautica d'Italia 1 Torino 1936	19,50x14,89x5,78 — 59 4780 — 7250 12 9 — 3	1400	1 Pratt Whittney Hornet 720 / 2250 — Aria Hamilton	Classe sospesa

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
2158 2181 3190 7-1-938	I-VEIO Ala Littoria S. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 73 S. I. A. I. 30037 Sesto Calende 1937	24x18,37x4,45 — 92,20 7300 — 10800 22 18 — 4	2680	3 Wright-Cyclone SGR 1820 F-52 A 770 / 1950 — Aria trip. metall. 4 a 0,75 R — 3,58	20-3 27-4 23-7 20-9 20-12 Favorevole V
2045 2040 3049 20-5-937	I-VELA Ala Littoria S. A. Roma Lido di Roma	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	S. 66 S. I. A. I. 15022 Sesto Calende 1937	33x16,63x4,93 — 126,70 8400 — 11900 22 18 — 4	1450	3 — Fiat A. 24 R 700 / 2000 — Aria S. 66 - A. 24 R 3,07-3,59 — 3,40	14-2 26-5 5-9 12-12 Favorevole V
2134 2136 3145 6-10-937	I-VELO R. U. N. A. Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni	10x7,29x2,73 — 22,40 490 — 750 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Ca. 100 1,60 — 2,10	29-1 15-9 Favorevole V
2154 2401 3406 14-11-938	I-VELT R. U. N. A. Brescia Brescia	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 N Soc. Breda Sesto S. Giovanni 1930	10,45x6,80x2,40 — 20,90 485 — 720 2 1 — 1	95	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria in legno 1,58 — 2,03	2-11 Favorevole V
2220 2272 3280 25-5-938	I-VENI Minist. dell'Aeronautica Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,60 — 2,10	17-5 6-7 Favorevole V
2042 2023 3032 20-4-937	I-VERO R. U. N. A. Verona Verona	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 470 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	5-1 2-7 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione / Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni / Sup. port. Peso a vuoto / Peso totale Numero di posti: Passeggeri / Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori: Costruttore / Numero e tipo Potenza / N. di giri / Raffreddamento Eliche: Tipo / Passo / Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1603 1526 2535 22-8-934	I-VICE Ministero dell'Aeron. Roma Sesto S. Giovanni	RI / AIR Normale Turismo	Breda 39 S 3805 Sesto S. Giovanni 1934	10,10x7,82x3,29 — 15,85 560 — 910 3 — 1 2 — 1	110	1 — Colombo S. 63 145 / 2000 — Aria Ratier 1,53 — 2,15	26-10 Favorevole V
2265 2307 3315 9-7-938	I-VICI Ministero dell'Aeron. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100	10x7,29x2,73 — 22,10 500 — 770 2 — 1 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. SALA 1,60 — 2,10	25-6 27-12 Favorevole V
2221 2273 3281 25-5-938	I-VIDI Minist. dell'Aeronautica Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100	10x7,29x2,73 — 22,40 500 — 770 2 — 1 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno 1,60 — 2,10	17-5 27-12 Favorevole V
2118 2120 3129 3-9-937	I-VIMA Prof. Aldo Zaniboni Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Comp. Naz. Aeron. Roma-Littorio 1937	10x7,29x2,73 — 26,94 520 — 770 2 — 1 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria bip. in legno	25-1 Favorevole V
2100 2151 3160 10-11-937	I-VIRG Dott. Angelo Marescotti Bologna Bologna	RI / AIR Normale Turismo	Ca. 100 Caproni Taliedo	10x7,29x2,73 — 22,40 490 — 770 2 — 1 1 — 1	90	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria SALA 1,60 — 2,04	23-1 Favorevole V
2068 2070 3079 5-7-937	I-V.TO Sig. Vittorio Mariutti Venezia Venezia	RI / AIR Normale Turismo	Breda 15 Soc. Breda Sesto S. Giovanni	11,80x6,85x2,40 — 23,35 505 — 650 2 — 1 1 — 1	60	1 — Colombo S. 53 85 / 1700 — Aria Br. 15 1,58 — 2,03	23-1 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità dei serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza / N. di giri — Raffreddamento Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1785 2374 3379 16-9-938	**I-VOLA** R. U. N. A. Padova Padova	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino 1929	10,40x6,16x2,53 — 17,50 455 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. S. 1 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	25-1 1-9 Favorevole V
2302 176 (v. a vela) 176 „ 3-8-938	**I-VOVE** R. U. N. A. Roma Sezze-Littoria	RI / AIR Normale Scuola	C. A. T. 20 Costr. Aeron. Taliedo Taliedo 1938	9,69x4,67x1,40 — 9,20 90 — 180 1 — 1			3-8 Favorevole V
1469 1853 2682 31-7-936	**I-ZARA** R. U. N. A. Vicenza Vicenza	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,30x2,50 — 17,50 465 — 700 2 1 — 1	86	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	12-3 9-7 Favorevole V
1894 1846 2855 21-7-936	**I-ZENO** R. U. N. A. Verona Verona	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 500 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria A. S. 1 1,76 — 2,15	8-2 2-7 Favorevole V
2146 2389 3394 15-10-938	**I-ZLIN** R. U. N. A. Roma Littorio	RI / AIR Normale Turismo	ZLIN XII Zlinskà Leteckà A. S. 179-5105 Zlin 1938	10x7,68x1,68 — 12 295 — 520 2 1 — 1	30	1 — Persy II 45 / 2500 — Acqua Persy 8,848 — 1,77	26-9 Favorevole V
1924 1892 2901 1-9-936	**I-ZULA** Ala Littoria S. A. Roma Asmara	RI / AIR Normale Trasp. pubbl. passegg.	Ca. 133 Caproni Taliedo 1936	21,44x15,45x3,95 — 65,00 4200 — 6700 10 1 — 3	1260	3 Piaggio Stella VII C-16 460 / 2100 — Aria bip. metall. 2,28 — 2,60	25-2 27-5 20-8 10-10 Favorevole V

