Anno 2 - Nº2

Airshow

F.I.O.M.A.

Rivista periodica quadrimestrale senza fini di lucro a tema aeronautico - Organo Ufficiale della Federazione Italiana Operatori Manifestazioni Aeree

Foto: A. Benedetti

Poste Italiane S.p.a. - Sped. in abb. Postale D.C.B. Udine - Aut. Trib. Udine n. 8 del 22/03/2006

Jesolo AIR EXTREME

QUANDO L'ENERGIA PRENDE IL VOLO

SI RINNOVA L'APPUNTAMENTO ESTIVO
CHE LA CITTÀ OFFRE
A TUTTI GLI APPASSIONATI DI AVIAZIONE

IL 26 AGOSTO SUL LITORALE DI JESOLO SI SVOLGERÀ
LA MANIFESTAZIONE AEREA "JESOLO AIR EXTREME"
CON LA PARTECIPAZIONE DELLE FRECCE TRICOLORI,
JETS DELL'AERONAUTICA MILITARE ITALIANA E STATUNITENSE,
TEAMS CIVILI, LANCI PARACADUTISTI E MOLTO ALTRO ANCORA

L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE SARÀ LIETA DI ACCOGLIERE TUTTI
GLI APPASSIONATI PER UN WEEK END ENTUSIASMANTE

S O M M A R I O

2 **EDITORIALE**
di Alberto Moretti

5 **RIVOLTO 1° MAGGIO 2007, APERTURA DELLA STAGIONE ACROBATICA DELLE FRECCE TRICOLORI**
di Valter Marchetti

9 **RED BULL AIR RACE WORLD SERIES**
Redazione

13 **EVENTO SENIORES FINMECCANICA**
Redazione

16 **MANIFESTAZIONI AEREE PUBBLICHE: QUALCHE UTILE CONSIGLIO**
di Aldo Banzato

19 **AIR EXTREME: UNA BELLA OCCASIONE PER LO SPORT E LO SPETTACOLO DELL'ARIA**
Di Luca Salvadori

23 **TEAM YAKITALIA**
di Vecchi Gian Carlo

26 **STORIA DEL VOLO ACROBATICO**
di Luca Vergerio

27 **CON LE ALI DELLA STORIA DARK BLUE SKY 2006**
di Piero Marangon

30 **VOLI PINDARICI: MUSEI ED EVENTI, LIBRI E CURIOSITÀ**
di Daniela Moretti

Periodico di informazione aereonautica
Anno 2 N° 2 Giugno 2007
Autorizz. del Trib. di Udine N° 8 del 22/03/2006
Direttore Responsabile: Piero Pittaro
Editore: F.I.O.M.A.
Via Mattioni, 5 - 33033 Codroipo - Udine
e-mail: rivistafioma@yahoo.it
Direzione e redazione: Alberto e Daniela Moretti
Illustrazioni "Storia del volo acrobatico": Luca Vergerio

Hanno collaborato: Aldo Banzato,
Gen. Gianfranco Da Forno, Gen. Giuseppe Lenzi,
Piero Marangon, Alberto Moretti, Daniela Moretti,
Gian Carlo Vecchi e Luca Vergerio
Foto: K. Tokunaga, G. Lenzi, S. Venturi, A. Benedetti,
V. Marchetti, G. C. Vecchi
Laboratorio fotografico PAN
Progettazione Grafica: Centro Full Service srl - Udine
Stampa: Tipografia Andrea Moro - Tolmezzo (UD)

EDITORIALE

di ***Alberto Moretti***
già Com.te Frecce Tricolori
Presidente e Fondatore F.I.O.M.A.

OBIETTIVI STRATEGICI PER IL 2007 E PER IL FUTURO

Qualunque organizzazione necessita di un programma a lungo termine che sia da guida per le attività del Presidente e del Consiglio direttivo, ma che rappresenti anche uno stimolo per gli associati a contribuire agli obiettivi fissati.
Senza un progetto proprio qualsiasi organizzazione semplicemente subisce gli eventi esterni senza influenzarli. è per questo che l'editoriale lo dedico ad illustrare alcuni importanti obiettivi strategici di FIOMA per il raggiungimento dei quali il Consiglio si adopererà con il supporto, spero, di tutti i soci volenterosi che ne condividono i contenuti.

Il faro che guida le azioni del Consiglio resta sempre lo statuto approvato dall'assemblea.
1. diffondere tra i giovani una sana cultura aeronautica. Questo lo facciamo costantemente con tutti i soci che a vario titolo operano nel campo delle manifestazioni aeree. Ogni volta che uno degli iscritti, sia esso direttore di manifestazione o pilota, realizza una manifestazione aerea con la partecipazione di migliaia di giovani e ragazzi non facciamo altro che l'interesse dell'aeronautica, civile e militare. I nostri soci, a qualsiasi categoria appartengano, sono stati sensibilizzati a tenere alta l'attenzione verso un target che rappresenta il futuro dell'aviazione.

2. promuovere l'elevazione professionale di coloro che a vario titolo, svolgono attività di promozione aeronautica. Chi ha letto i miei precedenti editoriali sa cosa penso delle manifestazioni aeree civili in Italia. Sono povere di contenuti e, talvolta, male organizzate. Scarsa professionalità e poca fantasia danno pessimi risultati e fanno dei danni alla causa. Qualcosa si sta muovendo anche grazie alla spinta del Presidente Leoni dell'AeCI, che ha indicato a tutti i partecipanti al corso di aggiornamento per Direttori, l'importanza di procedere all'organizzazione di "manifestazioni all'americana": spettacolo e divertimento. Professionalità e spirito imprenditoriale alla base di questo nuovo corso.
Per quanto ci riguarda faremo in modo che gli iscritti alla FIOMA siano sensibilizzati su queste tematiche e comprendano l'importanza del loro ruolo nelle manifestazioni aeree. In particolare per i Direttori di manifestazione iscritti faremo un incontro seminario a fine anno dove quelli più impegnati e preparati "passeranno" la loro esperienza a quelli meno esperti.

Un altro strumento utilissimo per promuovere l'elevazione professionale è la nostra rivista. Da questo numero inseriremo anche degli articoli tecnici a beneficio di tutti. L'organizzazione di una "manifestazione aerea civile pubblica" richiede da parte dell'Ente organizzatore una competenza su campi che sono pressoché sconosciuti ai non addetti ai lavori e con i quali bisogna confrontarsi continuamente. Per questo abbiamo inserito un articolo che fornisce alcuni suggerimenti su tematiche, a torto, considerate poco importanti: problematiche relative a servizi da fornire al pubblico, sicurezza a terra e nell'area di manifestazione (strutture a norma, relazioni fatte da tecnici etc…) Commissione di vigilanza per pubblico

spettacolo e altro. Nei prossimi numeri, anche sulla base delle segnalazioni dei soci e lettori, forniremo altre informazioni.

