



# UN SINUS INTORNO AL MONDO

Rodolfo Biancorosso  
Foto AS  
Matevz Lenarcic  
(Pipistrel d.o.o.)

Il percorso seguito  
da Lenarcic per circa  
45.000 km



Matevz a bordo dello Zenair 701 con il quale nel 2002 arrivò a pochi passi dal completare il giro del mondo

“Sai qual è stato il mio più grosso problema? La burocrazia!”. Sorride pacato, Matevz, mentre ci racconta delle sue peripezie tra ambasciate, tribunali russi e Mig intercettori che per poco non lo abbattano. Ma ormai siamo alla fine, ormai tutto appare semplice e lontano, di fronte ad una manciata di km che lo separano dall’arrivo, da una cittadina slovena a 30 km dal confine italiano da dove è partito poco meno di tre mesi fa. Già, “appena” tre mesi: “Pensa – ci dice – che se non avessi avuto problemi burocratici in meno di un mese avevo fatto il giro completo”. Siamo sulla pista dell’Aero Club di Pisa Valdera, scelta da Matevz Lenarcic come penultima tappa in quanto sede della Pipistrel Italia: Matevz è decollato da Madrid la mattina, dopo qualche incertezza per la meteo (i Pirenei erano chiusi ancora in tarda mattinata, il che lo ha obbligato a fermarsi a Barcellona), quindi un balzo a Nizza ed in meno di due ore l’atterraggio a Valdera. Il programma è quello di fermarsi la notte, ma una perturbazione in arrivo





Il Sinus appena atterrato a Pisa Valdera dopo la tratta Madrid - Nizza

Matevz insieme ai responsabili di Pipistrel Italia

Il pannello del Sinus ha tutti gli strumenti indispensabili

Il blocco delle radio aggiuntive, fissato al telaio sul cielo cabina

I filtri carburante a vista sulla radice alare



per la serata suggerisce di accelerare i tempi. Il Sinus, un apparecchio assolutamente di serie con la sola aggiunta dei serbatoi long range, è a cofano aperto, si smontano i filtri aria, si guarda dappertutto: "In decollo a Madrid ho avuto un calo di potenza e sono riatterrato subito: niente di preoccupante, il Sinus vola benissimo anche con pochi giri, ma prima di scavalcare i Pirenei volevo essere sicuro". A Madrid vengono fatti i controlli principali e tutto sembra a posto, poi si verifica la compressione e si scopre che è notevolmente calata, il che è anomalo in un motore che ha poco più di 200 ore di volo: "Sai, nel corso di questa avventura ho messo benzina a volte trovata un po' fortunosamente, e nonostante i filtri può darsi che alcune sostanze ed impurità abbiano creato depositi sulle sedi valvole... ma ormai siamo quasi arrivati".

## Un pilota "tranquillo"

Matevz Lenarcic ha 45 anni, è laureato in biologia, ma di professione è alpinista, fotografo ed esploratore, da oltre 15 anni dedicato all'avventura senza limiti, affiancata dalla passione del volo. Scalatore di gran valore, spesso oltre gli 8000 metri, è pilota privato e di parapendio, con il quale si è più volte lanciato da vette altissime; ha scalato vette in Patagonia, in Groenlandia, Alaska ed Himalaya, realizzando report fotografici di gran valore. Alla fine degli anni 90 inizia a pensare alla possibilità di effettuare il giro del mondo in ultraleggero ed in solitario, e prepara l'impresa utilizzando un velivolo lento, ma in grado di fare a meno degli aeroporti, lo Zenair CH 701, seguendo una concezione di giro del mondo un po' da "bush pilot", che sacrifica la velocità alla possibilità di atterrare dovunque. Matevz prepara l'impresa nei minimi dettagli, modifica lo Zenair con serbatoi maggiorati ed impianti di sicurezza, trova gli sponsor e parte nel 2002. Nell'agosto, dopo aver volato per ben 24000 km, quando già intravede il successo dell'impresa, è fermato in Canada dalle autorità dell'Aviazione Civile che non gli rilasciano il permesso di decollare, nonostante gli interventi dell'ambasciata slovena e di numerosi piloti canadesi che hanno preso a cuore la cosa. Il permesso probabilmente alla fine si può ottenere, ma ad agosto inoltrato iniziano a quelle latitudini le neviccate e le condizioni di luce diventano sfavorevoli alle lunghe tratte, per cui Matevz decide a malincuore di interrompere il tentativo (trovate un report dell'impresa all'indirizzo internet [www.transsiberia.com](http://www.transsiberia.com)). Ma certo al giro del mondo non si può rinunciare, e quindi Matevz si mette di nuovo al lavoro programmando un giro per l'anno successivo con modalità diverse: possibilità di volare su lunghe tratte con velocità elevata e grande autonomia, atterrando però in aeroporto. Quasi obbligata è la scelta del motoaliant-

