

PILOTI MINIMALI: SAPPIAMO CHI SIAMO, MA NON SAPPIAMO COSA POTREMMO ESSERE

Stefano Sartini

Saranno questi tempi di vacche magre, sarà che dopo esserci azzuffati di velocità siamo tornati anche a godere un volo più riflessivo, o forse sarà una certa nostalgia del volo ultraleggero degli albori; sarà quel che sarà, ma ai raduni e alle feste sui campi volo spuntano spesso dei minimali che si agitano in cielo spingendosi sempre un po' più lontano



È evidente che sta crescendo un piccolo e appassionato movimento, e con esso un altrettanto interessante mercato. Così, prendendo in prestito licenzioso il famoso aforisma Shakespeareano, dopo esserci occupati dei velivoli, ora

cerchiamo di conoscere i piloti minimali. Chi sono? Come volano? Cosa vorrebbero? Perché in un mondo dove tutti vogliono andare più veloci, scelgono di svolazzare senza strumenti e senza fretta? Siamo nell'era dominata dalla rete, non ci vuole molto a

organizzare un sondaggio conoscitivo. Un annuncio nei forum, un avviso sui vari gruppi Facebook, un promemoria sul blog Volo Minimale, ed ecco che ben settanta piloti ci fanno gentilmente avere le loro considerazioni, in diversi casi piuttosto sorprendenti.

QUANTO E COME SI VOLA

La prima sorpresa, ma fino a un certo punto, è che chi vola minimale vola davvero: il 50% indica anche sei volte al mese per tutto l'anno, ma fra questi ben il 16% supera i sei

voli mensili. Considerando che la maggior parte (76%) sta in aria per circa un'ora, con picchi di un'ora e trenta per ogni volo, direi che è un gran bel volare, non solo giri campo. Considerando che, per stare sul sicuro, l'autonomia è circa un'ora e trenta e la veloci-

tà di crociera 50 Km/h, queste sono caratteristiche che permettono sicuramente un'attività locale di discreto raggio con rientro alla base di partenza, ma anche una discreta attività cross-country saltando da un campo di volo all'altro, soprattutto conoscendo



Gran parte dei minimali sono nanotrike, i più economici e facili da smontare e trasportare

le possibilità di rifornimento dei campi vicini. Facciamo un po' di conti della serva: 6 h/mese per un consumo medio di 5 lt/h (stiamo abbondanti) per 1.80 €/lt, fanno 54,00 €. A questi aggiungiamo l'ammortamento dell'assicurazione (purtroppo 250 €/72 h annue= 3.47 € per ora di volo) e arriviamo a circa 75 € al mese. Rimaniamo in un ordine di spesa decisamente accessibile a chiunque per una notevole attività di volo, senz'altro un grosso vantaggio per i piloti minimali.

I VELIVOLI

Altra sorpresa è il tipo di velivolo utilizzato: quasi il 50% degli interpellati vola con un minitrike, il 33% con un tre assi minimale, tutti gli altri volano con paramotore/paracarrello. Nonostante quest'ultima percentuale sia parzialmente sottostimata per la nostra difficoltà a raggiungere telematicamente i paramotoristi, emerge un'insospettabile componente di tre assistiti. È una sorpresa perché indica che, probabilmente, sono ancora in attività diversi tubi e tela semplici di prima generazione. Infatti è disponibile solo da poco l'unico rappresentante "moderno" della categoria, lo Zigolo e, fino a poco tempo fa, solo in kit di costruzione. Inoltre, il 66% degli interpellati si dichiara attratto anche da altri velivoli con molti piloti che indicano i tre assi inserendo però fra i problemi i costi di hangaraggio. Tutto ciò non fa che confermare ciò che ipotizzavamo in un precedente articolo: l'esigenza di un velivolo tre assi semplice, ma con ali ripiegabili per poter essere trasportato su carrello o hangarato in spazi ridotti. Infine, fra i sogni nel cassetto indicati, si nota sia un notevole travaso di "interessi minimali", con piloti di minitrike ai quali piacerebbe provare un tre assi minimale e treassisti attirati dalle possibilità dei minitrike, sia la presenza di diversi piloti che mirano al passaggio superiore (esclusivamente tre assi, no deltamotore), come naturale che succeda con l'aumento dell'esperienza di volo. Nonostante le indicazioni relative ai problemi di hangaraggio, il 67% dichiara di mantenere il proprio minimale montato in hangar pronto al volo mentre il restante 33% lo smonta e rimonta ogni volta che vola (molto probabilmente tutti minitrike). Questo trova conferma nel fatto che il 21% utilizza regolarmente terreni occasionali per la propria attività di volo invece che campi di volo o aviosuperfici. Nell'insieme, si tratta di indicazioni interessanti perché denotano molto interesse verso altri stili di volo, segno che il minimale può anche rappresentare il primo gradino del volo, ma anche un buon mezzo di promozione del volo più in generale.



