



AB-206 PS-30

Polizia Di Stato



VULCANAIR P68 "OBSERVER" PS-B14



FOTO DI CLAUDIO TOSELLI

AB-212 PS-46



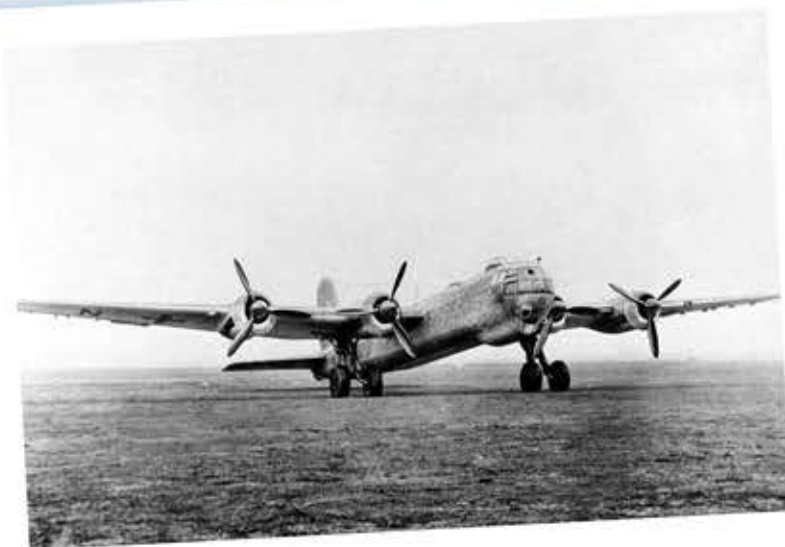
Museo dell'Aviazione
"G. Casolari"



N. 38 - Anno 2018

Periodico di novità e
storia aeronautica
del Parco Tematico
dell'Aviazione di Rimini

museoaviazione.com
info@museoaviazione.com



Museo
dell'Aviazione

Heinkel HE177



Museo
dell'Aviazione

Dornier DO335



Museo
dell'Aviazione

Messerschmitt ME262

EDITORIALE

Di Pier Casolari

La fine degli anni '80 erano gli anni in cui Francesco Cossiga era divenuto Presidente della Repubblica e Gorbaciov Segretario generale del PCUS, lo stipendio di un operaio era di circa 600.000 lire, il gasolio costava 700 lire e la benzina (super) 1.300. Dall'inizio alla fine di quegli anni, i passeggeri aerei erano raddoppiati, passando da 11 a 22 milioni. In quegli anni nasceva l'idea di fare un piccolo Museo riguardante la storia aeronautica del secolo (XX°), raccontata attraverso documenti, foto e medaglie. Dopo aver valutato la posizione più adatta (la direttrice Rimini-San Marino), ci venne l'idea di edificarlo in collina e di aggiungere qualche velivolo nella parte esterna. Sembrava una pazzia, ma la sorte ci venne in aiuto con la disgregazione del blocco sovietico. A quel punto non ci rimaneva altro che tirare le fila di quest'opera che si prospettava grandiosa. Con gli anni l'inefficienza statale ci permise di diventare uno tra i due musei privati più grandi del Mondo. Il motore era stata la grande voglia di rivalsa del Fondatore nei confronti dell'Aeronautica Militare Italiana dopo anni di bistratti. Tutti coloro che hanno partecipato alla realizzazione del Parco Tematico dell'Aviazione hanno lavorato alacremente, senza ricevere compensi, ma nutrendosi solo di tanta soddisfazione. Questa non è mai mancata, leggendo il libro delle firme si scopre infatti una realtà ben lontana dai finti recensori di TripAdvisor. In questi ultimi tempi, come quasi tutti i nostri "colleghi" soffriamo della congiuntura, abbiamo cercato di accedere a qualche forma di finanziamento ma pur essendo un'istituzione ritenuta di grande pregio, non risultiamo mai conformi alle prerogative richieste e veniamo sempre scavalcati da Aziende che hanno "un Santo in Paradiso". Il Fondatore ora ha ben oltre ottant'anni e non ha più voglia di correre ma solamente di passeggiare. Noi eredi siamo i depositari della Sua determinazione, e daremo un seguito a quest'Opera irripetibile. (Articolo "Ieri, oggi e domani") Il nostro pensiero però ora è questo: se non ci vogliono aiutare almeno non cerchino di farci cadere. Ormai il museo è una bicicletta senza più ruote... ci aiuteranno a ricostruirle o tra un po' ci toglieranno anche il manubrio?



Sulle Ali della Storia

Periodico di novità e storia aeronautica del "Museo dell'Aviazione - G. Casolari"

Direttore responsabile: Dott. Pier Casolari

Parco Tematico dell'Aviazione
Via Sant'Aquilina, 58 - 47923 Rimini
www.museoaviazione.com
Tel. 0541.756696 - Fax. 0541.905148

Associazione Culturale Aeronautica "Sulle Ali della Storia"
Credito di Romagna filiale di Rimini
Iban: IT63P0327324200000300105430
BIC/Swift CRDRIT2FXXX
c/c postale n. 10462471 intestato a Museo dell'Aviazione

Registrazione Tribunale di Rimini nr. 366/96 del 17.2.1996

Sommario

L'ALBUM DELLA STORIA <i>Archivio Storico</i>	Pag. 2
EDITORIALE <i>di P. Casolari</i>	Pag. 3
IL MUSEO DELL'AVIAZIONE <i>Ieri, oggi e domani</i>	Pag. 4
LA BATTAGLIA DI KURS	Pag. 6
L'ULTIMO VOLO DI ITALO BALBO <i>28 Giugno 1940</i>	Pag. 7
FRECCHE TRICOLORI <i>al Bellaria Air Show</i>	Pag. 10
STRAGE DI USTICA <i>Linea del tempo</i>	Pag. 12
SATER 1-18 <i>Comunicato Stampa</i>	Pag. 13
AEREI E NON SOLO... <i>Numismatica al Museo dell'Aviazione</i>	Pag. 15
CROCIERA AEREA DEL DECENNALE	Pag. 16
LUGLIO E AGOSTO NEL NOVECENTO <i>Linea del Tempo</i>	Pag. 18
LA BATTAGLIA DI ISTRANA <i>Cento anni dopo</i>	Pag. 21
ALL'INTERNO DEL DAKOTA <i>L'aereo delle star</i>	Pag. 22
LO SAPEVI CHE..?	Pag. 23
I VELIVOLI DELLA POLIZIA DI STATO	Pag. 24

