L'AVIAZIONE CIVILE DAL 1945 AD OGGI

Terminata la 2º. Guerra mondiale fu palese a tutti che l'aereo era il mezzo di trasporto più veloce per i collegamenti continentali ed intercontinentali. La rapida espansione dell'aviazione civile nel dopoguerra fu possibile per la grande quantità di aerei da trasporto militare che furono trasformati al nuovo bisogno. Artefici di questa ripresa furono soprattutto gli Stati Uniti che, di fronte agli affrettati esperimenti inglesi e francesi, furono in grado di offrire velivoli di collaudata efficienza. Nei primi anni della rinascita, sul medio e corto raggio, furono impiegati gli aerei terrestri mentre per i voli intercontinentali, che prevedevano l'attraversamento di grandi distese d'acqua bcome gli oceani, furono riesumati i grandi idrovolanti d'anteguerra, che ebbero vita breve per il sopraggiungere di un quadrimotore statunitense, il "Constellation", che riusciva a collegare gli Stati Uniti all'Inghilterra con un volo senza scalo. Era l'inizio di una nuova era per l'aereo e l'avvento dei turboelica e del jet avrebbe rivoluzionato completamente il mondo del trasporto civile. A contendersi questo mercato furono soprattutto l'industrie aeronautiche statunitensi ed euripee, ma l'ago della bilancia, intorno agli anni settanta, si spostò a favore degli Stati Uniti e, come vedremo nel proseguo di questa collezione, solo una cooperazione fra le nazioni europee ristabilirà un certo equilibrio fra l'aviazione russo – sovietica i cui velivoli non avevano niente da invidiare a quelli del blocco occidentale e la cui attività produttiva ha subito un brusco rallentamento con la dissolvenza del gigante sovietico. Un ricordo a parte meritano due aerei molto simili nella loro struttura, tanto che ai tempi della loro apparizione avevano fatto parlare di spionaggio industriale, il "Concorde" franco – britannico ed il "Tupolev 144" sovietico. La loro vita operativa non ebbe un grande seguito, avevano bisogno di piste molto lunghe, il loro consumo di carburante era eccessivo ed erano molto rumorosi, ciò era dovuto alla loro veloc

Pagine totali 80

PIANO DELLA COLLEZIONE

Pagine esposte 72

Cap.1 - L'AVIAZIONE CIVILE NEL 2° DOPOGUERRA

1-1- I SURPLUS BELLICI

1-2- U.S.A. E GRAN BRETAGNA: BOTTA E RISPOSTA

1-3- L'U.R.S.S.: INDUSTRIA AERONAUTICA EMEGETE

Cap.3 - I TURBOELICA DELL'ATTUALE GENERAZIONE

3-1- OLANDESI PRIMI DELLA CLASSE

3-2- GLI INGLESI TORNANO ALLA RIBALTA

3-3- I PROGRESSI ITALO FRANCESI

3-4- AD EST I SOVIETICI SEMPRE AL PASSO

Cap.2 – L'ERA DEL JET

2-1- L'AVVENTO DEL JET IN EUROPA

2-2- LA SFIDA U.S.A.

2-3- L'U.R.S.S. IN CONCORRENZA

2-4- I PROGRESSI COLLETTIVI

Cap.4 – GLI AEREI PER IL TRASPORTO LEGGERO

4-1- I PICCOLI INGLESI DAL GRANDE SUCCESSO

4-2- UN'AGGUERRITA CONCORRENZA

4-3- LE AUTO DEL CIELO

4-4- JET PER UOMINI D'AFFARI



Dopo la fine della 2a. guerra mondiale gli U.S.A. si trovarono avvantaggiati, rispetto alle altre nazioni, nel riprendere i collegamenti civili aerei potendo far affidamento su una notevole quantità di velivoli ex militari da trasporto, primo fra i quali il validissimo DOUGLAS DC-3, che fu acquistato da varie compagnie straniere ed impiegato per il medio e corto raggio.







Nei due frammenti sono visibili due C.47, trasformati in DOUGLAS DC.3











Intero postale, Nuova Zelanda

Altro aereo usato in gran quantità fu il famoso **DOUGLAS DC-4**, noto nel periodo bellico con la sigla C-54, che, praticamente fu il velivolo che permise di riaprire la rotta transatlantica fra gli Stati Uniti e la martoriata Europa e che fu acquistato da varie compagnie mondiali per la ripresa dei traffici sulle principali rotte transoceaniche.























Volo transatlantico svedese effettuato il 27 giugno 1945 da Stoccolma a New York, con DOUGLAS DC.4.





SINGAPORE MALAYA Singapore, aerogramma

BYAIRMAIL PAR AVION AIR LETTER AEROGRAMME

Anche in Europa si sentì la necessità di ridar vita alle compagnie aeree e ad una fitta rete di comunicazioni nazionali e continentali, prime nazione fra tutte l'Inghilterra e la Francia che si avvalsero di un ex trasporto militare come il FAIREY FC-1.









Prima linea aerea francese Parigi - New York servita da un aereo FAIREY FC-1.

In particolar modo l'Inghilterra che si avvalse dell'AVRO 691 LANCASTRIAN, derivati dal famoso bombardiere LANCASTER, a cui fece seguito l'AVRO 688 TUDOR nelle sue diverse versioni.





COCOS OREELING ISLANDS

AVRO 691 LANCASTRIAN



AVRO 688 TUDOR



Nel frattempo sia gli Stati Uniti che la Gran Bretagna, dovendo assicurare collegamenti aerei con le isole dei Carabi e del Pacifico, dove erano inesistenti o quasi piste di atterraggio per velivoli terrestri, continuarono ad usare idrovolanti che avevano avuto un ruolo di primo piano nella 2a. guerra mondiale. Per gli U.S.A. il CONSOLIDATED PBY-5 CATALINA, per gli inglesi lo SHORTH SOLENT, derivato dal SUNDERLAND bellico.







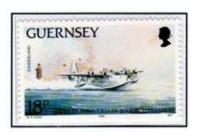




CONSOLIDATED PBY-5 CATALINA.









