

Sulle Ali della Storia

Museo dell'Aviazione
"G. Casolari"

N. 39/2020

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

www.museoaviazione.com
sullealidellastoria@museoaviazione.com

Tariffa Associazioni Senza Fini di Lucro:
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 2 DCB Rimini - Valida dal 30/03/98



GRUPPO DI SOLDATI ITALIANI
(RIVOCAZIONE LINEA GIALLA)



PRIMO VOLO POSTALE IN ELICOTTERO
RIMINI - SAN MARINO
PILOTA: GIANFRANCO CASOLARI



HANS-JOACHIM «JOCHEN» MARSEILLE
(DER STERN VON AFRICA)
DIREZIONALE DI CODA RIPIANTANTE LA
101 A VITTORIA IN COMBATTIMENTO AEREO



MALTA: INCURSORI E DIFENSORI

EDITORIALE

di Pier Casolari

In questo periodo di grave emergenza Coronavirus, non poteva mancare un riferimento ad esso nel nostro editoriale.

Voglio cercare di non soffermarmi su critiche che sarebbero inevitabili sulla gestione della pandemia, che però credo siano poco utili saggiato anche il fatto che, come possiamo vedere anche nel resto d'Europa e del mondo, il clima che si respira è ancora di inconsapevole paura. Mi preme invece considerare l'impatto che questa emergenza ha sul comparto aeronautico.

L'enorme portata della crisi prodotta dall'emergenza coronavirus nel settore dell'aviazione si è evidenziata innanzi tutto con le sterminate file di aerei silenziosi nei principali aeroporti di tutto il mondo che hanno fatto altresì risaltare i cieli liberi da gran parte del traffico aereo civile. Le compagnie, quando hanno potuto, hanno destinato tutti i voli possibili al trasporto merci che in controtendenza sono molto aumentati.

Dalle prime notizie che abbiamo avuto del focolaio di Wuhan in Cina, tutti i segnali sono andati nella direzione di una progressiva ma rapida riduzione di tutti i voli internazionali. Nell'arco di un mese più o meno tutti i Paesi hanno posto severe restrizioni sui viaggi aerei verso l'estero, così i viaggi internazionali sono crollati di circa l'80%. Nella settimana tra il 30 Marzo e il 5 Aprile il traffico aereo ha raggiunto il minimo storico, con 10 milioni di posti disponibili rispetto ai 44,2 milioni di un anno fa. Per rendere ancor di più l'idea basti pensare che le maggiori compagnie internazionali, nel mese di Marzo, hanno cancellato il 96% dei voli programmati.

Questa è senz'altro la peggior crisi del comparto aeronautico, di tutti i tempi e tutto il settore aereo è coinvolto. La IATA, l'associazione internazionale dei vettori, a Febbraio, ha stimato una perdita per i primi 5 Paesi europei rispettivamente in miliardi di euro: per la Gran Bretagna 17,8, per la Germania 12,3, per la Spagna 10,6, per la Francia 9,8 e per l'Italia 7,8, con un totale di passeggeri perduti (solo in questi 5 Paesi) di 442.500.000, stime oramai purtroppo quasi superate. In Italia, ad esempio, il settore contribuisce all'economia per 55,2 miliardi di euro ma senza interventi si rischia la perdita di 67,7 milioni di passeggeri e una perdita di 7,8 miliardi di euro. Universalmente l'aviazione aerea supporta e permette l'attività di circa 2,22 trilioni di euro (2,7 trilioni di dollari) del Pil mondiale, in pratica il 3,6% della ricchezza globale: in gioco ci sono 25 milioni di posti di lavoro, 65 milioni includendo il settore dei viaggi e del turismo. Un maggiore ruolo dello stato, ma anche maggiori costi dovranno segnare il profilo dell'aviazione post-coronavirus.

La cosa più probabile sarà un indebolimento delle compagnie minori (quelle che hanno evitato il fallimento), minor impiego e offerta di collegamenti e scelta per i viaggiatori, con un inevitabile aumento dei prezzi. Uno scenario complesso dunque, in cui la posta in gioco è molto alta: uscire dalla crisi con un sistema di trasporto aereo in grado di garantire una svincolata e libera circolazione delle persone e delle merci sarà fondamentale per garantire il rilancio dell'economia, del turismo e dei flussi commerciali. Il mondo aeronautico infatti ora è in cerca di soluzioni, in parte permanenti oppure solo temporanee come quella messa in campo già dall'inizio dai primi momenti da Emirates, la compagnia aerea con base a Dubai che proprio nella capitale degli Emirati Arabi Uniti ha iniziato una nuova pratica. L'obiettivo era ovviamente quello di fornire sicurezza a bordo per passeggeri e membri dello staff, così sono stati attivati fin dal 15 Aprile dei test rapidi al Dubai International Airport in grado di fornire in 10 minuti un risultato sull'esposizione al coronavirus.

In futuro potrebbe diventare pratica comune quello di effettuare screening veloci per avere un minimo grado di consapevolezza sullo status di ogni passeggero.

Insomma, una nuova frontiera della ricerca aeronautica d'ora in poi si affiancherà alla sicurezza dei voli (ricordiamoci che il 2017 non ha visto passeggeri vittime di incidenti aerei) per la sicurezza dei viaggi in aereo... partire sani e non arrivare ammalati.



Sulle Ali della Storia

Periodico di Storia e Attualità Aeronautica a cura dell'Associazione Culturale "Sulle Ali della Storia" interna al Museo dell'Aviazione G. Casolari di Rimini

Direttore responsabile: Dott. Pier Casolari
Redazione: Alberto Rubatto

PARCO TEMATICO DELL'AVIAZIONE
Via Sant'Aquilina 58 - 47923 Rimini (Rn)
www.museoaviazione.com
info@museoaviazione.com
Tel +39.0541.756696

Registrazione Tribunale di Rimini nr. 366/96 del 17.2.1996

SOMMARIO

L'ALBUM DELLA STORIA

Foto dall'archivio Storico del Museo dell'Aviazione pag.2

EDITORIALE pag.3

ARTURO FERRARIN pag.4

C-47 o DC-3 o C-53 o DAKOTA pag.5

Polizia di Stato "45 ANNI VISSUTI CON ONORE" pag.6-7

MB.326 "restauro" pag.8

FOKKER Dr1 "restauro" pag.9

FERRO DEL DAY 2020 pag.10-11

E' PASSATO UN ANNO DALLA
SCOMPARSA DEL FONDATORE pag.12-13

IL PRIMO VIAGGIO AEREO DI UN PAPA pag.14

DICONO DI NOI pag.14

FORLÌ...75 ANNI FA pag.15

GLI ALPINI ALLE TRE CIME
DI LAVAREDO pag.16-17

NUOVO MUSEO EX CASERMA GIULIO CESARE
presso il Parco Tematico dell'Aviazione pag.18

PILOTI ITALIANI E ARMI SEGRETE pag.19

LINEA GIALLA pag.20-21

TRE STORIE DI DONNE PILOTA pag.22-23

P.A.N. pag.24

ARTURO FERRARIN



SIAI 208 - 60° STORMO



L'aeroporto di Thiene(VI) è stato protagonista di un evento importante come la prima giornata dedicata al centesimo anniversario del Raid Roma -Tokyo di Arturo Ferrarin, nativo proprio della città veneta, nonché del Corso di Cultura Aeronautica rivolto agli studenti delle scuole medie superiori, di età compresa tra i 16 e i 20 anni che si inserisce nel quadro delle iniziative tese all'informazione e all'orientamento. La partecipazione all'evento da parte degli studenti è facoltativa e completamente gratuita e le sedi di svolgimento e la disponibilità di posti, vengono stabilite di anno in anno dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare; quest'anno, per la prima volta nella storia, è stata selezionata la città di Thiene. Il corso di due settimane, si articola in una fase teorica che prevede un ciclo di conferenze a carattere divulgativo riguardanti i principi del volo ed il funzionamento dell'aeroplano, e in una fase pratica che prevede un volo di ambientamento sul velivolo ad elica Siai-208 del 60° Stormo di Guidonia, pilotato da un Istruttore di Volo dell'Aeronautica Militare. La prima settimana di teoria (dal 14 al 17 ottobre) sarà svolta presso l'aula magna dell'istituto superiore "Cecato" della città di Thiene in grado di ospitare circa 250 studenti. La stessa aula magna, o il teatro Comunale di Thiene, verranno utilizzati in data 24 ottobre per la cerimonia di premiazione degli studenti vincitori e per la consegna dei diplomi di partecipazione al corso. Giovedì 17 ottobre è stato effettuato un test di 30 domande a risposta multipla che ci permetterà di individuare il primo terzo del corso che volerà davanti come pilota (circa 80 studenti) mentre i restanti (circa 170 studenti) voleranno dietro come passeggeri, quindi a tutti gli studenti sarà data la possibilità di volare su aereo dell'Aeronautica Militare. Venerdì 18 ottobre dalle 09:30 alle 13:00, presso l'Aeroporto di Thiene (Vi), si è svolta la "familiarizzazione velivolo" dove tutti gli studenti partecipanti sono stati impegnati nelle procedure pratiche di imbarco e sbarco inerenti i voli della settimana successiva. Sempre Venerdì 18 ottobre, contestualmente alla familiarizzazione e sempre negli stessi orari, si è svolto il media day dove è stato presentato il corso alla Stampa e alle Autorità civili e militari della città di Thiene. Nel contempo nel Roma-Tokyo Hangar Museum RTHM, 5 SIAI - Marchetti S.208M del 60° Stormo di Guidonia hanno ricevuto ciascuno sulle derive la colorazione speciale autorizzata da SMA, la cui realizzazio-