Parco Tematico & Museo dell'Aviazione

OGGI, IERI E DOMANI

Il Parco Tematico dell'Aviazione di Rimini nasce negli anni '80 come evoluzione di una esposizione di medaglie relative all'aeronautica (essenzialmente italiana). Questo perché Gianfranco Casolari, il Fondatore, è un ex ufficiale dell'Aeronautica Militare Italiana che, una volta andato in pensione (dopo 20 anni di servizio, a soli 39 anni) ha trasformato la sua passione per la numismatica in un remunerativo lavoro che gli ha permesso nel giro di una decina d'anni di accantonare una piccola fortuna che ha deciso di investire. Per la sua idea si rivolge a me (suo figlio) e mi chiede di abbandonare il mio lavoro per seguirlo in quest'avventura imprenditoriale. Al momento io avevo due gioiellerie a Rimini, ma a patto di occuparmi del progetto e di rivedere l'offerta museale, accettai di buon grado. Mi vennero in aiuto un paio di rapinatori che mi alleggerirono di una buona parte di preziosi, così mi venne facile chiudere l'attività precedente e dedicarmi in maniera più circostanziata alla realizzazione del Parco. In effetti la prima cosa che volli era un grande spazio, non ero d'accordo a collocare un museo di sole medaglie in un edificio (seppur signorile) in centro città. Mi misi perciò alla ricerca di un terreno adatto e tra quelli disponibili scelsi un appezzamento di circa 40.000 metri sulla direttrice Rimini – San Marino. Questo terreno aveva tre prerogative interessanti, si affacciava su una superstrada che contava il passaggio di circa 3.000.000 di turisti a stagione, aveva la possibilità di estendersi (intorno ad esso aveva ancora 150.000 mq. di terreno disponibile), infine vi era una stalla già edificata su di esso. Così ne trattai l'acquisto riservandomi la prelazione sul resto. I lavori iniziarono con un primo terrazzamento e la ristrutturazione della ex stalla, si perché avevo deciso che l'aereo che il Fondatore aveva acquistato per mettere nella sua villa di campagna (era stato l'ultimo reattore sul quale aveva volato), sarebbe stato il primo di una discreta serie. Con mio padre sfondai una porta aperta, credo non si sia mai divertito tanto a lavorare. Cercava aerei e li comprava dappertutto, sembrava un ragazzino alle prese con i modellini dell'Airfix. Anch'io avevo il mio da fare, l'esposizione museale volevo fosse completa: aerei e mezzi dell'aeronautica, documenti e fotografie, medaglie ed altro che documentasse gli eventi legati al volo. Il terreno terrazzato diventò una peculiarità esclusiva, fummo citati anche dal "Times" inglese come l'unico museo sull'aviazione nel quale, dal punto più alto, si possono ammirare tutti i mezzi esposti. Il Fondatore poi attraverso la collaborazione di un suo amico ed ex collega, Nicola Malizia, acquisì una nutrita collezione



di divise e tute da volo che abbracciavano in maniera integrale la storia dell'Aeronautica Militare Italiana. Avevamo edificato un Parco completo e di straordinaria attrattiva. Per oltre 20 anni abbiamo mantenuto un Parco con al suo interno 2 musei (il Museo dell'Aviazione ed il Museo dell'Aeromodellismo storico) ed un Centro studi, abbiamo combattuto contro una stupida prescrizione del PRG che ci obbligava a tenere i velivoli e grossi pezzi d'artiglieria allo scoperto (il che ha incrementato a dismisura i costi di manutenzione). Con l'inevitabile serie di accadimenti (chiusura dell'aeroporto civile di Miramare, crisi economica ed altro) abbiamo avuto un conseguente calo di presenze che sono l'unica nostra fonte di sostentamento, ciononostante abbiamo provveduto a fornire un servizio museale dignitoso grazie all'impegno del nostro personale, nello stesso momento in cui quasi tutti i Parchi della Riviera hanno subito ridimensionamenti. A questo punto occorre una svolta imprenditoriale. Finalmente Rimini ha conosciuto un uomo capace e determinato a ricondurre Rimini al suo ruolo di stella di prima grandezza del turismo nazionale, quest'uomo è il Sindaco di Rimini Andrea Gnassi. Egli ha fatto ricostruire il Teatro Galli, sta completando il Parco del Mare, ha riqualificato gran parte del Centro Storico e tanto altro ancora, e a noi ha dato la possibilità di erigere un "Glamping", cioè un campeggio evoluto.

MUSEO DELL'AVIAZIONE & GLAMPING

Questo neologismo si compone di due termini: glamour e camping. Per dare una definizione di glamping si potrebbe dire che è un campeggio ESCLUSIVO qui può essere anche TEMATICO. Un modo per vivere l'outdoor senza rinunciare a tutte le comodità e lo charme di una struttura ricettiva d'eccellenza. Si tratta di un hotel a tante selle (letteralmente), perché a cielo aperto.

Si tratta di un camping che offre una sistemazione in tende, cabine, bungalow, roulotte (od ogni altra struttura che permetta uno stretto contatto con l'outdoor). La differenza rispetto a un camping classico è il fatto che la location e la dotazione di queste sistemazioni è pensata per creare un effetto di comfort e charme l'idea è quella di un campo dell'aviazione della seconda guerra mondiale con una rivisitazione delle tende e degli alloggi ufficiali della aeronautica. Non ultimo si è pensato uno spazio dedicato ai camper con tutti i comfort necessari al turista del di oggi.



Il progetto come si può vedere prevede una ricollocazione di alcuni velivoli, ed allo scopo di ricavare dello spazio utile, provvederemo anche a vendere alcuni velivoli doppi. Vista la natura familiare della conduzione e l'età del Fondatore di questa importante opera, l'impegno è stato assunto dai suoi nipoti, coadiuvati dal padre, che senz'altro sapranno continuarla e soprattutto rivalutarla

BATTAGLIA DI KURSK

A Kursk comincia la più grande battaglia tra mezzi corazzati mai combattuta. 2500 mezzi corazzati tedeschi (Panzer e Tigre) affrontano oltre 4000 carri T. La vittoria va ai russi che bloccano l'avanzata tedesca. La battaglia di Kursk fu una delle battaglie decisive della Seconda guerra mondiale e rappresentò il più grande scontro di carri armati della storia. Nei primi mesi del 1943, dopo la tremenda disfatta di Stalingrado, e dopo la temporanea rivincita ottenuta dai tedeschi sul fronte di Kharkov, l'OKW, il Comando supremo tedesco, si trovò alle prese

con un compito superiore alle sue forze. La fine incombeva sulle forze italo-tedesche della Tunisia (si sarebbero arrese nel mese di maggio) e possibili sbarchi alleati avrebbero in breve minacciato il suolo dell'ormai estenuato alleato italiano. Dopo anni di supremazia strategica le



