



Il raro Globe Swift che Stefano Landi ha restaurato con 2.000 ore di lavoro.



Il Piper PA-22 Pacer esibito da B&C, l'agenzia Piper Aircraft per l'Italia.

Salone del Volo a Padova

La sesta edizione del Salone del Volo - Festival dell'Aria si è svolta dal 13 al 15 settembre a Padova, dove si è trasferita l'anno passato dal Lido di Venezia.

MARCO IAROSI

La sesta edizione del Salone del Volo Festival dell'aria (quattro sull'aeroporto del Lido di Venezia e le ultime due a Padova), fiera dell'aviazione generale e da diporto, si è svolta con successo dal 13 al 15 settembre sull'aeroporto "Gino Allegri", per l'occasione aperto a fasce orarie anche ai velivoli VDS avanzati e basici. La manifestazione è stata organizzata da Expo Venice e PadovaFiere con l'apporto della società Aeroporto Allegri di Padova, mentre direttore della manifesta-

zione è stato ancora una volta il com.te Alberto Moretti che insieme ai suoi collaboratori nelle tre giornate ha anche condiviso la gestione del traffico aereo con il nucleo dell'ENAV presente in aeroporto. Tutti positivi i numeri di questa seconda edizione patavina che, a differenza dell'anno passato, ha goduto di tre belle giornate di sole: 45 gli espositori, con un incremento del 50% rispetto al 2012, una trentina i velivoli esposti e più di 150 i velivoli giunti sull'aero-

porto nelle tre giornate, per un totale di oltre 500 movimenti aerei. Buono l'afflusso di pubblico, complice la vicinanza della città dalla quale si può arrivare addirittura a piedi, che ha visto la presenza di circa 8.000 persone. Il biglietto di ingresso costava sette euro e cinque il ridotto. Oltre all'area espositiva, con marchi quali Brm Aero, Coavio, Czech Aircraft, Piper, Shark Aircraft, Viper, Zenair, varie ditte di accessoristica e numerose scuole di volo, interessante anche la proposta

congressuale che ha visto presentazioni riguardanti la formazione (scuole e università), le attività di ENAC ed ENAV, la ricostruzione di aerei storici (Jonathan Collection), nonché la presentazione del progetto "Voglia di Volare" da parte del personale Alitalia. Nel suo intervento, Giancarlo Zannardo ha fatto il punto sulla sua Fondazione Jonathan Collection, raccontando come ha costruito le sue repliche volanti del Flyer dei fratelli Wright, Bleriot, Spad XIII, Fokker DR1 del Barone Rosso ed

ha aggiornato sullo stato della costruzione della replica del Caproni Ca3 che adesso sta compiendo i rullaggi in pista e dovrebbe volare entro fine anno. In costruzione è anche un secondo Spad. Tra le presentazioni da segnalare

anche il progetto "Riding the Skies", che vedrà i piloti Roberto Bisa e Antonio Forato, con i velivoli ultraleggeri Flysynthesis Texan Top 100 e Tecnam P92 Eaglet, protagonisti di un volo che li porterà da Cassola (Vicenza) a Syd-

ney in Australia. Un viaggio di 22.000 km, della durata stimata in 22 giorni, toccando 40 aeroporti in 16 paesi diversi. Un anno di lavoro è stato necessario solo per ottenere le autorizzazioni da tutti i governi interessati e poi si sono dovute effettuare alcune modifiche agli ultraleggeri, a cominciare dall'installazione di serbatoi aggiuntivi da 100 litri in sostituzione del posto passeggero. L'impresa, per la quale il Guinness dei Primati ha accettato la richiesta di partecipazione sia per la distanza percorsa sia per il tempo di volo, sarà seguita dalle maggiori reti televisive nazionali e potrà

essere monitorata in tempo reale sul sito www.ridingtheskies.com. La parte più spettacolare, riguardante i velivoli e le esibizioni in volo, è andata quest'anno molto meglio della scorsa edizione sia per la meteo favorevole, sia perché questa volta è stato previsto un più concreto programma di volo per intrattenere il pubblico. Ad animare le tre giornate, oltre a qualche presentazione di rivenditori e costruttori di velivoli, è stato in particolare lo Historical Aircraft Group, che nelle tre giornate ha portato a Padova una decina di aerei, a cominciare dall'immancabile MB 308 del presidente An-



Il Flysynthesis Texan Top 100 e il Tecnam P92 Eaglet che dal 5 ottobre sono impegnati nel volo a Sydney.