1	2	3	4	5	6	7	8
N. d'Immatricolaz. N. Cert. di Classe N. Cert. di Navigab. Data di 1ª Classifica	Marca d'immatricolazione Proprietario Indirizzo Aeroporto di base	Classificazione — Abilitazione Categoria Suddivisione Distintivi speciali	Tipo Costruttore N. di serie Luogo e data di costruzione	Dimensioni — Sup. port. Peso a vuoto — Peso totale Numero di posti Passeggeri — Equipaggio	Capacità del serbatoi Accessori	Motori — Numero e tipo Costruttore Potenza — Raffreddamento N. di giri Eliche Tipo Passo — Diametro	Visite speciali 1938 Risultato ultima Visita Situazione Ore di volo Osservazioni
1734 1619 2629 23-5-935	I-ZURI R. U. N. A. Vicenza Vicenza	RI / AIR Normale Turismo	Fiat A. S. 1 Aeronautica d'Italia Torino	10,40x6,16x2,53 — 17,50 455 — 700 2 1 — 1	85	1 — Fiat A. 50 85 / 1600 — Aria Martinengo 1,76 — 2,15	21-9 Favorevole V
1735 1620 2630 23-11-35	I-FELI Bois Felice Loc. S. Pietro Loc. S. Pietro	id. / AIR acrobatico sport					

ENTI O SOCIETÀ PROPRIETARIE	AEROPLANI			IDROVOLANTI			N. MOTORI				PESO TOTALE		
	T. P. P.	Tm.	La.	T. P. P.	Tm.	La.	Monomotori	Bimotori	Trimotori	Quadrimotori	fino a 1000 Kg.	da 1000 a 5000 Kg.	oltre i 5000 kg.
R. U. N. A. - Verona		6					6				6		
„ - Vicenza		5					5				5		
S. A. I. M. A. N. - Roma		1					1				1		
Soc. Aeronautica Italiana		8					8				5	3	
Soc. Aeroplani Caproni		4					2	2			1	3	
Soc. Idrovolanti Alta Italia	1	1						1	1				2
Soc. Italiana E. Breda		2	7				9				8	1	
Soc. Sportiva Parioli		2					2				2		

