

I GIOCATTOLI ALATI DI DIETRICH MATESCHITZ

Paolo Zerlotto



“Avete mai sognato di possedere un’enorme scatola di cristallo piena di bellissimi giocattoli con le ali, alcuni dei quali estremamente rari e preziosi? In molti possiamo fare questo sogno, ma c’è una sola persona al mondo che lo ha trasformato in realtà: Dietrich Mateschitz. Forse questo nome dice poco alla maggioranza degli appassionati di aeroplani, almeno fino a quando non viene associato al fondatore e proprietario della favolosa “Flying Bulls Collection”

Quando si parla della splendida città di Salisburgo ci vengono subito in mente la Fortezza di Hohensalzburg, la Mirabellplatz, la Getreidegasse, la residenza di Mozart e lo Schloß Mirabell. Ma dal 2003 Salisburgo è una tappa obbligata anche per tutti gli appassionati di aeroplani, perché ospita una delle più importanti collezioni private di aerei storici e contemporanei del mondo. E li ospita all’interno di un colossale quanto spettacolare scrigno di cristallo: l’Hangar 7. Tutti gli aeroplani della collezione hanno in comune un marchio inconfondibile: un toro di colore rosso raffigurato nel potente atto della carica. Quando vediamo questo emblema non ci possiamo sbagliare: sono gli aerei del Signor “Red Bull”.

IL SIGNOR "RED BULL"

Tutti conoscono la bevanda energetica "Red Bull", ma pochi sanno chi è Dietrich Mateschitz, perché conduce da sempre una vita lontano dai riflettori dei media. Dopo essersi laureato alla "University of World Trade" di Vienna, Mateschitz ha lavorato nel settore marketing di alcune società, per poi fondare nel 1987 la Red Bull GmbH. Nasceva così quella che sarebbe diventata la bevanda energetica più famosa e più venduta nel mondo, e il "brand" austriaco più noto in assoluto. Secondo la rivista Forbes, leader mondiale dell'informazione economica e finanziaria, Mateschitz ha un patrimonio stimato in 5 miliardi di dollari, è al numero 208 nella classifica delle persone più ricche del mondo e al numero uno tra i cittadini austriaci più "benestanti". Oltre alla famosa bevanda, della cui compagnia Mateschitz detiene il 49%, il pluri-miliardario austriaco possiede il 100% di numerose e variegate società, quali la Salzburg Sport GmbH, la Red Bull Air Race GmbH, la Red Bull Hangar-7 GmbH & Co., The Flying Bulls GmbH & Co., la Red Bull Technology Ltd, la Red Bull Racing Ltd, la Scuderia Toro Rosso S.p.A., la Red Bull New York e la ServusTV m.b.H. Della sua vita privata non sappiamo quasi niente. Ha un figlio nato nel 1993 e si dice che beva almeno cinque "Red Bull" al giorno. Ma quello che interessa a noi è un'altra cosa: Mateschitz è un pilota e un grandissimo appassionato di aeroplani e, grazie alla sua passione e alle sue disponibilità economiche, ha costruito negli anni una collezione di velivoli assolutamente eccezionale.

LA COLLEZIONE "FLYING BULLS"

La storia dei "Flying Bulls" inizia nel 1980 ed è inescandibilmente legata a Sigi Angerer, a quel tempo pilota della Tyrolean Airways, ma la sua grande passione era quella degli aerei storici. Perciò Angerer si mise a cercare un "warbird" che avesse un prezzo ragionevole, finché non trovò un North American T-28B Trojan che egli stesso trasportò a

L'Hangar 7 è realizzato con struttura autoportante, sulla sommità si trova il lounge bar panoramico

Innsbruck e restaurò. Conclusa questa prima impresa e riportato in volo il T-28B, fu la volta di un Grumman G-44 Widgeon e poi di un leggendario Chance Vought F4U-4 Corsair. Un giorno (tantissime cose belle iniziano per caso), Dietrich Mateschitz e Sigi Angerer si incontrano all'aeroporto di Innsbruck e Sigi porta Dietrich a fare un volo sul suo Corsair (sull'aeroplano c'è un piccolo posto per un passeggero dietro al sedile del pilota, con una minuscola finestra ovale dalla quale è possibile guardare fuori). Da quel giorno i due diventano inseparabili e dalla passione di entrambi (e dai soldi di Mateschitz) nasce l'idea dei "Flying Bulls". Mateschitz, che è un grande maestro del marketing, capisce che una flotta di eleganti aeroplani può essere il mezzo perfetto per pubblicizzare la "Red Bull", la bevanda energetica "che ti mette le ali". Man mano che il successo dell'energy drink cresce, cresce anche la flotta dei "Flying Bulls", finché all'aeroporto di Innsbruck non c'è più spazio a sufficienza per ospitare tutti i velivoli della collezione. Nasce quindi l'esigenza di un'area più grande dotata di tutte le strutture necessarie per ospitare la collezione di aeroplani e per gestirne la manutenzione. Questa volta la scelta del luogo dove costruire una nuova sede cade sull'aeroporto della città adottiva di Mateschitz: Salisburgo.

