

In volo con I-MJET

MyJet 



Grazie all'iniziativa di MyJet e del suo presidente un Siai S.211 civile volerà alle prossime manifestazioni aeree, con la speranza di costituire una pattuglia.

GIAN CARLO VECCHI

Incontriamo all'aeroporto di Genova Fabrizio Bertacchi, presidente della società di voli executive STC Aviation che opera una flotta di quattro Cessna 510 Citation Mustang con il marchio MyJet. Il motivo della nostra visita all'azienda genovese è però un altro ed esattamente, come anticipato nel numero scorso, il fatto che recentemente sia stato re-

staurato e rimesso in volo un Siai S.211, immatricolato I-MJET, intorno al quale è in costruzione un interessante progetto. L'S.211 è un addestratore basico progettato dalla Siai Marchetti sul finire degli anni '70 (primo volo nel 1981) che non ha riscosso successo in patria, ma che è stato venduto in una settantina di esemplari all'estero. L'Aeronauti-

ca di Singapore ha acquistato 34 esemplari (ritirati nel 2008), 25 le Filippine (in servizio) e quattro da Haiti (ritirati nel 1990). Passato all'Aermacchi nel 1997, il progetto fu rilanciato nel 2005 come M-311. Nella sua ultima versione aggiornata l'aereo è oggi offerto come M-345 HET e sarà il prossimo velivolo sul quale voleranno le Frece Tricolori.

Chiediamo a Bertacchi di raccontarci come è arrivato a concretizzare questo progetto. «Il nostro S.211, costruito nel 1984, faceva parte del lotto di Singapore e quando il governo ha deciso di smantellare tutto il settore addestramento, per acquistarlo da altre forze aeree, ha ceduto tutto alla società australiana IAP. Tra l'altro molti di questi aerei erano proprio

basati in Australia per accordi tra i due paesi ed è lì che l'ho comprato. Per quanto ne sappiamo, l'aereo è rimasto fermo in Australia per circa un anno, molto ben tenuto e curato e con tutte le attività idonee per il fermo in ambiente secco svolte correttamente.

L'idea di acquistarlo mi è venuta subito, il mio sogno di bambino era proprio quello di poter pilotare un jet militare e visto che non ho tentato la carriera militare, l'unico modo di realizzarlo è stato questo. Ho iniziato la mia vita di pilota con l'Aero Club di Genova, con un Piper PA28, e poi ho seguito tutto il percorso, sino a che ho sentito l'esigenza di avere qualcosa di più ed ho acquistato un Siai Marchetti SF-260. Da lì è cambiato il mondo, perché quando impari a volare sul

"260" ti prende sul serio la frenesia del volo. Poi ho saputo che in Australia vendevano questi 20 S.211 e tre anni e mezzo fa abbiamo fatto questa pazzia, non sapendo che la pazzia non era comperarlo, ma tutto quello che ne è seguito dopo. La trattativa con la società australiana è stata facile, in quanto il proprietario, Steve Ferris, si è dimostrato una persona serissima e mi ha supportato anche oltre l'acquisto, trovando anche qualche parte mancante».

E dopo l'arrivo in Italia?

L'aereo è arrivato smontato, quindi ali, piani di coda e timone, dentro un container da 12 metri. Un grosso problema che abbiamo avuto all'inizio è che hanno sbagliato il motore, o meglio, hanno

messo sull'aereo il motore di un altro velivolo, con la conseguenza che sono arrivati i documenti sbagliati. Ce ne siamo accorti dopo qualche tempo e da lì è iniziata una vera avventura. Infatti per estrarre il motore bisognava disporre di un'attrezzatura particolare che noi non avevamo e che aveva solo l'Aermacchi e l'Aeronautica di Singapore. All'inizio l'Aermacchi non voleva appoggiarci e quella è stata una delle tante volte in cui ho detto, "basta, rinuncio e lo butto".

