Ultraleggeri

Signori ...! Il Mini MiG, ovvero il MAI 89

La prova in volo di un ultraleggero russo: molte cose nuove o insolite, ma nel complesso un signor velivolo

Eugenio Vecchione

Eccomi di fronte a questo piccolo panzer dell'aria, messomi gentilmente a disposizione dall'Associazione Carta Blu di Roma, uno dei primi, se non il primo esercente ad utilizzare questo simpatico moscone.

Sì, moscone, in quanto non lo si può certo definire bello, ma a dispetto del detto "un aeroplano bello vola anche bene", potremo coniare la frase "anche un aeroplano brutto può volare come uno bello".

Ma bando alle chiacchiere: il "mostriciattolo" si presenta come un simpatico biplano monoposto dalle proporzioni piuttosto compatte, ciò che colpisce subito l'attenzione è il grosso cubo pressostatico (incorporante tubo pitot e presa statica) riscaldabile, di evidente derivazione, scusate la licenza, aeroplanica, così come anche la pedaliera di caratteristica foggia di aereo da caccia.

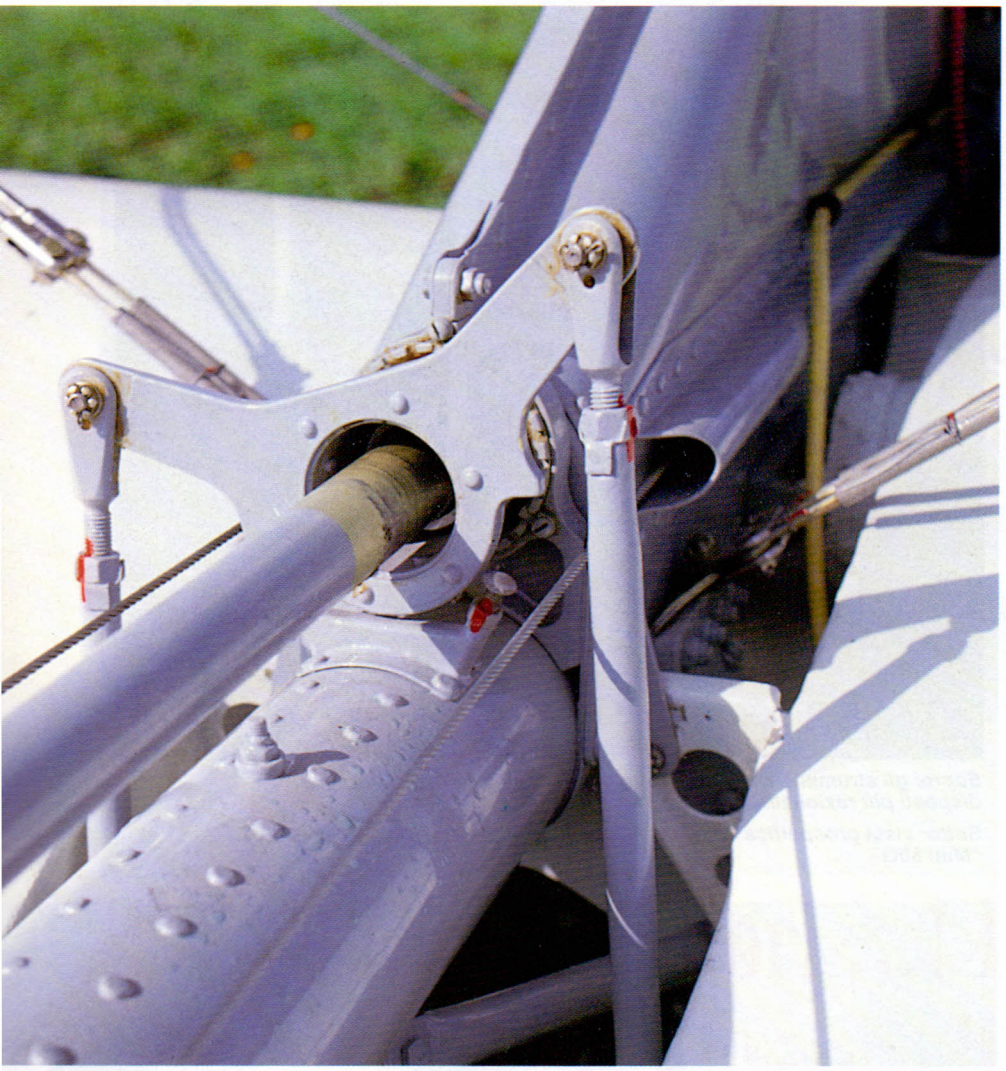
Evito di soffermarmi sulla geometria dei profili, dei calettamenti della corda alare e dell'allungamento, facendo rilevare invece il generoso dimensionamento dei piani di coda, veramente fuori del comune per un velivolo definito ultraleggero.

