

VELIVOLI

Parte seconda

- ▶ **AERMACCHI MB-339 _ MB-326**
- ▶ **AERITALIA G.222**
- ▶ **ALENIA C-27J**

di Luciano Salari

**Nota: alcune informazioni/note sono liberamente tratte da Wikipedia e da fonti Internet.*

Aermacchi MB-339

L'**Aermacchi MB-339** è un aviogetto monomotore biposto da addestramento avanzato e da appoggio tattico leggero prodotto dall'azienda italiana Aermacchi (dal 2012 come Alenia Aermacchi) dagli anni settanta e in dotazione principalmente all'Aeronautica Militare Italiana.

Progettato dall'ing. Ermanno Bazzocchi e costruito dalla Aermacchi di Varese (M=Macchi, B=Bazzocchi), la sua cellula deriva direttamente da quella di un altro famoso aereo da addestramento italiano, l'**MB-326**. La parte anteriore però fu completamente ridisegnata per permettere lo scalamento in altezza dei due posti di pilotaggio e garantire migliore visibilità (soprattutto in atterraggio) all'istruttore, seduto sul sedile posteriore. I primi 101 esemplari sono entrati in servizio nel 1979.



Aereo addestratore avanzato attacco al suolo **Aermacchi MB-339**

Maximum annullo figurato "giorno emissione" Varese 1-06-1981 (timbril sul retro)

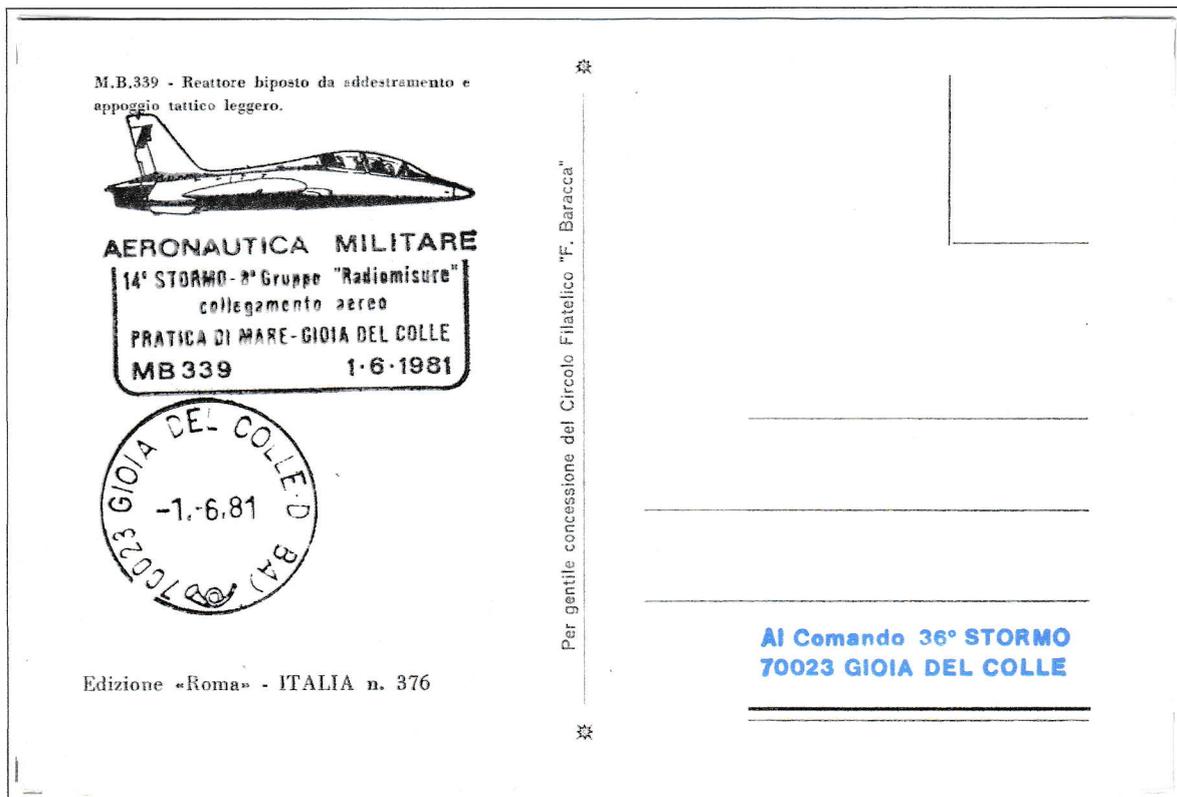


Lire 200 ITALIA 1-06-1981

"Aermacchi MB-339"

CARATTERISTICHE (versione MB-339A)

Lunghezza	10,97 m	Altezza	3,99 m
Apertura alare	10,85 m	Superficie alare	19,3 m ²
Peso a vuoto	3125 kg	Peso max al decollo	5895 kg
Motore	1 turbogetto Rolls-Royce Viper 632-43	Spinta	17,8 kN
Velocità massima	0,80 Mach (908 km/h in quota)	Velocità di salita	33,5 m/s
Autonomia	1760 km (3600 km in trasferimento)	Tangenza	14630 m
Armamento	piloni 6 sub-alari	Equipaggio	1 pilota + 1 istruttore



Retro cartolina aerotrasportata su Aermacchi MB-339 Pratica di Mare (RM)-Gioia del Colle (BA) 1-06-1981

L'Aermacchi MB-339 effettua il Primo Volo il 12 agosto 1976 e l'entrata in servizio risulta l'8 agosto 1979.

L'aereo partecipò, come coproduzione con la Lockheed, al concorso statunitense JPATS (Joint Primary Aircraft Training System) per un addestratore avanzato bandito nel 1990, ma il concorso fu vinto nel 1995 da un aereo ad elica, il Raytheon/Pilatus Aircraft derivato dal PC-9 Mk 2 ed entrato in servizio come Raytheon T-6 Texan II, grazie anche alle non chiare condizioni poste nel bando che non specificavano se l'addestratore dovesse essere necessariamente propulso da un motore a reazione.

Nella sua versione **MB-339PAN** è l'attuale velivolo utilizzato dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale "*Frecce Tricolori*" ed è l'unico aereo con motore a reazione in grado di eseguire un *Lomcovák*. La versione **MB-339A**, convertita in **MB-339NAT**, dal 2010 viene impiegata dalla pattuglia acrobatica degli Emirati Arabi Uniti Al Fursan (The Knights).