L'HANGAR 7

Mateschitz ama fare le cose in grande e ama stupire la gente. Poteva costruire un hangar in modo classico, non appariscente ma funzionale, un posto quindi per addetti ai lavori e poco adatto per essere visitato dal pubblico di appassionati. Ma Mateschitz è un genio del marketing con possibilità economiche non comuni. Vuole che la sua "scatola dei giocattoli" sia qualcosa di fiabesco e vuole che i suoi gioielli siano ammirati da tutti all'interno di un'opera architettonica innovativa, in grado di coniugare la



moderna tecnologia con l'antico mito del volo. Inizialmente l'idea è quella di costruire una struttura a forma di conchiglia, auto-sostenuta, in grado di contenere anche il più grande aereo della collezione, cioè il Douglas DC-6B, la cui coda è alta 9 m. Il risultato finale, raggiunto nell'Agosto 2003, è una struttura ellissoidale che assomiglia all'ala di un aeroplano, lunga 100 m e larga 67, che

sviluppa un volume di 64.300 mc e pesante 1.580 tonnellate (1.200 tonnellate di acciaio e 380 tonnellate di vetro speciale per un totale di 1.754 lastre su misura, molte delle quali ricurve, la cui superficie complessiva è di 6.000 mq). Osservando l'Hangar 7 dall'esterno si percepisce una sensazione di dinamicità e leggerezza. Osservandolo dall'interno si ha la sensazione di essere dentro

all'enorme canopy di un aeroplano. L'intera struttura di vetro e acciaio non ha nessuna trave di sostegno tra il soffitto e il pavimento, e tutto lo spazio interno è un gigantesco "open space" di 3.700 mq interamente sfruttabili, con enormi portelloni scorrevoli, anch'essi in vetro e acciaio, posti su un solo lato della struttura. Non saprei come altro descrivere quest'opera stupefacente, che

“ Una passione senza limiti e una quantità di denaro quasi illimitata hanno dato vita a uno dei più bei musei europei, realizzato esclusivamente con macchine in perfette condizioni di volo ”



La collezione Flying Bulls possiede ben quattro AlphaJet in condizioni di volo

ridefinisce totalmente i limiti di cosa è architeturalmente possibile, e non credo che esista al mondo un posto più bello dove possa trovare "casa" una collezione di aeroplani. Tecnologia, arte, bellezza ed eleganza si uniscono all'intrattenimento e alla buona tavola, l'Hangar 7 è infatti uno spazio polivalente utilizzato per mostre, cerimonie, presentazioni, spettacoli ed eventi sociali. Al suo interno si trovano un sontuoso ristorante, un caffè, due bar e alcune aree che somigliano a piccoli salotti dove è possibile sedersi per parlare e ammirare gli aerei in esposizione. Uno spettacolare "lounge bar" a 14 metri d'altezza con una vista panoramica a 360° dell'intero Hangar 7, si trova sulla sommità della struttura immediatamente sotto la parte centrale del soffitto. Lo si raggiunge tramite una "passeggiata" in vetro e acciaio che sale a spirale appoggiata alle pareti dell'edificio.

“ Quando lo spazio all'aeroporto di Innsbruck non bastò più fu decisa la costruzione dello stupefacente Hangar 7 in acciaio e vetro ”

L'HANGAR 8

Oltre allo spazio necessario per ospitare la collezione di aeroplani, era necessario anche un luogo dove poter gestire la manutenzione degli stessi. Ancora una volta Mateschitz non ha badato a spese, costruendo una struttura prospiciente l'Hangar 7, speculare ad esso e di dimensioni analoghe. Per l'Hangar 8 è stata adottata la stessa filosofia costruttiva, impiegando 230 tonnellate di acciaio e 240 tonnellate di vetro. La superficie vetrata è di 3.600 mq, mentre quella utile interna è di 2.100 mq. In termini di condizioni di lavoro e installazioni tecniche l'Hangar 8 supera ogni standard internazionale, e non potrebbe essere altri-

menti perché gli aeroplani della collezione, tutti in condizioni pari al nuovo, richiedono un'altissima attenzione e una professionalità senza compromessi: tutta la flotta vola regolarmente e la manutenzione è assicurata da 60 tecnici che lavorano a tempo pieno nell'Hangar 8.