PRIVATI	AEROPLANI			IDROVOLANTI			N. MOTORI				PESO TOTALE		
	T. P. P.	Tm.	La.	T. P. P.	Tm.	La.	Monomotori	Bimotori	Trimotori	Quadrimotori	fino a 1000 Kg.	da 1000 a 5000 Kg.	oltre i 5000 Kg.
Adamoli Carlo		1					1				1		
Albanese Giuseppe		1					1				1		
Arberelli Ferruccio		1					1				1		
Avogadro di Collebianco Conte Ferdinando		1					1				1		
Barattelli Giuseppe		1					1				1		
Bastianelli Sen. Prof. Raffaele		1					1				1		
Bazzi Ing. Federico		2					2				2		
Bertanzi Dott. Roberto		1					1				1		
Bertoldi Ing. Gaetano		1					1				1		
Bianchi Dott. Fausto		1					1				1		
Blotto Baldo Franco		1					1				1		
Bona Gaspare		1					1				1		
Bonomi Comm. Vittorio		1					1				1		
Bonzi Conte Leonardo		2					2				1	1	
Bramante Edgardo			1				1				1		
Breda Raffaele		1					1				1		
Brera Francesco		1					1				1		

PRIVATI	AEROPLANI			IDROVOLANTI			N. MOTORI				PESO TOTALE		
	T. P. P.	Tm.	La.	T. P. P.	Tm.	La.	Monomotori	Bimotori	Trimotori	Quadrimotori	fino a 1000 Kg.	da 1000 a 5000 Kg.	oltre i 5000 Kg.
Candiani Dott. Giuseppe		1					1				1		
Caprotti Giovanni		1					1				1		
Cartoni Giuseppe		1					1				1		
Casale Contessa Lucia		1					1				1		
Casana Piero		1					1				1		
Cattaneo Dott. Cesare		1					1				1		
Ceschina Bruno		1					1				1		
Ceschina Dante		1					1				1		
Ceschina Renzo		1					1				1		
Cester Angelo		1					1				1		
Cidonio Erminio		1					1				1		
Ciravegna Bernardino						1 (aut.)	1				1		
Colombo Ing. Ambrogio		1					1				1		
De Bernardi Comm. Mario			1				1					1	
De Carli Cap. E.		1					1				1		
Dentice di Frasso On. Alfredo		1					1				1		
Deslex Carlo Antonio		1					1				1		

PRIVATI	AEROPLANI			IDROVOLANTI			N. MOTORI				PESO TOTALE		
	T. P. P.	Tm.	La.	T. P. P.	Tm.	La.	Monomotori	Bimotori	Trimotori	Quadrimotori	fino a 1000 Kg.	da 1000 a 5000 Kg.	oltre i 5000 Kg.
Di Filippo Sig.na Carla		1					1				1		
Ferrarin Comm. Arturo		1					1					1	
Fiorio Mario		1					1				1		
Foglia Dott. Antonio		1					1				1		
Frua de Angeli Giuseppe		1					1				1		
Fustinoni G. - Calzi I.		1					1				1		
Gasparotto Avv. Leopoldo		1					1				1		
Giorgi di Vistarino Ottaviano		1					1				1		
Girando Giuseppe		1					1				1		
Goldoni Luigi		2					2				1	1	
Guasti Dott. Alessandro		1					1				1		
Guecello di Porcia		1					1				1		
Guerrini Massimo		1					1				1		
Jarach Ing. Guido		1					1				1		
Klinger On. Umberto		1					1				1		
Lanata Ing. Luigi		1					1				1		
Lanfranchi Prof. Alessandro		1					1				1		