L'**MB-339** è stato prodotto in 235 esemplari e in diverse versioni:

- **MB-339X**- Due prototipi
- **MB-339A** - Produzione originale versione per l'Italia
 - MB-339PAN - Versione per la Pattuglia Acrobatica Frece Tricolori
 - MB-339AM - Versione MB-339A prodotta per la Malesia
 - MB-339AF - Versione MB-339A prodotta per la Nigeria
 - MB-339AC - Versione MB-339A prodotta per il Perù
 - MB-339NAT - Versione MB-339A convertita in 10 esemplari alle caratteristiche simili alla PAN, denominata NAT (National Aerobatic Team), per la pattuglia acrobatica degli Emirati Arabi Uniti Al Fursan
- **MB-339K Veltro 2** - Versione caccia monoposto equipaggiato con 2 cannoni DEFA M552 da 30 mm. Primo Volo 1980
- **MB-339B** - Addestratore con una maggiore capacità di attacco
- **MB-339C** - Versione dotata di motore potenziato
 - MB-339CB - Versione MB-339C prodotta per la Nuova Zelanda (addestramento all'armamento con designazione laser, rilevamento radar, capacità di utilizzo di AIM-9L e AGM-65 Maverick - 17 esemplari ancora esistenti - in riserva alla Base Ohakea della RNZAF, Nuova Zelanda)
 - MB-339CE - Versione MB-339C prodotta per l'Eritrea
 - MB-339CM - Versione MB-339C prodotta per la Malaysia.
 - MB-339CD - Versione aggiornata nei controlli e strumentazione di volo.
- **MB-339 T-Bird II** (Lockheed T-Bird II) - Versione realizzata su specifiche del bando US JPATS.



Autografi degli equipaggi della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Annullo figurato Cameri (NO) 13-05-2006



Italia (2005) € 0,45



Italia (2005) € 0,60



Italia (2010) € 0,60

A.M.I. Pattuglia Acrobatica Nazionale

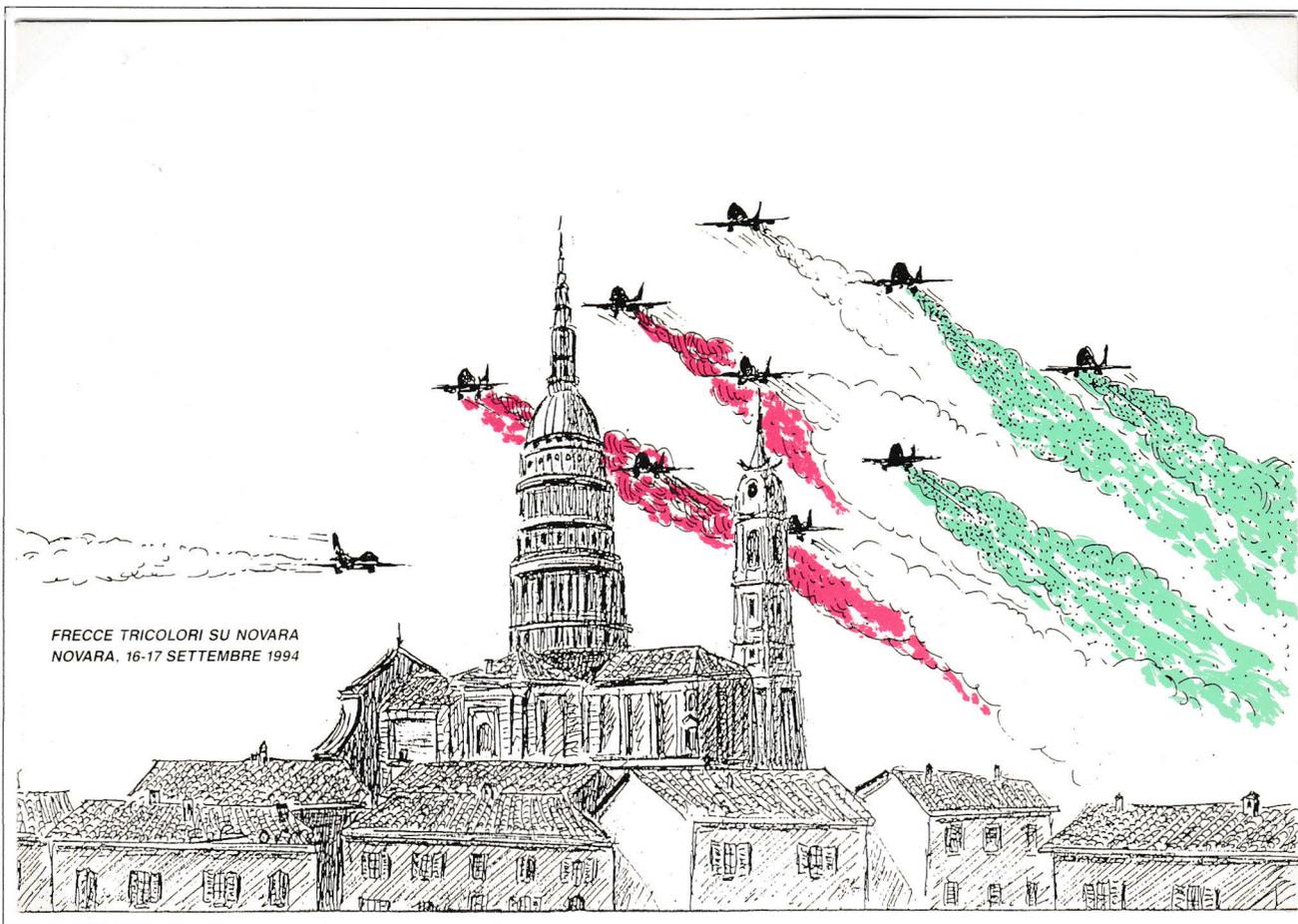
50° anniversario P.A.N.



Annullo figurato "giorno emissione" Rivolto (UD) 3-09-2005 "Pattuglia Acrobatica Nazionale"



Annullo figurato "giorno emissione" Rivolto (UD) 11-09-2010 "Pattuglia Acrobatica Nazionale"



FRECCHE TRICOLORI SU NOVARA
NOVARA, 16-17 SETTEMBRE 1994

"Frecce Tricolori" su Novara
Annullo figurato Novara 17-09-1994

**ASSOCIAZIONE
AMICI DEL FRANCOBOLLO**
Sez. Aerofilatelia
C° Cavallotti, 20 - 28100 NOVARA



50° ANNIVERSARIO SCOMPARSA
MAGGIORE PILOTA CARLO EMANUELE BUSCAGLIA
SERG. MAGG. PILOTA TERESIO MARTINOLI
ASSOCIAZIONE AMICI DEL FRANCOBOLLO - NOVARA

Al Comando 313° GRUPPO
ADDESTRAMENTO ACROBATICO
P.A.N. FRECCHE TRICOLORI
33100 BASE AEREA RIVOLTO

Tiratura limitata a 500 esemplari - Copia N.

324



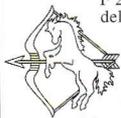
Aeromacchi MB 339 CD "Special Color"

90° anniversario costituzione XII° Gruppo Caccia Intercettori A.M.I.

Annullo figurato Gioia del Colle (BA) 1-10-2007

90° Anniversario della costituzione del XII Gruppo C.I. - Raduno degli Strali.
Assegnazione al 36° Stormo dei primi F 2000 "Typhoon".

Cartolina celebrativa dell'arrivo sull'aeroporto "A. Ramirez"
di Gioia del Colle dei primi quattro
F 2000 "Typhoon" del XII Gruppo Intercettori
dell'Aeronautica Militare Italiana, provenienti
dal 4° Stormo di Grosseto ed assegnati
al 36° Stormo "H.S."