armate del Terzo Reich segnavano il passo, decimate da perdite molto gravi in uomini e materiali. In seno ai vertici germanici si andò profilando un forte contrasto sulla strategia da adottare contro l'Unione Sovietica. I tedeschi cominciarono allora ad ammassare ingenti forze alle due estremità del saliente, integrando le forze corazzate con nuovi modelli di carri armati, tra i quali i poderosi Tigre, Pantera e Ferdinand. Le forze armate tedesche pronte all'offensiva alla fine di giugno contarono su 2.696 carri e cannoni d'assalto e 780.900 soldati. In totale difendevano il saliente circa 20.000 cannoni e mortai, 6.000 pezzi anticarro e 920 batterie di lanciarazzi Katyusha, i famosi e micidiali Organi di Stalin, un razzo dei quali faceva un cratere di sei sette metri di diametro per due o tre di profondità! Alla fine della primavera i sovietici disposero migliaia di mine con una densità di 2.500 mine anticarro e antiuomo per chilometro quadrato. In totale i sovietici disponevano di 1.272.700 soldati e 5.040 cannoni e semoventi d'assalto, superando i tedeschi sul numero di 2,5 a 1. Misero in campo in totale 77 divisioni di fucilieri, 1

corpo d'armata corazzato, 5 brigate indipendenti di fucilieri, 8 corpi d'armata corazzati, 14 brigate autonome. Una buona parte dei carri Panther e dei Tigre ebbe noie meccaniche, mentre i Ferdinand, che non possedevano armi di difesa ravvicinata caddero uno ad uno preda dei guastatori russi. Il 12 luglio avvenne lo scontro terribile di Prokhorovka, tra circa 600 carri e tedeschi e 900 sovietici, tra i quali 500 erano T 34, 264 T-70 e 35 erano Churchill III forniti dai britannici. I carri di ambedue le parti giunsero a contratto ravvicinato e come nelle cariche di cavalleria di un tempo la mischia fu terribile;

nessun reparto aveva il tempo di raggrupparsi e riordinarsi in formazione, per cui il combattimento si tramutò in una mischia selvaggia di proporzione e ferocia inaudita. Alcuni carri arrivarono a speronarsi, e i cannoni sparavano a bruciapelo facendo letteralmente saltare in aria scafi, torrette ed equipaggi. Un denso, nero fumo cominciò salire alto mentre i bagliori delle esplosioni rendevano il cielo rosso

sangue. Alla fine della giornata dopo l'intervento di tutte le riserve sovietiche e tedesche a disposizione, un numero enorme di carri rimase sul terreno: quasi 200 carri tedeschi contro 400/500 carri russi distrutti! Il giorno dopo la battaglia di Prokhorovka l'offensiva parve esaurirsi. Quel giorno nella Tana del lupo, il quartier generale del Fuhrer, von Manstein e von Kluge fecero rapporto a Hitler che non era più possibile continuare gli attacchi: i russi, inoltre, stavano contrattaccando in forze a nord e l'armata di von Kluge stesso era già in grosse difficoltà. Stava cominciando la battaglia di Orel che determinò la caduta successiva entro agosto, del grande saliente tedesco. Di fronte a queste notizie allarmanti Hitler, che non aveva mai visto di buon occhio l'offensiva, diede ordine di annullare Zitadelle. Gli scontri proseguirono a livello locale sino al 19 luglio e alla fine le perdite furono gravi per entrambi gli schieramenti. I russi persero 177.847 soldati dei quali 70.330 caduti e 107.517 feriti, con una media giornaliera di perdite di 9.360 unità. Le cifre tedesche sono più difficili da stimare ma le fonti più accreditate parlano di circa 70.000 uomini persi tra morti, feriti, dispersi e prigionieri. (Mondostoria by Christian Orlandi)

28 GIUGNO 1940 NEI CIELI DI TOBRUCH L'ULTIMO VOLO DELL'EROE ITALO BALBO

Le forze aeree britanniche esprimono il loro sincero compianto per la morte del Maresciallo Balbo, un grande condottiero e un valoroso aviatore che la sorte pose in campo avverso». Questo messaggio fu paracadutato, insieme a una corona di fiori, da un aereo inglese sul campo italiano di Tobruch due giorni dopo la morte di Balbo avvenuta per un tragico errore della contraerea italiana. La morte dell'eroico aviatore e trasvolatore è avvenuta il 28 giugno 1940, esattamente 78 anni or sono. Italo Balbo fu personaggio poliedrico, e nella sua troppo breve ma intensa vita ricoprì numerosissime cariche prestigiose: classe 1896, ferrarese di Quartesana, fascista della primissima ora, fu uno dei quadrumviri della Marcia su Roma, comandante in capo delle camicie nere della Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale, sottosegretario all'Economia, parlamentare per più legislature, governatore della Libia, nonché ministro dell'Aeronautica e ovviamente ufficiale pilota. Le sue onorificenze e benemeritenze non si contano: nel 1940 ebbe la Medaglia d'Oro al valor militare, due Medaglie d'Argento al valor militare per le sue imprese quando era con gli Arditi nella Grande Guerra, una Medaglia di Bronzo al valor militare sempre ottenuta nella Prima Guerra Mondiale, due Croci al merito di guerra, moltissime medaglie commemorativa, e la prestigiosa Distinguished Flying Cross da parte degli Stati Uniti per la sua trasvolata atlantica e numerosi cavalierati. Ma non è questo che importava a Balbo, a lui piaceva volare, scrivere (era laureato in Scienze politiche), la politica, le imprese eccezionali, come



Italo Balbo,
Agosto 1938

la Crociera transatlantica Italia-Brasile e la Crociera del Decennale, oltre a crociere "minori" come quella cosiddetta delle Oasi, crociere effettuate, va notato, nella sua veste di ministro dell'Aeronautica. Figlio di due maestri elementari, nel 1914 Balbo si schierò decisamente per l'interventismo, e quattro anni prima, saputo dell'intenzione di Ricciotti Garibaldi di liberare l'Albania dagli Ottomani, tentò di arruolarsi ma fu fermato dalla polizia perché aveva solo 15 anni. Combatté valorosamente nella Grande Guerra come ufficiale degli Alpini, corpo al quale rimase sempre legatissimo, tanto da organizzarne nel 1935, da governatore della Libia, il raduno nazionale a Tripoli.



