

NEL BASSO DEI CIELI 2° TAPPA, SAN PAOLO DI JESI

Stefano Sartini

Da tempo siamo impegnati nella promozione del volo minimale non solo come diverso modo di intendere il volo, ma anche come sua porta di ingresso. D'altra parte uno dei commenti che si sente più spesso su "radio hangar", riguarda proprio l'invecchiamento del parco piloti e quindi la necessità di sensibilizzare i giovani...

A proposito di giovani, qualche mese fa ho avuto il piacere di seguire dall'interno l'attività promozionale organizzata dall'Aeronautica Militare e rivolta ai ragazzi dei licei (VFR Aviation, agosto 2016). Che spettacolo! Va bene che i ragazzi dell'AM sono professionisti e non hanno certo problemi di budget, essendo un'attività istituzionale, ma vedere centinaia di giovanissimi impazienti di salire a bordo dei SIAI 208, rapiti dalle parole degli istruttori, è stato davvero uno spettacolo. Bene, da questa interessante esperienza ho ricavato due convinzioni: primo, non è affatto vero che ai ragazzi non interessa il volo, semplicemente non lo conoscono; secondo, se aspettiamo che siano loro a venire nei nostri campi stiamo freschi (ovviamente non sanno neanche che esistono, gli aerei stanno negli aeroporti), ma se stimolati e informati rispondono, eccome! Ed è seguendo questo filo che abbiamo pensato di dedicare una tappa dei nostri raduni "Nel basso dei Cieli" ai ragazzi e alla promozione del volo. Ovviamente le nostre possibilità non sono neanche lontanamente paragonabili a quelle messe in campo dall'AM, ma la ricetta, cioè il meccanismo di lavoro, è stata la stessa: prima l'informazione che stimoli curiosità e interesse, poi un volo di prova che permetta di assaggiare nuove sensazioni. Con una parola d'ordine: solo per passione, quindi gratis. Non è stato facile, diciamo che sono serviti un po' di ingredienti, almeno un "cuoco" e un discreto procedimento.





Anche sui minimali si stanno diffondendo le bushwheels per poter atterrare su qualsiasi terreno, anche non preparato

Lezione teorica sul campo: cosa c'è di meglio per catturare l'attenzione?

È più facile di quanto possiate immaginare

L'ingrediente principale è stato trovato nel campo volo Neverland di San Paolo di Jesi (AN) con i suoi gestori, Stefano Bolognini e Maria Luisa Segneri, che hanno sposato subito l'idea mettendo a disposizione la struttura, tutta la logistica, la loro esperienza e un paracarrello biposto. Altro ingrediente fondamentale è stata la preziosa disponibilità di Antonio Vidale, collaboratore dell'azienda Eurofly, che ha messo a disposizione il suo deltamotore personale e il suo contagioso entusiasmo. Ai contorni hanno pensato le aziende presenti, Veleria Dedalo, Eurofly, Piuma, Ciscomotors, Grif, Cors-Air e Polaris Motors, che con i loro gazebo hanno creato l'atmosfera dell'evento. Il cuoco, ahimè chi scrive, ha avuto il compito di coinvolgere i commensali, i ragazzi e per giunta maggiorenni, date le responsabilità in gioco. Sor-

prendentemente, invece, questo è stato il passaggio più facile, in due sole mosse. La prima, coinvolgere mia figlia, all'ultimo anno di liceo, che ha fatto da catalizzatore con i suoi compagni. La seconda, dedicare la mia ultima ora di lezione universitaria dell'anno al mondo del volo ultraleggero. Risultato, quattordici baldi giovani pronti ad assaporare le sensazioni dell'asse zeta. Alla faccia del non interesse! La cottura del piatto è stata effettivamente un po' laboriosa perché lo sponsor principale, per ora sempre presente alle tappe dei nostri raduni, è stato il vento, bello sostenuto e per l'occasione a braccetto con una canicola di 38 °C all'ombra. Condizioni che hanno costretto prima a uno slittamento dell'iniziativa di un paio di ore, visto che la parte teorica a cura dei piloti era programmata sul campo di fronte ai velivoli, e quindi all'uso del solo deltamotore, visto che il vento non ha permesso l'uso del paracarrello in condizioni idonee a dei debut-

tanti del volo. Così Antonio, in versione Stachanov dei cieli, si è prodigato in quasi tre ore di voli serrati non stop, uno sali e l'altro scendi, mentre gli amici in attesa a terra mi subissavano di domande su ali e motori. Un successo? Immaginiamo di sì, ovviamente non possiamo sapere se fra questi giovani nasceranno nuovi piloti, ma nell'immediato i segni sono stati molto positivi. Ad esempio, pur avvertiti che il volo non sarebbe stato proprio placido e tranquillo, tutti hanno voluto provare ugualmente e in diversi hanno "costretto" il povero pilota a fare gli straordinari per allungare il volo, altrimenti previsto di dieci minuti per riuscire a far volare tutti. Nei giorni successivi Facebook è stato invaso da filmati del Viper in volo con commenti entusiasti e amici degli amici a cui piacerebbe

Sul campo Neverland è possibile fare voli in tandem con il paracarrello biposto



Vento, caldo e turbolenza non hanno impensierito i ragazzi, tutti hanno volato con il sorriso!

