



**Proviamo in volo il trike prodotto dall'azienda veneta, caratterizzato da una costruzione semplice, robusta ed efficace, oltre che dalle dimensioni piuttosto contenute**

**Carrello:** la soluzione adottata si è rivelata nel tempo fra le più efficaci sia per la funzionalità, che per la robustezza e la facilità di sostituzione dei componenti in caso di necessità. In pratica le due gambe posteriori sono ricavate da barra piena ed opportunamente fresate per ottenere una flessibilità differenziata (un po' come nel carrello dello Storch), e sono collegate ad un telaietto in tubo di acciaio saldato con un semplicissimo bullone passante. Ciò che colpisce è il notevole sbalzo che arretra notevolmente l'asse posteriore: ciò consente alle gambe di lavorare con un ammortizzamento eccellente e di ridurre le sollecitazioni torsionali in fase di atterraggio e di rullaggio veloce, ma si nota anche la ridotta altezza del tutto, con il pilota che si trova praticamente a contatto con il terreno. Nulla da segnalare all'avantreno, dotato della classica forcella ammortizzata con una coppia di molle.

**Motore:** un castello semplicissimo in tubo di acciaio saldato supporta il Rotax 503 doppia accensione, motore assolutamente centrato per questo trike compatto e leggero, anche in caso di uso biposto; da segnalare l'adozione di una piastra piegata che porta l'attacco effettivo del motore a livello baricentrico, contribuendo a ridurre molto le vibrazioni, e la cassetta in lamiera che contiene la batteria e il blocchetto fusibili. Semplicissimo anche l'impianto carburante, con il grosso serbatoio centrale di tipo nautico e la pompa a depressione montata in posizione corretta. Come nella maggior parte dei delta tutto è immediatamente ispezionabile, ma in questo caso, in par-

# EUROFLY VIPER503

A cura della redazione

**L**a Eurofly di Galliera Veneta è nota al grande pubblico dei piloti più che altro per i suoi velivoli tre assi Firefox e Flash, cui si è aggiunto recentemente l'ala bassa Star Light, ma uno dei cavalli di battaglia è da sempre stato il trike Viper, ed anzi, proprio con i deltaplani a motore è iniziata l'attività della ditta. Il carrello Viper ha raggiunto ormai uno stadio di sviluppo definitivo e proprio per questo motivo non ha subito variazioni negli ultimi anni, anche in virtù del concetto ispiratore; una costruzione

semplicissima e robusta, interamente realizzata in acciaio saldato, tecnica comune all'intera produzione Eurofly, almeno per quanto riguarda le cellule. Il telaio è costituito dal classico tubo centrale, in questo caso di buona sezione, che alla base del mast descrive una curva accentuata di raccordo con il trave orizzontale; un trapezio rettangolare di supporto dei sedili ed un antistallo a sezione rettangolare con bordi arrotondati completano la cellula base, su cui è inserito il carrello e l'attacco motore.



ticolare, ogni componente ed accessorio appare sistemato con una pulizia ed una semplicità esemplare. Questo trike ha l'avviamento elettrico, quello manuale ovviamente rimane, con la carrucola e la maniglia di azionamento nella parte alta del mast, stranamente fuori portata dei piloti meno alti.

**A bordo:** data la ridotta altezza da terra salire è semplicissimo, appoggiandosi al trapezio sedili, solo la piccola e profilata carenatura può creare qualche difficoltà ai piloti più alti, specie se con scarponi ingombranti. Assolutamente completa la strumentazione presente sulla plancia centrale, abbiamo addirittura il livello carburante, mentre gli unici comandi sono i due interruttori della doppia accensione (non protetti da guardiola), il master ed il comando del faro anteriore. Il sedile in monoposto, sia pur semplice, è molto avvolgente e confortevole specie se lo schienale posteriore è rialzato (e funge così da vano portabagagli), le cinture a quattro punti trattengono correttamente.

**In volo:** proviamo questo Viper con una vela GRIF Spider 14, adatta anche ad un uso in biposto veloce. In rullaggio il lavoro delle gambe posteriori è davvero eccellente, la sospensione è tra le migliori provate sino ad oggi nella sua semplicità, proporzionalmente meno efficace l'avantreno che lavora abbastanza caricato proprio per il notevole sbalzo delle ruote posteriori, con le molle che spesso vanno a fondo corsa sulle asperità; buono il raggio di virata a terra. In decollo la stabilità durante il rullaggio veloce è perfetta ed

La vista laterale evidenzia la ridotta altezza da terra del Viper

Le gambe posteriori a sbalzo sono collegate ad un piccolo telaio di supporto, si nota l'attacco baricentrico del motore

La strumentazione di questo delta è assolutamente completa

Un trike da indossare: la foto evidenzia le dimensioni estremamente compatte del Viper



una volta in volo il pilota si sente davvero un tutt'uno con il mezzo, principalmente per le dimensioni ridotte che lo fanno quasi "indossare"; può sembrare un'annotazione singolare, ma chi vola in delta sa quanto sia importante il feeling con l'apparecchio, che consente di concentrarsi solo sulla condotta dell'ala. Il comportamento del carrello è corretto, con un asse di spinta ben centrato che non provoca alterazioni di assetto nei transitori e nelle brusche variazioni di regime, la protezione offerta dalla piccola carena è sufficiente per gambe e corpo, per il resto un buon casco integrale è una necessità, specie nella stagione fredda. La ridotta sezione frontale consente prestazioni velocistiche di tutto rispetto, con una crociera di 90 km/h che si può mantenere senza sforzo a lungo, ed una massima rilevata di 110 km/h, limitata unicamente dal fatto di non riuscire a tirare completamente bar-

ra, pur essendo l'attacco sull'ala piuttosto avanzato (il carrello è di proprietà di una ragazza, decisamente "leggera" rispetto alla media dei piloti, al punto che sull'avantreno si è dovuta fissare una piccola zavorra in piombo!). Benissimo in atterraggio, con una capacità di ammortizzamento ancora una volta tra le migliori, ed un impianto frenante davvero potente.

**Conclusioni:** vince la semplicità. Questo trike leggero, compatto e sportivo, è perfetto per un uso monoposto ed accettabile in biposto. Tra i pregi la semplicità e la robustezza costruttiva, le dimensioni contenute e l'eccezionale retrotreno, tra i difetti la sospensione anteriore troppo morbida. Il comportamento in volo è semplicemente ineccepibile, a dimostrazione che non è necessario cercare prodotti esotici o costosi per avere ottime prestazioni. ✈️