Equipaggi:

T.Col. Vito CRACAS - Strale 1 - "36-12"
Magg. Alessandro DE GIORGIO - Strale 4 - "36-01"
Cap. Michele CESARIO - Strale 44 - "36-02"
Cap. Santo Claudio SURACE - Strale 25 - "36-03"

1° ottobre 2007



Locandina ideata per il Raduno degli Strali

gpc - GRUPPO CACCIA INTERCETTORI - GIOIA DEL COLLE (BA) - TEL. 0871 880 344887

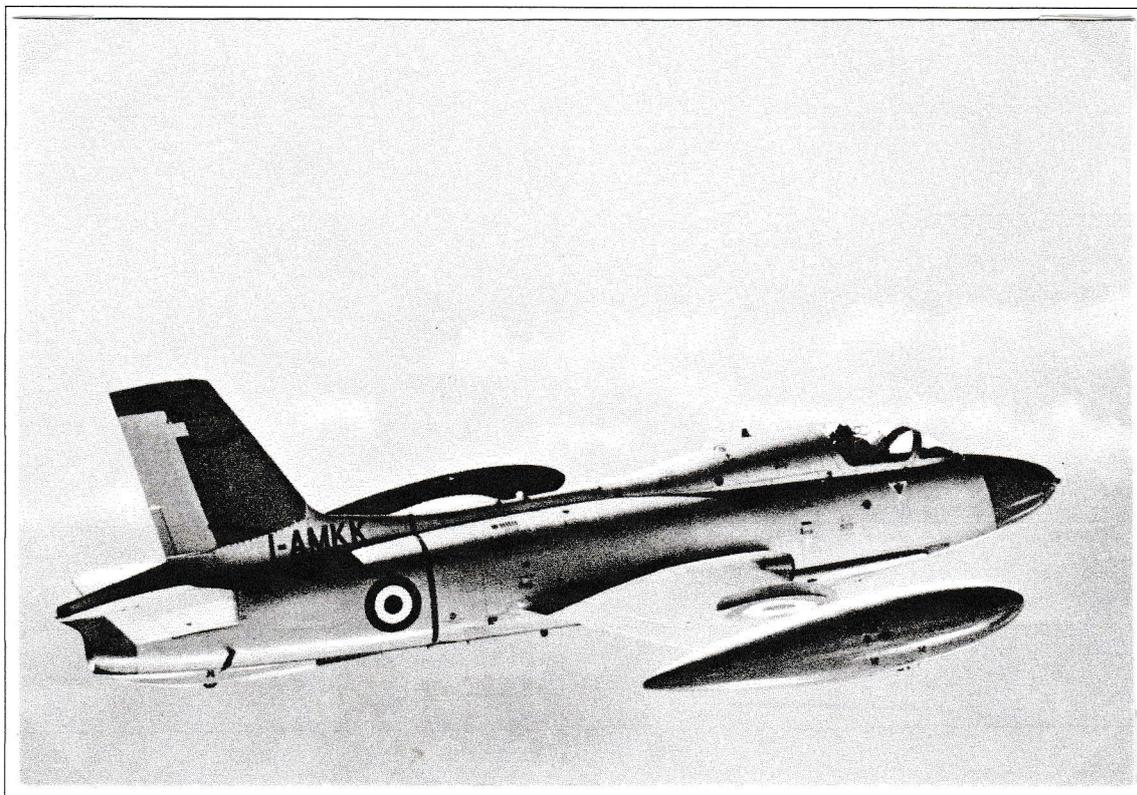


ITALIA € 0,45

A. GERCIANO

L'**Aermacchi MB-326**, da cui è stato sviluppato l'**MB-339**, è un aereo da addestramento avanzato, biposto, monomotore a getto e monoplano ad ala bassa, sviluppato dall' Aermacchi nei primi anni cinquanta, progettato dall'ing. Ermanno Bazzocchi per equipaggiare i reparti da addestramento dell'AMI. Ne venne anche sviluppata una variante da attacco al suolo (la **K-combat**) che riscosse un discreto successo commerciale per il mercato dell'aviazione militare da esportazione.

È stato l'aviogetto italiano più venduto nel dopoguerra, entrando in 800 esemplari nell'armamento di 12 nazioni, tra le quali Argentina, Brasile, Repubblica Democratica del Congo, Ghana, Paraguay, Sudafrica, Togo, Tunisia, Emirati Arabi Uniti, Zambia.



Aermacchi MB-326

Annullo figurato Varese 21-09-1973





AERMACCHI MB-326
 (Monumento ai Caduti del Volo - sito di Varese)



Annullo figurato Gallarate (VA) 24-05-2023 "La giornata Azzurra"

Aeritalia G.222

L'**Aeritalia G.222** poi divenuto **Alenia G.222** è un bimotore a turboelica da trasporto tattico di costruzione italiana, più piccolo del Lockheed C-130 Hercules e caratterizzato da una forte vocazione tattica e STOL, cioè la capacità di operare su piste molto corte. Nel 1990 10 esemplari furono acquistati dalla United States Air Force, acquisendo la designazione C-27A Spartan, designazione poi mutuata dalla successiva evoluzione del progetto, l'Alenia C-27J Spartan.

Il 22 novembre 1962 la FIAT rendeva ufficialmente noto il progetto di un nuovo aereo da trasporto militare denominato G.222 *Cervino*. La lettera "G", ovviamente, si riferiva al capo progettista Giuseppe Gabrielli ed il numero "22" al NATO Basic Military Requirement 22 (NBMR 22) che definiva il requisito per un nuovo velivolo militare da trasporto tattico. La sigla era anche un richiamo evidente al trimotore G.212, il precedente aereo da trasporto realizzato dalla FIAT.



Aereo bimotore a turboelica da trasporto tattico **Aeritalia G.222**

Maximum annullo figurato "giorno emissione" Napoli 1-06-1981 (timbrì sul retro)



Lire 200 ITALIA 1-06-1981

"Aeritalia G.222"

Il progetto originale del G.222 subì una lunga evoluzione: all'inizio aveva la fusoliera a sezione quadrata ed enormi gondole alari con motore turboelica e getti di sostentamento che avrebbero garantito caratteristiche V/STOL. Alla fine la configurazione generale del G.222 risultò molto simile, turboeliche a parte, a quella del Fairchild C-123 Provider.

Nel 1969 la Divisione Aviazione FIAT (eccetto l'attività motoristica), la Salmoiraghi (settore avionico) e la statale Aerfer si fusero per dar vita all'Aeritalia.

Il primo dei due prototipi dell'Aeritalia G.222(N.C.4001 e MM582) effettuò il suo primo volo, dall'Aeroporto di Torino-Caselle, il 18 maggio 1970, pilotato dai collaudatori Sanseverino e Trevisan. Pochi giorni dopo, il nuovo aereo "torinese" diventava l'indiscussa vedetta del 4° Salone Internazionale dell'Aeronautica e dello Spazio, tenutosi presso lo stesso Aeroporto.

