

FARFALLO, SINGLE SEAT EXPERIMENTAL GLIDER



Non fermatevi alle apparenze e raccogliete tutto il vostro miglior sense of humor prima di leggere questa serissima prova di quasi volo: dietro il "Farfallo" ci sono idee, progettazione, ricerca, lavoro, e i collaudi sono stati affidati a un test pilot professionista. Cosa volere di più?



Il gruppo comandi, davvero un po' troppo semplice nella realizzazione

In evidenza la posizione sopraelevata del pilota e la velatura integrale fra ala e piani di coda



Nota di sicurezza: questo articolo, concordato con gli organizzatori e con il pilota collaudatore, è stato scritto nell'assoluto rispetto dello spirito goliardico del Meeting e potrebbe per questo nuocere gravemente alla salute. Invitiamo i lettori allergici all'umorismo ad astenersi dalla lettura.

Il primo impatto lascia perplessi, inutile negarlo: un simpatico faccione con due antenne davvero poco aerodinamiche, un posto di pilotaggio sopraelevato e privo di protezione, privo anche di cinture, una singolare velatura piana che unisce l'ala ai piani di coda e che rende il "Farfallo" quasi un tutt'ala. Dulcis in fundo, l'assenza del motore. Cosa si potrà mai fare con una simile macchina (forse) volante? È presto detto: il "Farfallo" è la proposta dell'Aero Club Trasimeno per la competizione Red Bull Flugtag, la sgangherata gara fra team che presentano l'aereo più strano possibile destinato a "volare" per pochi secondi, con la migliore efficienza e con un "pilota" a bordo, dopo essere stato spinto lungo una rampa. Atterraggio? Non se ne parla, i velivoli infatti sono destinati ad ammarare nelle acque sottostanti, ma il più delle volte vi si tuffano con discreta decisione e con assoluta rapidità.

Il simbolo del Meeting

Presentato alla selezione Red Bull il "Farfallo" non è stato accettato, non sappiamo se per le caratteristiche costruttive, o se per le inquietanti analogie a velato richiamo viriloide. Sta di fatto che ha trovato la sua collocazione al centro dell'aera del Meeting 2016 e che ha catalizzato l'attenzione di piloti, appassionati e bambini (ah, l'innocenza). Da segnalare il modellino in carta colorata da ritagliare e costruire fornito con la busta di accoglienza per i piloti. Come ogni velivolo che si rispetti, a Meeting ormai terminato, il "Farfallo" è stato collaudato in quasi volo con risultati lusinghieri a sentire il test pilot, catastrofici se ci si ferma alle apparenze.

Come è fatto

Anima portante del velivolo una struttura in lega leggera che supporta la fusoliera cilindrica, gli attacchi alari, il carrello e i piani di coda (l'ispirazione alla Pou du Ciel conosciuta con il nomignolo di "aereo scala" è evidente). L'ala è supportata da un singolo puntone che viene collegato al perno del mozzo ruota, un po' come nel caso del Mini Max, è priva di alettoni e anche di flap, ed è integrata da una velatura piana che percorre la fusoliera sino ai piani di coda. I comandi sono su due assi, elevatore e timone, il diedro alare poco accentuato lascia qualche dubbio sulla stabilità laterale, ma visto il tipo di volo, sostanzialmente rettilineo, non dovrebbe essere un problema. Tra i lati deboli la realizzazione comandi con carrucole da ferramenta e cavetto leggero, davvero un po' troppo rustica, anche se efficace; tra i punti di forza un treno di atterraggio molto valido con il carrello bicicletta costituito da ruote a raggi direttamente prelevate dalla sedia a rotelle di un pilota disabile (si dice il grande Rossano Nofri che ha voluto personalmente contribuire) e un ruotino di coda pivotante che, anche se molto elegante, si rivelerà il punto debole

del velivolo. Il cockpit privo di strumentazione è davvero essenziale, ma discretamente comodo, con il pilota quasi completamente esterno e senza cinture, per poter abbandonare immediatamente il "Farfallo" dopo il tuffo in acqua.

Il flight test

La decisione di provare in volo il "Farfallo" era nell'aria sin dal momento della presentazione ufficiale, e il tentativo è stato possibile grazie alla disponibilità, competenza e audacia del test pilot prescelto, il Com.te Oreste Martini, pilota da caccia su F-104, pilota istruttore e acrobatico, che si è cimentato in pochi istanti di quasi volo, conclusi con l'emozione di un piccolo incidente, e sufficienti comunque a dare una corretta valutazione delle doti dinamiche del "Farfallo". Da segnalare la partecipazione come "capo spinta" del notissimo Ing. Arfelli che ha lanciato la volata alla compagnia della spinta correndo come un ossesso davanti al velivolo, incitando gli "scarsi" operatori di spinta. Ma lasciamo la parola al test pilot: "La posizione a bordo è ottima, con sedile non regolabile, ma comodo, e visibilità eccezionale. Discreto il centraggio con il difetto di una coda un po' pesante il che obbliga a una notevole presa di velocità per avere la necessaria autorità di comando. I piani mobili non sono compensati, ma il loro azionamento è preciso, leggero e privo di attriti eccessivi. In fase di accelerazione la direzione è affidata purtroppo solo a quei disperati che spingono, il pilota può dunque far poco, ma la stabilità direzionale è risultata accettabile. Lo stacco della coda, una volta raggiunta la V1, è netto, sin troppo, poi lo scemare della spinta non mi ha consentito

Gli operatori di spinta hanno fatto il possibile, con risultati ampiamente insufficienti

di raggiungere la Vr, ma il velivolo si è dimostrato sano e sincero. Purtroppo la rottura del ruotino posteriore al terzo tentativo di decollo mi ha costretto a interrompere i test che riprenderanno quanto prima, senza dubbio con operatori di spinta più energici e virili di quelli che hanno condotto questo primo flight test". Comandante, se dovesse descrivere il comportamento del "Farfallo" con una brevissima frase? Lo vediamo sorridere e, abbandonando l'italiano perfetto per un velato accento umbro: "Mbè, se pilota co' du' dita!".



Molto elegante il carrello bicicletta, i mozzi ruota supportano i puntoni alari

Il giudizio del Com.te Martini: "Se pilota co' du' dita!"

