AEREI A VERONA

VOLUME TRE

PICCOLA ENCICLOPEDIA
DELL'AVIAZIONE ILLUSTRATA CON
LE FOTOGRAFIE DEL PSC VERONA

PSC
PITI SPOTTER CLUB VERONA

AEREI A VERONA

VOLUME TRE

PICCOLA ENCICLOPEDIA DELL'AVIAZIONE ILLUSTRATA CON LE FOTOGRAFIE DEL PITI SPOTTER CLUB DI VERONA

Realizzato in proprio

AEREI A VERONA

PICCOLA ENCICLOPEDIA DELL'AVIAZIONE ILLUSTRATA CON LE FOTOGRAFIE DEL PITI SPOTTER CLUB DI VERONA

- Tutte le foto sono state scattate da membri dell'Associazione Piti Spotter Club Verona in regola con l'iscrizione o ammessi come Soci Onorari che ne mantengono la proprietà intellettuale ma che concedono l'utilizzo degli scatti per scopi associativi come specificato dallo Statuto e dal Regolamento Interno del Club.
- Tutte le foto sono state scattate presso l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca e presso l'Aeroporto di Verona Boscomantico. In alcuni casi, allo scopo di completare la raccolta, sono state utilizzate foto scattate in altri aeroporti come ad esempio quelle relative agli Airbus A380 e A350 che non hanno mai posato le loro ruote sulla pista di Verona Villafranca.
- Alcune foto sono di qualità inferiore in quanto derivanti da vecchi scatti scansioni da dispositive, negativi o positivi.
- I dati relativi al modello o versione degli aerei ritratti nelle foto sono stati raccolti su siti specializzati e ci scusiamo per ogni eventuale inesattezza.
- Per quanto riguarda gli aeromobili appartenenti a reparti militari o altre organizzazioni similari si è deciso, per motivi di opportunità, di escludere dalla pubblicazione gli aerei da caccia o similari.
- Dalla pubblicazione sono state inoltre escluse alcune tipologie di aerei costruiti da aziende minori o autocostruiti.
- Per ogni segnalazione si prega di inviare una mail a info@pitispotterclub.it

SOMMARIO

COSTRUTTORE	MODELLO	PAGINA
GRUMMAN		6
	Gulfstream I	7
	Gulfstream II	8
GULFSTREAM		10
	Gulfstream G-III	11
	Gulfstream C-20A/B	13
	Gulfstream IV	15
	Gulfstream V	20
	Gulfstream C-37B	24
	Gulfstream G100-150	25
	IAI Astra SPX	25
	Gulfstream G200	29
	Gulfstream G280	31
	Gulfstream VII	33
	Gulfstream VI	37
Hamburger Flugzeugbau		42
HONDA		44
ILYUSHIN		47
	Ilyushin Il-18	48
	Ilyushin Il-62	52
	Ilyushin Il-76	56

COSTRUTTORE	MODELLO	PAGINA
ILYUSHIN	Ilyushin Il-86	60
	Ilyushin Il-96	62
LEARJET		64
	Learjet 23 - 24 - 25	65
	Learjet 35 - 36	67
	Learjet 31	71
	Learjet 55 - 60	73
	Learjet 40/45 - 70/75	77
LET		83
LOCKHEED		85
	C-130 / L-100	86
	C-141 Starlifter	101
	L-1011 Tristar	104
McDONNEL		112
DOUGLAS	DC-3 C-47	113
	DC-8	120
	DC-9	133
	MD-80	149
	DC-10	157
	MD-11	165
MOONEY		171

SOMMARIO

COSTRUTTORE	MODELLO	PAGINA
MYASISHCHEV		178
NEXTANT		180
PIAGGIO		182
	PD.808	183
	P.166	188
	P.180 Avanti	191
PILATUS		196
	P-3	197
	PC-6 Porter	200
	PC-7	204
	PC-12	207
	PC-21	212
	PC-24	214
PIPER		216
	J-3 Cub	217
	PA-18 Super Cub	220
	PA-22 Tri-pacer	227
	PA-23 Apache/Aztec	229
	PA-24 Comanche	231
	PA-25 Pawnee	233
	PA-28	235

COSTRUTTORE	MODELLO	PAGINA
PIPER (segue)	PA-31	248
	PA-32R	253
	PA-34 Seneca	256
	PA-38 Tomahawk	261
	PA-42 Cheyenne	263
	PA-44 Seminole	267
	PA-46	269
FINE VOLUME		276



GRUMMAN

Gulfstream I

Costruttore	GRUMMAN	Registrazione	I-MDDD
Modello	Grumman G-159 G-I	Seriale	143
Versione	G-159 Gulfstream I	Utilizzatore	TAS Airways
Designazione	G159	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	200	Passeggeri	10 - 24
Produzione	1959 - 1969	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

PSC

Note sulla versione

Grumman G-159 Gulfstream I: versione base del primo trasporto passeggeri della Grumman, motorizzato con Rolls Royce Dart e capace di trasportare 14 passeggeri (configurazione base) per 4.000km alla velocità massima di circa 560kmh. Ne fu realizzata in pochi esemplari anche una versione allungata, la **G-159C,** capace di accomodare fino a 37 passeggeri. Per il settore militare furono prodotte le versioni **VC-4A,** trasporto VIP per la US Coast Guard e la **TC-4C**, addestratore per la US Navy.



Gulfstream II

Costruttore	GRUMMAN	Registrazione	N92SV
Modello	Grumman G-1159 G-II	Seriale	74
Versione	G-1159 Gulfstream II	Utilizzatore	Privato
Designazione	GLF2	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	256	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	1967 - 1980	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Dati sulla versione

Grumman G-1159 Gulfstream II: prima versione del business jet della Grumman, successivamente sviluppano dalla Gulfstream Corporation. Motorizzato con Rolls-Royce Spey 511-8 poteva trasportare 8 passeggeri (configurazione standard) per 6.500km a Mach 0.85. Furono inoltre sviluppate le versioni **TT,** con autonomia aumentata, la **IIB**, con winglets, nuova avionica e maggiore MTOW e la **IISP**, con ulteriori miglioramenti. Per il settore militare fu realizzata, anche se in pochi esemplari, la variante **VC-11A.**



Gulfstream II

Costruttore	GRUMMAN	Registrazione	N90CP
Modello	Grumman G-1159 G-II	Seriale	224 (1978)
Versione	G-1159 Gulfstream IITT	Utilizzatore	Privato
Designazione	GLF2	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	256	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	1967 - 1980	Luogo dello scatto	Innsbruck

Note sulla versione

G-1159 Gulfstream IITT: versione **TT (Tip Tank)** con serbatoi aggiuntivi montati alla fine della ali e con autonomia aumentata,



GULFSTREAM

Compresi i Gulfstream prodotti dalla IAI Israel Aerospace Industries



GULFSTREAM G-III

Gulfstream III

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	N150GX
Modello	G-1159A Gulfstream III	Seriale	318 (1981)
Versione	G-III	Utilizzatore	Glaxo Inc.
Designazione	GLF3	Stato	Operativo Phoenix Air Gr.
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	202	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	1979 - 1986	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Nota sulla versione

G-1159A Gulfstream III: primo modello della serie **Gulfstream** prodotto proprio dalla Gulfstream Aerospace, derivato dal **G-II a** sua volta prodotto dalla Grumman. Rispetto al modello precedente la fusoliera e le ali risultano leggermente allungate e viene adottato un parabrezza curvo. Motorizzato con Rolls-Royce Spey RB.163 Mk 511-8 ha un'autonomia di quasi 6.700km. Non furono realizzate ulteriori versioni.



C-20A Gulfstream III

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	83-0050
Modello	G-1159A Gulfstream III	Seriale	382 (1983)
Versione	C-20A	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	GLF3	Stato	Operativo U.S. Navy
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	5
Esemplari costruiti	202	Passeggeri	Traporto personale mil.
Produzione	1979 - 1986	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

G-1159A Gulfstream III C-20A: versione realizzata per la US Air Force e destinata al trasporto di personale militare con capienza fino a 14 passeggeri e 5 membri di equipaggio. Modello dismesso nel 2002, con alcuni esemplari trasferiti a altre forze armate o alla NASA.



C-20B Gulfstream III

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	86-0201
Modello	G-1159A Gulfstream III	Seriale	470 (1985)
Versione	C-20B	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	GLF3	Stato	Preservato
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	5
Esemplari costruiti	202	Passeggeri	Traporto personale mil.
Produzione	1979 - 1986	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

G-1159A Gulfstream III C-20B: versione aggiornata utilizzata per missioni speciali e per trasporto alte cariche militari. Seguiranno ulteriori versioni **“C”, “D” e “E”** con modifiche sia strutturali che strumentali.



GULFSTREAM IV

G-IV - G-IVSP - G400 - G300 - G-IVX - G450 - G350

Gulfstream IV

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	G-CFOH
Modello	Gulfstream G-IV	Seriale	1202 (1992)
Versione	G-IV	Utilizzatore	Gama Aviation Inc.
Designazione	GLF4	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 900	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	1985 - 2018	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Gulfstream G-IV: nuovo modello derivato dal **G-III** con allungamento della fusoliera e nuovi motori Rolls-Royce Tay 611-8. Appartengono a questa versione tutti gli aerei con numero seriale da 1000 a 1213, in tutto circa 200 esemplari.



Gulfstream IV-SP

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	A6-NMA
Modello	Gulfstream G-IV	Seriale	1381 (2000)
Versione	G-IV-SP	Utilizzatore	Royal Jet
Designazione	GLF4	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 900	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	1985 - 2018	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Gulfstream G-IV SP: versione migliorata “Special Purpose” prodotta in circa 280 esemplari a partire dal 1993 e contraddistinti dai numeri seriali tra il 1214 e il 1499. Uguale alla precedente tranne che per il MTOW incrementato.



Gulfstream IV-G400

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	N721BS
Modello	Gulfstream G-IV	Seriale	1516 (2003)
Versione	G-IV-SP - G400	Utilizzatore	CFS Air llc.
Designazione	GLF4	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 900	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	1985 - 2018	Luogo dello scatto	Zurigo

Note sulla versione

Gulfstream G-IV SP - G400: a partire dal numero seriale 1500 il **G-IV SP** viene commercializzato con il nuovo codice **G400**. Viene inoltre realizzata una versione con minore autonomia e commercializzata con codice **G300**, prodotta in pochissimi esemplari e della quale non abbiamo immagini.



Gulfstream IV-X G450

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	A6-AZH
Modello	Gulfstream G-IV	Seriale	4136 (2008)
Versione	G-IV-X - G450	Utilizzatore	Elite Jets
Designazione	GLF4	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 900	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	1985 - 2018	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Gulfstream G-IV X - G450: nuova versione leggermente allungata della precedente, con maggiore MTOW e autonomia incrementata. Motorizzato con Rolls-Royce Tay 611-8C. Modello dapprima denominato **G-IV X,** poi modificato in **G450,** realizzato in circa 350 esemplari. Viene prodotta anche una versione **G350** con minore autonomia (7.000km contro gli 8.000 del **G450**) in soli 9 esemplari.



GULFSTREAM V

G-V - G-V SP - G500 - G550

Gulfstream V

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	I-DEAS
Modello	Gulfstream G-V	Seriale	593 (2000)
Versione	G-V	Utilizzatore	Alba Servizi spa
Designazione	GLF5	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	1996 - 2002	Passeggeri	15 - 19
Produzione	193	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Gulfstream G-V: derivazione del **G-IV** con grande autonomia (12.000km) con velocità massima di 940km e altezza operativa massima di 51.000 piedi. Motorizzato con Rolls-Royce BR710A1-10 ne sono stati realizzati circa 200 esemplari.



Gulfstream V-SP G550

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	4K-AI06
Modello	Gulfstream G-V	Seriale	5277 (2010)
Versione	G-V SP (G550)	Utilizzatore	AZAL Azerbaijan Airlines
Designazione	GLF5	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 600	Passeggeri	14 - 19
Produzione	2003 - 2021	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Gulfstream G-V SP G550: modello derivato dal **G-V**. Prima versione registrata come **G-V SP** con modifiche nell'avionica, all'aerodinamica, nella posizione del portellone e con motori potenziati.



Gulfstream V-SP G500

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	N405GA
Modello	Gulfstream G-V	Seriale	5205 (2008)
Versione	G-V SP (G500)	Utilizzatore	Sun Air Jets
Designazione	GLF5	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 600	Passeggeri	14 - 19
Produzione	2003 - 2021	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Gulfstream G-V SP G500: versione con autonomia ridotta a 10.700km introdotta nel 2004. Aspetto esteriore simile al **G550,** ma con avionica con moduli opzionali.



Gulfstream C-37B

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	04-01778
Modello	Gulfstream G-V	Seriale	5034 (2004)
Versione	C-37B (G550)	Utilizzatore	U.S. Army
Designazione	GLF5	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 600	Passeggeri	Trasporto VIP
Produzione	2003 - 2021	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Gulfstream C-37B (G550): codice assegnato dall'U.S. Army al **G550 i**n versione trasporto VIP. In ambito militare è stata realizzata anche la versione **EA-37B**, destinata come piattaforma per la guerra elettronica.



GULFSTREAM G100 - G150

IAI ASTRA SPX

Gulfstream G100

IAI Astra SPX

Costruttore	GULFSTREAM (IAI)	Registrazione	D-CRIS
Modello	Gulfstream G100 (1125A)	Seriale	107
Versione	G100 - (Astra SPX)	Utilizzatore	Tyrol Air Ambulance
Designazione	ASTR	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	145	Passeggeri	Trasporto medico
Produzione	1985 - 2017	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Gulfstream 100 - IAI Astra SPX: business jet sviluppato all'inizio degli anni '80 dalla Israel Aerospace Industries e derivato dal precedente **IAI Westwind**. La prima versione, denominata **IAI 1125 Astra**, fu prodotta in 32 esemplari e motorizzata con Garrett TFE731-3A-200G. Seguì nel 1990 la versione **1125 Astra SP**, con autonomia leggermente aumentata e nuovi interni (36 esemplari) e nel 1994 la **1125 Astra SPX** con nuovi motori Honeywell TFE-731-40R-200G e winglets. A seguito dell'acquisizione, avvenuta nel 2001, da parte di Gulfstream di Galaxy Aerospace proprietaria della certificazione dell'Astra, il programma fu ridenominato **G100** con realizzazione complessiva di 77 esemplari.



C-38A Courier

IAI Astra SPX

Costruttore	GULFSTREAM (IAI)	Registrazione	94-1569
Modello	Gulfstream G100 (1125A)	Seriale	88
Versione	C-38A Courier	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	ASTR	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	145	Passeggeri	Trasporto VIP
Produzione	1985 - 2017	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

C-38A Curier: versione militare dell'**Astra SPX,** destinata dall'U.S. Air Force al trasporto VIP.



Gulfstream G150

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	9H-JET
Modello	Gulfstream G150	Seriale	283 (2010)
Versione	G150	Utilizzatore	Europ Star Aircraft
Designazione	G150	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	120	Passeggeri	6 - 9
Produzione	1985 - 2017	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

G150: versione con cabina più spaziosa e motori potenziati.



GULFSTREAM G200

IAI GALAXY

Gulfstream G200

IAI Galaxy

Costruttore	GULFSTREAM (IAI)	Registrazione	4X-CLL
Modello	G200 - IAI Galaxy	Seriale	40 (2001)
Versione	IAI Galaxy	Utilizzatore	Privato
Designazione	GALX	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	250	Passeggeri	Tipico 8-10, max 18
Produzione	1997 - 2011	Luogo dello scatto	Bolzano

Note sulla versione

IAI Galaxy (G200): business jet sviluppato dalla Israel Aerospace Industries a partire dalla seconda metà degli anni '90. Si tratta di un modello ottenuto con l'allungamento dell'**Astra SPX** e dotato di nuova motorizzazione Pratt & Whitney Canada PW306. A seguito dell'acquisizione nel 2001 da parte di Gulfstream della sussidiaria della IAI, la Galaxy Aerospace, il prodotto fu ridenominato **G200.**

GULFSTREAM G280

Gulfstream G280

Costruttore	GULFSTREAM (IAI)	Registrazione	TC-KHD
Modello	Gulfstream G280	Seriale	2037 (2013)
Versione	G280	Utilizzatore	Privato
Designazione	G280	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 200	Passeggeri	Fino a 10
Produzione	2009 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione:

G280: modello derivato dal **G200** e sviluppato dalla IAI, per conto di Gulfstream, a partire dal 2005. In un primo momento al progetto su assegnato il codice **G250**, poi modificato in **G280** per un problema legato al significato del primo numero in alcune lingue orientali. Motorizzato con Honeywell HTF7250G ha un'autonomia di poco inferiore ai 7.000km.



GULFSTREAM VII

G400 - G500 - G600

Gulfstream G500

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	9H-LOVE
Modello	Gulfstream G500	Seriale	72068 (2020)
Versione	G-VII-G500	Utilizzatore	Privato
Designazione	GA5C	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 120	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	2014 - in corso	Luogo dello scatto	Zurigo

Note sulla versione

G500: prima versione prodotta della nuova famiglia **G-VIII** commercializzata a partire dal settembre del 2018 e consegnata, fino a ora, in circa 120 esemplari. Motorizzata con P&WC PW814GA ha una autonomia di poco inferiore ai 10.000km con una velocità massima di circa 950kmh.



