



SKY ARROW 450T 100 HP

Tra gli apparecchi VDS evoluti è stato certamente uno dei primi e dei più "audaci", apparentemente lontanissimo dallo spirito della legge 106, nato per un futuro del quale ancora oggi si sta discutendo. Lo Sky Arrow, inizialmente "Progetto Rondine" destinato al monitoraggio ed anche al volo con controllo remoto, si avvia oggi verso i suoi 15 anni di vita, sostanzialmente invariato nelle forme, interamente realizzato in composito, ma continuamente migliorato per quanto riguarda struttura, allestimenti e prestazioni. In questo ultimo periodo la 3I, che lo costruisce, ha dato nuovo impulso alla produzione ed ha partecipato con grande impiego di mezzi a tutte le manifestazioni europee; in occasione di Cielo e Volo abbiamo avuto la possibilità di provare in volo l'ultima versione del 450T.

Fatto per il pilota

La particolare disposizione dei posti in tandem con motore propulsivo privilegia il pilota come su nessun altro apparecchio, con un abitacolo dalla visibilità ineguagliata ed ergonomicamente fra i migliori in assoluto: la piccola cloche laterale e la manetta sul fianco sinistro consentono una posizione di pilotaggio semplicemente perfetta con le braccia poggiate sulle mensole laterali, anche se proprio l'affollamen-

to di comandi sulle mensole poi obbliga ad un minimo di attenzione, specie per le fasi di rullaggio. Di contro il passeggero (o l'istruttore) è decisamente sacrificato, con poco spazio a disposizione e visuale piuttosto ridotta; notiamo comunque la possibilità di rimuovere il finestrino laterale posteriore per fare fotografie. Negli anni

la struttura è stata ottimizzata riducendo notevolmente i pesi complessivi, irrigidendo la sezione di coda e raggiungendo un livello di affidabilità eccellente. I controlli prevolo sono relativamente semplici, ad eccezione della gondola motore posta sull'ala che impone l'uso di una scaletta per le ispezioni. Su questo velivolo in partico-



Le due mensole laterali consentono una perfetta sistemazione per il pilota

Dietro al gruppo manette la leva per l'aria calda ai carburatori



lare notiamo due novità: sulla mensola sinistra, dietro il gruppo manette, una leva che regola l'afflusso di aria calda ai carburatori, e a destra la leva per la regolazione del flabello per l'aria di raffreddamento.

A bordo

Per salire va scavalcato il bordo cabina che è ad altezza non proprio contenuta, la posizione è come detto perfetta, le cinture regolabili con facilità. La pedaliera non è collegata al ruotino anteriore, e la direzione a terra si regola quindi con l'uso dei freni differenziali posti davanti alla cloche sulla sinistra, e dotati di un manettino per il blocco di stazionamento, la manetta del gas è dotata di frizione ed accanto troviamo la levetta dell'arricchitore. Il pannello strumenti è compatto e semplicissimo, la visibilità impeccabile, anche quando si è chiuso il grosso tettuccio incernierato sul lato destro. Sempre a sinistra troviamo il comando di "shut off" da azionare in caso di emergenza, e notiamo che lo Sky Arrow è stato il primo apparecchio ad adottarlo di serie sin dal primo esemplare prodotto.

In volo

Le cuffie a bordo sono indispensabili, il livello di rumore è infatti decisamente superiore alla media per l'effetto di risonanza della parte centrale della fusoliera, il controllo in rullaggio è buono e le due levette dei freni si comandano a perfezione con indice e medio della mano destra, che deve però lasciare la cloche; va detto che bastano appena 3200 giri motore per avere una buona efficienza del timone che, essendo nel flusso dell'elica, è sufficiente per il controllo della direzione in rullaggio e per curvare con ampio raggio. In decollo l'accelerazione è discreta, l'autorità dell'elevatore scarsa sino a circa metà della corsa, con una certa pesantezza dell'avantreno. Ottimo il comando dei flap elettrici con una levetta comoda da azionare, posta a sinistra del pannello. Dopo circa 200 metri di corsa effettuiamo la rotazione ed impostiamo la salita che richiede appena un filo di piede sinistro per controllare l'effetto imbardante dell'elica; togliendo i flap la variazione di assetto è contenuta ed il trim (azionato con due pulsantini sulla cloche) risulta efficace e giustamente demoltiplicato nell'azionamen-

Al centro del pannello uno strumento digitale con deviatore funge da voltmetro e da amperometro

La visibilità per il pilota è in assoluto la migliore della categoria VDS



to. In volo livellato lo Sky Arrow si conferma un gran viaggiatore, fra i più comodi in assoluto, pur se non è certo un corridore; impostiamo una crociera economica a circa 80 kts con 4800 giri, corrispondenti al 65% della potenza, e superiamo i 90 kts con 5100 giri. Per le virate a bassa inclinazione è sufficiente l'uso della cloche, essendo l'imbardata inversa quasi assente, il comando sul rollio è però un po' duro; il timone ha un'efficacia fantastica, sia per la lunghezza della fusoliera, sia perché direttamente nel flusso dell'elica, ed il pilotaggio può essere anche assai divertente, a patto di insistere con una certa energia sui comandi. Lo stallo in configurazione pulita è piuttosto secco con una piccola tendenza a buttare giù l'ala sinistra, con due tacche di flap si vola poco sopra i 40 kts con un'ottima efficienza del timone. Abbiamo inoltre simulato alcuni avvicinamenti con motore al minimo rilevando un'autorità di comando ottima sul timone

e discreta sugli alettoni. In avvicinamento l'inserimento di full flap consente una rampa abbastanza accentuata, ed in fase di richiamata si può sostenere l'avantreno sino a bassa velocità; ottimi i freni che, ancora una volta, costringono a lasciare la cloche per l'azionamento, con qualche riflesso sulle superfici mobili in caso di piste accidentate.

Conclusioni

Un velivolo personalissimo ed originale come nessuno, perfetto per il pilota che vola comodo e con grande visibilità, senza fatica anche su lunghe distanze. Stabile e facile da pilotare, ha prestazioni complessive buone e due soli aspetti sfavorevoli: la sistemazione del passeggero con visibilità un po' chiusa e la rumorosità che deriva dalla formula propulsiva, maggiore rispetto a velivoli della stessa categoria. ✈