Rodolfo Biancorosso

VENTURI HA FATTO STRIKE

Leggerissimo, potente, tecnologico ed essenziale, in volo con un vero capolavoro di tecnologia minimale.

Carrelli e trike minimali ne abbiamo visti anche troppi, dall'Alizée della francese DTA all'ormai mitico Slip di Nando Groppo, ripreso poi da Fly Castelluccio e adesso non più in produzione. L'idea di base è fantastica, ma come ogni idea estrema ha lati positivi entusiasmanti e aspetti negativi altrettanto poderosi. Si tratta in fin dei conti di un mini carrello da applicare alle ali da volo libero, destinato quindi a chi, in linea di massima, in libero già ci vola. E già qui il campo di possibili utilizzatori si restringe non poco perché è poco probabile che un pilota di deltaplano a motore, abituato al comfort, ai 65/80 hp e ai 110 km/h possa sedersi poi a cavallo di un tubo per andare a spasso in cielo accompagnato da rumore e vibrazioni a metà della sua velocità di crociera. Ma per coloro che in delta ci volano, e magari ne hanno uno in garage, anche se di medie prestazioni, si apre un orizzonte nuovo: i mini carrelli, infatti, si piegano ed entrano in una station wagon, consumano poco e consentono di volare ovunque ci sia un prato, anche in pianura, e addirittura di sfruttare anche un po' di dinamica o di termica a motore spento; il tutto a prezzi che sono al minimo storico, praticamente equiparabili al costo di un paramotore, attrezzo che ha avuto ben altro successo proprio per il gran numero di piloti di parapendio in libero.

>2

RAPPORTO UNO A UNO!

Quel sant'uomo di Tino Venturi (con gli studi sui Vortex Generators è infatti da tempo sulla via della beatificazione), per il volo minimale ha una passione insana che qui ad AS condividiamo in pieno, al punto di aver già più volte ipotizzato un giro d'Italia con questi "moscerini"; lo"Strike-T" è la sua proposta definitiva, un mini carrello tanto elegante ed essenziale, quanto geniale e tecnologico nella realizzazione, anche se definire geniali due tubi curvi messi insieme fra loro sicuramente farà storcere il naso a più di un pilota di missili in carbonio da 250 km/h. L'idea guida è stata quella di realizzare un carrello semplicissimo e leggero al massimo, per non incidere troppo sulle prestazioni e sulla struttura delle ali da volo libero, e la soluzione scelta è quella del titanio. Costoso, difficilmente

>1

>3

>1 Lo Strike-T piegato entra nel bagagliaio di una vettura

>2 Le gambe posteriori in ergal sono a sbalzo e si infilano nei manicotti del telaio

>3 Una volta inserite le gambe si bloccano con una brugola

>1 La fresatura conica assicura il giusto ammortizzamento

>2 La forcella è regolabile in lunghezza e dispone del freno sull'anteriore

>3 Il mast è dotato di prolunga per l'attacco all'ala

>4 Il supporto anteriore del trapezio sedile

>5 Tutto in titanio, essenziale e impeccabile, lo Strike-T è quasi un'opera d'arte

>6 L'attacco del corto cavo di controvento del castello motore

>7 Si fissa l'antistallo e il mini carrello è pronto

>8 Lo Strike-T con l'ala Hobby 16 dotata di speed bar

lavorabile ed esclusivo, apparentemente un *nonsense* per un apparecchio minimale, associato a un sistema di controventi altrettanto essenziale in modo da eliminare cavi, controcavi e puntoni, mantenendo semplice la struttura e riducendo al minimo le resistenze aerodinamiche. Ecco dunque un insieme cucito addosso al pilota, con due tubi in titanio curvi, uniti da un antistallo, che ospitano il sedile pilota in cordura con un classico trapezio. Due soli corti cavi laterali supportano la base del mast all'altezza del castello motore, il resto è tutto a sbalzo a partire dalle gambe carrello posteriori, realizzate in ergal fresato per ottenere una flessibilità progressiva, inserite nel telaio con una semplice brugola di blocco. Lo stesso mast ha una prolunga per l'attacco all'ala per consentirne il trasporto nel bagagliaio di una vettura. Il treno di atterraggio adotta ruote di buon diametro e sottili, con pneumatici 2.00-6, in grado di offrire poca resistenza in volo, e di affrontare anche terreni non preparati; anteriormente la forcella è ammortizzata con elementi in gomma e dispone del freno sulla sola ruota anteriore. Il motore è un Cisco Motor C-Max monocilindrico, dotato di riduttore e di elica da 130 cm, con ben 27 hp (è utilizzato per il paramotore biposto), alimentato da una tanichetta di miscela da 5 litri fissata dietro il sedile che consente circa due ore di volo in crociera. Il risultato strepitoso è il peso totale del trike pronto al volo di appena 27 kg, con un incredibile rapporto peso potenza di 1:1.