Primo volo diretto Wellington (N. Zelandia) Sidney (Australia) effettuate il 3 ottobre 1950, con un idrovolante SHORT SOLENT.



Comunque l'aereo che aprì la nuova era del trasporto commerciale fu il LOCKHEED CONSTELLATION, che nato nel 1943, fu ampiamente utilizzato nel traffico transoceanico, tanto da convincere della non praticità ed economicità dei grandi idrovolanti ed condannarli una volta per sempre.





















Annullo meccanico in rosso, Gran Bretagna, raffigura un aereo
LOCKHEED CONSTELLATION.







Pakistan, aerogramma





India, aerogramma



Nel 1947 gli Stati Uniti misero in servizio sulle proprie rotte interne il **DOUGLAS DC.6**, praticamente un DC.4 allungato. Nel 1951 apparve una variante con maggior capacità per il trasporto passeggeri, il **DC.6B**, che dimostrò di essere assai valido,fu acquistato in gran numero da moltissime compagnie aeree internazionali.





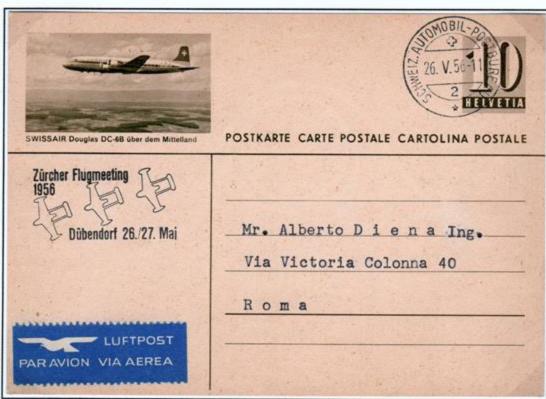


27 febbraio 1946, primo volo con **DOUGLAS DC.6**, da Lèoporville – Bruxelles in Belgio





Nel francobollo e nell'intero postale svizzero, è raffigurato un **DC.6B**.





Volo Pan American, da Portland a Londra con DOUGLAS DC.6, effettuato il 2 dicembre 1957.



Douglas DC.6





Annullo meccanico in rosso del collegamento Schweiz - New York, della Swissair (Svizzera), con aereo DOUGLAS DC.6B



Douglas DC.6B



Nel 1948 la BOEING mise sul mercato il 377 STRATOCRUISER, che si impose come uno dei migliori trasporti dell'immediato dopoguerra: comodo, veloce e sicuro rimase in servizio per oltre dieci anni, fino a quando, cioè dovette cedere il passo ai più agguerriti concorrenti dell'era del JET.













Nel 1951 fece la sua comparsa sulle rotte a lungo raggio il SUPER CONSTELLATION, una versione allungata del Lockheed Constellation....

















Austria, intero postale

... e nel 1953 il DOUGLAS DC.7. Questi velivoli monopolizzarono il trasporto passeggeri fino all'avvento del turboelica e dei Jet.



DOUGLAS DC.7





DOUGLAS DC.7C

Nel corto e medio raggio, invece l'industria britannica seppe recuperare più in fretta con i vari VICKERS VIKING, del 1946, lo ARSPEED A.S.57 AMBASSADOR, il BRISTOL 170 FREIGH, ambedue del 1948, e DE HAVILLAND DH.114 HERON, del 1952.









VICKERS VIKING 1946

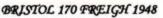


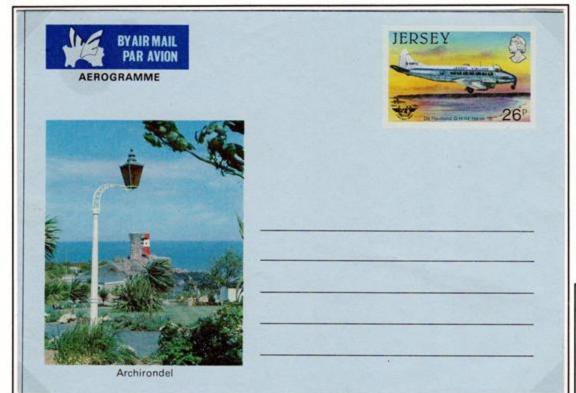




New Zealand 5°

AIRSPEED A.S.57 AMBASSADOR 1948











Nei francobolli e nell'aerogramma sono raffigurati i DE HAVILLAND DH.114 HERON, 1952.

La risposta statunitense al successo inglese fu immediata e fra il 1948 e il 1955 apparvero due aerei che, nei programmi della nazione americana, avrebbero dovuto rimpiazzare il DC.3. Erano il CONVAIR 240, 340 e 440 ed il MARTIN 4-0-4, ma se i primi ebbero un discreto successo il secondo fu una vera e propria delusione.



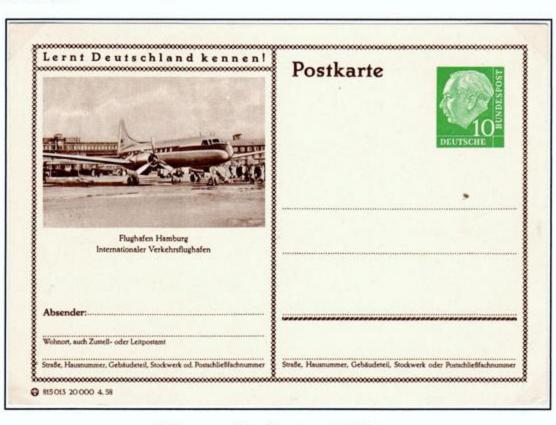


CONVAIR 240





CONVAIR 440



Nell'intero postale è raffigurato un CONVAIR 340





MARTIN 4-0-4



L'esperienza acquisita dagli inglesi con i velivoli a corto-medio raggio portò gli stessi a progettare e costruire il primo turboelica passeggeri del mondo il VICKERS VISCOUNT, questo velivolo venne impiegato sulle rotte intercontinentali.











1° volo effettuato il 3 giugno 1959, da San Marino–Rimini– Londra,con aereo *VICKERS VISCOUNT.

