

SUCCESSO DEL GIRO AEREO D'ITALIA IN ULM

“ULTRARAID”: DIECI

DI FRANCO RABAJOLI

“Ultraraid '90”, il primo giro aereo d'Italia non competitivo per velivoli ultraleggeri, organizzato dall'Associazione Sportiva Volo Ultraleggero “Carta Blu” di Roma, è stato portato a termine con perfetta regolarità da tutti i cinque velivoli partecipanti, i quali hanno compiuto l'intero percorso - e questo è stato uno degli aspetti più significativi del raid - volando in formazione. Un successo, quello di “Ultraraid '90”, annunciato da una diligente e meticolosa preparazione dei velivoli e dei piloti e che ha segnato una piccola pietra miliare nella storia dell'aviazione ultraleggera italiana. Vediamo com'è andata.

Il giro aereo è partito il 17 giugno dall'aviosuperficie di Ponzano, presso Roma, sede del club “Carta Blu”, per concludersi il 30 giugno sull'aviosuperficie “Costa d'Argento” di Albinia, presso Orbetello, dopo un percorso di 1.471 chilometri, suddivisi in 9 tappe e coperti in 15 ore e 55 minuti di volo.

Gli ultraleggeri partecipanti al giro sono stati tre Tucano equipaggiati con motori Rotax 503 da 51 cavalli e un Olimpios propulso da un Rotax 912 da 80 cavalli, tutti prodotti dalla Ferrari ULM. Piloti di tre Tucano sono stati Beppe Arcangeli (capoformazione), Eugenio Vecchione e, a turno, Roberto Montebelli, Fabio Pulcinelli e Mario Moret; co-piloti Tony Cavalletti, Paolo Corsini, Ivano De Mattia, Franco Mussella e Roberto Palazzi. Ai comandi dell'Olimpios era Franco Paolini, collaudatore della Ferrari ULM. A circa metà percorso, a Galliano nel Mugello, si è aggregato al raid un biplano Renegade pilotato da Luciano Innocenti.

L'intero raid si è svolto con estrema regolarità e nessun incidente o inconveniente di alcun genere ha turbato la navigazione dei cinque ultraleggeri. Le note di cronaca non possono quindi riguardare altro che il percorso e taluni aspetti peculiari e più significativi del raid.

La successione delle tappe di “Ultraraid '90” è stata la seguente: la prima tappa si è svolta da Ponzano all'aeroporto di Foligno, sede del locale Aeroclub, con scalo tecnico sull'aviosuperficie di Ciannoccio (Castiglion del Lago), sede del club “Mesboo 1”. La seconda tappa, da Foligno all'aviosuper-

