



VOLARE A CAVALLO DI UNA SCOPIA (IN TITANIO)

Minimale, tecnologico e con il rapporto peso potenza di un caccia, lo Strike realizza "la" metamorfosi del pilota, da bipede terrestre in uomo volante. Ovviamente non è per tutti

Circa un anno fa, provando il prototipo del mini carrello prodotto dalla Veleria Dedalo, era stato amore a prima vista: impossibile non emozionarsi per le prestazioni, per la concezione essenziale e per l'utilizzo di una tecnologia assolutamente inutile ed eccessiva per un apparecchio che non fa i 400 km/h e che potrebbe essere realizzato a metà del costo se solo si utilizzasse la solita lega leggera e un po' di cavo di acciaio. Lo Strike, destinato alle ali delta da volo libero, è una filosofia di volo, più che un qualsiasi mezzo per andare in aria, e la struttura in titanio lavorata con arte di cello degna di una gioielleria ne fa un oggetto unico, tanto utopico ed esagerato nella realizzazione, quanto scarno e monacale nell'aspetto. Paolo Alessandrini, per anni pilota e team manager di importanti case automobilistiche, oggi costruttore del motore MAE tre cilindri, lo ha definito un'opera d'arte moderna, pronto per essere esposto in un museo; noi, più semplicemente, lo abbiamo provato in volo nella versione definitiva e con un'ala di superficie lievemente ridotta rispetto alla 16 metri utilizzata con il prototipo lo scorso anno.

LA STRUTTURA

Mini carrelli ne esistono parecchi, seguendo una moda lanciata anni fa dai francesi e ripresa anche in Italia, in particolare da Nando Groppo con lo Slip e in seguito da Fly Castelluccio. Stiamo parlando di strutture essenziali, con un monocilindrico da una ventina di cavalli, generalmente il Solo 210 cc, realizzate in lega leggera e controventate da cavi in acciaio. Lo Strike estremizza il concetto minimale essendo interamente realizzato in titanio con componenti strutturali interamente a sbalzo, in particolare per quanto riguarda il treno di atterraggio, al fine di offrire la minima resistenza possibile in volo. Il titanio offre caratteristiche di robustezza estrema in rapporto al peso, ma ha anche il difetto di essere costoso e di difficile lavorazione sia per quanto riguarda il taglio (che per le piastre e i particolari di accoppiamento è effettuato

SCHEDA TECNICA

Strike

Altezza	m 1,96
Lunghezza	m 1,52
Peso	kg 27
Capacità serbatoio	lt 5
Motore	Cisco C-Max
Potenza max	27 hp a 7.900 rpm
Rapporto compressione	11:1
Trasmissione	a cinghia 508 PV 14G



Motore Cisco C-Max monocilindrico ad accensione elettronica, 175 cc, 27 hp a 7.900 giri. Scarico ad espansione in acciaio, silenziatore in kevlar-carbonio

Assi posteriori a sbalzo realizzati in ergal con fresatura differenziata per garantire il corretto ammortamento

Sedile in tela con tasca-serbatoio dorsale, capacità carburante 5 litri, autonomia alla velocità di crociera superiore alle due ore

Struttura principale interamente realizzata in titanio, con tubo di fusoliera e mast da 2" e barra anteriore antistallo da 1"

Forcella anteriore in titanio, ammortizzata e dotata di freno, regolabile su due posizioni per adattarsi a piloti di differente altezza



Pulitissimo, tecnologico e minimale, una vera filosofia di volo

IL MOTORE

A una struttura così essenziale e leggera è stato accoppiato uno dei motori più potenti presenti sul mercato, sempre nella classe dei monocilindrici di peso inferiore ai 15 kg. È il Cisco Motors C-Max costruito a Reggio Emilia, e utilizzato sui paramotore biposto. Si tratta di un monocilindrico ad accensione elettronica con carburatore Walbro, essenziale e raffinato, di 175 cc con cilindro in alluminio trattato al nichel, e con ben 27 hp a 7.900 giri che pesa 14,5 kg nella versione con avviamento elettrico, e circa 13 nella versione ad avviamento manuale che è installata sullo Strike, risparmiando così anche il peso della batteria a bordo. Anche il motore è nella nuova versione dotata di un contralbero di bilanciamento che ha ridotto le vibrazioni ai regimi medi e bassi, mentre al massimo non ci sono mai stati particolari problemi; l'aspirazione avviene attraverso un cassetto in carbonio di grandi dimensioni, lo scarico in acciaio a espansione è silenziato da un terminale in kevlar carbonio; il riduttore, infine, è a cinghia Poli-V e l'elica è una fantastica GT da 130 cm, caratterizzata da una spinta semplicemente eccezionale. Il pulsante di massa per lo spegnimento si trova a sinistra sulla base sedile, lasciando la struttura completamente pulita.