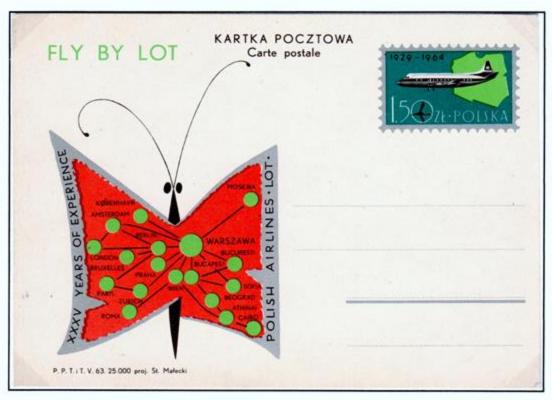


Volo effettuato da Wien a Bruxelles, il 4 aprile 1959 con aereo VICKERS VISCOUNT dalla Australin Airlines





Nell'impronta del francobollo, dell'intero postale è raffigurato il turboelica VICKER, VISCOUNT 814.







1° volo da francoforte a Londra con aereo VICKERS VISCOUNT 814.



VICKERS VISCOUNT 837



Al Viscount gli ingesi fecero seguire altri due turboelica, il BRISTOL 175 BRITANNIA, del 1957 ed il VICKERS 953 VANGUAR e dell'HANDLEY PAGE H.P.R.7 HARALD 100, del 1961, che furono eccellenti velivoli, ma che ebbero un minor successo del loro precedessore, come erano, dall'avvento dell'aereo a Jet.







שמערם משתת חשירה העופה מי מינוים מינ

BRISTOL 175 BRITANNIA



VICKERS 953 VANGUARD







LURE SOO REPUBBLICA & S. MARIND

H.P.R. 7 HARALD 100



Nonostante ciò la CANADAIR sviluppò alcune versioni del Britannia, conosciute come CL.44.D4, che godettero di buona fama fino all'inizio degli anni'80.

La stessa sorte dei precedenti aerei inglesi toccò al turboelica statunitense LOCKHEED 188 ELECTRA, costruito per controbattere i pari classe britannica.





Mentre gli U.S.A e la Gran Bretagna erano in aperta concorrenza, nella Unione Sovietica, le accresciute esigenze dei traffici interni ed europei, furono soddisfatte, fino alla fine degli anni'50, con il LUSINOV.LI.2, (l'americano DC.3 costruito su licenza in U.R.S.S.).



Nel 1947 apparve l'ILYUSHIN IL.12 che fu impiegato, a partire dal 1948, in grande quantità sulle principali rotte interne ed internazionali gestite dalla compagnia aerea di Stato sovietica. Gli ultimi velivoli di questo tipo furono sostituiti solo nel 1965.



A partire dal 1953, apparve la versione migliorata dell'ILYUSHIN IL.12, denominata ILYUSHIN IL.14. Questo tipo di aereo fu utilizzato da quasi tutti i paesi del blocco orientale.











Polonia, aerogramma.



4 ottobre 1956, volo effettuato con ILYUSHIN IL.14, da Berlino a Mosca.

Nel 1959, nell'ambito del programma dell'Aeroflot, comparve il primo turboelica sovietico per il medio - lungo raggio:l'ILYUSHIN IL.18, questo velivolo fu utilizzato dalle compagnie aeree dei paesi dell'est e anche da quelle di alcuni paesi africani.















Nell'annullo e nell'intero postale è commemorato il primo volo transcontinenle dell'ILYUSHIN IL.18, da Mosca all'Antartide, per rifornire le basi sovietiche là impiantate.



АВИА	С 1 января 1961 г. цена- конверта с маркой 7 коп.
	Куда
	Кому
	Адрес отправителя

Intero postale rumeno raffigurante il turboelica ILYUSHIN IL.18.



Primo volo diretto da Bucarest a Roma con ILYUSHIN IL. 18, il 9 luglio 1963.



Fra gli aerei sovietici di maggior successo vi fu il **TUPOLEV TU.114**, del 1957, che si dimostrò una delle migliori realizzazioni aeronautiche dell'epoca. L'AEROFLOT lo impiegò per i collegamenti transcontinentali con le principali città del mondo.



Russia, interi postali che raffigurano il TUPOLEV TU.144-





Russia, interi postali che raffigurano i TUPOLEV TU.144.





Nel 1952 mentre si cercava una soluzione di avanguardia sugli aerei ad elica la BOAC inglese effettuò il primo servizio passeggeri del mondo con un aereo dotato di motori a getto; il **DE HAVILLAND COMET -1.** L'aviazione civile era entrata nell'era del JET. Un paio di fatali incidenti ne consigliarono tuttavia il ritiro dal servizio nel 1954.



Nel 1958 apparve la nuova versione migliorata, che venne denominata DE HAVILLAND COMET.4.

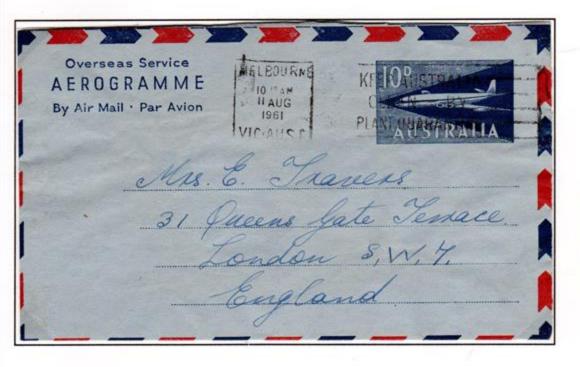














DE HAVILLAND COMET.4B



DE HAVILLAND COMET.4C

Nel 1959 anche l'industria francese portò il suo contributo all'aviazione civile producendo il SUD AVIATION SE.210 CARAVELLE, un bireattore adatto per il corto – medio raggio e che raggiunse l'optinum con la versione SUPER CARAVELLE, un modello con fusoliera allungata











Primo volo con SUPER CARAVELLE Vienna - Mosca effettuato il 3 aprile 1967.