PRIVATI	AEROPLANI			IDROVOLANTI			N. MOTORI				PESO TOTALE		
	T. P. P.	Tm.	La.	T. P. P.	Tm.	La.	Monomotori	Bimotori	Trimotori	Quadrimotori	fino a 1000 Kg.	da 1000 a 5000 Kg.	oltre i 5000 Kg.
Lanfranchi Furio		1					1				1		
Legenzi Rag. Tito		1					1				1		
Lener Avv. Michele		1					1				1		
Loda Angelo		1					1				1		
Lora Totino Corrado		1					1				1		
Maccanti Mario		1					1				1		
Maffei Ing. Cesare		1					1				1		
Marchesini Duilio		1					1				1		
Maresca March. Serracapriolo		1					1				1		
Marescotti Dott. Angelo		1					1				1		
Mariutti Vittorio		1					1				1		
Massai Mario		1					1					1	
Masseroni Avv. Giovanni		1					1				1		
Mazza Costantino		1					1				1		
Mazzola Ugo		1					1				1		
Mazzotti Conte Franco		1						1				1	
Mignone Icilio		1					1					1	

PRIVATI	AEROPLANI			IDROVOLANTI			N. MOTORI				PESO TOTALE		
	T. P. P.	Tm.	La.	T. P. P.	Tm.	La.	Monomotori	Bimotori	Trimotori	Quadrimotori	fino a 1000 Kg.	da 1000 a 5000 Kg.	oltre i 5000 kg.
Minio Paulello Vittorio		1					1				1		
Montanari Angelo		1					1				1		
Nagas Gabriele		1					1				1		
Negrosoli Aldo		2					2				2		
Panozzo Umberto		1					1				1		
Parini S. E. Piero		1					1					1	
Parvopassu T. C. Giuseppe		1					1				1		
Pasqualin Ing. Domenico		1					1				1		
Peretti Ing. Ugo		1					1				1		
Pesenti Ing. Carlo		1					1					1	
Piazzesi Ubaldo		1					1				1		
Pozzi Cav. Uff. Guido		1					1				1		
Prampolini Ing. Natale		1					1				1		
Pria Antonio		1					1				1		
Pugliese Dott. Edoardo		1					1				1		
Radici Paolo		1					1				1		
Rasini Mario		1					1				1		

PRIVATI	AEROPLANI			IDROVOLANTI			N. MOTORI				PESO TOTALE		
	T. P. P.	Tm.	La.	T. P. P.	Tm.	La.	Monomotori	Bimotori	Trimotori	Quadrimotori	fino a 1000 Kg.	da 1000 a 5000 Kg.	oltre i 5000 Kg.
Reich Cav. Maurizio		1					1				1		
Restelli Cav. Renato		1					1				1		
Rizzani Cap. Bonifacio		1					1				1		
Ronzoni Angelo		1					1				1		
Rossi Conte Domenico		1					1				1		
Rossi Luigi		1					1				1		
Rovere Dott. Luigi		1					1					1	
Rusconi Guido		1					1				1		
Ruspoli Princ. Francesco		1					1				1		
Santandrea Enzo		1					1				1		
Scendrate Alberto		1					1				1		
Segrè Avv. Franco		1					1				1		
Serafini Ing. Comm. Filippo		1					1				1		
Serra Dott. Marcello		1					1				1		
Sestini Dott. Dino		1					1				1		
Silla Mario		1					1				1		
Sinz Cap. Giorgio		1					1				1		

PRIVATI	AEROPLANI			IDROVOLANTI			N. MOTORI				PESO TOTALE		
	T. P. P.	Tm.	La.	T. P. P.	Tm.	La.	Monomotori	Bimotori	Trimotori	Quadrimotori	fino a 1000 Kg.	da 1000 a 5000 Kg.	oltre i 5000 Kg.
Spenti Ing. Gianangelo		1					1					1	
Stracconi Ing. Alfredo		1					1				1		
Succi Luigi		1					1				1		
Tacchini Avv. Pasquale		1					1				1		
Tedeschini Lalli Mario		1					1				1		
Treves Bar. de Bonfili		1					1				1		
Valleri Ing. Giorgio		1					1				1		
Valletta Gr. Uff. Prof. Vittorio		1					1				1		
Varzi Oliviero		1					1				1		
Vicentini Ing. Ferdinando		1					1				1		
Zaniboni Prof. Aldo		1					1				1		
Zenoni Avv. Giovanni		1					1				1		