API E LA SUA SEDE

Il campo volo Neverland è sorto solo un paio di anni fa e, per le sue caratteristiche, è completamente pensato e dedicato al volo basico e minimale in tutte le sue declinazioni. Sorge a San Paolo di Jesi (AN) in via Colle 6, facilmente raggiungibile in auto dall'uscita di Jesi Ovest della superstrada, seguendo le indicazioni per Cingoli (43°28'01"N - 13°11'09"E). Sede dell'Associazione Italiana Paramotore, è dotato di una pista principale di 240 x 30 metri orientata 14/32 e di una seconda pista di 200 x 50 metri quasi perpendicolare. I servizi comprendono una piccola club house, una foresteria con due posti letto completa di servizi, e un hangar in costruzione destinato ad accogliere un deltamotore, un paracarrello, minitrike e i paramotor che ciclicamente si ritrovano sul campo per gli allenamenti alle gare. API, infatti, è un'associazione di piloti che si dedica alla promozione delle attività in paramotore, gare comprese viste soprattutto come attività formativa, tanto che al suo interno è nato anche l'Aero Club Federato "Liberi di Volare", dedicato alla complessa gestione dell'attività agonistica. L'ambizione è quella di diventare un punto di riferimento per tutto il volo minimale, anche dedicato alla manutenzione e alle prove di nuovi mezzi. www.paramotorapi.it





La meteo ha tenuto lontani i piloti di paramotore, ma le eccezioni ci sono sempre, a confermare la regola che con la meteo pesante in genere si sta a terra...

provare la stessa esperienza. Uno di loro ha voluto sapere tutto su scuole, corsi, costi da affrontare, spazi aerei e... insomma, noi il seme l'abbiamo messo.

Troppo vento? C'è il Verdicchio...

Se dal punto di vista promozionale possiamo essere davvero contenti, la partecipazione dei piloti al raduno è stata purtroppo limitata dalle condizioni meteo. Chi, come i minitriker dello Stormo Buonappetito, ha raggiunto San Paolo in auto con il velivolo al seguito, non ha avuto grossi problemi a volare, almeno nella vasta conca che ospita il campo. Chi, invece, doveva arrivare in volo, tra i quali una nutrita pattuglia di paramotoristi delle province limitrofe (Neverland è anche la sede dell'Associazione Paramotoristi Italiani), ha dovuto rinunciare, tranne due "esperti temerari" che sobbalzando fra le colline sono arrivati letteralmente shakerati! Nessun problema, invece, per Aimaro Malingri che con il suo "pesante" Polar Skin/Tail da 13 metri, è arrivato in linea retta direttamente da Treviso, saltando gli Appennini in un sol balzo. E meno male, perché per tutto il sabato pomeriggio e la domenica mattina ha fatto volare a chiunque volesse provarne il piacere, completando l'aspetto promozionale dell'evento e fermandosi solo per fare carburante (e qualcuno è rimasto a piedi ugualmente). Alla fine il periodo più critico, per il caldo (leggi turbolenze) e per il vento forte, è stato quello del primo pomeriggio del sabato, ma occorre dire che chi vola minimale è abituato a fare i conti con le bizzarre meteorologiche. E siccome non tutti i mali vengono per nuocere, cosa si sono inventati quei diavoli dei padroni di casa? *"Ragazzi, perché non andiamo a visitare la Cantina Vignamato che è qui dietro? Fan-*

no un Verdicchio che è una favola". Mezz'ora dopo, calici in mano, una quarantina di loschi figure si aggiravano al fresco fra enormi botti di vino, tutti intenti ad assaggiare ogni ben di Dio passasse il convento di Bacco. Domenica mattina la piccola tendopoli si è svegliata all'alba. Prima che nascesse il sole, uno dei paramotoristi ha deciso che a un raduno di volo bisognava volare, dandoci la sveglia a due tempi. Effettivamente il vento era un po' calato, l'occasione giusta per un bel volo fino alla costa del Conero. Probabilmente l'abbiamo pensato tutti, perché mezz'o-

ra dopo era tutto uno scaldare motori e via al decollo prima che la canicola riprendesse a picchiare. Prua su Loreto, quindi, con la solita formazione "sparsa minimale". Peccato che dopo una mezz'oretta di frescura, appena giunti nella piana di Loreto, un bel vento teso da Sud ci ha costretti ad avanzare come dei gamberi in mezzo agli scossoni delle bolle di calore. Atterriamo all'Aviosuperficie Madonna di Loreto, breve briefing e decisione di tornare a San Paolo dove effettivamente troviamo condizioni molto più tranquille. Si prosegue in direzione

lago di Cingoli, oltre le colline, ma appena ci portiamo sopra la prima, un paio di scossoni da "presentat arm" ci consigliano di rientrare al campo per dedicarci a sani e sicuri volettini locali. Ormai è tempo di vacanze, ovviamente con velivoli al seguito, raduni e meeting occupano ogni fine settimana e noi dello Stormo Buonappetito stiamo preparando la nostra "zingarata estiva fuoricampo". Per tutti i minimalisti il prossimo appuntamento è fissato a Dovera, a fine settembre. Intanto buona estate a tutti "Nel Basso dei Cieli"!

