

## Museo volante: un raduno di rari e preziosi aerei storici il 3 giugno a San Martino a Ceresara (Mantova)

**I** Museo volante: questo il titolo dell'affascinante e inconsueto raduno che si terrà il 3 giugno dalle ore 10 al tramonto all'aviosuperficie di San Martino a Ceresara (Mantova). Sarà alla lettera un vero proprio museo volante nei cieli, dato che vi parteciperanno rari e preziosi aerei storici che si libereranno in volo sopra il campo. Si potranno ammirare alcuni dei velivoli che furono di proprietà dell'imprenditore bresciano Luciano Sorlini (1925-2015), appassionato del volo, oltre che grande collezionista d'arte. Saranno inoltre presenti altri aerei di notevole interesse storico di proprietà della figlia Silvia Sorlini e del marito Giovanni Marchi, organizzatori dell'evento, e di soci del sodalizio HAG, Historical Aircraft Group. Il raduno, giunto alla sua terza edizione, è posto sotto l'egida del Comune di Ceresara, della Luciano Sorlini spa, e si avvale della collaborazione dell'Historical Aircraft Group. Tutti gli aerei storici che vi parteciperanno sono perfettamente funzionanti. Il pubblico potrà vederli allineati sulla pista e in volo, dato che atterreranno e decolleranno durante tutta la giornata. Inoltre saranno organizzate visite guidate, durante le quali gli stessi piloti e proprietari sveleranno storie, aneddoti e segreti dei veicoli.

### Le passioni di Luciano Sorlini: il volo e l'arte

Il nucleo principale degli aerei che parteciperanno all'evento appartengono alla collezione creata da Luciano Sorlini, che sin da ragazzo si avvicinò al mondo del volo partecipando ai corsi di aeromodellismo tenuti dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica, costruendo quindi svariati aeromodelli. Conseguì il Brevetto di Volo nel 1952 e nel 1956 ottenne, primo pilota civile non professionista in Italia, l'abilitazione al volo strumentale (questo tipo di abilitazione consente, su aerei opportunamente strumentati, di volare in assenza di visibilità). Partecipò anche a numerose gare aeree tra le quali il Giro Aereo di Lombardia, l'Esavento e il Giro di Sicilia qualificandosi sempre tra i primi. Molti furono gli aerei da lui pilotati nel corso degli anni, tra cui parecchi aerei storici. Il suo primo aereo fu il "Macchino", ovvero il Macchi MB308, a cui seguì un Saab Safir 91C svedese (presente nella collezione), aereo all'avanguardia per l'epoca. Nel 1980 acquistò un Beechcraft Bonanza (presente nella collezione) ed iniziò ad appassionarsi al restauro degli aerei storici. Attualmente i suoi velivoli, dislocati nelle aviorimesse di Ceresara (Mn) e Calvagese della Riviera (Bs), sono di proprietà della figlia Silvia che, insieme al marito Giovanni Marchi, li mantiene volanti e incrementa costantemente la collezione che conta, tra gli altri: P51 Mustang Lil Margaret,



ret, Aermacchi MB 308, Avia FL 3, Fiat G46, Harvard MK4, Piper L4, Saab Safir 91C. Luciano Sorlini non ebbe solo la passione per il volo, ma anche per l'arte: la Collezione Sorlini è oggi completamente esposta nel Martes Museo d'Arte Sorlini che è aperto dal 31 marzo 2018 a Calvagese della Riviera ([www.museumartes.com](http://www.museumartes.com)).

**La collezione di aerei storici di Luciano Sorlini attualmente di proprietà della figlia Silvia che, insieme al marito Giovanni Marchi, li mantiene volanti**

### Beech A36TC "Bonanza" marche D-ETSG

Considerato la Rolls Royce dei monomotori fu messo in produzione nel 1945. A quell'epoca c'era la necessità negli Stati Uniti d'America di disporre di aerei per mantenere l'idoneità al volo di migliaia di piloti formati durante la seconda Guerra Mondiale; fu allora che la Beechcraft mise in produzione il model 35 a quattro posti al quale seguì negli anni Settanta il model 36 a sei posti. Monta un motore Continental TS10-520 turbocompresso da 300hp.

*Velocità di crociera 160kts (300km/h)*

*Tangenza 25.000ft (7.620m)*

*Autonomia 1.131 NM (1.822km)*

Questo aereo è stato acquistato nel 1980 ed è abilitato al volo strumentale.

### Fiat G46-4B marche I-AEKA

Fu sviluppato dall'ing. Faraggiana con la supervisione dell'ing. Gabrielli nell'immediato dopoguerra, e fu prodotto nelle varianti mono e biposto. Fu prodotto in 225 esemplari e fece il suo primo volo nell'autunno del 1947 con il pilota collaudatore Vittore Cattella. È essenzialmente un aereo da addestramento e fu venduto in Argentina, in Siria ed in Austria con diverse motorizzazioni. Naturalmente anche l'Aeronautica Militare Italiana ne acquistò molti esemplari e, a partire dal 1958, una cinquantina di questi furono progressivamente ceduti agli Aero Club. Quando esaurirono le ore di volo ven-

nero radiati e demoliti in quanto troppo onerosi da gestire e mantenere. L'esemplare della collezione fu acquistato da un produttore di macchine agricole che lo teneva esposto alle intemperie, nel piazzale antistante lo stabilimento. Fu restaurato dalle Officine Sorlini in circa tre anni di lavoro e venne terminato nel 1989. Ha una struttura in alluminio e monta un motore Alfa Romeo 115 Ter da 225hp.