te Sinus, l'unico vero ULM che garantisce sino a 220 km/h di crociera, possibilità di volare a quote elevate, consumi estremamente ridotti e ben 28 di efficienza a motore spento, una gran sicurezza in caso di problemi, visto che i coni di sicurezza si allargano notevolmente. Ivo Boscarol, titola-



Encomiabile la politica Pipistrel che installa il paracadute balistico su tutte le sue macchine

Il rifornimento avviene tramite una pompa elettrica collegata alla batteria di bordo

Il controllo con l'asta millimetrata del livello nei serbatoi è sempre scrupoloso

I bagagli e le attrezzature sono distribuite tra vano posteriore e sedile del passeggero per equilibrare il velivolo

Un rapido sguardo al percorso tra Pisa e la Slovenia

Il tempo di un'intervista TV e si parte per l'ultima tratta

Matevz in decollo, noi lo stiamo già aspettando in volo

Un'ultima foto, e con un battito d'ali ci salutiamo

Matevz fa quota per superare l'Appennino

re della Pipistrel, si entusiasma all'idea e diventa il principale sponsor e supporter, anche se il grosso lavoro di preparazione del mezzo e soprattutto la preparazione burocratica delle varie tratte, i contatti con le singole autorità nazionali ecc. costringono Matevz a decollare un anno dopo, esattamente il 6 giugno 2004.

## Un velivolo di serie

Il Pipistrel Sinus, equipaggiato con un motore Rotax 912 da 80 cavalli, è strettamente di serie, con un vano bagagli ed il sedile del passeggero occupati dalle dotazioni di bor-

do e di sicurezza, e soprattutto con quattro serbatoi alari per quasi 200 litri totali, dei quali 190 utilizzabili, per un'autonomia di circa venti ore di volo e di circa 3000 km, data la possibilità di volare in crociera con valori di MAP estremamente ridotti. È stata poi installata una radio aeronautica HF, due GPS, una radio portatile VHF, ed un apparato ELT per la radiolocalizzazione. Matevz ha portato con sé anche un telefono satellitare, un battellino di emergenza ed un giubbotto gonfiabile, abbigliamento specifici, tenda e sacco a pelo, razzi ed equipaggiamenti di sopravvivenza, incluso uno spray al peperoncino per difendersi dagli animali selvatici.





E ovviamente macchine fotografiche (Nikon è uno dei suoi sponsor), video, pellicole, un computer portatile ed un palmare con cui... ascolta la musica! Decollato da Ajdovscina, sede della Pipistrel, Matevz ha volato per oltre 200 ore e per 45000 km verso Est incontrando numerose difficoltà; un volo di questo tipo obbliga infatti a lunghe tratte sul mare (epici gli oltre 2000 km tra Canada ed Islanda senza scalo in Groenlandia, in ben 14 ore di volo), ma anche a lunghi voli su aree disabitate ed inatterrabili (Kazakhstan, Cina, Alaska, Canada, Groenlandia), problemi per la formazione di ghiaccio su ali e strutture, venti a volte molto forti e turbolenze che spesso hanno costretto a volare a 6000 metri con l'uso dell'ossigeno.