La nuova versione del C-Max da 27 hp è adesso dotata del contralbero di bilanciamento, indicato dalla freccia

“ Un uomo con le ali, le ruote e il motore: sullo Strike il corpo del pilota diventa parte integrante del velivolo ”

a laser), sia per le saldature. Il tutto non solo per risparmiare qualche kg, ma soprattutto per creare una struttura che non ha bisogno di cavi di controventatura: due tubi curvi da 2", uniti da un antistallo dritto da 1" costituiscono la struttura del trike che anteriormente ha una forcella ammortizzata e regolabile su due posizioni, ovviamente anch'essa integralmente in titanio, e l'alloggiamento dell'antistallo non più imbullonato come sul prototipo, ma saldato direttamente sul tubo orizzontale. Posteriormente una scatola rinforzata da fazzoletti supporta l'articolazione del mast e gli attacchi delle gambe posteriori carrello, unici pezzi in lega leggera, fresate per garantire la necessaria flessibilità. Tutti i collegamenti fra tubi con bulloni passanti sono dotati di inserto bushing saldato e di collarini in nylon di inserimento. Una serie di collarini in lega supportano sia l'attacco del sedile in tela, sia il castello motore, mentre il serbatoio è inserito in una tasca posteriore dello schienale e ha 5 litri di capacità, sufficienti per circa due ore di volo. Rispetto al prototipo adesso il gas è a pedale, con la possibilità per chi lo desidera di un comando manuale da inserire sulla barra. Le ruote, 2.00 - 6, sono grandi e sottili, offrono quindi poca resistenza in aria, ma consentono di atterrare su prati non preparati. L'ala è l'italiana Grif Hobby 14 con un semplice attacco in acciaio e il classico sistema di regolazione ad anelli per aggiustare il centraggio e la posizione di trim in volo.

Nulla intorno, i vostri piedi sono la parte più avanzata del velivolo e anche i pensieri rimangono magicamente parcheggiati a terra

IN VOLO: LA METAMORFOSI

Le foto parlano chiaro: a differenza degli altri mini carrelli, lo Strike segue il corpo del pilota quasi come se gli fosse cucito addosso e bastano pochi istanti per dimenticarsi di tutto ciò che si ha intorno, o per meglio dire "addosso". Si ha la sensazione di passare dallo stato di bipede terrestre, che ha comunque bisogno di un mezzo qualsiasi per volare, a "uomo volante", un uomo che ha un motore sulla schiena, tre minuscole ruote sotto di sé e un'ala sulla testa, senza nulla intorno e in una posizione semi-sdraiata che, specie in fase di salita, dà la sensazione di essere un corpo che vola e nulla più. Non per tutti, se avete bisogno di avere una minima protezione psicologica intorno o un po' di apparente "solidità" su cui poggiare le terga, ma prima di parlare di pilotaggio e comportamento, prima di tutto, vale la sensazione impagabile di volare a cavallo di una scopa, sia pur tecnologica. E veniamo ai dati: la seduta è essenziale e, come accennato, semisdraiata con un buon controllo della pedaliera e una corsa del gas che a terra sembra eccessiva; una sola cintura ventrale che può essere comunque integrata da due bretelle per chi desidera sentirsi più trattenuto o, semplicemente, per chi desidera montare un paracadute di sicurezza (Comelli sta preparando uno specifico Air Cone da installare orizzontale sotto le ginocchia). La messa in moto è immediata, con un minimo discretamente regolare e con una voce di scarico secca e metallica. Ottima la direzionalità a terra e sufficiente il freno sull'anteriore, l'accelerazione è travolgente e si stacca in circa 20 m di corsa a terra, con un rateo iniziale elevatissimo per il tipo di mezzo, sui 5 m/s a circa 40 km/h, il che significa salire con i piedi verso il cielo. In volo livellato basta un quarto di gas per volare in posizione di trim a circa 50 km/h con una massima

che stimiamo di poco superiore ai 65 km/h e una minima di circa 40 che consente di girare stretti e abbastanza piatti in termica. La maneggevolezza è quasi coincidente con quella del volo libero e decisamente migliore rispetto all'ala più grande da 16 m, con sforzi di comando leggeri e risposte immediate, al punto che basta una sola mano sulla barra anche nelle inversioni di rotto; l'asse di spinta è sostanzialmente neutro

con un effetto cabrante aumentando il numero di giri e con una piccola coppia di rovesciamento laterale che si contrasta con sforzi minimi. In volo il pedale del gas si rivela perfetto visto che la massima apertura (che comporta una notevole estensione del piede) la si dà solo in fase di decollo e salita iniziale, in volo già a tre quarti di gas si sale gagliardamente. Le caratteristiche della Hobby 14 sono un buon compro-

messo fra maneggevolezza, rateo di caduta minimo e stabilità, quello che manca è la velocità e siamo curiosi di provare lo Strike con ali più performanti, anche a costo di rinunciare a qualcosa in termini di spazi di decollo e possibilità di veleggiamento; nel corso della nostra prova in uno dei due voli effettuato a metà giornata, abbiamo agganciato una serie di termiche da 2/3 m/s nelle quali abbiamo girato a

motore spento per una decina di minuti senza particolari problemi di manovrabilità; l'unica nota è che la riaccensione necessita comunque di uno strappo effettuato a due mani e che quindi è necessario lasciare per qualche istante la barra. In avvicinamento il rateo di discesa è modesto, quantificabile in 2 m/s con barra neutra e motore al minimo, e circa 3 m/s con barra completamente tirata, l'atterraggio è que-

stione di una quindicina di metri, praticamente si atterra ovunque. Da segnalare che in due voli con una durata totale di circa un'ora, abbiamo consumato poco meno di due litri di miscela al 2%: un vero record.

CONCLUSIONI

Uno splendido giocattolo, minimale e tecnologico come nessuno, e tremendamente efficace: perfetto per divertirsi la

sera dopo una giornata di volo, o per avere sempre con sé un ciclomotore dell'aria visto che è interamente smontabile in un minuto, entra nel baule di una vettura e può essere accoppiato ad ali da libero smontabili che si

riducono a meno di quattro metri di lunghezza totale. Dedicato a chi ha una buona sensibilità di pilotaggio, e a chi intende usarlo per staccare oltre alle ruote anche i pensieri da terra, costa poco meno di 6.000 euro.

Per informazioni

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