Il veloce canard e-Go secondo la nuova normativa inglese CAA è completamente deregolamentato, un minimale a tutti gli effetti

LE ESPERIENZE VECCHIE E NUOVE

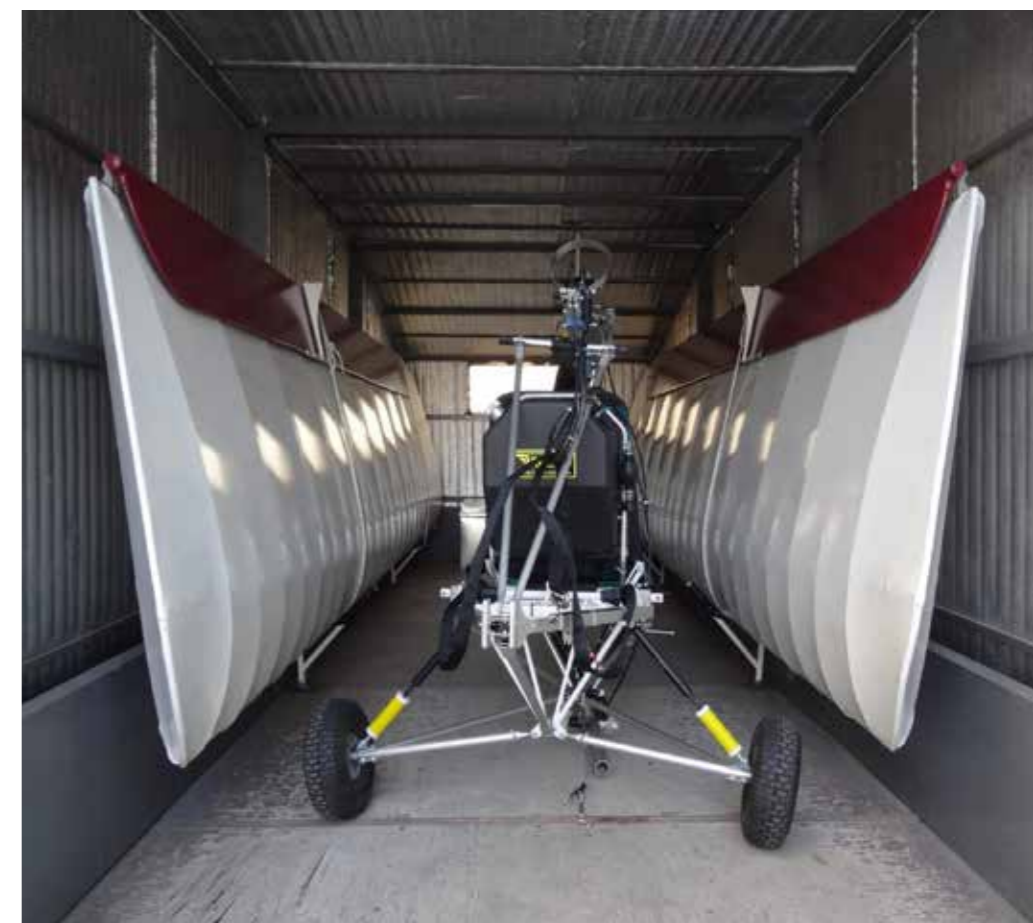
Per quanto riguarda la provenienza, la maggioranza degli attuali piloti di minitrike viene dal deltamotore biposto o dal volo libero. I primi hanno abbandonato il pendolare per problemi di costi o carenza di ricovero e si sono resi conto che col minimale fanno le stesse cose o quasi, ma spendendo meno. I secondi hanno visto il minimale come alternativa al volo libero (volano anche in delta o parapendio) o come possibilità ragionevole per non smettere di volare con l'avanzare dell'età. In sette indicano il minitrike come prima esperienza di volo in assoluto dopo il corso per l'attestato, mentre pochi sono quelli che volano anche con i tre assi usando il minimale come volo "di scorta". Infine un dato interessante per conoscenza diretta: sei piloti hanno ripreso a volare dopo anni di abbandono del volo a motore "pesante", dedicandosi unicamente al minimale.

