

STARLET DEMO DISPLAY

A cinquanta anni esatti
dal suo primo volo,
il piccolo e grintoso
acrobatico australiano
sarà una delle stelle
(anzi, una “stellina”)
che vedremo in
volo alle principali
manifestazioni italiane,
ve lo presentiamo
con la nuova livrea
sponsorizzata dal brand
Orologi Calamai e dalla
nostra rivista



La stagione che sta per iniziare vedrà un “nuovo” protagonista disegnare il cielo con il suo display, anche se di nuovo, in realtà, c’è solo la bella livrea bianca che fa da sfondo all’immagine del “G-50”, lo splendido cronografo da pilota prodotto in numeri limitati (la cassa è ricavata dalla fusione della turbina di un F-104 Starfighter) da Francesco Calamai, a sua volta pilota appassionato di acrobazia con il DNA del volo nel sangue (suo padre è stato pilota da caccia durante la Seconda Guerra Mondiale). L’aereo lo conoscete bene, è il Corby CJ1 Starlet realizzato da Frankavio (www.frankavio.com) e pilotato da Giuliano Ignoto, gentleman pilot appassionato di acrobazia e di aerei vintage (possiede anche un Bolkow Bo 208 acro versione ex militare con ala corta); già da qualche anno lo avete ammirato con i suoi display puli

e armoniosi alle principali manifestazioni italiane, dal Meeting di Primavera al Flyparty di Montagnana. Giuliano ha sempre curato i suoi allenamenti e i suoi display da privato, unicamente per il piacere di volare e a titolo sempre gratuito. Non è un professionista, quindi, e non lo sarà mai, ma ragiona e si prepara da professionista; lo conosciamo da tempo e abbiamo deciso di sostenerlo e di affiancare al suo main sponsor il logo della nostra rivista perché questo modo di intendere il volo ci piace particolarmente. E vi diciamo perché.

Acrobazia leggera e “vintage”

Il piccolo e grintoso “Starlet” fu disegnato dall’australiano John Corby, a metà degli anni ‘60, per partecipare al campionato di acrobazia Sportsman indetto dalla Rol-



lason nel 1964, ed effettuò il primo volo il 9 Agosto 1967, praticamente cinquanta anni fa, il che lo rende un aereo "vintage" anche abbastanza raro, non essendo mai stato prodotto in serie, anche se limitata. Costruito da piani, e interamente realizzato in legno, ha caratteristiche estremamente interessanti che lo rendono un piccolo puro-sangue con prestazioni ancora oggi di grande effetto. Negli anni, ferma restando la robustissima struttura di base, l'aereo si è affinato con numerosi upgrade e soprattutto con il passaggio alla motorizzazione Jabiru 2200 che ne esalta al massimo le prestazioni e, grazie al posizionamento più avanzato, ne migliora anche la linea rispetto ai velivoli motorizzati Limbach o derivati VW. La caratteristica principale è la piccola ala di ridotta apertura, realizzata in un solo pezzo, con alettoni su due terzi dell'apertura

e priva di flap, capace di una velocità angolare di rollio da acrobatico di razza (prossima ai 300°/sec) che consente di effettuare i tonneau con appena 10° sull'orizzonte in entrata. Altra particolarità è il notevole diedro positivo (ben 6°), inusuale in un velivolo acro, sia pure in classe Sportman. Nell'equilibrio generale spicca, infine, il complesso verticale con deriva e timone di grosse dimensioni, in grado di assicurare la giusta autorità di comando nelle fasi di decollo e atterraggio, e nelle manovre a bassa velocità. In poche parole un aereo con una fortissima personalità e con un aspetto grintosissimo accentuato in volo da un impianto fumogeno, anch'esso realizzato da Frankavio, tra i più efficaci che abbiamo mai visto: la battuta che circola ormai da qualche anno è che quando è inserito sembra di vedere "una vaporiera in Siberia".