I "GIOCATTOLI"

La quantità, la qualità e la varietà dei "giocattoli" posseduti da 'Didi' Mateschitz non ha eguali in ambito privato. Si va dal piccolo monomotore Piper Cub PA-18, quello su cui Mateschitz ha imparato a volare, ai quattro moderni addestratori AlphaJet, passando da un rarissimo Lockheed P-38 "Lighting",

per arrivare a un altrettanto raro elicottero d'attacco americano Bell AH-1 "Cobra". La maggior parte dei velivoli partecipa in modo intensivo alla stagione degli air show, mentre solo alcuni vengono utilizzati per lavoro. Durante l'estate la programmazione dei voli di addestramento e delle esibizioni è tale da impiegare quattro piloti a tempo pieno e altri cinque a part-time. Facciamo quindi conoscenza con queste meravigliose macchine volanti: ciascuna di esse ha una sua storia da raccontare e, come se si trattasse dei loro figli, ciascuna di esse ha un posto speciale nel cuore di Didi Mateschitz e in quello del suo capo pilota Sigi Angerer.

PIPER PA-18-150

Visto all'interno dell'Hangar 7, il Piper PA-18-150 somiglia a un canarino circondato da uccelli predatori, ma i piloti del team Flying Bulls hanno più rispetto per lui che per gli altri warbirds. A partire dal 1949 il PA-18 fu l'aeroplano della sua classe costruito nel maggior numero di esemplari; inizialmente utilizzato come addestratore della US Navy, in atterraggio richiedeva buone capacità di pilotaggio e ciò portava a una prima selezione naturale degli allievi piloti. Angerer decise di acquistare un PA-18 da utilizzare come aereo scuola nella sua attività di istruttore; parlavo di circa 30 fa, quando gli aerei metallici erano troppo costosi per Angerer, e quindi la scelta di un PA-18 fu quasi obbligata. Dopo una lunga negoziazione, Sigi riuscì ad acquistare un modello del 1953 con motore da 105 hp e velocità massima di 140 km/h; la transazione richiese 50.000 scellini austriaci, circa 3.600 € di oggi. Ma, come abbiamo già detto, l'importanza legata a questo PA-18 è dovuta al fatto che Mate-

schitz imparò a volare proprio su questa macchina. Non solo: dopo un po' di voli in giro per l'Europa, Mateschitz sviluppò una vera e propria venerazione per il Piper, tanto che acquistò un secondo aereo, il PA-18-150 giallo costruito nel 1989, con un motore da 160 hp e provvisto di flap, in mostra nell'Hangar 7 a fianco dello storico Piper di Angerer.

NORTH AMERICAN T-28B "TROJAN"

Quando Sigi Angerer parla del suo primo incontro con un T-28 ti dà la sensazione di un uomo sposato da parecchi anni che parla del momento in cui incontrò l'amore della sua vita. Ma in questo caso l'attenzione del capo pilota dei Flying Bulls non fu attirata da una visione, ma dall'inconfondibile rombo del motore di un T-28A che stava effettuando un passaggio a bassa quota sull'aeroporto di Lantana, in Florida. Tanto bastò ad accendere la sua passione per i velivoli storici e decidere di entrare in possesso di un T-28. Però Angerer non voleva la versione "A" dell'addestratore

per il motivo legato al soprannome che gli era stato assegnato: "The Converter", il convertitore. Infatti, la prima versione del T-28 era equipaggiata con un motore fortemente sottodimensionato che gli aveva fatto guadagnare la reputazione di essere un semplice "convertitore" di carburante in rumore. Il suo successore, il T-28B, fu equipaggiato con un motore radiale Wright da 1.425 hp, potente il doppio rispetto alla prima versione, e Angerer ne trovò uno in vendita in Oklahoma nel 1987. Il sogno di possedere un warbird finalmente si avverò, ma nessuno all'epoca poteva immaginare quanti altri "fratelli" sarebbero arrivati. L'aereo fu disassemblato, caricato in un container, spedito a Innsbruck e fu il primo warbird a entrare nel registro aeronautico austriaco nel 1988. Nel 2001 fu spostato a Salisburgo e iniziò ad apparire negli air show di tutta Europa.

CHANCE VOUGHT F4U-4 CORSAIR

Capriccioso, agile, estremamente veloce e molto rumoroso;

Velocissimo (250 kts) e acrobatico, il Bede BD5J è il più piccolo aereo a reazione al mondo

so; un feroce uccello da preda e un pirata dei cieli: parliamo del Chance Vought F4U-4 Corsair, il re degli aeroplani imbarcati. Minima resistenza aerodinamica, massima velocità e il più potente motore alloggiabile nella più sottile delle fusoliere: queste le specifiche di base richieste dalla US Navy per lo sviluppo dell'F4U-4. La risposta fu un aeroplano con l'inconfondibile forma ad ali di gabbiano invertite, costruito intorno al motore radiale a 18 cilindri Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp da 1.824 hp. Per trasformare questa enorme potenza in forza propulsiva fu necessario installare un'elica con un diametro di 4 metri, ma in questo modo i carrelli principali non erano sufficientemente alti per evitare che l'elica toccasse terra; è per questo motivo che gli ingegneri ricorsero a un trucco, progettando la caratteristica forma