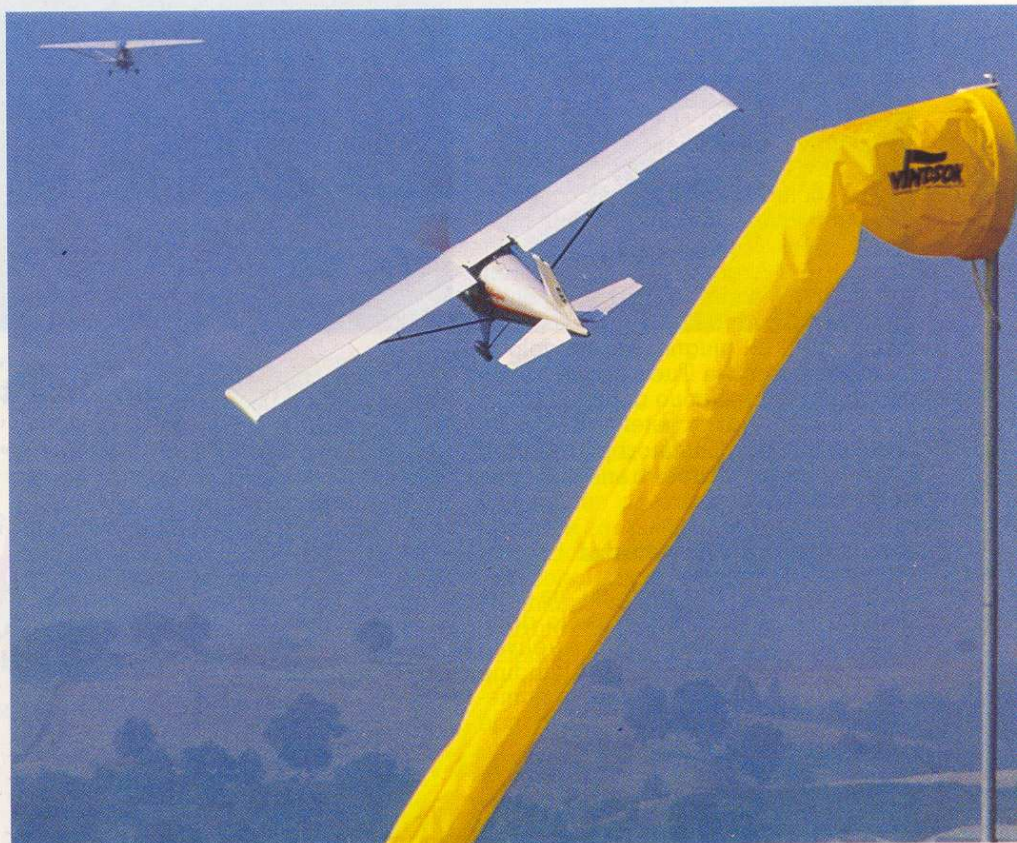


E LODE

Cinque ultraleggeri hanno volato per 1.500 chilometri attraverso la Penisola. Un'attenta pianificazione e la disciplina dei piloti hanno portato alla perfetta riuscita del raid.

Il "brogliaccio" del raid

Km totali volati in formazione	1.471
Mezzi impiegati (3 assi)	5
Totale ore volate	150
Massima altitudine raggiunta (QNH)	6.000 ft
Regioni attraversate	7
Campi e aviosuperfici toccati	15
Litri di benzina utilizzati	2.250
Litri di olio consumati	45
"Incontri ravvicinati" con velivoli militari o dell'aviazione generale	2
Incidenti o avarie riportati	0



Qui sopra, l'Olimpios segue in decollo Tucano. A destra, due piloti spingono il carrello del rifornimento a Offlaga. Sotto, un momento di riposo dei piloti presso il "Blu Devil Club" di Offlaga. Nella pagina accanto: sotto, il biplano Renegade in rullaggio sulla aviosuperficie di Punta Ala; sopra, lo schieramento dei velivoli sull'aviosuperficie di San Marino.



