

VAGABUND JABIRU

Michael Neri, foto Umberto Boaga, Germano Cordioli

In Italia esiste un solo esemplare di Vagabund, un biplano biposto ULM costruito in legno, arrivato in volo dalla Germania con un ferry flight un po' travagliato e dopo una completa ricostruzione a causa di un incidente in atterraggio



Mi presento: sono Michael, classe 1967, appassionato di volo da sempre. Ho iniziato a volare nel lontano 1990 con il parapendio e nel

2011 ho conseguito l'attestato VDS; ovviamente (ma questo magari capita anche a voi), quando non volo ho sempre il naso all'insù. E ho sempre avuto un sogno da

parte, quello di poter un giorno volare su un biplano (a proposito, mi sto costruendo in garage un Fisher R80 Tiger Moth). Detto fatto, lo scorso anno (Marzo 2014) vedo questo

bellissimo biplano, basato in Austria, in vendita su Skysupermarket e devo dire che mi è piaciuto subito con le sue forme classiche. Il proprietario è Christian, un pilota di Airbus

380 per Lufthansa, lo chiamo e mi racconta tutta la storia di questo Vagabund, costruito nel 2008 con il c/n 0010, incidentato e radiato nel 2010, e poi completamente ricostruito

tra il 2012 e il 2013. L'aereo è quindi praticamente nuovo, dell'incidente esiste una corposa documentazione con vari articoli e immagini, e anche se non sono molto convinto



Rifornimento all'alba per il Cessna C172 RG che ci porterà in Austria

Forlì con Stefano, insieme portiamo la sua auto all'aviosuperficie di Villafranca di Forlì, quella creata dal mitico Renzo Rosetti, dove verrà hangarato il biplano se l'affare andrà in porto (ancora non ne ho la certezza perché gli austriaci pare siano ancora dubbiosi sul prezzo concordato). Alle 06.30 siamo all'aeroporto di Ravenna con gli amici Germano e Orio, contemplazione di rito dell'alba in aeroporto e via. Facciamo il pieno, accensione e riscaldamento del C172 RG I-MAED, e alle 7.30 finalmente decoliamo con il sole ancora basso nel cielo. Un'ora e un quarto scarse di volo e alle 8.45 atterriamo a Feldenkirchen, il Vagabund è già pronto sulla pista; un caffè veloce e poi a bordo per la prova del nove; per primo volo io, due decolli e due atterraggi con volo sul lago di una valle bellissima, poi va Stefano per provarlo anche lui; verso le 11.00 un breve consulto con Stefano per sentire le sue impressioni: il "vagabondo" vola bene e sembra a posto; è deciso, lo compro. Pago,

di tutta la storia rimaniamo d'accordo che lo andrò a vedere. Poi, davanti a una birra, ne parlo con Stefano Landi che, fra una chiacchiera e l'altra, mi chiede informazioni e, viste due foto, mi propone: "Andiamo con lo Swift (lo "Swiffo" di un vostro articolo), in un'ora e qualcosa siamo là e vediamo di che si tratta". E così è: il 10 aprile 2014 mattina siamo a Feldenkirchen - LOKF, un bellissimo aerodromo con pista in erba e con attività di volo a vela. L'aereo è davvero bello e in perfette condizioni, ma acquistarlo si rivela più difficile del previsto: parte una trattativa lunga ed estenuante, durata qualche mese, per divergenze sul prezzo richiesto, che alla fine riusciamo ad appianare. Quando chiamo Stefano per dirgli che lo compro, ma solo dopo averlo provato, rimane piacevolmente sorpreso e promette di organizzare il trasferimento; siamo già in

luglio e una meteo incredibilmente capricciosa ci costringe a rinviare più volte il giorno del ritiro, fino a venerdì 8 agosto. Stefano ha organizzato tutto a partire dal piano di volo, andremo insieme ad altri due piloti che si occuperanno di portare indietro l'aereo mentre noi due torneremo in volo con il biplano.

