

SALUTE: VIVI ALLA GRANDE A 20, 30, 40, 50 ANNI... E OLTRE

FOR MEN

diretto da Andrea Biavardi

MAGAZINE

€2,50 €1,90 (IN ITALIA)

N. 63 GIUGNO 2008

POSTER GRATIS

FAI VOLARE VIA LA TUA PANCIA

9 FACILI ESERCIZI PER ESSERE SOLIDO E FORTE COME I TOP GUN

10 TRUCCHI ANTI MAL DI SCHIENA

UNA PIZZA PUÒ SALVARTI LA VITA

SUPERA LE TUE PAURE!

SESSO



8 SPORCHI TRUCCHI PER FARLA TUA

UN CORPO PIÙ FLESSIBILE



CAIRO EDITORE



Massimo Tammaro
Comandante
Frecce
Tricolori

L'ODORE CHE LA FA IMPAZZIRE

MIGLIORA IL TUO LOOK

8 BEVANDE ANTIGRASSO



9 771722 610006

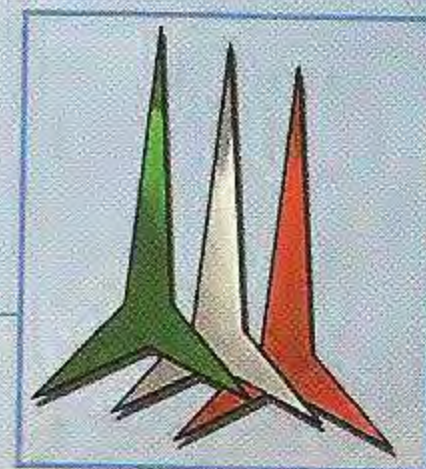
UOMINI

CAMPIONI DEL MONDO



**Siamo i migliori non solo nel calcio, ma anche nel
cielo. Ecco i formidabili piloti delle Frece
Tricolori: 10 uomini assolutamente speciali**

DI ALICE **MARGARIA** • FOTO DI MASSIMO **SESTINI**





Sono i migliori piloti del mondo, però non "se la tirano", come leggerai nell'intervista al loro comandante.

Certo che, se fanno parte della Pattuglia acrobatica nazionale, proprio normali non sono...

Anche tu da bambino sognavi di diventare un pilota della Pattuglia acrobatica nazionale?

No! In effetti, io ho avuto quest'idea (che poi è diventata l'amore e la passione della mia vita) verso la fine del liceo scientifico. A quel punto ho deciso di concorrere per entrare in Accademia aeronautica, ho frequentato i corsi regolari di pilotaggio (corso Leone IV) e dopo il conseguimento del brevetto di pilota militare ho iniziato la mia carriera: prima ho volato a Villafranca sull'AMX, poi ho fatto l'istruttore a Lecce fino a quando, nel 1998, sono stato prescelto per entrare a far parte delle Frecce Tricolori.

Come sei stato selezionato



Maggiore pilota
MASSIMO TAMMARO
(Pony 0)

Nato a: Savona il
17-08-1968

Altezza: 175 cm

Peso: 63 kg

Segni particolari:
iperattivo

Nella PAN dal
1998

Posizioni ricoperte:
Pony 9, Pony 7,
Pony 2 e Pony 1

Ore di volo: 3.300

per entrare nelle Frecce?

La selezione è un momento molto delicato, perché è il gruppo stesso dei piloti delle Frecce che sceglie il nuovo pilota, il quale viene scelto più per le sue doti di carattere che per i suoi requisiti tecnico-professionali.

Quindi in totale quanti anni hai dovuto studiare prima di poter entrare a far parte della PAN?

Dal momento in cui sono entrato in Accademia aeronautica al momento in cui sono entrato nelle Frecce sono passati dieci anni.

Qual è l'emozione che hai provato quando ti hanno comunicato la notizia che eri stato prescelto?

Lo ricordo come fosse ieri, benché siano passati quasi dieci anni... Pur avendo io al tempo ventinove anni, fu un'emozione paragonabile a quella che vive un bambino di cinque anni: mi ricordo che ho fatto un salto! Mi comunicò la notizia un maresciallo dell'Ufficio del personale di Lecce, di cui purtroppo non ricordo il nome; l'avevo informato che ero in attesa di una risposta, lui mi chiamò al telefono e mi disse: "È arrivato un messaggio per te"; io gli chiesi: "E com'è?". Lui rispose: "Molto bello!"... Lì ho capito che ero stato prescelto.