A seguire abbiamo avuto problemi amministrativi in Italia. Potete immaginare: un aereo militare da immatricolare civile! Nessuno ci voleva mettere le mani, ma alla fine abbiamo risolto anche questo. Il terzo problema grave riscontra-

to è stato quello del ripristino dei seggiolini eiettabili Martin Baker, in quanto le cariche esplosive erano scadute e le nuove non me le lasciavano importare. Il Ministero della Difesa addirittura ci aveva detto che avremmo dovuto prendere la licenza per importatori di armi! Alla fine abbiamo contattato direttamente la Martin Baker che ha una società specializzata, la SES (Survival Equipment Services), che fornisce servizi alle aeronautiche minori ed ai privati. Così in un giorno solo sono arrivati tre signori che si sono portati i seggiolini in Inghilterra, li hanno ricondizionati completamente e ce li hanno rispediti. Dati i costi proibitivi di riportarli allo stato MK10 zero-zero, mi hanno suggerito di operare una trasformazione che



Sotto, da sinistra: Fabrizio Bertacchi, presidente di STC Aviation e animatore del progetto I-MJET; Mario Ferrante; Andrea Canetto.



consiste nell'eliminare i razzi estrattori, che sono funzionanti quando l'aereo ha almeno 70 nodi di velocità, e sostituirli con "il cannone" a carica esplosiva. La ditta oltretutto si è incaricata del disbrigo delle pratiche burocratiche.

Quali sono stati gli interventi per rimettere l'aereo in condizioni di volo?

Per rimetterlo in condizioni di volo sono stati effettuati parecchi interventi, come potete immaginare. Diciamo che da quando l'aereo è stato consegnato a quando ha fatto il primo volo sono passati circa tre anni. Questo lasso di tempo però non era dovuto alle cattive condizioni dell'aereo, ma

alle varie lungaggini burocratiche. Alla fine siamo riusciti anche ad avere una collaborazione dall'Aeronautica Militare. L'aereo è quindi tornato in volo per la prima volta il 30 dicembre 2013 con ai comandi il comandante Andrea Canetto, un ex pilota sperimentale dell'Aeronautica Militare, profondo conoscitore della macchina e con un'esperienza di volo ai massimi livelli.

Come è arrivato alla scelta dei piloti?

Andrea Canetto l'ho conosciuto tramite quel "matto" di GB Molinaro, ex AM anche lui ed ex PAN, persona eccezionale sotto tutti i punti di vista. È un pilota che ha

all'attivo 2.000 ore su F-104, è stato test pilot al Reparto Sperimentale, è stato decorato più volte e non aggiungo altro. Mario Ferrante è un amico e collega di Andrea, è stato Pony 10 nella PAN, pilota di 104, F-16, dei The Red Bulls e dei Breitling Devils... devo continuare? Canetto e GB Molinaro erano gli unici che potevano, avendo la certificazione per l'aeroplano, farmi il passaggio macchina, per cui abbiamo proseguito insieme il progetto. ENAC ha messo a punto un programma di addestramento e Andrea mi ha insegnato a pilotare il 211.

Quali sono i progetti a breve termine per questo aereo?

Grazie alla collaborazione delle due star ex AM, il nostro progetto nell'immediato è quello di inserire questo aereo nelle principali manifestazioni aeronautiche dove sono presenti anche le Freccie Tricolori. A seguire, se questo progetto attira la debita attenzione di qualche sponsor, intendiamo costituire la prima pattuglia italiana su jet.

Avete già individuato gli altri velivoli e i piloti per l'eventuale pattuglia?

Trovare gli aerei non è un problema e ne abbiamo individuati diversi, almeno otto a giro per il mondo che con i nostri tecnici nel giro di tre mesi siamo in grado di rimettere in volo. Un paio sono anche in Italia, di proprietà di due fratelli che li tengono in un capannone presso Grosseto, ma per ragioni loro non li stanno mettendo in volo. Anche in Australia ne hanno ancora qualcuno da vendere. Anche per i piloti non ci saranno problemi: uno di questi sarà senz'altro l'amico GB Molinaro.

