

F30 Brio. Capolavoro per piloti comuni.

L'archetipo del pilota medio, "il Mario", sale a bordo di questo aereo di Golden Car, ultima firma di Stelio Frati. E sentiamo cosa ha da dirci.

di Mariko Bordogna - 21 settembre 2011 | [In volo](#)



Il VFRMeeting è stata anche l'occasione per provare diversi apparecchi, tra i quali l'[F30 Brio](#), un'ala bassa a carrello retrattile prodotto dalla [Golden Car](#). Un test pilot che si rispetti avrebbe avuto modo di provare lo *smorzamento della fugaide* oppure il [dutch roll](#) nelle varie configurazioni di flap, ma non avendolo a disposizione c'è venuta quest'idea: "E se lo facessimo provare al *Mario*?". Detto e fatto!

Ma chi è "il Mario"?



"Il Mario"? Il Mariko!

Lui è il pilota qualunque, ha l'attestato già da qualche anno, ha pilotato quasi esclusivamente il proprio aereo, vola una quarantina di ore l'anno, perlopiù condensate durante la bella stagione, ed il suo volo tipo si svolge in zone pianeggianti, partendo dalla pista ove è hangarato fino ad una dove c'è un ristorante e ritorno.

Vediamo quindi quali sono le impressioni che il Mario ricava da questo suo incontro con l'F30. La prima cosa che nota, avvicinandosi all'apparecchio, è la dimensione, decisamente maggiore di quella dei normali **ULM**. Ora, un test pilot si sarebbe soffermato a guardare i leveraggi che azionano i flap o a notare il particolare profilo alare, ma il Mario no. Sono altre le cose che attirano la sua attenzione, in particolare di questo aereo a lui piace il poppino e pensa: *“Se il progettista ha messo tanta cura nel disegnare un particolare così poco rilevante, chissà come ha curato il resto!”*

Qui va ricordato che il progettista in questione è l'Ingegnere [Stelio Frati](#), il padre del SF260 e l' F8L Falco, ai quali l'F30, almeno nell'aspetto, somiglia molto. Comunque, ora è il momento di salire a bordo.

Spazio!

Il Mario chiede quindi al pilota dimostratore dove è meglio che si appoggi per entrare nell'abitacolo e questi gli risponde “dove preferisci”. Ed è vero, salendo sull'F30, ovunque il Mario appoggi le mani, ne riceve una sensazione di grande robustezza della struttura, tettuccio scorrevole compreso. L'accesso è comunque agevole, ed una volta seduto il Mario può apprezzare la notevole ampiezza dell'abitacolo. Il sedile è facilmente regolabile, quindi riesce a trovare la giusta distanza dai pedali. La seduta è diritta, abbastanza comoda, anche se lo schienale del sedile è forse un po' troppo avvolgente.



La strumentazione è costituita da una coppia di EFIS con un anemometro a capsula di backup, che però riporta la IAS in nodi e manca di archi colorati; per un pilota come il Mario è praticamente inutile. In mezzo agli EFIS c'è il GPS. I vari interruttori però sembrano disposti un po' a casaccio, e lo sguardo del Mario vaga a cercare quelli che dovrebbe usare: *“Questo è il master, laggiù c'è la pompa ausiliaria ed il carrello, uhm... Ci faremo aiutare dal pilota dimostratore”*. La manetta è a siringa, in posizione centrale. Vi è inoltre il regolatore elettronico di giri costanti che comanda un'elica a passo variabile bipala, ed anche il comando dei flap è elettronico, così come il trim.

