

Sulle Ali della Storia



Museo dell'Aviazione
"G. Casolari"



N. 40/2021

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

www.museoaviazione.com
sullealidellastoria@museoaviazione.com

LA BACHECA

All'inizio della stagione estiva è stata allestita all'interno del padiglione del Museo dell'Aviazione, una bacheca dedicata al Fondatore, Gianfranco Casolari.

Nella bacheca sono state esposte, oltre ad una sua divisa (con i gradi da Tenente), la tuta da volo da Tenente Pilota, il suo carteggio di bordo e le foto da pilota che lo ritraggono vicino al suo F-84F del 101° Gruppo della 5° Aerobrigata basata sull'aeroporto di Rimini (Miramare) e le foto del Primo Volo di Posta Aerea da lui effettuato tra Rimini/Riccione e San Marino con il pioniere Widmer.

A lato è esposta la Medaglia d'oro che gli è stata conferita per la "Lunga Navigazione Aerea", vogliamo ricordare che questa veniva conferita al conseguimento di 600 ore di volo, mentre il Com.te Gianfranco Casolari ne ha effettuate circa 3.600 (traguardo assolutamente eccezionale), comprendenti altresì missioni di volo al comando di velivoli al servizio della Guardia di Finanza e dei Carabinieri, missioni di soccorso e di bombardamento.



Bacheca dedicata al Fondatore



Cartolina con annullo del volo postale

All'esterno, accanto al padiglione, sono esposti i velivoli sui quali ha volato: l'elicottero A.B. 47G3 (Gigetto), l'aereo a pistoncini Texan T-6, il Vampire e l'F-84F; più in alto si trova anche un A.B. 205 (evoluzione del 204) e nella parte di nuovo allestimento un SIAI 205 (similare al 208), ciò che ancora manca per completare la serie è l'A.B. 47J (quello del volo postale menzionato) che però ci è già stato promesso dal 5° Reparto dell'A.M.I. e che arriverà nel nuovo anno, nell'ambito di una rinnovata vicinanza e collaborazione con l'Arma.



Pergamena del conferimento della Medaglia d'Oro di L.N.A.

Il Com.te G.Casolari con il sacco postale da consegnare a San Marino



EDITORIALE

di Pier Casolari

Questo è il 40° numero della rivista, la sua pubblicazione è iniziata nel 1996, e per l'editoriale ne abbiamo sempre avuto in serbo una.

Sono del 2021 le ultime lodevoli iniziative del Governo che ha stabilito una pregevole agevolazione attraverso l'ecobonus del 110%. Potrei solo rimarcare l'avvedutezza economica per rilanciare l'economia di un Paese devastato dalle vicende COVID 19. Cerco però di capire perché nessuno ha previsto queste facilitazioni anche per i musei (siamo Onlus, Museo come codice Ateco e Museo di qualità per la Regione E.R.). Due condòmini possono ristrutturare un'abitazione che usano per se stessi, usufruendo di facilitazioni fiscali ed economiche mai avute prima, noi invece non possiamo accedere alle medesime facilitazioni quando conserviamo dal degrado migliaia di cimeli (tra fotografie, oggetti personali, documenti, vestiario, accessori ed altro). Queste migliaia di reperti storici, i nostri pezzi più rari ed eccezionali che sono stati meta della visita di diverse migliaia di persone, ora sono lambiti dall'acqua piovana. A questo e a innumerevoli altri deterioramenti noi tutti cerchiamo di sopperire con la nostra buona volontà, purtroppo a volte in maniera carente, dato che dopo trent'anni gli unici aiuti economici che ci sono stati elargiti sono stati quelli ricevuti a fine 2020 che in ogni caso non sono neanche stati sufficienti a pagare una sola rata delle tasse dell'IMU. Un vanto senz'altro è che i miei collaboratori abbiano compiuto prodigi. Quest'anno sono riusciti a far rivivere il Javelin, il Traker, il TS-8 Bies, l'MB.326, l'RF-84F, il Fairchild e lo Scud. Sì, meraviglie compiute da Alberto Rubatto, Brando Casolari, Lucio Cavolo (che ha anche allestito la mostra inaugurata poco più di un anno fa sul "2° Gruppo 121° Reggimento Controaerei") e pochi altri, tra volontari e prestatori d'opera temporanea. Noi contiamo infatti su pochissimi volontari che ci danno un generoso aiuto, certamente non sono i 150 su cui può contare un altro Museo amico, ma ci arrangiamo molto, restauriamo e piantumiamo in continuazione, cerchiamo di mantenere il Parco attraente e rigoglioso tramite l'incessante lavoro dei nostri giardinieri capitanata da "Hulk" Matteo, non altrettanto muscoloso ma ugualmente verde per l'erba che gli si appiccica addosso dopo che ha usato il decespugliatore.

Questi trent'anni hanno anche decimato le guarnizioni del tetto del padiglione principale dove ha iniziato ad infiltrarsi l'acqua. A nulla sono valse le decine di migliaia di euro spesi per cercare di tamponare questo problema, ormai occupiamo il nostro tempo a rappazzare bacheche e svuotare i secchi d'acqua piovuta dal cielo: non abbiamo i quasi 100.000 euro da spendere per rifare la copertura ed ogni giorno i danni si fanno più incombenti, tutto ciò che è esposto, è a rischio. Io ho sottoposto il problema diverso tempo fa al Ministro Franceschini, al MIBAC, all'Aeronautica Militare Italiana, ancor prima alla Regione, dalla quale però ora e per merito del Presidente Bonaccini ho avuto attenzione, speriamo anche sulle valutazioni che sta facendo il Ministero della Cultura, dopo aver riconosciuto il grandissimo valore storico e di custodia della memoria del nostro Parco Tematico. Il Museo è onlus ed io e mio padre (Gianfranco Casolari, il Fondatore), abbiamo destinato a quest'Opera tutte le nostre risorse in questi oltre trent'anni, senza riscuotere altro che soddisfazione, ora però sarebbe tempo per l'Italia, di trattare il Museo alla stregua almeno, di un condominio.



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

Segreteria: Daniela Bianchi

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

La Bacheca	Pag. 2
Editoriale	Pag. 3
15° Stormo CSAR - 90 Anni	Pag. 4
Il 15° Stormo Oggi	Pag. 5
Esercitazione "vertigo 2021"	Pag. 6-7
I Restauri: Gloster Javelin FAW. MK 9	Pag. 8
I Restauri: Grumman "Trucker"	Pag. 8
Un Progetto di avanguardia ricettiva tra Storia e Futuro	Pag. 9-15
Thiene Air Show 2021	Pag. 16
Un clic sui ricordi della Grande Guerra	Pag. 17
Dicono di noi	Pag. 18-19
Il Museo dell'Aviazione ringrazia	Pag. 19
Non tutti sanno che:	Pag. 20
Pearl Harbor... Fu vera sorpresa?	Pag. 21
Drago 147 - Vigili Del Fuoco	Pag. 22
Sono venuti in visita	Pag. 23

15° STORMO CSAR - 90 ANNI

di Claudio Toselli



Il muso dell'AW.139 special color presentato per la celebrazione dei 90 anni dell'83° Gruppo CSAR

"Ai vag me" (Ci vado io), questo è il motto in dialetto romagnolo dell'83° Gruppo S.A.R. del 15° Stormo intitolato al Generale di Brigata Aerea M.O.V.M. Stefano Cagna, che il 29 giugno 2021 ha celebrato, con una sobria cerimonia, il 90° anniversario della sua costituzione iniziata all'interno di un grande hangar con la Santa Messa, con alcuni interventi di autorità civili e militari che hanno messo in risalto l'attività dello Stormo e ricordi personali di chi ha vissuto all'interno del Reparto per anni.

