



cartabianca

Cartabianca Publishing snc

Via Crociali 12
40138 Bologna BO

P.IVA 07220121003
REA BO - 530842

Tel. 051 5870996
Fax 06 99334130
Cell. 333 7128775

info@cartabianca.com
diego@pec.cartabianca.com
www.cartabianca.com

5 maggio 2017

La memoria di Alitalia sul web

Il 5 maggio 1947 il primo aereo Alitalia decollò da Torino con destinazione Roma. Nel settantesimo anniversario di quel volo, Cartabianca Publishing è lieta di annunciare la pubblicazione di **AZ Fleet**, un sito web no-profit dedicato alla storia della Compagnia e alle imprese e ai ricordi delle decine di migliaia di persone che ci lavorano e ci hanno lavorato.

Il sito, realizzato da Diego Meozzi – giornalista e fondatore della casa editrice Cartabianca Publishing – è una memoria storica e un archivio virtuale della linea aerea che ha portato il tricolore italiano in volo per il mondo. Non è in alcun modo affiliato all'attuale Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. o ai suoi predecessori, ma gode dell'entusiastica partecipazione di un ampio numero di fotografi, collezionisti, esperti, appassionati ed ex dipendenti della Compagnia.

«Negli ultimi 5 anni ho raccolto senza sosta materiale storico su Alitalia con l'obiettivo di creare una risorsa gratuita, completa, affidabile e aperta a tutti i curiosi e gli appassionati», dichiara Diego Meozzi. «Entrambi i miei genitori sono stati naviganti Alitalia e ho sempre seguito le loro narrazioni di vita lavorativa con grandissimo interesse, così come mi ha sempre colpito il loro profondo senso del dovere e dedizione alla Compagnia. Gli stessi forti sentimenti verso ciò che ha rappresentato Alitalia li ho riscontrati nelle persone che ho contattato e che hanno partecipato al mio progetto».

Negli anni, buona parte dei documenti del passato di Alitalia è andata perduta o dispersa. Oggi **AZ Fleet** (<http://www.azfleet.info>) è il sito web di riferimento per chiunque sia interessato alle vicende degli aerei civili con il tricolore sulla coda e alle persone che li hanno pilotati e messi in condizioni di volo. La nuova risorsa online contiene notizie, approfondimenti, racconti, foto e informazioni estremamente dettagliate su tutti i velivoli Alitalia: sia i 121 attualmente in uso che i 423 che negli ultimi sette decenni hanno fedelmente servito nella flotta.

Si scopre così che il Fiat G.12 dello storico primo volo, immatricolato I-DALH, era battezzato "Alcione", aveva 16 posti, aveva motori Alfa Romeo 128 RC.18 e che l'8 novembre 1949 tornò all'Aeronautica Militare che lo aveva prestato ad Alitalia 2 anni, 6 mesi e 23 giorni prima. Inoltre, sul sito si trovano mappe che mostrano la posizione in tempo reale di tutti gli aerei Alitalia in volo, mentre la sezione Storie presenta articoli dedicati alle curiosità e al passato della Compagnia, come ad esempio la trasvolata da record descritta dal comandante Adalberto Pellegrino.

«Al di là di tutto quello che sta succedendo negli ultimi tempi alla Compagnia», conclude Meozzi, «il sito **AZ Fleet** è un tributo all'impegno, alla serietà e alla partecipazione di tutti coloro che hanno permesso ad Alitalia di volare in questi settant'anni».



AZ FLEET

AZ Fleet - Tutto sulla flotta Alitalia dal 1947 a oggi

<http://www.azfleet.info>

Contatti:

Diego Meozzi
Cartabianca Publishing
Via Crociali 12
40138 Bologna BO
www.cartabianca.com
051 5870996
333 7128775
diego@cartabianca.com

Cartabianca Publishing dispone di una collana di ebook dedicati al mondo dell'aviazione. È in fase di realizzazione una serie di 5 volumi dedicati alla flotta Alitalia e alle compagnie consociate.