In quanti partecipavate alla selezione?

Eravamo in sette. Sembra un numero basso, ma c'è da considerare che ci si arriva dopo altre selezioni, quelle a cui si sottopongono tutti coloro che frequentano l'Accademia. ▶



Perché hanno scelto te?

Sicuramente perché sono una persona umile, che ha voglia di imparare e che si impegna tanto: spero che abbiano visto in me tutto questo.

Qual è il segreto del successo della Pattuglia?

Il segreto è il gruppo: le qualità professionali vengono date ai piloti dall'Aeronautica, a quel punto ciò che conta è individuare fra tutti il carattere, che determina per noi la persona giusta.

Come sono gli aspetti teorico-pratici dell'allenamento?

Per ogni volo viene fatto un *briefing* specifico, mentre tutta la fase di preparazione teorica che riguarda ogni manovra viene fatta in altri *briefing* separati (questo riguarda soprattutto i piloti appena arrivati). Durante il *briefing* pre-volo si discute delle condizioni meteo, quindi della possibilità di fare o meno quel determinato tipo di manovra, quante volte la si ripeterà e quali risulta-

ti si vogliono raggiungere. Quindi si fa il volo a doppio (pilota in addestramento con pilota esperto), si atterra e si riguarda il filmato dopo il commento della "biga", che è quella figura a terra che commenta il volo e che ha anche il compito di dare suggerimenti e *feedback* sulla qualità delle manovre. Durante il filmato si analizza la manovra in maniera piuttosto precisa, con l'utilizzo del fermo immagine. Se non ci sono limiti meteorologici facciamo fino a tre voli al giorno.

Un pilota in addestramento quando entra nella Pan è già in grado di fare le manovre acrobatiche?

Sì, è già in grado di farle ma non

ECCO IL PONY

Con una lunghezza di 10,972 m e un'apertura alare di 10,250 m, l'Aermacchi MB339A (detto anche Pony) delle Frecce Tricolori pesa 5900 kg, può raggiungere i 15mila m di quota e ha un'autonomia di 1140 miglia. Il propulsore è un Rolls-Royce-Fiat Viper costruito in Italia su licenza britannica e può raggiungere i 1000 km/h. A terra, ogni aereo ha un capo velivolo responsabile della sua manutenzione

con le tecniche relative al volo in bassa quota utilizzate dalle Frecce Tricolori, e non durante un volo collettivo.

Possiamo affermare che nel volo acrobatico l'aereo si guida col fisico?

Certo, si guida con tutto il corpo, non è necessario essere particolarmente forti, ma essere tonici, anche perché quando si è sotto "G" il nostro corpo arriva a pesare fino a 5-6 volte quello che è il nostro peso, quindi ti trovi, per esempio, ad avere una mano che pesa diversi chili, ma il muscolo è lo stesso.

Che cosa permette di affrontare un'esibizione aerea con serenità, considerando il rischio a cui si può andare incontro?

Questi fattori: l'armonia, la serenità, la fiducia, la stima reciproca che c'è nel gruppo. Se uno di noi non è al massimo della forma, lo dice e non vola. In aggiunta, tutto ciò che viene ►



fatto non è lasciato al caso ma provato e riprovato. L'attenzione verso il fattore sicurezza per noi è maniacale.

Come convivi con il rischio?

L'approccio che ho è un approccio da entusiasti e bisogna avere un timore reverenziale nei confronti di questa attività, quindi devo avere la consapevolezza di aver ridotto il rischio al minimo; qui entra in gioco la storia, l'esperienza, l'addestramento, la sinergia del gruppo. Tutti questi fattori fanno sì che il volo sia sicuro.