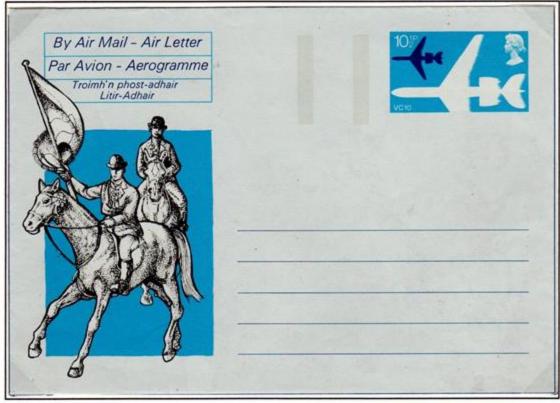
SUPER CARAVELLE

In Europa Occidentale le sole industrie aeronautiche che tentarono di rompere il monopolio nordamericano furono quelli inglesi. L'industria britannica affidò, per il lungo raggio, le sue speranze al BAC.VC.10 e BAC.SUPER.VC.10, del 1964.











Nei francobolli sopra e nell'aerogramma è raffigurato il BAC.VC.10.



Nel francobollo e nell'aerogramma qui a lato è raffigurato il BAC.SUPER.VC.10.



Nel corto medio raggio l'industria aeronautica inglese affidò le sue speranze all'HAWKER SIDDLEY TRIDENT, ma sia i velivoli della BAC che quelli sopramenzionati Hawker Siddley furono una grande delusione per l'industria inglese, non ottenendo i risultati sperati.



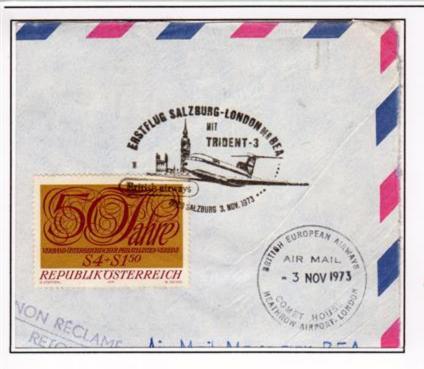




BY AIRMAIL AIR LETTER PAR AVION AEROGRAMME







HAWKER SIDDLEY TRIDENT 1E.



HAWKER SIDDLEY TRIDENT 2E

Primo volo Salusburgo – Londra, del 3 novembre 1973 effettuato con un HAWKER SIDDLEY TRIDENT 3B. L'unico aereo inglese che ottenne un buon successo fu il bireattore a corto medio raggio BAC 1-11, che ottenne, a metà degli anni'60, un valido riconoscimento anche da parte del mercato nord americano.





Nell'annullo dell'intero postale è raffigurato un BAC 1-11, di costruzione rumena, ed è commemorato il primo volo Bucarest – Timisoara, del 28 gennaio 1963.





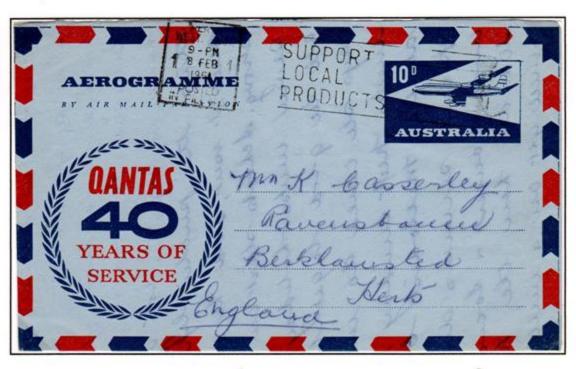
Similmente al suo pariclasse inglese anche l'olandese FOKKER F.28 FELLOWSHIP, del 1969, riscosse un favorevole consenso tanto da essere utilizzato da 43 operatori di 27 nazioni.

Gli americani giunsero nelle competizioni con un piccolo ritardo ma, grazie ad una forte industria aeronautica, seppero riguadagnare il tempo perduto e a precedere tutti nel servizio transatlantica non-stop nel 1958. L'aereo utilizzato fu un BOEING 707 che divenne ben presto uno dei pilastri del trasporto civile degli anni'60, con tutta una serie di varianti che ne migliorarono la capacità di trasporto.





Australia, aerogramma raffigurante un BOEING B.707.











Primo volo Bruxelles - Mosca del 7 aprile 1960, effettuato con BOEING B.707.















Nell'aerogramma e nei francobolli qui sopra è raffigurato il BOEING B.707.



Primo volo Karachi - Dacca, il 6 febbraio 1962, effettuato con BOEING B.707 - 120.

Il secondo quadrigetto americano a giungere sul mercato fu il **DOUGLAS DC.8**, del 1959, con le serie 10 e 20 per il corto – medio raggio. I primi modelli destinati al servizio intercontinentale furono le serie 30, 40 e 50.











Primo volo Tokio - Amsterdam del 20 ottobre 1960, effettuato con D.C.8.





Giappone, aerogramma

L'annullo
commemora il volo
di ritorno del presidente della
Repubblica Gronchi,
dal viaggio in Sud
America con D.C.8.



Nel 1967 apparve le nuove versioni allungate del D.C.8, denominate SUPER 61, 62, 63, capaci di trasportare 189/259 passeggeri.







SUPER D.C.8-61

SUPER D.C.8-62

SUPER D.C.8-63

Alla fine degli anni'50 la ditta CONVAIR, nel tentativo di spezzare il monopolio dei due giganti Boeing e Douglas, costruì il CONVAIR 600 fu il prototipo del CONVAIR 880 del 1959 e del CONVAIR 990 CORONADO del 1961, furono messi sul mercato, però non ebbero il successo sperato e che costrinsero la ditta a chiudere i battenti.



CONVAIR 600 (prototipo)



Annullo meccanico in rosso del CONVAIR 880







1° volo con CONVAIR 990, daStockholm a Bangkok 3-5.1962.

Nel frattempo la BOEING continuava a mietere successi con un derivato del Boeing 707, il BOEING 720B, un aereo per le medie e corte distanze.