3. Formulare e presentare ogni avvertita istanza migliorativa delle attività aviatorie di interesse agli enti nazionali competenti.
A seguito dello svolgimento del raduno di Fano dello scorso anno sono emerse delle proposte da parte dei partecipanti per un miglioramento delle manifestazioni che ho puntualmente segnalato all'AeCI. La più importante ritengo sia quella di regolamentare in qualche modo la partecipazione dei Piloti agli Airshow. L'AeCI dovrebbe individuare i criteri per rilasciare un attestato di "display pilot" a coloro che possono intervenire nelle manifestazioni aeree. Questo punto è essenziale per eliminare comportamenti leggeri e dannosi per la Sicurezza del Volo e per il pubblico. Il display Pilot deve conoscere a fondo le norme che regolano gli airshow, avere familiarità con l'area di manifestazione e i principali riferimenti geometrici (display line, show center, crowd line etcc…). Pertanto il "display pilot" può anche non avere il titolo ENAC di pilota acrobatico e ricevere l'attestato dall'AeCI. Basti pensare ai piloti di velivoli storici, ad alcuni ULM non acrobatici che comunque intervengono negli airshow facendo uno spettacolo piacevole e di livello, senza effettuare alcuna acrobazia.

4. Infine come ultimo obiettivo segnalo la crescita della nostra organizzazione.
Siamo in tanti e siamo diventati una realtà, ancora poco considerata, ma confidiamo in un ripensamento di qualcuno.
FIOMA ha sempre operato tenendo in prioritaria considerazione l'interesse dell'aviazione. Questo impegno è stato riconosciuto ed apprezzato da tutti i display pilot italiani più importanti, che credono nelle potenzialità del sodalizio e si sono iscritti in massa: Dallan, Salvadori, Bosoni, Fornabaio, Racioppoli, Fabris, Mariani, Pagliarin, come pure tutti i display team più importanti: Red Bull, Yakitalia, Pioneer Team, Blue Voltige. Ormai FIOMA è una realtà diffusa tra gli addetti ai lavori tanto è vero che si sono associate anche importanti Società come Red Bull Italia e Vector Group.
Ritengo, ma mi posso sbagliare, che il nostro sodalizio possa essere una risorsa per l'AeCI e per il raggiungimento dei suoi obiettivi che possono essere diffusi anche attraverso la pubblicazione di articoli dedicati sulla rivista Airshow che sta diventando sempre più popolare tra gli appassionati.

A tutti ancora un saluto e ...buona lettura.

RIVOLTO 1° MAGGIO 2007, APERTURA DELLA STAGIONE ACROBATICA DELLE FRECCE TRICOLORI

Eccoci qui, come ogni anno, a questo evento che assume sempre di più le caratteristiche di una festa popolare più che di una manifestazione aerea.

Da evento “riservato” agli innumerevoli Club Frecce Tricolori, a raduno di tutti quelli che vogliono dimostrare quanto la Pattuglia sia diventata (o sia sempre stata…) “fenomeno di massa”, capace di far confluire in aeroporto, decine di migliaia di persone (30.000 circa, riporteranno i quotidiani del giorno dopo), in coda da ben prima che i cancelli venissero aperti, per assistere ad una loro esibizione.

Famiglie intere con bambini di tutte le età e nonni al seguito, cariche di ogni ben di Dio, disposte ad aspettare alcune ore pur di vedere volare i Loro beniamini e di salutarli con orgoglio al passaggio di ogni figura.

Tutto questo a dispetto di chi ancora si ostina a dichiarare che le Frecce Tricolori sono inutili e, soprattutto dannose...

Innanzitutto il tempo, dopo un po’ di apprensione per le previsioni che davano una probabilità, seppur bassa, di pioggia ed una prima mattina un po’ velata dalle nubi, le esibizioni si sono svolte sotto un bel sole.

I visitatori avevano a loro disposizione una mostra sta-

tica con i velivoli storici delle vecchie Pattugli Acrobatiche che si sono susseguite negli anni a cavallo tra i 50 ed i 60, fino alla costituzione delle Frecce Tricolori, rappresentate dai loro primi velivoli, l'F. 86 e, soprattutto dal G. 91.

In uno shelter era allestita una mostra con vario materiale che illustrava la "vita" dell'Aeronautica Militare in varie epoche. Accanto era parcheggiato un aereo da trasporto C. 119, restaurato dal personale della Base, che aveva al suo interno un'interessante mostra di modellini e di quadri, opera di Roberto Zanella, a soggetto aeronautico, mentre sotto una sua ala erano esposti un motore ed un seggiolino eiettabile dell'MB 339. In entrambi i casi, c'erano degli specialisti del 313° Gruppo pronti ad esaudire ogni quesito posto loro dalle persone che si assiepavano incuriosite.

Altro punto preso "d'assalto", lo stand della Rivista Aeronautica, dove persone di tutte le età facevano la fila per una copia della rivista o per un poster.

Quest'anno l'Aeronautica Militare ha voluto incentrare la manifestazione sul tema della divulgazione dei vari aspetti del volo tra i giovani, facendo volare prima delle Frecce ben cinque "pattuglie" civili, formate per la maggior parte da piloti giovani ai comandi di U.L.M. (Ultra Leggeri a Motore), che hanno dimostrato delle capacità notevoli, deliziando i presenti con pregevoli figure acrobatiche, che si rifanno (e come non potrebbero..) a quelle della Pattuglia.

L'onore di aprire "le danze" è toccato di nuovo a quel Jack Zanardo ormai diventato di casa nelle manifestazioni aeronautiche con i suoi aerei autocostruiti, dimostrazione di una passione irrefrenabile per il volo, che ha solcato il cielo campo con la riproduzione del triplano Fokker DR. 1 del Barone Rosso (Manfred Von Richtofen) asso della caccia germanica della I^ Guerra Mondiale, accompagnato da un Tiger Moth, biplano inglese del periodo tra le due Guerre Mondiali, che hanno simulato un combattimento aereo.

è stata poi la volta dei Blue Voltige, coppia di motoalianti, che si sono esibiti in una serie di figure acrobatiche con gli aerei letteralmente incollati l'uno all'altro, forse è per questo che il loro primo nome era qualcosa come "Siamesi".