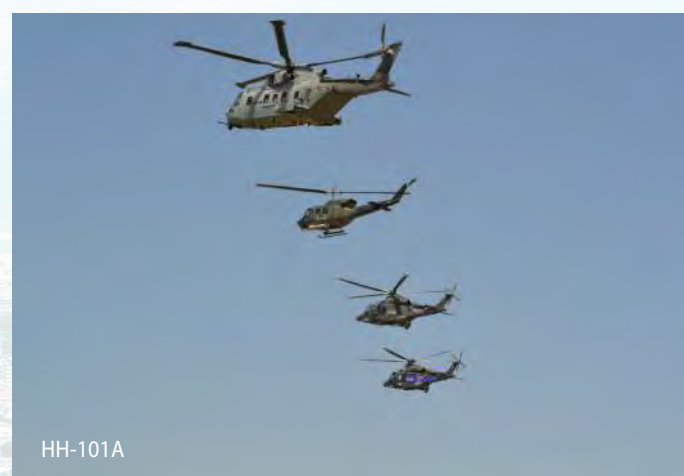
Una formazione composta da due HH-139A di cui uno special color, da un HH-101A e da un HH-212 (9-12) proveniente dal

9° Stormo di Grazzanise con applicato simpaticamente su uno sportello l'insegna del 15° Stormo a significare l'appartenenza del modello al Reparto per tanti anni, ha sorvolato la base.

Il velivolo special color ha poi dato dimostrazione di un intervento di recupero di un traumatizzato con l'intervento degli Aerosoccorritori. All'interno di un hangar è stata allestita una interessante mostra fotografica con anche esposizione di cimeli che ha riassunto tutta l'attività dello Stormo e dei suoi uomini nel tempo. Per celebrare questo importante traguardo, è stato realizzato un elicottero HH-139A con colorazione speciale MM81800 15-44.



HH-101A



HH-101A

IL 15 STORMO OGGI

È l'unico Stormo dell'Aeronautica Militare esteso su tutto il territorio nazionale con alle proprie dipendenze:

81° C.A.E., 83° GRUPPO C/S.A.R. 23° GRUPPO - CERVIA

80° CENTRO C/S.A.R. DI DECIMOMANNU - CAGLIARI,

82° CENTRO COMBAT S.A.R. DI TRAPANI,

84° CENTRO COMBAT S.A.R. DI GIOIA DEL COLLE - BARI

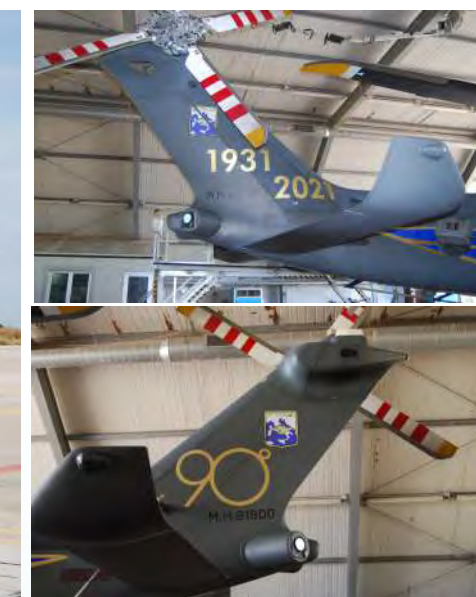
85° CENTRO COMBAT S.A.R. DI PRATICA DI MARE - ROMA.

e come compito istituzionale il S.A.R., ossia Search and Rescue (Ricerca e Soccorso) di equipaggi militari e civili dispersi sul territorio nazionale e di persone disperse sia in mare che in montagna, supporto per le pubbliche calamità come terremoti, alluvioni, trasporto sanitario d'urgenza ed evacuazione medica di persone in imminente pericolo di vita; COMBAT SAR ovvero concorre alla ricerca di equipaggi dispersi in territorio ostile e il supporto alle operazioni speciali; MISSIONI S.M.I. (Slow Mover Interception) il concorso alla difesa dello spazio aereo nazionale attraverso l'identificazione e l'intercettazione di possibili minacce aeree a basse prestazioni;

ATTIVITA' ANTINCENDIO il concorso con altri Corpi dello Stato alla lotta contro gli incendi. Anche nei momenti più critici della SARS-2 e della pandemia Covid gli uomini e gli elicotteri del 15°, hanno sempre operato, muniti di speciali barelle e di bio-contenimento, con le quali sono stati effettuati diversi trasporti sanitari speciali. Sono sicuramente da citare in conclusione i maggiori interventi in ambito nazionale come nel terremoto dell'Irpinia del 1980, le alluvioni di Sarno e Quindici del 1988, del Piemonte nel 2000; lo S.M.I. per il G8 del 2001; il terremoto in Abruzzo del 2009; il naufragio della nave della Costa Concordia nel 2012; il soccorso alla Norman Atlantic nel 2014 dove per questo intervento sono state salvate 70 persone e 4 equipaggi sono stati decorati al Valore Aeronautico; emergenza neve nelle Regioni Marche/Abruzzo, alluvione di Reggio Emilia nel 2017 dove ancora un equipaggio è stato decorato al Valore Aeronautico per aver portato in salvo oltre 50 persone mantenendo fede al proprio motto: IL PRIVILEGIO DI SALVAREVITE.

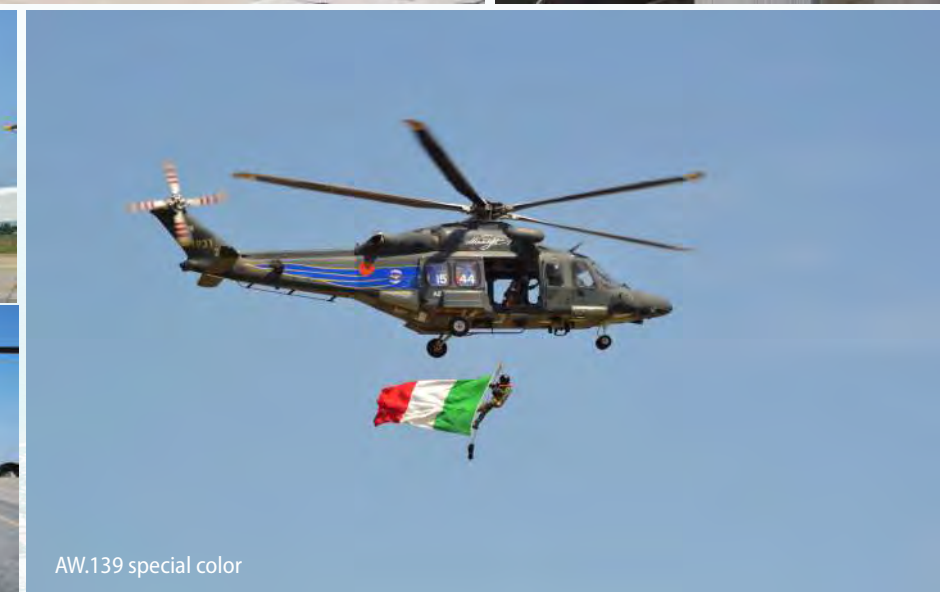


HH-101A



AW.139B

HH-3F



AW.139 special color

ESERCITAZIONE "VERTIGO 2021"

ADDESTRAMENTO CONGIUNTO E INTERVENTI INTEGRATI NELLO SCENARIO DELLE CINQUE TORRI

di Claudio Toselli



Cingolati delle Truppe Alpine

Cinque Torri (BL), 22 settembre 2021. In questa data si è conclusa, nel suggestivo comprensorio delle Dolomiti ampezzane, l'esercitazione delle Truppe Alpine dell'Esercito "Vertigo - Cinque torri 2021".

Protagonisti le donne e gli uomini del 7° Reggimento Alpini, con il contributo di assetti delle Brigate "Julia" e "Taurinense" e del Centro Addestramento Alpino.

All'esercitazione, cui hanno assistito il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Pietro Serino, e il Comandante delle Truppe Alpine, Generale di Corpo d'Armata Claudio Berto, hanno preso parte anche personale e mezzi dell'Aeronautica Militare, dell'Aviazione dell'Esercito, della Guardia di Finanza, del Corpo Nazionale del Soccorso Alpino e Speleologico (CNSAS), del Corpo Militare della Croce Rossa italiana unitamente a personale dell'Esercito Statunitense.

Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, nel complimentarsi con il personale addestrato, ha sottolineato che la Forza Armata "dispone di unità

specializzate, in grado di eccellere nelle rispettive nicchie di impiego".