Comunque l'aereo statunitense di maggior successo commerciale si è rivelato il **BOEING 727** del 1967, che con tutta la serie di migliorie, viene utilizzato da numerosi operatori di tutto il mondo sulle corte e medie distanze.











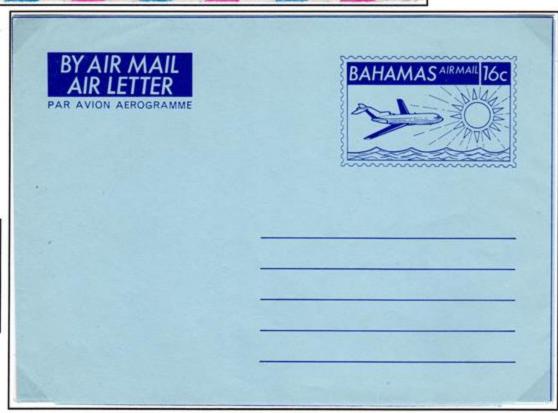
Primo volo Vienna – Stoccarda - Amburgo, effettuato il 1976, con BOEING B.727.



BOEING B.727-100



BOEING B.727-200



Anche di portata inferiore del Boeing 727, il MCDONNELL – DOUGLAS DC-9, costruito nel 1965, per il medio – corto raggio ebbe una lunga gestazione.







Primo volo Graz-Salisburgo-Zurigo, del gennaio 1972, effettuato con aereo MCDONNELL – DOUGLAS DC.9.





Austria-Aerogramma
raffigurante l'aereo
MCDONNELL-DOUGLAS
DC-9



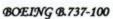
DC.9-30

MCDONNELL-DOUGLAS DC.9-21

Con il bireattore **BOEING B-737**, del 1967, per le corte – medie distanze. Questo aereo ebbe un gran successo, fu l'aereo del periodo1980 e 1981, più venduto al mondo.











BOEING B.737-200











Il **BOEING 757** venne progettato dalla Boeing come complemento del **BOEING 767** che, entrambi erano sulle tratte di minori densità, a breve-medio raggio. Furono concepiti come sostituti del Boeing 727.





BOEING. 757 - 200





BOEING. 767 - 200



BOEING. 767 - 300









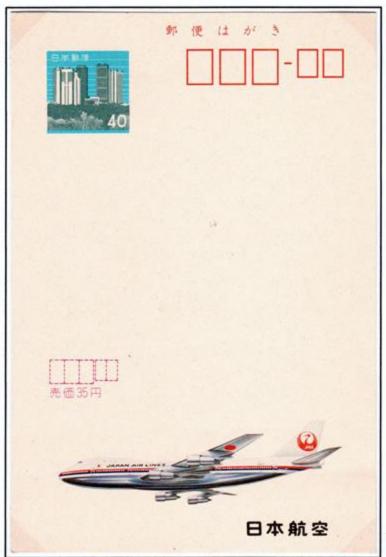
Giappone, nell'intero postale è raffigurato un BOEING 767



Nell'annullo austriaco (sopra) e nell'intero postale giapponese (sotto) è raffigurato l'aereo BOEING 767-300



Agli inizi degli anni'70, si ebbe una nuova fase del trasporto aereo che coincise con la realizzazione di velivoli ad elevate capacità di trasporto, ed il cui primato spettò ancora una volta all'industria americana, che mise in servizio transcontinentale il **BOEING B.747**, che per la sua grande capacità di trasporto, 400 passeggeri, fu subito denominata "JUMBO".















Intero postale, Giappone.



Primo volo della Pan American, sulle linee Vienna – Francoforte – New York, effettuato con BOEING B.747, l'8 maggio 1971. La sfida della Boeing nel settore del trasporto ad alta capacità, fu raccolta dagli altri principali costruttori americani, il primo dei quali fu la MCDONNELL-DOUGLAS, che rispose con il suo DC.10, del 1972, un grosso trireattore che, nonostante i suoi indubbi meriti, non è riuscito ad eguagliare i successi del Boeing B.747.

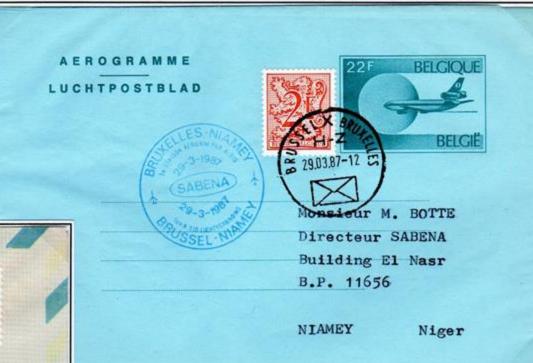




Primo volo
effettuato con
MCDONNELLDOUGLAS DC.10,
da Atene-Hong KongBombay, il 18 gennaio
1974.









Nell'annullo è raffigurato un MCDONNELL-DOUGLAS DC.10-30.

Aerogramma Belgio ,nel riquadro dello stesso è raffigurato un MCDONNELL-DOUGLAS DC.10 Grande rivale del DOUGLAS DC.10, fu il trireattore **LOCKHEED TRISTAR L.1011**, la LOCKHEED mise sul mercato quasi contemporaneamente al velivolo della Douglas. Questo grande velivolo, dopo un periodo di stasi commerciale, riuscì ad imporsi come il più diretto concorrente del boeing B.747.















Cina, intero postale



Fra la sorpresa generale nel 1956 l'Unione Sovietica presentò al mondo occidentale il suo primo aereo passeggeri con motore a getto. Si trattava del bireattore **TUPOLEV TU.104**, che aver presentato in varie città europee, dopo entrò in servizio con l'Aeroflot nel 1956.





Russia, nei due interi postali è raffigurato il TUPOLEV TU.104





Nel 1957 apparve la versione con maggior capacità di passeggeri e con unità motrici più potenti, che fu denominata TUPOLEV TU.104A.





Russia, interi postali.