Dopo le eleganti figure dei motoalianti, si è levato in volo il Pioneer Team, una pattuglia di nuova costituzione formata da quattro ultraleggeri Pioneer 300 costruiti dalla Alpi Aviation che ha la propria sede accanto allo storico aeroporto della Comina a Pordenone. Una vera sorpresa per chi scrive l'esibizione del Team, veramente ben pianificata ed eseguita, con un finale degno di Pattuglie di ben altro rango (leggi Patrouille Suisse e, soprattutto le Pattuglie Russe dei Knights e degli Swifts) con l'apertura della formazione di fronte al pubblico e contemporaneo lancio di artifizi pirotecnici!!!!! Veramente da vedere e gustare.

Altri team di ultraleggeri i Vega ULM provenienti da Lecce ed i Walter's Bad, che hanno dimostrato anche loro un'ottima padronanza dei velivoli e delle doti acrobatiche notevoli.

Ultima pattuglia civile gli Yak Italia, che prende il suo nome dal velivolo in dotazione, appunto l'addestratore di costruzione ex sovietica Yak 52, aereo spartano e robusto, adatto ad essere strapazzato dai piloti. I piloti, tutti molto esperti, hanno fatto vedere ancora una volta le loro capacità, inanellando una serie di figure di non facile esecuzione.

Il finale della loro esibizione è stato "oscurato" dall'accensione dei motori e dal successivo rullaggio degli MB 339 dei padroni di casa, che hanno catalizzato l'attenzione del pubblico. Ma si sa, alle Frecce non si resiste, e così migliaia di persone si sono catapultate verso le transenne per salutare i piloti con ampi gesti delle braccia e delle mani. Dopo che le due sezioni della Pattuglia si erano posizionate per il decollo su "pista 06", lo speaker ufficiale, Cap. Saia, ha invitato tutti i presenti ad un'attimo di attenzione per una "sorpresa", che si è materializzata in un elicottero AB 212 che ha effettuato un passaggio lungo l'asse pista con il Tricolore appeso ad un cavo sulle note dell'Inno di Mameli.

Da qui in poi è stato tutto un crescendo di emozioni, dalla prova fumi che ha creato una nube colorata che ha faticato a dissolversi, all'intera esibizione, che per essere la prima ufficiale, è stata molto buona, dimostrando il perfetto addestramento anche dei nuovi piloti che si sono inseriti nella Pattuglia da quest'anno e di quelli che hanno cambiato posizione. Che dire ancora, un grazie al Magg. Tammaro comandante della Pattuglia, al Magg. Lant neo capoformazione ed a tutti gli uomini del 313° Gruppo Addestramento Acrobatico che si apprestano a portare in giro per l'Italia e per l'Europa quel meraviglioso spettacolo che sono le nostre Frecce Tricolori.

Valter Marchetti

Bull
Red
ETZE

Red Bull Air Race World Series

È ripartito da Abu Dhabi con nuove tappe e nuovi piloti per la terza edizione della serie che ha dato vita ad una inedita dimensione del volo!

Immagina un aereo in città che passa a razzo sotto un ponte e si lancia a 400 km/h tra due piloni gonfiabili, compie una virata a gomito, sale in verticale, compie un mezz'otto cubano, poi un avvitamento e scende in picchiata davanti ai tuoi occhi. Non sei sul set di " Top Gun", ma ti trovi ad assistere a un **Red Bull Air Race!**

Il **7 aprile 2007** dai cieli di Abu Dhabi è decolla la terza serie del **Red Bull Air Race**, che quest'anno ha guadagnato 3 nuovi piloti e 2 nuove tappe. Il russo Sergei Rakhmanin, l'austriaco Hannes Arch e Glen Dell dal Sudafrica vanno infatti ad aggiungersi all'elite di undici piloti che hanno dominato la scorsa edizione e appassionato i milioni di spettatori che, da ogni angolo del pianeta, hanno assistito alle diverse tappe della serie.

Anche il calendario si arricchisce. Si aggiungono 2 nuovi appuntamenti: a fare da scenario saranno l'antica Porto, "capitale" del nord del Portogallo, e la maestosa San Pietroburgo, per un totale di 12 tappe complessive.

Il set up sarà il medesimo delle precedenti edizioni: un percorso ad ostacoli montato nel cuore della città e marcato da piloni gonfiabili che costituiscono delle porte. Ogni pilota dovrà attraversare le porte eseguendo delle figure acrobatiche prestabilite senza commettere errori, che altrimenti si traducono in penalità, il tutto nel minor tempo possibile.

I valorosi top gun dovranno perciò affinare sempre più la loro tecnica se vorranno sbaragliare i concorrenti e aggiudicarsi la vittoria. Lo sa bene l'attuale campione in carica, l'americano **Kirby Chambliss**, eccitato dalla prospettiva di nuove tappe e nuovi sfidanti, ma determinato a mantenere il titolo anche nel 2007.
Cosa ci riserverà dunque la serie di quest'anno? Scoprilo su **www.redbullairrace.com**, dove troverai il calendario di gara, l'elenco dei piloti, informazioni sempre aggiornate su ogni appuntamento e un divertente gioco on line per chi vuole vestire virtualmente i panni del pilota.
Ora non ti resta che allacciare le cinture di sicurezza e prepararti a godere questo spettacolo unico!

EVENTO SENIORES FINMECCANICA

Il 20 maggio si è svolta a Genova una bellissima manifestazione aerea con la partecipazione delle Frecce tricolori.
L'evento è nato da una iniziativa del Gruppo Finmenccanica che quest'anno ha deciso di tenere proprio nel capoluogo ligure l'annuale raduno Seniores.
L'impegno di tutti ha permesso che l'evento si svolgesse regolarmente senza alcuna limitazione alla operatività dello scalo civile.
È stato uno spettacolo magnifico, come dimostra il reportage fotografico che volentieri pubblichiamo, con la partecipazione delle Frecce Tricolori, l'EFA, il C27J, M346, EH 101, il SU 31M di Marco Bosoni, Il Team Memphis Belle, il lancio di 20 Paracadutisti della Folgore dal C27J. Al largo, in mare, a realizzare un quadro che potremmo intitolare "orgoglio nazionale" il Vespucci della Marina Militare.

Il presidente di Finmeccanica Pier Francesco Guarguaglini con il Comandante Massimo Tammaro

MANIFESTAZIONI AEREE PUBBLICHE: QUALCHE UTILE CONSIGLIO

di Aldo Banzato

Inizia da questo numero una collaborazione con un nuovo socio FIOMA, la ditta Vector Group il cui Amministratore unico è il Sig Aldo Banzato. La Vector è da tempo leader in Italia nel settore degli "Outdoor events" e ha contatti continui con amministrazioni pubbliche, commissioni di vigilanza, Prefetture e tutti gli enti preposti al controllo sulle manifestazioni pubbliche. Ha accettato, e lo ringrazio per questo, di dare il suo contributo a beneficio di tutti per quanto attiene ad un settore spesso ritenuto marginale ma che a ben guardare è quello che può mettere in serie difficoltà ogni organizzatore di airshow, rendendo vani mesi e mesi di lavoro e preparazione.