Gulfstream G600

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	
Modello	Gulfstream G600	Seriale	
Versione	G-VII-G600	Utilizzatore	
Designazione	GA6C	Stato	
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 120	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	2014 - in corso	Luogo dello scatto	

Foto ancora non disponibile

Gulfstream G400

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	
Modello	Gulfstream G400	Seriale	
Versione	G-VII-G400	Utilizzatore	
Designazione	GA4C	Stato	
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	In ordine	Passeggeri	Fino a 12
Produzione	2014 - in corso	Luogo dello scatto	

Foto ancora non disponibile



GULFSTREAM VI

G650 - G650ER - G700 - G800

Gulfstream G650

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	M-AAAL
Modello	G-VI - G650	Seriale	6279 (2017)
Versione	G650	Utilizzatore	Privato
Designazione	GLF6	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 500	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	2008 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

G650: primo modello della nuova serie **G-VI,** consegnato a partire dal 2008, con motorizzazione Rolls-Royce BR725 e in grado di trasportare fino a 19 passeggeri con una autonomia di circa 13.000km.



Gulfstream G650ER

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	PP-ADZ
Modello	G-VI - G650	Seriale	6190 (2016)
Versione	G650ER	Utilizzatore	Privato
Designazione	GLF6	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	Circa 500	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	2008 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

G650ER: versione simile alla precedente ma con autonomia di quasi 14.000km e maggiore MTOW a seguito della possibilità di imbarcare più carburante.

Gulfstream G700

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	
Modello	G-VI - G700	Seriale	
Versione	G700	Utilizzatore	
Designazione	GFL7	Stato	
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	12	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	2008 - in corso	Luogo dello scatto	

Foto ancora non disponibile

Gulfstream G800

Costruttore	GULFSTREAM	Registrazione	
Modello	G-VI - G800	Seriale	
Versione	G800	Utilizzatore	
Designazione	GFL8	Stato	
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	In ordine	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	2008 - in corso	Luogo dello scatto	

Foto ancora non disponibile

HAMBURGER FLUGZEUGBAU

HBF 320 Hansa Jet

Costruttore	Hamburger Flugzeugbau	Registrazione	16+27
Modello	HFB 320 Hansa Jet	Seriale	1064 (1973)
Versione	HFB 320 ECM	Utilizzatore	Luftwaffe
Designazione	HF20	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	47	Passeggeri	7, 11 o 15
Produzione	1964 - 1973	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

HFB 320 ECM: business jet sviluppato dalla Hamburger Flugzeugbau negli anni ’60, realizzata in pochi esemplari a causa della forte concorrenza delle macchine sviluppate negli USA. Caratteristica peculiare di questo modello è l’ala a freccia negativa, inclinata in avanti di circa 15 gradi. A oggi rimane l’unico aereo civile ad avere adottato tale configurazione. La Luftwaffe ordinò due diverse versioni, la base che venne utilizzata per il trasporto VIP e la **320 ECM**, nella foto, utilizzata come piattaforma di addestramento per le contromisure elettroniche.



HONDA

Hondajet

Costruttore	HONDA	Registrazione	D-ITIM
Modello	Hondajet	Seriale	42000017 (2016)
Versione	HA-420 Hondajet	Utilizzatore	Privato
Designazione	HDJT	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 250	Passeggeri	4 - 5
Produzione	2015 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

HA-420 Hondajet: prima versione del business jet giapponese, ma prodotto negli Stati Uniti, motorizzato con GE Honda HF120 turbofan e capace di una autonomia di circa 2.700km.



Hondajet Elite

Costruttore	HONDA	Registrazione	OE-FAA
Modello	Hondajet	Seriale	42000192 (2020)
Versione	HA-420 Hondajet Elite	Utilizzatore	The Flying Bulls
Designazione	HDJT	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 250	Passeggeri	4 -5 (massimo 7)
Produzione	2015 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

HA-420 Hondajet Elite: versione migliorata della precedente, potenziata, con nuovi interni e avionica e realizzata a partire dal 2019. Adottate nuove strutture di contenimento del rumore dei motori. Con il lancio della versione Elite è stata data la possibilità di applicare le modifiche con retrofit anche alla versione precedente con il programma **APMG.**





ILYUSHIN

ILYUSHIN Il-18

© Maurizio Noé

Il-18

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	YR-IMM
Modello	Il-18	Seriale	187009904
Versione	Il-18D	Utilizzatore	TAROM
Designazione	IL18	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	9
Esemplari costruiti	678	Passeggeri	65 - 120
Produzione	1957 - 1985	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Nota sulla versione

Il-18D (NATO: Coot): quadrimotore sviluppato da Ilyushin sia per scopi commerciali che militari, con progetto risalente al primo dopoguerra, ma finalizzato solo verso la fine degli anni '50. La prima serie, denominata **Il-18A**, era motorizzata con quattro Kuznetsov NK-4, quasi immediatamente sostituiti dai Ivchenko AI-20 per la scarsa affidabilità dei primi. Della prima serie ne furono prodotti solo 20 esemplari, mentre la produzione di massa iniziò con le varianti **18B e 18 Combi**, un misto tra cargo e passeggeri. Le prime modifiche sostanziali avvennero con l'introduzione della versione **18D,** motorizzata con Ivchenko AI-20M, e le sue numerose varianti dotate di maggiore autonomia. L'esemplare della foto, operato da TAROM, fu utilizzato per voli di Stato e trasporto VIP dal governo rumeno.



Il-18

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	LZ-BEK
Modello	Il-18	Seriale	182004603
Versione	Il-18gr	Utilizzatore	Balkan Bulgarian Airlines
Designazione	IL18	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	9
Esemplari costruiti	678	Passeggeri	Cargo
Produzione	1957 - 1985	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Nota sulla versione

Il 18gr (NATO: Coot): versione cargo **(Gr - Gruzovoy - cargo)** realizzata con conversione delle precedenti varianti.



Il-18

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	HA-MOF
Modello	Il-18	Seriale	183006301
Versione	Il-18V	Utilizzatore	MALEV
Designazione	IL18	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	9
Esemplari costruiti	678	Passeggeri	90 - 100
Produzione	1957 - 1985	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Nota sulla versione

Il 18V (NATO: Coot): la versione **V** è quella tipica di Aeroflot e altre compagnie aeree, entrata in servizio a partire dal 1961, e capace di trasportare tra le 90 e le 100 persone. Numerose le altre versioni realizzate, sia in ambito civile che militare, con alcuni esemplari utilizzati anche come piattaforme sperimentali per lo sviluppo di sistemi di difesa e di sorveglianza. Da segnalare infine che alcuni esemplari delle serie **D e V** sono state trasformate in trasporto VIP per i governi o le forze armate del blocco sovietico.



ILYUSHIN Il-62

Il-62

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	SP-LAE
Modello	Ilyushin Il-62	Seriale	041802 (1974)
Versione	Il-62	Utilizzatore	LOT Polish Airlines
Designazione	IL62	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3 - 5
Esemplari costruiti	292	Passeggeri	168 - 186
Produzione	1963 - 1995	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Note sulla versione

Il-62 (NATO: Classic): quadrigetto a lungo raggio sviluppato dalla Ilyushin a partire dagli anni '60. Alla data della sua entrata in servizio era l'aereo civile più grande in servizio, capace di trasportare fino a 186 passeggeri e cinque membri di equipaggio oltre agli assistenti di volo. Primo volo commerciale nel 1967, con motorizzazione Kuznetsov NK-8. La prima versione aveva una autonomia di circa 10.000km con una velocità di crociera di 900kmh. Ne rimangono in esercizio solo cinque esemplari, due dei quali in flotta alla nordcoreana Air Koryo.



Il-62

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	YR-IRD
Modello	Ilyushin Il-62	Seriale	14727546 (1977)
Versione	Il-62M	Utilizzatore	TAROM
Designazione	IL62	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3 - 5
Esemplari costruiti	292	Passeggeri	176
Produzione	1963 - 1995	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Note sulla versione

Il-62M (NATO: Classic): versione migliorata con nuova motorizzazione Soloviev D-30KU. Altre variazioni si registrano nell'adozione di un bagagliaio a container, autonomia incrementate e nuova strumentazione di volo.



Il-62

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	RA-86539
Modello	Ilyushin Il-62	Seriale	h2344615 (1983)
Versione	Il-62MK	Utilizzatore	Soviet Air Force
Designazione	IL62	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3 - 5
Esemplari costruiti	292	Passeggeri	195
Produzione	1963 - 1995	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Il-62MK (NATO: Classic): versione a medio raggio con capienza passeggeri fino a 195 unità. Utilizzato dalla Soviet Air Force per trasporto VIP o per generici voli di stato fino all'avvento del **Il-86/96**. Sempre motorizzato con Soloviev D-30KU e prodotto con carrello e ali rinforzate per gestire il maggior peso al decollo e atterraggio.





ILYUSHIN IL-76

Il-76

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	RA-76713
Modello	Ilyushin Il-78	Seriale	0063474193 (1986)
Versione	Il-76MD	Utilizzatore	Russian Fed. Air Force
Designazione	IL76	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	5
Esemplari costruiti	969	Passeggeri	Cargo
Produzione	1971 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Il-76D (NATO: Candid): aereo da trasporto progettato per operare in condizioni climatiche estreme, da piste semi preparate con una capacità di carico di 40 tonnellate e una autonomia massima di 5.000km. Ideato per scopi militari, ha avuto un grande successo anche in ambito civile per la sua capacità di operare in ambienti remoti e in caso di calamità naturali. Diverse le versioni realizzate, anche a scopi sperimentali, sia civili che militari. La versione **76MD** è una evoluzione del modello base (modifitseerovannyy Dahl'ny – modified, long-range). Motorizzato con Soloviev D-30KP.



Il-76

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	RA-76754
Modello	Ilyushin Il-76	Seriale	93421637
Versione	Il-76T	Utilizzatore	Aviatrans
Designazione	IL76	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	5
Esemplari costruiti	969	Passeggeri	Cargo
Produzione	1971 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Il-76T (NATO: Candid-A): versione senza armamenti destinata all'aviazione civile ('T' sta per Transport, Транспортный), entrata in servizio nel novembre del 1978.



Il-76

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	RA-76370
Modello	Ilyushin Il-76	Seriale	1033414458
Versione	Il-76TD	Utilizzatore	Aviacon Zitotrans
Designazione	IL76	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	5
Esemplari costruiti	969	Passeggeri	Cargo
Produzione	1971 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Il-76TD (NATO: Candid-A): versione cargo della MD militare.



ILYUSHIN Il-86

Il-86

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	CCCP-86067
Modello	Ilyushin Il-86	Seriale	51483204034 (1984)
Versione	Il-86	Utilizzatore	AEROFLOT
Designazione	IL86	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3 - 4
Esemplari costruiti	106	Passeggeri	320 - 350
Produzione	1976 - 1991	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Note sulla versione

Il-86 (NATO: Camber): modello a medio e lungo raggio sviluppato dall'Unione Sovietica a partire dalla fine degli anni '60, ma a causa di numerosi intoppi in fase di progettazione e realizzazione la sua entrata in servizio slittò fino al 1981, mancando quindi l'obiettivo di iniziare i voli durante le Olimpiadi di Mosca. Il ritardo determinò la rapida uscita di scena del modello, in quanto avionica e motorizzazione (Kuznetsov NK-86) si dimostrarono obsolete e non in linea con i progressi tecnologici degli anni '80. Il progetto fu quindi abbandonato in favore del più moderno **Il-96.** Furono realizzati 106 esemplari, compresi i prototipi, senza varianti o modifiche.





ILYUSHIN Il-96

Il-96

Costruttore	ILYUSHIN	Registrazione	RA-96009
Modello	Il-96	Seriale	74393201006 (1994)
Versione	Il-96-300	Utilizzatore	Domodedovo Airlines
Designazione	IL96	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	39	Passeggeri	237 - 300
Produzione	1988 - 2013 (sospesa)	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Il-96-300: modello prodotto con standard occidentali ma con un numero molto basso di esemplari annui. In pratica a oggi gli unici operatori attivi del modello sono la Cubana de Aviaction, unica compagnia aeree ad averlo in flotta, e il Governo Russo che ne utilizza una decina per voli presidenziali o comunque destinati ad alte cariche dello Stato. In questi casi si tratta di esemplari codificati con **PU.** A oggi risultano prodotti 33 esemplari della serie -**300,** con motori Aviadvigatel PS-90A, 1 **96M** (PW2037), 3 **96-400T** e 2 **96-400PU** (PS-90A1).



LEARJET

LEARJET 1962 - 1991 / BOMBARDIER AEROSPACE 1990 - 2021

- Lear Jet : 1962–1969
- Gates Learjet : 1969–1988
- LearJet : 1988–1990
- Bombardier Learjet : 1990–2021

LEARJET 23 - 24 - 25

BOMBARDIER

LEARJET

Learjet 24

Costruttore	LEARJET	Registrazione	F-BTVY
Modello	Learjet 24	Seriale	24-206
Versione	Laerjet 24B	Utilizzatore	Privato
Designazione	LJ24	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	101 (23) 259 (24) 369 (25)	Passeggeri	6
Produzione	1954 - 1982	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet 24B: per anni Learjet è stato sinonimo di business jet, precursore a partire dalla metà degli anni '50 del trasporto privati di lusso. Il primo modello messo in servizio fu il **Learjet 23**, costruito tra il 1954 e il 1966 in circa 100 esemplari con motorizzazione General Electric CJ610-4 e una autonomia di poco inferiore ai 3000km. Il **Learjet 24** è una evoluzione del primo modello prodotta dal 1966 al 1977, con motori General Electric CJ610-6, migliore pressurizzazione, un finestrino aggiuntivo sulla fiancata destra, un nuovo parabrezza e serbatoi supplementari. La versione **24B** è un ulteriore miglioramento del modello base. Seguirà il **Learjet 25** allungato di circa un metro e capace di trasportare tre passeggeri in più.



LEARJET 35 - 36

BOMBARDIER
LEARJET

Learjet 35

Costruttore	LEARJET	Registrazione	D-CAPO
Modello	Learjet 35	Seriale	35-159
Versione	Learjet 35A	Utilizzatore	Privato
Designazione	LJ35	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	738	Passeggeri	6 - 8
Produzione	1973 - 1994	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Dati sulla versione

Learjet 35A: il Learjet 35 è un modello derivato direttamente dal **Learjet 25**, allungato di circa un metro, con nuova motorizzazione TFE731. La versione **35A**, prodotta a partire dal 1976, prevede il montaggio dei nuovi motori TFE731-2-2B. 600 gli esemplari realizzati.



Learjet C-21A

Costruttore	LEARJET	Registrazione	84-0085
Modello	Learjet 35	Seriale	35-531
Versione	Learjet C-21A	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	LJ35	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	738	Passeggeri	6 - 8
Produzione	1973 - 1994	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet C-21A: versione del **35A** destinato alla U.S. Air Force, utilizzato sia per trasporto VIP e alte cariche militari, sia per trasporto feriti.



Learjet 36

Costruttore	LEARJET	Registrazione	N41GJ
Modello	Learjet 36	Seriale	36-055
Versione	Learjet 36A	Utilizzatore	Global JetCare
Designazione	LJ35	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	738	Passeggeri	Trasporto medico
Produzione	1973 - 1994	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet 36A: il **Learjet 36** è la versione a maggiore autonomia del **35**, con un serbatoio più grande a capiente che sacrifica una piccola parte della cabina passeggeri. La 36A è una versione leggermente potenziata di quelle base





LEARJET 31

Learjet 31

Costruttore	LEARJET	Registrazione	D-CURT
Modello	Learjet 31	Seriale	31-042
Versione	Learjet 31A	Utilizzatore	Unicair
Designazione	LJ31	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	246	Passeggeri	8
Produzione	1987 - 2003	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet 31A: successore del **Learjet 28/29**, del quale mantiene le ali, completato con motori e fusoliera del **Learjet 35** ed è l'ultimo velivolo realizzato sulla cellula del **Learjet 23**. La versione **31A**, introdotta nel 1990, fa registrane numerosi miglioramenti soprattutto nell'avionica, mentre la successiva **ER** assicura una maggiore autonomia. Del **Learjet 28/29,** conosciuto anche come **Longhorn**, non abbiamo documentazione fotografica.





LEARJET 55 - 60

Learjet 55

Costruttore	LEARJET	Registrazione	D-CGBR
Modello	Learjet 55	Seriale	55-122
Versione	Learjet 55	Utilizzatore	Privato
Designazione	LJ55	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	147	Passeggeri	10
Produzione	1979 - 1987	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet 55: conosciuto anche come “Longhorn” e annunciato nel 1977 e prodotto a partire dal 1981 ha una autonomia di circa 4.000km e motorizzazione Garrett TFE731-3A-2B. Delle tre versioni previste (**54 - undici posti, 55 - dieci e 56 - otto)** solo la **55** è stata realizzata. Nella foto un esemplare della versione base, prodotta in 126 esemplari, alla quale seguirono la **55B** (migliori prestazioni di decollo e autonomia, otto realizzati) e **55C,** con la parte inferiore della fusoliera ridisegnata.



Learjet 60

Costruttore	LEARJET	Registrazione	D-CFAX
Modello	Learjet 60	Seriale	60-249 (2002)
Versione	Learjet 60	Utilizzatore	Privato
Designazione	LJ60	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	400	Passeggeri	8
Produzione	1991 - 2012	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Dati sulla versione

Learjet 60: il **Learjet 60** è una versione allungata e migliorata del **Learjet 55,** con nuovi motori Pratt & Whitney Canada PW305A e autonomia fino a 4.500km. Oltre al miglioramento strumentale è stata modificata la coda, con inserimento di nuove strutture aerodinamiche, e l'attacco delle ali alla fusoliera.