UN FERRY FLIGHT IN TRE (LENTE) TAPPE

Finalmente la meteo sembra essere quella giusta e, dopo aver dormito davvero poco per lo stato di agitazione infantile che prende tutti i piloti prima di un ritiro del proprio aereo, sveglia prima dell'alba di una giornata che si rivelerà memorabile, sia come meteo che come esperienza personale. Ore 04.45 sveglia per essere puntuale all'appuntamento di

Rifinito in maniera splendida, offre al pilota un ampio abitacolo con strumentazione completa di radio e trasponder

Il Vagabund è pronto e tirato a lucido, salgo subito a bordo per un volo di prova



“ Bello, grande e leggero, lento quanto basta e con il rumore giusto grazie ai quattro cilindri Jabiru: cosa volere di più da un biplano VDS? ”

si carica il 172 e si parte. O meglio: non si parte, perché avendo fatto il pieno gli austriaci non ci fanno decollare fuori peso neanche di un grammo (ecco, colpa della mia pancetta), così in volo andrà Stefano da solo fino a Rivoli di Osoppo (lui è l'esperto di biplani, visto che ha il re dei re, lo Stearman), e anche il Cessna 172 RG vista l'altitudine della pista e il carico per tutto il materiale ricevuto insieme al biplano, soffre un po' e decolla poco prima della fine pista. Arriviamo a Osoppo e aspettiamo Stefano, superato ben mezz'ora prima, che

arriva comunque nell'ora e dieci preventivate, contento e soddisfatto del mezzo. La mia felicità è in aumento. Velocemente salto a bordo di D-MVCK e partiamo alla volta di Caorle, 45 minuti dopo un perfetto atterraggio non fa che aumentare la mia felicità per questo acquisto; a terra ci accolgono Orio, Germano e il Di Biaggio Jr che ci fa il pieno; una sosta al ristorante e partenza per la tappa finale, poco meno di due ore di volo fra mare e terra con arrivo alle 18.30 circa a Villafranca di Forlì. Foto di rito, aereo nell'hangar,

Feldenkirchen è un delizioso aerodromo in una valle con un lago, questa è la "biga" inserita negli uffici

e via a Ravenna a recuperare auto e materiali caricati sul 172 e liberare finalmente Germano che aspetta da un bel po' il nostro arrivo. Difficile condensare in una breve storia di un "ordinario" ferry flight le mille emozioni di una giornata indimenticabile. Ringrazio Stefano che ha organizzato tutto, senza di lui sarebbe



SCHEDA TECNICA

Vagabund Jabiru

Costruttore: SFS Leichtflugzeugbau - Progettisti: Birk Meier, Hans Grannemann e Robert Kaps (1990)

Equipaggio	pilota, un passeggero		
Apertura alare	m 7,55	Velocità massima	140 km/h
Superficie alare	m ² 18,2	Velocità di crociera	115 km/h
Carico alare	24,73 kg/m ²	Velocità di stallo	59 km/h
Motore	Jabiru 2200 85 hp	Rateo di salita	3 m/s solo pilota
Elica	bipala in legno a passo fisso	Fattore di carico utile	+4 -2 G
Peso massimo al decollo	472,5 kg	Autonomia	3,5 h più riserva
Capacità serbatoio	50 lt	Range	400 km

stato molto più difficile fare questo acquisto, Orio per la disponibilità e la simpatia, Germano per la pazienza e l'ironia anglosassone, che non guasta mai.

UN ANNO DOPO

Tutto questo succedeva esattamente un anno fa, e da allora ho regolarmente volato con il mio biplano, condividendo l'emozione di incorniciare il cielo fra due ali con molti amici, vecchi e nuovi: Ermete Grillo, oggi amico carissimo, e tutti gli amici del Biplano Club Italia mi hanno accolto come una famiglia quando ero solo un costruttore, e ancora di più oggi che volo con quattro ali come loro. Sono soddisfatto? Più di quanto possiate immaginare, anche se questo biplano, come avrete capito dai tempi del trasferimento, non è proprio un "fulmine di guerra", ma in fondo non è quello che andavo cercando. Il Vagabund in volo è decisamente lento, basta guardare le velocità dichiarate per rendersene conto e capire che risente molto degli umori e dell'instabilità meteo: venti, ascendenze e discendenze. Nonostante ciò è accaduto che, girando più possibile al largo di un temporale estivo che mi ha colto in volo il Vagabund si è fatto sbattere su e giù come una foglia, ma dandomi sempre autorità di comando per contrastare quello che succedeva e non facendomi mai sentire privo di controllo. Se dovessi fare una critica obiettiva e distaccata (difficile visto che si parla del mio aereo... oops... scusate, del mio biplano), direi che in salita con il solo pilota si raggiungono i 590 ft per minuto dichiarati in aria calma, un po' scarsini a dire il vero, in due nei pesi si sta comunque sui 300 ft per minuto, un rateo ancora accettabile. È maneggevole e risponde ai comandi esattamente con le tempistiche di un tranquillo biplano, cioè quando dai comando sul roll all'inizio sembra non accadere nulla, poi fa quello che deve e, anzi, sorprende per la precisione delle manovre. Decollo solo a bordo (ma peso 100 kg) senza vento in 70/80 metri, in due nei pesi servono 30/40 metri in più. In atterraggio senza vento è docile e una volta che tocca in 50 metri scarsi lo fermo senza l'uso dei freni;