Il "Numero uno" è il Piper PA18 del 1953 acquistato da Sigi Angerer per la sua scuola, ed è l'aereo con il quale Dietrich Mateschitz ha effettuato il suo primo volo



Il Bo 105CB, ai comandi di Siegfried "Blacky" Schwarz, nella fase discendente di un looping. Le dimostrazioni acro a breve termineranno per esaurimento delle parti di ricambio

delle ali che tutti conosciamo. Il prototipo del Corsair volò per la prima volta il 29 Maggio del 1940, raggiungendo la velocità massima di 650 km/h. L'F4U-4 dei Flying Bulls, costruito nel 1945, raggiunge i 750 km/h, può sopportare 4,5 g e ha un feroce appetito: consuma 400 litri di carburante per un'ora di volo, anche se raramente durante gli air show vengono raggiunti questi limiti al fine di preservare il più possibile il motore. Anche le cure dedicate a questa macchina spettacolare sono eccezionali: per ogni ora di volo sono necessarie 40 ore di manutenzione.

LOCKHEED P-38 "LIGHTING"

Tra tutti i giocattoli che abbia-

mo posseduto da bambini c'era sempre quello preferito con il quale giocavamo più spesso e dal quale non riuscivamo a separarci. Per il bambino che c'è in Sigi Angerer il giocattolo con il quale passa tutto il tempo possibile è l'ultimo arrivato tra i war birds della Flying Bulls Collection: il Lockheed P-38 Lighting. E pensare che ciò di cui la Collezione voleva entrare in possesso era un "semplice" North American P-51 Mustang, dei quali ne esistono circa 170 in giro per il mondo. Questo non perché Angerer non sognasse di avere un P-38, ma perché entrare in possesso di un Lighting era un'impresa al limite dell'impossibile. Nel mondo c'erano solo quattro P-38 in condizioni di volo e solo

una manciata di piloti che potevano mettersi ai comandi di queste rarità. Immaginate quindi lo stato d'animo di Sigi quando ha saputo che uno di questi quattro aeroplani aveva effettuato un atterraggio di emergenza ed era in vendita. Con il supporto economico di Mateschitz, il P-38 fu acquistato, riparato e trasportato via terra e mare dagli Stati Uniti fino in Austria. Oggi è l'unico P-38 volante in Europa. Chi ha avuto l'occasione di vedere il P-38 Red Bull non fa fatica a capire perché Angerer non abbia altri occhi che per "lui". La struttura tri-fusoliera in alluminio lucido assomiglia più a una nave spaziale che a un aeroplano. Il suono dei due motori Allison 12 cilindri da 1.500 hp ciascuno è pura poesia. Per ottenere un migliore rapporto peso/prestazioni gli ingegneri della Lockheed decisero di rompere con la tradizione della fine degli anni '30 progettando un aeroplano con un solo posto e con due motori anziché uno. Il risultato fu una macchina in grado di raggiungere la velocità di 660 km/h, cioè circa 160 km/h più veloce di qualsiasi aereo militare americano dell'epoca. Altra caratteristica straordinaria per i primi anni '40 era la capacità di salire fino a 6.500 m di altezza in circa 6 minuti. Il P-38 non è un aeroplano facile da pilotare, Angerer dice che in alcune situazioni di volo servirebbero tre o quattro mani, ma purtroppo il velivolo è monoposto. Per esempio una variazione di quota richiede fino a 16 movimenti delle mani.

NORTH AMERICAN B-25 MITCHELL

Nessuno vedendo adesso lo sfolgorante B-25 Mitchell può immaginare che, fino a non molto tempo fa, fosse un vecchio relitto dimenticato nel deserto dell'Arizona. Ma prima di entrare a far parte della collezione Flying Bulls nel 1995, questo aeroplano ha vissuto periodi alterni di gloria e di abbandono. Il B-25 con numero seriale 44-86893A uscì dalla linea di assemblaggio della North American il 5 Agosto 1945, un giorno prima del lancio della bomba atomica su Hiroshima, alla fine della Seconda

Guerra Mondiale. Non prese quindi parte a nessuna azione di combattimento, ma fu utilizzato per la ricerca e lo sviluppo di apparati elettronici. Successivamente servì come aereo per l'addestramento degli equipaggi e per l'addestramento radar. Nel 1958 fu dichiarato in surplus dalla U.S. Air Force e "parcheggiato" nel deserto vicino a Tucson in Arizona. Un anno dopo fu acquistato da un privato per 1.900 dollari, rimesso in condizioni di volo e registrato come aereo antincendio. Ma non fu mai usato per questo scopo e poco dopo tornò a dormire sotto il sole del deserto per tredici lunghi anni, finché non venne acquistato da un gruppo di appassionati e, dopo sette anni di restauro, entrò

nel circuito degli air show. Passò di mano alcune altre volte, e alla fine Sigi Angerer ne divenne il fortunato possessore. Furono necessari altri due anni e mezzo di tempo e 25.000 ore di lavoro per consentire al B-25 di attraversare l'oceano Atlantico e di atterrare in Austria nel Settembre del 1997. Dal 2003 la sua casa è l'Hangar 7, dove riposa nei "momenti liberi" tra un air show e l'altro.