"Solo rendendo ogni componente sempre più consapevole interprete del proprio ruolo nella dimensione terrestre", ha aggiunto, "il nostro Esercito



La fine dell'esercitazione



NH-90

sarà sempre competitivo e pronto ad affrontare tutte le sfide che si prospettano all'orizzonte".

Per tali ragioni, il focus del quotidiano operare di ogni soldato non può che essere il continuo addestramento, finalizzato ad affrontare con successo tutte le missioni istituzionali affidate all'Esercito.

La "Vertigo 2021" ha dimostrato, ancora una volta, come il connubio tra duro addestramento, elevata caratura morale e rispetto delle tradizioni, della disciplina e della forma, renda le penne nere unità affidabili e polivalenti e di sostanza, ha concluso il gen. Serino.

Le tre fasi della "Vertigo 2021" hanno consentito alle Truppe Alpine di testare le capacità tecnico tattiche alpinistiche individuali e collettive, e di consolidare la preparazione delle attività di soccorso in parete da parte delle squadre soccorso alpino militare, in sinergia con il CNSAS e gli aeromobili della Forza Armata.

Tiratori scelti Truppe Alpine



Nella prima fase i migliori alpinisti militari si sono cimentati nell'arrampicata sulle pareti delle Cima Nord e Sud della Torre Gande, della Torre Lusy, del Barancio, della Quarta alta e bassa, e sulla Torre Inglese con passaggi anche del 10° grado.

Sulle stesse pareti, gli uomini e donne delle Truppe Alpine, del Soccorso Alpino della Guardia di Finanza e CNSAS hanno consolidato le loro capacità di intervento integrato per lo sgombero di feriti anche attraverso l'impiego di elicotteri muniti di verricello.



AH.129D

La terza fase della "Vertigo 2021" è stata una spettacolare azione di esplorazione, fissaggio e aggiramento verticale di una posizione avversaria. Agendo simultaneamente in un contesto ambientale morfologicamente proibitivo, gli Alpini hanno dato dimostrazione delle loro eccellenti capacità operative.



Truppe Alpine Protezione della posizione

La "Vertigo 2021" è stata l'ennesima riprova di come la montagna rappresenti il luogo di elezione per conseguire i risultati più ambiziosi nell'addestramento fisico, psicologico e di amalgama delle unità militari. "Soldati come questi", ha sottolineato il Gen. Berto al termine dell'esercitazione "possiedono qualità e competenze che li rendono unici. Si tratta di uomini e donne capaci di operare negli ambienti più ostili non soltanto in montagna e, come tali, rappresentano una risorsa preziosa della quale l'Esercito e gli Italiani devono esserne fieri.

I RESTAURI: GLOSTER JAVELIN FAW. MK 9

Il Javelin venne scelto per sostituire i Meteor e i Venom da caccia notturna. Fu così che nel febbraio del 1956 il 46° Squadron ricevette i primi esemplari di questo nuovo aereo.

Il Gloster Javelin è stato per molti aspetti innovativo, infatti fu il primo caccia ognitempo e velivolo con ala delta della RAF. In totale ne furono prodotti 337 e l'ultimo javelin ha volato nell'Aprile del 1968. In estremo

oriente questo velivolo ha formato la spina dorsale della RAF ed è stato anche attivamente impiegato durante la crisi indonesiana. Questo Javelin fu costruito a Baginton come MK 7 e successivamente trasformato in FAW. MK 9. L'emblema di reparto, una testa stilizzata di markhor, una capra selvatica dell'Himalaya, si trova dietro al tricolore sulla deriva e sotto le insegna bianche e nere di reparto.



2020 - Le condizioni prima del restauro



2021 - Restaurato



2021 - Restaurato

I RESTAURI: GRUMMAN "TRACKER"

Con l'inizio della guerra fredda divenne sempre più importante contrastare un eventuale attacco dei sommergibili ed altro dalle profondità marine. A tal scopo la US Navy emise una specifica per la fornitura di un nuovo velivolo che potesse operare sia dalle portaerei che da basi a terra in grado di riunire in un solo modello i

compiti svolti fino ad allora dalle coppie di AF Guardian. Il primo volo fu effettuato nel dicembre 1952. Il velivolo, raccoglieva in sé tutte le caratteristiche e funzioni svolte prima da due velivoli ben distinti: il "Cacciatore" per l'identificazione con apparati elettronici e l'"Uccisore" con armi adatte per distruggere.



2021 - Ripristinato nella colorazione

UN PROGETTO DI AVANGUARDIA RICETTIVA TRA STORIA E FUTURO

di Roberta Sapia

Vi abbiamo già parlato della nascita di questo polo museale, dell'idea del Fondatore e dell'impegno profuso nel realizzarla. Dice Pier Casolari: "A quei tempi, i sogni si potevano realizzare - siamo nella terra di Fellini - non che non vi fossero problemi da affrontare, ma tutto era in un certo senso più risolvibile". Basti pensare che la stalla, il primo edificio esistente sui terreni del museo, e la baracca, che vide i primi restauri dei velivoli in arrivo, furono trasformate in padiglione espositivo e bar



(appunto BarAcca) pagando due congrue sanatorie. O ancora: "Succedeva che l'Aeronautica ci vendesse dei simulacri di velivoli dismessi, cosa che assolutamente ora non accade più.



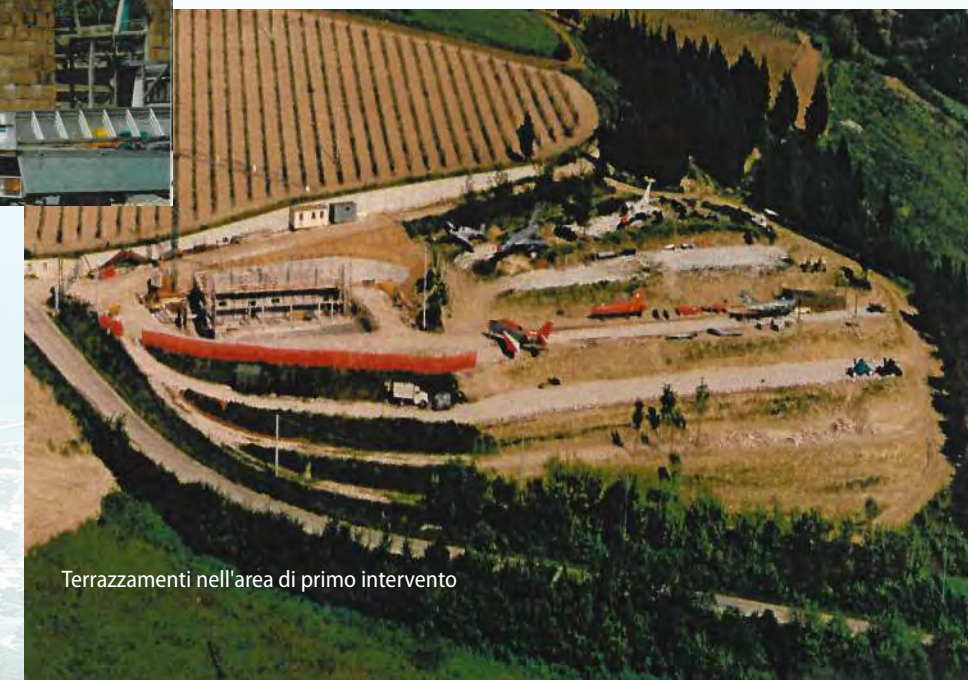
Edificazione del Padiglione

Per queste ragioni e per l'opportunità che abbiamo avuto di comprare dei velivoli (demilitarizzati ma integri) provenienti dalle aeronautiche dell'est, si può a ragione ritenere quest'Opera irripetibile". L'attuale complesso del "Museo dell'Aviazione" - o Parco Tematico dell'Aviazione - dislocato tra Rimini e San Marino (Dogana), a 8 km dall'uscita autostradale (Rimini Sud), è stato inaugurato nel 1995, come struttura



