



Sono sempre più numerosi i deltaplani sul mercato che offrono motori piuttosto potenti, e se la scelta del 912 era stata sino ad oggi motivata innanzitutto da questioni di affidabilità e di consumi sulle lunghe distanze, il 912 ULS da 100 hp si va diffondendo su numerosi carrelli, con la promessa di prestazioni mostruose e con la certezza di prezzi altrettanto mostruosi. Faccio questa considerazione preliminare perché non ho nulla contro le "astronavi" delta da 40000 euro, anzi: volarci è piacevolissimo e gratificante; ma il tutto va bene (possibilità economiche a parte) purché non si dimentichi quello che è il vero spirito del deltaplano a motore, velivolo semplice ed economico per antonomasia. Ed è per questo che ho provato con piacere lo Spider 503 con la CRS12, che PiPistrel Italia e GRIF mi hanno fatto trovare "pronto al decollo", in occasione del Delta Day di Terni, pur trattandosi di un carrello che abbiamo già provato in volo, sia pure con un'ala tranquilla da 16 metri.



Spartano ed essenziale, da anni sempre lo stesso, lo Spider è un carrello robustissimo, interamente in acciaio, ed anche abbastanza grintoso per la scelta di mantenere un baricentro basso a terra ed una posizione del pilota quindi molto vicina al terreno. Punti qualificanti sono la semplicità e la totale ispezionabilità, con la nota positiva di un treno

PIPISTREL SPIDER 503 - CRS 12

Rodolfo Biancorosso



2



3



4

di atterraggio a prova di tutto: l'avantreno è robusto e dotato di supporto per il tacco, la balestra posteriore in composito, nonostante il notevole sbalzo, è una vera roccia, pur ammortizzando a perfezione. Notiamo anche le cinture a quattro punti per pilota e passeggero, e la singolare sospensione del motore con punti di aggancio su due livelli. Di contro l'essenzialità del tutto porta ad un'accessoristica un po' disordinata e a cavi e supporti che passano un po' dappertutto, mentre la mancanza di carena, almeno con i primi caldi, non

si fa sentire. Il motore è il 503 al massimo della forma, con doppio carburatore e doppia accensione, accoppiato ad un riduttore tipo E con rapporto 4:1 e alla classica quadripala Pipistrel a basso numero di giri: silenziosa e dal tiro formidabile, è un'ottima elica da lavoro (ma un semplice riduttore B ed una buona bipala in legno contengono i costi e regalano senza dubbio qualche km/h in più in crociera). Il serbatoio è il classico in resina ovoidale da 43 litri, posto in posizione ben riparata e con un settore trasparente per la verifica del

livello. La vela, infine, è la CRS12, con una colorazione tricolore davvero bella: ottima come monoposto e come biposto veloce, può essere regolata finemente grazie alla ormai classica serie di anelli sulla chiglia (la piastra di aggancio dispone comunque di due fori per la regolazione rapida).

In rullaggio il controllo della direzione è impeccabile, l'avantreno un po' rigido, la balestra posteriore perfetta; bene i freni e solo la posizione richiede un minimo di assuefazione per i piloti più alti che hanno le gambe un po' piegate, pur essendoci spazio abbondante. Poco potente il 503? La leggerezza dell'insieme ed il tiro della quadripala fanno miracoli, con un'accelerazione notevolissima e con circa 50 m di corsa a terra prima della rotazione; poi si può anche ridurre gas che la salita è in ogni caso ottima, sui 4 m/s con 5800 giri; lieve la tendenza imbarbante dell'elica e buona la stabilità direzionale. In volo il passo corto dell'elica influisce sulle prestazioni con una crociera economica di 75 km/h e con i giri un po' alti, il pilotaggio è piacevole: non morbidosissimo, ma preciso, addirittura vista la giornata calda, ce ne andiamo sui costoni assoluti sopra Terni, spegniamo il motore e voliamo a lungo in termodinamica guadagnando anche qualche metro, sempre con una risposta pronta della vela che solo in riallineamento richiede un comando un po' più deciso. La massima registrata soli a bordo è di circa 105 km/h, con una certa tendenza a salire. In biposto la corsa di decollo si allunga a circa 80 m, la salita è ancora buona, la stabilità ottima. In volo il pilotaggio rimane piacevole con una crociera economica a circa 80 km/h, ma con il motore sempre un po' su di giri. Buono il comportamento in turbolenza ed estremamente preciso il controllo in atterraggio, anche con vento laterale. Un insieme piacevole, sportivo ed omogeneo. Il contatto con l'aria (e qui se ne prende tanta) è il massimo che si possa desiderare, ma nella stagione invernale una piccola carena con parabrezza va considerata. La quadripala è ottima per l'impiego biposto o per l'uso scuola, in caso di uso turistico riteniamo che una bipala con passo da crociera sia più indicata.

www.pipistrel.it - www.grifitalia.com

› **foto 1**

Originale la sospensione del motore, il riduttore è il tipo E con rapporto 4:1

› **foto 2**

Una serie di anelli sulla chiglia consente una regolazione fine del centraggio

› **foto 3**

Robusto e completamente in vista l'avantreno

› **foto 4**

Andiamo ad agganciare la termodinamica del Monte di Torre Maggiore

› **foto 5**

Il tip in composito che chiude la vela è fissato con il velcro

› **foto 6**

Fabrizio Cerboneschi, titolare di Pipistrel Italia, accanto allo Spider della prova



5



6