CARATTERISTICHE Aeritalia/Alenia G.222

Lunghezza	22,70 m	Altezza	10,57 m
Apertura alare	28,70 m	Superficie alare	82,0 m ²
Peso a vuoto	15700 kg	Peso max al decollo	28000 kg
Motore	2 turboeliche General Electric T64-GE-P4D	Potenza	3447 shp
Velocità massima	487 km/h	Tangenza	7600 m
Autonomia	1260 km (a pieno carico)	Equipaggio	4 persone



Retro cartolina aerotrasportata su G.222 Capodichino (NA)-Pratica di Mare (RM) 1-06-1981

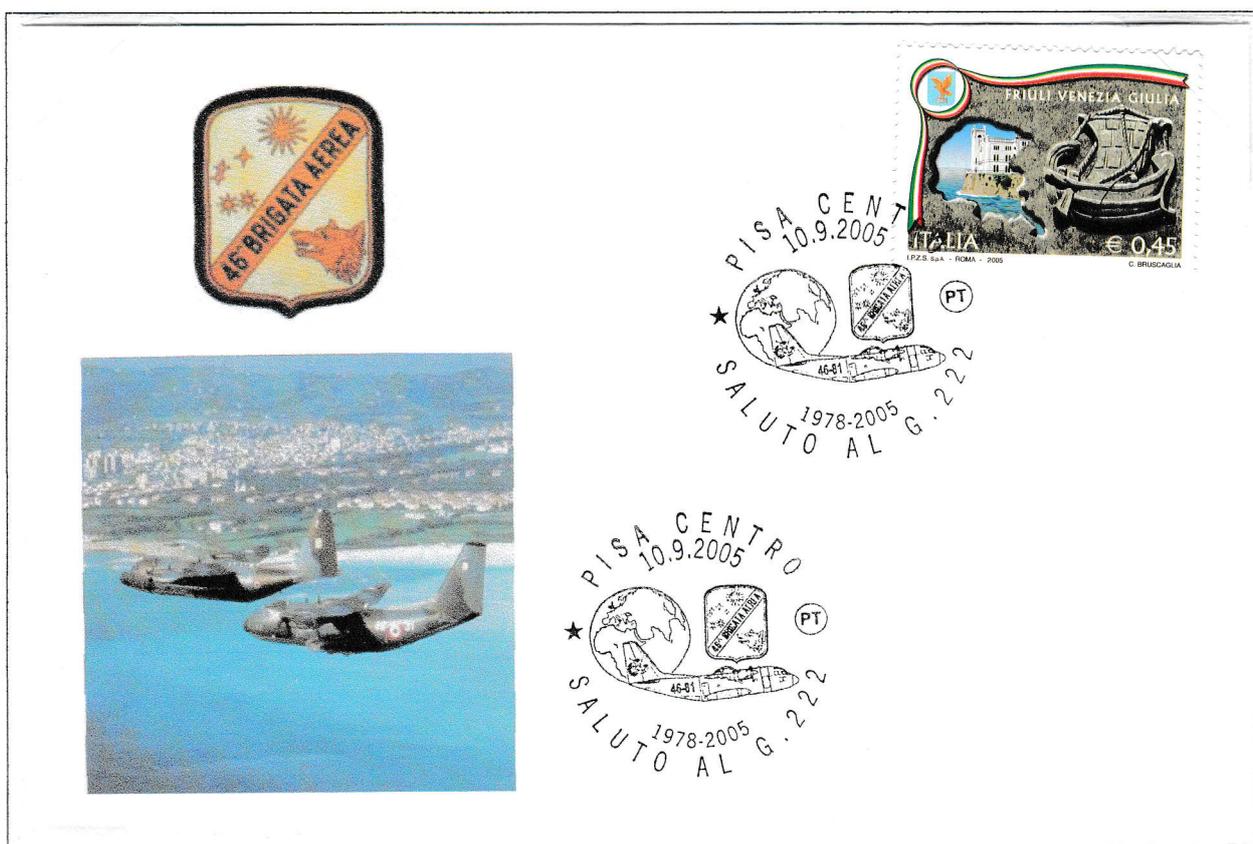
Lo sviluppo e l'inizio della produzione di serie si protrassero per diversi anni, in attesa di un primo ordine dell'Aeronautica Militare per 44 esemplari. Dal punto di vista industriale, il programma G.222 coinvolgeva l'intero comparto aeronautico nazionale, comprese Piaggio (cassone alare), Macchi (semiali esterne), SIAI Marchetti (impennaggi), Fiat ed Alfa Romeo Avio (motori T64), SACA, Magnaghi ed altre ditte di equipaggiamenti facenti parte del consorzio Cirsea.

I primi dodici G.222, compresi i prototipi, vennero assemblati a Torino. Nel 1977, la linea di assemblaggio venne trasferita nelle ex officine Aerfer nell'area napoletana.

Finalmente, nel 1978, i primi G.222 dell'AMI entrarono in servizio con il 2° ed il 98° Gruppo di quella che all'epoca si chiamava 46ª Aerobrigata.

Nel frattempo, il G.222 si era aggiudicato alcuni contratti export, sempre in competizione con il pari classe De Havilland Canada DHC-5 Buffalo. Epica fu la gara per la commessa, persa, alle Forze Aeree Egiziane.

Furono venduti 3 esemplari all'Argentina (Comando de Aviacion Ejercito), 8 al Venezuela (tra Esercito ed Aeronautica), 2 alla Somalia, 1 al Dubai, 5 alla Nigeria, 20 alla Libia (G.222L con motori Rolls-Royce Tyne Mk 801 per ovviare all'embargo USA), 10 ribattezzati C-27A all'USAF ed infine 6 alla Thailandia. Considerando un ulteriore ordine da parte dell'AMI, la produzione complessiva del G.222 si fermò a 110 esemplari di serie, suddivisi in vari modelli e versioni dedicate come Radiomisure, Guerra Elettronica, Antincendio e Protezione Civile. L'ultimo esemplare, il serie 710 N.C.4112, fu consegnato alle Forze Aeree Tailandesi (identificativo "60312") il 25 marzo 1996.



Annullo figurato Pisa 10-09-2005 "1978-2005 Saluto al G.222"

Due G.222 sono stati utilizzati per la fase di sviluppo iniziale del C-27J. Il primo è stato N.C.4043 (I-CERX), banco prova volante per le nuove turboeliche Rolls-Royce AE 2100D2. Il suo primo volo, dopo la modifica, avvenne a Torino-Caselle il 24 settembre 1999. Il 21 settembre 2000, I-CERX riportò danni estesi in atterraggio a Caselle, tanto da essere poi demolito nel 2006. Il G.222 N.C.4033 (ex AMI 46-27) venne invece modificato nel 2000 come C-27J e volò per la prima volta a Caselle l'8 settembre di quell'anno (come M.M.C.S.X.62127). Esso è attualmente utilizzato come dimostratore dalla ditta costruttrice. Infine i sei G 222 di fine produzione furono completati come C-27J di serie.