ne è stata completamente supportata dalla Famiglia Ferrarin e realizzata dallo Studio Basso Design, per commemorare i 100 anni della trasvolata Roma-Tokyo di Arturo Ferrarin nel momento in cui nel 1920 la storia del volo si arricchiva di una pagina epica scritta dall'aviatore thienese e del suo motorista, Gino Capannini quando a bordo di velivoli (Savoia Verduzio Ansaldo) S.V.A. 9 della Regia Aeronautica assieme al Tenente Guido Masiero, decollando dall'aeroporto di Centocelle, raggiungeva Tokyo con un viaggio fortunoso di 18000 chilometri percorsi in oltre tre mesi costituendo, per quei tempi, una impresa eccezionale e costituì un notevole contributo al progresso del volo aereo mondiale. Arturo Ferrarin nasce a Thiene il 13 febbraio 1895 da Antonio Ferrarin e Maria Ciscato, famiglia di industriali tessili. Sesto di sette figli, iniziò gli studi presso il Liceo Classico Foscarini di Venezia che completò presso l'Istituto tecnico Fusinieri di Vicenza. Prende parte alla 1^a Guerra Mondiale prima come mitragliere nel corpo degli aviatori poi dall'agosto 1916 diventa pilota e sottotenente da caccia nella sezione staccata per la difesa di Bergamo della 122^a Squadriglia poi nella 108^a Squadriglia Nieuport vicina Milano e successivamente nella 82^a Squadriglia. Per il suo coraggio e per le sue azioni in guerra, fu insignito della Medaglia d'argento al valore aeronautico. Come abbiamo già detto acquistò fama mondiale nel 1920 con il Raid Roma-Tokyo ideato da Gabriele D'Annunzio e compiuto con il Tenente Guido Masiero a bordo di due velivoli S.V.A. 9 impiegando 109 ore di volo per percorrere 18.000 chilometri unitamente ai motoristi Cappannini e Maretto. Durante questa spedizione Ferrarin fa tappa in Cina facendo scalo a Canton, Fuzhou, Shanghai e arriva a Tokyo il 31 maggio 1920. Dopo questo incredibile viaggio per l'epoca, Ferrarin compì altre imprese aeronautiche per le quali ricevette numerosissime onorificenze. Muore il 18 luglio 1941 sull'aeroporto di Guidonia collaudando il prototipo sperimentale di un S.A.I. Ambrosini 107 Mm441. La flotta dei SIAI Marchetti è caratterizzata da un bellissimo logo che raffigura il volto di Arturo Ferrarin sovrapposta ai colori dell'Italia e del Giappone, la sua firma e il logo del centenario sulla parte superiore della deriva. Questa clorazione rimarrà sui velivoli del 60° Stormo per tutto l'anno 2020 e sarà adottata anche dai velivoli dell'AeroClub e dalle Associazioni presenti sull'aeroporto veneto.

C-47 □ DC-3 □ C-53 □ DAKOTA



IL DC3 DI CLARK GABLE ALL'ARRIVO ALL'AEROPORTO MARCO POLO TESSERA (VENEZIA)

Douglas Sleeper Transport o DC-3 o Dakota o C-47 Skytrain o C-53 o RD-4, questo aereo rimane una leggenda che tutt'ora vola ancora in alcuni Paesi del mondo.

Il suo primo volo avvenuto il 17 Dicembre del 1935 tra 15 anni gli farà compiere il 100° anniversario.

L'origine di questo velivolo risale agli anni trenta, anni nei quali il trasporto aereo dei passeggeri viveva uno splendido lancio e la sigla DC stava per Douglas Commercial (Model) 1.

Il velivolo nasceva con la sigla DC-1, poco dopo venne allungato di poco (65 cm.) prendendo la designazione DC-2 infine, nella configurazione adattata a 21 passeggeri prese il nome di DC-3 o DST (Douglas Sleeper Transport, velivolo con cuccette da trasporto).

Nel 1941 quando la guerra era da poco iniziata gli Stati Uniti stipularono diversi Agreement per la produzione di due diverse versioni del DC-3: il C-47 (R4D-1 per l'U.S. Navy o Skytrain o Model DC-3A 360) e il C-53 (R4D-3 Skytrooper o DC-3A-405).

Il C-47 (chiamato anche "Gooney Bird") poteva trasportare fino a 27 passeggeri oppure 4.500 kg di merci; il C-53 fino a 28 paracadutisti.

Il C-47 ed il C-53 furono prodotti, negli Stati Uniti, dagli stabilimenti di Santa Monica, Oklaoma City e Long Beach, in totale furono prodotti 9.980 esemplari per l'US Army Air Force e 68 per l'US Navy e l'US Marine Corps; la produzione civile fu di 579 velivoli (217 dei quali furono requisiti per scopi militari). Infine sul finire della guerra ne furono costruiti altri 28 portando così il totale della produzione a

10.655 esemplari.

Visto l'interesse dei militari, il DC-3 veniva costruito su licenza anche in Russia e Giappone, la Douglas volle realizzare una versione migliorata, questo modello fu denominato Super DC-3: aveva un'ala a freccia di nuovo angolo e differenti impennaggi di coda. Questa versione (denominata R4D-8 e successivamente C-117D) non ebbe però grande fortuna, ne furono ordinati solo un centinaio di esemplari dalla US. Navy. Senz'altro il C-47 è stato uno degli aerei più longevi di tutti i tempi, in alcune parti dell'Africa vola ancora seppur rimotorizzato anche con turboeliche, si parla di velivoli che ormai raggiungono le 100.000 ore di volo (nel 2013 alcune fonti citano ancora 2.000 velivoli di questo tipo in attività). Per rendere l'idea della diffusione del DC-3 (o C-47, o C-53, o Li-2, oltre 120 versioni differenti) citeremo i paesi che l'hanno avuto in servizio: Albania, Angola, Argentina, Australia, Benin, Bolivia, Burkina-Faso, Cambogia, Camerun, Canada, Ciad, Cile, Cina, Colombia, Congo, Corea del Nord, Ecuador, El Salvador, Filippine, Gabon, Gran Bretagna, Grecia, Guatemala, Guinea Bissau, Haiti, Honduras, India, Indonesia, Israele, Italia, Laos, Libia, Madagascar, Mali, Messico, Mozambico, Nicaragua, Panama, Papua Nuova Guinea, Perù, Repubblica Centrafricana, Repubblica Dominicana, Ruanda, Senegal, Somalia, Sri Lanka, Taiwan, Thailandia, Turchia, Uruguay, Venezuela, Vietnam, Yemen del Nord, Zaire, Zambia, e Zimbabwe.

Il C-47 ha avuto anche ruoli "armati" il più conosciuto dei quali è la cannoniera volante AC-47D.

45 ANNI VISSUTI CON ONORE

La solenne cerimonia dell'Alza Bandiera e le note dell'Inno Nazionale, tutto il Personale schierato hanno dato inizio alla celebrazione del 45° Anniversario della costituzione del 3° Reparto Volo della Polizia di Stato, 45 anni trascorsi con alto senso del dovere al servizio della comunità. Nel grande hangar arredato per l'occasione autorità civili e militari, alti dirigenti della Polizia di Stato, il Questore di Bologna e gli invitati hanno potuto assistere alla cerimonia di benvenuto da parte del Dirigente Dr. Paolo Pederzini, alla lettura del comunicato inviato dal Capo della Polizia di Stato, Prefetto Franco Gabrielli, nonché alla Santa Messa officiata da Don Marco Ceccarelli e successivamente alla solenne cerimonia della consegna delle targhe ricordo ai Familiari dei Caduti del Reparto e la proiezione di filmati riguardanti le molteplici attività dei Reparti Volo della Polizia di Stato nonché ammirare due elicotteri con colorazione speciale eseguita proprio per salutare simpaticamente questo traguardo

i quali sono in assoluto i primi elicotteri a ricevere una colorazione commemorativa di tutta la flotta aerea della Polizia di Stato.

Il 3° Reparto Volo dislocato in una zona decentrata dell'Aeroporto Civile di Bologna "Guglielmo Marconi" e confinante con il 2° Reggimento Sostegno dell'Aviazione dell'Esercito "Orione", conta oggi di 8 piloti e personale specialista e amministrativo nonché di elicotteri AB-206 ed AB-212 ed è parte integrante del Servizio Aereo della Polizia di Stato che conta 11 Reparti Volo dislocati su tutto il territorio nazionale adibiti a vari compiti come l'attività giudiziaria con il controllo preventivo e di intervento e supporto alla Unità di terra; attività di ordine pubblico i cui mezzi svolgono il monitoraggio in tempo reale di aree metropolitane, di folle che partecipano ad eventi sportivi, religiosi o politici per la prevenzione di reati e situazioni di pericolo; attività di controllo stradale dove i mezzi aerei operando sulla rete autostradale svolgono





attività di controllo comunicando con le sale operative; attività di supporto e trasporto veloce di operatori dei reparti specializzati della Polizia di Stato, di alti funzionari, personalità nonché attività di scorta e sicurezza i cui equipaggi supportati da reparti speciali/NOCS, svolgono il controllo di aree sensibili, durante visite di stato; attività addestrativa con l'istruzione del personale sui vari velivoli in dotazione nonché attività di ricerca e soccorso, trasporto

infortunati, di organi sempre in coordinamento con altri Enti.

Al termine di questa importante giornata, per il 3° Reparto Volo tutto ritorna come prima: uomini ed elicotteri sono nuovamente in linea pronti per una missione che li porterà ancora una volta ad operare per la sicurezza della popolazione orgogliosi di dire sempre... "Con la gente, per la gente".

Auguri e grazie da tutti noi

RESTAURO AERMACCHI MB 326 - MM 54194

Nell'ambito del programma di sistemazione e messa a punto della nuova area espositiva prospiciente la Superstrada Rimini-San Marino, abbiamo eseguito, e quasi ultimato, il restauro dell'Aeromobile Aermacchi MB 326 - MM 54194.

Il percorso di restauro è iniziato con una accurata ricerca storica eseguita presso l'Archivio Storico dell'Aeronautica Militare, tramite la quale abbiamo ricostruito il percorso operativo del velivolo in tutte le sue fasi ed identificato le relative livree cromatiche che lo hanno contraddistinto durante il suo servizio operativo.

Questo esemplare, in particolare, uscito dalle Officine Aermacchi di Venegono (Varese) nella primavera del 1963, è stato consegnato alla Scuola Volo Basico Avanzato Aviogetti di Amendola, presso il 213° Gruppo.

Presso la Scuola di Volo del 213° gruppo ha operato per diversi anni contrassegnato con il numero identificativo 87, nella classica livrea di colore arancione "Federal Standard" che contraddistingue tutti gli aeromobili di addestramento basico dell'Aeronautica Militare Italiana, contribuendo alla formazione di una gran parte dei futuri piloti operativi.



Successivamente, verso la metà degli anni '80, con l'entrata in servizio dell'Aermacchi MB 339 in qualità di velivolo da addestramento, giunta quindi al termine la sua carriera presso la scuola di volo, è stato destinato al reparto servizi con ruolo di collegamento presso il 6° Stormo di Brescia Ghedi.

Durante il periodo di servizio presso il 6° Stormo ha



mantenuto la sua colorazione di base ed ha ricevuto il fregio dei "Diavoli Rossi" sul timone di coda oltre che il nuovo identificativo 6-74.

In accordo con l'Aeronautica Militare si è deciso di ricreare l'ultima livrea che lo ha visto in servizio attivo prima della dismissione, pertanto il nostro aeromobile si presenta nella configurazione adottata durante il servizio presso il 6° Stormo.