Ulteriori informazioni su:

<http://www.azfleet.info/una-nuova-serie-di-ebook-di-aviazione>

Esempio di scheda di un aereo della flotta attuale

Marche dell'aereo e nome di battesimo linkato a Wikipedia

AZ FLEET Flotta storica Flotta attuale News Storie FAQ Contatti Translate

EI-EJL
Piero della Francesca

Home • Flotta Attuale • Airbus A330 • EI-EJL

Dati dettagliati dell'aereo, compresa "anzianità" di servizio e proprietà

Airbus A330-202

Altri Airbus A330 nella flotta

Consegna: **30 gennaio 2012**
Servizio in AZ: **5 anni 3 mesi 3 giorni**
Proprietà: **ALC Blarney Aircraft Ltd.**

Seriale costruttore: **1283**
Codice Modo S: **4CA9DF**

Airbus A330 n.8 di **Alitalia**
Configurazione posti: **C28 W21 Y175**
Motori: **General Electric CF6-80E1A4**



Foto ad alta risoluzione con crediti del fotografo

Tabella che illustra l'intera vita operativa dell'aereo

DATA	OPERATORE	MARCHE	NAZIONE	SELCAL	NOTE
13 dicembre 2011	Airbus	F-WWKA			Primo volo
30 gennaio 2012	Alitalia	EI-EJL		CSFQ	Consegna ad Alitalia
10 giugno 2015	Alitalia	EI-EJL		CSFQ	Passaggio di proprietà a ALC Blarney Aircraft Ltd.

La posizione di EI-EJL in tempo reale



Mapa che mostra la posizione in tempo reale dell'aereo, quando è in volo

Possibilità di inserire commenti

Nessun commento (cliccate per aggiungerne uno)

Possibilità di segnalare correzioni o spedire immagini

Avete **correzioni o aggiunte** da comunicare, oppure volete **spedirci immagini** di questo aereo? (cliccate per visualizzare il modulo di invio dati)

CONTRIBUITE AD AZ FLEET

Questo sito non ha sponsor né finanziamenti. Se apprezzate il lavoro compiuto e volete darci una mano, per noi qualunque contributo è importante.

Fate una donazione con PayPal

I NOSTRI EBOOK DI AVIAZIONE



STORIA AZ: ACCADDE OGGI

3 maggio 1968 (49 anni fa):
Consegna ad Alitalia del primo DC-9 Cargo del mondo: è FT-DIKF "Atlante".

Calendario degli eventi storici della compagnia

© 2012-2017 Cartabianca Publishing snc

AZ Fleet non è in alcun modo affiliato ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. - Le immagini e i marchi registrati citati sono proprietà degli aventi diritto.

La newsletter di AZ Fleet

iscriviti - è gratis

Una trasvolata da record: LGB-FCO non stop

Home / Storie / Una trasvolata da record: LGB-FCO non stop



Esempio di articolo storico

I l 13 dicembre 1963, dopo due giorni "turistici" in giro per Santa Monica arrivò l'OK alla partenza del nuovo DC-8/43 dell'Alitalia marce I-DIWS che eravamo venuti a ritirare. Come primo ufficiale facevo parte dell'equipaggio composto per l'occasione dal comandante Sergio Mosetti, capo pilota del settore, il navigatore Giovanni Paoli e il tecnico di volo Giancarlo Tartagni.

Fin dalla preparazione del volo negli uffici della Douglas avevamo valutato la possibilità di sfruttare al massimo l'imponente jet stream che serpeggiava sull'emisfero boreale, con particolare intensità sul Nord Atlantico, ma i numeri per una tratta diretta per Roma non c'erano. La normativa internazionale prevede infatti che ogni volo commerciale debba avere al decollo il carburante per il viaggio programmato più alcune riserve e quello necessario per raggiungere uno scalo alternato. E nei serbatoi del nostro DC-8 tutto quel cherosene non ci stava proprio.

Così procedemmo per gradi. Dopo il "tutto pieno" di 72.000 chili col rifornimento a pressione fatto dall'autobotte nei 5 serbatoi dell'aeromobile, il buon Tartagni si recò sulle due semiali per rabboccare manualmente e al massimo quelli alari e io predisposi un piano di volo che prevedeva il volo da Los Angeles a Londra avendo come aeroporto alternato Parigi. Dopo la chiusura delle porte, ci facemmo trainare da un mezzo di terra alla testata della pista privata di Long Beach – sede della ditta costruttrice, circa 25 km a sud del centro di Los Angeles – dove mettemmo in moto i motori soltanto dopo aver ottenuto l'autorizzazione al decollo e all'inserimento nella rete aeroviarla statunitense.



Erano le 20,15 GMT. L'aereo – senza carico commerciale – era piuttosto leggero; cosa che ci consentì di raggiungere subito un livello di volo elevato. Durante la crociera continuammo a salire "a gradini" (*step climb*), mano a mano che il peso ce lo consentiva, tanto che già prima di Terranova navigavamo ai 43.000 piedi della quota di tangenza e bene inseriti in vicinanza delle core della corrente a getto. Fu così che essendo aumentata l'autonomia operativa – al passaggio del 30° meridiano ovest – fummo in grado di chiedere al controllo di Shanwick la *reclearance* per proseguire direttamente per Parigi, avendo come alternato lo scalo di Milano Malpensa.

