

Le preoccupazioni di Franco Di Lella sono corrette specie oggi che ci si aspetta di poter volare con una categoria, quella degli ULM avanzati, che sembra davvero piovuta dal cielo. Ed in mezzo a mille discussioni su attestati avanzati, pesi e quote di volo, si è parlato poco dei tubi e tela (e non solo, come leggete nella prossima lettera). Capaci ancora oggi di saturare un intero campo di volo per un raduno monomarca come accaduto a Sissa con i Firefox (possiamo immaginare un raduno Tucano su che numeri possa contare!), i tubi e tela dovrebbero essere spinti ed aiutati; ben venga la proposta di ridurre al minimo le spese di identificazione e la burocrazia collegata, mentre per l'abilitazione al volo basico rilasciata dalla scuola la vediamo più difficile, nel senso che la legge prevede un attestato e null'altro per poter volare. Ciò non toglie che l'attestato basico VDS possa essere conseguito con minori formalità e spesa sui tubi e tela (ma per quanto riguarda la preparazione teorica e pratica non crediamo che il pilotare un tubo e tela voglia dire andare ad intaccare la qualità dell'addestramento).

ce frega a noi", dirà la maggior parte dei volovelisti per i quali sotto i 50 di efficienza a 150 km/h un anatroccolo non può chiamarsi aliante. E invece credo possa essere un'opportunità da coltivare. Ho l'impressione (impressione ampiamente suffragata dai conoscitori degli arcana aeronautici) che vi possa essere l'eventualità di modifica in senso positivo della normativa ultraleggera. Perché allora non cogliere la palla al balzo e chiedere di passare dai ridicoli 80 chili a vuoto degli ultraleggeri senza motore a qualcosa di più interessante? E soprattutto di riuscire ad ottenere quote più consoni al modo di volare a motore spento? Ottenendo un plafond legale di 4000 piedi, magari limitato a coloro che possiedono un "attestato avanzato" o una licenza aeronautica, qualsiasi ultraleggero con almeno 20 di efficienza e 1,5 m/sec. di caduta minima potrebbe

veleggiare per ore a motore spento anche in pianura. Che dire poi degli alianti elementari, macchine senza motore tanto semplici da poter essere assemblati anche in garage a costi irrisori? Basterebbe elevare il limite legale di peso a vuoto da 80 a 150 kg per riuscire a costruire macchine semplicissime con materiali economici in grado di essere portate in volo da delta a motore o al traino di una automobile. Mi rendo conto che tutto ciò potrà forse non accontentare il volovelista agonistico, ma certamente potrebbe affascinare tutti quegli appassionati che ancora provano il gusto di sfidare la forza di gravità con mezzi semplicissimi sfruttando le forze della natura.

Luca De Carolis - Bologna

L'attento De Carolis, che oltre ad essere un pilota di volo a vela nella vita è avvocato, si è accorto che nei programmi di revisione di regolamenti

L'Aeros AL12, aliante elementare VDS che rientra negli 80 kg a vuoto, ha efficienza 27 e rateo minimo 0,5 m/s



COSA BOLLE IN PENTOLA: PATATE ULTRALEGGERE?

Lettera aperta ai volovelisti italiani
La pentola contiene patate ultraleggere che apparentemente non girano in termica. Ma sarà poi vero? Ebbene, sembra che le patate biposto in un prossimo futuro possano arrivare a pesare 600 Kg al decollo. Ma c'è di più! In una bozza di modifica del DPR 404 (attuativo della Legge 106) che mi è giunta all'orecchio, vi è la disciplina del traino aereo di aliante. "Che

Promofly!
STUDIO

pubblicità e comunicazione
per il mondo del volo

www.promofly.it - info@promofly.it - tel. +39.348.6021121



Basta aggiungere il motore ed il Volo a Vela VDS è realtà: ecco lo splendido Silent di Alisport