*Velocità di crociera 145kts (270km/h)*

*Tangenza 17.700 ft (5.400m)*

*Autonomia 620 NM (1.000km)*

### Harvard IV marche I-HRVD

Questi aerei furono prodotti a partire dal 1938 in oltre 16.500 esemplari in svariate versioni. Inizialmente ci fu la versione BT-9 basic trainer per arrivare dopo numerose modifiche alla versione AT-6 advanced trainer. È stato l'addestratore più diffuso al mondo tanto da essere anche soprannominato The pilot maker e preparava gli allievi per macchine quali i P-40, i P-47 ed i P-51. In Italia fu in servizio presso l'Aeronautica Militare dal 1948 al 1980 in 250 esemplari in diverse versioni. Questo specifico esemplare fu prodotto nel 1954 dalla Canadian Car su licenza North American e fu radiato dall'Aeronautica Militare negli anni Ottanta. Acquistato da una ditta di recupero metalli allo stato di relitto, fu totalmente ricostruito e riportato in condizioni di volo. Ha una struttura in alluminio e monta un motore radiale Pratt&Whitney R-1340 PC1 a nove cilindri che sviluppa una potenza di 600hp.

*Velocità di crociera 156kts (290km/h)*

*Tangenza 21.500ft (6.560m)*

*Autonomia 730 NM (1.175km)*

### Avia FL3 marche I-AVIG

Fu prodotto per conto di Francis Lombardi che lo collaudò nell'autunno del 1938 e risultò vincitore di un concorso ministeriale per un addestratore ultraeconomico.

Costruito interamente in legno e rivestito in compensato e tela, montava un motore



CNA da 60 hp. Fu però praticamente rifiutato dagli istruttori militari perché considerato troppo facile e poco formativo seppure con eccellenti caratteristiche di volo. Fu pertanto accantonato od utilizzato come aereo da collegamento per tutta la durata della seconda Guerra Mondiale. Dopo l'8 settembre la Luftwaffe ne impiegò con profitto almeno 250 esemplari. Nel dopoguerra l'Avia di Vercelli ne produsse una cinquantina dotandoli di motore Continental da 65 oppure 85 hp che, uniti ai precedenti sopravvissuti costituirono la base della rinascita dell'aviazione civile in Italia. In totale sono stati prodotti circa 400 unità. L'esemplare nella nostra collezione fu acquistato dall'Aero Club Venezia. Il numero di costruzione è 1/A del 1946 con Certificato di Immatricolazione civile n° 3014 rilasciato il 30 luglio 1946: questa data è stata ufficialmente assegnata quale prima immatricolazione civile post bellica. Dalle punzonature del Genio Aeronautico riportate sulla totalità delle parti metalliche si evince che la costruzione risale a commessa militare di epoca precedente. Si può quindi farla risalire alla data del 15 febbraio 1941 riportata sul motore CNA D4. Ebbe Matricola Militare 30257

*Velocità di crociera 78kts (145km/h)*

*Tangenza 13.776ft (4.200m)*

*Autonomia 370 NM (597km)*

*Peso a vuoto 290kg*

*Peso massimo al decollo 525kg*

#### Saab 91C Safir marche I-LUXI

È un aereo da addestramento con possibilità di portare una barella, fu costruito dalla svedese Saab e su licenza anche dall'olandese De Shelde su specifiche militari; fu realizzato complessivamente in 323 esemplari in varie configurazioni e venne impiegato in ruoli sia militari che civili in una ventina di paesi. Fu portato in volo per la prima volta il 20 novembre 1945 mentre l'ultimo esemplare fu prodotto nel luglio 1966.

Ha una struttura interamente in alluminio con ala a sbalzo e carrello triciclo retrattile. Il progetto venne realizzato da Anders J. Andersson che aveva collaborato alla progettazione del Bucker B3181 ed infatti i due aerei presentano alcune caratteristiche in comune. Nel 1953 venne realizzata questa versione, la terza, caratterizzata dalla cabina quadriposto, serbatoi alari e dotata di un motore Lycoming O-435-A da 185 hp. È completamente acrobatico. Una sua inte-

ressante particolarità è la facilità di smontaggio delle ali per renderlo in pochi minuti trasportabile su carrello o autocarro. Questo esemplare porta il numero di costruzione 91319 del 1954 ed il Certificato di Immatricolazione è stato rilasciato il 5 dicembre 1955. Questo esemplare fu acquistato nuovo dal signor Sorlini che andò a ritirarlo personalmente in Svezia portandolo in Italia in volo.