Learjet 60

Costruttore	LEARJET	Registrazione	CS-DTH
Modello	Learjet 60	Seriale	60-362 (2008)
Versione	Learjet 60XR	Utilizzatore	Privato
Designazione	LJ60	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	400	Passeggeri	8
Produzione	1991 - 2012	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet 60XR: versione ulteriormente aggiornata con nuovi freni, nuova avionica, nuova elettronica e nuovo radar meteo. La cabina risulta ora più spaziosa e più isolata per un migliore confort di viaggio. Prodotto a partire dal 2007 fino allo stop del 2012 decretato dalla casa madre Bombardier. Il progetto dell'ulteriore sviluppo della serie, denominato Learjet 85, è stato cancellato.





LEARJET 40 - 45 - 70 - 75

Learjet 45

Costruttore	LEARJET	Registrazione	9H-BCP
Modello	Learjet 45	Seriale	45-287 (2005)
Versione	Learjet 45	Utilizzatore	Privato
Designazione	LJ45	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	642	Passeggeri	9
Produzione	1995 - 2012	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet 45: a partire da questo modello viene parzialmente abbandonato il disegno tradizionale che contraddistinse i Learjet fino dalla prima serie anche se, di fatto, la sagoma rimane molto simile alle precedenti. E' comunque un modello nuovo, completamente riprogettato da zero, con soluzioni d'avanguardia e un alto livello di sicurezza e comodità per i passeggeri. Motorizzato con Honeywell TFE731-20-AR.



Learjet 45

Costruttore	LEARJET	Registrazione	CS-TFR
Modello	Learjet 45	Seriale	45-382 (2008)
Versione	Learjet 45XR	Utilizzatore	Privato
Designazione	LJ45	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	642	Passeggeri	9
Produzione	1995 - 2012	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet 45XR: versione aggiornata e migliorata della precedente con a disposizione maggiore velocità massima e miglior rateo di salita a seguito di un potenziamento dei motori. Disponibile anche la modifica con retrofit della versione precedente.



Learjet 40

Costruttore	LEARJET	Registrazione	9H-CFL
Modello	Learjet 40	Seriale	45-2024
Versione	Learjet 40	Utilizzatore	Privato
Designazione	LJ40	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	642	Passeggeri	9
Produzione	1995 - 2012	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet 40: modello leggermente più corto del **45** (circa 30cm) e con minore spazio in cabina, ma con caratteristiche e prestazioni in linea con il modello principale.



Learjet 40

Costruttore	LEARJET	Registrazione	F-HPEB
Modello	Learjet 40	Seriale	445-2080 (2007)
Versione	Learjet 40XR	Utilizzatore	Privato
Designazione	LJ40	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	642	Passeggeri	9
Produzione	1995 - 2012	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet 40XR: versione potenziata del modello base, con le stesse modifiche previste per il passaggio da **45 a 45XR.**



Learjet 75

Costruttore	LEARJET	Registrazione	OE-GAG
Modello	Learjet 75	Seriale	45-566 (2018)
Versione	Learjet 75	Utilizzatore	Privato
Designazione	LJ75	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	642	Passeggeri	9
Produzione	1995 - 2012	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Learjet 75: si tratta in pratica di un **45XR** con nuova avionica, nuovi e più moderni motori (TFE731-40BR) e winglets più efficienti. Prodotto in pochi esemplari anche il **Learjet 70**, paragonabile a un **40XR** con le stesse modifiche suddette.



LET KUNOVICE

Aircraft Industries

Let L-410 Turbojet

Costruttore	LET AIRCRAFT INDUSTR.	Registrazione	OK-LRA
Modello	L-410	Seriale	892216 (1989)
Versione	L-410UVP-E	Utilizzatore	LR Airlines
Designazione	L410	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	1.200	Passeggeri	Fino a 19
Produzione	1971 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Let L-410UVP-E: progettato per sostituire sul marcato l'Antonov 2, è stato largamente utilizzato soprattutto nell'est europeo sia in ambito civile che militare. Sono state utilizzate sia motorizzazioni occidentali (Pratt & Whitney Canada PT6-27) che locali (Walter M601). Prodotto in numerose varianti e nella foto è rappresentato un esemplare della terza serie **"UVP"** (Ukorochennaya vzlot-posadka - atterraggi e decolli in breve spazio) equipaggiato con eliche a cinque pale e serbatoi supplementari alle estremità delle ali, con motori Walter M601Es,


U.S. AIR FORCE
8608
86 AW
LOCKHEED

LOCKHEED C-130 HERCULES

LOCKHEED L-100 HERCULES

C-130B Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	5930
Modello	Lockheed C-130	Seriale	3576 (1960)
Versione	C-130B	Utilizzatore	Romania Air Force
Designazione	C130	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	5
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Trasporto Militare
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-130B: il **C-130 Hercules** è di gran lunga l'aereo militare da trasporto (e non solo) più diffuso e noto al mondo, famoso per la sua duttilità che lo ha visto poi impiegato anche in ruoli diversi dal trasporto tattico vero e proprio. Il modello è stato prodotto in una quarantina di versioni, in oltre 2.600 esemplari ed è in flotta a una cinquantina di forze aeree nazionali, mentre il suo gemello civile **L-100,** prodotto in circa 110 esemplari, ha avuto un discreto successo commerciale. La prima versione entrata in servizio è stata la **C-130A** motorizzata Allison T56-A-11/9, impiegata anche nella guerra in Vietnam, prodotta in 223 esemplari. Seguì la versione **C-130B,** con motori Allison T56-A-7, consegnata in 134 esemplari a partire dal 1959. Molti esemplari di questa versioni, tutti inizialmente consegnati alla USAF, vennero poi ceduti a diverse aeronautiche nazionali.

C-130E Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	MM61991 (46-05)
Modello	Lockheed C-130	Seriale	4447 (1971)
Versione	C-130E	Utilizzatore	Aeronautica Militare
Designazione	C130	Stato	Operativo (Romania)
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	5
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Trasporto Militare
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-130E: versione simile alla **C-130B,** ma con serbatoi supplementari e relativo maggiore MTOW. Prodotto in 389 aerei a partire dal 1962. Alcuni esemplari sono stati poi modificati in **C-130H** a seguito della sostituzione dei motori con più potenti Allison T56-A-15.



MC-130E Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	64-0566
Modello	Lockheed C-130	Seriale	4080 (1965)
Versione	MC-130E Combat Talon I	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	C130	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	5
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Operazioni Speciali
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

MC-130E Combat Talon I: versione per operazioni speciali di infiltrazione e estrazione.



C-130H Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	475
Modello	Lockheed C-130	Seriale	5253 (1993)
Versione	C-130H	Utilizzatore	Royal Saudi Air Force
Designazione	C130	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	5
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Operazioni Speciali
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-130H: versione identica al **C-130E** ma motorizzata con i più potenti Allison T56-A-15. Prodotta a partire dal 1974 in 308 esemplari.



C-130H Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	6803
Modello	Lockheed C-130	Seriale	4772 (1977)
Versione	C-130H-30	Utilizzatore	FAP Portugal Air Force
Designazione	C130	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	5
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Trasporto Militare
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Dati sulla versione

C-130H-30: versione leggermente allungata del **C-130H.**



C-130K Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	XV207
Modello	Lockheed C-130	Seriale	4232 (1967)
Versione	C-130K	Utilizzatore	RAF Royal Air Force
Designazione	C130	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	5
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Trasporto Militare
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-130K: designazione dei **C-130H** prodotti e consegnati alla RAF Royal Air Force e contrassegnati, a seconda del periodo e alla configurazione, in **C.1, W.2 e C.3**. Nell'immagine un esemplare della classe **C.3.**



C-130M Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	2466
Modello	Lockheed C-130	Seriale	4990 (1984)
Versione	C-130M	Utilizzatore	Forca Aerea Brasileira
Designazione	C130	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	5
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Trasporto Militare
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-130M: designazione utilizzata per i **C-130H** prodotti con leggere modifiche per l'Aeronautica del Brasile.

C-130J Super Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	07-8608
Modello	Lockheed C-130	Seriale	5622 (2009)
Versione	C-130J-30	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	C30J	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Trasporto Militare
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-130J-30: nuova versione con profonde modifiche ed evoluzioni a livello di motorizzazione (Rolls-Royce AE 2100D3), avionica, struttura e sistemi, prodotto e consegnato a partire dal 1998. Con le sue numerose varianti e specializzazioni è il modello ancora in produzione del **C-130.** Denominato **“Super Hercules”** per contraddistinguerlo dal precedente modello. La serie **-30** è allungata di circa 4,5mt rispetto alla struttura base.



CC-130J Super Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	130612
Modello	Lockheed C-130	Seriale	5666 (2011)
Versione	CC-130J	Utilizzatore	Canadian Armed Forces
Designazione	C30J	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Trasporto Militare
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

PSC
PITI SPOTTER CLUB

Note sulla versione

CC-130J: denominazione dei C-130J prodotti e consegnati alla Canadian Armed Forces



HC-130J Super Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	16-5873
Modello	Lockheed C-130	Seriale	5873 (2019)
Versione	HC-130J	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	C30J	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Trasporto Militare
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Aviano

Note sulla versione

HC-130J “Combat King II”: versione destinata al pattugliamento e al soccorso in zone marine.



KC-130J Super Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	MM62181 (46-46)
Modello	Lockheed C-130	Seriale	5510 (2000)
Versione	KC-130J	Utilizzatore	Aeronautica Militare
Designazione	C30J	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Rifornimento in volo
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

KC-130J: versione specializzata nel rifornimento in volo di altri aeromobili.



MC-130J Super Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	11-5737
Modello	Lockheed C-130	Seriale	5737 (2013)
Versione	MC-130J	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	C30J	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	Oltre 2.600	Passeggeri	Operazioni speciali
Produzione	1957 - in corso	Luogo dello scatto	Duxford

Note sulla versione

MC-130J Commando II: versione utilizzata per missioni speciali, originariamente denominata **Combat Shadow II.**



L-100 Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	N9266R
Modello	L-100 Hercules	Seriale	4250 (1967)
Versione	L-100-20	Utilizzatore	Southern Air Transport
Designazione	C130	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	3 - 4
Esemplari costruiti	114	Passeggeri	Cargo
Produzione	1964 - 1992	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Note sulla versione

L-100-20: versione civile del **C-130**, prodotta a partire dal 1964 nella prima variante **L-100 (Model 382B)**. A partire dal 1968 viene introdotta la **L-100-20 (Model 382E e F),** versione allungata di circa due metri rispetto all'originale, motorizzata con Allison 501-D22A.



L-100 Hercules

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	7T-VHG
Modello	L-100 Hercules	Seriale	4880 (1981)
Versione	L-100-30	Utilizzatore	Air Algérie
Designazione	C130	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	3 - 4
Esemplari costruiti	114	Passeggeri	Cargo
Produzione	1964 - 1992	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

L-100-30: versione ulteriormente allungata di circa due metri, ultima prodotta.



LOCKHEED C-141 STARLIFTER

C-141 Starlifter

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	64-0615
Modello	Lockheed C-141 Starlifter	Seriale	300-6028 (1965)
Versione	C-141B	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	n.d.	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	5 - 7
Esemplari costruiti	285	Passeggeri	Trasporto Militare
Produzione	1963 - 1968	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-141B Starlifter: trasporto tattico prodotto dal 1963 e 1968 e rimasto in servizio per circa 40 anni fino alla sua sostituzione da parte del **C-17**. La prima versione. La **C-141A,** era capace di trasportare o 154 passeggeri, o 121 paracadutisti o 80 barelle per feriti con 18 assistenti. Motorizzato con Pratt & Whitney TF33-P-7 della prima versione ne sono stati prodotti 284. La versione **C-141B** è stata ottenuta con l'allungamento e il generale rinforzo di precedenti modelli della prima versione. Grazie a questa modifica la capacità di trasporto salì a 205 passeggeri, 168 paracadutisti e 103 barelle.



C-141 Starlifter

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	66-0152
Modello	Lockheed C-141 Starlifter	Seriale	300-6178 (1966)
Versione	C-141C	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	n.d.	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	5 - 7
Esemplari costruiti	285	Passeggeri	Trasporto Militare
Produzione	1963 - 1968	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-141C Starlifter: versione con avionica aggiornata per soddisfare i requisiti minimi di volo previsti per gli anni ’90 fino alla dismissione del modello. Gli esemplari modificati sono in tutto 63.





LOCKHEED L-1011 TRISTAR

L-1011 Tristar

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	N372EA
Modello	L-1011 Tristar	Seriale	1033 (1973)
Versione	L-1011-1	Utilizzatore	Air America
Designazione	L101	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	250	Passeggeri	Fino a 400
Produzione	1968 - 1984	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

PSC
PITI SPOTTER CLUB

Note sulla versione

L-1011-1; terzo widebody della storia, dopo il **B747** e il **DC10**, progettato e prodotto per rotte a breve e medio raggio e acquistato da compagnie con tratte ad alta densità. Certificato dalla FAA con il codice **L-1011-385-1**, è stato acquistato soprattutto da compagnie aeree statunitensi e asiatiche. La prima versione è stata prodotta dal 1972 al 1983 in 160 esemplari, il 75% dei quai consegnati tra il 1972 e il 1975. Motorizzazione RB211. Due esemplari consegnati alla Pacific Southwest Airlines erano dotati di lounge al ponte inferiore, nello spazio di solito occupato dalla stiva, ed erano dotati di scaletta integrata.



L-1011 Tristar

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	G-BBAE
Modello	L-1011 Tristar	Seriale	1083 (1975)
Versione	L-1011-100	Utilizzatore	Caledonian Airways
Designazione	L101	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	250	Passeggeri	Fino a 400
Produzione	1968 - 1984	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

L-1011-100: seconda versione, con numero certificazione L-1011-385-1-14, lanciata nel 1975 e dotata di una maggiore autonomia di circa 1.500km grazie all'installazione di un serbatoio centrale aggiuntivo con relativo aumento del MTOW.



L-1011 Tristar

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	SE-DPP
Modello	L-1011 Tristar	Seriale	1072 /1974)
Versione	L-1011-50	Utilizzatore	Air Ops
Designazione	L101	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	250	Passeggeri	Fino a 400
Produzione	1968 - 1984	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

L-1011-50: il codice indica gli esemplari della serie **-1** che hanno ricevuto le modifiche necessarie per portare il MTOW da 195.000 a 204.000kg, senza aumento della capacità dei serbatoi. Si tratta di una versione ottenuta solo con trasformazione delle precedenti e senza esemplari prodotti da zero.



L-1011 Tristar

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	G-FTNB
Modello	L-1011 Tristar	Seriale	1010 (1972)
Versione	L-1011-150	Utilizzatore	Air Transat
Designazione	L101	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	250	Passeggeri	Fino a 400
Produzione	1968 - 1984	Luogo dello scatto	Francoforte sul Meno

Dati sulla versione

L-1011-150: altra versione ottenuta con modifiche di quella iniziale, con MTOW aumentato fino a 210.000kg.



L-1011 Tristar

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	HZ-AHI
Modello	L-1011 Tristar	Seriale	1160 (1978)
Versione	L-1011-200	Utilizzatore	Saudi Arabian Airlines
Designazione	L101	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	250	Passeggeri	Fino a 400
Produzione	1968 - 1984	Luogo dello scatto	Roma Fiumicino

Note sulla versione

L-1011-200: terza versione del Tristar, con numero certificazione L-1011-385-1-15, prodotto a partire dal 1976. Motorizzato con Rolls-Royce RB.211-524B. Prodotto il soli 24 esemplari dal punto di vista delle dimensioni era identico al **-100,** con un leggero aumento del MTOW. Una versione potenziata con RB211-524B4I, la **L-1011-250**, si rese disponibile qualche anno dopo.



L-1011 Tristar

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	D-AERL
Modello	L-1011 Tristar	Seriale	1196 (1980)
Versione	L-1011-500	Utilizzatore	LTU
Designazione	L101	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	250	Passeggeri	Fino a 400
Produzione	1968 - 1984	Luogo dello scatto	Monaco di Baviera

Note sulla versione

L-1011-500: ultima versione del Tristar prodotta (numero certificazione L-1011-385-3). Consegnata a partire dal 1979 era dotata di una fusoliera accorciata di circa 4 metri, nuovi e più potenti motori L-1011-385-3 e maggiore autonomia grazie alla possibilità di caricare maggiori quantità di carburante.



L-1011 Tristar

Costruttore	LOCKHEED	Registrazione	ZE704
Modello	L-1011 Tristar	Seriale	1186 (1980)
Versione	L-1011-500—C.2	Utilizzatore	RAF Royal Air Force
Designazione	L101	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	250	Passeggeri	Trasporto militare
Produzione	1968 - 1984	Luogo dello scatto	Francoforte sul Meno



Note sulla versione

L-1011-500 C.2: versione per la RAF realizzata con la conversione di esemplari prodotti per il mercato civile. Furono realizzate anche le versioni **K1 e KC1** dotate di sistema di rifornimento in volo, mentre i modelli contraddistinti dalla **C** erano specializzati nel trasporto di passeggeri o di malati.