Vedremo il vostro S.211 già alle manifestazioni di questa estate? Tutto dipende dagli sponsor e dai finanziamenti che riusciamo a trovare. Non dovrebbe essere una cosa difficile, ma per quest'anno siamo partiti un po' tardi per la tempistica di decisione dei budget. Però abbiamo riscontrato un forte interesse. Nel nostro primo anno di attività, il 2015, pensiamo di far conoscere l'aereo, con la speranza di poter poi concludere degli accordi in autunno e riuscire a presentarsi con la pattuglia nel 2016.

I civili che a pagamento volessero provare l'ebbrezza del jet potranno approfittare di I-MJET? In Italia è vietato far trasposto pubblico passeggeri con questo tipo di aerei, ma nell'ambito della creazione di corsi per appassionati che possono durare due o tre giorni, un volo ci potrebbe stare come parte di un servizio reso. Stiamo lavorando a questa possibilità, c'è gente che lo chiede, ma lo vogliamo fare, se questo sarà possibile, con tutte le tutele assicurative, sia

per noi che per i nostri eventuali passeggeri. Si potrebbe sviluppare anche un Combat Air Training Support (CATS), un programma con l'obiettivo di fornire un jet a basso costo per la taratura dei radar delle navi, ma è solo un esempio di ciò che possiamo fare.

Visto che la nuova versione dell'aereo è stata scelta per equipaggiare le Freccie Tricolori pensa possibile un'esibizione alla manifestazione di Rivolto del settembre prossimo quando la pattuglia festeggerà il 55° anniversario? Pensò che questo sia possibile. Abbiamo richiesto ufficialmente allo Stato Maggiore AM di poter intervenire anche per dare visibilità a questo velivolo nell'anno in cui si celebrano i 100 anni della Siai Marchetti. Stiamo aspettando una risposta, ma direi che farci fare due minuti di spettacolo in un ambiente così prestigioso sarebbe il regalo più bello del mondo e per me avere il mio aereo in esibizione quel giorno pilotato da un ex Pony 10 sarebbe veramente un sogno.



Chiediamo anche ad Andrea Canetto di raccontarci delle sue esperienze con il Siai S.211.

La prima volta che volai con il Siai S.211 era il 1984 ed ero un giovane collaudatore del Reparto Sperimentale dell'AM. Rimasi subito impressionato dall'ottimo impianto di climatizzazione che, a differenza di tutti gli altri velivoli militari funzionava bene anche al suolo. Ottima l'ergonomia del cockpit, con tutti i comandi a portata di mano e ben identificabili. In volo l'aereo è estremamente docile, silenzioso, stabile e manovrabile. Ottime le qualità di volo e incredibilmente bassi i consumi di carburante a fronte di prestazioni dignitose ed adeguate al ruolo.

Per volare di nuovo sull'S.211 dovetti aspettare venti anni, quando venni chiamato dalla Aerotech per effettuare voli di collaudo dei Siai S.211 da loro revisionati per le Forze Aeree Filippine sulla base di Clark. Fu una bella esperienza incontrare nuovamente un amore giovanile. Il 211 era ancora un addestratore valido e ben si comportava nel clima monsonico. Grazie all'amico GB Molinaro nel



2010 realizzai il mio sogno giovanile riuscendo ad acquistare un Pitts che languiva da qualche anno abbandonato nel suo hangar di Casale Monferrato ed incredibile a dirsi, nello stesso hangar veniva portato in pezzi un S.211 ex Sin-

gapore Air Force per il restauro. Inutile dire che mi resi subito disponibile e contattai Bertacchi per effettuare i voli di collaudo e di messa a punto. Fu l'inizio di una nuova amicizia e una grande avventura.