*Velocità di crociera 130kts (240km/h)*

*Tangenza 20.340ft (6.200m)*

*Autonomia 668 NM (1.075km)*

#### Piper L-4H marche I-PIPA

È la versione militare del Piper J3 Cub (Cucchiolo) dal quale si differenzia soltanto per la finestratura maggiorata necessaria in quanto veniva utilizzato soprattutto come ricognitore e per l'aggiustamento al tiro dell'artiglieria sui campi di battaglia. Il suo primo volo fu nel 1937 e alla fine del 1941 ne erano stati costruiti più di 10.000 esemplari. Nel 1949 nacque il modello PA 18 Super Cub. Ha una struttura a traliccio in tubi di acciaio con alcuni componenti in legno ed alluminio ed è rivestito in tela. Monta un motore Continental A65 da 65hp. Questo esemplare fu acquistato dall'Aero Club Brescia negli anni Ottanta completamente restaurato e riportato alle condizioni storicamente originali.

*Velocità di crociera 65kts (120km/h)*

*Tangenza 11.500ft (3.510m)*

*Autonomia 258 NM (416km)*

*Peso a vuoto 336kg*

*Peso massimo al decollo 554kg*

#### Aeronautica Macchi MB 308 marche I-BIOH

Costruito dall'Aeronautica Macchi negli anni Quaranta su progetto dell'ing. Bazzocchi, ha una struttura in legno e tela, elegantissima ala a sbalzo così come gli impennaggi di forma ogivale. Fu il primo aereo italiano a montare un carrello triciclo ed un volante al posto della tradizionale cloche. Il prototipo fu equipaggiato con un motore CNA D4 da 60hp mentre per i successivi esemplari destinati al mercato civile furono disponibili motorizzazioni Continental da 65, 85 oppure 90 hp. Per il mercato militare fu utilizzato il Continental C85. Ne furono prodotti 120 esemplari. È stato aereo privato ed aereo scuola nei nostri Aero Club per oltre 25 anni e fu prodotto anche in versione idrovolante con motore da 90hp. Fu utiliz-

zato in numerose e prestigiose gare aeree risultando sempre tra i primi classificati. Il signor Luciano Sorlini ne possedette un esemplare con marche I-LUGI e fu il suo primo aereo. Lo acquistò nel 1951 e partecipò a numerose gare qualificandosi sempre tra i primi. Tra queste gare ricordiamo il Giro Aereo di Lombardia, l'Esaveneto, il Giro di Sicilia. Questo esemplare fu costruito nel 1950 per il mercato militare e monta un motore Continental C85.

*Velocità 88kts (164km/h)*

*Tangenza 14.760ft (4.500 m)*

*Autonomia 397 NM (640km)*

*Peso a vuoto 407kg*

*Peso massimo al decollo 650kg*

Recentemente è stato acquistato e si unisce alla collezione un nuovo importante velivolo storico: P51 Mustang "Lil Margaret".

#### La Luciano Sorlini spa

La Luciano Sorlini spa è una solida realtà imprenditoriale attiva sin dal 1960, di proprietà dei tre figli dell'imprenditore bresciano e condotta da Silvia che ne è presidente. La Luciano Sorlini spa entra nel settore aeronautico a partire dall'inizio degli anni Ottanta, traducendo in lavoro la passione per il volo condivisa da tutta la famiglia. Grazie all'impegno e ai mirati investimenti economici si è costituita una organizzazione, unica del genere in Italia e tra le prime in Europa, in grado di occuparsi delle manutenzioni periodiche e revisioni dei velivoli per l'aviazione generale, motori e loro componenti ed equipaggiamenti, la vendita di qualsiasi parte di ricambio. La sede della Luciano Sorlini spa è a Calvegese della Riviera. La società si avvale di maestranze di provata esperienza e capacità: in particolare il personale operativo e tecnico gode di ampie qualifiche e specializzazioni certificate. La partecipazione a specifici corsi garantisce il periodico aggiornamento rispetto alle lavorazioni, alle nuove tecnologie e alle normative che regolano questo particolare settore lavorativo. La Luciano Sorlini spa dispone sia della certificazione in campo "civile", secondo la normativa europea EASA PART 145, sia di quella in ambito "militare". È in grado di eseguire tutte le operazioni di manutenzione e revisione che interessano i velivoli dell'aviazione generale. Dal 2004 è distributore della ROTAX per: Italia, Spagna, Portogallo, Città del Vaticano, San Marino, Grecia, Turchia, Cipro, Malta, Croazia, Israele, Serbia, Gibilterra, Bosnia ed Erzegovina, Libia and Arab Jamahiriya, Albania, Pakistan. Nel 2017 la Luciano Sorlini spa si è qualificata al primo posto quale migliore dealer Rotax nel mondo.

a cura di Wanda Castelnuovo

Per informazioni: tel. 030 601031  
cell. 346 7544844, cell. 339 3166870