IN VOLO

L'ispezione prevolo è un piacere: semplicissimi i controlli, una gioia per gli occhi e per il tatto le saldature del telaio in titanio eseguite allo stato dell'arte (gran parte del costo di costruzione è proprio costituito dalle saldature). La vela utilizzata è una Hobby da 16 m della Grif e l'avviamento è manuale su questo primo esemplare. Ovviamente è disponibile anche l'avviamento elettrico che aggiunge un po' di peso per via della batteria e del motorino. Il sistema scelto per il comando del gas è il francese "Cameleon" di AEF Glider, che va applicato sulla mano anche sopra il guanto, e fissato con una fascia velcro sul polso. Il dito indice entra nella selletta di comando gas e semplicemente piegandolo si accelera, una soluzione decisamente migliore del gas a bocca, fatta appositamente per il paramotore, che però non condividiamo sullo Strike-T, preferendo l'acceleratore a pedale che consente comunque di avere le mani completamente libere, specie nei voli di lunga durata. Il sistema dispone di un blocco del gas per evitare di stare sempre con il dito in tensione e di un interruttore laterale per spegnere il motore. Il sedile è comodo a sufficienza e la posizione regolabile per tutti variando il punto di attacco della forcella anteriore. Mettiamo in moto e il rumore metallico del C-Max fa capire subito che la spinta sarà

> Essenziale, leggerissimo e potente, il C-Max eroga ben 27 hp

gagliarda (circa 70 kg a punto fisso), la manovrabilità a terra è assoluta, l'ammortizzamento semplicemente perfetto. Ci siamo, allineati controvento pieghiamo l'indice a fondo e siamo letteralmente sparati in avanti dal motorone, staccando in una ventina di metri e salendo con i piedi verso il cielo; la spinta è talmente potente che è istintivo ridurre immediatamente motore e gustarsi una salita dolce sui 3 m/s con metà gas e con una controllabilità leggera e reattiva sul laterale. In volo livellato, almeno con questa ala che dispone dei cavi originali e quindi di una barra nella stessa posizione del volo libero, la crociera hands off con un terzo di gas è tra i 60 e i 65 km/h, salire oltre significa affaticarsi tirando barra e consumare di più, gli 80 km/h sono comunque a portata di mano pur con una vela turistica. La manovrabilità è impeccabile, appena più inerte rispetto al libero e meno pronta solo nel picchiare per il comando più limitato, ma l'effetto è comunque buono per via del peso maggiore, per cui tirando tutta barra e toglien-

>9 Il sistema Cameleon per azionare il gas con l'indice

>10 Il Cameleon si fissa al polso con una fascia velcro

>1

>2

do motore il rateo di discesa è accettabile. Veleggiare a motore spento? Difficile in termica, a meno che non si tratti di ascendenze ampie e robuste perché girare strettissimo non è possibile come nel libero, ma in dinamica e termodinamica sui costoni siamo sicuri che il moscerino possa fare tanti km anche a motore spento, visto che l'efficienza e il rateo minimo di discesa rimangono discreti. Il resto è gioia pura, divertimento assoluto, il carrello quasi lo si scorda, se non fosse per i piedi che poggiano sulla piccola forcella anteriore. La sensazione è quella che il motore sia assolutamente sovradimensionato, lo Strike-T può volare perfettamente con 18-20 hp, ma tanta cavalleria consente salite a missile e decolli fulminanti, in fin dei conti aumentando la versatilità dell'insieme che può "spratare" e ridecollare praticamente ovunque ci sia un pezzetto di prato. In atterraggio siete esattamente su un delta da volo libero, con la sola differenza che il carrello non sono le vostre gambe: in effetto suolo si può aprire barra con dolcezza sino ad arrivare a uno stallo a braccia tese, fermandosi in una ventina di metri al massimo con un impeccabile lavoro delle sospensioni.

CONCLUSIONI

Siamo d'accordo, lo Strike-T non è per tutti, ma è talmente bello, performante, tecnologico e affascinante che diventa un "modo di volare" che chiunque può prendere in considerazione, per fare il volo della sera dopo essere sceso dal suo Pioneer o Sierra, o per andarsene a spasso anche su medie distanze come se si fosse in bicicletta. Il tutto a poco meno di 6.000 euro, meno di metà del prezzo di un motore Rotax, per dire...

>3

>1 La potenza è tale che in decollo si è letteralmente sparati in aria

>2 Peso e dimensioni al minimo una volta in volo fanno quasi scordare di essere su di un trike

>3 In atterraggio lo Strike-T può quasi essere fermato in stallo

Veleria Dedalo
www.veleriadedalo.com
veleria.dedalo@libero.it