Ancora una volta il grande antagonista del mondo occidentale fu l'URSS, la cui industria aeronautica era proiettata verso il mantenimento di una posizione d'avanguardia che si era consolidata a partire dagli anni'60, con l'ammissione in servizio del primo quadrigetto commerciale a lungo raggio dell'ILYUSHIN IL.62, molto simile al VC.10 inglese.







Annullo del primo volo Bratislavia – Praga – Amsterdam – New York, effettuato con ILYUSHINE IL.62, il 5 luglio 1970.





















Annullo commemorativo del volo Varsavia – New York – effettuato con ILYUSHIN IL.62, il 16 aprile 1973.





Russia, intero postale.

Nel medio - corto raggio l'Unione Sovietica si avvalse, a partire dal 1967, di un aereo del gruppo **TUPOLEV**: il **TUPOLEV TU.134**, che finì per assomigliare, per piani costruttivi, ai pari classe occidentali BAC 1-11 e DC.9.



A	АВИА
	почта ссер В кол.
	Куда
ТУ-134	
	Кому
Турборезитивный пассамирский л	й пайнер Адрес отправителя
	й пайнер Адрес отправителя

Russia, intero postale



Russia, intero postale.



Intero postale, raffigurante un TUPOLEV TU. 134, inaeroporto di Volgograd.



Russia, intero postale



Nel 1971 il gruppo TUPOLEV, consegnò all'Aeroflot il TUPOLEV TU.154, che rappresentò la risposta del grande ingegnere sovietico alla comparsa del Boeing B.727 e del Trident.



		АВИА
		0
		Куда
	Пассажирский лайнер Ту-154	Кому
ero postale, russo		Индекс предприятия связи и адрес отправителя
	Индекс предприятия связи места назначения	



Intero postale, russo

Lo YAKOVLEV YAK-40, 1966, era un piccolo trireattore a corto-medio raggio, di cui gli dettero il nome di "autobus del cielo", l'aereo trasportava dai 27-32 passeggeri.





YAKOVLEV YAK-42, 1975, l'aereo era ancora un trimotore con propulsori installati in coda e una configurazione generale assai simile a quella dello YAK-40, l'ala tuttavia, era completamente nuova caratterizzata da un minore allungamento e da una freccia pronunciata, trasportava 120 passeggeri. Questo aereo fu utilizzato per le linee interne.



La sfida al gigante aereo fu raccolta ancora una volta dall'Unione Sovietica, dove il gruppo ILYISHIN seppe dare una eccellente risposta al tradizionale rivale occidentale con l'introduzione in servizio, nel 1975, del quadrigetto ILYUSHIN IL.76, in configurazione tutto cargo, capace di trasportare 40 tonnellate di merci.





Nei due interi postali di Russia, sono raffigurati ILYUSHIN IL.76.





Nel 1976 fece la sua comparsa l'ILYUSHIN IL.86, che ha una capacità di trasporto di 350 passeggeri. Il grosso quadrireattore sovietico, comunque, non riuscì a mostrare concorrenza ai pari classe nordamericani e europei.



Nei due interi postali di Russia qui sotto, è raffigurato ILYUSHIN IL.86





Nella seconda metà degli anni'70 la cooperazione fra la Francia, Germania, Inghilterra, Spagna ed Olanda, rese possibile la rivincita dell'industria aeronautica europea su quella statunitense, in un settore tradizionalmente dominato dalla produzione d'oltre oceano: il trasporto civile ad alta capacità per il medio raggio. Protagonista del successo fu il grande bireattore AIRBUS A300.

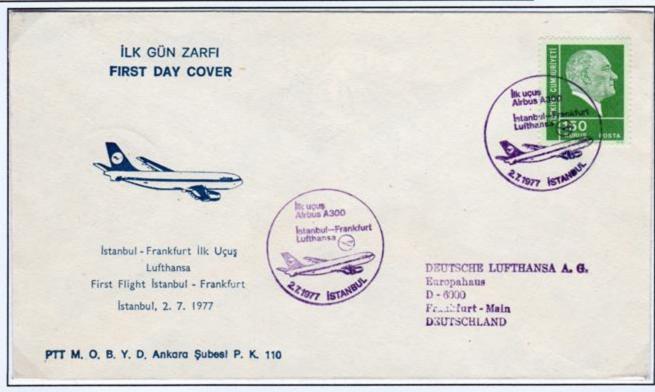








Sotto: volo con AIRBUS A.300, effettuato il 2 luglio 1977, da Istambul a Francoforte.



Il successo di questo programma stimolò la costruzione di altre serie come l'AIRBUS A310, versione ridotta le dimensioni dello A300, l'AIRBUS A320, ha fatto concorrenza alla Boeing e alla McDonnell Douglas, l'AIRBUS A330/340, ha potuto accomodare due o quattro motori e l'AIRBUS A380, il più grande aereo di linea del mondo servizievole fino a 656 passeggeri.



Annullo meccanico in rosso e nell'annullo qui a destra è raffigurato un AIRBUS A310, del 1978.



(Vorwahl)

(Rulnummer)

(Postlezahl)

(Ott)

Frankfurt am Main – Weitflughafen und Schaufenster für Briefmarken aus aller Welt. – NAPOSTA 199 – Nationale Postwertzeichen-Ausstellung – 19.–23. 04. 1989.

Frankfurt Main

(Dude und Hausnummer ader Postfach)

(Dude und Hausnummer ader Postfach)

(Dude und Hausnummer ader Postfach)

Intero postale, raffigurante un AIRBUS A320, del 1984.



AIRBUS A330, 1986, versione twinjet, con due motori

> AIRBUS A340, 1986, versione quattro

> > motori



Nell'anno 2000, AIRBUS ha iniziato formalmente un nuovo progetto, l'AIRBUS A380 ed ha cominciato a prendere gli ordini. Ciò è di essere il più grande aereo di linea del mondo, trasportante fino a 656 passeggeri su due piattaforme complete.







Nella seconda metà degli anni'60, sia l'URSS che le consociate Francia e Gran Bretagna presentarono al pubblico due supersonici civili: il sovietico **TUPOLEV TU.144** e l'anglo - francese CONCORDE. La somiglianza fra i due aerei diede adito a voci di spionaggio industriale. Il **TUPOLEV TU.144** fu il primo a volare il 31 dicembre 1968, ma anche ad abbandonare l'attività dieci anni dopo.