Anche la nostra
testata supporta lo
Starlet Demo
Display



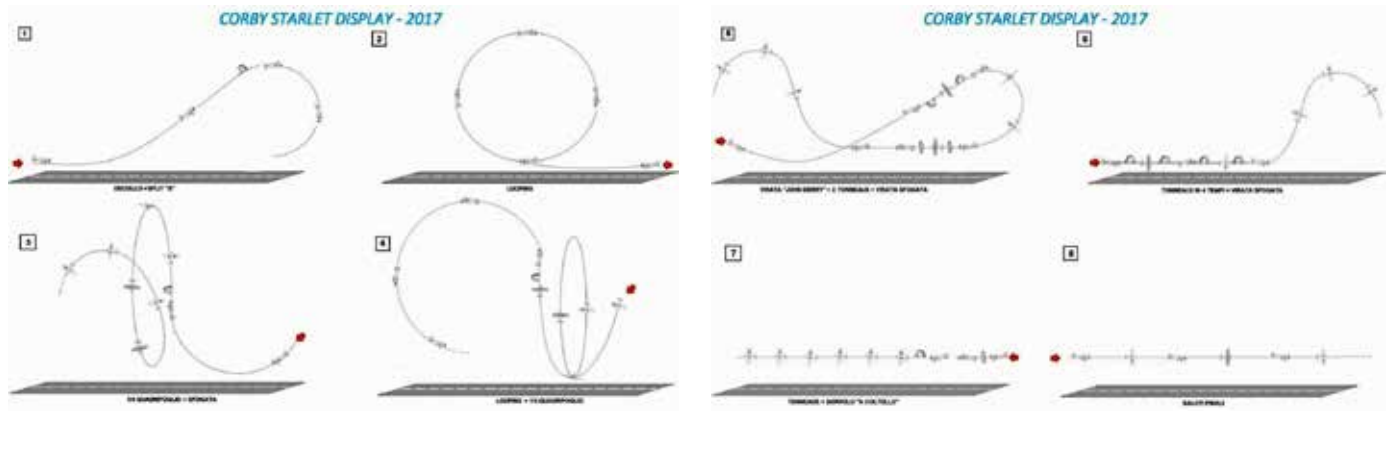


SCHEDA TECNICA STARLET

(dati riferiti alla versione VW 65 hp)

Apertura alare **m 5,63**
 Lunghezza **m 4,65**
 Altezza **m 1,46**
 Superficie alare **mq 6,36**
 Carico alare **54 kg/mq**
 Capacità serbatoio **lt 42**
 Peso a vuoto **kg 203**
 Peso massimo al decollo **kg 340**
 Fattore di carico utile **+/- 4,5 g**
 Fattore di carico ultimo **+/- 6,75 g**
 Velocità massima **260 km/h**
 Velocità di manovra **210 km/h**
 Velocità di stallo **65 km/h**
 Rateo di salita **1000 ft/min**
 Tangenza massima **4.400 m**

La motorizzazione Jabiru 80 hp esalta le prestazioni dello Starlet




Avevete mai visto
 un simile impianto
 fumogeno?



La tecnica

L'ala in pezzo unico ha il longherone principale a spessore e altezza variabile (segue la rastrematura) che forma un cassone anteriore a D antitorsione ricoperto in compensato, e sopporta unicamente i carichi di volo essendo il carrello collegato alla fusoliera (un classico biciclo originariamente previsto con un pattino posteriore, ma su quasi tutti gli esemplari dotato di ruotino orientabile e bloccabile). La fusoliera a cassone è realizzata con ordinate e correntini ed è ricoperta interamente in compensato, con la zona dell'abitacolo irrobustita da un'ordina orizzontale alle spalle del pilota che funge anche da piano bagagli e da punto superiore di collegamento delle cinture di sicurezza acrobatiche. Serbatoio unico posto dietro la parafiamma e su questo esemplare numerose modifiche e irrobustimenti, dal bellissimo canopy con apertura laterale, all'installazione del paracadute a razzo. La ricerca progettuale della leggerezza (obiettivo raggiunto con un peso a vuoto di 205 kg) ha portato alla scelta di adottare i cavi d'acciaio per tutti i comandi di volo, alettoni inclusi; le tensioni di lavoro sono regolabili tramite arridatoi, tutti disposti in cabina, i giochi sono assenti e gli attriti delle catene di comando assolutamente nella norma. Il motore Jabiru quattro cilindri regala allo Starlet il rapporto peso potenza ottimale e il massimo delle prestazioni ottenibili, e soprattutto ha un sound davvero emozionante, come ben sa chi ha assistito a un display nelle passate stagioni.

Il display

Sulla base delle esperienze fatte in questi anni, Giuliano ha messo a punto un display semplice e "leggero" (che vi proponiamo nelle immagini) perfettamente cucito addosso a un velivolo piccolo e di massa ridotta, che deve quindi volare a "conservazione di energia". Ciò detto, la grinta con cui questo piccolo acrobatico vintage riesce a manovrare è sorprendente, grazie soprattutto alla incredibile capacità di accelerare in affondata marcando la verticale, il che consente, dosando bene l'energia di ingresso in entrata, di sviluppare manovre sul piano verticale estremamente armoniose. Si tratta comunque di un'acrobazia che abbiamo definito "leggera" perché proprio per effetto delle dimensioni e della massa ridotta se si tirano troppi "g" l'aereo perde istantaneamente tutta la sua energia; Giuliano, quindi, ha messo a punto lo sviluppo delle manovre in maniera fluida e ampia, estremamente piacevole da vedere e ampiamente nei limiti utili dell'inviluppo di volo. 

Con un'attenta gestione dell'energia lo Starlet manovra perfettamente sul piano verticale

