A differenza degli aeroporti, chiunque può accedere a un'aviosuperficie, fotografare, chiedere informazioni sulle attività svolte, prendere un caffè alla club house, vedere e toccare (con un po' di attenzione, perché la gelosia dei proprietari supera quella per le relative mogli) stupendi velivoli.

Le aviosuperfici sparse per lo stivale sono dei posti stupendi per gli appassionati di volo, e dopo un po' che ti vedono qualcuno ti offre perfino un voletto con il suo ultraleggero. Un bell'ambiente insomma, si mangia, si ride, si scherza.. ah sì, si vola anche, e molto di più che negli aeroporti non commerciali. Solo una cosa stona cronicamente, la scarsità dei capelli in testa ai presenti. Per lo più, zero giovani. Su questo argomento ci sarebbe da scrivere davvero molto: la cultura aeronautica che non viene diffusa, la preferenza ai divertimenti di massa, il mondo del volo presentato come una cosa per stuntman, i costi.

Ecco, su quest'ultimo punto mi vorrei soffermare iniziando dalle parole di Francesco Di Martino: "Sto facendo un grande sforzo a mantenere questi prezzi per dare l'opportunità di far volare i giovani, o chi ha appena preso l'attestato... Sarebbe simpatico vedere qualche giovane in più nell'ambiente, perché questi chiaramente hanno difficoltà a permettersi un aereo da 50,000 €". Francesco, Tino, Sergio, sono i moderni Leonardo del volo sportivo nostrano, autentici geni artigiani che costruiscono sogni che volano.

Tino, sciamano del volo minimale e proprietario di Veleria Dedalo (specialista di velature in dacron per deltaplani e tre assi) l'ho conosciuto qualche anno fa a Ozzano accanto al suo Strike-T, un *nanotrike* tanto assurdo quanto affascinante. Assurdo perché completamente in titanio di grado 2 lavorato con precisione orafa, con le gambe-carrello ammortizzanti in alluminio 7075. Affascinante perché questo piccolo gioiello monoposto è stato progettato per avere la minima resistenza aerodinamica possibile e la massima semplicità di ripiegamento. In cinque minuti lo si estrae dal bagagliaio dell'auto ed è pronto a ricevere l'ala. Per convincermi lo ha aperto e chiuso tre volte in dieci minuti, compreso il posizionamento del serbatoio. Due ore di autonomia, tre litri di carburante per un'ora di volo grazie al monocilindrico Ciscomotors da 27 cavalli, 28 Kg di peso motore incluso. Una volta seduti si ha l'impressione di cavalcare il vento data la nullità delle strutture che ti avvolgono; una corsetta di venti metri e si inizia a salire a 5 m/s con i piedi all'insù, in crociera si tengono 50 – 60 Km/ora con appena un quarto di gas. E se si incontra una termica la mano scivola sotto il sedile dove si trova il pulsante OFF. Solo il rumore del vento ora ti avvolge mentre volteggi in cielo e dentro di te.

Recentemente è stata sviluppata anche la versione con motore elettrico e quella costruita in un più accessibile acciaio al posto del titanio. Quest'ultima, che pesa solo tre chili in più, costa circa 4000 euro ala da volo libero esclusa. Un piccolo sogno. Ed eccoci al Meeting di Primavera di quest'anno, dove Sergio Rabotti ha presentato il suo Piuma, un nanotrike ispirato al DTA Alizés ma molto migliorato rispetto a questo. Stesse doti di ripiegabilità dello Strike e stesso motore, ma telaio sdoppiato che avvolge il sedile a sostenere una posizione semisdraiata molto

comoda. La ricerca dei materiali più adatti a ciascun componente ha portato Ergal, Avional, acciaio AISI 304 sapientemente miscelati e con grande livello di finitura e cura dei particolari: cintura a cinque punti, freno a disco anteriore, forcella regolabile in lunghezza, specchietto per il controllo del carburante. Tutta questa comodità, che grazie alla particolare seduta e al serbatoio da 10 litri permette anche percorrenze medie, si paga con qualche chilo in più e un rateo di salita più umano. Sergio ne produce cinque alla volta al costo di circa 4700 euro, un gran rapporto qualità/prezzo.

E infine, chi l'ha detto che il volo minimale è possibile solo con i *nanotrike*? Mai sentito parlare di motolibratori? In principio fu il Goat di Mike Sandlin, un simpatico americano che non solo si diverte a progettare e costruire i libratori che poi vola, ma ne mette anche online gratuitamente i disegni in modo che chiunque abbia dimestichezza possa costruire il suo volatile. E Francesco di Martino di dimestichezza ne ha tanta visto che la sua Aviad produce carrelli e altre parti meccaniche per ultraleggeri. Così, ispirato dal Goat, il nostro ha riprogettato completamente al CAD il tubi e tela in modo da ospitare il monocilindrico Vittorazi Moster da 25 cavalli alle spalle del pilota. Il risultato è il MIG-12 (Mini Glider 2012) Zigolo, uno splendido ed essenziale tre assi biciclo al quale in un amen si può sbarcare il motore e arretrare la seduta (questioni di centraggio) per essere lanciato da una collina o trainato come un aliante.

Lo Zigolo è disponibile in kit, ovvero chi lo acquista lo deve anche assemblare o affidarsi a personale specializzato, ed essendo stato progettato proprio a tal fine, il montaggio è semplificato al massimo da tutta una serie di accorgimenti e con le parti più complesse preallestite. Considerando i costi operativi intorno ai 15 euro/ora, ogni club di volo dovrebbe averne uno per permettere di fare ore di volo low-cost agli associati. Un'ulteriore vantaggiosa opportunità è l'acquisto in società: oltre a permettere la divisione dei costi di hangaraggio, non essendoci spese eccessive per la riparazione di eventuali danni, è inutile il classico ricorso all'assicurazione Kasko. Dopo la presentazione a Ozzano e lo sviluppo finale, la produzione dei kit è appena iniziata e il costo è di 7500 euro compreso serbatoio antiscoppio e paracadute pneumatico di emergenza.

Che dire? Questi velivoli hanno molto in comune, oltre alla semplicità tecnica. Completi costano come una moto, usano semplici monocilindrici due tempi collaudati da anni sui paramotore e dal costo di gestione lontano anni luce dai più comuni motori per ultraleggeri.

Vuoi volare? Si accende il motore, due minuti a 3000 giri e via. Il contagiri è l'unico strumento davanti a te. Ma con un po' di orecchio...

(24 settembre 2012)