Lavori per porre il cancello d'entrata - in 2° piano la stalla (poi Padiglione)

onlus privata polifunzionale. E' posizionato in un'ampia zona collinare naturale. La sua particolare collocazione geografica, lungo un declivio immerso nel verde, lo rende adatto ad una fruibilità che si può estendere a tutte le stagioni. I terreni sui quali si sviluppa tutto l'insieme sono attraversati dalla via Sant'Aquilina e, nella parte a sud, è presente il padiglione centrale del Museo, con le strutture espositive e la maggior parte degli spazi esterni. Nel 2019, dopo anni di "contrattazioni" con l'amministrazione comunale, si è arrivati ad un importante accordo incluso nella variante del RUE/PSC del Comune di Rimini di fine 2019. L'accordo raggiunto prevede che sull'area di 75.000 mq del complesso del "Museo dell'Aviazione" si possa aumentare la superficie di nuove costruzioni, fino ad una superficie massima di 3.600 mq, con l'aggiunta di 120 mq per la nuova casa del custode, più 1.000 mq di coperture per il riparo dei mezzi che costituiscono il parco espositivo del Parco Tematico dell'Aviazione. Dopo attente e approfondite valutazioni, condotte



Terrazzamenti nell'area di primo intervento

IL PROGETTO

anche con un proficuo confronto con l'Amministrazione Comunale e soprattutto con l'ex Sindaco della città di Rimini Andrea Gnassi, la proprietà ha deciso di avviare una rinnovata proposta globale - supportata da opportune analisi di settore - per promuovere la realizzazione, sui terreni citati, di un progetto architettonico sul modello del "Glamping". Così come è emerso dai primi studi del progetto di massima, a firma dello Studio dell'Architetto Antonello Mambelli (già progettista dell'area museale nel 1995), sono state sviluppate soluzioni architettoniche che dialogano con l'ambiente naturale circostante. Le nuove costruzioni verranno realizzate con i più innovativi materiali. Per quanto riguarda sia la parte architettonica, sia la parte tecnologica e di isolamento, tutti gli ambienti saranno dotati di dispositivi di trattamento e sanificazione dell'aria come i modernissimi apparati di climatizzazione a tutta aria, in grado di effettuare un'estrazione ed una espulsione completa dell'aria esterna. Tra le soluzioni previste troviamo: il nuovo corpo centrale di 1000 mq in cui andranno ad integrarsi la parte ricettiva, i servizi principali per viaggiatori, l'area benessere, il ristorante e bar commerciale e gli spazi per le aule didattiche e/o riunioni e seminari; la progettazione di nuovi "Bungalows" (ne sono previsti 40) studiati per una capienza da 2 a 6 persone, attrezzati con portico, posto

auto e vasche idromassaggi per 1600 mq (oltre a 12 casine su ruote); la ristrutturazione/ ampliamento o la ricostruzione degli altri edifici esistenti, come la biglietteria, il bar del boschetto, il padiglione "Italo Balbo" e la dependance della ricezione per altri 1.000 mq, compreso il padiglione adibito a Museo già esistente. In aggiunta a ciò sono previsti diversi particolari alloggi a tenda ed alcune case sugli alberi.

Proprio per poter raggiungere un più equilibrato sodalizio tra innovazione e rispetto dell'ambiente naturale circostante, saranno impiegati materiali all'avanguardia connotati da un alto grado di eco-compatibilità, in continuità con quella dimensione di peculiare rispetto del contesto naturalistico che ha contraddistinto, fin dalla sua fondazione, la cifra identitaria di questo Parco Tematico.

Parte dello stesso progetto interesserà anche un'area camper (prevista per 24/48 mezzi), con tutti i relativi servizi, da realizzare in prossimità del grande parcheggio principale, davanti all'attuale entrata al Parco Tematico dell'Aviazione, che si svilupperà fino alla Superstrada per RSM, in aggiunta ai mq permessi dalla variante. Inoltre, per permettere l'ingresso degli ospiti nei Bungalows, che sorgeranno nella parte più alta degli attuali terrazzamenti del Parco, sarà aperto lungo la via Sant'Aquilina un nuovo accesso, con relativi parcheggi.



L'interno del Padiglione principale

IL PROGETTO

Comune di Rimini

PSC

RUE

POC

REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO

APE DA CORSA DI FRANCESCO GUERRINI
MOTORE TRIUMPH 675cc/115CV

REGOLAMENTO URBANISTICO

NORME

elaborato RUE.N

Adozione:
Delibera di C.C. n.66 del 29/03/2011
Testo modificato con emendamenti approvati dal C.C. nella seduta del 21/03/2011

Approvazione:
Delibera di C.C. n.16 del 15/03/2016
Testo modificato con emendamenti approvati dal C.C. nella seduta del 15/03/2016

Sindaco:
Andrea Gnassi

Assessore al Territorio:
Roberto Biagini

Presidente del Consiglio Comunale:
Vincenzo Gallo

Segretario Comunale:
Laura Chiodarelli

Direzione Pianificazione e Gestione Territoriale, Coordinatore e Capo Progetto Ufficio di Piano:
Alberto Frattoni

Ufficio Strumenti Urbanistici

Ufficio Gestione Territoriale

stesura 2019

2. Ghetti privi di impianto storico:
Con esclusione dei fabbricati stralciati da azienda agricola per i quali si rimanda al successivo art. 82, comma 8, il presente comma si applica a tutti gli edifici che dalla data di adozione delle presenti norme non appartengano ad unità agricole così come definite dal comma 1 del successivo art. 81.

a) interventi ammessi:
MO, MS, RRC, RE;
intervento AM alle medesime modalità e condizioni riportate al precedente art. 77, comma 3, lettera a);

b) H max (nei casi RE, AM): ml. 7,50;

c) tipi d'uso ammessi:
per interventi AM: a1 (subordinato a cambio di destinazione da f1 in a1 dell'intero edificio); per i restanti interventi: a1, a2, c2, c3;
per le unità immobiliari legittimate alla data di adozione del RUE con tipo d'uso b1.1, è ammesso l'incremento della SC fino al raggiungimento di mq. 250,00 unicamente per l'utilizzo come pubblico esercizio anche con intervento AM, a condizione che non siano oggetto di frazionamento. In tal caso è consentito unicamente il mutamento nel tipo d'uso f2.

3. Per entrambi i commi precedenti l'aumento di unità immobiliari ad uso a1 (derivante sia da frazionamento che da mutamento d'uso), è ammesso con le medesime modalità e condizioni riportate al precedente art. 77, comma 2.

4. Compatibilmente con le modalità di tutela, per entrambi i commi 1 e 2 del presente articolo, laddove ricorrono le condizioni, sono applicabili i commi 4 e 5 del precedente art. 77.

Art. 79 - Aree per la comunità nomade

1. Nelle tavole del RUE sono individuati con specifica grafia in territorio rurale due lotti destinati ad ospitare temporaneamente comunità nomadi. Gli interventi edilizi, assoggettati ad approvazione di progetto di opera pubblica ovvero ad intervento edilizio diretto, potranno essere realizzati alle seguenti condizioni:

- realizzazione di edificio con SC max = mq. 80,00;
- H max = ml. 4,00.

Art. 80 - Norme speciali

1. Nella tav. 1 del RUE è individuata con specifica grafia nel territorio rurale un'area speciale nella quale sono applicabili le seguenti disposizioni particolari:

Lotto n°13: Museo dell'Aviazione

SC max: mq. 3.600,00;

H max: ml. 8,00;

SCO < 60% dell'intero comparto;

Modalità di intervento: intervento edilizio diretto.