Il restauro è ormai in dirittura di arrivo, ed è stato eseguito dal nostro staff con la massima cura ed attenzione ad ogni singolo particolare, compresa la ricostruzione delle parti mancanti perse nel corso del tempo, (es, portelli del vano carrello anteriore, luci di navigazione, sportellini vari, beacon e altri particolari).

Il "Macchino" è ringiovanito e tornato splendente come merita e sembra solo aspettare di riprendere il volo.



✠ RESTAURO DEL FOKKER DR1

Unitamente alla riqualificazione del Museo dell'aeromodellismo storico abbiamo restaurato il simulacro del Fokker Dr1, il famoso "Triplano del Barone Rosso". Dopo alcuni anni passati portando i segni del tempo e i danni causati dalle vicissitudini meteorologiche è tornato a risplendere nel suo brillante colore rosso fiammante.

Prima del restauro



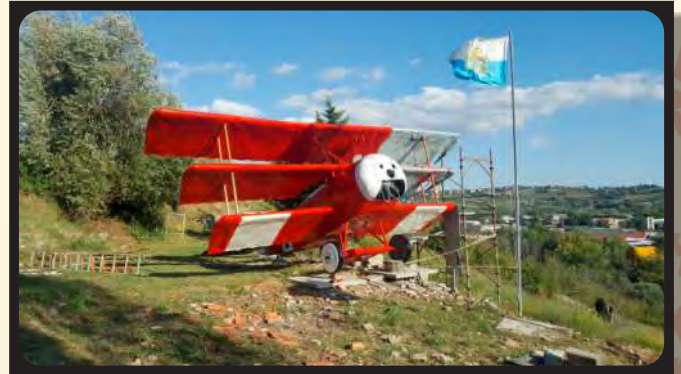
NDR....

Purtroppo il clima ed in particolare il vento sembrano accanirsi in continuazione contro di lui....

Il forte vento di fine anno 2019 ha strappato i cavi in acciaio che lo tenevano ancorato e lo ha letteralmente "fatto volare" via dalla sua postazione scaraventandolo nel dirupo, con il risultato di gravi danni alle ali inferiori ed ai timoni di coda.

Come sempre non ci daremo per vinti e gli dedicheremo le nostre cure sino a farlo tornare in piena forma, anche se ogni "incidente" gli lascia ferite e cicatrici non del tutto rimarginabili che ne segnano in maniera indelebile la sua vita travagliata.

.....durante il restauro



.... nuovamente in forma !!







FERRO DEL DAY 2020



Parco tematico dell'aviazione
Via Santa Aquilina, 58, 47900 Rimini

19 - 09 - 2020



Sabato 19 settembre 2020 alle ore 15, all'interno del Parco Tematico dell'Aviazione di Rimini si è tenuto il Ferro del Day 2020.

Assieme agli aerei in mostra permanente nel Parco hanno trovato spazio auto e moto capaci di far andare in visibilo qualunque appassionato, per una grande giornata dedicata a tutti gli amanti sia di aerei che di cultura automobilistica.

Per festeggiare il suo quarto anno di attività e di successi, RollingSteel.it ha unito le proprie forze con quelle del Parco Tematico dell'Aviazione di Rimini, organizzando una festa e invitando tutti i fan del magazine e gli appassionati di motori a partecipare ad una giornata all'insegna del motorismo in tutte le sue forme.



Nato nel 2016 da un'idea di Lorenzo Moro (il "direttore"), RollingSteel.it è un

magazine online rivolto a tutti gli appassionati di auto, moto, aerei e tutto ciò che possiede un motore e un'anima. rollingsteel.it racconta la passione che si cela dietro ad un mondo che sta andando dimenticato con un linguaggio nuovo, diverso, irriverente ma sempre leggero. Con rollingsteel.it niente viene lasciato al caso: la cura maniacale per l'estetica, per le grafiche e per i contenuti creano un prodotto giovane, minimale e di facile approccio. La volontà è quella di creare un movimento culturale nel quale tutti gli appassionati possano sentirsi "a casa" e trovare finalmente un canale che tratti certi argomenti con la giusta dose di passione ed emozione, ma anche cercare, attrarre e trasmettere questi valori utilizzando un linguaggio moderno e ricercato mantenendo un contatto diretto con i propri follower. I numeri stanno dando ragione a rollingsteel.it: ogni giorno decine di migliaia di persone frequentano il sito e i suoi canali social, con picchi di oltre 100.000 visitatori al giorno. Per festeggiare questo successo e dare una faccia all'incredibile lavoro che si nasconde



dietro al sito web, noi di rollingsteel.it, assieme ai ragazzi del Parco Tematico dell'Aviazione di Rimini abbiamo deciso di organizzare il canonico Ferro del Day (in questo 2020 alla sua seconda edizione, dopo il successo dell'anno scorso) in una cornice spettacolare. Il 19 settembre 2020, in un pomeriggio di passione sono stati uniti aeroplani, tecnica, automobili, moto e tutto quello che migliaia di persone cercano quotidianamente sfogliando rollingsteel.it. In quest'occasione, e per molte a venire, è stato scelto il Parco Tematico dell'Aviazione di Rimini in quanto custode di una realtà e di una cultura che sta andando lentamente e ingiustamente perduta: all'interno di una cornice

spettacolare, sulle colline della Romagna, macchine eccezionali come l'F-104 o alcuni Mig sovietici aspettano solamente di far risvegliare ed emozionare i bambini che sono dentro di noi. Non solo pezzi di ferro ma oggetti custodi di una storia e di una cultura che merita di venir raccontata e riscoperta.

Questa giornata ha visto una partecipazione di pubblico ed espositori veramente importante, seppur che entrambi sono stati contingentati per le oramai arcinote norme anti-covid.

Organizzatore **LORENZO MORO**



TURBINA GARRETT DELLA MAZDA RX-7



HONDA CIVIC IN STILE "KANJUZOKU"
I FAMOSI STREET RACER DO OSAKA



MAZDA RX-7
MOTORE TRIROTORE DA 600CV

UNA RARISSIMA (CE NE SONO 2 IN ITALIA E CIRCA 10 NEL MONDO)
TOYOTA SUPRA ABFLUG, PREPARATA A TOKYO PER LE GARE CLANDESTINE
SULLA WANGAN SEN (L'AUTOSTRADA DI TOKYO)

E' PASSATO UN ANNO DALLA



Nel 2019 è venuto a mancare il Fondatore del Museo: Gianfranco Casolari. A parte il momento di grande incertezza determinato dalla Pandemia del Covid-19, il Parco tematico dell'Aviazione sta ampliando le proprie prospettive. Abbiamo conosciuto, anche attraverso le scorse pubblicazioni, le nuove sfide alle quali questa struttura si sta preparando, i nuovi progetti e le nuove iniziative. Praticamente abbiamo una visione su ciò che il futuro ci potrà riservare, ora è venuto il momento di conoscere meglio le vicissitudini attraverso le quali ha preso forma quest'opera irripetibile.

Gianfranco appena compiuti i 18 anni lascia la famiglia ed un modesto lavoro da impiegato a Modena ed entra in Aeronautica a soli 19 anni, il suo sogno è diventare pilota da quando la guerra gli è passata vicino. Non c'è più la Regia Aeronautica o l'Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana però può avere il grande piacere di volare sul futuro.. i reattori. Inizia un Corso (21° ASUP) e lascia alle spalle molti amici che non ce la faranno e giorno dopo giorno vede avvicinarsi il suo primo traguardo. Dopo i trainer a elica e il T-33, il primo cacciabombardiere a reazione è il "Vampiro" e dopo quello, l'F84-G e l'F-84F alla 5a Aerobrigata. Ancora negli ultimi tempi mi raccontava con orgoglio: alla 5a eravamo 80 piloti di cacciabombardieri F-84F "combat ready" (forse un numero mai più eguagliato).

Poi nel 1958 arrivo io, e mio Padre deve stercare sul passaggio agli elicotteri, che significano un maggior numero di ore e di missioni, perciò un maggior guadagno. Ci spostiamo fino in Sardegna, poi torniamo, dopo un po' di giri, nella beneamata Rimini, terra di mia madre e sede del 5° (divenuto Stormo). Qui il tempo passa e l'irrequietudine di Gianfranco riaffiora così come la sua vecchia e mai sopita passione, la Numismatica. Inizia a dedicare la settimana al volo e il fine settimana, con me fin da dodicenne, ai mercati e convegni numismatici in ogni parte del nord e centro Italia. Lo stipendio da pilota dell'Aeronautica Militare ed i guadagni che otteneva nelle sortite numismatiche, ben presto gli permettono di comprare un appartamento e via via sempre delle macchine più belle. Da maresciallo, frequentando la Scuola Aerea di Firenze, diventa ufficiale ma a Miramare tira un pericoloso vento di invidia e il fatto di avere la Lancia 2000 mentre il Col. Comandante ha solo una Giulia 1300 non gli attira le sue simpatie. Fino al punto in cui questi viene trasferito e diventa Comandante un altro Colonnello che riceve le maligne consegne dal precedente decide di rigettarlo in Sardegna, mio Padre però, da stravagante che era picchia un pugno sul tavolo e gli dice testualmente: "in Sardegna ci andrà lei, non certo io che ci son già stato otto anni".

In quel frangente - nel 1976 - Gianfranco aveva 41 anni, gli

SCOMPARSA DEL FONDATORE

mancaivano diversi mesi alla pensione (con 22 anni di servizio) ma non poteva perderla e neanche trasferirsi in Sardegna tanto più dopo che questa storia aveva fatto il giro di tutto l'aeroporto e anche ben oltre. La soluzione però era alle porte, nel suo ormai consolidato mestiere di numismatico aveva tra i propri clienti professionisti di tutti i tipi, tra i quali il Prof. Massera, Primario dell'Ospedale di Rimini che reputò di assoluta necessità un ricovero per mio Padre. Il ricovero durò fin quando Gianfranco ebbe raggiunto i termini per la pensione col grado di Tenente. Gli irriducibili e svergognati Comandanti pur di non demordere, fecero bloccare il grado (a Sottotenente Pilota) di mio Padre, bloccandone anche gli accrescimenti automatici e con essi la pensione, che sarebbe aumentata con essi. Da quel momento però Gianfranco poté dedicarsi completamente al nostro lavoro di Numismatica che lo portò ad avere un certo livello di disponibilità.

Correva l'anno 1988 allorché a Gianfranco, personaggio inquieto, iniziò la paura di aver accumulato una piccola fortuna. Era una paura ingiustificata, visti i tempi, e forse dietro a tutto c'era la voglia di prendere una legittima soddisfazione dall'Aeronautica Militare Italiana.