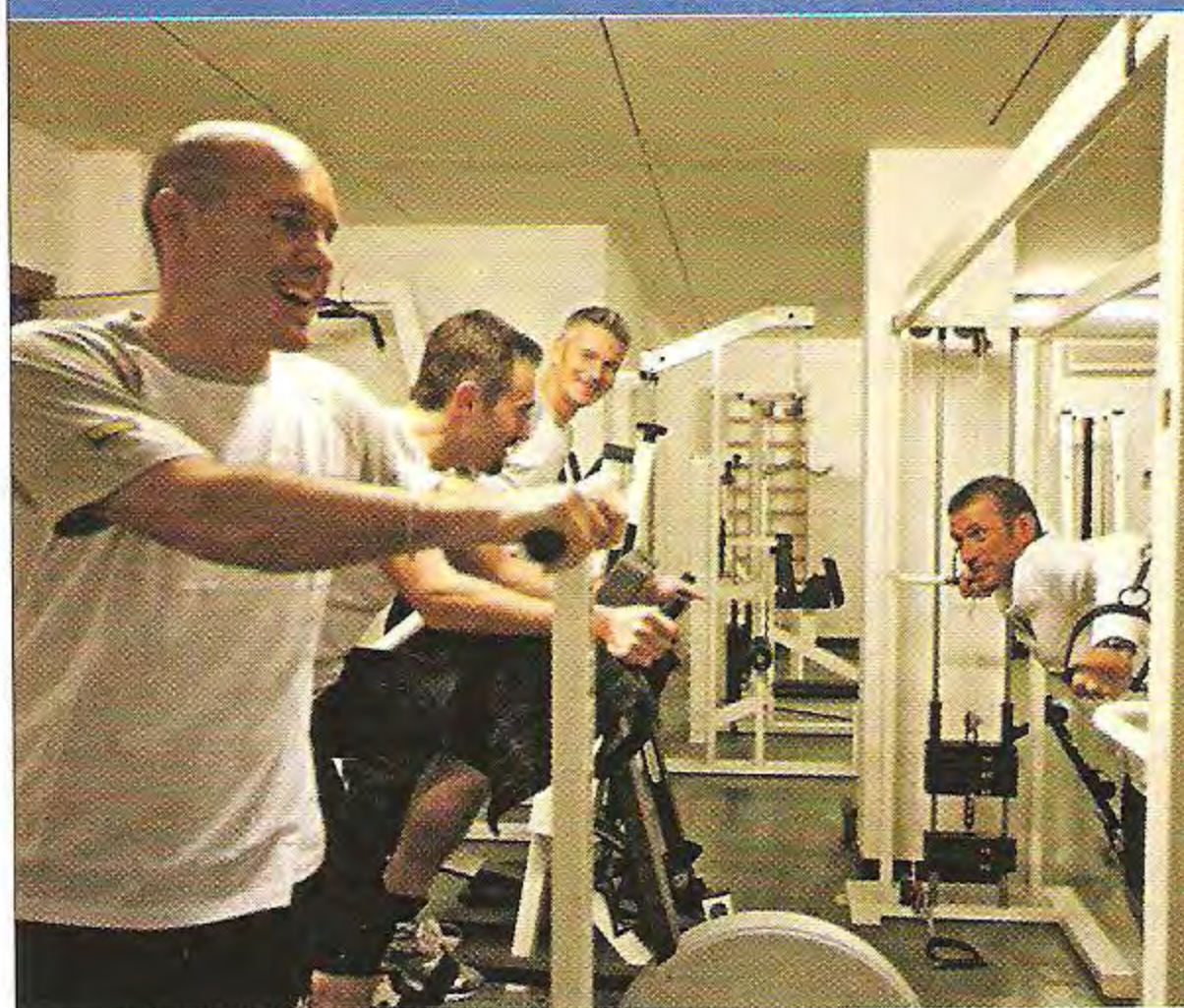
Sei religioso o scaramantico?

Sono più religioso che scaramantico. Molti piloti sono scaramantici, ma io no.

Sei mai stato protagonista di un'emergenza grave?

Ne ricordo una che pensandoci ora è quasi comica: una volta mentre ero in volo mi si è rotto l'impianto di riscaldamento su "tutto freddo"... Posso assicurare che a certe quote fa molto freddo e si corre il rischio che si congeli tutto dentro al cockpit! ▶

COME SI ALLENANO



Il volo acrobatico è un'attività molto pesante, a terra nemmeno esistono le sollecitazioni che si possono provare in volo, per la direzione in cui vengono applicate queste forze. Integrare l'attività di volo con l'attività fisica a terra è fondamentale. L'allenamento vero, come per tutti gli sport, è praticare lo sport stesso; noi dobbiamo sempre avere continuità nel volo per mantenere non solo la tecnica ma anche il nostro fisico addestrato. All'atto pratico è importante lavorare su un buon equilibrio aerobico e anaerobico, perché 30 minuti di volo sono un'attività che non può essere definita breve, nel contempo il cuore dev'essere pronto a reagire alle sollecitazioni che sono istantanee; la corsa è l'allenamento ideale. È molto importante avere anche un'ottima tonicità muscolare per contrastare, comprimendo i muscoli, il deflusso del sangue dalla testa ai piedi durante le manovre più estreme.