Tipi d'uso ammessi:

a1 limitatamente alla residenza per il custode, la proprietà e servizi di foresteria nella misura massima di mq. 120,00, con l'esclusione delle eventuali attività complementari e compatibili con la funzione residenziale;

c2 limitatamente al museo. Dal computo della SC sono escluse, nel limite massimo di mq. 1.000,00, le strutture per il ricovero di aerei, pezzi di artiglieria, carri, veicoli militari in esposizione, la cui rarità o particolarità storica necessiti di protezione dagli agenti atmosferici. Tali strutture dovranno essere realizzate esclusivamente in legno o metallo, assemblate in modo da costituire un elemento rimovibile previo smontaggio e non per demolizione (sono vietati materiali deteriorati o comunque di recupero fatiscenti), prive di pareti perimetrali;

b1.1 limitatamente agli esercizi commerciali di vicinato e alle attività di somministrazione di alimenti e bevande. SC max: mq. 1.000,00;

e3 le strutture dovranno essere realizzate con materiali leggeri e dovranno garantire un'alta compatibilità paesaggistica ed essendo parte integrante dell'attività museale dovranno avere caratteristiche strettamente attinenti; tali strutture dovranno rispettare i seguenti limiti insediativi SC max: mq. 1.600,00 con H max: ml. 4,00;

le aree non edificate dovranno essere mantenute permeabili. Sarà comunque possibile

52

Testo del RUE con l'Art.80 riguardante il Museo dell'Aviazione

Verranno inoltre realizzate idonee e moderne coperture per i mezzi esposti all'aperto e lasciati alla vista e fruibilità dei visitatori per una superficie di copertura fino a 1000 mq.

Il Museo dell'Aviazione è immerso in uno straordinario contesto paesaggistico che presenta un forte interesse escursionistico, con scenari storici di grande suggestione, quali ad esempio San Marino e San Leo, raggiungibili con percorsi da intraprendere sia in bicicletta, sia in mountain bike. Al tempo stesso, è inserito in un ambito geografico, tra il litorale e i territori della Valconca, capace di esercitare un forte richiamo tra gli appassionati italiani e stranieri di turismo enogastronomico.

Va tenuto anche presente che nelle immediate vicinanze sorge il nuovissimo (inaugurato il 24 Giugno 2021) grande Polo della moda "San Marino Outlet

Experience" (<https://www.sanmarinooutlet.com>) che si sviluppa (nella prima fase) sopra un'area di 25.000 mq, a poche centinaia di metri in linea d'aria dal Museo. Un centro dedicato alla moda che attirerà circa 2/3.000.000 di visitatori all'anno, i quali, per raggiungerlo, devono percorrere sia la superstrada di Rimini-RSM, sia la via Sant' Aquilina che attraversa il complesso del "Museo dell'Aviazione" proprio sui due lati in cui si affaccerà tutto il nuovo complesso turistico.

Per questi motivi, si può certamente parlare del Parco Tematico dell'Aviazione come parte integrante di un polo attrattivo di straordinaria importanza. Un Progetto d'avanguardia ricettiva atto a superare in comfort e fruibilità le migliori strutture ricettive esistenti in Italia con l'unicità di un contesto pieno di fascino che lo rende un'esperienza irripetibile ed esclusiva ma disponibile a tutti.

COMUNE DI RIMINI - PROGETTO GLAMPING MUSEO DELL'AVIAZIONE E AMPLIAMENTO A DESTINAZIONE MUSEALE



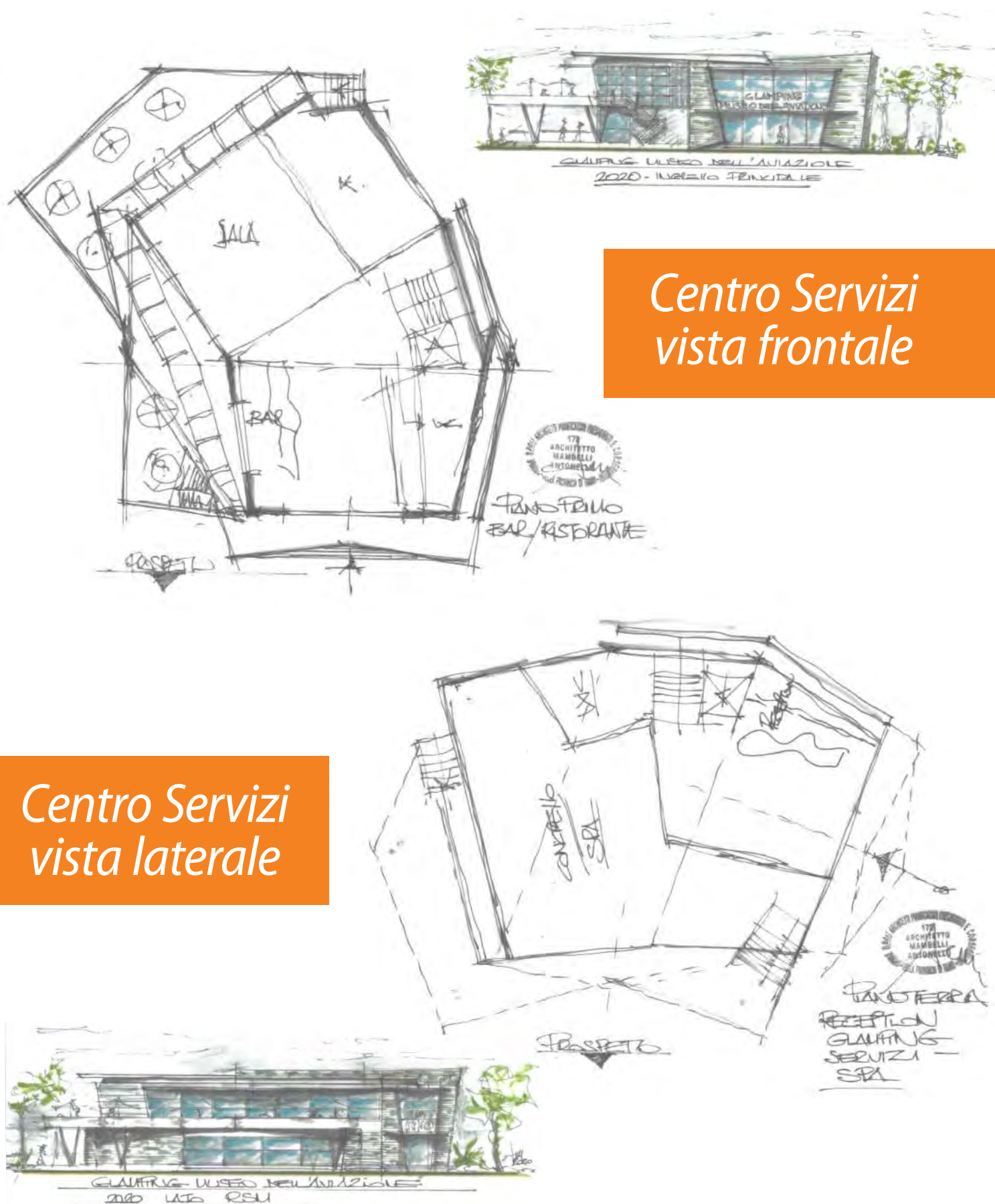
2022
MUSEO DELL'AVIAZIONE
E GLAMPING

< COME DIVENTERÀ >

VEDUTA ZENITALE DA GOOGLE



COM'È ORA >



Centro Servizi vista frontale

Centro Servizi vista laterale



Il Museo dell'Aviazione è immerso in uno straordinario contesto paesaggistico che presenta un forte interesse escursionistico, con scenari storici di grande suggestione, quali San Marino, San Leo, ecc., raggiungibili con percorsi da intraprendere sia in bicicletta, sia in mountain bike.

Al tempo stesso, è inserito in un ambito geografico, tra il litorale e i territori della Valconca, capace di esercitare un forte richiamo tra gli appassionati italiani e stranieri di turismo enogastronomico.

Va tenuto anche presente che nelle immediate vicinanze sorge il nuovissimo (inaugurato il 24 Giugno 2021) grande Polo della moda "San Marino Outlet Experience" (<https://www.sanmarinooutlet.com>) che si sviluppa (nella prima fase) sopra un'area di 25.000

mq, a poche centinaia di metri in linea d'aria dal Museo. Un centro dedicato alla moda che attira circa 2/3.000.000 di visitatori all'anno, i quali, per raggiungerlo, devono percorrere sia la superstrada di Rimini-RSM, sia la strada di via Santa Aquilina che attraversa il complesso del "Museo dell'Aviazione" proprio sui due lati in cui si affaccerà tutto il nuovo complesso turistico. Per questi motivi, si può certamente parlare del Parco Tematico dell'Aviazione come parte integrante di un polo attrattivo di straordinaria importanza.