Russia, intero postale





Primo volo commerciale del TUPOLEV TU. 144, da Mosca - Alma Alta e ritorno, effettuato il 26 dicembre 1975.



Russia, interi postali raffigurano il TUPOLEV TU.144



II CONCORDE ha trovato spazio solo in due esemplari rispettivamente nell'AIR FRANCE e BRITISH AIRWAYS, nei collegamenti Parigi - Dakar - Rio de Janeiro e Londra - Bahrein.





Aereo CONCORDE con la compagnia di bandiera BRITISH AIRWAYS





Aereo CONCORDE con la compagnia di bandiera dell'AIR FRANCE







Francia, aerogramma









17 agosto 1983 volo Londra - Munich con aereo CONCORDE









Francia, aerogramma.



Primo volo effettuato con CONCORDE, da Parigi a Rio de Jeneiro, 21 gennaio 1976.



1º volo di ritorno con CONCORDE, 21 gennaio 1976, da Rio de Jeneiro a Parigi.

Nell'era del jet gli aerei ad elica hanno avuto una buona ripresa specialmente nei collegamenti a breve- medio raggio dove la loro economicità è risultata più palese. Nel campo dei turboelica la nazione che primeggiava era l'Olanda con il fortunatissimo FOKKER F.27 FRIENDSHIP, il cui primo volo ebbe luogo nel lontano 1958. Per le sue buone caratteristiche questo velivolo ha conquistato anche il nord americano.

















1 volo con FOKKER F.27, FRIENDSHIP, da Lussemburgo a Zurigo, il 6 aprile 1963.

Seguendo le orme olandesi anche i britannici progettarono e costruirono un turboelica per il corto-medio raggio: HAUKERS SIDDLEY HS.748, che, nel 1962, entrò in concorrenza con l'aereo olandese di cui divenne un valido antagonista, dividendo con il suo pari classe il mercato civile e dimostrando in tal modo che l'industria europea era tornata almeno in questo campo.

















Nel 1984 gli inglesi costruiscono un aereo molto conveniente, il **DEHAVILLAND CANADA DASH8**, la sua struttura progettata per atterrare nei piccoli aeroporti.







ATR42, aereo che trasportava 64 passeggeri.

L'ATR, fu fondata dall'Aeritalia e dall'Aèrospatial, oggi chiamata (Avion de Trasport Regional), costruirono nel 1984 l'ATR42, e nel 1988, l'ATR72, erano due aerei costruiti per trasportare passeggeri negli aeroporti più piccoli e con piste molto corte e utilizzati per le zone atmosferiche.

ATR72, aereo di dimensioni più allungato, trasportava 74 passeggeri





IL PRIMO PROGETTO SVEDESE

Il primo progetto nella storia svedese è un bimotore entrato in servizio nel 1984, il SAAB 340, trasportava 30 passeggeri, fu anche dedicato per la ricerca e per il soccorso.





Continuando il loro confronto a distanza con il mondo aeronautico occidentale, i sovietici costruirono alcuni validissimi turboelica per il corto – medio raggio, fra i quali fecero spicco i quadrimotori ANTONOV AN-10, ANTONOV AN-12 e ANTONOV AN-22.



ANTONOV AN-10, volato nel 1957 e messo in pensione nel 1972, trasportava 100 passeggeri.

Nell'intero postale è
raffigurato un ANIONOV
AN-10, era la versione
migliorata del precedessero
la sua capienza era di 110
passeggeri.





Nell'intero postale sovietico è raffigurato il quadrimotore ANTONOV AN-12, anno di servizio 1959.

ANTONOV AN-22, volò la prima volta il 27 febbraio 1965, l'aereo aveva l'aspetto più grande dell'ANTONOV AN-12, aveva la coda gemellare.





Il successo dei precedenti quadrimotori, furono ripetuti pochi anni dopo con i più piccoli ma efficientissimi ANTONOV AN-24,1959, ANTONOV AN-28, 1969, ANTONOV AN-32, 1977 e l'ANTONOV AN-140, 2002.





Annullo commemorativo del primo collegamento Bucarest -Belgrado con ANTONOV AN-24, 1 novembre 1981.



ANTONOV AN-24, aereo di breve-medio raggio, con una capacità di 40 posti, fu costruito anche per le diverse condizioni climatiche e di grande economicità di impiego.



Nell'intero postale russo è raffigurato un ANTONOV AN-24, del 1959.



Romania, intero postale raffigurante ANTONOV AN-24

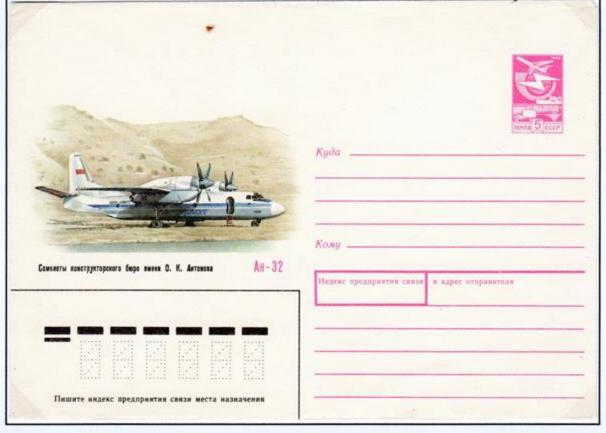


Romania, intero postale in maxima raffigurante ANTONOV AN-24.



ANTONOV AN-28, simile al AN-TONOV AN-14, in molte relative funzioni, come la struttura di ala e timoni sottili, ma caratterizzata una fusoliera in espansione ed i motori di turbopropulsore.

Presentato a Parigi nel 1977, era una versione potenziata l'ANTONOV AN-32, era capace di prestazione sensibilmente migliori, negli ambienti ad alta temperatura e quote elevate.