Io in quegli anni avevo una gioielleria a Rimini, una mattina mio Padre si presentò e mi chiese di andare a prendere un caffè al bar nella vicina piazza, mi pareva sospetto ma andai volentieri. Mi prese sotto braccio e mi disse: ho avuto un'idea, sotto al mio ufficio (in un Palazzo storico di via Giovanni XXIII in centro a Rimini) vendono il seminterrato restaurato, sono circa 350 mq., cosa dici di fare un Museo con le nostre medaglie del '900 italiano? C'è da dire che mio Padre aveva una grande collezione di medaglie d'oro del periodo regio, fascista e della Repubblica, sull'Aeronautica, oltre ad una collezione di medaglie d'oro Papali di quasi tutti i novant'anni di pontificato, io invece avevo una grande collezione di medaglie sportive italiane, senz'altro una delle maggiori conosciute. La proposta però non mi parve appropriata (difficoltà di parcheggio, scarsa attrattiva verso il grande pubblico ed altro), così lasciai cadere la proposta. Gianfranco era però risoluto e quando partiva con un'idea era difficile fermarlo.. ed io che lo conoscevo contavo su questo. Infatti dopo un paio di settimane volle prendere un altro caffè. Ci aveva ragionato un po' e aveva pensato che forse sarebbe stato meglio cercare una struttura più periferica e mi chiese qualche consiglio sulla posizione, aveva pensato vicino alla Fiera. Ancora una volta gli consigliai di evitare la città e di spostarsi più perifericamente, fu allora che mi chiese se poteva interessarmi di collaborare con lui anche a questa iniziativa. Ancora una volta lo lasciai senza approvazioni. Ci vedevamo spesso per pranzare insieme ma davanti mia Madre non gli faceva piacere parlare di lavoro, perciò per circa due mesi non rientrammo più nel discorso, ma ciò mi pareva strano. Una mattina ancora si ripresentò da me in gioielleria tutto soddisfatto: "ho comprato un terreno vicino al cimitero di guerra Gurka sono poco più di 1.000 mq, ci costruiremo l'edificio del Museo" e mi mostrò il compromesso con tanto di caparra di 60 milioni

di lire versati; devo dire sinceramente che li gliene dissi tante da togliergli il sorriso, vicino ad un cimitero di guerra non si può costruire tantomeno a lato di una statale. Ci mettemmo un po' di tempo ma il venditore, capito le problematiche, fu molto corretto e ci rimborsò quasi tutto l'importo.

In questo frattempo sembrava quasi avesse abbandonato l'idea, passarono così altri due mesi nei quali, quasi per tranquillizzarlo gli dicevo che solo le medaglie non avrebbero avuto l'impatto emozionale dovuto sui probabili visitatori, perciò sarebbe stato opportuno mettere un velivolo come gate guardian, che la struttura avrebbe giocato un ruolo altrettanto importante perciò era difficile trovarla nell'ubicazione giusta, ecc.

Una mattina, ancora una volta, me lo trovai fuori dalla gioielleria, aveva l'aria delle grandi occasioni, infatti mi prese sottobraccio e mi disse: "se mi dai una mano facciamo un'opera grandiosa.. io e te insieme, il negozio lo lasci a qualcuno in gestione" fu a quel punto che io gli diedi la famosa battuta: ma tu sei fuori come un balcone.. e lui che aveva già previsto tutto mi rispose "facciamo una società tra me te e tua sorella, non vuoi pensare a lei? E ti metto a disposizione la cifra che vuoi, ti lascio decidere su tutto tranne che sugli aerei, già perché uno l'ho appena comprato". Ebbene, era veramente fuori, ma a quelle condizioni come si faceva a dire di no?

Iniziai a cercare un terreno su tre direttive: la Marecchiese che collega Rimini a Sansepolcro, la Superstrada Rimini-San Marino e nei pressi dell'aeroporto di Miramare vicino Riccione.

La scelta finì sulle collinette che sovrastano la Superstrada per un primo lotto di 36.000 mq. ampliabile. Il progetto del Museo (Futuro Parco Tematico dell'Aviazione) fu affidato al più grande Architetto "Tematico" italiano: l'Arch. Antonello Mambelli. Tutto sarebbe iniziato sotto i migliori auspici, l'unico problema era tenere a freno Gianfranco che continuava a comprare aerei in tutta Europa.

Il Museo dell'Aviazione apre così i battenti una prima volta nel 1992 in forma molto ridotta, poi ufficialmente il 2 Aprile 1995, ampliandosi poco a poco ma costantemente, diventando ben presto il più grande museo privato sull'aeronautica.. al Mondo!

Ora mio Padre Gianfranco Casolari riposa dopo aver navigato nei cieli per ben oltre 3.000 ore, essere stato tra i più grandi numismatici in Italia ed aver fondato con grande tenacia questo Parco Tematico dell'Aviazione con all'interno tre Musei (quello dell'Aeromodellismo storico unico in Italia) ed un Centro Studi (sulle battaglie avvenute sulla Linea Gialla ed in particolare nel territorio Romagnolo).

Al toccante Saluto che gli è stato reso prima della sepoltura erano presenti, oltre a noi famigliari, le Associazioni d'Arma e un picchetto dell'A.M.I., la preghiera dell'Aviatore è stata letta dall'amico e commilitone Col. Pilota Gregorio Baschiroto del quale abbiamo in esposizione il velivolo sul quale volava quando faceva parte dei "Getti Tonanti" (1960) della 5a Aerobrigata.

IL PRIMO VIAGGIO AEREO DI UN PAPA

Come ricorda la rivista di bordo di Alitalia «Ulisse» il primo collegamento «Vaticano» è stato quello di Paolo VI a bordo di un DC8. La mattina del 4 gennaio 1964 la finestra della camera da letto del papa s'illumina alle cinque e un quarto. Ci sono già un migliaio di persone che attendono sulla piazza l'uscita dell'auto di Paolo VI. Alle sette e un quarto, a bordo di una Mercedes scoperta, il pontefice esce dal Vaticano. All'aeroporto di Fiumicino lo attende un Dc8 dell'Alitalia, che per l'occasione ha la coda dipinta con i colori della bandiera pontificia. Ci sono il presidente della Repubblica Antonio Segni e il nuovo presidente del Consiglio, Aldo Moro. Dopo aver sorvolato la Grecia, Rodi, Cipro e Beirut, il Dc8 papale entra nello spazio aereo della Giordania e viene preso in consegna da una squadra di otto caccia che lo affiancano e lo scortano. «L'autorizzazione all'atterraggio la diede direttamente re Hussein di Giordania dalla torre di controllo».



Da allora ogni volta che il velivolo entra in un nuovo spazio aereo il Papa - direttamente o attraverso il comandante - saluta e benedice il capo di Stato e la popolazione della nazione alla quale appartiene quello spicchio sorvolato.



Dopo la visita ai luoghi sacri di Terra Santa, la sera del 5 gennaio avviene il primo incontro e il primo abbraccio con il patriarca di Costantinopoli, Athenagoras I, giunto a Gerusalemme per salutarlo. Pietro e Andrea si ritrovano insieme dopo secoli di divisione. Il Papa e il Patriarca recitano il «Pater Noster», insieme alle rispettive delegazioni nelle due lingue, latina e greca. Athenagoras auspica che quell'incontro «sia l'alba di un giorno luminoso e benedetto, quando le generazioni future comunicheranno al medesimo calice del Santo Corpo e del Prezioso Sangue del Signore».



Una rarissima medaglia d'oro celebrativa del successivo incontro.

ROMA Santa Sede. Paolo VI (1963-78) Medaglia straordinaria. Emessa a ricordo dell'incontro del Pontefice con il Patriarca Athenagoras. D/PAULUS ET ATHENAGORA SINVICEM DILIGENTES, il Pontefice ed il Patriarca si abbracciano. R/PETRUS ET ANDREA FRATRES ET JESU CRUCI AFFIXI DISCIPULI, la Croce di Gesù al centro, quella di S. Andrea a s. e quella di Pietro a d. (Inc. Scorzelli Ø43,7-gr.57,15). De L.386. Au. Estremamente raro (coll. Pier Casolari)

Dicono di noi

17/07/2020

ciao Gianfranco,
sono qui per ricordarti come un grande amico, uomo e persona squisita,
ricordo i nostri voli con l'elicottero TG...
Villafranca Rimini, Silvano

19/07/2020

Il museo piu' bello che abbia mai visto, spero di ritornarci!
Lorenzo

19/07/2020

dopo 22 anni freschi sposi siamo ritornati con nostro figlio Lorenzo di 8
anni. E' sempre bello ed interessante! Grazie per mantenerlo in vita!
Loredana

26/07/2020

un museo diverso dal solito, splendido
Romina

30/07/2020

Complimenti e grazie per lo sforzo che fate per preservare queste
importanti testimonianze di tecnica e storia! E' la mia terza o quarta
visita: salvate il gloster javelin!
Gianni

06/08/2020

secondo me è uno dei musei piu' belli che abbia mai visto!
Edoardo

28/06/2020

E' bello poter trovare un posto dove si respira la passione e l'amore per il
volo! Complimenti!
Mirko, Paolo, Viola

06/06/2020

trattando temi non comuni, non sono tantissimi i luoghi dove
appassionati possono visitare tematiche che li appassionano da quando
erano piccoli...oggi ho visitato qualcosa che ricordero' con piacere, vi
auguro di mantenerlo al meglio e di arricchirlo sempre piu' ... ritornerò

04/09/19

passando per caso abbiamo visitato questo favoloso museo di aviazione
e tanta storia, complimenti a chi lo mantiene così bene...
Vilma, Valter, Daniele

20/08/2019

mi chiamo Elena e il mio sogno è diventare pilota, questa esperienza è
stata favolosa, un sogno ad occhi aperti...grazie profondamente di
tutto.
Elena

23/06/2019

I've been looking forward to visit this museum for years! Being here makes
me very happy, I'm an old flyer myself and I salute you on a job well
done!
Emil

02/06/2019

E' davvero interessante rivivere pezzi di storia attraverso l'esposizione di
questi "monumenti"
Luca

26/08/2018

un musée absolument magnifique!! Merci infiniment pour cette
merveilleuse visite dans l'histoire et dans le ciel! Grazie!

10/08/2020

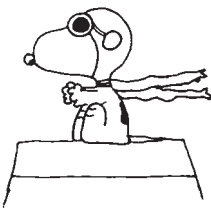
ci siamo ritornati dopo 6 anni, ancora piu' bello ed interessante.
Bravissimi. Complimenti per la vostra costante passione.

