

Un trike minimale comodo e versatile che offre un eccellente confort al pilota, trova nuova grinta con i 33 hp del Cisco Bull Max

PIUMA CISCO 250 BULL MAX

Rispetto ai Piuma che abbiamo già provato in precedenza, la struttura di base non cambia e rappresenta un modo particolare ed efficace di interpretare la filosofia minimale, con un vero e proprio telaio che accoglie il pilota in posizione semisdraiata e che elimina l'effetto di volare "a cavalcioni di un tubo" che manda in visibillio i piloti di "scope volanti", ma che a qualcuno proprio non piace. Tra le particolarità notiamo

l'avantreno con freno a disco, pneumatico di buone dimensioni che ammortizza discretamente e parafango molto efficace, una bassetta laterale con interruttore di massa per il motore e il gas a mano, e un sedile avvolgente con cinture a cinque punti. In più troviamo una nuova borsa sagomata anteriore con apertura velcro accessibile in volo, in grado di contenere un discreto bagaglio e gli oggetti di uso comune (macchina fotografica, carti-

na ecc), il comando del paracadute Comelli ad aria dotato di kill switch per il motore, e due pratici strumenti motore digitali per i giri e la temperatura testa sottocandela: piccoli e leggerissimi, sono situati sul sedile davanti all'attacco cinture e dispongono di una batteria tampone interna con vita minima di 5 anni. Il motore è il nuovo Cisco Bull Max 250 con una cilindrata effettiva di 230 cc ottenuta con un pistone da 70 mm, corsa da 60 e con rap-

porto di compressione 11:1; il tutto si traduce in ben 33 hp a 7800 giri, con un peso totale di 15,6 kg (il motore è dotato di contralbero di bilanciamento); rispetto al Cisco C-Max da 27 hp il carter è completamente nuovo, rimane invece il collaudato riduttore a cinghia poli-V con rapporto 1:2,62. L'alimentazione è affidata al solito carburatore Walbro con pacco di ammissione a 6 lamelle, il consumo dichiarato in crociera di 3,5 l/h a 4000 giri

appare forse un po' ottimistico, anche perchè, come vedremo, date le caratteristiche generali i 4000 giri si usano davvero poco. L'ala è la nuova GRIF 3DC seconda serie da 13,5 mq, derivata dalla HS14, ma di superficie inferiore e con un diverso taglio della vela (a livello roach l'ultimo pannello è applicato, a differenza della 14 che ha un unico ferzo di velatura). Pulita, con cross interno, dispone di 13 stecche superiori e 4 inferiori, non ci sono

Il Cisco Bull Max si fa sentire a dovere con una voce metallica e piena, e i 33 hp si presentano gagliardi già a terra, con il freno che fatica a tenere il tutto fermo nella prova a punto fisso, e in accelerazione con una performance stratosferica: in 4 secondi e 25 m di corsa si è in aria, nonostante il carrello non sia leggerissimo, e si sale a oltre 4 m/sec con una buona stabilità direzionale e stabilità statica positiva sul pitch, con sforzi progressivi e proporzionali allo spostamento di barra. In volo livellato apprezziamo la posizione sdraiata e

stecche sulle tip, bastano i cavi antidrappo. L'attacco in chiglia, regolabile, prevede due fori per il trimmaggio rapido, nel nostro caso il mast è attaccato al foro posteriore. L'ala è in versione standard, priva di VG.

IN VOLO

Il motore Bull Max da 230 cc è in grado di erogare 33 hp a 7800 giri con una spinta statica di 90 kg





La GRIF 3DC ha 13,5 mq di superficie e un nuovo taglio di vela, il paracadute è installato sotto il motore



L'avantreno è dotato di un freno a disco leggero ed efficace a comando meccanico

La basetta laterale con acceleratore a mano per la crociera e interruttore di massa motore



soprattutto la nuova borsa anteriore che protegge in parte il corpo del pilota verso il basso; prendere oggetti è semplice e rapido. La crociera ottimale la otteniamo a 5000 giri con una velocità di circa 60 km/h, accelerando a fondo raggiungiamo i 7.800 giri con una velocità stimata di circa 75 km/h, ma con almeno un paio di m/s a salire con barra completa-

mente tirata. Il livello del carburante è visibile grazie a uno specchietto posto sulla gamba carrello destra, i 20 litri consentono tre ore di volo in crociera veloce più riserva, il che vuol dire quasi 200 km di autonomia. Niente male per un "piccolo". E veniamo al punto forte, la maneggevolezza: le risposte ai comandi di barra sono fulminee e di precisione assoluta,

La freccia indica il kill switch collegato al paracadute, si notano i due piccoli strumenti motore per giri e temperatura



La borsa portaoggetti anteriore, pratica e accessibile anche in volo



sia in entrata di virata, che in fase di stop e seguente centralizzazione, davvero un piacere che rende il pilotaggio sportivissimo e che, proprio per questo, invoglia a tenere su il motore. L'inversione di rollio 45/45 richiede poco più di tre secondi, e una volta centralizzata la barra in virata il modo di spirale si rivela neutro. Gli sforzi di comando sono contenuti e più leggeri, ad esempio, rispetto alla iFun 13 di Air Creation, il peso del carrello (dotato anche di paracadute) senza dubbio contribuisce alla prontezza di risposta. Quello che va meno bene è la stabilità dinamica longitudinale, probabilmente per via dell'attacco arretrato: lo smorzamento della fugoide è un po' lungo con cicli poco smorzati, il che vuol dire che in turbolenza, anche leggera, la barra va sempre tenuta. Buona la prestazione in volo

lento, la pressione da esercitare sulla barra per arrivare a 10 cm dall'antistallo è notevole e si vola a circa 40 km/h senza problemi particolari, a parte l'indurimento del comando sul laterale. Lo stallo non si raggiunge, con motore al minimo e barra completamente aperta il Piuma spaccia con una buona stabilità latero direzionale. In avvicinamento la presa di velocità con motore al minimo è ottima e il relativo rateo di discesa consente rampe piuttosto accentuate. Si atterra in circa 30 m, a velocità leggermente superiore a quella della HS14.

CONCLUSIONI

Il Piuma con la nuova 3DC e con il motore da 33 hp si propone come minimale comodo e performante, adatto a viaggiare e con in

più una vocazione sportiva divertentissima grazie alle risposte entusiasmanti dei comandi. Le prestazioni in decollo sono ottime e in atterraggio rimangono più che buone, il tutto a un prezzo assolutamente ragionevole: 11.000 Euro IVA inclusa per l'insieme provato (paracadute escluso), allo stesso prezzo si può avere l'ala HS14. Con il motore C-Max da 27 hp si scende a 10.600 Euro IVA inclusa.



trikepiuma@gmail.com
Tel 335 6917169 - 0522 855520

**In virata a 60° di bank l'ala rimane
abbastanza pulita anche nella zona di
doppia vela**