TOTALE AEROPLANI	T. P. P.:	95	(di cui 90 classificati per servizio di Linea)
„ „	Tm. :	418	
„ „	La. :	12	
TOTALE IDROVOLANTI	T. P. P.:	41	(di cui 40 classificati per servizio di Linea)
„ „	Tm. :	14	
„ „	La. :	2	

Aeromobili classificati per servizio di linea

Ala Littoria S. A. . . —

I-AABF	—	I-AAIG	—	I-AASF	—	I-AASG	—	I-AASH	—	I-AASI
I-ABJZ	—	I-ADUA	—	I-ADUR	—	I-AEDO	—	I-AGLE	—	I-ALAL
I-ALAN	—	I-ALPE	—	I-ARCO	—	I-ARIA	—	I-ARNO	—	I-ASTI
I-ATTE	—	I-AURA	—	I-AXUM	—	I-BAUS	—	I-BBED	—	I-BIZI
I-BLEO	—	I-BUIE	—	I-CANT	—	I-CIMA	—	I-CORI	—	I-DABO
I-DALI	—	I-DAUA	—	I-DEVI	—	I-DIRE	—	I-DOMI	—	I-DOTE
I-DUNA	—	I-EGEO	—	I-ELBA	—	I-ENNA	—	I-ENZA	—	I-EOLO
I-ESTE	—	I-EURO	—	I-FANO	—	I-FBAA	—	I-GELA	—	I-GORO
I-IBIS	—	I-IESI	—	I-LAGO	—	I-LAME	—	I-LATO	—	I-LIDO
I-LIRI	—	I-LODI	—	I-MIRA	—	I-NARO	—	I-NEMI	—	I-NEPI
I-NETO	—	I-NISA	—	I-NOLA	—	I-NOTO	—	I-NOVI	—	I-NTRA
I-OLDA	—	I-ONDA	—	I-ONIO	—	I-ORIO	—	I-ORTE	—	I-PALO
I-PISA	—	I-POLA	—	I-PRUA	—	I-ROLE	—	I-ROMA	—	I-SILE
I-SOLA	—	I-TACO	—	I-TAIO	—	I-TAMO	—	I-TANG	—	I-TEBE
I-TELA	—	I-TEMI	—	I-TESO	—	I-TETI	—	I-TILO	—	I-TIMO
I-TINA	—	I-TIPO	—	I-TITO	—	I-TOCE	—	I-TODI	—	I-TOGO
I-TOSA	—	I-TUFO	—	I-TULE	—	I-TUTO	—	I-UADI	—	I-URBE
I-VADO	—	I-VALE	—	I-VEIO	—	I-VELA	—	I-ZULA		

Avio Linee Italiane . . —

I-EION	—	I-ELCE	—	I-ELFO	—	I-ELIO	—	I-ENEA	—	I-ERME
I-EROS	—	I-ETNA	—	I-ETRA	—	I-EURE	—	I-SAMO	—	I-SAUL
I-SETI	—	I-SITA	—	I-STAR	—	I-SUTO	—	I-VEGA		