Segue

ULTRARAID '90

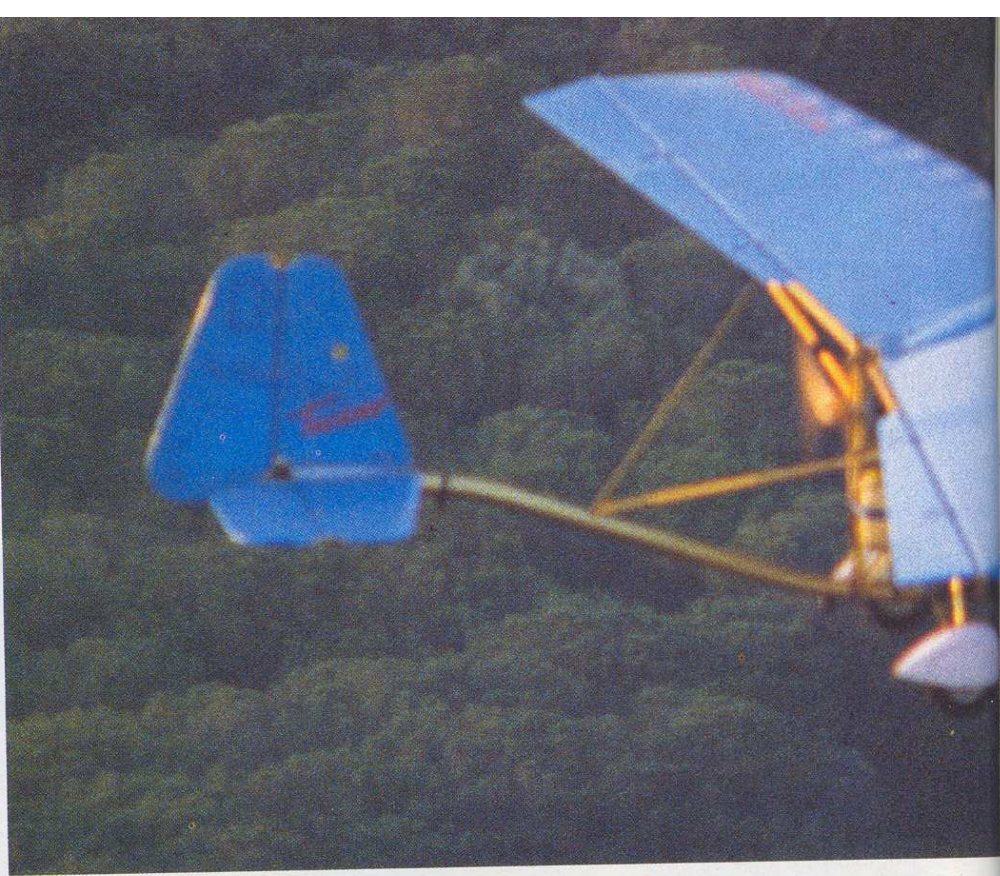
ficie del club "Ali Marche", presso Loreto, con scalo tecnico a Potenza Picena; la terza da Loreto all'aviosuperficie di Fano (Aero Club di Fano); la quarta tappa, da S. Marino all'aviosuperficie di Montagnana, presso Padova, con scalo tecnico sull'aviosuperficie di Aguscello, presso Ferrara; la quinta tappa, da Montagnana all'aviosuperficie di Offlaga, presso Brescia, nuova sede del "Blu Devil Club", la cui inaugurazione è stata spostata proprio per farla coincidere con l'arrivo di "Ultraraid '90"; la sesta tappa, da Offlaga all'aviosuperficie di Ravarino, presso Modena, sede dell'"Avio Club Ravarino"; la settima, da Ravarino all'aviosuperficie di Galliano, presso Barberino nel Mugello, sede del "Delta Club Firenze"; l'ottava, da Galliano all'aviosuperficie "Il Gabbiano" di S. Vincenzo, presso Piombino (scalo tecnico sull'aeroporto militare di Pontedera), la nona tappa, da S. Vincenzo all'aviosuperficie "Costa d'Argento" di Albinia, presso Orbetello, sede della società "Blue" dove "Ultraraid '90" si è concluso ufficialmente il 29 giugno con un volo in formazione dei tre Tucano che, in segno di omaggio, hanno gettato fiori sul vicino cimitero di Orbetello dove sono sepolti molti degli aviatori protagonisti delle crociere aeree transatlantiche degli anni '30.

Due volte sugli Appennini

Il percorso di "Ultraraid '90" ha comportato per due volte il sorvolo degli Appennini. La prima volta, i velivoli hanno dovuto raggiungere l'altitudine di 6.000 piedi QNH, cosa che ha richiesto poco meno di 20 minuti. La seconda traversata appenninica è stata compiuta alla quota di 5.500 piedi sul QNH. In entrambe le occasioni i velivoli e i motori hanno fornito un'ottima prova e qualche equipaggio ha anzi avuto l'impressione che le prestazioni di salita del Tucano migliorassero al disopra dei 5.000 piedi.

Tutte le tappe sono state pianificate con procedure aeronautiche standard; le velocità dell'aria programmate sono state, secondo i casi, di 80 o 90 chilometri orari mentre quelle al suolo e i corrispondenti stimati sono stati calcolati, in base alle ultime informazioni meteo comunicate dal Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare, con precisione sufficiente a contenere gli scarti sempre entro i 15 minuti.

Un successo pieno, dunque, che ha permesso ad "Ultraraid '90" di conseguire tutti gli obiettivi prefissati, che non erano certo quelli di compiere un'impresa sportiva né, tanto meno, di battere dei record. Erano invece semplicemente quelli di dimostrare l'affidabilità di mezzi progettati e realizzati mettendo al primo posto la sicurezza nonché la validità di una metodologia formativa e addestrativa derivata -