Ho accettato volentieri la proposta di iniziare a trattare argomenti che spesso sono ritenuti di bassa valenza "dagli operativi" tesi a focalizzare l'attenzione sugli interventi aerei, sulle acrobazie e altre cose nobili di uno spettacolo aeronautico. Tuttavia è bene tener presente che le "grane" non arrivano mai da questi settori, bensì dalle innumerevoli problematiche legate a varie leggi e norme che sinteticamente possiamo inquadrare in: norme per la tutela del cittadino in manifestazioni pubbliche.

Norme alle quali l'ente organizzatore deve dare puntuale applicazione perché nei controlli da parte delle commissioni di pubblico spettacolo preposte alla verifica del rispetto delle leggi in materia difficilmente saranno fatti sconti dai membri tecnici. In alcuni casi sono state bloccate manifestazione il giorno precedente all'evento.

Per gli Enti organizzatori (aeroclubs) si suggerisce di ricercare tra i soci un tecnico preparato sull'argomento (in genere un ingegnere civile) a cui affidare il compito di seguire tutte le fasi di allestimento dell'area di manifestazione (layout). La prima buona regola da seguire è quella di evitare cavi elettrici volanti per portare energia in aree remote dell'aeroporto. È meglio affidarsi a generatori elettrici anche richiedendo a espositori/venditori di adeguare l'equipaggiamento a questo criterio elementare di sicurezza.

Disegnare su una mappa aeroportuale tutte le infrastrutture e le aree principali della manifestazione: parcheggi auto, parcheggi aeromobili, aree per il pubblico, vie di afflusso e deflusso, posizione dei WC, aree di ristoro, aree per assistenza sanitaria di emergenza e qualunque altro elemento avete nella vostra manifestazione. Una buona pianificazione dell'area di manifestazione vi garantisce un adeguato controllo e una efficace direzione delle attività finalizzate alla buona esecuzione dell'evento.

Per finire questo primo articolo qualche utile consiglio in pillole:

- 1 WC per ogni 250 persone è quanto richiesto dalle direttive in merito. Assicuratevi che siano disponibili almeno due WC per diversamente abili.
- Transenne necessarie a delimitare i recinti per il pubblico. Se l'area antistante le transenne è vigilata si può realizzare il recinto anche mettendo, tra due transenne distanti 8/10 metri tra loro, del nastro colorato.
- Aree parcheggi auto. Se pensate che al vostro evento interverranno 9000 persone calcolate la presenza di circa 3000 auto che a 20 metri quadrati l'una fa un totale di 6 ettari. Area che vi sarà richiesta di indicare dalla commissione di vigilanza.

Per ora mi fermo ben sapendo che l'argomento trattato è di quelli considerato "noioso". Mi riprometto di fornire qualche altra utile indicazione se l'argomento dovesse risultare di interesse per i lettori di Airshow.

Air Extreme: una bella occasione per lo sport e lo spettacolo dell'aria

Nell'estate del 1996 mi trovavo ad Oklahoma City, nella patria dell'aviazione, come Team Manager della Nazionale Italiana ai campionati mondiali di acrobazia aerea. Credevo di toccare il cielo con un dito immaginandomi quali folle oceaniche si sarebbero presentate al cospetto dei migliori piloti del mondo per restare come me, allora pilotino da cortile seppure alto dirigente sportivo, a bocca aperta a vedere le loro prodezze. Mi sbagliavo di grosso: non solo non è venuto nessuno, ma neppure noi del "circo" alzavamo lo sguardo da terra se non per vedere cosa facevano i nostri coequipiers, e certo non per ammirare tutti i voli. Mica eravamo matti: in realtà c'era poco da ammirare perché i voli erano tutti uguali e solo quei diavoli di precisione dei giudici (Dio li abbia in gloria) erano in grado di distinguere il primo dal secondo. Poco dopo, nominato sul campo corrispondente dall'Europa di Sport Aerobatics (la più importante rivista di acrobazia aerea degli USA), scrivevo un articolo che mi attirava odi profondi e duraturi da alcuni quanto stima imperitura da altri, poiché senza mezzi termini dicevo che "[...] L'acrobazia è NOIOSA per chi la guarda, non certo per chi la fa, ma non possiamo sperare di far molta strada senza un pubblico, cioè senza sponsors perché solo un disinteressato benefattore può sponsorizzare uno sport che nemmeno la mamma e la fidanzata del pilota vanno a guardare [...]". Sono passati 11 anni da allora e non ho cambia-

to idea: ma nel mio piccolo, oltre ad essere cresciuto di molto come pilota, ho cercato di cambiare questa situazione un po' con idee mie, un po' con quelle degli altri che mi sembravano interessanti, sfruttando la (scomoda) posizione di dirigente sportivo di club prima, di presidente di federazione sportiva poi. Una delle idee altrui che credo validissime e che mi hanno eccitato è quella di Air Extreme, partorita dalla mente di Alberto Moretti. Alberto l'ho conosciuto per caso, letteralmente "imbucandomi" in uno degli airshows da lui organizzati, e subito ci siamo trovati in comunanza di intenti se non di idee. Quando Alberto ha inventato Air Extreme, associando al volo acrobatico tutto il resto dello show (e non vi dico cosa per non rovinarvi la sorpresa...), ho subito intravisto la possibilità di trasformare una mia precedente idea in realtà: l'idea era la formula Airshow + Gara, già sperimentata in occasioni quali Insubria Airshow a Varese ed Avioexpo a Voghera. Ma Air Extreme era qualcosa di più per la cornice, qualcosa di meno per la mancanza del fatto sportivo sostituito da una semplice (!) esibizione. Parlando con Alberto ed altri amici piloti è emersa la possibilità