DOUGLAS DC-6B

Questo DC-6B fu costruito nel 1958 e la sua storia è formidabile: appena uscito dalle linee di produzione entrò in servizio presso la JAT, la compagnia di bandiera jugoslava. Il Maresciallo Josip Broz Tito lo tra-

sformò in un lussuoso velivolo per uso personale, ma nel 1975 perse interesse per l'aeroplano e lo vendette a Kenneth Kaunda, capo di stato dello Zambia. Con l'avvento dell'era dei jet il DC-6 fu accantonato in un hangar dell'aeroporto di Lusaka, fino a quando Chris Schutte, operatore di una piccola compagnia aerea con sede a Windhoek in Namibia, venne a conoscenza del DC-6 e lo acquistò per ricavarne parti di ricambio per il suo DC-4. Per fortuna Schutte cambiò idea quando venne a sapere dell'esistenza di un altro DC-6 uscito dalle linee di montaggio subito dopo quello di Tito. Decise quindi di acquistare anche il secondo DC-6, li restaurò entrambi e li utilizzò per effettuare voli

turistici sull'Africa dell'Ovest e sulle cascate Victoria. Nel 1999, però, in seguito al crescere dei tumulti lungo il confine con l'Angola e a un conseguente calo dei turisti, Schutte fu costretto a mettere in vendita il DC-6 di Tito; nel Marzo del 2000 Sigi Angerer lesse su un mensile di aeronautica che il DC-6 era in vendita, due giorni dopo incontrò Schutte a Windhoek e stipulò un contratto di acquisto. Il 7 Luglio 2000 l'aeroplano decollò da Windhoek e dopo quattro scali e 28 ore atterrò a Salisburgo senza il minimo problema. Seguirono tre lunghi anni di lavoro durante i quali l'aeroplano fu completamente smontato, restaurato e rimontato. Furono installati quattro nuovi motori, una

L'impressionante dimostrazione di agilità e potenza del Bell AH-1 Cobra, con il grosso e caratteristico rotore bipala

moderna avionica, e i lussuosi interni furono ricostruiti il più fedelmente possibile. Ora il DC-6 che fu di Tito viene utilizzato per trasportare VIP in giro per l'Europa, per esempio ai Gran Premi di Formula Uno, dove importanti personalità hanno l'onore di viaggiare su questo aereo straordinario, che non cessa di suscitare meraviglia quando viene parcheggiato in fianco ai moderni business jet. Oltre a queste mansioni di rappresentanza, il DC-6 Flying Bulls non manca di farsi ammirare negli air show di tutta Europa.





Il Chance Vought F4U-4 Corsair raggiunge i 750 km/h grazie al radiale P&W Double Wasp da oltre 1.800 hp

BOEING PT-17 STEARMAN

La seguente definizione inquadra perfettamente lo spirito del PT-17 Stearman: una Harley Davidson dei cieli. La differenza è che con l'Harley si respira la strada, con lo Stearman si respira il cielo. E, come per la sua controparte su strada, le aspettative in termini di confort e facilità di pilotaggio non devono essere troppo elevate. Ma volare con un cockpit aperto, respirare la fragranza del paesaggio e ascoltare l'urlo del 9 cilindri radiale è un'esperienza totalizzante. Ed è

per questo che uno Stearman non poteva mancare nella collezione Flying Bulls. Il PT-17 fu progettato da Lloyd Stearman nel 1934 come aeroplano da addestramento, il prototipo dimostrò subito di essere robusto e con buone caratteristiche di volo, così l'US Air Corps e l'US Navy decisero che sarebbe diventato il loro addestratore di riferimento. In totale furono costruiti più di 10.000 esemplari, inizialmente con un motore Lycoming da 220 hp, poi con il più prestante 9 cilindri radiale Pratt & Whitney di 450 hp;

il consumo in crociera è modesto e si attesta sui 70 litri l'ora. Come molti aerei della collezione, anche il PT-17 proviene dagli Stati Uniti, e anche a "lui" furono dedicate molte cure (4 anni di restauro) affinché diventasse uno degli Stearman più belli al mondo.