SOLISTA CHE VA, SOLISTA CHE VIENE

Nel 2007 è terminata la carriera di solista del maggiore Andrea Rossi, che ora addestra il suo erede Simone Cavelli, che sarà almeno per i prossimi due anni il nuovo Pony 10.



IL MAESTRO

Magg. pilota **Andrea Rossi** - Pony10
Nato a: Roma, 10-04-1971
Altezza: 178 cm Peso: 70 kg Nella PAN dal 1999

Essere il solista è il sogno di tutti i piloti della Pan, non è vero?

Sicuramente il solista ha il ruolo più spettacolare per chi assiste da terra a un'esibizione delle Frece Tricolori; sono molto fortunato a essere stato chiamato a ricoprire questo ruolo.

Perché hanno scelto te?

Penso che sia a seguito di un compromesso tra l'esperienza conseguita all'interno dei ruoli che ho ricoperto sinora e l'anzianità professionale all'interno della Pattuglia.

Cosa differenzia la preparazione del Pony 10 rispetto a quella degli altri nove?

Dal punto di vista tecnico le manovre effettuate dal solista sono uniche e vengono tramandate di solista in solista. Quando inizia l'addestramento, l'allievo solista non conosce la tecnica di quelle manovre perché non le ha mai provate. Dal punto di vista fisico è necessario un incremento notevole dell'allenamento delle gambe, che agiscono sulla pedaliera dell'aereo in modo molto più incisivo.

Questa sarà certo la domanda più frequente che ti viene posta: "Il solista è un pazzo?".

No, tutt'altro! La dote più apprezzata in questo ruolo è l'equilibrio... parlo dell'equilibrio mentale.

Quali emozioni provi nel lasciare la Pan?

Mi sento soddisfatto di aver raccolto una grande esperienza e opportunità con la certezza di avere sempre dato il massimo e di avere sempre colto ogni occasione; se da un certo punto di vista può essere triste lasciare un'attività e un ambiente così particolari, c'è anche la serenità di essere stato tra i pochi fortunati ad aver potuto vivere quest'esperienza. Porterò sempre con me tanti ricordi preziosi, perciò la serenità dopo tutto prevale in questo momento.

Durante l'addestramento con il nuovo solista, ritrovi le emozioni di quando eri tu ad essere addestrato?

I ricordi tornano alla memoria in ogni momento del suo addestramento, ed è bene che sia così perché il nostro è un insegnamento che si tramanda soprattutto con la pratica, e io cerco di trasferire in Simone tutto ciò che non solo io, ma anche chi mi ha preceduto in questo ruolo particolare, ha voluto raccogliere come memoria storica da tramandare.

Di cosa si occupa un solista delle Frece Tricolori dopo aver militato per tanti anni nella Pan?

Continuerò la mia attività di pilota militare: prevedo di essere impiegato a Ciampino presso il 31° Stormo, lo stormo deputato a effettuare il trasporto delle personalità e i trasporti umanitari e sanitari, quindi una nuova sfida volando su aeroplani diversi per un'attività totalmente differente. Sono contento, sereno, motivato e ansioso di affrontare questo nuovo aspetto del volo militare nella nostra Aeronautica.



L'ALLIEVO

Cap. pilota **Simone Cavelli** - Pony 10
Nato a Asti, 22-12-1974
Altezza: 178 cm Peso: 75 kg
Nella PAN dal 2003



QUEI FUMI COLORATI

Le scie di fumo colorate che contrassegnano le esibizioni delle Frecce escono da taniche poste sotto le ali che contengono olio di vaselina colorato con pigmenti non inquinanti. Un pulsante comanda l'emissione del fumo bianco o colorato, che ha luogo quando gli apparecchi hanno una velocità di circa 600 km/h.

Che rapporto c'è tra un pilota e il suo aereo?

Nelle Frecce Tricolori ogni pilota sente la differenza da un aeroplano all'altro se il suo, per esempio, è in manutenzione. A me è capitato anche di parlargli e di dirgli: "Oggi sei stato bravo!".

Come si concilia l'umiltà necessaria a una preparazione approfondita con un mestiere che è esibizione?