In volo con il 211

Grazie alla disponibilità di Fabrizio Bertacchi e del suo team, che hanno voluto regalare questa esclusiva a JP4, abbiamo potuto volare con l'S.211 MyJet: sia a



Figure acrobatiche a bordo del Siai S.211.

bordo di un secondo velivolo, un Siai SF-260 pilotato dall'istruttore Damiano Colombo, sia come passeggeri a bordo dello stesso addestratore a jet, per provare le sensazioni di volo su questa macchina. La prima uscita è stata fatta in

occasione di una sessione di volo dedicata all'attività addestrativa di Bertacchi, con la prova di alcune manovre acrobatiche condotte da Mario Ferrante. L'area assegnata si trova sul mare tra Arenzano e Savona, dove ad una quota di 3.000 piedi ben presto ci raggiunge il jet, nelle mani di Bertacchi, che accosta in ala sinistra per le riprese fotografiche. I comandi del 211 passano quindi a Ferrante che esegue alcune manovre acrobatiche: vediamo il 211 in volo rovescio, tonneau, sfogate e quant'altro.

La seconda uscita la facciamo, come detto, da passeggeri sul 211, con ai comandi Andrea Canetto. Indossiamo la tuta di volo e familiarizziamo con il cockpit. Canetto controlla personalmente il corretto aggancio delle cinture che mi

vincolano al sedile, indica le procedure d'emergenza, come muoversi correttamente, controlla che abbia indossato bene il giubbotto di salvataggio, poi fa segno che è tutto OK, e a sua volta si vincola al seggiolino eiettabile.

Raggiunta l'area a 3.500 piedi di altezza, Canetto dà una dimostrazione delle capacità del velivolo e passiamo i successivi 20 minuti a provare le manovre acrobatiche, durante le quali, nonostante le sollecitazioni, l'S.211 rimane sempre decisamente docile e stabile, preciso nelle virate ed estremamente maneggevole. L'unica cosa che si sente mancare leggermente è la spinta, del resto non è un 339, ma in compenso l'S.211 "beve" la metà, quindi è adattissimo per il compito che deve svolgere.

ENGLISH SUMMARY

Flying the Siai S.211

Fabrizio Bertacchi, owner of STC Aviation, an executive jets company based at Genoa airport and operating as MyJet, has bought a Siai Marchetti S.211, a basic trainer jet that in the '80s was sold to Singapore, the Philippines and Haiti. A few years ago, the Singapore Air Force, deciding to train its pilots abroad, gave 20 of its S.211s to an Australian company, IAP of Sydney. They were accurately preserved, Steve Ferris sold one of them to Bertacchi and effectively supported him, with kindness beyond his obligations: the plane arrived dismantled, but there were many problems ahead, it had the wrong engine, not the one for which there was the documentation, and the explosive charges of the Martin Baker seats were expired.

Bertacchi had to face the hurdles of Italian bureaucracy, Aermacchi's support initially was lukewarm, SAS, a company providing support for Martin Baker, solved even the problems of the ejection seats. It took three years to bring back the S.211 to flying status, as I-MJET, most of the delay due to red tape. It first flew on Dec. 30, 2013 with Cdr. Canetto, a former air force test pilot, at the controls, who had the qualification for Bertacchi's conversion on the type. Canetto and Mario Ferrante, formerly of the PAN Frecce Tricolori, are two outstanding pilots who are planning to exhibit this jet at some air shows in Italy hopefully this summer, and eventually to purchase and refurbish two more, forming a private jet aerobatic team, the first one in Italy. There is no problem in finding more S.211s, there are two of them in Italy already, and Bertacchi's group now has the experience for their quick return to flying status. The airplane has excellent handling qualities, its successor, the M345 HET, will be the future mount of the Italian aerobatic team. Two demonstration flights over the coastline near Genoa for air-to-air photography provide a good presentation of this elegant trainer in flight.



Il Siai S.211 in volo sulla costa ligure. In alto gli abitacoli dei due posti sull'aereo.



Il Siai S.211 apre a sinistra durante la sessione fotografica.