La foto qui sopra mostra "Blu Zero", uno dei tre Tucano che hanno partecipato al raid. Si tratta del centesimo esemplare di questo tipo costruito dalla Ferrari ULM. A destra, i Tucano e l'Olimpios fotografati sul campo di volo di Galliano insieme al Renegade, che qui si è aggregato al gruppo. Sotto, i piloti incontrano il Deputato alle comunicazioni, trasporti e allo sport della Repubblica di San Marino. La cartina nella pagina accanto mostra il percorso del giro aereo in ultraleggero.

con gli opportuni adattamenti - da quelle in uso presso gli aero club e le scuole di volo militari e civili, e finalizzata principalmente alla disciplina e alla sicurezza del volo; e, infine, la possibilità, seguendo le prescritte procedure, di una fittiva e proficua collaborazione con gli enti di controllo dell'Aeronautica Militare e dell'Azienda Auto-

maggiormente sentire. Sempre regolari sono stati, inoltre, sia le aperture e gli allineamenti in linea di fila prima degli atterraggi, sia infine la costanza degli intervalli fra questi ultimi, tanto da procurare al capo formazione i complimenti del comandante dell'aeroporto militare di Pontedera (l'unico toccato da "Ultraraid '90"). Non biso-



noma di Assistenza al Volo.

I mezzi hanno dimostrato una notevole efficienza: le cellule e i motori, rigorosamente di serie, non hanno subito alcuna preparazione specifica e la manutenzione richiesta è stata soltanto quella ordinaria (pulizia dei filtri aria dei carburatori, controllo ed eventuale sostituzione delle candele).

La formazione è stata mantenuta (e chi è pilota di ULM sa che non è cosa facile) anche nelle fasi più difficili del volo, quando la turbolenza si è fatta

gna dimenticare, al proposito, che stiamo parlando di piloti del volo da diporto o sportivo, e non di professionisti. Si è trattato, infatti, di un "modo di volare" assai diverso da quello che viene comunemente praticato dai piloti di ultraleggeri e che è stato chiaramente il frutto di addestramento e di una mentalità particolari, in cui "sicurezza" e "disciplina" hanno costituito altrettante parole d'ordine che ci auguriamo riescano a diffondersi il più ampiamente e rapidamente possibile fra i piloti di ULM. □

Radio e Loran sugli ULM

In tutte le tappe di "Ultraraid '90" il capoformazione si è mantenuto in costante contatto radio con gli enti di controllo del traffico aereo che hanno fornito un'eccellente collaborazione. Sono state così concordate, tappa per tappa, le modalità del volo e ottenute - quando necessario - le autorizzazioni all'attraversamento di spazi aerei controllati.

Prima della partenza del raid, gli organizzatori hanno notificato, mediante un apposito "Notiziario Speciale", il percorso, le date di svolgimento e le coordinate geografiche dell'area interessata da quest'ultimo al CRAV (Centro Regionale di Assistenza al Volo) di Roma che ha provveduto a diramarlo agli altri CRAV interessati ed all'ITAV il quale, a sua volta, ha emesso un apposito NOTAM nel quale era, tra l'altro, richiesto (e non "consentito") il mantenimento di un continuo contatto radio con le unità ATS interessate.

Oltre che nei contatti con il CTA, l'uso della radio si è rivelato prezioso per i collegamenti fra i velivoli e fra questi ultimi e i vari aeroporti e aviosuperfici toccati,

evidenziando ancora una volta le carenze della legislazione vigente in materia.

Lo svolgimento di "Ultraraid '90" è stato caratterizzato anche dal sistematico impiego del LORAN aeronautico quale ausilio alla navigazione. Questo apparato è risultato utile non solo per la determinazione della rotta - cosa che avrebbe potuto essere ottenuta facilmente anche con i sistemi tradizionali - quanto per evidenziare gli effetti della deriva e indicare con continuità la velocità al suolo, un fattore che è praticamente impossibile determinare con la strumentazione normalmente installata sugli ultraleggeri e la cui conoscenza risulta invece di importanza fondamentale ai fini della sicurezza del volo in relazione alla limitata dotazione di carburante degli ultraleggeri. Un altro campo di utilizzazione in cui il LORAN è apparso prezioso grazie alla sua elevata precisione è stata l'esatta e rapida individuazione di alcune aviosuperfici particolarmente "mimetizzate" nel paesaggio circostante e che risultano difficilmente avvistabili anche a distanze molto limitate.