Si concilia perfettamente: è vero che il nostro lavoro nasce per essere esibizione, ma i valori in gioco sono talmente elevati che ci impongono di affrontarlo con grande professionalità e umiltà.

Con quale frequenza ti sottoponi ai controlli medici obbligatori?

Ogni anno ci sono due visite obbligatorie, si tratta di controlli ordinari: una è totale (sangue, urine, elettrocardiogramma, spirometria, udito, otorinolaringoiatra, oculistica, riflessi eccetera), l'altra è una visita medica più generica e variabile a seconda del momento, spesso richiesta dal pilota stesso durante l'anno. Il pilota è il primo responsabile di se stesso e ha il dovere di garantire la sua massima performance ogni giorno.

Cosa accade, all'atto pratico, nel momento in cui non si supera un esame medico?

Si può perdere l'idoneità al volo per un periodo, o anche per sempre. Infatti la visita medica è per noi uno dei momenti più critici. Il pilota non fa una vita basata su rinunce, ma deve comunque vivere con buon

senso ed equilibrio. È sufficiente un banale raffreddore per lasciarti a terra.

Siete in dieci. Chi vi sostituisce in caso di malattia?

Non siamo sostituibili e non esistono riserve per tanti motivi; innanzi tutto perché ogni posizione in formazione è talmente diversa e peculiare che nessun pilota è in grado di volarle tutte e dieci. Nel raro caso in cui qualcuno si è ammalato, abbiamo volato in formazione ridotta. Ci sono posizioni senza le quali non si può volare, come quella del leader Pony 1, o il Pony 6. Si può volare senza il Solista Pony 10

DOVE PUOI VEDERE LE FRECCE

EVENTO IN PROGRAMMA	LOCALITÀ	DATA
Trieste Air Show	Trieste	18/05/2008
Giornata Azzurra	Pratica di Mare (RM)	25/05/2008
Grado Air Show	Grado (GO)	15/06/2008
Stintino 2008	Stintino (SS)	13/07/2008
83° Palio del Golfo	La Spezia	27/07/2008
Air Show del Fermano	Lido di Fermo (AP)	02/08/2008
Fano Air Show	Fano (PS)	03/08/2008
Ali su Peschiera 2008	Peschiera del Garda (VR)	10/08/2008
W Lignano 2008	Lignano Sabbiadoro (UD)	17/08/2008
Jesolo Air Extreme	Jesolo (VE)	24/08/2008
Argentario Azzurro	Monte Argentario (GR)	31/08/2008

E PER VEDERLE DA VICINO...

Vuoi andare a scoprire la base aerea di Rivolto (Udine), storica sede della Pan, osservare da vicino gli allenamenti, vedere da vicino la manutenzione dei velivoli? www.turismofvg.it (800/016044) organizza tutti i venerdì fino a ottobre visite guidate per piccoli gruppi.

ma il programma è molto penalizzato. Se invece si ammala uno dei gregari, preferiamo addirittura togliere dalla formazione il suo simmetrico.

Quanto può durare la carriera di un Pony?

Da un minimo di 5-6 anni, che è il periodo in cui un pilota ricopre i ruoli di *wing man* (gregario), fino a un massimo di 10-11 anni del comandante, che è il più fortunato.

Perché secondo te le Frecce Tricolori sono diventate uno



PANTALONI STRETTI

L'equipaggiamento personale di ciascun pilota comprende casco con radiomicrofono e maschera per l'ossigeno, guanti, tuta ignifuga, giubbotto gonfiabile di sopravvivenza e calzari. Di particolare importanza i cosiddetti pantaloni anti G (antigravità). Durante certe manovre, il pilota è sottoposto a sollecitazioni violente che tendono a spingere dall'alto verso il basso tutti i fluidi dell'organismo (tra cui il sangue), determinando un eccessivo afflusso verso la parte bassa del corpo. Per evitare questo fenomeno, i pantaloni anti G sono una specie di sacca gonfiata d'aria e comprimono le gambe.

dei simboli dell'Italia in tutto il mondo?

Perché non rappresentano solo l'Aeronautica militare ma l'intero Paese. I nostri aeroplani Aermacchi MB339 sono un prodotto italiano, l'organizzazione, le professionalità, i piloti sono italiani. È un modo per rappresentare un sistema che funziona, un sistema che è interamente italiano.