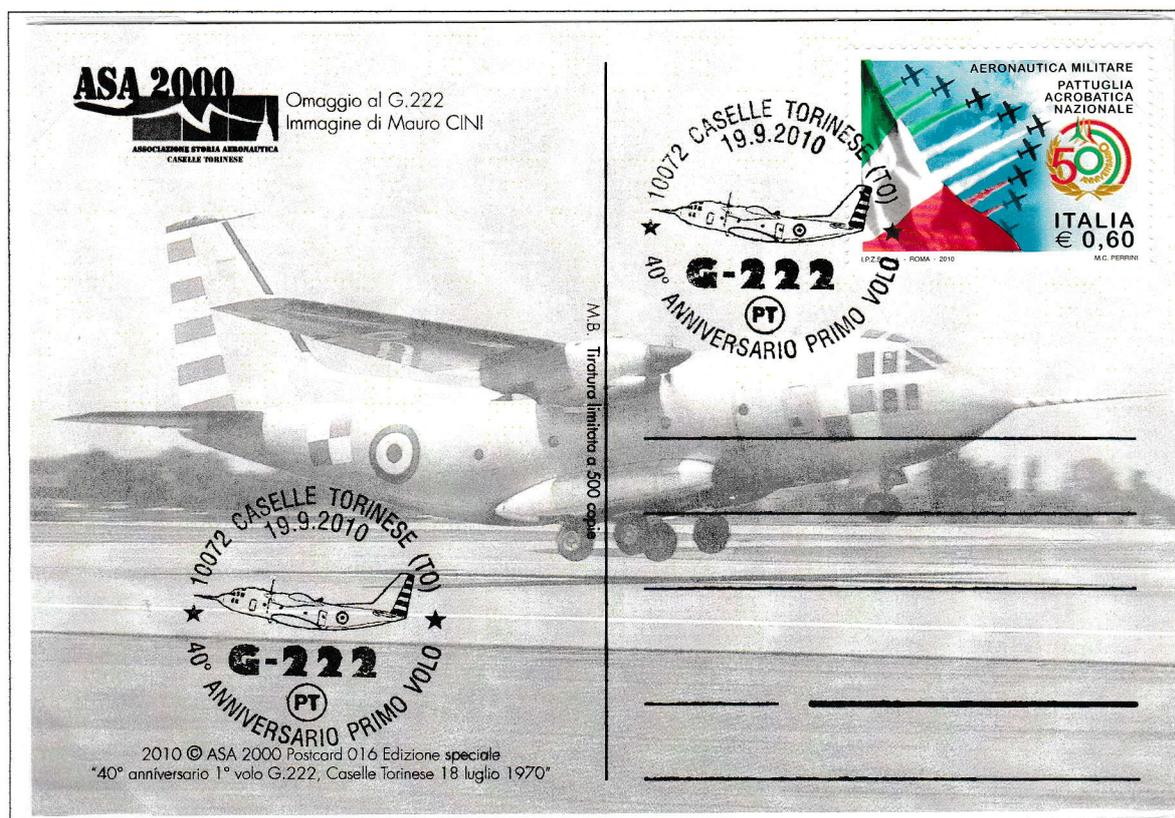
Nel 1982 vennero ceduti all'Aeronautica Militare anche 5 esemplari in precedenza in carico alla Protezione Civile e modificati per la lotta aerea antincendio, equipaggiati con un serbatoio predisposto per il lancio di acqua mista a liquido ritardante.

L'attività del "Gigio" (così è stato soprannominato, affettuosamente) nel corso degli anni è stata costantemente focalizzata sugli interventi a carattere umanitario, di protezione civile e in missioni di pace fuori area. È stato, a tali propositi, utilizzato dalle strisce in terra battuta di Etiopia, Somalia ed Eritrea e nella giungla tropicale di Timor Est.

Il G.222 è ancora in servizio con alcune forze aeree come la Nigerian Air Force, la Royal Thai Air Force, l'Ejercito Argentino, l'US Department of State (che ha rilevato i C-27A dell'USAF) oltre all'unico G.222VS dell'AMI.



Annullo figurato Caselle Torinese (TO) 19-09-2010 "40° anniversario Primo Volo G.222"



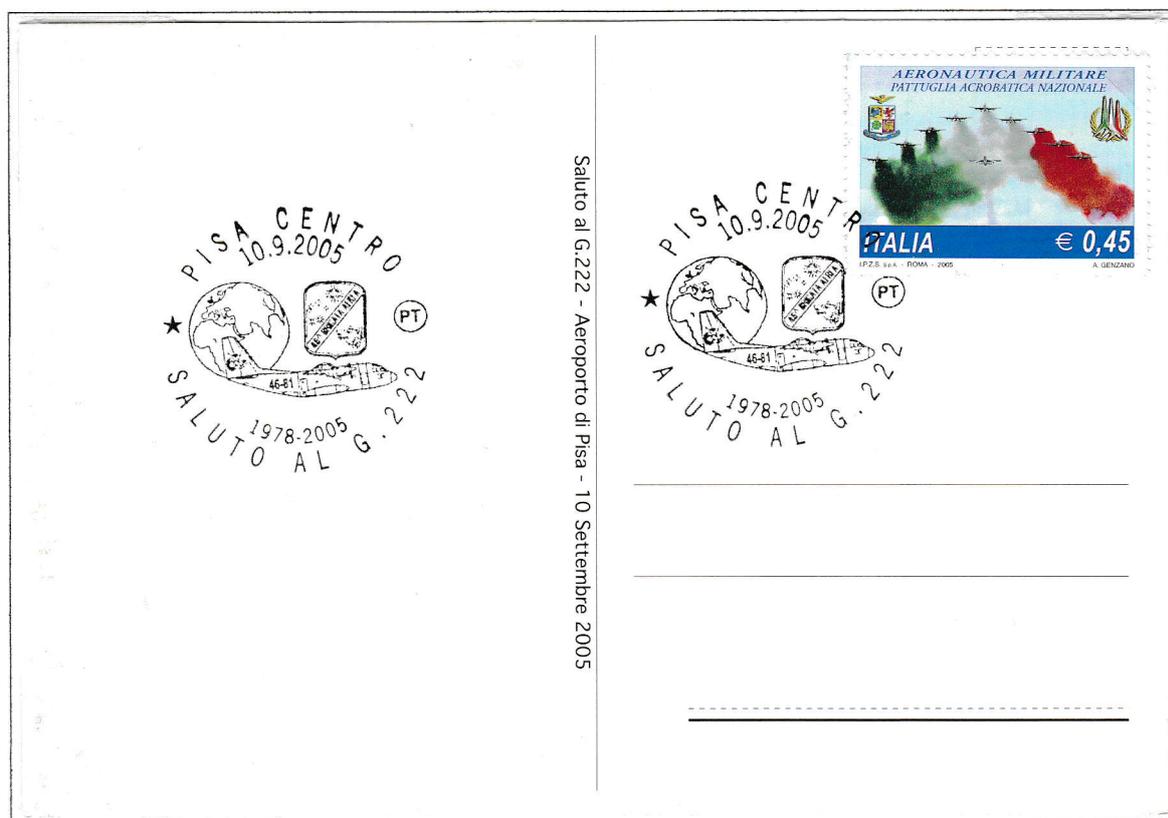
Il contratto di vendita dei C-27J all'Aeronautica Militare stabiliva la restituzione all'Alenia Aeronautica dei G.222 ancora in servizio ed il costruttore è attivamente impegnato nella commercializzazione di questi velivoli.

Il 10 settembre 2005, al termine di una cerimonia presso l'aeroporto di Pisa-San Giusto, l'Aeronautica Militare Italiana ha terminato l'impiego operativo del G.222 presso la 46^a Aerobrigata. Restano operativi i due esemplari residui presso il 14° Stormo.