10/08/2020

da bambino o da adulto non importa, il fascino rimane sempre lo stesso.
Bello e indimenticabile come 10 anni fa...

02/06/2020

impressionante vedere da vicino degli aerei che hanno fatto la storia
dell'aviazione, le foto sui libri spesso non rendono l'idea delle loro
dimensioni. Emozionante rivivere i racconti di mio padre, che magari mi
annoiano da bambino, ma ora mi mancano moltissimo.
Mauro



FORLÌ... 75 ANNI FA

Anniversario della liberazione della Città, presentazione del rinato T-6 dell'Aeronautica Militare, parata dei Reparti dell'Esercito Italiano nella grande Piazza Saffi

Una bellissima giornata di sole ha fatto da cornice il 9 novembre 2019 a Forlì dove nella grande Piazza Aurelio Saffi (1818-1890) importante figura forlivese del Risorgimento italiano, sono stati celebrati solennemente i 75 anni della liberazione della città avvenuta il 9 novembre 1944. durante la 2^a Guerra Mondiale. La grande piazza ha accolto i numerosissimi visitatori che hanno potuto ammirare oltre alla Fanfara della Brigata di Cavalleria



"Pozzuolo del Friuli", un numeroso schieramento del 66° Reggimento Fanteria Aeromobile "Trieste", plotoni con uniformi storiche di reparti britannici caratterizzati anche dal suono di una cornamusa e dei Granatieri di Sardegna (in questo caso del

Gruppo Combattimento Friuli) con la caratteristica divisa kaki ed elmetto inglese, appartenente ai Gruppi di Combattimento dell'Esercito Cobelligerante Italiano attivi a fianco degli alleati dopo l'armistizio, nonchè una nutrita esposizione di mezzi storici appartenenti a collezionisti anch'essi nelle uniformi delle unità alleate che parteciparono alla liberazione della città romagnola. Tutti i partecipanti in armi e i singoli cittadini si sono poi riuniti vicino al porticato dell'Abbazia di San Mercuriale per la solenne cerimonia dell'onore ai Caduti e la deposizione di corone di alloro al monumento che li ricorda perennemente mentre



le note del silenzio accomunava tutti i presenti in un momento di grande commozione, seguito poi dalle note dell'Inno di Mameli.

La piazza ha anche riservato una bella sorpresa ai visitatori: un bellissimo Harvard IV H4M RB-6 MM53801 completamente restaurato dal 2° Gruppo Manutenzione Veicoli, reparto dell'Aeronautica Militare con sede in città e comandato dal Ten. Col. Luca Zorzan che ha voluto partecipare attivamente a questa celebrazione per essere al fianco dei cittadini forlivesi, unitamente al Ten. Clo. Ramazzotti e al personale del reparto. Questo aereo spense definitivamente il suo grande motore

durante il servizio nella Terza Regione Aerea a Bari-Palese dopo essere stato impiegato per l'addestramento e per attività di collegamento. Il suo destino fu più fortunato degli altri velivoli dello stesso tipo e non incontrò la demolizione, ma fu esposto come Gate Guardian inizialmente presso il Sesto Deposito Aeronautica Militare di Orte e successivamente al CTR (Centro Tecnico Rifornimenti) A.M. di Fiumicino. L'Aeronautica Militare per poter conservare al meglio questo velivolo che era stato esposto per oltre 40 anni agli agenti atmosferici, decise di recuperarlo e di riportarlo alle condizioni originali per poterlo esporre al pubblico in occasione di eventi aeronautici consegnandolo 2° R.M.A. per sfruttare le alte competenze tecniche e professionali del Reparto che dopo averlo completamente smontato e revisionato in ogni sua parte costruendo anche ex novo alcune parti importanti dell'aereo andate perdute o estremamente danneggiate nel tempo, ha avuto la grande sorpresa nel constatare le buone condizioni della parte motoristica e dell'avionica che hanno poi portato dopo un accuratissimo lavoro di revisione, l'accensione del motore Pratt & Whitney R.1340OC1 da 600 cv, che ha fatto risentire il suo "canto" dopo tanti anni di silenzio. Anche la parte "insegne" è stata accuratamente studiata con una meticolosa ricerca storico/araldica per rintracciare e ricostruire, oltre alla colorazione originale, anche tutti gli stemmi e insegne che erano sul velivolo quando era operativo.



Rientrato al 2° G.M.A. il T-6 non sarà più destinato a ritornare gate guardian altrimenti tutto il lavoro eseguito fin d'ora andrebbe vanificato, ma è possibile che sia conservato presso il Distaccamento Aeroportuale di Piacenza, il cui aeroporto militare nel recente passato era base del 155° Gruppo del 50° Stormo "Giorgio Graffer" su Tornado ECR, dove vengono effettuate le manutenzioni sui velivoli storici, per poi essere esposto a rappresentare l'Aeronautica Militare in varie ricorrenze dell'Arma Azzurra. Per questa importante celebrazione l'Aeronautica Militare oltre al T-6, ha organizzato anche due gazebo: in uno è stato distribuito materiale promozionale mentre nel secondo sono stati proiettati video sull'attività del 2° Gruppo M.A. compreso quello del restauro e dell'accensione dell'aereo nonché allestita una mostra fotografica su Arturo Spazzoli, allievo pilota della Regia Aeronautica e poi partigiano ucciso a Forlì il 18 agosto 1944 (Medaglia d'Argento al Valor Militare alla memoria) durante la liberazione della città proprio in Piazza Saffi, al quale è intitolato il 2° Gruppo Manutenzione Autoveicoli e ad Arturo Casadei vicecomandante di un battaglione partigiano, insignito di Medaglia d'Oro al valor militare alla memoria.

Tante emozioni, ricordi, commozione, momenti solenni hanno caratterizzato questa giornata in terra romagnola che ha ancora nella mente dei più Anziani, le sofferenze e i lutti che la guerra ha portato in questa città.

GLI ALPINI ALLE TRE CIME DI LAVAREDO

Il 2020 doveva vedere realizzato il raduno degli Alpini a Rimini e il Museo dell'Aviazione aveva anche approntato uno "speciale" su un indimenticabile alpino **ITALO BALBO**

ARRIVEDERCI AL 2021...

Auronzo di Cadore 11 luglio 2019 – Conclusa alla presenza del Generale di Corpo D'Armata Salvatore Farina, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, la "Lavaredo 2019" l'esercitazione alpinistica internazionale che ha portato sulle montagne venete 700 soldati di 6 nazioni ed un comando NATO coordinati dalle Truppe Alpine dell'Esercito.

Sulle Tre Cime di Lavaredo, montagna tra le più famose delle Dolomiti, patrimonio mondiale UNESCO, oltre 200 alpini hanno arrampicato lungo 14 vie dalle più accessibili fino alle più dure con un VIII grado di difficoltà. Protagonista il personale delle brigate Julia e Taurinense, gli istruttori del Centro Addestramento Alpino e gli atleti del Centro Sportivo dell'Esercito. Assieme a loro, sulle cenge dolomitiche hanno operato colleghi cileni, omaniti, spagnoli, sloveni e francesi, soldati di eserciti alleati e di Paesi amici che da anni si addestrano al movimento in

ambiente montano sulle Alpi, insieme alle truppe da montagna italiane, le più antiche, articolate e numerose del mondo occidentale.

L'evento addestrativo condiviso con l'amministrazione locale e dal sindaco di Auronzo, ha avuto luogo in un ambito paesaggistico conosciuto ed apprezzato, in cui le Truppe Alpine hanno operato con massima attenzione azzerando l'impatto antropico al contesto naturalistico. Sono state poste in essere, infatti, una serie di regole, accortezze, indicazioni e modi di operare redatte da un ingegnere ambientale della riserva selezionata appositamente impiegato per il suo specifico expertise. Una serie di attenzioni quasi naturali per chi, come "l'alpino", è abituato per tradizione o per formazione, ad operare in montagna. E' la montagna, non solo per il suo splendore, è stata la protagonista del momento addestrativo, in cui la verticalità delle pareti dolomitiche



CH-47F 3° REPARTO OPERAZIONI SPECIALI "ALDEBARAN"



AH-129 MANGUSTA
5° REGGIMENTO AVES "RIGEL"



AB-205 4° - REGGIMENTO AVES "ALTAIR"



CH-47F 3° REPARTO OPERAZIONI SPECIALI "ALDEBARAN"

sono state affrontate dal personale del 2° Reggimento Alpini nell'atto tattico che ha visto l'impiego di numerosi assetti specialistici provenienti tra l'altro, dalle forze speciali e dell'Aviazione dell'Esercito che ha messo in campo una task force costituita da AB-205 del 4° Reggimento Aves "Altair" di Bolzano, un CH-47F del 3° R.E.O.S. (Reparto Operazioni Speciali) "Aldebaran" di Viterbo che oltre aver trasportato in zona di operazioni appeso al gancio baricentrico, un obice da montagna M56 da 105/14 e' stato usato anche per operazioni fast roop ossia la discesa rapida dal velivolo di elementi del 4° Reggimento Alpini Paracadutisti (Ranger) da un canapone lungo fino a terra, nonche' due AH-129 "Mangusta" del 5° Reggimento Aves "Rigel" di Casarsa della Delizia per la protezione dell'aerea, armati con un

cannone Gatling M197 da 20 mm a loro volta protetti da una flight in quota di due AMX provenienti dal 51° Stormo di Istrana nel compito CAS (Close Air Support). Mettendo in pratica la dottrina del mountain warfare, appunto con immissioni in fast roop ed esfiltrazioni con velivoli, gli alpini hanno portato in Cadore anche un pezzo di storia della specialità che oggi, con spirito nuovo, sta trovando collocazione tattica.

La montagna è nel DNA degli alpini, oggi come ieri le sue esigenze e le sue regole dettano l'addestramento, così selettivo da fare dei soldati di montagna dei "militari al quadrato" – ha sottolineato il Generale Berto, comandante delle Truppe Alpine, proseguendo - l'addestramento che la montagna permette è irrinunciabile per l'alpino".

Di CLAUDIO TOSELLI

NUOVO MUSEO EX CASERMA GIULIO CESARE

Esposizione Rizzi

Vorrei brevemente parlare della Mostra Storico-Militare "1° Maresciallo Franco RIZZI" della ormai ex caserma "Giulio CESARE" di Rimini. Si tratta di una vasta raccolta in parte privata di cimeli, armi, uniformi, documenti storici, medaglie, foto, attrezzature e tanto altro in uso nell'arma di artiglieria e nell'Esercito Italiano. La mostra permanente della caserma, nata nel 2004, è stata creata dal sottufficiale a cui è stata intitolata, grande appassionato di storia militare, collezionista di cimeli e oggetti militari, prematuramente venuto a mancare nel 2005. Dopo la sua scomparsa e con il consenso dei familiari che hanno espresso il desiderio che la mostra rimanesse presso la Giulio Cesare, io e il collega Alberto Mininno abbiamo continuato l'opera intrapresa dall'ideatore e nell'ottobre del 2006, in concomitanza con la cerimonia del cambio del Comando del Gruppo, è stata inaugurata.