in due ci vogliono poco meno di 100 metri senza frenare, altrimenti si resta tranquillamente nei 50 metri frenando un po'. Con vento frontale 15/20 km/h sia in decollo che in atterraggio diventa veramente uno spasso, praticamente le distanze si dimezzano. Con vento laterale, anche debole, si complicano le cose e tocca avvicinarsi con la tecnica del granchio e impegnarsi un po' per metterlo a

Interamente costruito in legno e in tela, il Vagabund è un piccolo gioiello, assolutamente legale per quanto riguarda i pesi

terra nel modo giusto; il decollo, visto che è facoltativo con vento laterale, sarebbe proprio meglio evitarlo. Una volta a terra richiede molta attenzione perché essendo grande e



Pronti per il decollo, Stefano partirà da solo perché in due con il pieno saremmo di poco fuori peso, e qui ci stanno davvero attenti!

leggero il vento laterale rompe assai anche in manovra. Lo stallo senza motore è tranquillo, il Vagabund butta giù il muso e poi torna a volare tirando leggermente la barra, ma se non fai nulla delfina allegramente senza mai buttare veramente giù il muso. Lo stallo con motore dentro è più da naso, il biplano comincia a vibrare, poi cade a sinistra e va ripreso subito anche se la cosa non è né violenta né veloce. Direi che è un aereo assolutamente pacioccone e con reazioni sempre dolci per un volo tutto da gustare; va sempre pilotato in maniera attiva e istintiva con una modalità che mette in secondo piano tutti gli strumenti a parte quelli motore, direi anzi che lo strumento che guardo di più è proprio il contagiri, nonostante la strumentazione a bordo sia più che degna: il pilota dispone di altimetro e variometro in ft, anemometro in kts, bussola, pallina, GPS e strumenti motore (contagiri,



CHT e pressione olio). A bordo anche la radio aeronautica, il trasponder modo C, l'ELT e il paracadute a razzo BRS, l'aereo è a tutti gli effetti un "avanzato" per la normativa italiana. Anche il passeggero, nell'abitacolo anteriore, ha una minima strumentazione: un anemometro e un altimetro (entrambi scarsetti come precisione), e una pallina. E passiamo ai difetti, che anche un proprietario orgoglioso

"deve" saper riconoscere: praticamente solo le prestazioni, velocità limitate e salita lenta, ma come dice sempre Giovanni Taglietti, leader dei Boredom Fighters: "Il gusto di volare con un biplano è proprio il volo, cosa te ne frega se arrivi più tardi?". Un punto a favore di questo biplano ULM è che è veramente un biposto che non pone limiti stringenti di carico e che non perde troppo in prestazioni; io non sono un peso piuma e ho caricato passeggeri anche di 90 kg senza grossi problemi, se si accetta un rateo di salita modesto. L'ideale è un passeggero che non superi i 70 kg allora il volo in due con mezzo serbatoio si può definire perfetto. ✈️

Lasciamo Caorle diretti a Villafranca di Forlì, impossibile pilotare senza un sorriso fisso sulle labbra...

IPSE DIXIT

In quest'anno ho fatto volare tante persone, amici e non, piloti e non piloti, e mi sono divertito a raccogliere i loro commenti dopo l'atterraggio. In comune, tutti quelli che ho portato sul Vagabund sono scesi emozionati, qualcuno con gli occhi lucidi, come se invece di un volo avesse fatto un viaggio nel tempo...

Ilaria (l'ultima in ordine di tempo non pilota): "Ganzooo! Questo è l'aereo edonista!"

Meris (pilota di Ali di Classe) rivolta al suo istruttore: "Bezziccheri! Vendiamo i P92 e compriamo dieci di questi che son più divertenti!"

Gianni (pilota a Ravenna con PPL, ACRO ecc...): "Grazie! Volare con il tuo biplano è stato come ballare il tango con una bella donna al termine di una serata romantica" (questo è il commento che preferisco, forse anche perché Gianni è stato il mio primo passeggero).

