

Stelio Frati A novant'anni, stupisce ancora con l'F 30



Una lama per ala
L'F 30 in volo; si nota il profilo alare molto sottile, tipico degli aeroplani di Frati.

rossa, che si presenta più pesante di circa 60 kg rispetto al successivo, dipinto in bianco e oro. La differenza è determinata dal metodo di produzione: lo "zero" è stato costruito quasi a livello artigianale, i numeri "uno" e "due" con gli stampi definitivi. L'esemplare "due", di colore azzurro, ha il bordo d'attacco dell'ala in un unico pezzo, mentre prima era in quattro parti rivettate tra loro. Ora i rivetti sono annegati e anche la parte esterna della fusoliera, prima composta da cinque parti, ora è formata soltanto da due. Semplificato anche lo stabilizzatore, costruito in una sola parte. Infine sul peso gioca una parte anche l'avionica: sul rosso è analogica, sul numero "uno" digitale, mentre il "due" differisce per gli interni e le rifiniture più eleganti.

Particolari rivelatori
Una caratteristica interessante è che verso l'estremità l'ala è leggermente concava (da 1 a 3 millimetri), un accorgimento che migliora le prestazioni soprattutto alle basse velocità e nell'esecuzione dello stallo. L'aereo è dotato di carrello triciclo retrattile che sul prototipo "zero", sul quale abbiamo volato, presenta ancora un impianto

Preciso, esigente
Il progettista mentre spiega i dettagli costruttivi dell'F 30 e, a destra, mentre impartisce consigli all'autore di questo articolo.

Costruire tre aeroplani in sei mesi non è cosa da poco, soprattutto quando il progetto in questione è firmato da un Maestro come l'ingegner Stelio Frati. Se non consideriamo lo FM 1 Passero del 1946, questo F 30 è il suo primo Ulm, che lui aveva visto costruito la prima volta soltanto il 16 gennaio scorso, sotto la neve (*Volare* n. 302, febbraio 2009). Da allora Alessandro

e Patrizia Festa, titolari della Golden Car, l'azienda che lo produce, sono riusciti a sviluppare il programma F 30 tanto da poter oggi pensare di produrne 35-40 unità l'anno, sempre valutando attentamente la risposta del mercato. Sei mesi dopo quel nevo 16 gennaio la produzione della versione definitiva dell'aeroplano è avviata e sono volanti 3 esemplari: il prototipo "zero", con livrea

Continuate con Frati la tradizione degli F

L'UNICO "SOLO SIGLA" FU IL DUESESSANTA

Il primo fu il motoalante FM 1 **Passero** (1946), ala alta in legno e tela, al quale l'ingegner Stelio Frati, classe 1919, dedicò gli studi ancora da studente universitario. Il primo ala bassa fu l'F 4 **Rondone** (1951), al quale seguì il jet F 5 **Trento** (1952). Fu poi la volta del bimotore F 6 **Airone** (1955), mentre la sigla F 7 fu assegnata a una versione triposto del Rondone. Lo F 8 **Falco** (1955) costituisce a detta dello stesso Frati il suo miglior progetto. Seguì l'F 9 **Sparviero** (1956), quindi l'F 14 **Nibbio** (1958) e a questo l'F 15 **Picchio** (1959), del quale nel 1968 esordì anche la versione F 15E completamente metallica e nel 1983 la variante F 15F battezzata **Delfino**. Il ritorno al jet era avvenuto con lo F 400 **Cobra** (1960), mentre l'esperienza di un bimotore ad ala bassa prese la sigla F 20 **Condor** (poi **Pegaso**, 1970). Pensando a un aeromobile per il lavoro aereo della classe del Britten Norman Islander fu anche progettato l'F 600 **Canguro**. Con la sigla F 250 nel 1964 volò quello che diventerà lo SF 260, e seppur ancora oggi non esista una ragione, questo fu l'unico progetto a non avere un nome, ma ciò non impedì all'aeroplano di avere successo. Più recenti sono lo F 1300 **Jet Squalus** (1987) e lo F 22 **Pinguino** (1988).



Tanto divertimento
Una virata del prototipo "zero" vista da dentro; sotto, il numero "uno" con la nuova livrea bianco-oro.

provvisorio. L'autonomia dello F 30 sarà di tutto rispetto, almeno a giudicare dal serbatoio da 110 litri, di tipo non rigido, posto dietro l'abitacolo, da 110 litri. Questo alimenta il Rotax 912S da 100hp e, in futuro, anche lo Jabiru 3300 da 120 hp. Frati infatti conferma che il progetto è adatto a propulsori fino a 200 hp. Al Rotax è ora accoppiata un'elica GT con sistema di passo variabile gestito elettricamente da un *governor* Flybox sul quale è possibile impostare direttamente il numero dei giri (5.700 in decollo, 5.500 in crociera, ecc.). L'accessibilità alla cabina è agevole anche senza il predellino di aiuto: una volta seduti misuriamo la larghezza dell'abitacolo, 110 cm, e notiamo che c'è spazio sufficiente per ospitare persone alte anche un metro e ottanta, e pure dotate del necessario cappellino. La posizione dei sedili è regolabile, così come la pedaliera. Dietro gli schienali c'è un vano per le valigie (di 50 x 100 x 80 cm), per un carico massimo di 30 kg.

In volo, 60 anni d'esperienza
Guardando intorno notiamo che pur essendo seduti su un'ala bassa la visibilità è ottima: l'arco della visuale

disponibile è di quasi 300 gradi. Nel pannello strumenti possono trovare posto indicatori analogici o digitali, e anche equipaggiamenti Gps dedicati al volo notturno o strumentale. Chissà... Prima di accendere qualsiasi interruttore riprendiamo in mano il manuale, in lingua inglese, che propone anche accenni di manutenzione ordinaria e consigli sulla sicurezza. Eseguiti i *check* pre volo osserviamo il comando del trim elettrico, che su questo esemplare "zero" non è ancora sulla barra.

Golden Car F 30

| | |
|--------------------|---|
| Motore | Rotax 912ULS da 100 hp, elica bipala a passo variabile |
| Dimensioni | Lunghezza 6,80 m Apertura alare 8,60 m Superficie alare 10,60 m ² Peso a vuoto (di progetto) 281 kg Peso max al decollo (Ulm/Lsa) 450/600 kg |
| Prestazioni | Velocità max 300 km/h Velocità di crociera 250 km/h Velocità di stallo (full flap) 64 km/h V _{NE} 315 km/h Capacità carburante 110 l |
| Prezzo | 95.000 € + Iva (per gli ordini ricevuti entro il 31/12/2009) |
| Costruttore | Golden Car, via C. Battisti 66, 12030 Caramagna Piemonte (CN), Tel. 0172-89062, www.f30fly.com |