Nei 13 anni di vita la mostra è stata visitata da migliaia di appassionati, scolaresche, associazioni d'arma, autorità, ex militari e da semplici cittadini, questo fino al 26 settembre del 2019, data della soppressione del 2° Gruppo del 121° reggimento artiglieria controaerei "Ravenna" e della conseguente dismissione della caserma "Giulio CESARE".

Questa infrastruttura, costruita nel 1936, ha visto negli anni avvicinarsi gloriosi reggimenti di artiglieria, il 26° "Rubicone" poi rinominato "Pavia", il 56° "Casale", il 35° "Friuli", il 18° "Magis Magisque", il 3° Gruppo del 121° c/a I, il 17° "Sforzesca" e infine il 2° Gruppo del 121° c/a "Ravenna". E' stata anche sede della 3^ batteria missili Hawk e della Banda dell'artiglieria controaerei costituitasi nel 1970 grazie al Sergente Maggiore Nicola Mannino. Con la



soppressione del reparto e della caserma, per non disperdere la vasta raccolta e la memoria storica della caserma, abbiamo cercato una idonea location dove riproporre la mostra. Grazie al signor Pier Casolari, figlio di Gianfranco, fondatore del Museo dell'Aviazione di Rimini, ci è stata concessa una sala espositiva presso il prestigioso parco tematico, dove è stata allestita e a breve completata la mostra sulla "Giulio Cesare".

Il giorno 25 settembre, ad un anno esatto dallo scioglimento del 2° Gruppo e della chiusura della caserma, si è tenuta la cerimonia di inaugurazione con l'auspicio di poter continuare a regalare emozioni, curiosità e ricordi del tempo trascorso.

Lucio Cavolo



PILOTI ITALIANI E ARMI SEGRETE

15 PILOTI ITALIANI PER UN'ARMA SEGRETA

Il 14 novembre, Hermann Göring, comandante in capo della Luftwaffe, ordinò alla 2a Jagddivision e alla 3a Jagddivision di preparare le loro unità per un'operazione di attacco a terra su larga scala nelle Ardenne. I preparativi dovevano essere completati entro il 27 novembre. L'Operazione Bodenplatte fu lanciata, dopo diversi posticipi, il 1° gennaio 1945. Questa operazione fu un tentativo, forse l'ultimo, della Luftwaffe di paralizzare le forze aeree alleate durante la fine della seconda guerra mondiale. L'obiettivo di Bodenplatte era ottenere la superiorità aerea nel Belgio/Paesi Bassi durante la fase stagnante della Battaglia del Bulge, in modo che l'esercito tedesco e le forze Waffen-SS potessero riprendere il loro avanzamento. L'operazione fu programmata per il 16 dicembre 1944, ma fu ritardata ripetutamente a causa del maltempo fino a Capodanno.

Nell'Operazione Bodenplatte furono distrutti oltre 500 velivoli alleati anche grazie al contributo dei piloti italiani.

Per questo il Generale Galland, decise l'abilitazione di 15 di essi al volo su velivoli speciali e segreti della Luftwaffe.



Questo gruppo di piloti che era comandato dal Maggiore Pilota Adriano Visconti, noto Asso dell'aviazione italiana, si doveva recare in una località segreta in Germania, per partecipare al corso Sonder

Flugzeuge.

I piloti italiani pensavano si dovesse trattare di un corso per pilotare i nuovi Me.262 a reazione.

Essi furono trasferiti prima a Holzchirken poi a Rangsdorf, e qui iniziarono un corso di guida per alianti. La sorpresa fu enorme. Ancor di più quando iniziarono con velivoli Habicht che avevano ali da 8 metri di apertura, che potevano ridurre fino alla metà,



perciò 4 metri. Questi velivoli furono appositamente scelti per allenare i piloti al volo con ridotta portanza. Il mistero fu dipanato quando in una nuova località, Sprottau (Slesia), l'allenamento iniziò su Habicht con una struttura corta, paffuta e con ali ridotte. Si trattava di un addestramento al pilotaggio del nuovo "Komet" Me.163. Questi alianti erano rimorchiati a quota 1.000 mt. dagli Hs.126 e dagli He.111, seguivano poi: sgancio, picchiata, scarico rapido della zavorra, 4 virate a 90° (agli angoli del campo), poi l'atterraggio sul pattino centrale.

Queste manovre imitavano quelle che si sarebbero dovute compiere col vero Me.163, ricordiamo che questo straordinario velivolo aveva la possibilità di cabrare ad una velocità vertiginosa, salire in quota, senza peraltro essere raggiunto da nessun altro velivolo, picchiare a motore spento con un velocissimo affondo sparando con cannoni da 30mm., sganciare e riattaccare motore per risalire così velocemente come aveva picchiato.

Benchè solo un pilota italiano fu in grado di volare su un vero Me.163, tutti e 15 ricevettero l'abilitazione al nuovo "aereo razzo", anche se poi, nessun velivolo Me.163 giunse mai in Italia.

LINEA

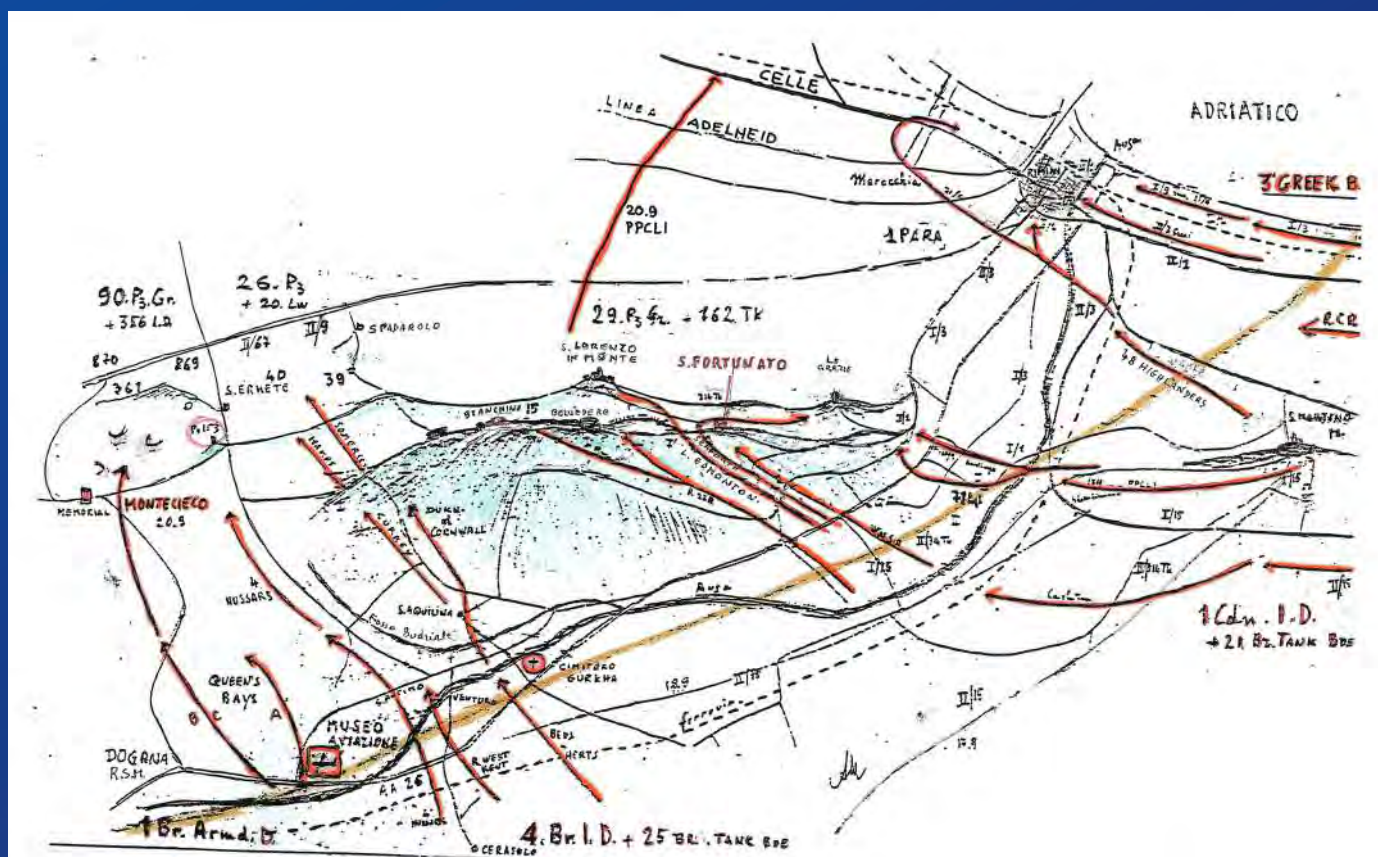
XIX° Raduno "La Linea Gialla"

Il 20 Settembre 2020 si è svolta la rievocazione storica della Linea Gialla che è arrivata alla sua diciannovesima edizione.

Possiamo dire che questo evento itinerante, organizzato da Automobile Club San Marino e il Club Historica con la collaborazione dell'Associazione ARIES e sotto il

patrocinio dei Comuni di Rimini e Gemmano, percorre tutti gli anni le strade e le piazze dei borghi e comuni che vennero coinvolti nelle battaglie sulla Linea Gotica attorno a Rimini, dove prende appunto il nome di LINEA GIALLA.

Anche quest'anno ha fatto una sosta presso il Parco Tematico dell'Aviazione, teatro di violenti scontri per la Battaglia di Rimini.



A questo proposito citiamo l'introduzione del libro del Prof. Amedeo Montemaggi edito dal Museo dell'Aviazione "LINEA GOTICA 1944".

Nel 1944, ormai certa la sconfitta della Germania, cuore dell'Europa e del Mondo Occidentale, era in gioco il futuro dell'Europa contesa tra la Democrazia Occidentale ed il Comunismo Orientale. Nelle determinanti conferenze di Quebec ("Octagon") e di Mosca ("Tolstoy") l'Offensiva d'Estate di Alexander (...) detta anche "Offensiva della Linea Gotica" o "Battaglia di Rimini", lanciata in Italia da Churchill in persona, si intrecciava con il futuro della Germania e del Mondo Occidentale.