Aeritalia G.222 della 46^a Brigata Aerea

Annullo figurato Pisa 10-09-2005 "1978-2005 saluto al G.222"



Saluto al G.222 - Aeroporto di Pisa - 10 Settembre 2005

Alenia C-27J Spartan

L'**Alenia C-27J Spartan** è un aereo da trasporto tattico di classe media; è una versione avanzata e aggiornata del G.222 (C-27A nell'USAF) prodotta da Leonardo (nome assunto da Finmeccanica dal 2017, precedentemente Alenia Aeronautica) con sistemi e motori Rolls Royce AE 2100-D2A 4637 SHP ciascuno, simili a quelli del C-130J Super Hercules della Lockheed Martin. Inizialmente fu prodotto in collaborazione da Alenia Aeronautica e Lockheed Martin unite sotto la sigla LMATTS (Lockheed Martin/Alenia Tactical Transport Systems). La designazione del velivolo è stata mutuata da quella dei 10 G.222 acquisiti dalla United States Air Force nel 1990 come C-27A Spartan.



Aereo da trasporto tattico di classe media **Alenia C-27J Spartan** (e maestranze Alenia Aeronautica)

Rispetto al G.222 questo aeroplano presenta un peso massimo al decollo sensibilmente aumentato (da 28000 kg a 31800 kg), grazie anche alla nuova e più potente motorizzazione, pressoché identica a quella del C-130J (con eliche a scimitarra *Dowty R-391*), ed una suite avionica anch'essa installata sul C-130J: infatti, in fase di progettazione, è stato deciso di avere una forte intercambiabilità di parti tra i due velivoli, con un valore finale del 65%.

Il carrello del C-27J è ad assetto variabile, per facilitare le operazioni di carico.

La versione ordinata dall'Aeronautica Militare Italiana è tra le più ricche, con strumentazione che comprende HUD, suite di autoprotezione che include sistemi per la difesa passiva contro missili terra-aria, sonda per rifornimento in volo.

Due G.222 sono stati utilizzati per la fase di sviluppo iniziale del C-27J. Il primo è stato N.C.4043 (I-CERX), banco prova volante per le nuove turboeliche Rolls-Royce AE 2100D2.

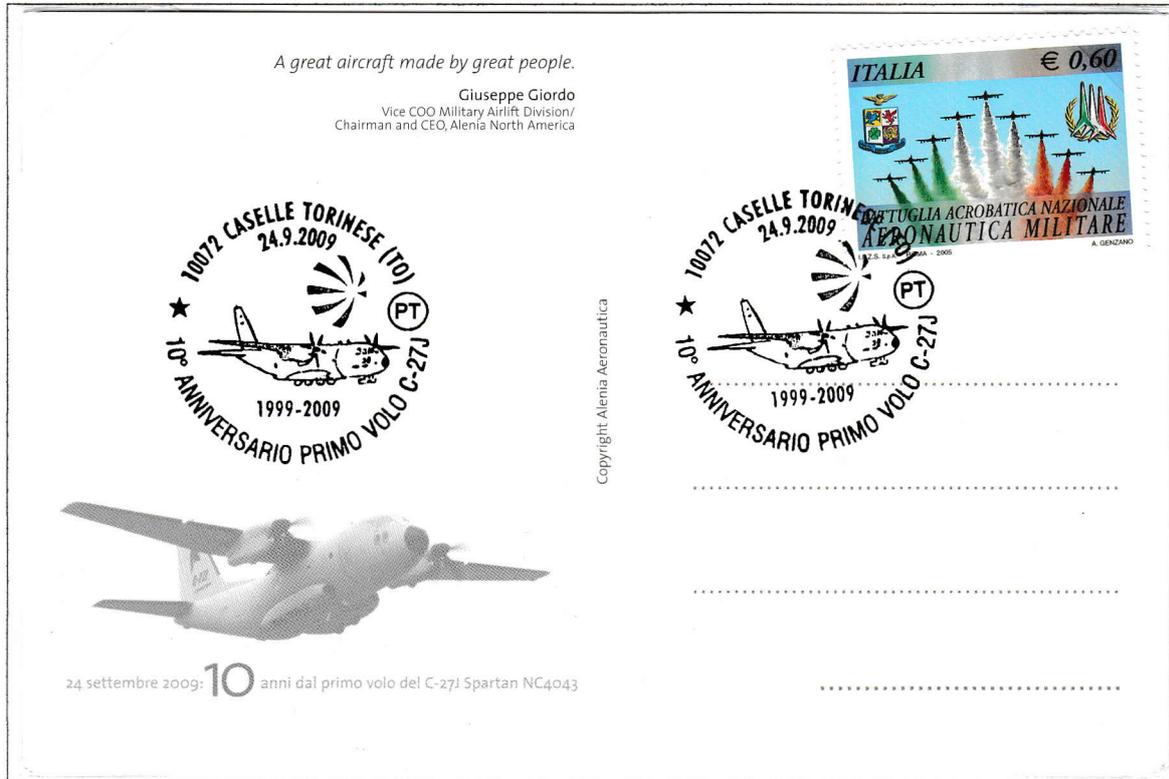
Il suo primo volo, dopo la modifica, è avvenuto a Torino-Caselle il 24 settembre 1999.

Il C-27J è stato acquistato, oltre che dall'Aeronautica Militare Italiana, anche dalle Forze Armate Statunitensi (ove vengono impiegati, oltre che presso lo Special Operation Command dell'Esercito, anche presso la Guardia Costiera), di Australia, Grecia, Bulgaria, Lituania, Messico, Marocco, Romania, Kenya, Chad, Perù, Slovacchia, Zambia.

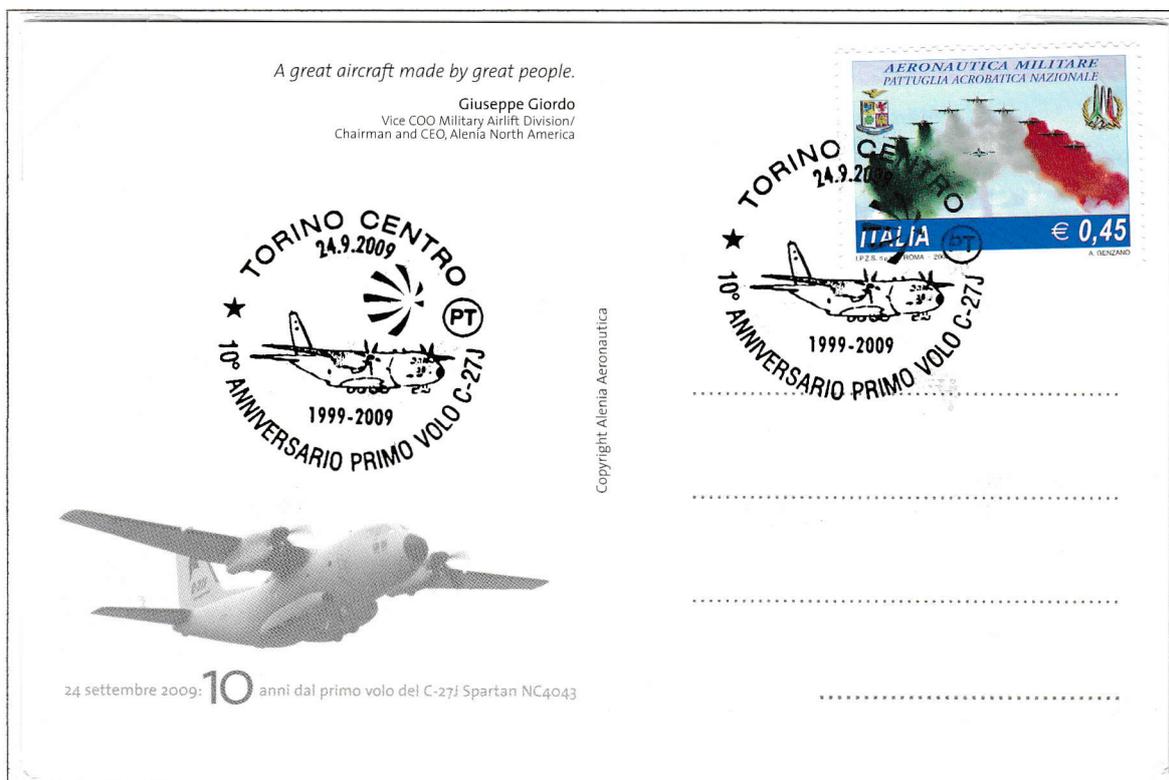
Il velivolo viene costruito negli stabilimenti Leonardo di Torino-Caselle, San Maurizio Canavese (TO) e Pomigliano d'Arco (NA).