di fare le due cose, trasformando l'esibizione in una gara, inserita in un circuito di eventi analoghi. E d'altronde per me non poteva essere diverso, poiché lo scopo della Federazione da me presieduta è lo sviluppo dello sport dell'acrobazia aerea, aggiungo con ogni mezzo (lecito, s'intende). La gara però non è, diciamo così, "normale": infatti chi giudica è il pubblico, al quale è data la possibilità di esprimere il proprio gradimento per questo o quel pilota secondo il proprio gusto, in pratica una "hit parade" del volo. Le linee generali della "hit parade" Air Extreme sono le seguenti: 1. Due manches (Gara 1 e Gara 2) da svolgersi in giorni consecutivi, in cui ciascun pilota ha 5' a disposizione per volare quello che vuole (cioè figure anche non comprese nel ponderoso Catalogo Aresti, Bibbia dell'acrobata sportivo) tranne manovre pericolose. Ammessi il fumogeno, la musica di sottofondo, il commento live dal cockpit, le telecamere a bordo ed ogni altro mezzo per aumentare l'impatto della performance sul pubblico. 2. Il pubblico, che vota da 0 a 10 ciascun volo nel suo complesso, secondo il proprio gusto e l'impressione ricevuta dal complesso dell'esibizione di ciascun pilota. Dei punti citati, il secondo è secondo me il più importante: il coinvolgimento del pubblico nell'ottenimento di una classifica è un fatto innovativo e tale da rendere partecipe tutta l'audience di quanto accade, avvicinando i piloti ai loro potenziali ammiratori. Il tutto senza perdere di vista la qualità tecnica e soprattutto la sicurezza del volo che è protetta, oltre che dalla capacità e dal buon senso dei piloti, dalle regole di buona condotta importate dagli standard internazionali della FAI (Fèdèration Aèronautique Internationale).

Attorno a Gara 1 e Gara 2 si articola il resto del programma di un evento Air Extreme: dal motociclismo acrobatico al paracadutismo, dallo stunt al concerto pop passando per la ristorazione tipica della località ospite... ma questo non è affar mio, perché mi accontento di volare, e di far volare! Cosa ci proponiamo? Molto, anzi moltissimo: dal punto di vista della FSIVA speriamo di far apprezzare l'acrobazia a sempre più persone, augurandoci che alcune di queste vogliano tramutare il sogno in realtà. Proprio come, molti anni fa, abbiamo fatto noi passando dagli sguardi adoranti al di là della rete aeroportuale, alla scuoletta di volo pagata rompendo il salvadanaio, ai primi looping... fino a diventare (speriamo) il fulgido esempio per i piloti di domani.

Luca Salvadori
(Presidente Federazione Sportiva Italiana Volo Acrobatico - FSIVA)

YAKITALIA
Memphis Belle
Memphis Belle
RA-2465K

Team Yakitalia

Prosegue il “viaggio” di Air Show nel panorama acrobatico italiano, se nello scorso numero abbiamo approfondito la conoscenza del team “THE RED BULLS”, l’appuntamento di questo numero non poteva non essere dedicato ad un altra grande certezza dell’acrobazia di gruppo italiana.

Stiamo parlando del Team Yakitalia.
Questo Team che ha sede presso l'aeroporto di Fano (Pesaro-Urbino) nasce da un idea di
Carlo Mariani e Domenico Serafini, pilota di F-104 l'uno e pilota di ultraleggeri l'altro.
L'esatto opposto.
Questi piloti si erano incrociati sui campi di volo più di una volta simpatizzando reciprocamente e gettando le basi paritetiche del loro sodalizio e insieme ad amici uniti da una incredibile passione per il volo, hanno ideato e realizzato un progetto che ha portato alla nascita di YAKITALIA.
Il nome non lascia dubbi sulla provenienza degli aeromobili utilizzati, si tratta infatti di aeromobili Yakovlev di origine sovietica, aerei "essenziali" ma caratterizzati da un elegante linea "ALL METAL" dalle essenziali forma aerodinamiche.

Al contrario dei loro colleghi della pattuglia dei "THE RED BULL" i piloti del YAKITALIA occupano il posto anteriore dell'abitacolo .
Sin dalla sua costituzione, con lo scopo di promuovere e divulgare la cultura aeronautica, Yakitalia ha partecipato agli eventi aeronautici più importanti, compresi alcuni Open Day organizzati dall'Aeronautica militare italiana.
Il team è composto da 5 piloti titolari e da "alcune" riserve, e per riserve si intendono altri esperti piloti a cui il team si affida quando per esigenze professionali uno dei piloti titolari non possa partecipare ad una manifestazione, e questo per assicurare al pubblico degli air show uno spettacolo sempre ai massimi livelli.
La pattuglia è nata ufficialmente nel 1999 alcuni anni dopo la conoscenza tra i due fondatori.
Da allora il sodalizio tra i due piloti regge e si è rafforzato su solide basi di amicizia e reciproca stima.
Una nota di colore è stato il cambio di sponsor della pattuglia che proprio in occasione del primo raduno nazionale degli operatori nel campo delle manifestazioni aeree organizzato da F.I.O.M.A. il 4 Novembre 2006 ha presentato la formazioni nella nuova veste "MEMPHIS BELLE".
I piloti titolari sono: Carlo Mariani, chiamato affettuosamente "MARACANÀ" ha 50 anni e occupa indipendentemente la posizione di gregario destro o sinistro, ma con la sua grande esperienza può occupare qualunque ruolo durante il display.
Carlo è un ex pilota militare e ha svolto il servizio presso il 5° Stormo su F-104 raggiungendo l'invidiabile traguardo delle 2200 ore volate sull'F-104 senza mai un eiezione.
Ha partecipato a varie competizioni nazionali ed internazionali di acrobazia, è istruttore di volo acrobatico a motore e di aliante, ha all'attivo oltre 16000 ore di volo e oltre 1200 lanci col paracadute e ad oggi lavora presso l'Air One come comandante istruttore.
Domenico Serafini, detto "SABURO", leader durante il volo di formazione in coppia e gregario di sinistra nel volo di formazione a tre.

Ha partecipato a gare nazionali di acrobazia, nel 1993 ha conseguito l'abilitazione al volo acrobatico partecipando a competizioni nazionali con CAP-10B.
ALTRI Piloti del gruppo sono Giuseppe Pierantoni, detto "GIUSPIER" e Carlo Alberto Scopel, detto "POPPY".
Collaborano anche con il Team Enzo Pacenti e Daniele Locatelli. Quest'ultimo Pilota Militare in servizio al 4 Stormo ed uno dei primi istruttori abilitati sull'Eurofhighter.
Infine il team si avvale di un collaboratore per le pubbliche relazioni, Antonio Diana attualmente in servizio presso il 2° Stormo 313° Gruppo A.A. Frecce Tricolori.
Ad oggi il team ha partecipato a circa 150 manifestazioni di cui 21 solo nel 2006 .