McDONNELL DOUGLAS

DOUGLAS DC-3

DOUGLAS C-47

DC-3

C-47

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	HB-ISB
Modello	Douglas C-47 Skytrain	Seriale	4667 (1942)
Versione	C-47-DL	Utilizzatore	Classic Air
Designazione	DC3	Stato	Preservato
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	600 (civili) 10.000 (mil)	Passeggeri	21 - 32
Produzione	1935 - 1950	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-47-DL: un classico tra i classici, uno dei modelli prodotti in maggior numero al mondo e di gran lunga il trasporto passeggeri occidentale più diffuso della storia. Si tratta del **Douglas DC-3** (nella versione civile) o **C-47** (nella versione militare), prodotto in oltre 16.000 esemplari tra il 1935 e il 1950. Per la precisione sono 607 gli esemplari civili, 10.048 i militari costruiti in USA, 4.937 costruiti come **Lisunov Li-2** su licenza in URSS e 487 prodotti su licenza in Giappone come **Mitsubishi Kinsei.** Sono numerosissimi poi gli esemplari prodotti come militari poi riconvertiti in civili alla fine della II Guerra Mondiale. La versione **C-47** è stata la prima realizzata e il suffisso **DL** evidenzia la sua produzione presso lo stabilimento di Long Beach in California, mentre il codice **DK** evidenzia gli esemplari prodotti a Oklahoma City. La versione militare deriva da quella civile e ebbe il suo battesimo del volo nel 1941, mentre varie versioni del civile **DC-3** solcavano il cielo fin dal 1935. Le modifiche apportate riguardavano l'inserimento di un portellone per il carico merci e un rinforzo generale della struttura e, soprattutto, del pavimento della cabina. La prima versione permetteva il trasporto di 21 passeggeri. Sono decine le versioni realizzate, sia in ambito civile che militare.



DC-3

C-47

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	HB-ISC
Modello	Douglas C-47 Skytrain	Seriale	9995 (1943)
Versione	C-47A-45-DL	Utilizzatore	Classic Air
Designazione	DC3	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	600 (civili) 10.000 (mil)	Passeggeri	21 - 32
Produzione	1935 - 1950	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-47A-45-DL: seconda versione del **C-47** con modifica del voltaggio del circuito elettrico. Nell'ambito della versione, il numero evidenziato tra il modello e lo stabilimento di produzione, **45** in questo caso, indica una ulteriore classe di sotto varianti che identificano determinate variazioni meno significative rispetto alle precedenti. La versione **C-47A**, in generale, è stata prodotta in oltre 5.000 esemplari.



DC-3

C-47

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	N473DC
Modello	Douglas C-47 Skytrain	Seriale	19345 (1943)
Versione	C-47A-75-DL	Utilizzatore	Dakota Heritage Inc.
Designazione	DC3	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	600 (civili) 10.000 (mil)	Passeggeri	21 - 32
Produzione	1935 - 1950	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-47A-75-DL: ulteriore sviluppo della versione base. Nella foto è mostrato un esemplare che appartiene a una fondazione che cura la preservazione di alcuni esemplari del “Dakota”, come fu soprannominato il **C-47** durante la II Guerra Mondiale. Sembra che il soprannome non derivi da un omaggio allo stato USA ma da “Douglas Aircraft Company Transport Aircraft” e quindi D.A.C.o.T.A., poi variato in Dakota. La livrea indossata dallo splendido esemplare nella foto è quella utilizzata durante il D-Day dello Sbarco in Normandia.



DC-3

C-47

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	PH-PBA
Modello	Douglas C-47 Skytrain	Seriale	19434 (1943)
Versione	C-47A-75-DL	Utilizzatore	DDA Classic Airlines
Designazione	DC3	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	600 (civili) 10.000 (mil)	Passeggeri	21 - 32
Produzione	1935 - 1950	Luogo dello scatto	Venezia Marco Polo

Note sulla versione

C-47A-75-DL: aereo simile al precedente, utilizzato dalla Dutch Dakota Association a scopo promozionale. Sono due i **C-47** preservati con i colori della KLM, il primo nella foto e e il secondo, magnifico, preservato al Luchtvaartmuseum Aviodrome di Lelystad nei Paesi Bassi.



DC-3

C-47

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	CS-AZL
Modello	Douglas C-47 Skytrain	Seriale	26244 (1944)
Versione	C-47B-10-DK	Utilizzatore	Air Umbria
Designazione	DC3	Stato	Preservato
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	600 (civili) 10.000 (mil)	Passeggeri	21 - 32
Produzione	1935 - 1950	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

PSC

Note sulla versione

C-47B-10-DK: seconda importante variante del **C-47,** equipaggiata con nuovi motori e "supercharger", ovvero un sistema per ottenere dai motori più potenzia in determinate situazioni di volo.



DC-3

C-47

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	C-FTGI
Modello	Douglas C-47 Skytrain	Seriale	26268 (1944)
Versione	C-47B-10-DK Basler BT-67	Utilizzatore	Bell Geospace
Designazione	DC3T	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	600 (civili) 10.000 (mil)	Passeggeri	Ricerche scientifiche
Produzione	1935 - 1950	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

C-47B-10-DK ora Basler BT-67: nel corso degli anni alcuni esemplari di **C-47 o DC-3** sono stati completamente rivisti e modernizzati, comprese modifiche o sostituzione dei motori con più moderni ed efficienti motori turboprop. In questo caso la transizione è stata effettuata nel 2004 dalla Basler con installazione di nuovi Pratt & Whitney Canada PT6A-67R, un rinforzo generale della struttura e delle ali e la sostituzione dell'avionica. Nella foto ripresa a Villafranca si nota uno degli aerei più rari mai fotografati nel nostro aeroporto, un **Basler BT-67** utilizzato dal Bell Geospace per ricerche di natura Gradiometrica gravimetrica, utilizzate soprattuto per la ricerca di idrocarburi nel sottosuolo.



DOUGLAS DC-8 (1958-67)

McDONNEL DOUGLAS DC-8 (1967-72)

DC-8

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	I-DIWI
Modello	Douglas DC-8	Seriale	45600 (1960)
Versione	DC-8-43	Utilizzatore	Alitalia
Designazione	n.d.	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	177 - 259
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Note sulla versione

DC-8-43: il Douglas **DC-8** è nato dalla trasformazione di un progetto per un nuovo aerocisterna per l'USAF abbandonato a seguito della mancata aggiudicazione della gara nel 1952, andata invece alla Boeing con il **KC-135.** Terminato il progetto nel 1954 ci fu la prima consegna a Pan Am nel corso del 1955. La produzione fu avviata con quattro versioni in catalogo, due per tratte interne e due per tratte intercontinentali. La prima**, DC-8-10**, fu motorizzata con Pratt & Whitney JT3C e aveva un MTOW di 124t, la seconda **DC-8-20** motori JT4A più potenti e MTOW di 125t. Le versioni "intercontinentali" furono la **DC-8-30** con motori JT4A e MTOW di 143t e la **DC-8-40**, motorizzata con Rolls-Royce Conway e con lo stesso MTOW della -**30.** All'interno di queste due versioni esistevano ulteriori sotto classificazioni **(es. -41, -42, -43)** che si diversificavano per MTOW e alcune modifiche minori richieste dal mercato. L'esemplare nella foto, consegnato a Alitalia il 27.07.1960 ed era originariamente una serie **DC-8-42,** con un MTOW di 142,8t, trasformato poi in **DC-8-43** a seguito di alcune modifiche ai flap e all'estremità delle ali.



DC-8

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	N893AF
Modello	Douglas DC-8	Seriale	45619 (1961)
Versione	DC-8-52	Utilizzatore	IASG
Designazione	DC85	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	177 - 259
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Miami

Note sulla versione

DC-8-52: la serie **50** è l'ultima prodotta prima dell'allungamento della fusoliera da 46 a 57 metri. All'interno di questa nuova famiglia furono realizzate cinque versioni secondarie, quattro passeggeri **(-51, -52, -53 e -55)** e una cargo **(-54F)**, diversificate in base al peso massimo al decollo. La motorizzazione base per tutte le cinque versioni furono il JT3D e il JT3D-3B con autonomie che andavano dai 8.700km della **-55** ai quasi 11.000 della **-51.** Il passaggio alla versione **-50** era consentito anche alle precedenti con intervento di retrofit.



DC-8

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	9G-MKB
Modello	Douglas DC-8	Seriale	45860 (1966)
Versione	DC-8-54F	Utilizzatore	MK Airlines
Designazione	DC85	Stato	Distrutto in incidente
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	Cargo
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-8-54F: esemplare prodotto in versione cargo nel 1966 per Air Canada e andato distrutto in un incidente in atterraggio all'Aeroporto di Kano in Nigeria il 15.02.1992



DC-8

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	9G-MKA
Modello	Douglas DC-8	Seriale	45804 (1966)
Versione	DC-8-55CF	Utilizzatore	MK Airlines
Designazione	DC85	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	Cargo
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-8-55CF: esemplare della versione -**55** prodotto con un portellone per il cargo adatto per un utilizzo combinato passeggeri/cargo e consegnato nel 1966 a SAS e poi KLM, note per i loro aerei “Combi”. Modificato successivamente in “tutto cargo” è stato accantonato all’Aeroporto di Amsterdam 2001 per un progetto di restauro e di inserimento nel Museo di Lelystad, azione poi abbandonata per la mancanza di fondi.



DC-8

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	EC-DVC
Modello	Douglas DC-8	Seriale	46016 (1968)
Versione	DC-8-61	Utilizzatore	Spantax
Designazione	DC86	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	177 - 259
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-8-61: Le serie successive alla **-50** sono conosciute anche come "**Super DC-8**". La versione **-61** è a medio raggio e alta capacità con motori e ali del precedente -55, con fusoliera allungata a 57 metri e con possibilità di trasportare fino a 259 passeggeri in configurazione ad alta densità. Autonomia ridotta a 4.300km con motorizzazione P&W JT3D-3B



DC-8

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	OH-LFZ
Modello	Douglas DC-8	Seriale	45987 (1968)
Versione	DC-8-62	Utilizzatore	Finnair
Designazione	DC86	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	177 - 259
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-8-62: versione con maggiore autonomia (9.600km) e con alcune modifiche atte a migliorare il profilo aerodinamico, come a esempio l'eliminazione della parte sporgente dei piloni dei motori nella parte superiore dell'ala. Anche l'involucro dei motori è stato ridotto di diametro per una maggiore efficienza aerodinamica. Lanciato nell'aprile del 1967 aveva una capacità di 189 passeggeri. La foto è ripresa dalla vecchia terrazza dell'Aeroporto di Verona, allora ancora accessibile.



DC-8

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	I-DIWJ
Modello	Douglas DC-8	Seriale	45986 (1968)
Versione	DC-8-62H	Utilizzatore	Alitalia
Designazione	DC86	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	177 - 259
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Note sulla versione

DC-8-62H: gli ultimi esemplari della serie **-62** furono prodotti con un MTOW aumentato da 152 a 159t e ridenominati -**62H**. Della serie -**62** sono stati consegnati 51 **DC-8-62** (compresi **-62H)**, 10 -**62CF** (cargo door, con porta cargo), e 6 -**62AF** (tutto cargo)



DC-8

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	N1806
Modello	Douglas DC-8	Seriale	45911 (1967)
Versione	DC-8-62CF	Utilizzatore	Air Transport Internat.
Designazione	DC86	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	177 - 259
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Los Angeles

Note sulla versione

DC-9-62CF: esemplari riconvertito in **CF**, con applicazione di una porta cargo sul lato sinistro della fusoliera, da un originale **-62** appartenuto alla Braniff.



DC-8

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	I-DIWC
Modello	Douglas DC-8	Seriale	45960 (1968)
Versione	DC-8-62CF-H	Utilizzatore	Alitalia
Designazione	DC86	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	Cargo
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Note sulla versione

DC-8-62CF-H: versione **CF** nativa, quindi uscito dalla fabbrica con il portellone cargo già applicato, e con MTOW potenziato **(H)** come per la versione passeggeri.



DC-8

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	N795FT
Modello	Douglas DC-8	Seriale	46103 (1969)
Versione	DC-8-63C	Utilizzatore	Emery Worldwide Airl.
Designazione	DC86	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	Cargo
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Francoforte

Note sulla versione

DC-8-63CF: variante finale della serie **-60,** uscita sul mercato nel giugno del 1968. Incorpora la fusoliera del **-61** e le innovazioni aerodinamiche e maggiore autonomia del **-62,** motorizzato con JT3D-7. La versione cargo ha un MTOW incrementato fino a 161t. Sono stati consegnati 41 **DC-8-63**, 53 **-63CF** (cargo door), 7 -**63AF** (tutto cargo), e 6 **-63PF**, una versione speciale per Eastern Airways con pavimento rinforzato come per le versioni cargo ma senza portellone di carico.



DC-8

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	F-GMFM
Modello	Douglas DC-8	Seriale	46099 (1969)
Versione	DC-8-71	Utilizzatore	Point Air
Designazione	DC87	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	177 - 259
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-8-71: la serie **-70** identifica i 110 modelli della serie precedente rimotorizzata con più efficienti CFM International CFM56-2. A causa del maggior peso dei nuovi motori la capacità di carico venne ridotta di circa 3 tonnellate ma, grazie alla maggiore efficienza dei motori, crebbe l'autonomia dai 200 ai 900km a seconda del modello.



DC-8

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	N782SP
Modello	Douglas DC-8	Seriale	46013 (1968)
Versione	DC-8-72CF	Utilizzatore	Samaritan's Parse
Designazione	DC87	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 4	Crew	3
Esemplari costruiti	556	Passeggeri	Cargo
Produzione	1958 - 1972	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-8-72CF: l'esemplare nella foto è stato ripreso durante il periodo della pandemia Covid-19 e trasportò a Verona un ospedale da campo utilizzato durante le fasi cruciali della crisi sanitaria. La sua trasformazione in **-72** avvenne nel 1982 quando l'esemplare fu acquistato dallo Stato Francese e utilizzato come aereo di Stato con l'identificativo F-RAFG.



DOUGLAS DC-9 (1965-67)

McDONNEL DOUGLAS DC-9 (1967-1985)

DC-9

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	HB-IEF
Modello	Douglas DC-9	Seriale	45702 (1966)
Versione	DC-9-14	Utilizzatore	ALG Aeroleasing
Designazione	DC91	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	90 - 135
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Nore sulla versione

DC-9-14: bireattore ideato per operare su rotte brevi e con traffico secondario, dotato di scalette interne estendibili ideali per gestire in autonomia le operazioni aeroportuali. Motori Pratt & Whitney JT8D-5. Prodotto in cinque serie e dieci versioni, più alcune sotto versioni. La prima serie, **DC-9-10,** è stata prodotta nelle varianti **-11, -12, -14 e -15**. Solo quattro esemplari sono stati realizzati per le prime due versioni, -**11 e -12**, successivamente riconvertiti in **-14.** Le serie più prodotte sono state la **-14**, nella foto, e la **-15** che troveremo più avanti. La **-14** aveva un MTOW di 38.900kg, aumentabile su opzione fino a 41.100kg, e una cabina certificata per un massimo di 109 passeggeri, anche se le configurazioni tipiche erano di 90 in classe unica o 72 in due classi.



DC-9

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	HB-IFA
Modello	Douglas DC-9	Seriale	45731 (1966)
Versione	DC-9-15	Utilizzatore	ALG Aeroleasing
Designazione	DC91	Stato	Preservato
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	90 - 135
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-9-15: seconda principale versione della serie **-10,** dotata di maggiore MTOW rispetto alla **-14** e con maggiore autonomia. Dal punto di vista delle dimensioni e praticamente simile alla precedente.



DC-9

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	OH-LYH
Modello	Douglas DC-9	Seriale	47044 (1967)
Versione	DC-9-15MC	Utilizzatore	Finnair
Designazione	DC91	Stato	Operativo Aeron.TSM
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	90 - 135 + cargo
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Bologna

Dati sulla versione

DC-9-15MC: versione cargo della serie **-15,** con sistema di rimozione dei sedili rimovibili che potevano essere sistemati nella parte posteriore della cabina. La desinenza **MC** significa **“Minimum Change”** e quindi indica la necessità di manovre minime per trasformare la cabina da passeggeri a cargo.



DC-9

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	I-TIAR
Modello	Douglas DC-9	Seriale	47015 (1967)
Versione	DC-9-15RC	Utilizzatore	Unifly Express
Designazione	DC91	Stato	Operativo Ameristar C.
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	90 - 135 + cargo
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-9-15RC: seconda versione cargo, ma con sistema di rimozione dei sedili con l'utilizzo di pallet **(RC = Rapid Change)**



DC-9

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	LN-RLL
Modello	Douglas DC-9	Seriale	47301 (1968)
Versione	DC-9-21	Utilizzatore	SAS
Designazione	DC92	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	90 - 135
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Bologna

Note sulla versione

DC-9-21: la serie **-20** con la sua unica variante **-21** fu commissionata direttamente da SAS per soddisfare esigenze di decollo e atterraggio da piste più corte. Il problema fu risolto con l'adozione di motori JT8D-11, tipici della serie **-30**, su fusoliera di lunghezza ridotta come quella della serie **-10**. Furono realizzati solo 20 esemplari, tutti andati alla SAS.