Un Progetto d'avanguardia ricettiva atto a superare in confort e fruibilità le migliori strutture ricettive esistenti in Italia con l'unicità di un contesto pieno di fascino che lo rende un'esperienza irripetibile ed esclusiva ma disponibile a tutti.

THIENE AIR SHOW 2021

di Claudio Toselli

Due bellissime giornate autunnali hanno fatto da cornice all'ultima manifestazione dell'anno 2021 organizzata sull'aeroporto di Thiene per la conclusione delle celebrazioni per il centenario del volo Roma-Tokio di Arturo Ferrarin avvenuto nel 1920.

Nelle giornate del 16 e 17 ottobre, hanno partecipato in ugual misura nei due giorni un HH-139B dell'83° Gruppo CASR del 15° Stormo di Cervia che dopo aver aperto ufficialmente la manifestazione trasportando un grande Tricolore con le note dell'Inno Nazionale, ha svolto un programma molto interessante che ha dato risalto alla versatilità della macchina anche durante una dimostrazione SAR (Search and Rescue) con il recupero di una persona tramite verricello. L'Aeronautica Militare poi ha presentato in volo in una serie di passaggi in formazione 4 SM.208M caratterizzati da una coda speciale color riprodotte il volto dell'aviatore Thienese mentre un grande spettacolo di altri tempi lo hanno offerto uno SPAD ed un Fokker D.R.1 triplano il primo con i colori e insegna dell'Asso italiano Francesco Baracca e il secondo con quelli dell'Asso tedesco Manfred von Richthofen

simulando un combattimento aereo della 1^a Guerra Mondiale. Anche alcuni aerei acrobatici come un SF.260, CAP 231, un Sukhoi 31 ed una formazione di 3 Yak 52 del Team Yakitalia hanno entusiasmato il pubblico con le loro evoluzioni rese ancor più coreografiche dalle fumate bianche nel cielo azzurro.

Ancora emozioni da parte del campione mondiale di acrobazia con aliante Luca Bertossio che con il suo Swift S1 ha offerto un programma acrobatico spettacolare con fumi colorati con un sottofondo musicale adattissimo alle ali silenziose. L'Aeronautica Militare ha ancora presentato in una formazione un EF-2000 e due AMX in vari sorvoli sul campo. Ammiratissimo e molto atteso da tutti il potente Sea Fury di Stefano Landi che con vari passaggi ad alta velocità ha dato sfogo al potente motore Bristol Centaurus XVII per poi atterrare e offrendo anche la chiusura della ala come si addice ad un aereo che operava da portaerei.

La Pattuglia Acrobatica ha concluso le due giornate con il solito fantastico programma e come sempre al termine ha steso nel cielo il grande tricolore.



Spad e Fokker DR.1



SIAI SG-260 davanti a tre Yak 52



Il potente Sea Fury di Landi



Simulazione di combattimento tra Spad e Fokker



EF-2000 e due AMX



Freccie Tricolori - sorvolo



L'AW.139 chiude lo show

UN CLIC SUI RICORDI DELLA GRANDE GUERRA

A Luglio in biglietteria si è presentato un signore tedesco, dopo una breve presentazione del museo com'è consuetudine fare, lui ha chiesto espressamente di vedere la replica del Fokker Dr.1 dato che visitava tutti i siti italiani dove vi fosse una replica dell'aereo del Nonno. A quel punto gli abbiamo chiesto se fosse un discendente



Replica del Fokker Dr.1



Carapellese - Il nipote del "Barone Rosso" - Gionta - Casolari

diretto di Manfred Von Richtofen (Barone Rosso) ed egli ci anche descritto alcune vicende famigliari. Un piacevole incontro non programmato ma che lo poteva sembrare dato che io ero giunto da poco al Parco perché avevo un appuntamento col T.Col. Carapellese responsabile del 5° Reparto - Ufficio Storico dell'A.M.I. - e dei nostri rapporti con esso.

DICONO DI NOI... DA GOOGLE 2021

Claudio

Stamattina io e mio figlio, grande appassionato di storia delle due guerre mondiali, siamo stati a visitare il museo dell'aviazione di Rimini.

È stata una visita che ci ha lasciato a bocca aperta nel poter ammirare dal vivo ed in grandezza reale gli aerei, caccia, elicotteri e molto altro che fino ad ora abbiamo potuto vedere sui libri di storia o in documentari a tema.

Mio figlio l'anno scorso per gli esami di 3° media aveva preparato una tesi sulla prima guerra mondiale e come regalo l'ho portato a visitare questa mostra, unica in Italia... Non l'ho mai misto così commosso nel poter toccare questi fantastici ed unici modelli volanti, oltre a mezzi di sbarco, anfibi, strumenti di guerra...

A ciò si aggiunge anche il museo annesso dove poter trovare divise, medaglie, strumentazioni, documentazione (reali!!!) dell'epoca con titoli onorifici, munizioni armi da guerra e molto altro.

Io consiglio a tutti coloro che sono di passaggio a Rimini di fare una visita a questo fantastico museo perché credo che la cultura sia un oggetto di valore inestimabile che deve rimanere scolpito nel tempo. Persone, cose ed eventi che non devono essere dimenticate perché è grazie a loro che abbiamo aggiunto i progressi di oggi.

Inoltre il museo non appoggi da alcun ente e/o associazione, ma di finanzia semplicemente con i suoi ingressi gadget ed altro, per cui credo che sia un bel regalo che ognuno può fare al fine di salvaguardare questo immenso patrimonio storico. Venite a visitarlo: merita ben oltre le 5 stelle di google. ...noi ci torneremo ancora.

Matt

Che onore avere a Rimini un posto tanto enorme e pieno di storia dell'aviazione, sia la parte del museo statico con gli aerei che quello al chiuso sono veramente delle esperienze da fare. Ogni scuola di ordine e grado dovrebbe organizzare delle uscite didattiche in questo museo che merita veramente TUTTO il supporto possibile.

Riccardo

Non sono certo un esperto, ma quale maschietto da piccolo non voleva fare il pilota? (Mi sono poi limitato a qualche videogioco). Merita sicuramente una visita, mai visto nulla di simile per quantità e qualità di veicoli aerei e terrestri ed il costo per famiglia è lo stesso di un giro sulla ruota panoramica di Rimini, attrazione decisamente più inflazionata e breve. Sia moglie che figli hanno apprezzato l'esperienza. Rispetto ad altre recensioni del passato i prati ora risultano cura-

ti. Sicuramente la manutenzione complessiva potrebbe essere ulteriormente migliorata se aumentasse anche l'affluenza. Abbiamo approfittato di una giornata parzialmente nuvolosa che ha favorito la visita. È possibile salire su un paio di mezzi tra cui la cabina di un Mig d'addestramento.

Steve

Splendida esperienza! Scoperto quasi per caso, questo parco/museo offre una vastità di reperti, racconti e testimonianze eccezionale. Si parte dagli albori dell'aviazione militare fino ai giorni nostri, con una parte al chiuso che ospita la storia assieme a molte attrezzature operative e una parte all'aperto che ospita svariati aerei, elicotteri e mezzi da combattimento. Dotato di servizi igienici e di bar/ristorante (che io però ho trovato chiuso) oltre che di un comodo parcheggio dall'altra parte della strada. Prezzo di ingresso assolutamente congruo per la mole di materiale da vedere e per le inevitabili spese di sostentamento. Lo consiglio a tutti, appassionati e non, perché davvero avvincente.

Lorenzo

Spettacolare museo di aviazione proprio sul confine con San Marino. Molto bello e istruttivo per famiglie con bambini che sognano di salire su un aereo. Dopo anni che non lo visitavo molto bello anche il museo al coperto. Tappa sicuramente da fare a poco prezzo se si va a San Marino!

Giovanna

Bello e particolare, a primo impatto la tariffa di 12 euro per visitarlo mi è sembrata cara ma essendo una struttura privata capisco le spese di manutenzione a cui vanno incontro. Complimenti ai gestori per il gran lavoro di raccolta di velivoli.