Il Programma di volo

Il team è composto da 3 elementi. Il programma di volo dura 15 minuti, e prevede la realizzazione di numerose figure acrobatiche. Looping, tonneaux, voli rovesci e incroci rendono il volo del Team altamente spettacolare.
Per la stagione 2007 Yakitalia ha adottato un programma di volo acrobatico molto flessibile in funzione della disponibilità dei piloti e dei velivoli, anche in funzione dell'ingresso di un 4° velivolo Yak-52 ritirato nel mese di Marzo.
L'obiettivo prestigioso che Mariani e Serafini si sono prefissati è quello di costituire una formazione di ben 7 aeroplani, un obiettivo ambizioso che, ne siamo sicuri, un giorno raggiungeranno, ma per ora il team conta 3 Yak52 e uno Yak55, (e un ulteriore Yak-52 tenuto in riserva.)
Nei pochi giorni passati a Fano abbiamo vissuto con loro l'esperienza del volo in formazione, partecipato a piccole ma significative cerimonie di battesimo del volo di ragazzi e osservato il gruppo nelle occasioni informali di incontri con amici e familiari. Mi sono reso conto della loro grande dote: l'umiltà e la generosità di gente unica. Per questo hanno tanta gente che li segue e li ama.
Il nostro "viaggio" alla scoperta di Yakitalia è terminato. Di questo gruppo vorremmo sottolineare ancora una volta la loro straordinaria semplicità, "l'apertura" verso la gente, siano questi fans, spettatori di air show o semplici curiosi.
Questo contatto diretto con la gente rende "grande" il team Yakitalia, non solo piloti, ma soprattutto uomini, e questo è un valido modello di come far avvicinare le persone a questo meraviglioso mondo, e chiunque volesse informazioni su manifestazioni o programmi riguardanti la stagione 2007 suggerisco di contattare direttamente il team all'indirizzo mail: info@yakitalia.it o visitando il sito www.yakitalia.it.

di Gian Carlo Vecchi

– STORIE DALLA STORIA DEL VOLO ACROBATICO –
PRIMA PARTE: RINO CORSO FOUGIER

LA FIABA DEL RE MORENTE

CON LE ALI DELLA STORIA

DARK BLUE SKY 2006

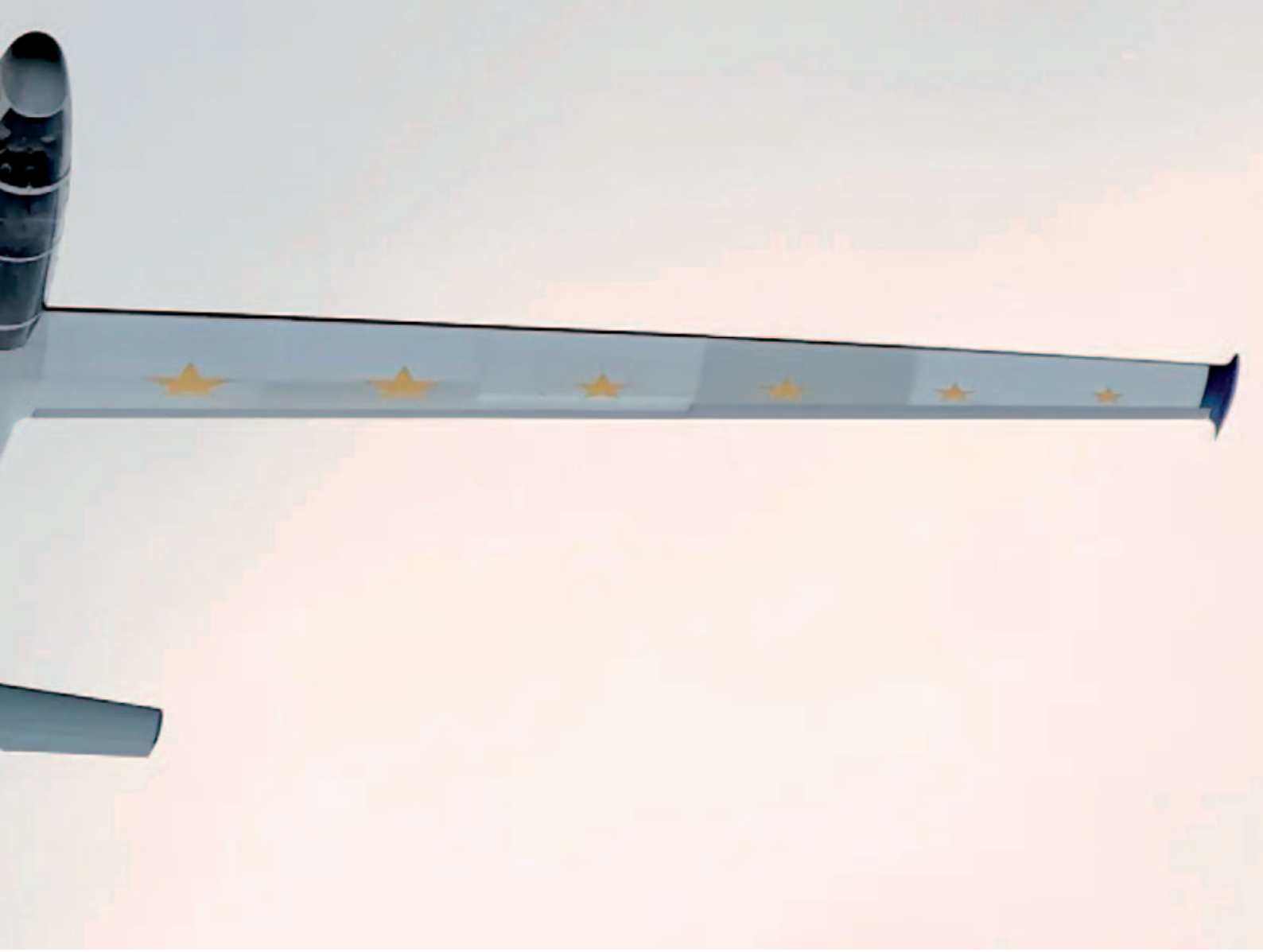
Leonardo Da Vinci ha fissato con poche parole uno dei momenti più alti della sua potente e commossa fantasia, quando “ha visto” la sua macchina meravigliosa staccarsi dal Monte Ceceri e volare libera nel cielo:

“Piglierà il primo volo il grande uccello sopra del dosso del suo magno Cecero, empiendo l’universo di stupore, empiendo di sua fama tutte le scritture, e groria eterna al nido dove nacque”.