## Star ad Oshkosh

Dopo il decollo Matevz ha toccato nel suo volo Szeged (Ungheria), Donetsk (Ucraina), Atyrau (Kazakhstan), Karaganda (Kazakhstan), Ulgii (Mongolia), Ulan Baator (Mongolia), Choibalsan (Mongolia), Chita (Russia), Habarovsk (Russia), Magadan (Russia), Anadyr (Stretto di Bering, Russia), Nome (Alaska, USA), Anchorage (Alaska, USA), Fairbanks (Alaska, USA), Whitehorse (Yukon, Canada), Vernon (British Columbia, Canada), San Francisco (California, USA), Yellowstone (Wyoming, USA), Oshkosh (Wisconsin, USA), Montreal (Québec, Canada), Goose Bay (New Foundland, Canada), Reykjavik (Islanda), Glasgow (Scozia, GB), Madrid (Spagna), Capannoli (Italia), per rientrare quindi ad Ajdovscina. Il viaggio non è stato affatto semplice: dove la meteo non





imperversava, era appunto la burocrazia a rallentare l'impresa. Uscito dalla Mongolia per entrare in Russia, Lenarcic non riusciva a contattare i controllori di volo a causa di un problema radio, ed il suo piano di volo, regolarmente presentato alle autorità civili, non era stato trasmesso a quelle militari, il tutto in una zona in cui al momento si trovava Putin per una conferenza governativa. Individuato dai radar, è stato intercettato da due caccia Mig russi, che lo hanno accompagnato all'atterraggio sull'aeroporto di Chita. Bloccato per tre giorni dalla polizia militare, ha dimostrato la sua assoluta innocenza al processo che è seguito. Comunque, è stato bloccato a Chita per altri undici giorni, sino a conferenza finita, prima di poter ridecollare. E gli sono stati addebitate le tonnellate di carburante utilizzate dai jet militari spediti ad intercettar-

lo! Negli Stati Uniti, invece, ha partecipato al raduno aereo di Oshkosh, il più grande del mondo, dove è stato acclamato come un eroe: pensate che al Sinus è stato riservato il posto d'onore all'entrata della manifestazione! Ha attraversato quindi con un'unica tappa di 14 ore i quasi 2400 km di mare che separano il Labrador (Canada) dall'Islanda, rinunciando ad uno scalo in Groenlandia. E poi un altro balzo fino alla Scozia, per debellare definitivamente il cupo Atlantico settentrionale con 400 kg di aereo e pilota. Giunto il 24 agosto a Pisa Valdera è stato accolto da una rappresentanza dell'Aero Club Pisa, guidata dal Col. Giulio Ottaviani, presidente, dal Col. Luigi Carpico, vicepresidente e ufficiale della 46ª Aerobrigata di Pisa e dal titolare della Pipistrel Italia, Fabrizio Cerboneschi. Mentre l'aereo veniva ispezionato e rifornito,





è stata stappata una bottiglia di champagne. “Il mondo è bellissimo”, ha detto Matevz salutandoci. Decolliamo con una formazione di quattro motoalianti Sinus e Virus insieme a lui, e lo accompagnamo in volo verso Bologna: abbiamo tolto una porta al nostro Sinus per le foto, e sino al traverso di Pistoia ci divertiamo a volare ala contro ala, a velocità ridotta, per fare le foto. Poi un battito d’ali, e via verso la Slovenia, di nuovo in volo da solo. Solo per poco, stavolta: siamo ancora sul campo la sera, quando arriva la telefonata: Matevz è atterrato all’Aeroporto di Ajdovscina, da dove era decollato due mesi e mezzo prima per questa incredibile e straordinaria avventura. Il giorno seguente Matevz è stato festeggiato dallo staff Pipistrel al completo, che gli ha donato un bellissimo trofeo con un Sinus, e dallo svizzero Flemming Peder-

sen, che tre anni fa ha fatto il giro del mondo con il Mooney con il copilota in sei mesi, venuto appositamente dalla Svizzera a congratularsi. Adesso per il pilota timido e riservato è il momento delle interviste, degli sponsor e del meritato riposo. Ma davvero credete che non ne stia pensando un’altra delle sue? Alla prossima Mat! ✈️

**In alto:**  
In più di un’occasione il volo si è svolto a 6000 mt, con l’aiuto dell’ossigeno

Matevz è un fotografo professionista, e non perde occasione per documentare le meraviglie che sorvola, come queste coltivazioni strappate al deserto di Alamos

In volo sul Grand Canyon del Colorado



**In basso:**  
La star di Oshkosh: guardate che posto hanno assegnato al Sinus!

Il team Pipistrel che ha allestito il Sinus del record

Matevz in conferenza stampa insieme ad Ivo Boscarol e allo svizzero Flemming Pedersen