MEDAGLIA an. XIII/9 - FIERA DI TRIPOLI

D/ Busto in uniforme a sinistra e scritta nel giro MARESCIALLO DELL'ARIA ITALO BALBO - GOVERNATORE DELLA LIBIA
R/ Albero di palma su incudine, accostato da fascio, piatto ed anfora; scritta nel campo ARTIGIANATO FASCISTA DELLA LIBIA, sotto IX FIERA DI TRIPOLI ANNO XIII (K18)

Nel 1919 si sposa con la contessina Emanuela Florio dalla quale ebbe tre figli. Nel 1921 divenne segretario del Fascio di Ferrara, comandando poi tutte le squadre d'azione dell'Emilia Romagna. Nel 1922 fu eletto assessore nella sua città e fondò il Corriere Padano, affidandone la direzione a Nello Quilici, padre di Folco. Quilici era insieme con Balbo il giorno dell'abbattimento del loro aereo. Il figlio ha ripercorso la vicenda nel libro della Mondadori *Tobruch 1940*. Nel 1925 si trasferì a Roma perché nominato sottosegretario. Mussolini lo volle come sottosegretario all'Aviazione, ed è qui che Balbo dette il meglio di sé: conseguito il brevetto di pilota nel 1927, riorganizzò tutta l'Aeronautica, a partire dal ministero, introducendo criteri moderni ed efficienti. Fondò la "città dell'aria" di Guidonia, dove sorse anche un centro di ricerche dell'ingegneria aeronautica, fondò la Scuola della velocità a Desenzano sul Garda, nel 1928 organizzò insieme al trasvolatore Francesco De Pinedo la Crociera aerea del Mediterraneo occidentale, seguita l'anno dopo dalla Crociera aerea del Mediterraneo orientale. In quello stesso anno divenne ministro dell'Aeronautica: Balbo aveva 33 anni. Nel 1930, l'impresa storica: per la prima volta uno stormo di aerei compì la trasvolata atlantica. Dodici



Savoia-Marchetti S.55 X

idrovolanti Savoia-Marchetti S.55A, capitanato dallo stesso Balbo, partirono il 17 dicembre 1930 da Orbetello diretti alla volta del Brasile, a Rio de Janeiro, dove ammararono il 15 gennaio 1931. Ma l'apoteosi di Balbo e di conseguenza della moderna Italia fascista, ci fu con la seconda crociera atlantica, detta Crociera del Decennale, Orbetello-Chicago (dove si teneva l'esposizione universale)-New York-Roma per celebrare i 10 anni della Regia aeronautica (vedi articolo pag. 16). Dal 1° luglio al 12 agosto 1933 Balbo condusse 25 idrovolanti Savoia-Marchetti S.55X attraverso l'Atlantico diretti negli Stati Uniti, dove l'accoglienza per il giovane ministro italiano e fascista fu memorabile ed entusiastica oltre ogni aspettativa. Entrambe le crociere atlantiche però furono funestate da incidenti e lutti di eroici piloti. Basti dire che a Chicago ancora oggi esiste la Balbo Avenue,

mentre i Sioux presenti all'esposizione lo nominarono capo onorario col nome di Aquila Volante. A New York fu ricevuto dal presidente Roosevelt e gli fu intitolato un viale. Al suo ritorno Benito Mussolini lo nominò Maresciallo dell'Aria. Ma oltre a questi eventi spettacolari che recarono grandissimo prestigio all'Italia fascista, l'azione di Balbo fu efficace nell'opera di modernizzazione dell'Aeronautica italiana dando al mondo l'impressione, fallace, che l'Italia disponesse di moltissimi mezzi e strutture. Nel novembre del 1933 fu nominato governatore della Liguria da Mussolini. Balbo accettò col suo solito entusiasmo rispondendo «Mio grande capo, sempre agli ordini!». In Africa Balbo si gettò a capofitto nella riorganizzazione della colonia, favorendo l'afflusso di immigrati italiani e seguendo una politica di pacificazione e di integrazione con i musulmani locali. Fondò città, villaggi, costruì strade (tra cui i 1800 chilometri della via Balbia) e strutture sanitarie, aumentando il benessere e il livello di vita delle popolazioni libiche. Accusato falsamente di spendere troppi soldi in opere pubbliche, la Ragioneria dello Stato dette successivamente atto a Balbo di aver speso i soldi con grande oculatezza e – ovviamente – di non essersi arricchito su questi ingenti lavori. In questi anni di ulteriori successi, Balbo vide negativamente l'avvicinamento



S.M.79

e l'avvicinamento dell'Italia alla Germania, non applicò le leggi razziali sugli ebrei di Libia, predicò la neutralità nel tremendo conflitto mondiale che stava approssimandosi. Ma, allo scoppio della guerra, era alla testa dei suoi uomini per fare il proprio dovere. Si distinse in alcune azioni coraggiose nei primi giorni di guerra, fino a che quel 28 giugno si levò in volo da Derna per raggiungere il campo di Tobruch. Erano due S.M.79, uno pilotato da Balbo e l'altro, che si salvò, dal maggiore Felice Porro. A bordo dell'aereo di Balbo c'erano il maggiore Ottavio Frailich, il capitano Gino Cappannini, il maresciallo Giuseppe Berti. Oltre all'equipaggio erano a bordo anche il maggiore Claudio Brunelli, i tenenti Cino Florio e Lino Balbo, il console della Milizia Enrico Caretti e il già citato capitano Nello Quilici. Verso le 17,30, in prossimità dell'aeroporto di Tobruch, Balbo vide due colonne di fumo dovute a un bombardamento inglese avvenuto pochi minuti prima. Dette l'ordine di atterrare ma senza avvisare a terra. Fu scambiato sia dalle nostre contraeree sia dalla nave San Giorgio, sia – si è appreso nel 2006 – da un nostro sommergibile, il Marcantonio Bragadin, per uno degli aerei inglesi che avevano effettuato il bombardamento, e colpito.

Italo Balbo in
Alta Uniforme

Sembra che a raffica micidiale fosse arrivata proprio dalla torretta del sommergibile, che in seguito ripartì in fretta. Lo sgomento in Italia e nelle colonie fu enorme: fu dichiarato il lutto nazionale e Balbo e i suoi commilitoni furono portati in corteo a Bengasi e poi a Tripoli, dove fu sepolto. In Libia Balbo rimase fino al 1970, anno in cui, in seguito all'ondata di cieco nazionalismo di Gheddafi, le spoglie furono traslate in Italia e portate a Orbetello, dove tuttora Balbo riposa.

2 Giugno: Frecce Tricolori colorano i cieli della Riviera



Per il quinto anno consecutivo, la città di Bellaria Igea Marina ha ospitato le Frecce Tricolori in occasione della celebrazione della Festa della Repubblica, tenutasi in concomitanza con il Bellaria Igea Marina Air Show 2018 il 2 e 3 Giugno. Erano migliaia fra turisti e residenti, i presenti ad assistere allo spettacolo offerto dai dieci MB339-Pan.

Lo spettacolo è stato aperto con una simulazione di soccorso dell'elicottero HH139 DEL 5° Stormo di Cervia. A seguire le esibizioni di un ATR42 della Guardia Costiera, del Breitling Jet Team composto da sei jet L39, un team civile formato da quattro YAK52, dei sei L39 lituani dei Baltic Bees.

A sancire l'importanza dell'evento, anche le telecamere RAI che hanno trasmesso la manifestazione in versione integrale con una diretta nazionale durata più di tre ore.



In occasione del Bellaria Igea Marina Air Show del 2 e 3 Giugno, oltre alle ormai immancabili Frecce Tricolori, si sono esibiti un Eurofighter Typhoon e la pattuglia acrobatica civile della Lettonia "Baltic Bees".