DC-9

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	I-DIBJ
Modello	Douglas DC-9	Seriale	47235 (1968)
Versione	DC-9-32	Utilizzatore	Alitalia
Designazione	DC93	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	90 - 135
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-9-32: terza serie del **DC-9,** prodotta in quattro varianti **-31, -32, -33 e -34.** E' stata la serie più prodotta con un totale di 662 esemplari pari al 60% della produzione totale. Rispetto alle versioni precedenti la fusoliera viene allungata di quasi 5 metri e vengono adottati motori già potenti P&W JT8D-7, P&W JT8D-9 o P&W JT8D-11. Il MTOW sale a 50.000kg. Della prima versione, **-31** e costruita in 235 esemplari e con MTOW ridotto a 44.000kg, non abbiamo immagini. La versione **-32,** con MTOW di 50.000, è stata realizzata in 380 esemplari anche in tre versioni cargo: **32LWF** (Light Weight Freight) con cabina modificata ma nessuna cargo door o pavimento rinforzato, destinata al trasporto di posta e pacchi, **32CF** (Convertible Freighter), con pavimento rinforzato ma con il mantenimento dei servizi destinati ai passeggeri e la **32AF** (All Freight), un tutto cargo senza finestrini. Aereo piuttosto noto in Italia per il suo massiccio utilizzo da parte di Alitalia che ne ebbe in flotta ben 46.



DC-9

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	MM62013
Modello	Douglas DC-9	Seriale	47600 (1974)
Versione	DC-9-32	Utilizzatore	Aeronautica Militare
Designazione	DC93	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	Voli di Stato
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-9-32: esemplare modificato e utilizzato dall'Aeronautica Militare Italiana per il trasporto di autorità di Stato.



DC-9

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	VH-IPF
Modello	Douglas DC-9	Seriale	47408 (1969)
Versione	DC-9-33CF	Utilizzatore	Independent Air Freight
Designazione	DC93	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	Cargo
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Australia

Note sulla versione

DC-9-33CF: versione prodotta in soli 22 esemplari, tutti in configurazione cargo nelle tre sotto versioni All Freight (AF), Convertible Freight (CF) e Rapid Change (RC). MTOW aumentato fino a 52.000kg e motorizzazione JT8D-9 o -11.



DC-9

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	EC-DGD
Modello	Douglas DC-9	Seriale	48105 (1979)
Versione	DC-9-34	Utilizzatore	Aviaco
Designazione	DC93	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	90 - 135
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Bologna

PSC
PITI SPOTTER CLUB

Note sulla versione

DC-9-34: ultima variante della serie, prodotta in soli 12 esemplari, 7 dei quali per trasporto passeggeri e 5 nella versione cargo **(CF)**. Il MTOW viene aumentato a 55.000kg e vengono adottati i motori JT8D-9 con in opzione il montaggio dei più potenti -15 e -17



DC-9

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	EC-CTS
Modello	Douglas DC-9	Seriale	47704 (1976)
Versione	DC-9-34CF	Utilizzatore	Aviaco
Designazione	DC93	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	90 - 135 + cargo
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Bologna

Note sulla versione

DC-9-34CF: uno dei soli cinque esemplari realizzati nella versione **34CF**, con caratteristiche simili a quelle della versione passeggeri.



DC-9

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	SE-DAM
Modello	Douglas DC-9	Seriale	47499 (1970)
Versione	DC-9-41	Utilizzatore	SAS
Designazione	DC94	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	90 - 135
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Francoforte sul Meno

Note sulla versione

DC-9-41: unica versione della serie **-40**, prodotta in 71 esemplari, ottenuta con un allungamento della fusoliera di ulteriori 2 metri. Anche in questo caso la serie fu prodotta su incarico della SAS ma successivamente utilizzata anche da altre compagnie aeree.



DC-9

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	I-SMEE
Modello	Douglas DC-9	Seriale	47656 (1975)
Versione	DC-9-51	Utilizzatore	Meridiana
Designazione	DC95	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	976	Passeggeri	90 - 135
Produzione	1965 - 1982	Luogo dello scatto	Francoforte sul Meno

Note sulla versione

DC-9-51: ultima serie del **DC-9** prima del passaggio al programma MD-80, prodotta In un'unica versione ottenuta con un ulteriore allungamento della fusoliera di 2,5 mt fino a circa 41mt e capace di trasportare fino a 139 passeggeri. Motorizzazione JT8D-15 o -17. Sono 96 gli esemplari usciti dagli stabilimenti McDonnell Douglas. L'esemplare nella foto è stato il primo consegnato a Swissair, a suo tempo cliente di lancio della serie **-50.**



C-9A

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	68-8934
Modello	Douglas C-9A	Seriale	47299 (1968)
Versione	DC-9-32 (C-9A)	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	DC93	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	5 - 8
Esemplari costruiti	21	Passeggeri	Fino a 76
Produzione	1968 - 1969	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-9-32 (C-9A Nightingale): 21 velivoli da evacuazione aeromedica sviluppati dal **DC-9-32CF** per la U.S. Air Force e consegnati nel 1968–69. Successivamente un esemplare è stato riconvertito in trasporto esecutivo e posizionato in Belgio, mentre un secondo è stato trasformato in trasporto VIP e dislocato alla base di Ramstein.



C-9B

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	160050
Modello	Douglas C-9B	Seriale	47699 (1973)
Versione	DC-9-33 (C-9B)	Utilizzatore	U.S. Navy
Designazione	DC93	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	5 - 8
Esemplari costruiti	29	Passeggeri	Fino a 76
Produzione	1973 - 1976	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-9-33 (C-9B Skytrain II): tra il 1973 e il 1976 la U.S. Navy e la U.S. Marine Corps hanno ricevuto 29 esemplari convertibili tra trasporto passeggeri e merci, 24 derivati direttamente dal **-32CF** e 5 da modelli passeggeri modificati.



VC-9C

Costruttore	DOUGLAS	Registrazione	73-1682
Modello	Douglas VC-9C	Seriale	47670 (1975)
Versione	DC-9-32 (VC-9C)	Utilizzatore	U.S. Air Force
Designazione	DC93	Stato	Preservato
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	5 - 8
Esemplari costruiti	3	Passeggeri	Fino a 76
Produzione	1976	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-9-32 (VC-9C): nel 1976 furono consegnati alla U.S. Air Force tre esemplari di -32 utilizzati per trasporti esecutivi.



McDONNELL DOUGLAS MD-80

(MD-81, MD-82, MD-82T, MD-83, MD-87, MD-88, MD-90)

MdDonnell Douglas 1979 - 1997, Boeing 1997 - 1999

MD-81

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	OY-KHN
Modello	MD-81	Seriale	53000 (1990)
Versione	MD-81	Utilizzatore	SAS
Designazione	MD81	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	132	Passeggeri	143 - 172
Produzione	1980 - 1994	Luogo dello scatto	London Heathrow

Note sulla versione

MD-81: prima versione della seconda generazione di **DC-9,** dapprima denominata **DC-9 Super 81 o DC-9-81,** successivamente ribattezzata **MD-81**. Si tratta in pratica di un modello allungato a 45 metri con nuovi motori (Pratt & Whitney JT8D-200) e nuova avionica. MTOW incrementato a 63.500 o 64.400kg e autonomia vicina ai 3.000km. Il cliente di lancio è stata Swissair con primo volo commerciale tra Zurigo e London Heathrow mentre l'ultima consegna è avvenuta nel 1994 a favore di JAL Domestic.



MD-82

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	I-DACS
Modello	MD-82	Seriale	53053 (1990)
Versione	MD-82	Utilizzatore	Alitalia
Designazione	MD82	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	539	Passeggeri	143 - 172
Produzione	1981 - 1997	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

MD-82: seconda versione del **“Super 80”**, con le stesse dimensioni del **MD-81,** ma con motori potenziati (JT8D-217A) e con caratteristiche adatte a operare da aeroporti in altura e con condizioni meteo ad alte temperature. MTOW aumentato fino a 67.800kg. Furono disponibili anche versioni meno potenti dei motori in base a necessità di decollo non impegnative. Molto diffuso anche in Italia e largamente utilizzato da Alitalia e Meridiana. Prima consegna nel 1991 a Republic Airways, ultima nel 1997 alla U-Land Airways di Taiwan.



MD-82T

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	B-2125
Modello	MD-82	Seriale	49509 (1989)
Versione	MD-82T	Utilizzatore	China Eastern Airlines
Designazione	MD82	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	30	Passeggeri	143 - 172
Produzione	1987 - 1994	Luogo dello scatto	Shanghai

PSC

Note sulla versione

MD-82T: tra il 1987 e il 1994 sono stati assemblati in Cina, su licenza della McDonnel Douglas, dalla Shanghai Aviation Industrial Corporation (SAIC, oggi COMAC) 30 esemplari di **MD-82,** destinati al mercato cinese ma poi successivamente passati anche a compagnie occidentali, come American Airlines o Spanair. Gli esemplari assemblati erano sostanzialmente identici a quelli prodotti negli Stati Uniti, con fornitura alla SAIC di kit preconfigurati per il montaggio finale. La desinenza **“T”** nel codice del modello deriva dal fatto che, teoricamente, l’assemblaggio degli **MD-82** per la Cina prevedeva l’utilizzo di un carrello principale a quattro ruote (**Progetto “Trunkliner”)** da utilizzare su piste secondarie, poi abbandonato per il rapido progresso infrastrutturale degli aeroporti cinesi che ne rese inutile lo sviluppo. Il codice **“T”** non appare comunque nella denominazione ufficiale degli esemplari, tutti registrati con **MD-82.**



MD-83

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	EI-CRE
Modello	MD-83	Seriale	49854 (1989)
Versione	MD-83	Utilizzatore	Meridiana
Designazione	MD83	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	265	Passeggeri	143 - 172
Produzione	1985 - 1999	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

MD-83: l'MD-83 è una versione a maggiore autonomia e maggiore potenza del **MD-82**, equipaggiata con motori JT8D-219. Autonomia vicina ai 4.700km. MTOW aumentato fino a 73.000kg sostenibile grazie al nuovo carrello rinforzato e a una generale miglioramento strutturale, comprese alcune leggere modifiche alle ali e alla coda. Fu possibile anche il retrofit al **MD-83** di tutti gli **MD-82** prodotti a anche di alcuni **MD-81**. Prima consegna nel 1985 ad Alaska Airlines, ultima nel 1999 a TWA. Anche in questo caso le dimensioni dell'aeromobile sono simili alle due versioni precedenti.



MD-87

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	EC-KJI
Modello	MD-87	Seriale	49836 (1990)
Versione	MD-87	Utilizzatore	Pronair Airlines
Designazione	MD87	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	75	Passeggeri	105 -130
Produzione	1987 - 1992	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

MD-87: unica versione del **“Super 80”** con dimensioni diverse dallo standard, ottenuta con un accorciamento di circa cinque metri della fusoliera e con capacità quindi di accomodare tra i 105 e i 130 passeggeri a seconda della configurazione. Timone leggermente modificato con l’inserimento di uno spessore nella parte alta e riduzione del cono posteriore. Prima consegna nel 1987 a Austrian Airlines e ultima nel 1992 a SAS.



MD-88

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	EC-FGM
Modello	MD-88	Seriale	53193 (1991)
Versione	MD-88	Utilizzatore	Aviaco
Designazione	MD88	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	150	Passeggeri	143 - 172
Produzione	1987 - 1997	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

MD-88: ultima versione del **“Super 80”,** esteriormente simile al **MD-82 e MD-83**, ma con nuova avionica e EFIS Glass Cockpit, nonché una maggiora autonomia ottenuta grazie all’installazione di serbatoi ausiliari. Prima consegna nel 1987 a Delta Air Lines, ultima nel 1997 a Onur Airlines.



MD-90

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	HB-JIC
Modello	MD-90	Seriale	53576 (1997)
Versione	MD-90-30	Utilizzatore	Hello Air
Designazione	MD90	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	116	Passeggeri	153 - 172
Produzione	1993 - 2000	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

MD-90-30: terza generazione di aereo derivato dal DC-9, ottenuto con l'allungamento di circa 2 metri del **MD-88** e l'installazione di nuovi, meno rumorosi e più efficienti motori IAE V2525-D5. Lo sviluppo del modello avvenne contemporaneamente al passaggio della McDonnel Douglas alla Boeing e quindi la versione accorciata dell'**MD-90,** originariamente denominata **MD-95**, fu poi sviluppata dalla Boeing come **B-717.**

Dell'**MD-90** sono state poi realizzate alcune versioni aggiuntive: **MD-90-30IGW**, con peso totale aumentato (1 esemplare), **MD-90-30ER**, con autonomia aumentata (2), **MD-90-30T "Trunkliner",** costruito in Cina (2) e infine la **MD-90-30EFD**, con strumentazione simile a quella dell'MD-11 (28 costruiti).





McDONNELL DOUGLAS DC-10

DC-10

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	TC-JAY
Modello	DC-10	Seriale	46907 (1973)
Versione	DC-10-10	Utilizzatore	BHT Bogazici
Designazione	DC10	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	446	Passeggeri	270 - 380
Produzione	1969 - 1989	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-10-10: prima versione del trireattore della McDonnel Douglas, costruito in 122 esemplari tra il 1970 e 1981. Motorizzato con tre GE CF6-6 e con autonomia fino a 6.500 chilometri. Fu realizzata anche una versione **-CF,** convertibile merci / passeggeri, prodotta in otto esemplari, e la **DC-10-15,** progettata per operare da aeroporti "alti e caldi" con motori più potenti GE CF6-50C2F e acquistata da due compagnie messicane.



DC-10

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	D-ADSO
Modello	DC-10	Seriale	48252 (1980)
Versione	DC-10-30	Utilizzatore	Lufthansa
Designazione	DC10	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	446	Passeggeri	270 - 380
Produzione	1969 - 1989	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-10-30: versione a lungo raggio del **DC-10**, ottenuta con l'installazione di serbatoi ausiliari e relativo maggiore MTOW. Motorizzata con General Electric CF6-50, più efficienti nei consumi, con autonomia aumentata fino a 9.600km. L'esemplare nella foto, inusuale per l'Aeroporto di Verona, fu immortalato il 16 marzo 1988 in occasione della trasferta dei tifosi dell'Hellas Verona a Brema per la partita di ritorno dei Quarti di Finale di Coppa UEFA contro il Werder. Per l'occasione Lufthansa impiegò anche un **Airbus A310**. Il **DC-10-30** fu prodotto in 163 esemplari tra il 1972 e il 1988.



DC-10

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	N103WA
Modello	DC-10	Seriale	46986 (1978)
Versione	DC-10-30CF	Utilizzatore	World Airways
Designazione	DC10	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	446	Passeggeri	270 - 380
Produzione	1969 - 1989	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-10-30CF: versione convertibile merci / passeggeri, prodotto in 27 esemplari a partire dal 1973.



DC-10

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	N603AX
Modello	DC-10	Seriale	48267 (1987)
Versione	DC-10-30ER	Utilizzatore	Omni Air International
Designazione	DC10	Stato	Operativo come tanker
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	446	Passeggeri	270 - 380
Produzione	1969 - 1989	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-10-30ER: versione a lungo raggio, con autonomia fino a 10.600km, motorizzata con GE CF6-50C2B. Prodotta in sei esemplari, più cinque convertiti dalla **DC-10-30.**



DC-10

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	Z-ARL
Modello	DC-10	Seriale	47907 (1974)
Versione	DC-10-30AF	Utilizzatore	Avient Air
Designazione	DC10	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	446	Passeggeri	270 - 380
Produzione	1969 - 1989	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

DC-10-30AF: conosciuta anche come **DC-10-30F** è una versione “tutto cargo” costruita in 10 esemplari più vari altri esemplari passeggeri riconfigurati in cargo. L’esemplare della foto è una riconversione da un **DC-10** della SABENA.



DC-10

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	N314FE
Modello	DC-10	Seriale	48312 (1988)
Versione	DC-10-30AF	Utilizzatore	FedEx
Designazione	DC10	Stato	Operativo (TAB)
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	446	Passeggeri	270 - 380
Produzione	1969 - 1989	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Note sulla versione

DC-10-30AF: uno dei dieci esemplari “nativi” di **DC-10** tutto cargo.



KDC-10

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	T-264
Modello	DC-10	Seriale	46985 (1978)
Versione	KDC-10	Utilizzatore	Netherlands Royal A.F.
Designazione	DC10	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	3
Esemplari costruiti	446	Passeggeri	Rifornimento in volo
Produzione	1969 - 1989	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

KDC-10: furono realizzate due versioni di aerei destinati al rifornimento in volo, il **KC-10 Extender** destinato alla U.S. Air Force e prodotto in 60 esemplari tra il 1981 e il 1988, mentre la Netherlands Royal Air Force ottenne la stessa macchina, denominata **KDC-10,** tramite la riconversione di alcuni esemplari a suo tempo utilizzati per trasporto passeggeri.



McDONNEL DOUGLAS MD-11

McDONNEL DOUGLAS 1988 - 1997 / BOEING 1997 - 2000

MD-11

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	PP-VOQ
Modello	MD-11	Seriale	48435 (1991)
Versione	MD-11	Utilizzatore	VARIG
Designazione	MD11	Stato	Preservato
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	2
Esemplari costruiti	200	Passeggeri	298 - 410
Produzione	1988 - 2000	Luogo dello scatto	Milano Malpensa

Note sulla versione

MD-11: evoluzione del **DC-10**, con fusoliera e ali allungate e munite di winglets, nuovi motori GE CF6-80C2 o PW4000 e nuova avionica. MTOW incrementato fino a 286t con autonomia pari a quasi 12.500km. La versione passeggeri, nella foto, è stata prodotta in 131 esemplari tra il 1988 e il 1998.



