

Rataplan 503

Il modello equipaggiato con il motore "piccolo" è dotato di carena completa in fibra e dell'ala Grif CRS e, a parte il motore e l'allestimento, non differisce in nulla nella struttura dal 582. La pancia della carena è forse meno bassa di quella che abbiamo provato lo scorso anno ed il franco da terra consente di rullare anche sull'erba alta; il motore è assolutamente centrato come potenza e senza dubbio offre vantaggi notevoli in fatto di consumo, pur se gli spazi di decollo si allungano un po': volato in monoposto abbiamo staccato dopo circa 70 metri di corsa a terra, caratterizzati da un'accelerazione iniziale abbastanza dolce e progressiva, la salita iniziale (3,5 m/s) è molto buona per il peso dell'insieme. In volo livellato la Grif si rivela subito leggerissima e pronta anche alle minime variazioni di pressione sulla barra: entra in virata con il pensiero (bastano davvero due dita) e ne esce con altrettanta facilità con risposte nervose, ma ben controllabili, un pilotaggio che piacerà molto ai piloti più sportivi e che è esaltato dal solito asse di spinta davvero fenomenale per assenza di reazioni ad ogni variazione di regime. La presenza della carenatura si fa sentire con una velocità di crociera davvero elevata che si pone a 95 km/h IAS a 5.800 giri ed un'economica di 80 km/h a soli 5.200 giri. La massima raggiunta è stata di 115 km/h con il motore a 6.500 giri; piuttosto va detto che l'assenza del parabrezza (che era presente nella versione provata lo scorso anno) indirizza un flusso d'aria molto accelerato sul busto del pilota, flusso che contrasta con l'ottima protezione offerta dalla carena a gambe e bacino. Abbiamo poi volato il 503 in biposto rilevando 100 metri di corsa di decollo a terra, rateo di salita di circa 2,5 m/s e migliore stabilità in volo; le velocità sono le stesse, ci vogliono circa 300 giri motore in più, la manovrabilità, rimane molto brillante ed anche con il motore "piccolo" il Rataplan consente viaggi a buona velocità su tratte di un certo impegno, per cui la versione carenata è quella che ci sentiamo di consigliare al pilota medio. Il nostro giudizio rimane comunque decisamente sbilanciato a favore del "582 nudo": cattivo, potente e con tanta aria addosso, quindi... decisamente più divertente! ✈️



La GRIF CRS si sposa perfettamente al carrello, il posizionamento barra è ottimale

Le prestazioni con il 503 sono eccellenti in monoposto, buone con il passeggero

