

SPECIALE AERO

2013: SI DECOLLA!

Le indicazioni emerse dalla kermesse di Friedrichshafen sono chiare: dopo un 2012 di crisi le aziende scommettono sulla ripresa e propongono una pioggia di novità, che i piloti sembrano apprezzare. Adesso si aspetta solo la controprova del mercato



La principale e unica critica che abbiamo da sempre rivolto alla mega esposizione tedesca di aviazione generale e leggera è quella del passaggio dalla cadenza biennale a quella

annuale, passaggio che, dopo un esordio scoppiettante con oltre 40.000 presenze, ha visto un calo progressivo e costante di pubblico e soprattutto di espositori negli ultimi quattro anni, con il record negativo (30.800 visitatori) dello

scorso anno. Certo, per restare al bacino di utenti di Aero, ha influito la crisi globale europea che ha avuto proprio nel 2012 il suo climax, ma è indubbio che una cadenza annuale significa sforzo economico massimale per le

aziende che prosciugano il loro intero budget annuale per questa partecipazione, e che soprattutto non sono in grado di presentare ogni anno qualcosa di nuovo; sino a oggi si è rimediato con gli stessi aerei di sempre arricchiti con nuove avioniche e imbellettati da nuove livree, ma il pubblico alla lunga non gradisce e il calo di affluenza è inevitabile; un esempio eclatante la "stanchezza" di questa edizione allo stand Flight Design dove per il secondo anno consecutivo è mancato il tanto annunciato C4 quadriposto, con la gente che invece faceva i capannelli davanti all'affascinante Mustang replica di FK Lightplanes, davanti allo "One" o davanti agli elicotteri Cabri e Konner.

BIENNALE? NEIN!

Per questo si era parlato con insistenza del ritorno alla fiera ogni due anni che non solo avrebbe consentito più respiro agli imprenditori ed edizioni nuovamente "epiche" (anche perché attese), ma che avrebbe avuto un effetto secondario importantissimo, vale a dire un anno di interregno che avrebbe ridato vigore e sostanza alle manifestazioni nazionali nei vari paesi, consentendo alle aziende nazionali di respirare economicamente e curare il mercato interno, e ai vari organizzatori

Tecnam e Rotax al gran completo, le due aziende sono state premiate con il "Flieger award 2013"

All'esterno l'esposizione statica, in primo piano lo stand Beechcraft con la serie King Air

di riprendere fiato con partecipazioni più sostanziose. Nulla di tutto ciò e il comitato organizzatore ha già fissato le date della prossima edizione, dal 9 al 12 Aprile 2014, un errore strategico che i tedeschi evidentemente continuano a sottovalutare. Il risultato di questa edizione, infatti, pur con numeri in leggera ripresa (32.600 visitatori, 1.800 in più rispetto al 2012) non è stato quello atteso, nonostante il rientro in grade stile del settore alianti (assenti in massa lo scorso anno per protesta contro i costi di partecipazione troppo elevati), e nonostante l'effetto trascinamento dovuto all'annuncio di numerose novità da parte delle aziende. Lo dimostra il fatto che addirittura nel comunicato finale ufficiale il direttore della fiera Klaus Wellmann e il responsabile del progetto Roland Bosch ammettono di non essere soddisfatti del numero dei visitatori. Cosa altro non ha funzionato? Probabilmente le nuove aree tematiche che ci hanno dato un po' l'impressione di essere state utilizzate per "riempire" gli enormi spazi espositivi (l'ultima hall "B" in questa edizione era chiusa), e in effetti - ad esempio - che senso ha una "Engine Hall" nella quale sono esposti con solitari cartelli motori un po' a casaccio di tutti i tipi e generi, quando poi per avere le necessarie infor-



mazioni bisogna andare presso i rispettivi stand dei produttori sparsi un po' ovunque? Ma non ha funzionato neanche il nuovo approccio da parte del rinnovato management di Aero che in alcuni casi non ha riconosciuto i contratti quinquennali con spazi e costi bloccati sottoscritti da alcuni espositori, giocando al rialzo: qualcuno ha abbozzato con

il mal di pancia, qualche altro ha alzato la voce e ha mantenuto le condizioni concordate; qualcuno, infine, come l'italiana Alpi Aviation, ha detto "no grazie", organizzando nei due giorni seguenti una presentazione dei velivoli presso la propria base sull'aerocampo della Comina, e invitando giornalisti da tutta Europa.