e norme che sta inaugurando una nuova stagione del volo, tutti si sono dimenticati degli alianti ultraleggeri, o "quasi". La sua lettera aperta ricorda alla comunità del volo che con i limiti di peso attuali per i senza motore è ben difficile fare volo a vela ultraleggero in maniera – se non competitiva – almeno attraente per i giovani, e divertente per i piloti di aliante. Ed in effetti una proposta di modifica del DPR di attuazione della legge 106 riguarda proprio il volo a vela ultraleggero e la possibilità del traino con apparecchi VDS, con questo testo provvisorio: "È consentita l'attività di traino aereo ai velivoli appositamente predisposti, nel rispetto del manuale operativo del velivolo trainante, a condizione che il pilota abbia conseguito l'abilitazione di cui al successivo art. 12 e, comunque, limitatamente al traino di deltaplani privi di motore, alianti costruiti per il volo da diporto o sportivo, alianti certificati". Vale a dire: si può fare volo a vela con alianti VDS, anche con l'utilizzo legale del traino. E di alianti basici leggeri ce ne sono molti entro gli 80 kg, ma con prestazioni limitate per i tubi e tela o con costruzioni costose e sofisticatissime per i capolavori in carbonio di buone prestazioni. Il settore degli alianti puri VDS è stato trascurato anche perché basta aggiungere il motore ed il gioco è fatto anche con gli attuali 450 kg: basti citare Sinus, Lambada ed altri, motoalianti con efficienze vicine a 30 e ratei di caduta minima nell'ordine di 1 m/s; per non dire del Taurus che, una volta spento il motore e retratto il pilone con l'elica, diventa un signor aliante puro con efficienza maggiore di 40. L'unico problema sono i costi

molto elevati di questi gioielli, costi che con l'aliante VDS puro ed il traino VDS potrebbero scendere drasticamente e creare una nuova base di piloti di volo a vela. Anche per le quote di volo si sta pensando ad una netta revisione, in poche parole si sta decidendo oggi il futuro del volo leggero. E noi ci auguriamo che questa lettera aperta stimoli la FIVV, Federazione Italiana Volo a Vela, ad occuparsi anche con proposte tecniche del volo a vela VDS, insieme ad AeCI, FIVU, UNICA e a tutte le forze che oggi, finalmente unite, stanno decidendo del proprio futuro.

LA FEBBRE DELLA VELOCITÀ

Sono un vostro lettore, e trovo AS una rivista di grande interesse. Vorrei sapere se avete intenzione, dopo la mia richiesta, di inserire nel vostro bel giornale qualche pagina sulle competizioni Pilon americane, che a mio giudizio sono di grande interesse. Penso che non sia il solo che vi richieda una cosa del genere, e sarebbe proprio bello per noi appassionati di queste gare di velocità poter leggere di aerei e piloti su una rivista italiana. Mi sto chiedendo anche come mai qui in Italia nessuno sia ancora riuscito a organizzare una gara del genere o, durante qualche Airshow, almeno una dimostrazione di gara Pilon, magari invitando aerei e piloti americani con i loro mostri volanti, tipo Dago Red, Rare Bear, ecc. sarebbe uno spettacolo unico, cosa ne pensate? Poi vorrei anche chiedere come mai in Italia non si è ancora organizzata una gara del Campionato Red Bull Air Racing, visto che si è già gareggiato nella vicina Austria ed in Spagna? Cordiali saluti, Alessandro (e-mail)

I mostri da migliaia di hp che si scivolano a Reno sono velivoli affascinanti sia per prestazioni che per tecnica (basti pensare allo splendido "Precious Metal" derivato dal Mustang, ma dotato di eliche controrotanti), e presuppongono un vero e proprio "Circus" di contorno che va dalle infrastrutture a terra allo stesso campo di gara. In poche parole queste gare sono nate in America grazie alla disponibilità di luoghi idonei e ad una mentalità del volo-spettacolo che convince sponsor e mecenati ad

investire cifre semplicemente folli per pochi spettacolari minuti di volo sul filo degli 800 km/h. Condizioni che qui in Italia semplicemente non esistono, almeno per i mostri volanti. Si potrebbe fare qualcosa con i racer di piccole dimensioni e non è detto che in futuro non accada: al momento gli unici esperimenti sono stati fatti in campo VDS, ma con macchine di serie e quindi con prestazioni limitate e con poco spettacolo, al punto che il ciclo di gare previsto si è interrotto per mancanza di piloti e di sponsor. AS si occupa anche di gare aeree, ed abbiamo spesso pubblicato resoconti delle gare di Reno e presentazioni di racer, ultimo in ordine di tempo il Nemesis, un autocostruito biposto da oltre 600 km/h. Per quanto riguarda il circuito Red Bull la preparazione del calendario è stabilita dallo sponsor, e non è detto che a breve non ci sia una tappa italiana.

Precious Metal, racer derivato dal Mustang con eliche controrotanti

Il biposto Nemesis ha vinto tutto ciò che era possibile vincere, ed è offerto in kit di montaggio