MD-11

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	D-ALCE
Modello	MD-11	Seriale	48785 (1998)
Versione	MD-11F	Utilizzatore	Lufthansa Cargo
Designazione	MD11	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	2
Esemplari costruiti	200	Passeggeri	Cargo
Produzione	1988 - 2000	Luogo dello scatto	Manchester

Note sulla versione

MD-11F: seconda versione dell'**MD-11**, prodotta in 53 esemplari tra il 1988 e il 2000, adibita unicamente al trasporto cargo. Macchine consegnate in prevalenza a FedEx (22) e Lufthansa Cargo (14).



MD-11

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	I-DUPO
Modello	MD-11	Seriale	48429 (1992)
Versione	MD-11C	Utilizzatore	Alitalia
Designazione	MD11	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	2
Esemplari costruiti	200	Passeggeri	298 - 410 + cargo
Produzione	1988 - 2000	Luogo dello scatto	Milan Malpensa

Note sulla versione

MD-11C: terza versione del trijet, **“combi”,** prodotta in soli 5 esemplari e caratterizzata dalla possibilità di trasportare congiuntamente passeggeri e cargo sullo stesso ponte ma anche trasformare la cabina in “tutto passeggeri”. Tutti gli aeromobili prodotti di questa versione sono stati consegnati ad Alitalia, unica ad avere ordinato il modello, dal 1991 al 1992. Successivamente, tra il 2005 e il 2006, i cinque aeromobili sono stati trasformati in “tutto cargo”.



MD-11

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	PH-MCP
Modello	MD-11	Seriale	48616 (1994)
Versione	MD-11CF	Utilizzatore	Martinair
Designazione	MD11	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	2
Esemplari costruiti	200	Passeggeri	298 - 410 o cargo
Produzione	1988 - 2000	Luogo dello scatto	Amsterdam

Note sulla versione

MD-11CF: quarta versione, "**Convertible Freighter**", avente la caratteristica di essere utilizzato o per trasporto "tutto merci" o "tutto passeggeri". E' stato prodotto in soli sei esemplari, quattro dei quali andati alla olandese Martinair



MD-11

Costruttore	McDONNELL DOUGLAS	Registrazione	OH-LGG
Modello	MD-11	Seriale	48753 (1996)
Versione	MD-11ER	Utilizzatore	OH-LGG
Designazione	MD11	Stato	Finnair
Tipo e numero motori	Jet - 3	Crew	2
Esemplari costruiti	200	Passeggeri	298 - 410
Produzione	1988 - 2000	Luogo dello scatto	Helsinki

Note sulla versione

MD-11ER: versione con maggiore autonomia. Fino a 13.500km, prodotto in soli cinque esemplari tra il 1995 e 1997.





MOONEY

M20

Mooney M20

Costruttore	MOONEY INTERN. CORP.	Registrazione	D-EHVY
Modello	Mooney M20	Seriale	165 (1963)
Versione	M20-D	Utilizzatore	Privato
Designazione	M20P	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	11.000	Passeggeri	3
Produzione	1955 - 2019	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

Mooney M20-D: quarta serie del fortunato monomotore della Mooney International Corporation, prodotto in numerose versioni quasi ininterrottamente dal 1955 al 2019. La prima versione, **M20**, era dotata di un Lycoming O-320 DA 150cv ed è stata prodotta in 200 esemplari dal 1955 al 1958. La seconda **M20-A**, con motore Lycoming O-360 da 180cv, è stata prodotta in 499 esemplari tra il 1959 e il 1960. Segue la **M20-B**, sostanzialmente simile alla precedente, con 222 esemplari prodotti nel 1961. Nel 1962 esordisce la **M-20C** Ranger che sarà prodotta in 2.422 esemplari tra il 1962 e 1978 (aumento MTOW) e nel 1963 inizia la produzione della **M20-D** che verrà realizzata in 161 esemplari tra il 1963 e 1966, con caratteristiche simili alla precedente versione.



Mooney M20

Costruttore	MOONEY INTERN. CORP.	Registrazione	D-EALI
Modello	Mooney M20	Seriale	68-0123 (1967)
Versione	M20-F	Utilizzatore	Privato
Designazione	M20P	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	11.000	Passeggeri	3
Produzione	1955 - 2019	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

M20-F: tra il 1964 e il 1968 vengono realizzate tre nuove versioni. Nel 1964 esce la **M20-E Super 21 "Chaparral"**, dotata di nuovo Lycoming IO-360 da 200cv e prodotta in 1.478 esemplari tra il 1964 e il 1975. Segue nel 1966 la **M20-F Executive 21** con lo stesso motore ma con MTOW aumentato da 1.168 a 1.242kg, prodotta in 1.112 esemplari tra il 1966 e il 1977. Infine, nel 1968, viene prodotta la **M20-G Statesman** che vede il ritorno al Lycoming O-360 da 180cv, con consegna di 189 esemplari tra il 1968 e il 1970. Si segnala che dal 1971 al 1977 la produzione fu ridotta a causa della chiusura dello stabilimento e dell'acquisto dell'azienda da parte di un nuovo imprenditore, che ridiede slancio ai progetto a partire dal 1975.



Mooney M20

Costruttore	MOONEY INTERN. CORP.	Registrazione	N340GM
Modello	Mooney M20	Seriale	24 -421 (1978)
Versione	M20-J	Utilizzatore	Privato
Designazione	M20P	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	11.000	Passeggeri	3
Produzione	1955 - 2019	Luogo dello scatto	Bolzano

Note sulla versione

M20-J nel 1977 viene presentato il primo modello successivo al cambio di proprietà dell'azienda, il **M20-J** equipaggiato dal vecchio Lycoming O-360, ma potenziato a 200cv, con MTOW incrementato fino a 1.243kg. Vengono prodotti 1.634 esemplari tra il 1977 e il 1987.



Mooney M20

Costruttore	MOONEY INTERN. CORP.	Registrazione	D-EMLN
Modello	Mooney M20	Seriale	25-0636
Versione	M20-K 231	Utilizzatore	Privato
Designazione	M20P	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	11.000	Passeggeri	3
Produzione	1955 - 2019	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

M20-K 231: nel 1979 viene lanciata la nuova versione **M20-K 231,** dotata di motore turbo a sei cilindri Continental TSIO-360-GB o -LB che sviluppa una potenza di 210cv. Il MTOW sale a 1.315kg. Vengono prodotti 888 esemplari tra il 1979 e il 1985, quando viene lanciata la nuova versione **M20-K 252 TSE**, con motore Continental TSIO-360-MB, prodotta in 222 esemplari tra il 1986 e il 1990.



Mooney M20

Costruttore	MOONEY INTERN. CORP.	Registrazione	LX-ART
Modello	Mooney M20	Seriale	27-0098
Versione	M20-M TLS	Utilizzatore	Privato
Designazione	M20P	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	11.000	Passeggeri	3
Produzione	1955 - 2019	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

M20-M TLS: nel 1989 inizia la produzione della nuova serie motorizzata da Lycoming TIO-540 da 270cv e con notevole incremento del MTOW che passa a 1.528kG. Di questa versione e della gemella **M20-M Bravo** sono stati prodotti 314 esemplari tra il 1989 e il 2006.



Mooney M20

Costruttore	MOONEY INTERN. CORP.	Registrazione	HB-DIL
Modello	Mooney M20	Seriale	29-0102
Versione	M20-R Ovation	Utilizzatore	Privato
Designazione	M20P	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	11.000	Passeggeri	3
Produzione	1955 - 2019	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

M20-R Ovation: versione simile alla -M (stessa potenza del motore, stesso MTOW), ma con motore Continental IO-550-G. Prodotta in 26. esemplari tra il 1994 e il 2001. Delle ultime versioni, **-S, -TN, -U e -V** non abbiamo riscontri fotografici.



MYASISHCHEV

группа компаний

M-55 Geofizika

Costruttore	MYASISHCHEV	Registrazione	M55-55204
Modello	M-55	Seriale	N.d.
Versione	M-55 Geofizika	Utilizzatore	Geophysika IEEG
Designazione	M55	Stato	Preservato
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	4	Passeggeri	Ricerche scientifiche
Produzione	1988	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

M-55 (NATO: Mystic-B): aereo nato dallo sviluppo del **Myasishchev M-17 Stratosphera**, Mystic-A per la NATO, un ricognitore ad alta quota capace di volare fino a 71.000 piedi a una velocità massima di 750kmh e con una autonomia di volo di circa 6h. Rimasto allo stato di prototipo ne furono costruiti quattro esemplari, tre dei quali persi in incidenti. A seguito del disfacimento dell'URSS il progetto fu abbandonato e l'unico esemplare fu richiesto dalla Comunità Europea per tutta una serie di ricerche scientifiche ad alta quota per le quali fu costituita la Geophysica-EEIG, gruppo Europeo di Interesse Economico, con sede in Italia, a Firenze dal 2002 al 2007. Alla fine dell'utilizzo in Europa l'esemplare è rientrato in Russia, dove dovrebbe essere preservato presso il Centro Sperimentale dell'Aviazione Russa di Akhtubinsk.



NEXTANT

Nextant 400XT

Costruttore	NEXTANT	Registrazione	OK-PPP
Modello	Nextant 400XT	Seriale	RK-385 (2004 - 2014)
Versione	Nextant 400XT	Utilizzatore	Privato
Designazione	BE4W	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	40	Passeggeri	7 - 9
Produzione	2014 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Nextant 400XT: la statunitense Nextant è specializzata nella rigenerazione di aerei, in particolare **Hawker 400**, C**hallenger 604** e **King Air**, con la successiva nuova immissione sul mercato a un prezzo sensibilmente più basso rispetto a quello del listino ufficiale. Nel caso del **400XT** si tratta della riconversione e aggiornamento di **Beechjet 400A e XP** con nuova motorizzazione Williams FJ44-3AP Full Authority Digital Engine Controls (FADEC) e avionica Rockwell Collins Pro Line 21™ integrated. Rispetto alla versione originale, l'autonomia aumenta di circa il 50% e l'efficienza del 32%, facendo diminuire i costi operativi di circa il 30%.



PIAGGIO



PIAGGIO-DOUGLAS PD.808

PD-808

Costruttore	PIAGGIO AERO	Registrazione	MM61961
Modello	Piaggio-Douglas PD-808	Seriale	518
Versione	PD-808 GE	Utilizzatore	Aeronautica Militare
Designazione	n.d.	Stato	Preservato
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	22	Passeggeri	Contromisure elettroniche
Produzione	1964	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PD-808 GE: progetto sviluppato da Douglas e Piaggio per la produzione di un bimotore a getto per il mercato civile e militare, poi abbandonato dalla casa americana in concomitanza con la fusione con McDonnell. Piaggio continuò da sola lo sviluppo grazie all'ordine effettuato dall'Aeronautica Militare che richiese 22 esemplari da utilizzare in diverse configurazioni. Per quanto riguarda la versione **GE**, destinata alle contromisure elettroniche, furono realizzati sei esemplari più due convertiti dalla versione **TA** (addestramento). L'ultimo **PD-808** fu ritirato dal servizio nel 2003 e l'aereo, quello ritratto nella foto, è ora preservato presso il Museo Storico dell'Aeronautica Militare Italiana di Vigna di Valle. Motori Rolls-Royce Viper Mk.526.



PD-808

Costruttore	PIAGGIO AERO	Registrazione	MM62016 (14-55)
Modello	Piaggio-Douglas PD-808	Seriale	523
Versione	PD-808 RM	Utilizzatore	Aeronautica Militare
Designazione	n.d.	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	22	Passeggeri	Radiomisure
Produzione	1964	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PD-808 RM: uno dei quattro esemplari della versione RM, destinati alla calibrazione di radioassistenza alla navigazione.



PD-808

Costruttore	PIAGGIO AERO	Registrazione	MM61957 (RS-50)
Modello	Piaggio-Douglas PD-808	Seriale	515
Versione	PD-808 TA	Utilizzatore	Aeronautica Militare
Designazione	n.d.	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	22	Passeggeri	Addestramento
Produzione	1964	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PD-808 TA: sei esemplari furono prodotti nella versione **TA,** destinata ad addestramento degli equipaggi. Due di questi sei furono poi trasformati in **GE.**



PD-808

Costruttore	PIAGGIO AERO	Registrazione	MM61949
Modello	Piaggio-Douglas PD-808	Seriale	506
Versione	PD-808 VIP	Utilizzatore	Aeronautica Militare
Designazione	n.d.	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	22	Passeggeri	Trasporto VIP
Produzione	1964	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PD-808 VIP: i primi quattro esemplari consegnati da Piaggio all'Aeronautica Militare Italiana furono i numeri di serie 506, 507, 508 e 509 derivati direttamente dalla versione civile, allora ancora in fase di sviluppo prototipi, destinati quindi al trasporto di passeggeri. Furono utilizzati dall'AMI per il trasporto di autorità di Stato.



PIAGGIO P.166

PIAGGIO AEROSPACE

P.166

Costruttore	PIAGGIO AERO	Registrazione	MM25154 (303-21)
Modello	Piaggio P.166	Seriale	476/122
Versione	P.166 DL3	Utilizzatore	Aeronautica Militare
Designazione	P66P	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	154	Passeggeri	8
Produzione	1957	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

P.166 DL3: bimotore sviluppato dal **P.136** (anfibio) e utilizzato con fortuna in ambito militare, anche se il progetto iniziale prevedeva il suo utilizzo soprattutto in ambito civile. Il suo impiego si è protratto per quasi 50 anni e l'ultimo suo volo in ambito militare nazionale è avvenuto nel 2022. Diverse le versioni realizzate. Nell'immagine è visibile l'ultima realizzata, dotata di motori AVCO-Lycoming LTP 101-700A1-A da 559cv e prodotta in 14 esemplari dal 1975 al 1991 con diverse configurazioni. Le prime tre versioni, **P.166, P.166 B e P.166 C** furono realizzate per il mercato civile e quasi tutte destinate all'esportazione.



P.166

Costruttore	PIAGGIO AERO	Registrazione	MM62921
Modello	Piaggio P.166	Seriale	433/82
Versione	P.166 M	Utilizzatore	Aeronautica Militare
Designazione	P66P	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	154	Passeggeri	8
Produzione	1957	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

P.166 M: prima versione destinata all'Aeronautica Militare Italiana, dotata ancora di motori a pistoni Lycoming IGSO-540-A1C, prodotta in 49 esemplari.





PIAGGIO P.180 AVANTI

P.180 AVANTI

Costruttore	PIAGGIO AERO	Registrazione	D-INKY
Modello	Piaggio P.180 Avanti	Seriale	1162 (2008)
Versione	P.180 Avanti	Utilizzatore	Privato
Designazione	P180	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 250	Passeggeri	7 - 9
Produzione	1986 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

P.180 Avanti: bimotore dalla caratteristica figura sviluppato per il mercato civile e adottato poi largamente dal mondo militare. La sua configurazione e i suoi motori permettono prestazioni simili a quelle di alcuni piccoli jet executive con velocità massima superiore ai 700kmh e autonomia di quasi 3.000km. La prima versione è stata lanciata a metà degli anni '80.



P.180 AVANTI

Costruttore	PIAGGIO AERO	Registrazione	MM62163
Modello	Piaggio P.180 Avanti	Seriale	1029 (1997)
Versione	P.180 Avanti AM	Utilizzatore	Privato
Designazione	P180	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 250	Passeggeri	7 - 9
Produzione	1986 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

P.180 Avanti AM: versione sviluppata per le forze armate italiane e in dotazione a tutte le componenti della difesa, dall'Aeronautica Militare alla Polizia di Stato, dall'Esercito alla Guardia di Finanza e così via. Predisposto sia per il trasporto passeggeri che per quello combinato con merci.



P.180 AVANTI

Costruttore	PIAGGIO AERO	Registrazione	MM62163
Modello	Piaggio P.180 Avanti	Seriale	1028 (1996)
Versione	P.180 Avanti RM	Utilizzatore	Privato
Designazione	P180	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 250	Passeggeri	Radiomisure
Produzione	1986 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

P.180 Avanti RM: variante utilizzata per la calibrazione di radio assistenza. Utilizzato anche da ENAV con marche civili.



P.180 AVANTI

Costruttore	PIAGGIO AERO	Registrazione	I-AVLM
Modello	Piaggio P.180 Avanti	Seriale	1218 (2011)
Versione	P.180 Avanti II	Utilizzatore	ENAV
Designazione	P180	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 250	Passeggeri	Radiomisure
Produzione	1986 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

P.180 Avanti II: versione aggiornata con miglioramenti dell'avionica e dei propulsori. La versione attualmente in produzione e in vendita è invece la **EVO**, dotata di maggiore velocità, autonomia aumentata e minore rumorosità.





PILATUS

PILATUS P-3

Pilatus P-3

Costruttore	PILATUS	Registrazione	HB-RBN
Modello	Pilatus P-3	Seriale	330-12 (1956)
Versione	Pilatus P-3-03	Utilizzatore	P3 Flyers
Designazione	PP3	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	84	Passeggeri	1
Produzione	1953 - 1956	Luogo dello scatto	Montagnana

Note sulla versione

Pilatus P-3-03: aereo da addestramento basico monomotore, ad ala bassa e con un abitacolo capace di ospitare 2 posti in tandem realizzato in primis per il settore militare. Veniva impiegato anche per l'addestramento al volo strumentale e possedeva buone capacità acrobatiche. Il primo prototipo **(P-03-01)** era equipaggiato da Lycoming GO-435-C2 da 240cv ed elica bipala. Segue il secondo prototipo (**P-03-02)** con Lycoming GO-435 C2 A2, elica tripala radio militare e predisposizione all'armamento. La serie successiva, **P-03-03**, con numeri di serie dal 319 al 330, è quella definitiva militare e viene consegnata all'aviazione svizzera a partire dal 1956.