Se sul piano tecnico e operativo si stava svolgendo tutto come avevamo sperato, un certo imbarazzo – almeno per me – era provocato dai due unici passeggeri che avevamo a bordo. Si trattava dell'ingegner Bruno Velani, direttore generale della Società, e dell'ingegner Giuseppe Rimer, direttore del materiale: due personaggi che avevano fondato l'Alitalia e che – sino ad allora – mi era capitato di vedere soltanto da lontano. Come se non bastasse, erano talmente animati da spirito sportivo e coinvolti nel nostro tentativo di collegamento diretto, che si erano messi a fare gli steward, preparando caffè e portando nei cockpit vassoi di sandwich e bevande varie. Io, come detto, ero piuttosto intimidito e dopo alcune ore non avevo ancora preso niente, tanto che il comandante Mosetti – che conoscevo dai tempi in cui facevo il segretario al comandante Satti, direttore di esercizio alla LAI – mi chiese scherzosamente: «A Nando... ma che sei a dieta?» e poi, scoperto il motivo del mio digiuno, si rivolse a Velani dicendo: «Bruno, per favore, porta qualcosa anche a questo qui, altrimenti mi svielen!».

Dopo alcune ore di notte piena, avvicinandoci alle coste europee cominciammo ad intravedere all'orizzonte il sottile arco dell'Aurora. Ad ogni nostra occhiata verso il pannello degli strumenti che segnalavano il carburante disponibile, Tartagni ci tranquillizzava: «Va benissimo!» Potemmo quindi richiedere ai controllori dell'ATC francese una nuova *reclearance* per proseguire direttamente per Malpensa, avendo come alternato lo scalo di Roma Fiumicino.



Il tempo era bello: nessun problema né di turbolenza in rotta, né per le condizioni meteo su tutti gli aeroporti che avremmo potuto utilizzare. Al sorvolo delle Alpi e nel primo contatto con l'ATC italiano comunicammo il nuovo messaggio: «Milano Control Alitalia Whisky Sierra, da Los Angeles richiede proseguimento diretto per Roma Fiumicino, livello di volo 430, passo». Ricordo ancora bene la risposta e il suo tono interrogativamente incerto: «Alitalia Whisky Sierra da... da... da dove venite?» – «Los Angeles, avete capito bene, Los Angeles, California» – «E quando siete partiti?» – «Bohl» – risposi – «Nemmeno me lo ricordo...»

«Va bene per la destinazione Fiumicino, ma con che alternato?» – acconsentì il controllore. Al che io non potei fare a meno di confessare: «Roma Ciampino, naturalmente... non possiamo permetterci altro».

Il comandante e, alle mie spalle, Velani e Rimer se la ridevano divertiti da quello scambio in fonìa non propriamente regolamentare ma che convinse l'operatore a terra a darci la precedenza su ogni altro traffico e a concederci una prua unica e diretta per il radiofaro di Fiumicino, dove alla fine atterrammo sulla pista 16/R. Erano le 08.45 GMT: 12 ore e 30 di volo per un collegamento diretto dalla Città degli Angeli a quella di San Pietro che nessuno aveva fatto prima.

Ero stanco morto: salvo due brevi pause per andare alla toilette ero stato seduto al mio posto di pilotaggio per l'intera durata del viaggio. Ma quando arrivammo al parcheggio – sul piazzale di fronte all'hangar della zona tecnica di Fiumicino – e mi accorsi che tutto il personale dell'Alitalia era uscito dalle officine e dagli uffici per venirci a festeggiare e poi quando, una volta spenti i motori, anche le autorità aeroportuali e alcuni giornalisti aeronautici salirono a bordo per congratularsi con noi, la stanchezza mi passò di colpo.

Avevamo fatto una bella impresa; con lo spirito di partecipazione, dedizione e fantasia che accomunava tutto il popolo dell'allora compagnia di bandiera.

Com.te Adalberto Pellegrino

LE NEWS PIÙ RECENTI

- È arrivato il nuovo 777 "lungo" di Alitalia
21 aprile 2017 - 09:24
- Problemi al carrello per il B777 "Lampedusa"
10 aprile 2017 - 18:06
- A320 in wet-lease ad Air Berlin
27 marzo 2017 - 00:55

LE ULTIME STORIE

- In volo con Alitalia nel 1948
15 aprile 2017 - 09:52
- Una trasvolata da record: LGB-FCO non stop
26 marzo 2017 - 12:35
- Il Tupolev di Alitalia
3 maggio 2016 - 22:21

LA NEWSLETTER DI AZ FLEET

iscriviti - È gratis! (812)