Il velivolo ANTONOV AN-140, anno 2002, ha un'alta disposi-zione dell'ala, una configurazione di coda e due motori a turbo propulsore ala-montanti, questo aereo può essere azionato in vasta gamma dell'aerodromo e delle condizioni climatiche, in condizioni atmosferiche di giorno e di notte. Nel campo del trasporto leggero sulle corte - medie distanze si sono inseriti, con un successo superiore alle aspettative, conquistandosi un'apprezzabile fetta del mercato internazionale della categoria, alcuni piccoli turboelica fra cui fa spicco il BRITTEN – NORMAN – ISLANDER e dello SHORT SC7 SKYLINER del 1967.



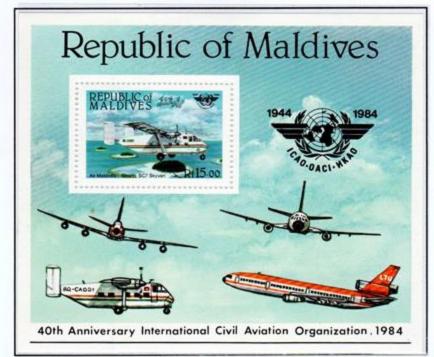




Nell'intero postale rumeno e nei francobolli è raffigurato il BRITTEN-NORMAN-ISLANDER,



SHORT SCT SKYLINER



Quattro anni più tardi visto il successo del'Islander la ditta inglese costruì una versione con capacità di trasporto maggiorato, munita di tre motori e denominato TRISLANDER.





Fra i piccoli turboelica, che cercarono di fare concorrenza ai velivoli inglesi, un posto di rilievo è occupato dall'australiano DE HAVILLAND DROVER MK 3, del 1961 e del canadese DE HAVILLAND DHC.6 TWIN OTTER, del 1966.





Monoplano destinato ad essere un velivolo semplice, ma robusto, per far fronte alle gestioni specifiche nell'entroterra in Australia.



DE HAVILLAND DHC.6 TWIN OTTER, 1966.







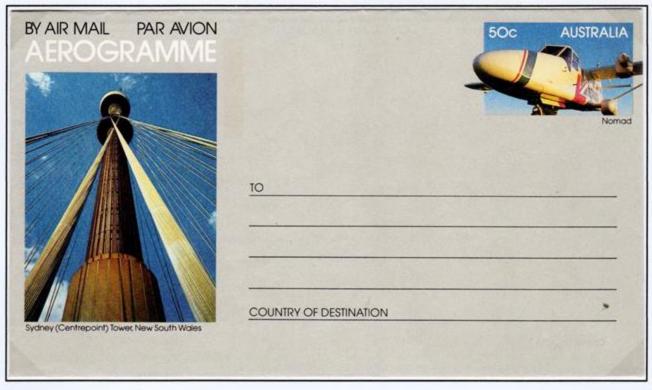
Un aereo molto pratico nel pilotare, chiamato (piccola ape), è l'ANTONOV AN-14, del 1966, molto sfruttato per l'agricoltura e per il trasporto dei passeggeri. Questo aereo ebbe un buon successo di esportazione in veri paesi europei.



In Australia viene costruito per il trasporto civile e militare il turbo propulsore bimotore, **GAF N24A NOMAD**, 1969.







BEECHGRAFT SUPER KING.200, 1969, molto simile ai precedenti modelli, la differenza era dalla coda con lo stabilizzatore orizzontale trimmable in movimento, che gli permetteva la massima pressurizzazione.











PIAGGIO P.166, un aereo da trasporto e d'affari, costruito dalla italiana Piaggio Aereo nel 1970. Destinato inizialmente al mercato civile e poi quello militare.

Questo turboelica di gran successo commerciale specialmente negli Stati Uniti, il , NORD MH.262, 1970, trasportava 28 passeggeri e 2 dell'equipaggio.







In Germania viene costruito il **DORNIER 228**, 1979, per il trasporto leggero, munito di una coppia di turboeliche Garrett e, soprattutto, di una nuova ala ad alta tecnologia ed elevato rendimento. L'aereo trasportava 15 passeggeri e due di equipaggio.

Il governo brasiliano chiese l'autorizzazione di costruire un aereo più moderno ed efficiente per un impiego generale. Nacque così negli anni 70, un bimotore a turboelica l'EMBRAER EMB-110 BANDEIRANTE.







IAI – 201 ARAVA, 1972, israeliano, progettato come aereo militare, ma fu costruito anche per la versione civile, questo aereo ebbe un buon commercio in sud America.



Nel trasporto leggero da molti anni si è diffuso l'uso di piccoli aerei, impiegati come automobile, per i viaggi d'affari e per turismo sulle corte distanze. In questo campo eccelle industria aeronautica statunitense con i suoi CESSNA 172 e 337, PIPER P.A.23 APACHE, AZTEC e MAYA, BEECH TWIN BONANZA e l'anziano NOORDUYN NORSEMAN.







Turks & Caicos Islands



CESSNA 172

CESSNA 337









PIPER P.A.23 APACHE

BEECH TWIN BONANZA

PIPER MAYA









PIPER AZTEC

NOORDUYN NORSEMAN



Anche gli italiani sono presenti in questo campo con un monoplano bimotore di ottimo valore il PARTENAVIA P.68, 1970.

Del grande campo dei trasporti leggeri fanno parte anche questi piccoli jet, utilizzati dagli uomini d'affari nei loro lunghi sposta-menti, che sono dei veri e propri salottini volanti con tutte le comodità possibili. Fra i più noti ed eleganti sono da manzionare i francesi DASSAULT MYSTERE – FALCON 20, 1963, DASSAULT MISTERE – FALCON 50, 1976, e DASSAULT MISTERE – FALCON 900, 1984, e l'americano JETSTAR, 1976.



DASSAULT MISTERE - FALCON 20

DASSAULT MISTERE - FALCON 50







MERIGNAC CCT1 GIRONDE 23-11-06 8075 00 011230 4A7E21 331710









Americano JETSTAR



Busta primo giorno raffigurante il DASSAULT MISTERE - FALCON 900