La costruzione e l'assemblaggio sono impeccabili; pur nella loro rusticità, tipicamente russa, tutti i particolari rilevano un attento studio ingegneristico ed una precisione che definirei giapponese. Non ho potuto rilevare neanche un dado autobloccante, tutto legato, frenato, o nella peggiore delle ipotesi fermato con copiglie inox.

I materiali, poi: avional, o leghe similari e titanio a profusione. Sì, titanio, le gambe del carrello, il pattino caudale e perfino le fibbie delle cinture di sicurezza. Eccomi seduto sullo

Sopra: gli strumenti russi non sono ben tarati e dovrebbero essere disposti più razionalmente

Sotto: vista prospettica del "MAI 89" ribattezzato scherzosamente il "Mini MiG"



L'insolita architettura del trave di coda

scranno di pilotaggio, più che legato con queste cinghie potrei definirmi incollato; la fibbia, che somiglia ad una spilla da balia... lì per lì mi sconcerta, ma in pratica funziona...e bene anche.

Sono pronto..., una spuntatina di motore e approfitto del riscaldamento per effettuare un rullaggio, a velocità crescente lungo la pista, per saggiare la direzionalità della macchina e le caratteristiche di accelerazione.

Dopo la prova motore finalmente tutta manetta, la spinta è notevole per un ultraleggero, in pochi metri il "mostriciattolo" tenta di staccarsi da solo, lo costringo ancora a terra fino a quando l'equilibratore, invero pesantissimo fino a quel momento, si alleggerisce come per incanto; una delicatissima trazione a cabrare e dolcemente il bacarozzo (termine romanesco di scarafaggio, notoriamente non volante) si trasforma in libellula.

Il comportamento in rampa è caratteristico di un sofisticato aeroplano; senza sussulti, stabile, morbido, non si ha la sensazione di sentirsi appesi all'elica, sensazione tipica degli ultraleggeri.

Provo qualche stallo, in volo livellato, di potenza in virata, tutto impeccabile, pulito, netto, senza sorprese sgradevoli; sento la macchina un tutt'uno con il corpo... il vero piacere di volare.

Qualche virata a bank crescente: il giocattolo mi inebria; non sono un acrobata e non ritengo che l'ultraleggero si presti all'acrobazia, ma al volo elegante, coordinato sì...! *Chandelles*, otto lenti, delicate sfogate, vengono da sole.

Una sola cosa mi disturba, la mancanza di un *trim*, cosa che su una macchina di questa levatura non ritengo accettabile e quanto agli strumenti russi..., li trovo imprecisi, tremolanti: l'anemometro sicuramente segna almeno venti chilometri l'ora in meno, l'altimetro invece, tarato in metri..., odio gli altimetri tarati in metri..., sembra avere il ballo di San Vito..., è praticamente inutile.

Finalmente l'atterraggio; anche se è la prima volta che volo su questo mezzo, mi cimento in un finale senza mani... bé senza mani... con la mano molto leggera;... sembra di avere l'autopilota; il contatto è senza storia: una leggerissima trazione sulla *cloche* a pochi centimetri da terra, ed avverto un impercettibile contatto; sono fermo senza freni in pochissimi metri.

Gegè, non ti facevamo così bravo...! È il commento dei miei amici e allievi. Bravo? Macché bravo, il merito è tutto suo... di questo ..."mostriciattolo".

Il mezzo mi è apparso sicuro, sincero, assolutamente privo di certi comportamenti strani caratteristici di molti ultraleggeri.

Posso avanzare solo alcune modeste considerazioni: per le persone di media e piccola statura è praticamente impossibile attivare l'interruttore di accensione con le cinture allacciate (cosa comune al novantanove per cento degli ultraleggeri).

La strumentazione, a parte la qualità, potrebbe essere disposta in maniera più razionale.

La macchina in volo si comporta come un aeroplano, non presenta cioè la bassa inerzia e la grande resistenza tipica dell'ultraleggero e, ad onta della sua stabilità davvero rimarchevole, a causa delle generose superfici di controllo del collegamento comandi rigido, pretende un pilotaggio delicato e preciso, con particolare riferimento al timone di direzione, dotato di rilevante autorità e un pochino difficile da dosare, almeno all'inizio, anche a causa della pedaliera sospesa che, non permettendo di centralizzare il comando con il semplice rilascio della pressione sui pedali, esige il continuo intervento del pilota. In poche parole i piloti di scarsa esperienza potrebbero avere delle difficoltà, ma non di certo dei problemi ...Molto bene Kompanjosky...! Si scrive così? ...Boh... ■