CARATTERISTICHE Alenia C-27J Spartan

Lunghezza	22,70 m	Altezza	9,80 m
Apertura alare	28,70 m	Superficie alare	82,0 m ²
Peso carico	30500 kg	Peso max al decollo	31800 kg
Motore	2 turboelica Rolls-Royce 2100D2A	Potenza	4637 shp (3460 kW) ciascuna
Velocità massima	602 km/h	Tangenza	9144 m
Autonomia	5852 km	Equipaggio	2 + 1 specialista e fino a 60 persone



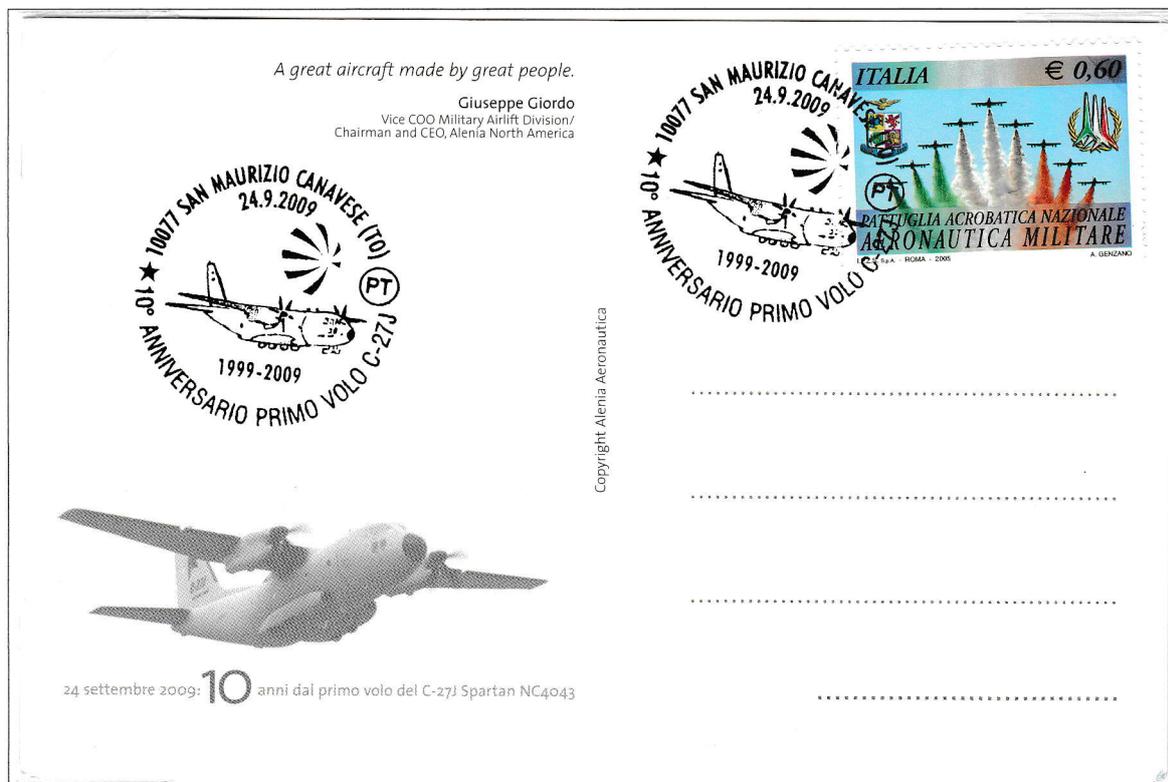
Annullo figurato Caselle Torinese (TO) 24-09-2009 "10° anniversario Primo Volo C-27J"



Annullo figurato Torino 24-09-2009 "10° anniversario Primo Volo C-27J"

Il C-27J è in grado di trasportare fino a 46 paracadutisti con equipaggiamento leggero o 34 completamente equipaggiati o fino ad un massimo di 60 soldati (36 barelle + 6 assistenti in configurazione MEDEVAC - evacuazione medica), mentre per la lotta agli incendi è possibile lanciare fino a 6 contenitori del sistema "Guardian" per un totale di 6000 litri. L'aereo può altrimenti imbarcare fino ad 11,5 tonnellate di materiali. La sezione del vano di carico misura 2,60 mt in altezza e 3,33 mt in larghezza con capacità di un carico massimo di 4900 kg\m2 per tutta la sua lunghezza.

Questo aeromobile è inoltre l'unico della sua categoria in grado di effettuare vere e proprie manovre acrobatiche come looping e tonneau.