Umilmente però egli non pensa a sé: la fama sarà del velivolo prodigioso, la gloria di Firenze, il nido dove nacque il grande uccello. Ebbene, sia gloria nuova al campo di volo di Gorizia, dunque, che nello stesso giorno ha visto nuovamente staccarsi dalla sua erba e “venirnotando una figura in suso” l’EDA V, il velivolo costruito dai fratelli Edi e Pepi Rusjan cento anni fa, e il Blanik L13 che fu già di Nino Pittini, che serbano ancora intatte nel cuore e nella memoria le splendide acrobazie dell'asso friulano.
Nella bottega del padre, tra le botti già fornite, tra doghe, tra mezzule e lulle, nacque, piano piano, la macchina volante dei due fratelli. Strana storia, quella aeronautica: sembra sia stata iniziata da fratelli. Otto Lilienthal fu aiutato dal fratello;
Wilbur e Orville Wright negli Stati Uniti; in Francia. Gabriel e Charles Voisin, Henri e Maurice Farman, in Gran Bretagna i fratelli Short; a Gorizia i fratelli Rusj an, ai quali prestava non poco aiuto cucendo il tessuto per le ali, la sorella Gigia.

Insomma, dopo vari tentativi, 1' EDA V, equipaggiato con un motore Anzani da 25 CV, sei metri di lunghezza e sette di larghezza, e con una superficie alare di oltre nove metri quadrati e 200 Kg di peso riuscì a volare nell'autunno del 1909.
Il pilota Thomas Meze ha portato in volo una riproduzione fedele del velivolo, progettata e costruita dall'ingegnere Albin Novak, suscitando di nuovo quello stupore antico e quel senso di gloria che aleggia sull'evento che sostiene il pilota, alla cui corsa la nube è suolo e il vento è carezza e conforto fino a tanto che egli tocca nuovamente terra.
La passione, la competenza e l'abilità di Aleksander Spacapan e di Piero Marangon hanno saputo accendere negli animi di migliaia di spettatori l'emozione, con un programma acrobatico classico, svolto sulle note di una musica cara a Nino Pittini, C'era una volta il West.
Il dolce e composto volo del Blanik ha meravigliato e appassionato; ha dimostrato e descritto: non ha usato perifrasi, circonlocuzioni, amplificazioni, ha fuggito gli ornamenti eccessivi come indugi e ostacoli alla visione. Ha prodotto una serie stretta, dolce ma rapida di viti, loops tonneaux, fieseler, con al centro quel "quadrifoglio" che ha reso inutili tutte quelle idee e figure medie, di cui solo chi vuole stupire ad ogni costo e i voli mediocri hanno bisogno per giungere faticosamente ad una conseguenza.
Pure il volo è riuscito naturalmente colorito, traversato di malinconica memoria, di dignità e di bravura nella sua chiarezza plastica; un volo sereno e pieno che s'è fatto poesia.
Ma la poesia non è mai principio astratto e ozioso: "le rote larghe, e lo scender sia poco"; la poesia è essenzialmente contenuto. La docilità del remeggio col suo strumento, cioè 1' abnegazione e l'allenamento; col suo obiettivo, persuadere e avvicinare soprattutto i giovani; ecco ciò che vi è stato e ciò che permane di quel volo, ecco cos' è la poesia di un aliante; ed ecco in fine perché è giusto riproporre quel volo che è già diventato un classico.

Pietro Marangon



1

2

3

4

6

5

7

1. Cappellini. Disponibili in panno e cotone, con logo. In panno : € 13.50. In cotone: € 11.00.
2. Sciarpe in poliestere color bianco o blu scuro, con logo PAN. € 7.75
3. Crest in metallo con emblema delle Frecce Tricolori. Base in legno. Dimensioni: cm. 18x22. € 32.00.
4. Portachiavi "Frecce Tricolori", in cotone, € 3.60
   Patch "Frecce Tricolori". In tessuto ricamato € 5.70
5. Pins. Disponibili in due diversi tipi. Caduno € 2.60
6. Zainetto in cordura color nero, con logo Frecce Tricolori. € 20.50
7. T-shirt in cotone blu scuro, con logo PAN. Taglie S-M-L-XL € 12.00
8. Frecce Tricolori, da Campoformido a Rivolto. Splendido volume con foto b.n. / colori. 190 pag., formato 290 x 210. € 29.40.

8

Il nostro ricco catalogo da sempre include l'attraente oggettistica della Pattuglia Acrobatica Nazionale. Ciascuno di questi oggetti è stato creato per i tantissimi fans della nostra gloriosa e famosa formazione acrobatica: possederli ed esibirli con orgoglio è un modo per far conoscere agli altri la propria passione, un modo per sostenere le fantastiche Frecce Tricolori.
Scegliete ciò che più vi piace ed ordinatelo oggi stesso. Ve lo spediremo rapidamente.

LA BANCARELLA AERONAUTICA s.a.s.

Via G. Fattori, 116 - 10141 TORINO
Tel. 011.779.35.86 - Fax 011.772.54.47 - e.mail: torino@bancaero.it
Via Anguissola, 54 - 20146 MILANO
Tel. 02.404.12.48 - Fax 02.404.11.16 - e.mail: milano@bancaero.it

www.bancaero.it

VOLI PINDARICI: MUSEI ED EVENTI, LIBRI E CURIOSITÀ

di ***Daniela Moretti***

Musei

Il **Museo dell'Areonautica Caproni** comprende una rara collezione di aeroplani, tra questi 20 aerei costruiti tra il 1910 e il 1980, dei quali 9 unici al mondo, un'officina d'epoca e lo studio di Gianni Caproni del 1912. Da segnalare il bombardiere trimotore SM-79 costruito nel 1942, l'SVA di Gino Allegri con il quale G. D'Annunzio compì il celebre volo su Vienna nel 1918, il primo motore d'aviazione di E. Forlanini del 1887 e la radio di Guglielmo Marconi, utilizzata per le prime comunicazioni dai palloni aerostatici. Infine opere di artisti del '900 quali, Munari, Sironi, Ambrosi, Depero e Bonazza.
Ogni anno vengono organizzate mostre interattive, manifestazioni aeree e aeromodellistiche e strette collaborazioni con vari enti aeronautici e scientifici per mantenere il museo attivo e protagonista.

Apertura ed orari
Dal martedì al venerdì 9.00-13.00 / 14.00-17.00
sabato e domenica 10.00-13.00 / 14.00-18.00
Chiuso il lunedì, il 1° novembre, i giorni di Natale e capodanno
Tariffe
Intera euro 2,50
Ridotta euro 1,50
Famiglia euro 5,00

Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni
via Lidorno, 3 - 38100 Trento
telefono +39-0461-944 888
fax +39-0461-944 900
sito: www.museocaproni.it
e-mail: caproni@mtsn.tn.it

Eventi

"Air Extreme. Quando l'energia prende il volo" sui cieli italiani

Quest'anno, con la stagione estiva, prende il via l'evento "Air Extreme" ideato e realizzato da Prima Aviation con il supporto fondamentale di Red Bull.
Appassionati di volo e acrobazia, alla ricerca di forti emozioni potranno godere di questo evento da non perdere, che si svolgerà in diverse località e per la durata ogni volta di due giorni. Il debutto a Fano (Pu) il 16 e 17 giugno 2007.
Il programma prevede moltissime sorprese. Tra queste vedremo all'opera piloti solisti che si lanceranno in acrobazie gareggiando tra loro, ma ammireremo anche l'eleganza di alcune tra le migliori pattuglie civili italiane.
E quando le acrobazie non si svolgeranno in aria con l'intervento dei Parà con i lanci di precisione, non dovremo fare altro che apprezzare la bravura di motociclisti free style che padroneggeranno i propri mezzi al suono di musica rock.

