

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



#### Spazio a bordo

L'abitacolo con selleria in pelle e imbottiture. Il serbatoio è centrale, dietro il vano bagagli, di tipo antisceppio.



#### Dettagli da "corsa"

Il rivestimento che protegge la parte esposta della cerniera dei flap collocata alla radice della semiala destra.

Proviamo quindi l'azionamento dei flap, che per passare dalla configurazione pulita a quella di massima escursione impiegano circa una decina di secondi. Il dispositivo che li aziona è anch'esso Flybox con posizioni di estensione automatiche e manuali. La messa in moto è tradizionale, attendiamo l'arco verde delle temperature e ci muoviamo dal parcheggio provando i freni (aereo bloccato anche oltre i 4.700 giri),

il raggio di sterzata è di circa 5 metri. Allineati e pronti diamo tutta manetta, e senza strapparci da terra misuriamo una corsa inferiore ai 300 metri. Osservando l'esemplare "uno" vediamo che ne percorre 250 poiché più leggero (310 kg contro 350). Durante la corsa non effettuiamo particolari correzioni con il piede, mentre notiamo con piacere che oltre i 20 kts (37 km/h) gli alettini sono già efficaci. Stabilizziamo quindi una salita a 1.200 - 1.300 piedi al minuto

a 80 kts (148 km/h), con un rumore accettabile in cabina, poi livelliamo a 1.000 piedi e ci godiamo il pilotaggio. I 60 anni di storia aeronautica sulle spalle del Maestro si rivelano in una maneggevolezza eccezionale e nella precisione nell'esecuzione delle manovre, fattori qui apprezzabili da un pilota alle prime armi. E anche se i regolamenti lo vietano non resistiamo, prendendoci la libertà di fare due virate sfogate e due tonneau, confortati anche



dalla robustezza della cellula, testata per sopportare carichi reali di +5 - 2,5 g. In volo, l'F 30 è facile e sincero, confortevole in crociera e privo di vibrazioni. Lo stallo è ampiamente preavvisato (40 kts, 74 km/h in configurazione pulita, 37 kts, 68 km/h con full flap), con rimessa immediata e spontanea. Il profilo dell'ala con svergolatura ben calcolata dona notevoli qualità di volo, limitate soltanto dal fatto che per il momento i comandi sono installati su boccole e risultano

un po' pesanti per gli attriti residui. In futuro si prevede la loro sostituzione con i cuscinetti, che renderanno questo aereo piacevole quanto il Falco. E allora torneremo in volo con l'F 30 per la nostra prova in volo ufficiale.

**Prestazioni già entusiasmanti** Tuttavia, a beneficio di chi attende di provare questo aereo ecco qualche numero seppur provvisorio: al decollo ruotiamo a 50 kts (92 km/h), con 5.700



giri e 28 di Map. In crociera l'anemometro indica 120 kts (222 km/h), 5.500 giri e 26 di Map. La velocità massima da noi raggiunta è stata 150 kts (277 km/h), la VNE di progetto è 315 km/h, abbastanza per competere con certi "mostri" con abitacoli non così comodi e involupi di volo misteriosi. L'avvicinamento lo impostiamo a 50 kts, con richiamata finale lieve e toccata precisa.

In conclusione, se la messa a punto sarà eseguita cercando le prestazioni desiderate dal Maestro lo F 30 sarà l'aeroplano dei sogni per molti piloti in cerca di emozioni e prestazioni. E sarà un ultraleggero degno di entrare nel Falco Club come tutte le macchine volanti realizzate dall'ingegner Frati. Unica differenza il rumore del Rotax, ma anche a quello, volendo, si potrebbe rimediare. ■

**Tutto in alluminio** Qui sopra, alcuni particolari del carrello retrattile; a sinistra, il bordo d'attacco e il rivestimento dell'ala quasi privi di rivettature. Sotto, l'autografo del progettista sulla fusoliera.