L'Eurofighter (F-2000A) è un caccia di ultima generazione, il più avanzato aereo da combattimento mai sviluppato in Europa. È frutto della collaborazione industriale tra Italia, Spagna, Regno Unito e Germania.



il Baltic Bees è una pattuglia acrobatica civile lettone. I sei velivoli attualmente in uso sono dipinti con colori azzurri e gialli che rappresentano un'ape, insetto portafortuna dei paesi baltici.



LINEA DEL TEMPO

STRAGE DI USTICA

27 Giugno 1980

Strage di Ustica, 81 vittime.

9 Maggio 1981

Stroncato da un infarto muore il giovane capitano Maurizio Gari, capocontrollore della sala operativa della Difesa aerea a Poggio Ballone. Era di servizio la sera del disastro.

31 Marzo 1987

Viene trovato impiccato (la polizia scientifica dirà «In modo innaturale») il maresciallo Mario Alberto Dettori, in servizio a Poggio Ballone la sera del 27 giugno 1980. «Aveva commesso l'imprudenza di rivelare ai familiari di aver assistito a uno scenario di guerra», disse Priore.

28 Agosto 1988

Durante una esibizione delle Freccie Tricolori a Ramstein (Germania) entrano in collisione e precipitano sulla folla i tre piloti Mario Naldini, Ivo Nutarelli e Giorgio Alessio. Nutarelli due giorni dopo doveva essere interrogato da Priore. La sera del 27 giugno 1980 si erano alzati in volo da Grosseto e avevano lanciato l'allarme di emergenza generale. Perché? Cosa avevano visto? I comandi dell'aeronautica militare e la Nato non lo hanno mai rivelato.

13 Novembre 1992

In un incidente stradale muore il maresciallo Antonio Pagliara, in servizio alla base radar di Otranto.

21 Dicembre 1995

È trovato impiccato il maresciallo Franco Parisi. Era di turno la mattina del 18 luglio 1980 (data ufficiale della caduta del Mig libico sulla Sila) al centro radar di Otranto. Doveva essere ascoltato come testimone da Priore.

3 Agosto 1980

In un incidente stradale perde la vita il colonnello Pierangelo Tedoldi che doveva assumere il comando dell'aeroporto di Grosseto.

23 Gennaio 1983

In un incidente stradale perde la vita Giovanni Battista Finetti, sindaco di Grosseto. Aveva ripetutamente chiesto informazioni ai militari del centro radar di Poggio Ballone.

12 Agosto 1988

Muore in un incidente stradale il maresciallo Ugo Zammarelli. Era in servizio presso il SIOS (Servizio segreto dell'aeronautica) di Cagliari.

1 Febbraio 1991

Viene assassinato il maresciallo Antonio Muzio. Era in servizio alla torre di controllo di Lamezia Terme quando sulla Sila precipitò il misterioso Mig libico.

12 Gennaio 1993

A Bruxelles viene assassinato il generale Roberto Boemio. La sua testimonianza sarebbe stata di grande utilità per la sciagura del DC 9 e per la caduta del Mig libico sulla Sila. La magistratura belga non ha mai fatto luce sull'omicidio.

estate 2001
si presenta al museo dell'aviazione un giornalista tedesco rivelando al nostro Direttore di avere delle prove sul fatto che i velivoli delle frecce tricolore sono stati sabotati a Ramstein. Il giornalista alcuni giorni dopo viene investito ed ucciso a Roma.

Sater 1-18

Si è conclusa martedì 27 marzo a Boscomantico (VR) con un debriefing generale l'esercitazione nazionale interforze ed inter agenzia di ricerca e soccorso "SATER 01-18", pianificata e condotta annualmente dall'Aeronautica Militare nel quadro dell'Accordo Tecnico fra Stato Maggiore Difesa, Forze Armate e Corpo Nazionale Soccorso Alpino (CNSAS).

Lo scopo principale dell'Esercitazione è stato quello di consolidare l'addestramento del personale dei Reparti di volo italiani del Soccorso Aereo, dei Centri di Coordinamento e delle Squadre di terra alla gestione delle operazioni di ricerca e soccorso nel difficile ambiente montano, sia di giorno che di notte, favorendo la reciproca conoscenza e lo sviluppo di procedure comuni.

"Mettere a fattor comune le competenze acquisite e consolidate nel corso negli anni sviluppando un unico linguaggio nel campo della ricerca e soccorso, per il bene comune", queste le parole del Colonnello Alfonso Cipriano, Direttore dell'esercitazione, in occasione del debriefing finale rivolto a tutti i partecipanti.

Aeronautica Militare, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Vigili del Fuoco, Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico nella giornata del 27 marzo si sono addestrati insieme sui Monti della Lessinia, nella Regione Veneto, con un solo obiettivo: incrementare la conoscenza e la standardizzazione delle procedure comuni di ricerca e soccorso per salvare vite umane.



AB-412 del Servizio Aereo della Guardia di Finanza

Il Comando e Controllo delle operazioni aeree è stato gestito da un team del Rescue Coordination Center del Comando Operazioni Aeree di Poggio Renatico (FE). La pianificazione logistica è stata invece affidata al Comando Logistico dell'Aeronautica Militare che, grazie alle diverse articolazioni dipendenti coinvolte, ha testato la propria capacità di schierare rapidamente personale, mezzi e infrastrutture nel luogo delle operazioni.

In questo ambito, il 3° Stormo di Villafranca (VR), con il contributo del 1° Reparto Telecomunicazioni e Sistemi per la Difesa Aerea e l'Assistenza al Volo di Milano e del 2° Stormo di Rivolto (UD), ha realizzato presso un'area adiacente all'Aeroporto di Boscomantico (VR) e non insistente su aree di competenza ENAC, un Posto Base Avanzato (PBA), ovvero un piccolo aeroporto dotato di tutti i servizi necessari per l'assistenza al volo e la gestione delle operazioni, dalle strutture campali di comando e controllo,



AB-412 del Servizio Aereo dei Vigili del Fuoco

Claudio Toselli



Elicottero AB-212 del 3° Reparto Volo Polizia di Stato di Bologna con personale del Soccorso Alpino



AB-412 della Guardia di Finanza in primo piano con AB-412 dei Vigili del Fuoco in esercitazione

ai sistemi mobili di comunicazione passando per la stazione meteo mobile, la torre di controllo mobile, i servizi di rifornimento, gli antincendi e il servizio di marshalling. La Sezione Aerea della Guardia di Finanza di Bolzano, il Reparto Volo dei Vigili del Fuoco della Regione Veneto ed il 3° Reparto Volo della Polizia di Stato di Bologna, hanno fornito gli assetti aerei per il trasporto delle squadre di terra ed il successivo recupero dei survivors, mentre il 15° Stormo di Cervia ha fornito il Personale Operation Manager ed un addetto alla Pubblica Informazione. Lo scopo principale infatti delle esercitazioni SATER è quello di addestrarsi per quello che è uno dei compiti di Istituto dell'Aeronautica Militare, intervenire per salvare piloti militari che fossero colpiti da avarie che portano al lancio o comunque ad un atterraggio fuori dalle piste di volo "convenzionali".