Avio Trasporti S. A. . . —

I-ETIO	—	I-GOGG	—	I-LANG	—	I-NEGH	—	I-SOMA	—	I-TESS

Aeromobili classificati per Enti privati

Aeronautica Macchi		N.	1
Aviotrasporti S. A.		„	6
Comando Aviazione della Libia		„	1
Compagnia Nazionale Imprese Elettriche		„	2
Ditta Martino Ceratto		„	1
Dopolavoro Aziendale Isotta Fraschini		„	1
Gruppo Federale di volo libr. e velegg. "T. Dal Molin"		„	1
Gruppo (1°) Turismo Aereo		„	2
Gruppo Turismo Aereo Biellese		„	2
Iistituto Geografico Militare - Firenze		„	1
"La Stampa" Soc. An. Editrice		„	1
Ministero dell'Aeronautica		„	81
R. U. N. A.	Ancona	„	6
„	Bari	„	1
„	Bengasi	„	3
„	Bergamo	„	4
„	Bologna	„	15
„	Bolzano	„	5
„	Brescia	„	9
„	Catania	„	4
„	Como	„	4
„	Ferrara	„	5
„	Firenze	„	4
„	Forlì	„	9
„	Genova	„	6
„	Gorizia	„	1
„	Mantova	„	3
„	Milano	„	19
„	Modena	„	7
R. U. N. A.	Napoli	N.	4
„	Novara	„	7
„	Padova	„	9
„	Palermo	„	4
„	Parma	„	3
„	Pescara	„	2
„	Pisa	„	1
„	Ravenna	„	4
„	Reggio Emilia	„	1
„	Rimini	„	5
„	Roma	„	21
„	Siena	„	1
„	Terni	„	1
„	Torino	„	10
„	Treviso	„	7
„	Trieste	„	3
„	Tripoli	„	3
„	Udine	„	5
„	Venezia	„	1
„	Vercelli	„	5
„	Verona	„	3
„	Vicenza	„	5
S. A. I. M. A. N. - Roma		„	1
Soc. Aeronautica Italiana		„	8
Soc. Aeroplani Caproni		„	4
Soc. Idrovolanti Alta Italia		„	2
Soc. It. E. Breda		„	9
Soc. Sportiva Parioli		„	2

Aeromobili classificati per Volo a Vela

Alianti Veleggiatori e Libratori

		VELEGGIATORI	LIBRATORI
Aeronautica d'Italia - Torino	N.		2
Aeronautica Lombarda - Milano	„	4	8
Bertuzzo L. e Cera A. - Vicenza	„		1
Cattaneo Ettore - Milano	„	3	
Centri Studi ed Esperienze per il Volo a Vela	„	3	
Della Torre Gianluigi - Milano	„	1	
Deslex Carlo - Torino	„	1	
Fasci Giovanili di Combattimento	„	3	42
Fasci Italiani all'Estero	„		2
Federazioni Provinciali Fasciste	„		45
Gioventù Italiana del Littorio	„	1	6
Gruppi Universitari Fascisti	„	1	14
I. M. A. M. - Napoli	„	1	
Legione Pre - Avieri " G. Pisoni „ " Torino	„		2
Ministero dell'Aeronautica	„	1	
Partito Nazionale Fascista	„		47
Perego Mario - Milano	„	1	
R. Scuola Tecnica Artigiana " C. Del Prete „ - Lucca	„		2
R. U. N. A. - Sede Centrale e Sedi Provinciali	„	11	46
Scuola di Volo a Vela " A. Longoni „ - Milano	„		4
Scuola Regionale di Volo senza Motore - Varese	„		3
Scuole Provinciali di Volo a Vela	„	10	6
Silverio Arturo - Sutrio	„		1
Teichfuss Lodovico - Pavullo	„	2	16
Vinsani Paolo - Reggio Emilia	„		1
Zannier Ugo - Udine	„		1

INDICE

I Precedenti	Pag.	5
Istituzione del Registro Aeronautico Italiano	„	6
Classificazione Aeronautica	„	9
Comitato Direttivo — Comitato Tecnico	„	10
La Presidenza	„	11
Servizi ed Uffici	„	12
La Direzione Centrale del R. A. I.	„	14
I Regolamenti del Registro Aeronautico Italiano	„	20
A. I. R. - Associazione Internazionale dei Registri	„	26
L' Aviazione Civile Italiana	„	27
Reale Unione Nazionale Aeronautica	„	33
Società od Enti esercenti — Linee aeree commerciali		39
I Costruttori di Materiale Aeronautico	„	47
Gli Aeromobili e i Motori costruiti in Italia	„	85
Gli Aeromobili e i Motori impiegati in Italia per l'Aviazione Civile	„	105
Registro Aeromobili Civili	„	245
Riassunto degli Aeromobili classificati	„	351