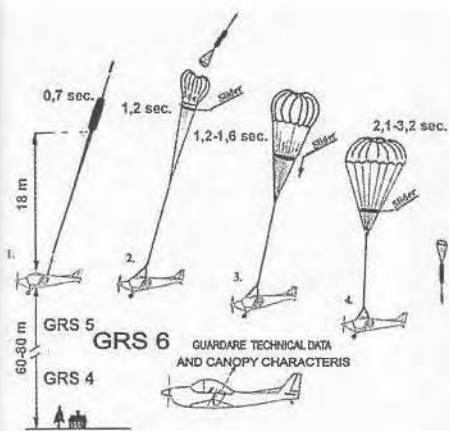


Questa per noi è ormai una battaglia simbolo: abbiamo seguito per molti anni il mondo delle corse automobilistiche, mondo nel quale il fuoco è stato completamente debellato, anche in caso di urti violentissimi a velocità elevate (e con masse in gioco ben maggiori rispetto ai velivoli leggeri). Ci si è riusciti con una serie di sistemi efficaci, certificati e disponibili anche per i nostri velivoli. Credeteci, leggere ancora di morti bruciati dopo un atterraggio di emergenza, o di incendi dai quali il pilota è scampato miracolosamente per una manciata di secondi ci fa ribollire di rabbia: il pericolo del fuoco potrebbe essere letteralmente azzerato semplicemen-

serie, che è spesso di entità di poco inferiore). Ed anche in questo caso una buona installazione e la necessaria preparazione dei piloti consentirebbero a chiunque di volare finalmente senza più il pensiero del fuoco in caso di fuoricampo su terreno ostile. In particolare abbiamo presentato a Serristori i sistemi di estinzione automatici di bordo (purtroppo solo tramite proiezione avendo la nebbia impedito l'arrivo di un aereo che ne era dotato), ed i serbatoi della Merin. Derivati direttamente dal campo aeronautico militare (ne sono dotati i jet e gli elicotteri militari), ed adottati con la stessa tecnologia nel mondo delle corse automobilistiche, sono realizzati

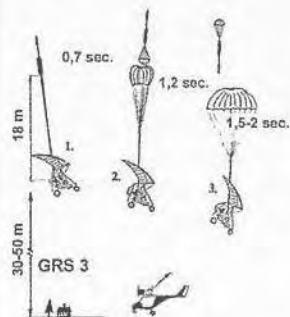


*Lo schema dei tempi e quote di apertura dei sistemi Galaxy*

*Il sistema Galaxy montato sul Dova Skylark*

*La maniglia sullo Skylark è montata correttamente*

*Il sistema soft pack sullo Sting RG spara attraverso il canopy dotato di apposita finestra*



te adottando gli stessi sistemi utilizzati nel mondo delle auto con i serbatoi di sicurezza antiscoppio ed antifiamma, con gli impianti di estinzione di bordo, con linee del carburante protette e con l'abbigliamento ignifugo. Per capire di cosa stiamo parlando vi diciamo che una completa protezione antincendio per un velivolo potrebbe costare dai 2.000 ai 3.000 euro, quanto un buon GPS dell'ultima generazione. Cifra che si ridurrebbe alla metà circa se l'installazione fosse fatta dal costruttore (ad esempio: un serbatoio di sicurezza può costare dai 1000 ai 2000 euro, cifra alla quale va sottratto il costo del serbatoio di



in tessuto gommato ad alta resistenza e contengono al loro interno una schiuma a celle aperte che impedisce lo scoppio dei vapori anche in presenza di innesco; un ulteriore rivestimento ignifugo, studiato per la nautica, ne consente la resistenza alla fiamma libera per circa sette minuti e la capacità di resistere agli urti è assolutamente unica, come vedremo nei test di caduta.

Questo dato è molto importante poiché almeno assicura i piloti che in caso di urto importante non si è subito inondati di benzina, come accade con i serbatoi in metallo o in resina. Di contro i serbatoi di sicurezza, essendo flessibili, hanno bisogno di superfici di appoggio e di contenimento che sono realizzate allo scopo (ad esempio contenitori in composito per i serbatoi in fusoliera), o devono avere la forma esatta degli spazi strut-