Costruttori di ali, di motori e piloti: tecnica allo stato dell'arte e inquietante goliardia, il volo minimale è anche questo

IMPRESSIONI DI VOLO PIUMA-BULLMAX-GRIF 11 PROTO

Durante il raduno al campo volo Neverland, abbiamo avuto la possibilità di provare una combinazione piuttosto originale e performante. Francesco Arduini, boss di Ciscomotors, ha equipaggiato il suo minitrike Pioma con l'unità BullMax da 35 hp accoppiata alla versione più piccola delle ali Grif, la 11 metri, in versione prototipo. L'ala in questione, un vero laboratorio volante, è una evoluzione della sorella maggiore (13 mq) che, per le numerose modifiche apportate, ha acquisito una personalità tutta sua. In sostanza della sorella maggiore è rimasta la struttura, peraltro rinforzata sul cross, ma con una riduzione dell'apertura alare di 20 cm (9,20

Tino Venturi dimostra la facilità di apertura dell'ala GRIF 11 Proto, provata sul Pioma con il potentissimo BullMax



metri totali). Il taglio della vela, sia sull'estradosso che sull'intradosso, è stato completamente rivisto in modo da ottenere una maggiore rastremazione, un allungamento e una doppia superficie maggiori rispetto alla versione da 13 mq. Le stecche, più corte, sono otto per semiala con aggiunta delle floating tips. Tutte queste caratteristiche rendono la vela più tesa e performante e la versione montata su questo Pioma incorpora anche un altro paio di modifiche top secret destinate a "esplorare" il campo delle alte velocità, ma che non saranno implementate nella versione di serie. La riduzione della superficie giustifica l'uso del "motorone" per non perdere in distanza di decollo e performance di salita. Proviamo l'insieme in aria un po' turbolenta; grazie alla poderosa spinta, il decollo richiede appena qualche metro in più con la barra che va aperta decisamente; appena staccati si sale con un ottimo rateo e si può togliere un po' di motore senza problemi. Livellati si nota subito una velocità di crociera a cui non siamo abituati su questi velivoli, intorno agli 80 km/h, difficile essere più precisi a causa delle botte che ci riservano lo scirocco e il bollente pomeriggio. A quota di sicurezza effettuiamo virate sempre più accentuate: serve un certo sforzo di braccia per entrare in virata e in queste condizioni turbolente l'operazione richiede una spuntata di motore e qualche correzione per gestire al meglio la traiettoria; niente di difficile, ma occorre ripetere la prova in condizioni calme per poter valutare il comportamento. Riduciamo il motore per verificare la bassa velocità: 60, 50, 40, e poco sotto finalmente butta giù il naso. All'estremo opposto, con tutto gas e barra progressivamente tirata, il trike diventa un proiettile e si superano i 110 km/h in un baleno con necessità di correggere molto attivamente. Il range di velocità è molto ampio, ma con delle massime improponibili per la leggerezza del mezzo, almeno in queste condizioni di turbolenza. L'atterraggio non pone problemi, tirando barra con motore idle il rateo di discesa è addirittura

esagerato. Qualche giorno dopo telefoniamo in ditta per avere altre informazioni e ci confermano che le caratteristiche di questo prototipo "estremo" sono diverse dalla versione finale: il prototipo numero due, ampiamente rivisto, sta completando i test ed entro la fine di luglio sarà pronto per un test completo (prenotato) sul campo. Il motore è davvero esuberante, l'erogazione della spinta è pronta e risolve qualsiasi necessità si dovesse presentare, che sia il superamento di un ostacolo o una riattaccata improvvisa. L'insieme carrello/motore/ala rappresenta un curioso incrocio fra caratteristiche minimali (spazi di decollo e atterraggio, velocità minime, smontabilità) e quelle tipiche dei velivoli di classe superiore. Fin troppo performante, in questa configurazione permette un volo veloce e dinamico, magari non adatto ai principianti, mentre potrebbe dare il meglio nell'ambito delle gare o nel volo in montagna.

La gamma Pioma comprende anche un biposto, sempre con il BullMax (prova in volo VFR Aviation, giugno 2017)



Vogliamo che ci sia ricambio di piloti e che i giovani si avvicinino al volo? Bisogna andare a cercarli, bisogna solo fare promozione!