drea Rossetto, dal raro Globe Swift di Stefano Landi e dal Fiat G.46 di Claudio Coltri (che presto cambierà la sua livrea). L'HAG, impegnato nell'ammirevole azione di preservare e mantenere in volo gli aerei storici, è in piena espansione ed ogni volta il suo presidente ci "inonda" con succose novità. Al momento si sta mettendo a punto la fusione con l'associazione Aerodina Club, anch'essa da anni impegnata nella tutela del patrimonio aeronautico volante in Italia, con l'obiettivo di ottenere una ancor maggiore rappresentatività ed avere un'unica associazione italiana di riferimento per gli appassionati ed i proprietari di velivoli storici. Oggi HAG ha 55 soci ed una cinquantina di aerei (ultimo arrivato il Bucker Bu.133C G-AXMT), ma i numeri sono destinati a crescere velocemente con l'arrivo dei soci Aerodina, con l'iscrizione di altri cinque-sei piloti e con il prossimo completamento del restauro di altri velivoli. Tra

questi, a breve dovrebbero tornare a volare un Bird Dog dello stesso Rossetto, un FL3 di Giorgio Bonato (trasformato in L3), uno Stinson L-5 di Mirko Mattesini, mentre il vulcanico Sandro Pagliarini sta lavorando ad un secondo T-6, ad un Fairchild FU-24 e, come già riportato, al Grumman HU-16 Albatross di Gorizia. Tra gli espositori da segnalare anche la insolita presenza di due ditte che propongono hangar girevoli a carosello per il ricovero di ultraleggeri e piccoli aerei. Una, italiana, di Traversetolo (Parma), è la Ferrari Hangar Kit che, oltre a costruire da tempo hangar monoposto e biposto tradizionali, adesso propone il modello Carosello, con pedana rotante motorizzata, capace di sei velivoli. Il pilota fa ruotare la pedana fino a portare l'aereo avanti all'ingresso, evitando di dover muovere altri aerei per prendere il proprio. La società, in collaborazione con la Heron Air di Padova, specializzata nella fornitura di un'ampia gam-



Un'altra veduta dalla torre di controllo. In primo piano gli aerei dell'Aero Club di Padova, lungo la via di rullaggio i velivoli storici dell'HAG.

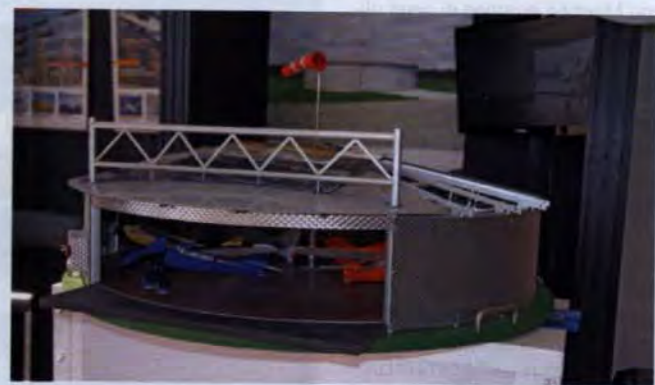
ma di servizi aeronautici in campo militare e civile, intende realizzare una serie di hangar sull'aeroporto "Allegri" da noleggiare a privati e aziende. La stessa soluzione è proposta dalla tedesca Stematic con il suo Delta Hangar che è stato già venduto ed installato in sei esemplari in Germania, Austria e Regno

Unito. L'hangar viene offerto sia chiavi in mano, con l'invio di personale per il montaggio, sia da montare, in questo caso con la sola assistenza di un tecnico. L'hangar costa di base circa 86.000 euro ai quali vanno aggiunti i costi del tecnico inviato (da concordare) o della squadra di montaggio (circa 12.000 euro).

Un'ultima citazione per la società B&C, nuova agenzia Piper Aircraft per l'Italia, che è attiva dallo scorso gennaio e che torna a promuovere i velivoli statunitensi in Italia dopo diversi anni di assenza. Il mercato italiano è considerato dalla sede centrale della Piper ad alto potenziale, sia per la sua posizione strategica nel Mediterra-

neo, sia per la generale vetustà delle flotte degli aero club: a differenza degli altri maggiori paesi europei, dove le flotte sono state già rinnovate, in Italia i club dovranno a breve acquistare nuovi mezzi. Buono anche l'interesse da parte del mercato dell'aviazione d'affari per i velivoli della serie M, Mirage e Meridian. Piper Italia ha quest'anno organizzato il primo Piper Day, raduno dei velivoli Piper (ma naturalmente aperto a tutti i piloti) che si è svolto il 1° settembre all'aeroporto di Thiene. Per l'anno prossimo l'iniziativa sarà organizzata più in grande, cercando di coinvolgere i piloti di tutta Italia, prevedendo una serie di ritrovi su vari aeroporti italiani per poi convergere su un aeroporto nell'Italia centrale.

Il Fiat G.46 G-BBII di Claudio Coltri davanti alla torre di controllo dell'ENAV. Nel riquadro a sinistra: il personale della società nazionale per l'assistenza al volo presente in torre sotto la direzione del responsabile Rosario Antonio Barletta (in piedi).



A destra: Andrea Rossetto si esibisce con il suo Aeromacchi MB 308 sulle note della violinista Giulia Odorizzi. In alto: posti a confronto, il progetto dell'hangar a carosello dell'italiana Ferrari Hangar Kit (sopra) e quello della tedesca Stematic, venduto già in sei esemplari (sotto). In basso: presenza fissa alle manifestazioni aeree è lo stand di Aeromarinaservice che offre accessoristica di ogni tipo per i piloti; novità esposta a Padova i contenitori mobili in polietilene per il trasporto di carburante con pompa manuale o elettrica (a sinistra nella foto).