ALI ROTANTI BOOM

Molte le novità fra i velivoli ad ala fissa, come vedremo, ma quello che ha impressionato è stata la quantità abnorme di "pale e rotori" disseminata un po' ovunque, con due fenomeni ben distinti nelle due differenti categorie: il primo è la tendenza all'iperproffia degli autogiro, complicata la normativa blitz che ha por-

tato, grazie all'azione di lobby dei tedeschi sulla Commissione Europea, il peso massimo al decollo a 560 kg; il secondo è l'incredibile offerta di nuove proposte nel campo degli elicotteri leggeri, sia con motori convenzionali che con turboalberi, e si tratta di un fenomeno perfettamente in linea con la tendenza del mercato globale che anche nell'an-

no della crisi, il 2012, ha visto un incremento del 21% delle vendite di elicotteri con 1.044 nuove macchine consegnate nel mondo, senza contare però gli elicotteri leggeri, valutabili in ulteriori 2/300 macchine. Bene quindi per gli elicotteri, mentre per gli autogiro non possiamo che esprimere perplessità, visto che i motori sono sempre gli stessi e che i

100 e i 115 hp dei Rotax aspirati e turbo cominciano a faticare assai con macchine che, sia pur profilate, hanno pesi e soprattutto dimensioni imbarazzanti; in fin dei conti la natura stessa dell'autogiro è stata stravolta, ce lo confessava un po' perplesso il grande Vittorio Magni i cui modelli continuano nella scia di evoluzione tecnica che da sempre li ha con-



“ Molte le novità sia fra gli aerei che fra i velivoli ad ala rotante, ma l'affluenza di pubblico è ancora ben lontana dai numeri record delle edizioni biennali ”

L'ApolloGyro, un mini-beluga ipertrofizzato, è l'esempio tipico dell'evoluzione degli autogiro con il peso a 560 kg

dell'ibrido che associa al motore elettrico e ai pacchi batterie con tecnologia LiPo un motore endotermico che funziona da motogeneratore per ricaricare le batterie e prolungarne l'autonomia; l'utilizzo di motori turbodiesel moderni a elevata efficienza e dai bassi consumi è quello che si sta sperimentando, e a quel punto rimarrebbero intatti i vantaggi della trazione elettrica per quanto riguarda coppia e caratteristiche di erogazione, assenza assoluta di vibrazioni e, in ogni caso, una riduzione delle emissioni complessive rispetto ai classici Rotax e Lycoming. Dove invece la trazione elettrica ormai è il presente è nel campo degli alianti a decollo autonomo, e ci ha fatto un gran piacere vedere

troneggiare nella grande Hall A1 il Silent Electro2, a nostro giudizio il più avanzato ed efficiente aliante elettrico attualmente sul mercato.

IO VI SPIO

Il "grande fratello" è ormai questione di letteratura, con la profetica intuizione di Orwell ormai surclassata dalla tecnologia e in particolare dall'avanzata dei droni, che erano esposti e che volavano un po' ovunque. E se immaginate, giustamente, velivoli ipertecnologici dei più particolari, dai quadricotteri agli aerei con le ali dalle forme più strane, sino ai grossi bimotore infarciti di sensori (tanto per citare il Tecnam MMA e il Diamond GeoStar), in futuro capaci di volare anche senza pilota, siete solo parzialmente nel giusto perché lo sviluppo più impressionante lo si è avuto nel campo dei mini droni multicotteri

radiocomandati, stabilizzati da giroscopi a stato solido e venduti come modelli da divertimento o come piattaforme non professionali per riprese aeree; fa impressione dunque sapere che con circa 3000 euro vi portate a casa un drone che è in grado di volare per quasi un'ora a quote pazzesche, o semplicemente sopra casa vostra, con programma di guida GPS e camere ad alta definizione in grado di trasmettere anche in tempo reale le immagini. Troppo caro? In fiera bastavano 49 euro per un drone radiocomandato con microcamera VGA a bassa definizione, venti minuti di autonomia e un centinaio di metri di raggio d'azione; poco più che un giocattolo, direte, ma inquietante quanto basta.