Claudio Toselli

AEREI E NON SOLO la Medagliistica



Medaglia an. XII (1934) D/Aquila sabauda, in alto corona, ai lati due fasce, RACI (Reale Automobile Club d'Italia) e due nodi Savoia. R/Braccio del mossiere con bandiera, 26 MAGGIO 2 GIUGNO XII COPPA D'ORO DEL LITTORIO - PRIMO GIRO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA

("Le Medaglie Sportive: Da Umberto I a Vittorio Emanuele III e Benito Mussolini", Gianfranco Casolari)

Il giro automobilistico d'Italia del 1934 è stata una corsa automobilistica di velocità su strada organizzata dal RACI, disputata tra il 26 maggio e il 2 giugno 1934.

I vincitori della categoria principale, quella della cilindrata oltre i 3000cc, furono Carlo Pintacuda e Mario Nardilli, che con una Lancia Astura percorsero un totale di 5.687 chilometri in 65 ore 57 minuti 6 secondi alla velocità media di 86.229 chilometri orari.

I vincitori delle altre sottocategorie invece furono: Dusmet e Danese con una Alfa Romeo per la categoria entro i 2000 cc; Dei e Caruso con una Lancia per la categoria al di sotto dei 1500 cc; Brignone e Aymini con una Fiat per la categoria sotto ai 1100 cc.

OTTANTACINQUESIMO ANNIVERSARIO

Dopo una visita effettuata negli Stati Uniti a Italo Balbo venne l'idea di effettuare una crociera aerea che giungesse sulla capitale. Egli nel 1928 annotò: "Per la prima volta mi balenò improvvisa, irresistibile, viva nella mente, la visione di una squadra aerea italiana che trionfalmente giungesse sul cielo di New York". Al fine di realizzare questa sua iniziativa ideò la scuola NADAM (Navigazione Aerea Di Alto Mare) essa fu costituita nel 1931 ad Orbetello ed il comando fu affidato Col. Umberto Maddalena, al quale nel 1932, fu sostituito il Gen. Aldo Pellegrini.



Medaglia an. XI 1933
D/ AL VALORE AERONAUTICO, aquila coronata sullo stemma
R/ Tra due fasci scritta incisa PELLEGRINI ALDO ORBETELLO-CHICAGO-NEW YORK-ROMA 1-15-19
Luglio 12 Agosto 1933 - XI

Le idee al riguardo della Crociera variarono col progredire della sperimentazione. Inizialmente doveva celebrare il decennale del Governo Fascista ed essere un giro intorno al mondo, ma le vicissitudini tecniche e politiche riportarono l'idea ad un evento aeronautico che celebrasse la fondazione dell'Arma aeronautica (avvenuta nel 1923) e collegasse il Regno italiano allo Stato Americano (Roma-New York). Anche per questo vi furono dei cambiamenti per assicurare la buona riuscita dell'impresa e la scelta finale fu quella di volare da Roma a Chicago e ritornare, passando per New York. L'itinerario scelto fu: Orbetello, Amsterdam, Londonderry, Reykjavik, Julianehaab (poi cancellato), Cartwright, Shediak, Montreal, Chicago, New York, Shoal Harbour, Azzorre, Lisbona, Roma-Ostia.

Per pilotare i velivoli partecipanti furono selezionati per la NADAM, 70 ufficiali, rigorosamente scapoli. L'addestramento sotto la supervisione di eminenti istruttori quali ad esempio, il prof. Giuseppe Simeon, il Col. Napoleone del Duca ed il Col. Luigi Biondi, prevedeva, oltre le appropriate esercitazioni di volo "marittimo", lezioni di navigazione, fisica, inglese, aerodinamica e altro, fino all'esercitazione sportiva che prevedeva la preparazione alpina (per l'adattamento alle rigide temperature).



Medaglia an. XI
D/ Tre grandi fasci a sinistra; nel campo, a destra, sigla incisore (PM)
R/ Nel giro IL DIRETTORIO NAZIONALE DEL P.N.F. nel camoi CROCIERA ATLANTICA DEL DECENNALE LUGLIO-AGOSTI A.XI, sotto stella a cinque punte.

Non fu trascurato nemmeno l'elemento logistico e a tal fine organizzato a Roma, nel maggio 1932, il Convegno Nazionale dei Trasvolatori Oceanici che riunì i più famosi aviatori del mondo (al Museo sono conservate le loro foto originali e la tavoletta in argento con le loro firme) che fu indispensabile per ottenere tutte le informazioni necessarie alla buona riuscita della Crociera. L'aereo scelto per effettuare la Crociera fu il Savoia Marchetti S.55X, versione migliorata ed adattata dell'S.55. L'idrovolante nacque dal genio di Alessandro Marchetti e di Pier Luigi Torre, essi infatti progettando l'S.55 diedero vita ad una macchina rivoluzionaria. I due motori contrapposti Isotta Fraschini, sorretti da travi, erano alloggiati sopra le ali per far posto alle due eliche, una traente e una spingente, che lo equipaggiavano. Ottima fu anche la scelta dei due scafi simmetrici di grandi proporzioni che gli permettevano ammaraggi in condizioni difficili e uno spazio maggiore per equipaggio ed armamenti (nel caso della Trasvolata, un maggior carico di carburante). Grazie a queste brillanti specifiche l'S.55 fu scelto da Italo Balbo per compiere una delle più grandi imprese della storia dell'aeronautica. Nei 24 velivoli Siai Marchetti S.55X partecipanti all'impresa, le principali modifiche consistevano nei 2 motori Isotta Fraschini ASSO 750 con una potenza portata a 930 CV a 1900 giri, l'aumento dei serbatoi del carburante, il montaggio su ogni velivolo di doppie strumentazioni di volo che prevedevano anche ricetrasmittitori studiati appositamente per rilevare le informazioni inviate da 6 navi che sarebbero state poste ad indicare la rotta agli aerei durante il trasvolo dell'Atlantico, ed un radiogoniometro. Per la navigazione erano state predisposte 6 navi, dotate anch'esse di ricetrasmittenti e radiogoniometri, che erano supportate da 4 battelli della Marina Militare: 2 sommergibili (Balilla e Millelire) e 2 vedette, dallo yacht Alice (dall'Aeronautica) e da 4 navi danesi responsabili del meteo e dell'eventuale soccorso. Vennero inoltre noleggiate 6 baleniere con equipaggio inglese e comandante italiano sulle quali erano installati apparati ricetrasmittenti e radiogoniometri Marconi; infine 4 navi danesi furono utilizzate per il servizio metrologico e l'eventuale soccorso. La partenza della Crociera avvenne ad Orbetello l'1 luglio 1933 e l'arrivo a Roma era previsto per il 12 agosto successivo. La prima tappa ebbe subito una vittima, nell'amaraggio ad Amsterdam l'aereo pilotato dal Cap. Baldini si rovesciò ed il motorista Serg. Quintavalle perì nell'incidente. La seconda tappa di Londonderry ebbe un breve rimando deciso da Balbo per le condizioni meteorologiche, che dopo il precedente incidente, non aveva più intenzione di mettere a repentaglio l'impresa per questioni di fretta.