Gianni

FANTASTICO

Da vedere e rivedere, una volta sola non basta. Per chi come me, ama il modellismo è fonte di tante e tante idee. In quanto a RUSSI (la mia passione) non sono secondi a nessuno, anzi !!! Alberto, preparatissimo e disponibile, la proprietà, Dr. Casolari e Signora, due persone squisite e gentilissime. Vi meritate 6 stelle, 5 sono poche.

Alessio

Il parco è poco visitato ma è difficile trovare un parco con così tanti aerei e mezzi della guerra. Tutto merita considerazione: dai fari della contraerea alla collezione dell'Europa dell'est. Dalla bellissima postazione

DICONO DI NOI... DA GOOGLE 2021

radar al frammento dell'incidente delle Frece Tricolori in Germania. Passando per elicotteri, aerei passeggeri, aerei da addestramento, una collezione di divise e mostrine meravigliosa, centinaia di modellini... Peccato che sia privato e non riceva contributi pubblici per i restauri. Più persone dovrebbero visitarlo.

Gianni

Da appassionato del mondo del volo, la visita è irrinunciabile. Disseminati su un'intera collina ci sono velivoli di ogni epoca, dal leggendario F104 Starfighter al Phantom, dallo storico triplano del Barone Rosso all'imponente Dakota DC3, passando per un'indigestione di Mig. Recentemente restaurato anche un MB326, l'addestratore dalla inconfondibile livrea arancione. Di grande interesse anche l'area museale all'interno dell'hangar, dove sono conservate uniformi e tute di volo, modellini e plastici, armi e munizioni storiche.

Matt

Fantastica e inaspettata scoperta questo museo. Molto interessante la spiegazione di ogni aereo tramite apposita targhetta. Unico neo, la manutenzione sia dei velivoli che degli aerei che potrebbe essere migliore. Resta comunque una visita consigliatissima, visto anche il prezzo economico del biglietto

Riccardo

Ci andai da bambino con mio padre e ci sono tornato ieri. Mi è piaciuto molto, di nuovo. Un luogo che ha del magico, anche nei suoi aeromobili a volte affaticati, che subiscono le intemperie, mentre si godono il Panorama. Penso sia veramente sfidante riuscire a

curare tutto questo spazio e questi aeromobili, ma i ragazzi del museo sono riusciti comunque a passarci la passione con cui evolvono sempre un po' di più questo luogo, spiegandoci storie e dettagli di indubbio interesse. Sì, potrebbe migliorare alcuni aspetti, ma consiglio comunque di fare un salto in un museo all'aria aperta sicuramente inusuale oltre che straordinario e chiederne la storia e l'evoluzione. Sono sicuro che il fascino di queste leggende volanti non vi terrà freddi;-)

Federico

Posto meraviglioso ricco di pezzi davvero unici sarei rimasto tutto il giorno respirando i tipici 'profumi' dei vecchi aeroplani cercando di ricostruire con la fantasia la loro storia e la loro vita operativa straconsigliato!!!! Ai volontari dell'associazione scorre il Mobiljet nelle vene direi.

Andre006

Molto interessante, è commovente vedere come questi vecchi bestioni possono tornare a nuova vita come attrazioni turistiche.

Stefano

Devo dire che è bellissimo. Abbiamo trovato grande gentilezza e si notava quanto quel ragazzo, educato e preparato, tenesse al parco. Gli aerei sono ben tenuti nonostante siano all'aperto e vicino al mare. Entrare nel Douglas appartenuto a Clarke Gable mi ha emozionato. Nel museo al chiuso una incredibile collezione di aerei in miniatura e divise militari sempre affascinanti da vedere. Bella esperienza ci tornerò e consiglio a tutti se siete in zona di andare.

IL MUSEO DELL'AVIAZIONE RINGRAZIA

Gent.me Sig.re Stefania Biffi e Sofia Galimberti per la donazione del materiale aeronautico appartenuto all' Ing. Galimberti Giuseppe.

Gent.ma Sig.ra Clara Panzeri per la donazione di aeromodelli e materiale aeromodellistico appartenuto al padre Panzeri Arturo

Gent.mo Sig. Di Jorgi Giuseppe per la donazione di abbigliamento aeronautico.

Gent. ma Sig.ra Elena Speri per la donazione di un aeromodello appartenuto al padre Ing. Enzo Speri.

Gent. mo Sig. Marco Papucci per la donazione di alcuni aeromodelli appartenuti al padre Papucci Paolo.

Museo Nazionale di Ravenna per la donazione di vetrine espositive.

NON TUTTI SANNO CHE:

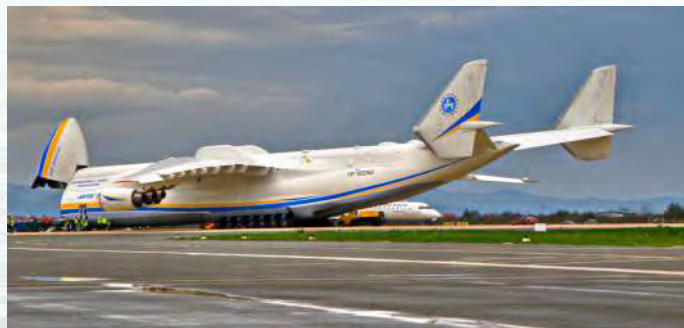
di Sniperclick



L'attuale record mondiale per il volo più lungo per un alianti è stato di 3.008 km stabilito nel 2003 da Klaus Ohlmann. La prova si è svolta in Sudamerica dove il velivolo ha potuto sfruttare le particolari condizioni di vento offerte in una certa stagione dalla catena montuosa delle Ande e, soprattutto la tecnica del "volo in onda", ossia ad una quota molto spesso sopra i 5 mila metri.



ROMA - Il 2017 è stato l'anno dei record per il trasporto aereo. Nei dodici mesi, secondo le statistiche pubblicate dalla IATA, associazione che raccoglie la quasi totalità delle compagnie aeree mondiali, hanno preso posto su un aereo oltre 4,1 miliardi di persone stabilendo il primato assoluto. E le "coppie" di città unite da collegamenti commerciali hanno toccato quota 20mila, un dato che se messo a confronto con il 1995 è più che raddoppiato. Ma ancora più strabiliante che nei dodici mesi di questi oltre 4 miliardi di passeggeri non ne sia stato nessuno vittima di incidenti di volo.



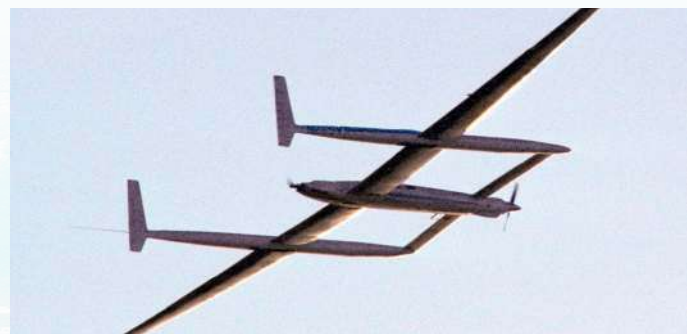
Il più grande aereo ancora oggi in esercizio in campo militare e civile è l'Antonov 225 russo. Ha sei motori, un'apertura alare di 88,4 metri, raggiunge la velocità di 800 chilometri all'ora, è lungo 84 metri e alto 18,2 metri (un edificio di sei

piani), con un peso al decollo che può raggiungere 640 tonnellate. Ha effettuato il suo primo volo il 21 dicembre del 1988: era stato progettato, originariamente, per trasportare al Cosmodromo di Baikonour la navicella spaziale Buran e i componenti del razzo vettore Energia, assemblati altrove.

Tra la fine degli anni '50 e i primi anni '60 solo la 5ª Aerobrigata di stanza a Miramare di Rimini contava su 70 cacciabombardieri "Combat Ready" Republic F-84F. Nell'Ottobre 2021 a Repubblica, rammaricato, il Gen. Alberto Rosso dichiara: in Italia quest'anno usciranno dal servizio praticamente tutti i cacciabombardieri Amx, mentre i rimanenti 40 Tornado volano da 45 anni. Oggi possiamo contare su 96 Eurofighter e sugli F-35: ne abbiamo 14 e le consegne avvengono lentamente. I piani prevedono che 75 F-35 sostituiscano 236 caccia: in tutto così avremo 150 velivoli.