Per informazioni www.aero-expo.com

traddistinti, anche nel caso dell'M24 Orion affiancato, la versione cruiser completamente carenata che ha ben altra tecnica e sostanza rispetto ai transatlantici teutonici.

AEREI LEGGERI, È QUI LA FESTA

Mentre l'aviazione generale sta aspettando con rassegnazione che finita la crisi i piloti (e gli aero club) mettano mano al portafoglio per avviare il rinnovo di flotte la cui età media è di 37 anni, l'aviazione leggera e ultraleggera la fa da padrona con un fermento di novità mai visto, quasi tutte concentrate sulla fascia medio alta di gamma, con la predilezione per gli ala bassa biposto affiancati sia in metallo che in composito e con un'offer-

ta davvero mai vista. D'altronde le prestazioni sono ormai livellate verso l'alto e una crociera di 120 kts è considerata appena "normale", ma di contro i prezzi si collocano fra un terzo e la metà di corrispondenti velivoli di AG con il surplus di tutta una serie di semplificazioni per quanto riguarda gestione e manutenzione. La possibilità, infine, di utilizzare i velivoli CS-LSA per la PPL (licenza di pilota privato) oltre che per il noleggio vuol dire che davvero il volo a basso costo è ormai una realtà acquisita, tra l'altro con macchine moderne che possono anche essere "complex" in quanto la normativa europea consente l'adozione di carrello retrattile ed elica a passo variabile; che sia l'inizio della fine dei "Lycosauri"?

Forse anche per questo le proposte nel campo dell'aviazione generale non hanno detto nulla di nuovo e alcuni aerei, quali ad esempio il discutibile Diamond "bush", sembrano più che altro i tipici "esemplari da fiera", mentre sul versante leggero, come vedrete alle pagine seguenti, c'è solo l'imbarazzo della scelta, dal nuovo elegantissimo Astore di Tecnam, al bushplane estremo "Parrot", ai nuovi Stream di TL Ultralight (presentato come modello in statica), e allo "One" offerto in versione due o tre posti.

IL GRANDE INGANNO

Sarà un nostro punto di vista, ma lo strombazzato "E-Flight", il volo elettrico destinato a rivoluzionare costi di gestione e modalità di volo, continua a rivelarsi

un grande inganno, almeno sino a quando non sarà possibile innestare un bel cambio di marcia nel settore della ricerca e sviluppo sulle batterie. E sarà sempre una nostra idea, ma questo cambio di marcia sino a che esisterà il petrolio è ancora di là da venire, perché disporre di batterie ricaricabili efficienti, leggere e in grado di assicurare imponenti flussi di corrente e grande autonomia a motori di grossa potenza potrebbe si far volare egregiamente anche un quattro posti moderno, ma avrebbe effetti devastanti sul mercato dell'auto che ancora non è esploso proprio per via dei costi e delle limitazioni di autonomia, con la sola eccezione di alcune vetture leggere e minimali, esattamente come sta accadendo per gli aerei. La hall di ingresso

era quindi dedicata al volo elettrico e ad alta efficienza, e se è stato affascinante poter toccare il maestoso Sunseeker Duo, tutto il resto era solo proposta di velivoli minimali, per giunta ipertecnologici per contenere il peso al massimo, con carbonio a go go e prezzi da fuori di testa; il tutto per volare efficientemente e a costo quasi zero, una volta che ci si è dissanguati per l'acquisto, ma solo con motori da 15/25 hp e con autonomie ancora nell'ordine dei 20 minuti di utilizzo reale (i 40 o 60 minuti che vi propongono sui depliant sono, appunto, il "grande inganno"). Molto più interessante appare la strada
I droni con sistemi video volavano praticamente ovunque, anche nelle sale interne