L'offensiva della Linea Gotica fu l'ultima vittoria della Wehrmacht nella II Guerra Mondiale. Churchill stesso scrisse che era fallita perché era stata bloccata e non

aveva raggiunto gli scopi tattici per cui era stata sferrata. I Balcani le erano stati negati e per provvedere egli dovette ricorrere ad un rischiosissimo sbarco in Grecia. Ma in realtà l'offensiva era veramente fallita? Gli obiettivi raggiunti che delusero Churchill, per quanto tatticamente limitati, si dimostreranno poi di capitale importanza strategica nel prosieguo del tempo. Nella "Guerra Fredda", nata successivamente dalle "divergences" e dalle collusioni fra Churchill, Roosevelt e Stalin, il Mondo Occidentale poté confidare sul controllo del Mediterraneo, assicuratosi dall'offensiva stessa con le sue conquiste in Italia e nella Grecia. Se crediamo al detto di Churchill che chi controlla il mediterraneo controlla il mondo occidentale potremmo dire che la battaglia di Rimini fu una delle battaglie decisive della II Guerra

GIALLA

Mondiale. Con il senno del poi potremmo dire che essa pose all'espansione sovietica la prima barriera, quella determinante, avverso la conquista del mediterraneo, negandole quindi il controllo del mondo occidentale. In un certo senso essa fu per il xx secolo così importante come lo era stata la battaglia di Waterloo per il xix.

La battaglia di Rimini fu la scintilla della Guerra fredda. I combattimenti in Italia e in Grecia misero allo scoperto l'incompatibilità delle alleanze d'emergenza e con la nuova strutturazione dell'Europa sud-orientale e dell'area mediterranea portarono alla ribalta i motivi delle guerre

future. In quell'estate del 1944 la guerra contro tedeschi e giapponesi era sulla via della sua logica conclusione. Non si discuteva tanto sul suo esito quanto sul suo termine. Apparivano in superficie le vere realtà fino ad allora accantonate data l'esigenza di una lotta contro un nemico comune. Se agli americani - come dice Wilmot - interessava semplicemente la "vittoria" che si avvicinava di giorno in giorno, ai loro alleati russi e britannici, interessava maggiormente il dopoguerra quando si sarebbero confrontate le due diverse concezioni del mondo e della società di cui essi erano portavoce e rappresentanti. Stalin e Churchill i due nemici radicali fin dal 1917, con le loro antitetiche ideologie, l'una socialista totalitaria, l'altra capitalista liberale, innestate nel tronco delle rispettive politiche nazionali, prevedevano un conflitto dalla portata mondiale, che poteva non avere mai termine, in una eterna lotta come tra Sparta e Atene. Non per caso, come ancora si combatteva contro la Germania hitleriana, la lotta iniziata in Italia si allargava ai campi della Grecia, in una nuova gigantesca operazione a tenaglia che con drammatica anomalia vedeva di fronte, l'un contro l'altro gli stessi alleati, amici in Italia, nemici in Grecia.

Molto si è discusso e molto si discuterà sulla campagna d'Italia, sulla sua utilità nell'economia della guerra alleata, sui suoi risultati e sulle sue conseguenze tuttora vive e vegete a tanta distanza dal secondo conflitto mondiale. La campagna d'Italia è stata contestata fin dal suo inizio, sia nelle sue motivazioni sia nella sua conduzione. Tra gli storici l'autorevole J.F.C. Fuller afferma che a metà del 1944 la guerra cambiò volto e che, se militarmente il suo centro strategico rimaneva sempre il fronte francese, il

centro politico si era invece spostato in Austria e Ungheria, cuore dell'Europa centrale raggiungibile solo dall'Italia, egli r i c o n o s c e l'importanza del fronte italiano e la lungimiranza delle c o n c e z i o n i strategiche del Premier Churchill. Per la politica internazionale la

seconda metà del 1944 è la più importante, quella in cui gli avvenimenti italiani si inseriscono di prepotenza nella storia. Dopo il summit di Teheran del novembre precedente ed i fatti bellici della prima metà dell'anno in corso, con la presa di Roma, contemporanea allo sbarco alleato nella francese Normandia e il vano sbarco Anvil/Dragoon nella Francia meridionale, si ritiene generalmente che il fronte italiano avesse terminato il suo compito. Ma Churchill, convinto sulla base della tradizionale politica britannica dell'importanza del Mediterraneo, non la pensava così e il 25 agosto, contro il parere dell'alleato americano, lanciò sulla linea gotica la sua "Offensiva d'estate" del tutto britannica e con comandante britannico con l'intento di prevenire l'ingresso dell'Armata Rossa nei Balcani ancora incerti. (Op.Olive)

All'offensiva presero parte circa un milione di soldati alleati, di cui quattro quinti britannici, migliaia di cannoni, carri armati ed aerei con il supporto dei grossi calibri della marina. La Battaglia di Rimini che ne scaturì fu una battaglia estremamente dura e sanguinosa, impostata su una manovra a tenaglia che vedeva l'8a Armata britannica sull'ala destra dell'Adriatico (settore Teodorico) e la 5a Armata americana all'ala sinistra sul centro appenninico (settore Alarico). Secondo i protagonisti tedeschi fu la più grande battaglia di mezzi mai combattuta in Italia.



TRE DONNE

STORIE DI DONNE PILOTA



AMELIA EARTHART nasce il 24 luglio del 1897 in una famiglia benestante di Atchison, nel Kansas, ma trascorse gran parte della sua infanzia e della giovinezza spostandosi in varie città degli Stati Uniti, fino a Chicago e del Canada per tutta la durata della la Guerra mondiale.

Nel 1920, all'età di 23 anni, si reca insieme al padre ad un raduno aeronautico presso il Daugherty Airfield a Long Beach in California e, pagando un dollaro, per la prima volta sale a bordo di un biplano per un giro turistico di dieci minuti sopra Los Angeles.

«Quando raggiunti la quota di due o trecento piedi, seppi che dovevo volare». Amelia lavorò duramente per raccogliere i soldi che le avrebbero permesso di prendere le lezioni di volo che le saranno impartite da Anita Snook, un'altra pioniera dell'aeronautica. Il 15 maggio 1923 Amelia divenne la sedicesima donna al mondo a conseguire il brevetto di pilota. Nell'aprile del 1928 il capitano Hilton H. Railey le propone di essere la prima donna ad attraversare l'Atlantico e il 17 giugno, dopo diversi rinvii dovuti alle brutte condizioni del tempo, decollano con Amelia Earhart il pilota Stultz e il co-pilota e meccanico Gordon, a bordo di un Fokker F.VII, chiamato Friendship (amicizia). Sebbene Amelia sia relegata a poche funzioni, quando il team arriva in Galles 21 ore dopo, gli onori sono quasi tutti per lei. Anche il Presidente Coolidge le invia con un cablogramma le sue personali congratulazioni.

L'8 aprile 1931, pilotando un autogiro Pitcairn PCA-2, stabilisce il record mondiale di altitudine, raggiungendo i 18 415 piedi (5 613 metri). All'inizio del 1932 nessun altro pilota, a parte Lindbergh, aveva compiuto la trasvolata in solitario dell'oceano Atlantico. Ci riesce Lady Lindy, come viene soprannominata, completando l'impresa il 21 maggio con un Lockheed Vega impiegando



AMELIA EARTHART

quattordici ore e cinquantasei minuti per volare da Terranova a Londonderry nell'Irlanda del Nord. Il 24 agosto 1932 è la prima donna ad attraversare in volo gli Stati Uniti senza scalo, partendo da Los Angeles e arrivando a Newark (New Jersey). Sempre determinata e con l'intento di arrivare dove altri avevano fallito, diventa la prima aviatrice ad attraversare il Pacifico, da Oakland a Honolulu, nelle Hawaii.

Dopo aver compiuto altri voli in solitaria – dalle Hawaii alla California, da Los Angeles a Città del Messico – Amelia Earhart si dedicò alla pianificazione di una nuova grande impresa, la circumnavigazione aerea del globo seguendo la rotta equatoriale, la più lunga. L'aereo prescelto fu un bimotore Lockheed Electra e Fred Noonan avrebbe dovuto accompagnarla come navigatore. Amelia e Fred decollarono da Miami il 1° giugno 1937 facendo rotta verso est. Fece varie tappe in Sud America, Africa, India e Indocina, arrivando a Lae, in Nuova Guinea, il 29 dello stesso mese. Avevano percorso circa 35000 chilometri e dovevano ora affrontare l'ultimo balzo attraverso l'Oceano Pacifico. Il 2 giugno decollarono da Lae alla volta di Howland Island – a oltre 4000 chilometri – dove avrebbero dovuto fare tappa. Le tracce del Lockheed Electra si persero però circa 1000 chilometri dopo Lae e nonostante una mobilitazione senza precedenti di navi e aerei di soccorso, Amelia e Fred Noonan non vennero ritrovati.

Solo di recente nuove analisi di un antropologo statunitense fanno luce su questo mistero che dura dal 1940, quando delle ossa furono ritrovate su una remota isola dell'Oceano Pacifico. Oggi sappiamo che questi resti sono di Amelia Earhart, leggendaria pilota statunitense scomparsa appunto nel 1937. A stabilirlo sono le nuove analisi condotte da Richard Jantz, del Centro di Antropologia forense dell'Università del Tennessee.

Le nuove analisi che hanno stabilito l'appartenenza delle ossa rinvenute sull'isola di Nikumaroro (che dista poco più di 2.000 miglia / 3.700 chilometri dall'arcipelago di Lae) ad Amelia, invalidano la precedente attribuzione delle stesse ad un uomo, fatta all'epoca della loro scoperta.

Come ricorda anche il "New York Post", Amelia Earhart – dispersa il 2 luglio 1937 durante un volo dalla Papua New Guinea all'isola di Howland nel Pacifico – prima donna a sorvolare da sola l'Oceano Atlantico, all'epoca della sua scomparsa era una delle persone più celebri al mondo.



LYDIA VLADIMIROVNA LITVYAK, nota come il "Giglio bianco di Stalingrado" per il suo supporto aereo durante quella battaglia, è stata la prima donna asso della storia dell'aviazione. La Litvyak fu abbattuta e uccisa durante la sua 66a missione di combattimento il 1° agosto 1943. Le stime parlano di 18 velivoli abbattuti. Al momento della sua morte aveva ricevuto l'Ordine di Lenin e l'Ordine della Bandiera Rossa, la seconda e la terza più alta onorificenze della sua nazione.