Il Mario prova quindi a muovere la barra, ma la trova durissima, in tutte le direzioni. Il pilota dimostratore, che nel frattempo si è seduto a sinistra, gli spiega che quello è un mezzo “preserie” la cui catena di comandi è costituita da cavi montati su carrucole che producono parecchio attrito, mentre sui mezzi di serie il sistema è stato totalmente rivisto. Il Mario si chiede se sarà in grado di gestire un aereo che all'apparenza promette grande manovrabilità usando dei comandi così duri, ma in fondo è lì per quello, quindi “Elica!”. Durante il **rullaggio** il Mario ha modo di apprezzare l'ottima visibilità che l'F30 offre e il carrello gli sembra in grado di assorbire sconnessioni ben più profonde di quelle dell' [Aviosuperficie Boglietto](#), che ha un fondo perfetto. Mentre rulla verso il punto attesa il Mario nota come, malgrado la manetta sia al minimo, l'indicazione della MAP segna

circa 28. Il dimostratore gli conferma che da qualche giorno lo strumento fa le bizze, oggi poi è particolarmente sfasato. Il Mario si chiede se sarà in grado di valutare le [prestazioni](#) dell'aereo senza avere una corretta indicazione della MAP, ma in fondo è lì per quello, quindi rulla fino al punto attesa. Nel frattempo non chiede informazioni sulle velocità caratteristiche, nè il dimostratore glielne fornisce.

In volo, in fretta



Al punto attesa è il momento di chiudere il cupolino per prepararsi al decollo. E' il due di luglio, c'è il sole e sono le tre del pomeriggio: in pochi secondi l'abitacolo diventa un forno e i due bocchettoni posti sul pannello si rivelano del tutto insufficienti. Finalmente però arriva il momento del decollo. Il Mario spinge a fondo la manetta e l'F30 accelera, anche più velocemente di quello che si aspettava da un aereo di quella mole. Con qualche difficoltà a mantenere l'allineamento data dalla durezza dei pedali il decollo avviene con naturalezza, senza strappare, dopo circa duecento metri.

La salita non risulta entusiasmante, anche a causa del caldo, ma il Mario apprezza immediatamente come sia semplice impostare e mantenere l'assetto desiderato. Anche l'assoluta assenza di vibrazioni lo mette a proprio agio. Fatta quota ed usciti dal circuito, il Mario comincia a livellare per vedere il comportamento di crociera.



E' difficile dare giudizi avendo l'elica a giri costanti e lo strumento della MAP difettoso, ma dalla posizione della manetta si può dedurre che l'F30, con due persone a bordo e temperatura dell'aria elevata, vola a oltre 220km/h con un filo di gas. E' il momento di provare qualche virata e, malgrado la durezza dei comandi, ecco che il Mario comincia a capire perché gli [aerei](#) di Stelio Frati sono diventati così famosi: l'F30 fa esattamente quello che il pilota desidera, il feeling tra l'apparecchio ed il pilota è immediato; entra ed esce dalle virate senza dover ricorrere continuamente a correzioni di barra per mantenere l'assetto e il controllo dell'imbardata inversa quasi superfluo.

Frati ha pensato a lui

Dato che diverse persone avevano manifestato l'intenzione di provare l'F30, il Mario decide quindi di rientrare e reimmettersi in circuito. Anche la fase di volo dedicata all'atterraggio è una piacevole sorpresa. Senza difficoltà riesce a impostare e mantenere un assetto ed un rateo costante, senza che la fuoriuscita dei flap e del carrello creino disturbo. La fase finale dell'avvicinamento avviene a circa 110km/h, che si rivela eccessiva e causa un galleggiamento nella flare, facilmente gestito con un moderato aiuto da parte del pilota dimostratore. Il contatto con la pista, perfetta, del Boglietto è pennellato. Rullaggio, parcheggio e spegnimento motore.



Il Mario scende dall'aereo persuaso che Frati pensasse a lui mentre progettava questo suo ultimo capolavoro, scoprendo poi che la medesima impressione l'hanno provata anche altri piloti.

Foto: Andrea Colombo



articolo di Mariko Bordogna

Nasce nel 1964 in Brianza, dove risiede tuttora. I primi anni della sua vita sono imbevuti di fumetti di guerra aerea e immagini confuse di uomini che saltellano goffamente sul suolo lunare, cosa che lo porta a credere che da grande sarà protagonista di epici duelli aerei e mirabolanti imprese intergalattiche. Arrivato ai quarant'anni si rende invece conto che il massimo traguardo a cui può ambire è conseguire l'attestato per il Volo da Diporto e Sportivo, cosa che avviene nel 2005.