Pilatus P-3

Costruttore	PILATUS	Registrazione	HB-RCQ
Modello	Pilatus P-3	Seriale	453-2
Versione	Pilatus P-3-05	Utilizzatore	P3 Flyers
Designazione	PP3	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	84	Passeggeri	1
Produzione	1953 - 1956	Luogo dello scatto	Montagnana

Note sulla versione

Pilatus P-3-05: dopo la versione -04, consegnata in sei esemplari alla marina brasiliana, viene prodotta la seconda versione P-3-05, in sessanta esemplari, con aggiunta di una pinna ventrale per assicurare una maggiore governabilità in volo, sistema poi applicato anche alla prima versione con retrofit Numeri di serie dal 452 al 511 consegnati tra il 1958 e il 1959.



PILATUS PC-6 PORTER

Pilatus PC-6 Porter

Costruttore	PILATUS	Registrazione	N699SA
Modello	Pilatus PC-6 Porter	Seriale	669 (1968)
Versione	PC-6/B2-H2 Turbo Porter	Utilizzatore	Privato
Designazione	PC6T	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	604	Passeggeri	Fino a 10
Produzione	1959 - 2022	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

Pilatus PC-6/B2-H2 Turbo Porter: monomotore ad ala alta con caratteristiche STOL (Short Take-off and Landing) realizzato per il mondo civile ma utilizzato anche in ambito militare. Prodotto anche negli USA su licenza dalla Fairchild Hiller. La prima versione utilizzava un motore a pistoni, ma a partire dalla versione -A verrà utilizzato un turboprop di varie produzioni. Nell'immagine un **B2/H2** motorizzato con un Pratt & Whitney Canada PT6A-27 da 680cv. Apprezzato per il lancio di paracadutisti.



Pilatus PC-6 Porter

Costruttore	PILATUS	Registrazione	I-CAKE
Modello	Pilatus PC-6 Porter	Seriale	942 (2004)
Versione	PC-6/B2-H4 Turbo Porter	Utilizzatore	Privato
Designazione	PC6T	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	604	Passeggeri	Fino a 10
Produzione	1959 - 2022	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Pilatus PC-6/B2-H4 Turbo Porter: versione simile alla precedente ma con rinforzi strutturali.



Pilatus PC-6 Porter

Costruttore	PILATUS	Registrazione	N9444
Modello	Pilatus PC-6 Porter	Seriale	521 (1961)
Versione	PC-6/C1-H2 Turbo Porter	Utilizzatore	Privato
Designazione	PC6T	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	604	Passeggeri	Fino a 10
Produzione	1959 - 2022	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione:

Pilatus PC-6/C1-H2 Turbo Porter: l'esemplare nella foto è stato prodotto nel 1961 come **PC-6/A-H2**, successivamente più volte convertito fino alla sua versione finale **C1-H2,** equivalente a quella prodotta negli USA da Fairchild Hiller e motorizzata con Garrett TPE 331-101F da 650cv



PILATUS PC-7

Pilatus PC-7

Costruttore	PILATUS	Registrazione	A-919
Modello	Pilatus PC-7	Seriale	327 (1982)
Versione	PC-7 Turbo Trainer	Utilizzatore	Swiss Air Force
Designazione	PC7	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 600	Passeggeri	1
Produzione	1979 - in corso	Luogo dello scatto	Meiringen

Note sulla versione

Pilatus PC-7 Turbo Trainer: aereo da addestramento ad ala bassa e con due posti in tandem con ottime capacità acrobatiche. Il cliente principale è stata la Swiss Air Force, ma l'aereo è stato esportato in grandi numeri anche in Sudafrica, India, Cile, Uruguay, Messico e altri paesi. Nel corso della sua produzione è stato più volte aggiornato e modernizzato. Il motore è un Pratt & Whitney Canada PT6A-25A da 650cv limitato a 550.

Pilatus PC-7

Costruttore	PILATUS	Registrazione	T7-PCS
Modello	Pilatus PC-7	Seriale	318 (1982)
Versione	PC-7 Turbo Trainer	Utilizzatore	Privato
Designazione	PC7	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 600	Passeggeri	1
Produzione	1979 - in corso	Luogo dello scatto	Montagnana

Note sulla versione

Pilatus PC-7 Turbo Trainer: versione convertita al civile di un ex esemplare appartenuto alla Swiss Air Force



PILATUS PC-12

Pilatus PC-12

Costruttore	PILATUS	Registrazione	HB-FOW
Modello	Pilatus PC-12	Seriale	411 (2001)
Versione	PC-12/45	Utilizzatore	Privato
Designazione	PC12	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 2.000	Passeggeri	6 - 9
Produzione	1991 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Pilatus PC-12/45: monomotore ad ala bassa studiato per il trasporto passeggeri in configurazione VIP (6 posti) o normale (fino a 9) e utilizzato anche in ambito militare dalla USAF con l'identificativo U-28A Draco. La prima versione, **PC-12/41** certificata nel 1996, era motorizzata con Pratt & Whitney Canada PT6A-67B e aveva un MTOW di 4.100kg. La seconda versione. **PC-12/45** e certificata due anni dopo, è dotata dello stesso motore ma ha un MTOW incrementato a 4.500kg, con possibilità di riconfigurare la versione precedente con retrofit.



Pilatus PC-12

Costruttore	PILATUS	Registrazione	D-FIBI
Modello	Pilatus PC-12	Seriale	773 (2006)
Versione	PC-12/47	Utilizzatore	Privato
Designazione	PC12	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 2.000	Passeggeri	6 - 9
Produzione	1991 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Pilatus PC-12/47: nuova versione certificata a partire dal 2005, motorizzata con Pratt & Whitney Canada PT6A-67B e con MTOW elevato a 4.740kg.



Pilatus PC-12

Costruttore	PILATUS	Registrazione	D-FKAI
Modello	Pilatus PC-12	Seriale	1250 (2010)
Versione	PC-12/47E	Utilizzatore	Privato
Designazione	PC12	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 2.000	Passeggeri	6 - 9
Produzione	1991 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Pilatus PC-12/47E: variante certificata nel 2008 e motorizzata con Pratt & Whitney Canada PT6A-67P. Dotato di nuova avionica Honeywell e conosciuta anche con il suo nome commerciale, **PC-12 NG (Next Generation).**



Pilatus PC-12

Costruttore	PILATUS	Registrazione	HB-FUU
Modello	Pilatus PC-12	Seriale	2040 (2020)
Versione	PC-12NGX	Utilizzatore	Privato
Designazione	PC12	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 2.000	Passeggeri	6 - 9
Produzione	1991 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Pilatus PC-12NGX: ultima e più moderna versione del **PC-12**, realizzata montando il nuovo motore PT6E-67XP sulla cellula del **PC-12/47E** e con velocità aumentata, finestrini leggermente più ampie e interno ridisegnato.



PILATUS PC-21

Pilatus PC-21

Costruttore	PILATUS	Registrazione	HB-HZD
Modello	Pilatus PC-21	Seriale	102 (2005)
Versione	PC-21	Utilizzatore	Pilatus AG
Designazione	PC21	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	211	Passeggeri	1
Produzione	2002 - in corso	Luogo dello scatto	Payerne

Note sulla versione

Pilatus PC-21: moderno addestratore utilizzato sia dalla Swiss Air Force che da altre forze aeree mondiali. Motorizzato con Pratt & Whitney Canada PT6A-68B da 1.600cv e elica a cinque pale. L'esemplare nella foto è uno dei quattro prototipi utilizzati da Pilatus.



PILATUS PC-24

Pilatus PC-24

Costruttore	PILATUS	Registrazione	D-CJMS
Modello	Pilatus PC-24	Seriale	261 (2021)
Versione	PC-24	Utilizzatore	Privato
Designazione	PC24	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Jet - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	Circa 100	Passeggeri	Fino a 10
Produzione	2015 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

Pilatus PC-24: business jet leggero, abilitato per trasportare fino a 10 passeggeri, prodotto a partire dal 2015 e commercializzato dal 2019. E' il primo modello di aereo prodotto da Pilatus con propulsione a getto. Motorizzato con Williams FJ44-4A.



PIPER

PIPER J-3 CUB

J-3 CUB

Costruttore	PIPER	Registrazione	D-EROA
Modello	Piper J-3 Cub	Seriale	17085 (1938)
Versione	J3C-40 Cub	Utilizzatore	Privato
Designazione	J3	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 20.000	Passeggeri	1
Produzione	1938 - 1947	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

J3C-40 Cub: versatile, affidabile e apprezzato monomotore ad ala alta costruito in decine di versioni e circa 20.000 esemplari da Piper tra il 1938 e il 1947, utilizzato anche durante la II Guerra Mondiale con l'identificativo **L-4 "Grasshopper".** La prima versione fu prodotta nel 1938 con il codice **J-3** con motori Continental A-40, A-40-2, o A-40-3 da 37 hp (28 kW), o A-40-4 da 40 hp (30 kW). Seguì nello stesso anno la versione **J3C-40,** nella foto, equipaggiata con Continental A-40-4 o A-40-5 da 40 hp.



J-3 CUB

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-MALU
Modello	Piper J-3 Cub	Seriale	11950 (1939)
Versione	J3C-65 Cub	Utilizzatore	Aero Club Milano
Designazione	J3	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 20.000	Passeggeri	1
Produzione	1938 - 1947	Luogo dello scatto	Bagnolo (PD)

Note sulla versione

J3C-65 Cub: quinta versione del "cucciolo", certificata nel 1939, disponibile con varie motorizzazioni: Continental A-65-1 o A-65-3, 6, 7, 8, 8F, 9 o 14 da 65 hp (48 kW) o A-65-14, Continental A-75-8, A-75-8-9 o A-75-12 da 75 hp (56 kW) or Continental C-85-8 o C-85-12 da 85 hp (63 kW) o Continental C-90-8F da 90 hp (67 kW). Contestualmente venivano prodotte le serie **J3F,** con motore Franklin, **J3L**, con motore Lycoming, e altre versioni minori.



PIPER PA-18 SUPER CUB

PA-18 SUPER CUB

Costruttore	PIPER	Registrazione	D-ETAU
Modello	Piper PA-18 Super Cub	Seriale	18-7363
Versione	PA-18-95	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA18	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	10.326	Passeggeri	1
Produzione	1949-83 e 1988-94	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-18-95: monomotore ad ala alta sviluppato dal **PA-11 Cub Special** a sua volta derivazione del **J-3.** La prima versione è del 1949 e monta un motore Continental C-90-8F da 95hp. E' conosciuto anche semplicemente come **PA-18 Super Cub**. Date le sue spiccate caratteristiche STOL è apprezzato per il traino di alianti e striscioni e operazioni in zone prive di piste preparate.

PA-18 SUPER CUB

Costruttore	PIPER	Registrazione	D-ERMA
Modello	Piper PA-18 Super Cub	Seriale	18-3982
Versione	PA-18-135	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA18	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	10.326	Passeggeri	1
Produzione	1949-83 e 1988-94	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-18-135: quinta versione del Super Cub dopo la **-95, -105, -105 Special e -125**, caratterizzata dal motore Lycoming O-290-D da 135hp e dal montaggio, su richiesta, di serbatoi alari.



PA-18 SUPER CUB

Costruttore	PIPER	Registrazione	D-EGGM
Modello	Piper PA-18 Super Cub	Seriale	18-5401
Versione	PA-18-150	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA18	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	10.326	Passeggeri	1
Produzione	1949-83 e 1988-94	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-18-150: versione costruita a partire dal 1954 con motore Lycoming O-320 da 150hp



PA-18 SUPER CUB

Costruttore	PIPER	Registrazione	C-FLXG
Modello	Piper PA-18 Super Cub	Seriale	18-7290
Versione	PA-18-150	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA18	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	10.326	Passeggeri	1
Produzione	1949-83 e 1988-94	Luogo dello scatto	Canada

Note sulla versione

PA-18-150: versione adattata a idrovolante.



PA-18 SUPER CUB

Costruttore	PIPER	Registrazione	D-EMRE
Modello	Piper PA-18 Super Cub	Seriale	18-6237
Versione	PA-18-150	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA18	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	10.326	Passeggeri	1
Produzione	1949-83 e 1988-94	Luogo dello scatto	Trento



Note sulla versione

PA-18-150: esemplare modificato per operazioni su spiazzi nevosi.

PA-18A SUPER CUB

Costruttore	PIPER	Registrazione	D-EKLO
Modello	Piper PA-18 Super Cub	Seriale	18-4263
Versione	PA-18A-150	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA18	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	10.326	Passeggeri	1
Produzione	1949-83 e 1988-94	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-18A-150: gli esemplari contraddistinti dal codice **18A** sono una variante realizzata appositamente per l'agricoltura e caratterizzati da una leggera modifica nel profilo del retro della fusoliera, adattata per contenere i serbatoi del sistema di irrorazione.



PIPER PA-22 TRI-PACER

PA-22

TRI-PACER

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-ARME
Modello	PA-22 Tri-Pacer	Seriale	22-7357
Versione	PA-22-160	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA22	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	9.490	Passeggeri	3
Produzione	1950-1964	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-22-160: il **PA-20 Pacer** ed i P**A-22 Tripacer, Caribbean e Colt** sono una famiglia di monomotori realizzati da Piper tra il 1949 e il 1964 e sono in pratica una versione a quattro posti del biposto **PA-17.** Il **PA-22 Tri-pacer** è uno sviluppo del **PA-20** con modifica del carrello che passa da biciclo a triciclo. La versione **22-160,** certificata nel 1952, è dotata di motore Lycoming O-320-B2A o B2B da 160hp ed è disponibile sia nella versione a due che a quattro posti.

PIPER PA-23 APACHE (AZTEC)

PA-23 APACHE (AZTEC)

Costruttore	PIPER	Registrazione	N54862
Modello	Piper PA-23 Apache/Azte	Seriale	27-7554161
Versione	PA-23-250 Aztec	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA23	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	1
Esemplari costruiti	6.976	Passeggeri	5
Produzione	1952-1981	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-23-250 Aztec: Il **PA-23** è un modello prodotto in due fasi, la prima con denominazione **Apache** e caratterizzata da motorizzazioni fino a 235hp, la seconda caratterizzata da motori più potenti e da una modifica strutturale denominata **Aztec**. Le ultime versioni sono motorizzata da propulsori turbo. La **PA-23-250**, motorizzata con Lycoming O-540-A1D da 250hp, è stata la prima prodotta con la denominazione **Aztec**, poi sviluppata in diverse versioni compresa una militare con codice **U-11A.**



PIPER PA-24 COMANCHE

PA-24 COMANCHE

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-KOME
Modello	PA-24 Comanche	Seriale	24-837
Versione	PA-24-250	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA24	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	4.857	Passeggeri	3 - 5
Produzione	1957 - 1972	Luogo dello scatto	Bagnolo (PD)

Note sulla versione

PA-24-250: monomotore ad ala bassa prodotto tra il 1957 e il 1972, quanto una forte alluvione causata dal un uragano distrusse lo stabilimento della Piper di Lock Haven. La versione **-250** è del 1958, motorizzata con Lycoming O-540-A1D da 250hp anche se alcuni esemplari furono dotati di motore a iniezione. I primi modelli avevano i flap manovrabili a mano, mentre a partire dal 1960 fu adottato il sistema elettrico. L'ultima versione era dotata di un motore da 400hp.



PIPER PA-25 PAWNEE

PA-25 PAWNEE

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-EEMX
Modello	PA-25 Pawnee	Seriale	25-3125
Versione	PA-25-235	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA25	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	5.167	Passeggeri	Utilizzo agricolo
Produzione	1959 - 1981	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-25-235: Il PA-25 è un modello realizzato espressamente per il settore agricolo e dotato di sistema di irrorazione di spray. E' utilizzato anche per il traino di alianti (nella foto un esemplare utilizzato a Verona Boscomantico) o per il traino di striscioni pubblicitari. La versione -**235** è caratterizzata dalla motorizzazione Lycoming O-540-B2B5 da 6 cilindri e 235hp.



PIPER PA-28

CHEROKEE, WARRIOR, ARCHER, ARROW, CADET, DAKOTA

PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-ALPY
Modello	Piper PA-28 (Cherokee)	Seriale	28-5843
Versione	PA-28-180 Cherokee	Utilizzatore	Privato
Designazione	P28A	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-28-180 Cherokee: il Piper **PA-28** è stato realizzato in quattro famiglie distinte (**Cherokee, Warrior, Archer e Arrow**) e in numerose varianti, caratterizzate da motorizzazioni e MTOW diversi. Le prime tre famiglie dispongono di un carrello fisso, mentre la **Arrow** ha il carrello retrattile. La versione del Cherokee in foto, certificata nel 1962, è dotata di un motore Lycoming O-360-A3A or -A4A da 180hp.



PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-SMBR
Modello	Piper PA-28 (Warrior)	Seriale	28-80-16103 (1980)
Versione	PA-28-161 Warrior II	Utilizzatore	Privato
Designazione	P28A	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-28-161 Warrior II: seconda versione della famiglia “Warrior” contraddistinta, rispetto al Cherokee, da un’ala più efficiente. Motorizzazione Lycoming O-360-A3A o -A4A.



PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	G-WARY
Modello	Piper PA-28 (Warrior)	Seriale	28-42024
Versione	PA-28-161 Warrior III	Utilizzatore	Privato
Designazione	P28A	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Brighton

Note sulla versione

PA-18-161 Warrior III: versione certificata a partire dal 1994 e dotata di motore Lycoming O-320-D3G da 160hp



PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-BLAE
Modello	Piper PA-28 (Warrior)	Seriale	28-41054
Versione	PA-28-161 Cadet	Utilizzatore	Privato
Designazione	P28A	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	1
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Trento

Dati sulla versione

PA-28-161 Cadet: versione della famiglia **Warrior** a due posti utilizzato soprattutto per scuola volo. Motorizzato con Lycoming O-320-D2A o -D3G.



PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	G-FRGN
Modello	Piper PA-28 (Warrior)	Seriale	28-11046
Versione	PA-28-236 Dakota	Utilizzatore	Polly Vacher
Designazione	P28B	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-28-236 Dakota: versione motorizzata con Lycoming O-540-J3A5D da 235hp. L'esemplare nella foto appartiene a Polly Vacher, inglese detentrice di una serie di record di durata di voli in solitario, ripreso durante una sosta all'Aeroporto di Verona Boscomantico.



PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	HB-PBW
Modello	Piper PA-28 (Archer)	Seriale	28-77-90603 (1977)
Versione	PA-28-181 Archer II	Utilizzatore	Privato
Designazione	P28A	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-28-181 Archer II: evoluzione del **Cherokee** con allungamento della fusoliera di circa 15cm, maggiore apertura alare, timone più esteso e maggiore peso complessivo. La seconda serie, Archer II, è sostanzialmente simile alla prima ma con una modifica all'ala che porta a una maggiore efficienza. Motori , Lycoming O-360-A4A o -A4M da 180hp.

PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-PASC
Modello	Piper PA-28 (Archer)	Seriale	28-43162
Versione	PA-28-181 Archer III	Utilizzatore	Privato
Designazione	P28A	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PA-28-181 Archer III: versione certificata a partire dal 1994 e motorizzata con Lycoming O-360-A4M da 180hp



PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	TF-IFI
Modello	Piper PA-28 (Archer)	Seriale	28-43926
Versione	PA-28-181 Archer DX	Utilizzatore	Privato
Designazione	P28A	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Reykjavik

PITI SPOTTER CLUB

Note sulla versione

PA-18-181 Archer DX: versione moderna e presentata nel 2014, dotata di motore diesel Continental CD-155 che assicura una potenza di 155hp. Prodotto in due versioni, da addestramento e da trasporto passeggeri. Le ulteriori due versioni, attualmente in produzione come la **DX,** sono la **TX e LX,** motorizzata con Lycoming O-360-B4A da 180hp e la **Pilot 100 e 100i,** addestratori dotati di avanzate dotazioni di avionica.



PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-PELE
Modello	Piper PA-28R (Arrow)	Seriale	28R-76-35360 (1976)
Versione	PA-28R-200 Arrow II	Utilizzatore	Privato
Designazione	P28A	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-28R-200-Arrow II: terza versione della famiglia Arrow, certificata nel 1969, e motorizzata con Lycoming IO-360-C1C o -C1C6 da 200hp. La prima serie, Arrow, era equipaggiata con motori da 180hp, la seconda da 200hp. Altre variazioni includono un leggero allungamento della fusoliera, maggiore estensione alare, timone più grande e altre modifiche minori. Diversamente dagli esemplari delle altre tre precedenti famiglie, la Arrow dispone di un carrello retrattile.



PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-PVLI
Modello	Piper PA-28R (Arrow)	Seriale	28-44117
Versione	PA-28R-201 Arrow III	Utilizzatore	Professione Volare
Designazione	P28R	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-28R-201 Arrow III: certificata nel novembre del 1976 dispone di una motorizzazione Lycoming IO-360-C1C6.



PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-BEAR
Modello	Piper PA-28R (Arrow)	Seriale	28R-79-18129 (1979)
Versione	PA-28RT-201 Arrow IV	Utilizzatore	Privato
Designazione	P28T	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Bologna

Note sulla versione

PA-28RT-201 Arrow IV: certificate nel 1978, questa versione si evidenzia per la coda a T mentre le caratteristiche di propulsore e avionica sono le stesse delle versioni precedenti.



PA-28

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-AZRO
Modello	Piper PA-28R (Arrow)	Seriale	
Versione	PA-28RT-201T Turbo Arrow IV	Utilizzatore	Privato
Designazione	P28U	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 33.000	Passeggeri	3
Produzione	1961 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-28RT-201T Turbo Arrow: certificata nel 1979 questa versione mantiene la coda a T della precedente ma monta un motore turbocompresso Continental TSIO-360-FB



PIPER PA-31 FAMILY

NAVAJO, CHIEFTAIN, MOJAVE, CHEYENNE

PA-31

Costruttore	PIPER	Registrazione	OE-FSL
Modello	PA-31 Navajo	Seriale	31-79-12058 (1979)
Versione	PA-31-310 Navajo C	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA31	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	3.942	Passeggeri	5 - 7
Produzione	1967 - 1984	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-31-310 Navajo C: versione aggiornata della prima serie, motorizzata con Lycoming TIO-540-A2C da 310hp, certificata a partire dal 1974. Per le successive versioni del **PA-31-350** furono adottati i nomi **Chieftain**, che identifica una versione allungata del Navajo, e **Mojave**, versione con motori a pistoni del turboprop Cheyenne.



PA-31T

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-PALS
Modello	PA-31T Cheyenne	Seriale	317-76-20005
Versione	PA-31T Cheyenne	Utilizzatore	Privato
Designazione	PAY2	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	847	Passeggeri	4 - 6
Produzione	1974 - 1985	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-31T Cheyenne: modello spinto da turboelica derivato direttamente dal **PA-31 Navajo pressurizzato**. Prima serie motorizzata con Pratt & Whitney Canada PT6A-28 con potenza pari a 620shp.



PA-31T

Costruttore	PIPER	Registrazione	9H-BIH
Modello	PA-31T Cheyenne	Seriale	31T-11-04016
Versione	PA-31T Cheyenne I	Utilizzatore	Privato
Designazione	PAY2	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	847	Passeggeri	4 - 6
Produzione	1974 - 1985	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PA-31T Cheyenne I: versione nota anche come **PA-31T-1**, equipaggiata con motori Pratt & Whitney Canada PT6A-II da 550shp.



PA-31T

Costruttore	PIPER	Registrazione	HB-LRV
Modello	PA-31T Cheyenne	Seriale	31T-78-20017 (1978)
Versione	PA-31T Cheyenne II	Utilizzatore	Privato
Designazione	PAY2	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	2
Esemplari costruiti	847	Passeggeri	4 - 6
Produzione	1974 - 1985	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PA-31T Cheyenne II: versione migliorata della prima e con stessa motorizzazione da 620shp. Esiste poi una versione allungata, denominata **PA-31T2 Cheyenne II XL**, con motori Pratt & Whitney Canada PT6A-135 da 750shp



PIPER PA-32R LANCE/SARATOGA

PA-32R

Costruttore	PIPER	Registrazione	T7-WSM
Modello	Piper 32R - Saratoga	Seriale	32R-79-87102
Versione	PA-32RT-300T	Utilizzatore	Privato
Designazione	P32T	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	3.422	Passeggeri	Fino a 6
Produzione	1975 - 2009	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-32RT-300T Lance II: modello da alte prestazioni, ala bassa e costruito in metallo lanciato nel 1975 con il nome **“Lance”** e poi modificato in **“Saratoga”**. La differenza più visibile tra le due serie è l’adozione sul **Saratoga** di un’ala rastremata in sostituzione di un ala con contorni rettangolari. La versione nella foto è la terza del “**Lance**” e viene dopo l’iniziale **PA-32R-300 Lance** (1976–1978) e la seconda **PA-32RT-300 Lance II** (1978–1979) ed è caratterizzata da un motore turbocompresso e dalla coda a “T”. E’ anche la prima serie che adotta la presa d’aria ovale sotto l’elica.



PA-32R

Costruttore	PIPER	Registrazione	G-PIPP
Modello	Piper 32R - Saratoga	Seriale	32-57454
Versione	PA-32R-301T	Utilizzatore	Privato
Designazione	P32T	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	3.422	Passeggeri	Fino a 6
Produzione	1975 - 2009	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-32R-301T Saratoga II: versione prodotta dal 1980 al 2009 con ala rastremata e coda tradizionale, motorizzata con Lycoming TIO-540-AH1A. Si differenzia dalle versioni precedenti anche per il tettuccio più esteso e da prese d'aria rotonde in sostituzione dell'ovale.



PIPER PA-34 SENECA

PA-34

Costruttore	PIPER	Registrazione	D-GLOC
Modello	Piper PA-34 Seneca	Seriale	34-78-70093 (1978)
Versione	PA-34-200T Seneca II	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA34	Stato	Opertivo
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 5.000	Passeggeri	5 - 6
Produzione	1971 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PA-34-200T Seneca II: modello sviluppato dal P**A-32 Cherokee Six** e in principio, nella fase di studio, dotato di tre motori, opzione poi abbandonata in fase di conclusione della progettazione. Il prototipo finale, **PA-34-180 Twin Six**, ha volato nel 1967, mentre la prima serie prodotta fu la **PA-34-200** dotata di due motori controrotanti Lycoming IO-360-C1E6 e Lycoming LIO-360-C1E6, dove la sigla "L" sta proprio a indicare il verso contrario del movimento del motore. La versione successiva, nella foto, fu dotata di motore turbocompresso Continental TSIO-360E e di numerose migliorie, compresa una nuova disposizione dei sedili in cabina.



PA-34

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-ACTD
Modello	Piper PA-34 Seneca	Seriale	34-82-33174
Versione	PA-34-220T Seneca III	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA34	Stato	Opertivo
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 5.000	Passeggeri	5 - 6
Produzione	1971 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

PA-34-220T Seneca III: versione aggiornata e con motori Continental TSIO-360-KB più potenti. E' inoltre caratterizzata da diverse migliorie compresa l'adozione di un parabrezza in un unico pezzo.



PA-34

Costruttore	PIPER	Registrazione	D-GFGH
Modello	Piper PA-34 Seneca	Seriale	34-47018
Versione	PA-34-220T Seneca IV	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA34	Stato	Opertivo
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 5.000	Passeggeri	5 - 6
Produzione	1971 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PA-34-220T Seneca IV: nuova versione lanciata dopo la chiusura del fallimento della precedente società e il lancio della New Piper Aircraft che apporta solo leggere modifiche e mantiene la precedente motorizzazione. Versione piuttosto rara e prodotta in soli 71 esemplari.



PA-34

Costruttore	PIPER	Registrazione	SP-TBR
Modello	Piper PA-34 Seneca	Seriale	34-49368
Versione	PA-34-220T Seneca V	Utilizzatore	Bartolini Air
Designazione	PA34	Stato	Opertivo
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 5.000	Passeggeri	5 - 6
Produzione	1971 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PA-34-220T Seneca V: nuova versione motorizzata con Continental TSIO-360-RB e con tettuccio modificato per un migliore confort di volo.



PIPER PA-38 TOMAHAWK

PA-38

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-MODN
Modello	Piper PA-38 Tomahawk	Seriale	38-82-A0042 (1982)
Versione	PA-38-112	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA38	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	2.484	Passeggeri	1
Produzione	1978 - 1982	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-38-112 Tomahawk II: monomotore biposto da turismo con capacità semi acrobatiche, utilizzato soprattutto come addestratore nelle scuole volo ma apprezzato anche per turismo e trasporto passeggeri. Realizzato in due versioni, entrambe motorizzate con Lycoming O-235, con piccole differenze riguardanti soprattutto la strumentazione di bordo, ruote più larghe nella seconda versione e un miglioramento generale dell'abitacolo. Il **Tomahawk I** è stato prodotto dal 1978 al 1980, mentre il T**omahawk II** dal 1981 al 1982.



PIPER PA-42 CHEYENNE

PA-42

Costruttore	PIPER	Registrazione	OK-TAV
Modello	Piper PA-42 Cheyenne	Seriale	42-80-01041
Versione	PA-42 Cheyenne III	Utilizzatore	Privato
Designazione	PAY3	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	192	Passeggeri	6 - 9
Produzione	1979 - 1993	Luogo dello scatto	Atene

Note sulla versione

PA-42 Cheyenne III: evoluzione ampliata dei **PA-31T Cheyenne I e II.** La prima versione è equipaggiata con motori Pratt & Whitney Canada PT6-41 ed è conosciuta anche semplicemente con il codice **PA-42**



PA-42

Costruttore	PIPER	Registrazione	I-TREQ
Modello	Piper PA-42 Cheyenne	Seriale	42-55-01046
Versione	PA-42 Cheyenne IIIA	Utilizzatore	Alitalia
Designazione	PAY3	Stato	Dismesso
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	192	Passeggeri	6 - 9
Produzione	1979 - 1993	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

PSC

Note sulla versione

PA-42-720 Cheyenne IIIA: nuova versione, più potente, equipaggiata con motori P&WC PT6A-61.



PA-42

Costruttore	PIPER	Registrazione	N448CA
Modello	Piper PA-42 Cheyenne	Seriale	42-55-27034
Versione	PA-42 Cheyenne IV	Utilizzatore	Privato
Designazione	PAY4	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 2	Crew	1 - 2
Esemplari costruiti	192	Passeggeri	6 - 9
Produzione	1979 - 1993	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PA-42-1000 Cheyenne IV: versione poi chiamata anche C**heyenne 400LS e Cheyenne 400** è il modello di aereo più grande mai costruito dalla Piper. Motorizzato da Garrett TPE-331 da 1.000shp e spinto da eliche a quattro pale



PIPER PA-44 SEMINOLE

PA-44

Costruttore	PIPER	Registrazione	TF-FTA
Modello	Piper PA-44 Seminole	Seriale	44-962134
Versione	PA-44-180 Seminole	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA44	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 2	Crew	1
Esemplari costruiti	926	Passeggeri	3
Produzione	1979 - in corso	Luogo dello scatto	Reykjavik

PITI SPOTTER CLUB

Note sulla versione

PA-44-180 Seminole: tipico addestratore per motori multipli sviluppato dal **Cherokee**, utilizzato anche per turismo e spostamenti personali. Motorizzato da Lycoming O-360-E1A6D or O-360-A1H6 aspirati. Ulteriori versione è la **PA-44-180T Turbo Seminole,** motorizzato con Lycoming TO-360-E1A6D.



PIPER PA-46

MALIBU, MALIBU MIRAGE, MALIBU MERIDIAN, MATRIX

PA-46

Costruttore	PIPER	Registrazione	D-EVMA
Modello	Piper PA-46	Seriale	46-08064
Versione	PA-46-310P Malibu	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA46	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 1.700	Passeggeri	5
Produzione	1979 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Boscomantico

Note sulla versione

PA-46-310P Malibu: Il **PA-46** è un aereo executive a sei posti, monomotore, monoplano ad ala bassa, prodotto in diverse versioni dal 1979 ai giorni nostri. Si tratta del terzo aereo della storia con motori a pistoni dotato di pressurizzazione. Prodotto a partire dal 1980, il **Malibu** è motorizzato con Continental TSIO-520BE da 310hp. La produzione è cessata nel 1988 a seguito di numerosi incidenti dovuti a problemi al motore che verrà sostituito nella versione successiva.



PA-46

Costruttore	PIPER	Registrazione	HJB-PRJ
Modello	Piper PA-46	Seriale	46-36309
Versione	PA-46-350P Malibu Mirage	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA46	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 1.700	Passeggeri	5
Produzione	1979 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PA-46-350P Malibu Mirage: seconda versione del **Malibu**, prodotta a partire dal 1988. Oltre alla nuova e più potente motorizzazione Lycoming TIO-540-AE2A da 350hp, dispone di una nuova ala e un generale miglioramento dell'avionica.



PA-46

Costruttore	PIPER	Registrazione	F-HADV
Modello	Piper PA-46	Seriale	46-97305
Versione	PA-46-500TP Malibu Meridian	Utilizzatore	Privato
Designazione	P46T	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Turboprop - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 1.700	Passeggeri	5
Produzione	1979 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca

Note sulla versione

PA-46-500TP Malibu Meridian: versione turboelica spinta da un Pratt & Whitney Canada PT6A-42A da 500hp. A seguito dell'autogeno della potenza sono state ampliate ali e timone e venne adottata avionica di ultima generazione.



PA-46

Costruttore	PIPER	Registrazione	SP-NDW
Modello	Piper PA-46	Seriale	46-92125
Versione	PA-46-350T Malibu Matrix	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA46	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 1.700	Passeggeri	5
Produzione	1979 - in corso	Luogo dello scatto	Trento

Note sulla versione

PA-46-350T Malibu Matrix: prodotta dal 2007 al 2015 è la versione non pressurizzata del **Malibu Mirage**



PA-46

Costruttore	PIPER	Registrazione	OK-CHD
Modello	Piper PA-46	Seriale	
Versione	PA-46-M600	Utilizzatore	Privato
Designazione	PA46	Stato	Operativo
Tipo e numero motori	Pistoni - 1	Crew	1
Esemplari costruiti	Circa 1.700	Passeggeri	5
Produzione	1979 - in corso	Luogo dello scatto	Verona Villafranca



Note sulla versione

PA-46-M600: attualmente il **PA-46** viene commercializzato con l'utilizzo del codice **M** in sostituzione del nome **Malibu. M350** sostituisce il **Mirage** e il **M500** sostituisce il **Meridian**, mentre il **M600** è una versione potenziata del **M500** con motori da 600hp.

SPAZIO PER EVENTUALI
AGGIORNAMENTI

AEREI A VERONA

Fine del terzo volume