La distanza più lunga percorsa in mongolfiera 40.814 chilometri in 477 ore e 47 minuti. Dall' 1 al 21 marzo 1999 l'Orbiter 3 ha circumnavigato la Terra partendo dalla Svizzera. È stata una grande ambizione, quando Bertrand Piccard e Brian Jones hanno tentato di circumnavigare il globo in mongolfiera. Volando nel Breitling Orbiter 3, la coppia è riuscita a stabilire il più lungo volo in mongolfiera per distanza e durata. È stato anche il primo volo non-stop intorno al mondo di sempre.



Il primato mondiale di volo senza rifornimento è stato stabilito dal 14 al 23 dicembre 1986 dal mitico Voyager. Questo ha circumnavigato il globo partendo ed atterrando alla base di Edwards, in California, pilotato da Dick Rutan e Jeana Yeager, il viaggio fu compiuto in 216 ore, 3 minuti e 44 secondi.

PEARL HARBOR... FU VERA SORPRESA?

di Alberto Rubatto

Oltre alle inchieste militari, il "mistero di Pearl Harbor" o meglio il mistero della sorpresa di Pearl Harbor, fu oggetto, a Washington, di un'inchiesta parlamentare i cui verbali, pubblicati nel 1946, constano di ben 39 fascicoli della serie intitolata "Vedute del Congresso".



Mitsubishi A6M "Zero"

In merito alla controversia sollevata dal libro del contrammiraglio R.A. Theobald nel quale l'autore, nel sempre più rigoroso impegno di ricercare la verità attraverso le opinioni o le versioni controverse, riporta anche la "controversia" che tende ad attribuire a Roosevelt il piano machiavellico che fossero i giapponesi a sparare il primo colpo per "montare" l'opinione pubblica statunitense profondamente divisa tra guerra e pace. Assai più accettabile è la tesi di Truman di una responsabilità collegiale del suo predecessore, dei circoli di comando, politici e militari sull'attacco di Pearl Harbor. In sintesi si può porre il seguente interrogativo: a Washington il colonnello William S. Friedman e il suo gruppo di decrittatori erano riusciti in tempo utile e decifrare i codici diplomatici giapponesi; come mai, allora, la flotta del Pacifico all'ancora a Pearl Harbor non fu avvertita dell'attacco che si andava preparando, per sorprenderla alla fonda? A questa domanda il contrammiraglio R.A. Theobald risponde: perché il presidente Roosevelt e i suoi consiglieri, ossia il generale Marshall e l'ammiraglio Stark, avevano deciso di farle fare la parte della capra legata al palo per adescare la tigre giapponese, e provocare in questo modo l'aggressione che avrebbe finalmente fatto entrare in guerra gli Stati Uniti d'America. E' perfettamente esatto che nessuna delle cinque macchine elettroniche costruite per decifrare il "Codice porpora" dell'eventuale avversario venne assegnata a Pearl Harbor, e che il contrammiraglio Kimmel non era tra i destinatari dei bollettini "Magics" sui cui erano trascritti i messaggi decifrati della diplomazia giapponese. Ma tutti sanno che il segreto intorno all'attività dei servizi crittografici è, in tutti i paesi del mondo, quello più gelosamente conservato;

moltiplicando il numero dei lettori del "Magics" infatti, si rischiava di rivelarlo, e ciò si doveva assolutamente evitare; è certo che nel luglio e agosto 1945 la "macchina porpora" continuava a mettere in chiaro la corrispondenza scambiata per radio tra il ministro degli esteri giapponese e i suoi rappresentanti a Mosca, a Stoccolma, a Berna. Del resto i dispacci di Togo non contenevano nessun riferimento diretto a Pearl Harbor, per la semplice ragione che egli era interamente all'oscuro della manovra che era stata affidata all'ammiraglio Nagumo. Ma a Kimmel sarebbe stato però utile sapere che, già alla fine di settembre, il console giapponese a Honolulu aveva ricevuto l'ordine di monitorare e segnalare dove fossero ancorate le sue navi. I giapponesi non avevano alcuna intenzione di attaccare un nido dal quale gli uccelli sarebbero volati via, pertanto i loro piani prevedevano un codice di otto segnali, con cui i loro agenti nelle Hawaii potevano informare il comandante delle forze di assalto se l'intera flotta americana, o una parte importante di essa, avesse lasciato improvvisamente la baia di Pearl Harbor nei giorni precedenti la domenica 7 dicembre. Nel pomeriggio del 6 dicembre, la "acchina porpora" della marina decifrò le ultime istruzioni di Togo ai suoi ambasciatori a Washington.



Nakajima B5N

Erano seguite da tredici punti di una nota, che un quattordicesimo punto avrebbe completato l'indomani mattina; l'insieme di quel documento doveva essere consegnato al Segretario di Stato alle 13 del 7 dicembre; Il messaggio decrittato posto sotto gli occhi del presidente Roosevelt, gli strappò questa esclamazione: "E' la guerra!". E infatti il tredicesimo paragrafo diceva tra l'altro: "e proposte (americane) minacciano l'esistenza stessa dell'impero ed offendo-no tanto il suo onore quanto il suo prestigio". Tuttavia, nulla venne fatto per avvertire la flotta del Pacifico dell'imminenza delle ostilità. Ma se il contrammiraglio R.A. Theobald trae da quel silenzio un argomento a favore della sua tesi, si può ribattere che sin dal 27 novembre il capo delle operazioni navali l'aveva già messa in stato di allarme.

DRAGO 147 VIGILI DEL FUOCO

di Claudio Toselli



AW.139

Il Reparto Volo dei Vigili del Fuoco di Bologna, dopo aver ricevuto il nuovo elicottero AW 139 negli esemplari VF 141, VF 142 e altri successivamente ha a disposizione un nuovo elicottero AW139 il VF-147 o "Drago 147" dal 15 settembre 2020, che affianca "Drago 143".

Entrambi sono dotati di modernissime dotazioni per l'attività proprie dei VVF come il sistema NGV (Night Global Vision) per il volo notturno, autonomia raddoppiata e velocità di crociera aumentata rispetto al precedente elicotterio in dotazione AB412.

Queste nuove macchine che operano già nella maggior parte dei Reparti Volo dei Vigili del Fuoco hanno sostituito totalmente le macchine di vecchia generazione e la loro introduzione rappresenta un grande salto di qualità per questo Ente che può utilizzare un mezzo moderno ed efficace per tutte le operazioni di soccorso antincendio, protezione civile, ricerca e soccorso, rafforzare la lotta agli incendi boschivi, migliorare il trasporto di personale e attrezzature per le missioni istituzionali.

L'AW139 è un elicottero di tipo medio, biturbina, dotato di rotore pentapala di tipo rigido. L'equipaggio è composto di norma da due piloti, uno specialista di sistemi di bordo, due aereosoccorritori SAF (speleo alpino fluviali) o due sommozzatori ed è stato dotato di un'ampia gamma di equipaggiamenti: verricello di recupero, gancio baricentrico, radar meteo, sistema di comunicazione

satellitare, sistema video ripresa ad alta definizione, console di missione ad alta definizione, sistema di trasmissione a terra dei dati.

Dispone inoltre di un avanzato sistema anticollisione, di un faro di ricerca ad elevata illuminazione, di galleggianti di emergenza, zattere di salvataggio. Il cockpit è caratterizzato dalla più recente tecnologia avionica, grazie agli ampi display che consentono un accesso immediato a tutte le informazioni di volo e missione.

L'elicottero è inoltre equipaggiato con un avanzato autopilota, sviluppato per operazioni di ricerca e soccorso, anche sul mare.



Simulazione di soccorso

SONO VENUTI IN VISITA:

CRAL Tep.
Parma



Motoclub Fiamme
del Polesine

AAA Maserada
sul Piave





**BUONE
FESTE
DAL PARCO TEMATICO
& MUSEO
DELL'AVIAZIONE**