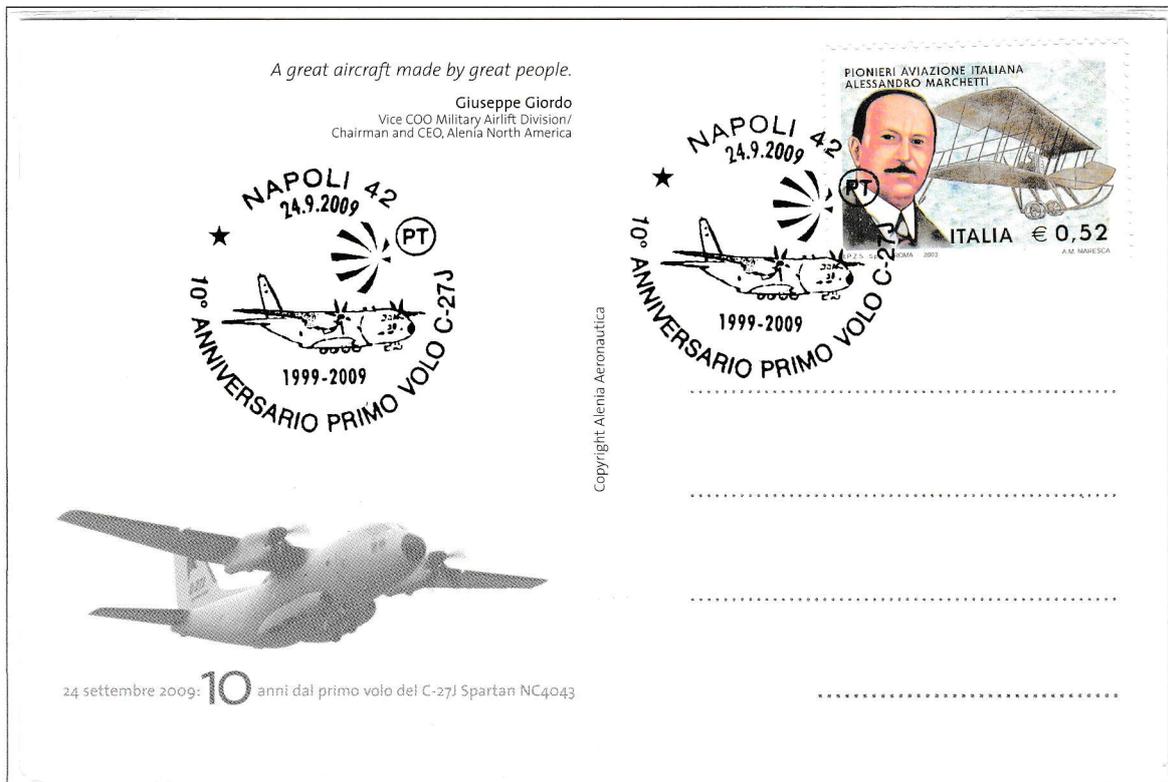
Annullo figurato San Maurizio Canavese (TO) 24-09-2009 "10° anniversario Primo Volo C-27J"

Lo Spartan è stato ordinato in 12 esemplari dall'Aeronautica Militare Italiana, in 8 esemplari (l'ordine iniziale era di 12 macchine) dalla Polemikí Aeroporia Greca, in 3 esemplari dalla Karinès Oro Pajégos Lituana, in 3 esemplari (in origine l'ordine era di 5 macchine) dalla Bălgarski Voenno Văzdušny Sily Bulgara, in 7 esemplari dalla Forțele Aeriene Române Rumena e in 4 esemplari dalla Al-Quwwat al-Jawwiyya al-Malikiyya al-Maghribiyya Marocchina. Il 13 giugno 2007 un comunicato stampa di Finmeccanica ha annunciato la vittoria della gara per la fornitura alle forze armate statunitensi di 55 C-27J. Tuttavia il governo di Barack Obama ridimensionò il numero dei velivoli, prima a 38, poi a 21.

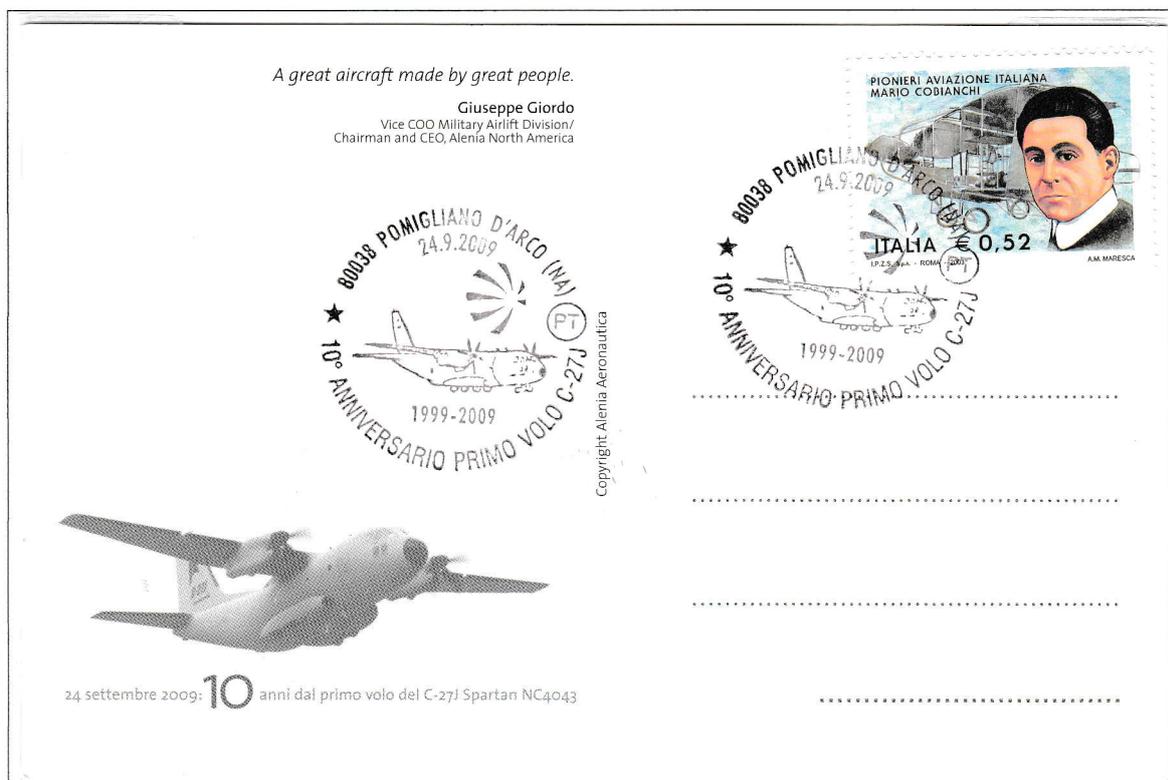
L'**Alenia C-27J "Spartan"** è stato prodotto in 87 esemplari (marzo 2021) e in altre versioni:

- **MC-27J** - versione capace di svolgere un'ampia gamma di missioni potendo installare una serie di sensori come la torretta Elettro-Ottica/InfraRossi (EO/IR), un radar AESA (Active Electronically Scanned Array), una completa suite di autoprotezione, sistemi di comunicazione avanzati, consolle per la gestione del sistema di missione, degli ampi finestrini d'osservazione per compiti C3-ISR/ISTAR (command, control, communication, intelligence, surveillance, reconnaissance and target acquisition). SIGINT (Signal Intelligence) e MP/SAR/ASW (Maritime Patrol/Search and Rescue/Anti-Submarine Warfare). Per le missioni di supporto alle forze speciali (SOF) e truppe di terra (Combat Support) è possibile impiegare munizionamento di precisione (PGM – Precision Guided Munition).

- **EC-27J "Jedi"** - versione da guerra elettronica.
- **C-27J FWSAR** - è stata una proposta per una versione dedicata al soccorso (SAR) del governo canadese.
- **HC-27A** - versione che comprende un completo sistema di missione, sensori kit dedicati per le missioni di ricerca e soccorso.
- **C-27J NG "Next Generation"** - nuova versione dotata di nuova avionica e sviluppi aerodinamici, costituiti questi ultimi dalle "winglets", per una maggiore efficienza operativa e prestazioni ulteriormente migliorate.



Annullo figurato Napoli 24-09-2009 "10° anniversario Primo Volo C-27J"



Annullo figurato Pomigliano d'Arco (NA) 24-09-2009 "10° anniversario Primo Volo C-27J"