FAIRCHILD PT-19 M-62A

Il Fairchild PT-19 fu sviluppato come addestratore per l'US Army Air Corps. Il progetto prevedeva un largo impiego di legno e tela, con il telaio della fusoliera composto da tubi d'acciaio. L'atterraggio era più semplice da effettuare rispetto allo Stearman, perché l'aereo ha l'ala bassa e i carrelli principali sono molto distanziati tra loro, configurazione molto apprezzata dagli allievi piloti, perché consentiva loro un più facile inizio di carriera. Il PT-19 era motorizzato con un Ranger L-440 a 6 cilindri raffreddato ad aria, con potenza variabile da 175

a 200 hp in base al modello. Ne furono costruiti 7.770 esemplari e molti privati, dopo il ritiro dal servizio da parte dell'US Army, acquistarono questo aereo che si era rivelato molto affidabile. Quello della Flying Bulls fu costruito nel 1943 e terminò il "servizio militare" nel 1952, quando fu venduto dalla US Army a due privati. Nel 1998 fu acquistato da Tom Trute e portato in Inghilterra. Fu quindi relativamente semplice portarlo a Salisburgo quando nel 2007 Sigi Angerer se ne impossessò. Seguì il solito lungo periodo di restauro, reso particolarmente difficile dalla difficoltà del reperimento dei pezzi di ricambio. Rimesso completamente a nuovo, il Fairchild PT-19 fece la sua prima apparizione in pubblico con l'emblema del "Toro Rosso" all'AirPower 09, una delle più importanti manifestazioni aeree d'Europa, che si tiene in Austria ogni due anni.

PILATUS PORTER PC-6

Vedere il Pilatus Porter PC-6 a fianco di bellezze quali il Corsair, il Trojan o il B-25 ci fa pensare a questo aereo come a un trattore volante. Non ha nessuna

“Sembra incredibile, ma i caccia leggeri AlphaJet sono utilizzati, oltre che per le dimostrazioni agli Airshow, come velivoli executive veloci per i manager di Red Bull”

particolare grazia o eleganza, e ciò non deve stupire perché il suo progettista l'ha disegnato sulla base del principio "form follows function", cioè la forma segue la funzionalità. E il suo compito il Pilatus lo svolge nel migliore dei modi: il PC-6 è infatti il "cavallo da tiro" dei paracadutisti, capace di decollare e atterrare su un fazzoletto di terra semipreparato, portare 10 "skydivers" a 4.000 m di quota in 12' e scendere in picchiata toccando terra prima dei paracadutisti che ha lanciato. Certo, rispetto agli altri aerei della collezione è "bruttino", ma per il Red Bull Skydive Team e il loro leader Hans Huemer è l'aereo più bello del mondo.

DASSAULT-BREGUET-DORNIER ALPHA JET

Acquistare un aereo militare non è facile, nemmeno per uno Stato. Figuriamoci cosa può voler dire per un privato cercare di entrarne in possesso, anche perché non esiste una regolamentazione per questo genere di transazioni commerciali. Ma questo non è un motivo sufficiente per scoraggiare un tipo come Sigi Angerer, il quale ha ampiamente dimostrato che quando vuole un aeroplano, per quanto impossibile possa sembrare l'impresa, lo ottiene. L'AlphaJet nacque principalmente come aereo da addestramento, ma ne fu sviluppata anche una versione da caccia

leggero. Prodotto da un consorzio Franco-Tedesco, tra il 1979 e il 1983 fu acquistato dalla Luftwaffe in 175 esemplari. A partire dal 1993 l'aeronautica militare tedesca iniziò a dismettere l'AlphaJet, finché nel 1997 tutti i velivoli terminarono il loro servizio. Alcuni AlphaJet furono messi all'asta principalmente per essere esposti nei musei, ma le loro ali dovevano essere tagliate per evitare che l'aereo potesse essere riportato in condizioni di volo. Angerer si aggiudicò due AlphaJet, e iniziò subito una lunga negoziazione con le autorità tedesche per spiegare loro che la "Red Bull" voleva utilizzare quegli aerei per scopi privati e non per andare in guerra.

Convincere la Luftwaffe non fu cosa facile, i manager della Red Bull passarono centinaia di ore al telefono per raggiungere il loro scopo e infine, dopo la completa demilitarizzazione dei due aeroplani, ottennero il permesso di volare come aerei civili. Questo fu un passo importante, ma rimanevano ancora dei problemi: non esisteva nessuna categoria di aeroplano dell'ambito dell'aviazione civile che potesse essere assegnata a un AlphaJet, non esistevano linee guida per l'addestramento dei piloti e non esistevano istruttori di volo. A sbloccare la situazione fu un ex istruttore della Luftwaffe che si occupò del training dei piloti della Flying Bulls. Così nel Marzo 2002, cinque anni dopo l'acquisto, entrambi gli AlphaJet fecero il loro volo inaugurale con marche civili. Oggi la flotta si è espansa ulteriormente passando da due a quattro AlphaJet. Nonostante la riduzione forzata del 5% della potenza del motore per osservare la regolamentazione sul rumore degli aeroplani civili, l'AlphaJet rimane un vero e proprio caccia con una velocità massima vicina ai 1.000 km/h, un fattore di carico di 7,5 g



Il Corsair torna al parcheggio dopo aver ripiegato le semiali, la particolare configurazione del diedro alare garantiva il necessario franco da terra all'enorme elica quadripala



Oggi esistono solo quattro P38 volanti al mondo, e quello dei Flying Bulls è l'unico di base in Europa

e un'estrema manovrabilità (l'AlphaJet ha notevoli doti acrobatiche ed equipaggia la Pattuglia Acrobatica Francese e quella Portoghese). I manager della Red Bull dispongono così di una flotta di "business jet" che non ha eguali al mondo, che consente loro di rispettare importanti appuntamenti di lavoro, volando da Salisburgo e Vienna in soli 27'.