Ma non finisce qui infatti, nella seconda giornata vedremo ancora numerose esibizioni di pattuglie acrobatiche italiane e straniere di cui potremmo ammirare anche i velivoli in mostra statica.
Il tutto sarà accompagnato per le due giornate da tanta musica, stand gastronomici di livello e ulteriori eventi inattesi.

Per informazioni maggiormente dettagliate visitate il sito:
www.airextreme.it

Libri

Titolo:
Le Frecce Tricolori
da Campoformido a Rivolto
Autore:
Federico Anselmino
e Giancarlo Gastaldi
Editore: La Bancarella Aeronautica
Prezzo: euro 42

Volume celebrativo sulle Frecce Tricolori, a partire dalle prima formazione acrobatica dagli anni '30 sino ad oggi.
Questo libro ripercorre le tappe della pattuglia italiana più amata in Italia e anche all'estero. Centinaia di foto in gran parte a colori con immagini davvero entusiasmanti.
A cavallo delle fasi storiche, troviamo in primo piano sempre i piloti; in questo libro moltissimi racconti e descrizioni aneddotiche sugli uomini che hanno contribuito a rendere così grandi le Frecce Tricolori con decine di foto di volti del passato, ma anche del presente.
Ma non solo, possiamo trovare in questo libro, modello per modello le schede tecniche degli aerei che hanno fatto la storia della pattuglia: dalla prima base a Campoformido sino a Rivolto.

Federico Anselmino **è nato nel '62 a Torino dove vive e lavora. Da sempre appassionato di aviazione militare, pubblica articoli e fotografie su grandi riviste specializzate italiane e straniere.**
Giancarlo Gastaldi **è nato nel '59 ad Alessandria dove vive e lavora. Stessa grandissima passione per l'aviazione e anche lui autore di molti articoli pubblicati su riviste italiane e straniere.**
Insieme hanno realizzato opere come "Basi e Reparti-Villafranca" e "Aeronautica Militare - I reparti di volo".

Curiosità

L'Aero Club di Roma organizza per l'anno 2007 il 2° Concorso Aeronautico di Fotografia Aero Club di Roma 2007 dal tema: "Il Volo".
Il concorso si rivolge a persone di tutte le nazionalità e di tutte le età. Ciascun concorrente può partecipare con un numero illimitato di foto.

La scadenza é fissata per il 25 settembre 2007.
La Dott.ssa Francesca Bittarello (addetta P.R. e Attività Promozionali) risponderà a tutte le questioni inerenti al Concorso Fotografico del quale è curatrice e del settore da lei occupato all'interno dell'Aero Club di Roma.

Per contattarla sono a disposizione dell'utenza 2 mail:
1. francesca_bit@hotmail.com
2. francesca_uno@yahoo.it
oppure telefonare negli orari di ufficio al 329.4218323.

Il regolamento completo compreso di modulo di presentazione dell'opera da compilare é consultabile,scaricabile e stampabile cliccando sul seguente link:

http://www.aeroclubroma.it/documentazione/bando_concorso_fotografia_2007.pdf

La commissione esaminatrice é composta da personalità legate al mondo aeronautico.

C A L E N D A R I O

PAN STAGIONE 2007
MANIFESTAZIONI NAZIONALI

1 MAGGIO
APERTURA STAGIONE PAN RIVOLTO UDINE

6 MAGGIO
ALI SUL LAGO VERBANIA PALLANZA VARESE

8 MAGGIO
FESTIVITÀ SAN NICOLA E MAGGIO BARESE - BARI LUNGOMARE BARI

20 MAGGIO
CELEBRAZIONE SENIORES E MAESTRI DEL LAVORO FINMECCANICA GENOVA

27 MAGGIO
GIORNATA AZZURRA 2007 PRATICA DI MARE ROMA

3 GIUGNO
LATINA AIRSHOW LATINA LIDO LATINA

17 GIUGNO
VERSILIA AIRSHOW 2007 VIAREGGIO LUCCA

1 LUGLIO
CHIOGGIA TRA CIELO E MARE CHIOGGIA LUNGOMARE VENEZIA

7 LUGLIO
PORTO RECANATI AIRSHOW PORTO RECANATI ANCONA

08-LUGLIO
FALCONARA AIRSHOW FALCONARA MARITTIMA LUNGOMARE ANCONA

21 LUGLIO
CIELI DI SIRACUSA 2007 SIRACUSA SIRACUSA

22 LUGLIO
AIRSHOW "SCILLA E CARIDDI" REGGIO CALABRIA LUNGOMARE REGGIO CALABRIA

28 LUGLIO
GALLIPOLI AIRSHOW GALLIPOLI LUNGOMARE LECCE

11 AGOSTO
GRADO AIRSHOW GRADO TERME GORIZIA

12 AGOSTO
VIVA LIGNANO 2007 LIGNANO SABBIADORO UDINE

26 AGOSTO
JESOLO AIRSHOW JESOLO LUNGOMARE VENEZIA

2 SETTEMBRE
CIELO SARDEGNA 2007 OLBIA SASSARI

22 SETTEMBRE
AIRSHOW RIVA LIGURE LUNGOMARE IMPERIA

23 SETTEMBRE
ALASSIO AIRSHOW ALASSIO LUNGOMARE SAVONA

29 SETTEMBRE
FERRARA BALOONS FESTIVAL FERRARA

Concentrato d'arte

Ogilvy e Mather - pbr © G. Baronchelli

Friuli Venezia Giulia, l'esperienza intensa.

La grazia del Tiepolo a Udine, il fascino asburgico di Trieste, i mosaici romani di Aquileia, le antiche pievi e i castelli. Una vacanza d'arte e cultura in Friuli Venezia Giulia è un incontro con mille storie. Da accompagnare con un ottimo vino e i sapori di una cucina composita e sorprendente. Esperienze che non si dimenticano, perchè siete in Friuli Venezia Giulia. Ospiti di una terra vera, fra gente unica che vi conquisterà.

FRIULI VENEZIA GIULIA

Ospiti di gente unica

La tua vacanza last minute su www.turismo.fvg.it | N.verde 800 016044