PERÒ, LA VELOCITÀ...

E veniamo a quelli che vengono giudicati punti deboli. Anche se la maggior parte (76%) dei piloti si dichiara complessivamente molto soddisfatta delle prestazioni generali del proprio velivolo, la metà degli interpellati indica come possibile miglioria la

Un motoaliante Zigolo all'interno del suo rimorchio hangar

“ I piloti di minimale hanno due richieste principali: prestazioni leggermente più elevate e possibilità di smontaggio rapido per il trasporto ”





L'Aerolite 120 è una reinterpretazione leggera e moderna del classico tubi e tela, con buone prestazioni

velocità di crociera, seguita rispettivamente dalla scarsa autonomia e dalla stabilità di volo in condizioni meteo non proprio ideali. Così ecco indicate senza dubbi le direttrici di sviluppo future che, se soddisfatte anche parzialmente, porterebbero senz'altro a un range di utilizzo un po' più ampio, ma ancora a costi molto contenuti. È chiaro che l'esperienza di volo maturata ha avuto il pregio di formare piloti che, pur sposando in pieno il principio del volo minimale, sentono anche il bisogno di evolversi verso nuove esperienze. E la sicurezza? Dalle risposte si evidenzia la consapevolezza del problema: il 70% dei piloti possiede (50%) o vorrebbe montare il paracadute di emergenza perché considerato utile o perché comunque

I piloti di minimale considerano necessario il paracadute di sicurezza, nella foto la maniglia di azionamento del Comelli ad aria compressa per minimali



permette di volare con maggiore tranquillità (perfettamente in linea con il fatto che molti piloti provengono dal volo libero che non è neanche concepibile senza paracadute). Solamente il 17% lo ritiene scarsamente o del tutto inutile.

GLI AUSPICI

Infine gli aspetti sociali: l'85% dei piloti ritiene utile una forma di associazione dedicata al mondo minimale, questo per organizzare eventi e raduni in modo da aumentare la conoscenza e le esperienze reciproche (ricordiamoci infatti che lo Stivale è lungo e l'autonomia è limitata), ma anche per poter fare massa critica e poter godere di un'assicurazione anch'essa "minimale" come avviene per esempio in Francia. Questo è un aspetto da non sottovalutare perché, essen-

do attualmente i minimali considerati degli ULM monoposto a tutti gli effetti, le compagnie di assicurazione offrono polizze a costi compresi fra i 240 e i 300 euro/anno, mentre in altri paesi, o anche in Italia nel caso dei paramotori e paracarrelli monoposto (i velivoli più simili nelle caratteristiche di volo), i costi sono compresi in una forbice di 80 - 110 euro/anno. Ma con l'aumentare dell'interesse verso questo tipo di volo, qualcosa si sta finalmente muovendo anche da noi e spero di potervi dare presto ottime notizie!

Numerose le proposte di motorizzazione elettrica fra i minimali, il peso contenuto consente buona autonomie