CESSNA CE 208 AMPHIBIAN CARAVAN

Nella sua versione anfibia il Cessna CE-208 Caravan può essere considerato il successore del mitico Grumman Widgeon. L'aeroplano della Red Bull è stato costruito nel 1996 ed era di base in Florida fino al 2000, anno in cui affrontò la traversata

Atlantica. Nel 2001 fu il primo aereo della sua categoria ad essere registrato in Austria, equipaggiato con il motore PT6A-114A Turboprop Pratt & Whitney da 675 hp, grazie alle sue buone qualità di volo può operare tranquillamente come business plane. Attualmente è l'unico aeroplano della collezione Flying Bull con capacità anfibia.

BEDE BD-5J MICROJET

La prima cosa che viene spontaneo domandarsi quando ci si trova davanti al Bede BD-5J Microjet è: "ma può veramente volare? È un aeromodello, non è vero?". Certo che visto vicino al DC-6 o al B-25, il BD-5J sembra proprio un giocattolo per bambini e si ha l'impressione che volare con esso debba essere proprio divertente. Ed è proprio questo che devono aver pensato Sigi e Dietrich quando 18 anni fa lo videro per la prima volta all'Air

Show di Oshkosh negli USA. Questo incredibile "moscerino" ha un'apertura alare di soli 5,2 m, una lunghezza di 3,8 m, una velocità massima di 460 km/h e un'autonomia di 600 km. Nel 1983 il BD-5J divenne famoso come una star di Hollywood per la sua temeraria apparizione nel film di James Bond "Octopussy". Dei 18 Microjet originariamente costruiti, solo 3 sono oggi in condizioni di volo, perciò quando la Red Bull venne a sapere che uno di essi era in vendita, non si lasciò scappare l'occasione. Il volo di questo aereo è veramente spettacolare. Il BD-5J è estremamente manovrabile e non c'è limite al divertimento che si può avere in aria con questo piccolo monoposto a reazione.

BELL 47 G-3B-1 (SOLOY)

La progettazione di questo elicottero risale al 1946. La sua robustezza e affidabilità ne de-

cretarono l'enorme successo, tanto che nel corso degli anni la produzione, nelle varie versioni, superò i 16.000 esemplari. Il Bell 47 divenne il primo elicottero a uso civile, ma fu ampiamente utilizzato anche dai militari, primi fra tutti gli americani che lo impiegarono nella Guerra di Corea. Diversi esemplari furono costruiti su licenza dalla Agusta in Italia, dalla Kawasaki in Giappone e dalla Westland in Gran Bretagna. La classificazione Soloy si riferisce alla rimotorizzazione dell'elicottero che, nato con un motore a pistoni da 270 hp, migliorò drasticamente le performance con l'installazione della turbina Allison 250 C-20B da 420 hp, la stessa del ben conosciuto Jet Ranger. Anche i costi di impiego migliorarono, perché il motore a pistoni richiedeva la manutenzione ogni 50 h, mentre quello a turbina ogni 100 h. Il Bell 47 della Flying Bull fu im-

piegato nel lavoro agricolo fino al 1998, quando rimase gravemente danneggiato in atterraggio a causa di un guasto tecnico. Ci sono volute 1.200 h di lavoro per ripristinare l'elicottero, che è tornato in linea di volo nel 2003.

BELL AH-1 COBRA

Il Bell AH-1 Cobra è l'elicottero da combattimento dell'US Army per antonomasia, una vera e propria leggenda; prodotto in parecchie versioni a partire dal 1966, il Cobra si è guadagnato la sua fama di combattente durante la Guerra del Vietnam. Con l'introduzione dell'AH-64 Apache, l'US Army ha gradualmente messo fuori servizio il Cobra e ora solo i Marines utilizzano questo elicottero. Quello dei Flying Bulls è la versione TAH-1F, costruito negli anni '80, completamente demilitarizzato e rottamato alla fine del suo servizio. Il relitto, che era stato

tagliato in due pezzi, fu scoperto da un pilota e collezionista americano che lo riassembleò completamente, riportandolo in condizioni di volo nel 2002. Cominciò quindi ad apparire in vari air show e partecipò alle riprese di alcune serie televisive americane. I Flying Bulls scoprirono questa gemma e dopo una lunga trattativa, superate le estenuanti formalità per l'esportazione (il Pentagono tiene sempre d'occhio ogni cosa che originariamente faceva parte di un equipaggiamento militare), portarono l'elicottero a Salisburgo nel 2005. Il capo pilota della sezione elicotteri dei Flying Bulls, il leggendario Siegfried "Blacky" Schwarz, uno dei pochi piloti acrobatici di elicottero al mondo, ha dovuto sottoporsi a uno speciale addestramento negli USA al fine di poter essere abilitato su questa macchina così speciale. Vedere il Bell AH-1 Cobra (quello dei

Flying Bull è l'unico in Europa) esibirsi in un air show assolutamente fantastico.