Il 5 luglio fu la volta di Reykjavik trampolino per il balzo verso il continente americano. Le tappe successive di Shediak e Montreal, furono regolari cosicché il 15 luglio la formazione di 24 idrovolanti S.55X arrivò trionfalmente a Chicago. Li aspettavano 2 dirigibili e molti aerei, alcuni disposti a formare la scritta "Italy", una volta sbarcati gli aviatori italiani salirono su un corteo di 50 automobili per essere accompagnati all'esposizione mondiale "Century of Progress". Fu anche intitolata una via a Italo Balbo, la General Balbo Avenue e proclamato capo Sioux onorario col nome di "Aquila Volante". Ripreso il volo l'accoglienza a New York fu ancora più imponente di quella di Chicago (vedi le foto della bacheca all'interno del Museo dell'Aviazione), arrivando a tributare ai Trasvolatori italiani il famoso "Trionfo" per la Broadway. Spenti i trionfi statunitensi a Balbo restava decidere quale sarebbe stata la rotta per il ritorno, le possibilità erano due: una rotta che ricalcasse quella dell'andata oppure, una ritenuta più facile, che passava per le Azzorre. Col suo spirito ponderato e la determinazione di non compromettere un'impresa eccezionale, egli scelse la seconda. Il volo fino alle Azzorre, si concluse dopo 11 ore di volo con qualche intoppo (un ammaraggio per rifornimento e un'avaria ai motori ed il ricovero dei velivoli in due differenti baie), ma tutto sommato senza gravi incidenti, cosa diversa fu invece la ripartenza dalle Azzorre per Lisbona, al decollo un velivolo si capovoltò per cause imprecisate e causò la morte del secondo pilota Ten. Squaglia. L'ultima tratta infine fu rallentata solo da un fastidioso vento contrario, ma senza ulteriori incidenti. Così i Trasvolatori, anche al loro arrivo a Roma furono accolti in trionfo sfilando sotto l'Arco di Costantino e Balbo proclamato "Maresciallo dell'Aria" a coronamento di un'impresa durata oltre un mese, che aveva percorso oltre 20.000 km portando il più alto numero di uomini (107) attraverso l'Oceano Atlantico, con la perdita di 2 persone e 2 velivoli. Ai Comandanti della Trasvolata, fu conferita una medaglia d'oro ciascuno, la medaglia di Italo Balbo e la medaglia al Valore Aeronautico del Gen. Pellegrini sono conservate presso il Museo dell'Aviazione di Rimini. Così pure agli altri partecipanti fu riconosciuta o una medaglia (d'oro per i Comandanti) o una promozione di merito. La Trasvolata lantica del Decennale è considerata la più grande impresa di questo tipo di tutti i tempi.

CARATTERISTICHE DEI VELIVOLI

Motori: 2 Isotta Fraschini Asso 750	Lunghezza scafo: m. 9,930
Potenza unitaria: cv. 800 a 1.700 giri	Larghezza scafo: m. 1,900
Elica anteriore: trattiva in duralluminio rotazione sinistra tripala, diametro m. 3,30	Peso a vuoto: kg. 5.750
Elica posteriore: propulsiva in duralluminio rotazione sinistra tripala, diametro m. 3,17	Carico normale: kg. 2.500 (equipaggio kg. 300, benzina kg. 1.900, olio kg. 120, stazione R.T. kg. 120, vari kg. 60)
Apertura alare: m. 24	Peso a carico massimo: kg. 8.250
Lunghezza: m. 16,750	Velocità massima: km/h. 282
Altezza: m. 5,10	Velocità di crociera: km/h. 230
Superficie alare: m ² 93	Tempo di salita: 2' 40" a 1.000 m.
	Autonomia: km. 3.630

LINEA DEL TEMPO

LUGLIO E AGOSTO NEL SECOLO SCORSO



28 Luglio 1914

l'Impero Austro Ungarico dichiara guerra alla Serbia dando il via alla Prima Guerra Mondiale che provocherà oltre 16 milioni di morti e circa 20 milioni tra mutilati e feriti. Due giorni dopo, la Germania dichiarerà guerra alla Russia.



17 Luglio 1918

a Ekaterinburg lo Zar Nicola II di Russia e la sua famiglia, dopo mesi di prigionia, vengono uccisi dai bolscevichi.



5 Luglio 1943

Battaglia di Kursk: alle 4,30 inizia la 3° Offensiva tedesca sul Fronte Orientale. E' la più grande Battaglia di Corazzati che la storia ricordi.



25 Luglio 1943

Mussolini viene sfiduciato dal Gran Consiglio del Fascismo e viene arrestato.

1 Luglio 1916

inizio della Battaglia della Somme.



1 Luglio 1933

prende il volo da Orbetello la Crociera Aerea del Decennale. Verrà portata a termine il 12 agosto dello stesso anno.



9 Luglio 1943

Inizia l'operazione Husky. Dal 10 luglio, per circa un mese, sbarcheranno in Sicilia oltre 500000 soldati alleati.



22 Luglio 1944

il Duomo di San Miniato viene colpito da una granata alleata che provoca la morte di 55 persone.



16 Luglio 1945

nel poligono di Almagordo del Nuovo Messico si testa, all'interno del progetto Manhattan, la nuova bomba atomica.



21 Luglio 1969

Neil Armstrong compie i primi passi sulla luna.

20 Luglio 1944

Hitler scampa all'attentato di Rastenburg.



6 Luglio 1945

si consuma l'eccidio di 54 detenuti sospettati di sostegno al fascismo. Nella notte tra il 6 e il 7 luglio 1945, perciò a guerra terminata da mesi, i partigiani della divisione Garemi, scelgono molti tra i circa cento detenuti del carcere di Schio (Vc), coloro che erano sospettati di aver avuto rapporti con la Repubblica Sociale Italiana e uccidono a colpi di mitragliatore 54 persone tra le quali 14 donne (la più giovane di 16 anni). Se ne salveranno, seppur ferite, altre 17. La strage avviene per vendicare l'uccisione del partigiano Giacomo Bogotto (uccisione avvenuta ad opera delle Brigate Nere prima del 25 Aprile).