Lydia Vladimirovna Litvyak, nacque a Mosca il 18 agosto 1921 da una famiglia ebrea. Appassionata al volo, a 15 anni era già pilota e divenne istruttrice di volo nel 1937 quando ne aveva solo 16. Nello stesso anno i funzionari comunisti le uccisero il padre durante la Grande purga di Stalin, ma nonostante questo fatto il suo patriottismo non mutò. Quando la Germania invase la Russia, nel giugno 1941, essa si offrì volontaria, ma fu respinta per mancanza di esperienza di volo. Ci riprovò subito dopo falsificando il suo libretto di volo prebellico. Così fu accettata e si unì al 586° Reggimento di Aviazione da Combattimento, composto da sole donne. Dopo aver preso l'abilitazione sul caccia Yakovlev Yak-1, fu assegnata alla fine dell'estate 1942, al 437° R.A.C., per la difesa delle truppe dell'Armata Rossa che combattevano nell'assedio di Stalingrado.

Volando nella sua terza missione il 13 settembre 1942, la Litvyak ottenne due vittorie aeree (contro un bombardiere Ju 88 ed un Me 109G.), diventando così la prima donna pilota ad abbattere un aereo nemico. Il giorno successivo la Litvyak condivise l'abbattimento di un altro Me 109 sul quale si ritenne volasse il Ten. Hans Fuss, un asso con 71 abbattimenti e detentore della Croce di Cavaliere della Croce di Ferro.

Il mese successivo la Litvyak e altre tre donne pilota si trasferirono al 9° R.A.C. della Guardia. Quando il 9° fu riequipaggiato con P-39 Airacobra costruiti negli Stati Uniti nel gennaio 1943, la Litvyak e la sua compagna Budanova si trasferirono al 73° per continuare a volare sullo Yak-1.

Con cinque abbattimenti al suo attivo, la Litvyak fu selezionata per addestrarsi come "okhotnik", (Libera cacciatrice). Abbattuta due volte, il 23 marzo fu anche ferita. Comunque di lì a poco la Litvyak, conseguì altre 7 vittorie raggiungendo un totale di 12 e quindi promossa a capo squadriglia.

Il 16 luglio del 1943 ottenne la sua 13a e 14a vittoria. Ottenne ancora una vittoria condivisa abbattendo un altro Me 109, pur rimanendo nuovamente ferita. Dopo tre giorni tornava in azione abbattendo un Me 109 il 19 luglio e dopo altri due giorni ha conseguito il suo 16° abbattimento, ancora di un Me 109, questa volta pilotato dall'asso tedesco Ten. Hermann Schuster (con 32 vittorie all'attivo). Le ultime due vittorie della Litvyak sono arrivate




LYDIA VLADIMIROVNA LITVYAK

il 1° agosto, durante la battaglia di Kursk, con l'abbattimento di due Me 109, uno in solitario e l'altro, condiviso. Più tardi, durante la sua quarta missione in quel giorno, la Litvyak, mentre scortava un gruppo di bombardieri Ilyushin Il-2, fu attaccata da un paio di Me

109. Con i Messerschmitt in coda, fece volare il suo Yak-1 dentro le nuvole. I piloti suoi compagni non videro né l'aereo precipitare né un paracadute aprirsi, la Litvyak semplicemente scomparve, mancavano 17 giorni al suo 22esimo compleanno. Per anni aleggiò il sospetto che la giovane asso fosse riuscita in qualche modo a salvarsi. Dopo la guerra Inna Paspornnikova, il meccanico della Litvyak (nel 437° R.A.C.), ha cercato il luogo dell'incidente. Nel 1979, dopo aver individuato più di 90 altri siti di schianto e recuperato i resti di molti piloti, la Paspornnikova e altri ricercatori localizzarono i resti sepolti di una donna pilota non identificata in Ucraina, a sud-ovest di Kursk. L'esame successivo ha confermato che i resti erano della Litvyak, morta per una ferita alla testa.

Il 5 maggio 1990, il presidente russo Mikhail Gorbachev ha assegnato a Lydia Vladimirovna Litvyak "Giglio bianco di Stalingrado", la Stella d'oro dell'Eroe dell'Unione Sovietica, la più alta decorazione della sua nazione.

 **FRANCESCA TESTAGUZZA:** "il volo per me non è mai stato uno strumento di lavoro. Senza voler scader nello scontato ma esso era davvero nelle mie vene, probabilmente da prima che comprendessi razionalmente cosa fosse. Sono figlia d'arte. Mio padre mi mise sull'allora NH500 che avevo solo tre anni. Di quel giorno ho ancora il ricordo dell'odore di cherosene all'avviamento, dei miei piedi che non arrivavano alla pedaliera. Ho l'immagine della mia mano destra sul ciclico di sinistra e la mano destra che non riusciva ad afferrare il collettivo a battuta...ero troppo piccola. E sentivo il peso di quel casco bianco (all'epoca era di tal colore) con la visiera nera calata che oltre agli occhi mi copriva tutto il viso. Mia mamma mi ha sempre detto che scendendo da quell'ovetto ero elettrizzata e corsi a dire ai nonni ed agli amici di famiglia che da grande avrei fatto il pilota come "il babbo". Fantasie di una bimba di tre anni? No, la stessa litania è stata ripetuta per tutti gli anni delle scuole elementari...allorquando le maestre chiedevano ad alunni ispirati dalle più disparate fantasie quale sarebbe stato il loro lavoro. Il mio era sempre quello: il pilota come il babbo. Ai tempi la Guardia di Finanza non era nei miei pensieri. Non sapevo che esistevano tanti Organi che volavano. Il mio punto di riferimento era fare ciò che faceva mio padre. Lui volava ed io avrei fatto altrettanto. Alle medie, con più consapevolezza, sapevo esprimermi sicuramente meglio ma il concetto...beh è chiaro quale fosse. Nel tempo, l'unica variazione fu legata alla pubblicazione del bando per pilota militare che implicava diventare pilota su ala fissa. No problem, il volo è essenza, concetto immateriale. Gli aeromobili sono solo strumenti che accompagnano l'essere umano a vivere l'esperienza più profonda, professionale e liberatoria che c'è".

Francesca Testaguzza, nata a Spoleto (PG) il 30 agosto 1984, si è

arruolata nel Corpo della Guardia di Finanza il 23 agosto 2004 al termine del concorso pubblico destinato alla selezione e formazione di n. 8 piloti militari da inquadrarsi nel 3° Corso Aeronavale "Andromeda". Dopo una primissima settimana di inquadramento militare presso l'Accademia della Guardia di Finanza in Bergamo, l'Allievo Ufficiale Testaguzza, ha seguito, presso l'Accademia dell'Aeronautica Militare Italiana in Pozzuoli, oltre tre settimane di lezioni propedeutiche all'insegnamento teorico dei principi del volo, della meteorologia del traffico aereo, della medicina aerospaziale, prima di giungere presso il 70° Stormo di Latina, scuola di volo basilico e avanzato dell'Arma. L'AU Testaguzza rientra successivamente a Bergamo, brevettata "BPA" (Brevetto Pilota Aeroplano) sancendo di diritto l'essere la prima donna pilota della Guardia di Finanza. Il suo percorso è continuato all'Accademia del Corpo, alternato con periodi presso il 70° Stormo di Latina (per le fasi acrobatica e strumentale) e la Scuola di Volo a Vela A.M. di Guidonia. Dopo gli studi presso il massimo Istituto di Formazione del Corpo (o, più correttamente, 1° Applicazione) presso la sede di Castelporziano (RM), il Sottotenente si è impegnata in un fitto piano di studi accademico-universitari in previsione del successivo invio presso il 70° Stormo di Latina per completare l'iter addestrativo. Quest'ultimo si è svolto dapprima su SF260Ea successivamente su Piaggio P166DL3. Al rientro presso Castelporziano, venivano portati al termine gli studi economico-giuridici ottenendo la Laurea Specialistica in Scienze della Sicurezza Economica-Finanziaria. Il Tenente Testaguzza veniva poi inviata presso il selettivo 72° Stormo di Frosinone dell'Aeronautica Militare al fine di conseguire anche il BMPE (Brevetto Militare Pilota Elicottero). Dopo circa dieci mesi, veniva assegnata al Centro di Aviazione di Pratica di Mare (durante i quali veniva ottenuta la capacità operativa sugli OH500 del Corpo). Di seguito il Tenente pilota veniva trasferita, quale Comandante, al Nucleo Operativo presso la Sezione Aerea di Napoli Capodichino. Era il 9 maggio 2011. Il suo costante impegno la portava ad abilitarsi al neo acquisito "Nexus", ovvero MCH109A ed a raggiungere in tempi brevissimi i requisiti da Capo Equipaggio. Il 4 agosto 2015, il Capitano diveniva Comandante dell'intera Sezione Aerea di Napoli Capodichino, dal 2015 al 30 agosto 2018, il Capitano otteneva altri encomiabili risultati alla guida del Reparto Volo ed apprezzamento dalla propria Superiore Gerarchia per l'impegno anti-immigrazione e per il contrasto ai traffici internazionali illeciti di stupefacenti. Dal 1° settembre 2018, l'Ufficiale assumeva incarico presso l'Ufficio Comando del Reparto Operativo Aeronavale di Rimini, rappresentando il primo "esperimento" di Ufficiale "di Accademia" del Ruolo Aeronavale in un incarico di staff sul territorio. Col grado di Maggiore, nell'ottobre 2019 diventava pilota Istruttore di Specialità, il 70° nella storia del Servizio Aereo del

Corpo, ottenendo ancora una volta un primato quale donna in Guardia di Finanza e "bissando" l'abilitazione conseguita dal padre Moreno nel 1987. Attualmente il Maggiore presta ancora servizio in Rimini, presso il citato Reparto Operativo Aeronavale. Prossimamente, il Maggiore procederà con l'abilitazione ai nuovi elicotteri in dotazione al Corpo, ovvero all'AW139 e all'AW169. Il Maggiore Pilota Francesca Testaguzza, apripista per il genere femminile nello specifico contesto (dopo di lei si sono arruolate altre cinque donne, di cui tre in servizio attivo e due ancora frequentatrici dell'Accademia) ha oltre 1300 hrs di volo, è abilitata alla condotta strumentale e notturna, capo equipaggio esperto su plurimotore, pilota istruttore di specialità. È stata insignita di medaglia d'argento di lunga navigazione. Al termine dell'anno in corso sarà insignita della prima medaglia di lungo servizio e nel corso del I semestre 2021 della prima medaglia per lungo comando.



IL TEN. FRANCESCA TESTAGUZZA
PRIMA DONNA A RICEVERE L'AQUILA DA PILOTA NELLA GDF

F
E
C
C