MBB BO-105 CB - L'ARTISTA

Loopings, tonneau, virate Immelmann e altre manovre acrobatiche sono spettacolari quando eseguite da un aereo, ma quando effettuate da un elicottero c'è da rimanere letteralmente a bocca aperta. L'MBB Bo-105 è una macchina speciale: è stato il primo elicottero al mondo equipaggiato con un rotore rigido in titanio con 4 pale in materiale composito (i rotori rigidi sono semplici dal punto di vista meccanico, ma tecnologicamente complessi, in quanto le sollecitazioni durante il funzionamento devono essere assorbite dal materiale con il quale sono costruite le pale e non tramite cerniere). Questa configurazione consente un'elevata manovrabilità e grande robustezza. Inoltre il Bo-105 è stato il primo elicottero a uso civile costruito con 2 motori e con impianto idraulico, elettrico, carburante e lubrificazione ridondanti. La Collezione possiede ben 4 di queste macchine, 2 basate in Europa e 2 negli USA. Non è stato facile per il team Flying Bulls ottenere dalle autorità che queste macchine potessero essere utilizzate per esibizioni acrobatiche, anche perché sino ad allora nessun permesso per il volo acrobatico era mai stato rilasciato a un elicottero. Finalmente nel 2005 i piloti e gli elicotteri hanno superato un esame un po' speciale, derivato da quello degli aerei acrobatici, e ottenuto il permesso di esibirsi negli airshow. Oggi i 4 elicotteri della Red Bull sono gli unici al mondo per uso civile ad avere una licenza di volo acrobatico, licenza però soggetta a stringenti requisiti di sicurezza, che impongono una manutenzione straordinaria. Per esempio: i componenti che nel normale uso civile richiedono una sostituzione ogni 1000 h di volo vengono sostituiti ogni 10! Il rapporto è 1 a 100! Se a questo aggiungiamo che reperire pezzi di ricambio sul mercato è sempre più difficile, perché il Bo-105 non è più in produzione, ne consegue che tra non molto queste esibizioni dovranno termina-

re. Perciò se avrete l'occasione di assistere al "display" del Bo-105 Flying Bulls, oltre a vedere qualcosa di indimenticabile, ora sapete che sarà anche qualcosa di raro e di prezioso!

EUROCOPTER EC 135

Questa è la macchina volante più nuova e moderna della Collezione, costruita nel 2006. Secondo il suo pilota Siegfried "Blacky" Schwarz, l'EC 135 è il miglior elicottero della sua classe che si possa acquistare. L'EC 135 fu originariamente sviluppato dalla Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) proprio come successore del fortunato BO 105. Nel 1992 l'alleanza tra la società francese Aérospatiale e la MBB diede vita alla Eurocopter, così quando l'EC 135 volò per la prima volta nel 1994 incorporava innovazioni di entrambe le aziende: comandi fly-by-wire, rotore principale rigido, pale in compositi e rotore di coda di tipo Fenestron, che aumenta la sicurezza e comporta una significativa diminuzione del rumore. L'EC 135 ha 2 motori da 609 kW ciascuno, una velocità massima di 260 km/h, una distanza operativa di 635 km e l'autopilota sui tre assi; la Red Bull lo utilizza essenzialmente come elicottero aziendale e la strumentazione installata a bordo consente di arrivare a destinazione in tutta sicurezza anche di notte e con la nebbia.

CONCLUSIONE

Ora che abbiamo fatto la conoscenza di tutti gli aerei della "Flying Bulls Collection", credo che in ciascuno di noi sia cresciuto il desiderio di vederli in azione negli airshow, o ammirarli in tutto il loro splendore nell'avveniristica struttura dell'Hangar 7. E credo sia cresciuta in tutti noi l'invidia nei confronti dei piloti e tecnici della Red Bull. Mantenere in condizioni di volo una flotta privata così ampia e variegata e presenziare all'enorme mole di eventi e airshow in giro per l'Europa, richiede sicuramente grande impegno e professionalità, ma lasciatemelo dire, i ragazzi della "Flying Bulls Collection" hanno la fortuna di svolgere il lavoro più bello del mondo in una delle strutture più belle del mondo! 