26 Luglio 1953

Fidel Castro coi suoi uomini assale la Caserma Moncada e dà il via alla Rivoluzione Castrista



19 Luglio 1992

In via d'Amelio a Palermo, con la sua scorta viene ucciso il giudice Paolo Borsellino.



8 Agosto 1908

I fratelli Wright compiono il primo volo in pubblico, alzandosi in volo per un minuto e 45 secondi sull'ippodromo Hunaudières (città di Le Mans) utilizzando un biplano canard con un solo motore che alimentava due eliche controrotanti.

**12 Agosto 1944**

Eccidio di Sant'Anna di Stazzema. I soldati della SS radunarono 560 abitanti (per lo più anziani, donne e bambini) e, dopo averli brutalmente uccisi, li bruciarono. Nel film "Miracolo a Sant'Anna" si può vedere un 88mm tedesco fornito dal nostro museo per le riprese.

**13 Agosto 1961**

Viene completata la costruzione del Muro di Berlino.

**4 Agosto 1974**

Una bomba ad alto potenziale esplose nella quinta vettura del treno "Italicus" proveniente da Roma e diretto a Monaco di Baviera. 12 morti e 48 i feriti.

**28 Agosto 1988**

Incidente di Ramstein nel quale perirono i nostri tre piloti delle Frecce Tricolori (Alessio, Naldini e Nutarelli), 51 vittime civili e un numero imprecisato di militari.

**3 Agosto 1940**

Inizia la conquista italiana del Somaliland britannico. La guerra faceva parte della Campagna dell'Africa orientale tra le forze metropolitane italiane, eritree e somale dell'Italia fascista e gli irregolari britannici, del Commonwealth e somali. Gli attacchi italiani avevano il vantaggio dell'artiglieria e le forze britanniche, del Commonwealth e dell'Impero in minoranza erano progressivamente logorate e lentamente aggirate. La sconfitta britannica fu controversa e causò un deterioramento delle relazioni tra il generale Archibald Wavell, il comandante del teatro, i suoi subordinati e il primo ministro Winston Churchill.

6 Agosto 1945

Sganciata la prima bomba atomica su Hiroshima.

**7 Agosto 1969**

La sonda americana Mariner 7 invia 126 fotografie di Marte "Pianeta Rosso" dalle quali partirà lo studio sulla presunta presenza dell'acqua sul Pianeta. Il 25 Luglio 2018 verrà finalmente trovata dalla sonda Mars Express, progetto guidato da un team tutto italiano.

**2 Agosto 1980**

Alle ore 10,25 una bomba esplode alla Stazione di Bologna causando 85 morti e 200 feriti.

**19 Agosto 1991**

Viene tentato colpo di Stato in Unione Sovietica nel 1991, organizzato da parte di alcuni membri del governo sovietico per deporre il presidente Gorbacëv e prendere il controllo della nazione. Il suo fallimento e i risvolti politici-istituzionali che ne seguirono provocarono la dissoluzione dell'Unione Sovietica.



La Battaglia di Istrana

cento anni dopo

Ricostruzione fedele dello SPAD S.7 di Francesco Baracca



La base dell'Aeronautica Militare di Istrana, il 51° Stormo e la città di Treviso sono un binomio importante consolidato nel tempo fatto di collaborazione rispetto reciproco che hanno saputo unire la vita militare con quella civile che sono convissute nel tempo sempre in armonia. Il 1° Ottobre questa amicizia è stata messa in evidenza con una grande e importante manifestazione svolta all'interno dell'aeroporto militare che ha compreso un ricco programma di iniziative culminate con le esibizioni di aerei d'epoca

dell'Associazione HAG, Historical Aircraft Group, nel 2004, che si prefigge di ricercare, valorizzare e restaurare in condizioni di volo, aeroplani di valore storico e della Fondazione Jonathan Collection di Giancarlo Zanardo che ha come obiettivo la divulgazione della storia dell'aviazione con particolare riferimento alla 1^ Guerra Mondiale, che hanno ricostruito in modo altamente realistico con spettacolari esibizioni in volo. I combattimento che si svolse realmente il 26 dicembre 1917 durante la 1^ Guerra mondiale denominato "La battaglia di Istrana" annoverata come la più



Biplano Tiger Moth

importante sul fronte italiano che restituì fiducia ai nostri piloti e alla Nazione. Nella giornata sono stati impegnati 25 velivoli militari d'epoca e 60 rievocatori del Cers, Consorzio Europeo Rievocazioni Storiche Italia, Caimani del Piave e Associazione per la Storia che con perfette divise complete nei particolari e negli armamenti dei due eserciti italiano e austro-ungarico, hanno simulato una fedele ricostruzione della battaglia terrestre riportando per un attimo il pubblico presente ai quei momenti tragici della Grande Guerra. All'interno di due grandi shelter sono state presentate, una interessante mostra filatelica a tema e attrezzature e cimeli. Tutto questo



Velivolo F-104 "Starfighter" e un AMX

nonostante le condizioni meteo non proprio ottimali, hanno visto la presenza di moltissime persone accolte "dalle grandi braccia" del 51° Stormo e dal sorriso del personale che si è prodigato al massimo per rendere la giornata la migliore e sicura possibile. La parte militare ha visto l'esposizione a terra di due AMX e di un velivolo storico e sempre ammirato e mai dimenticato: l'F-104 "Starfighter" un tempo vero "cacciatore di stelle".



FOTO: © CLAUDIO TOSELLI

Biplani storici Tiger Moth



A L L ' I N T E R N O DEL DAKOTA L ' A E R E O D E L L E S T A R



In via di completamento il restauro degli interni del Douglas DC-3 "Dakota", grazie anche all'aiuto dell'Istituto Tecnico Aeronautico di Forlì sotto la supervisione del M.Ilo Claudio Bonacci.

Questo aeroplano appartenne all'attore Hollywoodiano Clark Gable dal 1956 al 1963. Dai diari di bordo risulta che su questo aereo volarono molte celebrità, tra cui Marilyn Monroe, John F. Kennedy e suo fratello Bob, Frank Sinatra e Ronald



Lo sapevi che...?

Lo sapevi che il 2017 è stato l'anno più sicuro di sempre per volare?

Per la prima volta, nell'anno appena passato non si sono registrati incidenti mortali su voli commerciali passeggeri. È stato possibile registrare questo risultato grazie alle misure di sicurezza sempre più efficaci ed anche un po' di fortuna.

Quest'ultimo dato conferma il un trend in calo già da anni: viaggiare è sempre più sicuro. Solamente nel 2005 le vittime di incidenti in voli civili furono più di mille. Il 2017 è stato quindi «l'anno più sicuro di sempre, sia per il numero di incidenti mortali, sia per il numero di morti» afferma l'Airline Safety Network.

Per quanto riguarda i voli privati o cargo, sempre l'Airline Safety Network ha registrato dieci incidenti che hanno provocato la morte di circa settanta persone, un dato comunque in calo rispetto gli anni passati.

