

SOMMARIO

Articolo entusiasta, come dice il titolo, in cui l'autore, già pilota da caccia, racconta, in prima persona, di essere stato indirizzato, una volta in pensione, da alcuni conoscenti a vedere un aereo costruito in casa e, poi, di essersi recato allo AirVenture a Oshkosh, dove si è innamorato di un F1. Racconta di averlo costruito in quattro anni, dal 2002 al 2006, avendolo modificato installando, per primo, un sistema di sovralimentazione, e, poi, sostituendo l'ala originale con quella dell'EVO.

Nel 2000 ho concluso i miei 21 anni come pilota da caccia. Ormai prossimo al termine dei voli, si insinuò nella mia testa la domanda di cosa fare quando non sarei più stato dietro a una barra di un velivolo veloce. Mia moglie, Michelle, e io ci demmo da fare e optammo per un Cessna 182. Il mio coinvolgimento con la GA è stato limitato a mono e bimotori Cessna e la EAA mi era del tutto inesistente, finché, preso il nostro aeroporto presi contatto con un experimental.

Una signora del nostro aero club mi presentò il marito, che ha l'hobby di costruirsi il proprio velivolo. Mi parve un'idea malsana. Ma cosa mai qualcuno può costruirsi in casa da uno scarabocchio?

Poi, vidi in hangar, pronto per l'ispezione, un RG nuovo di zecca. Un velivolo costruito da una persona, con l'aiuto di qualche amico. Il dado era tratto!

Mia moglie e io andammo alla EAA AirVenture a Oshkosh un paio di settimane dopo. Quasi subito fummo più confusi che illuminati, ma, ormai, la decisione era presa: avrei costruito un velivolo. Ma quale? Visto lo RV, l'indicazione era ovvia. Ma a Oshkosh vidi molti RV allungati e che mi piacevano di più.

Qualche ricerca mi portò a capire che questi velivoli erano allungati perché installavano un sei cilindri, e si chiamavano F! Rocket.

Non passò molto tempo per prendere un appuntamento con Mark Frederick, responsabile dello F1, e presi il mio primo Rocket, formai l'assegno e mi imbarcai nel più grande progetto costruttivo che mai avrei immaginato di affrontare.

Ricevei il kit n° 787 nel gennaio 2002 e iniziai subito. Il tempo di 1200 ore, dichiaratomi necessario per il completamento, non mi sarebbe bastato. Non è che non ce l'avrei fatta in quelle ore, ma per realizzare le mie "grandi" modifiche, avrei impiegato un po' di più. Quattro anni e mezzo più tardi, il n° 77, finalmente, ricevette il suo certificato di aeronavigabilità nel luglio 2007. Il velivolo è l'unico F1 sovralimentato al mondo. Adotta una doppia barra, con alternatore e batteria doppi, un doppio sistema di accensione e una cabina piena di elettronica. Il layout della strumentazione è idoneo al volo IFR e permette il volo automatico dal decollo alla quota di decisione. Un sistema di strumenti di volo della Grand Rapids Technologies, un back up Dynon, un GNS 480 della Garmin e un MV20 accoppiato con un autopilota TruTrack Sorcerer, rende tutto ciò possibile.

A metà strada, poi, decisi di installare l'ala dello Evolution. La scelta fu dovuta sia alla qualità del profilo aerodinamico che alla enorme (così nel testo, ndr) bellezza, che supera quella, già notevole, dello F1.

Poco dopo, mi iscrissi alla EAA e cominciai a ricevere EAA Sport Aviation. Ricordo di aver letto un articolo relativo ad alcuni ragazzi del North Las Vegas, che avevano installato un Continental IO-550 sovralimentato, prendendolo al National Air Racer. Che fortuna fu quella. Mi imbattei nella Aero Supercharger Solutions al nostro AirVenture 2004. La modifica fu obbligatoria e

che modifica sarebbe stata! Cambiai ogni cosa: nuova carenatura, presa d'aria in pressione più alta, nuova gestione del sistema combustibile, della AirFlow Performance, nuovi strumenti.

Il tocco finale al mio primo impegno amoroso sarebbe stato lo schema di verniciatura. Avendo avuto l'opportunità di incontrare alcuni assi sopravvissuti della 2° GM, mi ispirai allo schema del tedesco ME-109, che volò nel teatro africano di guerra nel 1942.

Le oltre 200 ore di volo con lo F1 mi hanno divertito più di quanto immaginassi. Sale a 3500 fpm, va in crociera a oltre 250 mph con 12,5÷15 gph, vola fino a FL 250, con una discreta riserva. Con 9 gph, o meno, viaggia a circa 190 mph.

Naturalmente, non ho fatto tutto da solo. Ringrazio, per primo, mio padre, Werner Meyn per aver gettato il seme della mia passione per l'aviazione. Mia moglie per non aver mai recriminato sulle circa 3000 ore spese sul n° 77. Ringrazio George Himmerroeder per essere mio ottimo amico e cablatore contorsionista; Marcus Goetting risolutore di problemi spigolosi; Martin Heisler e Tennis Morterson, per non avermi mai lasciato solo con il progetto della sovralimentazione. Curtiss e Cleve Schuertzberg per essere degli ottimi compagni. Cheryl Frederick per mantenermi vivo. E, infine, ultimo ma non più piccolo, Mark Frederick, per aver reso questa gran macchina disponibile al mondo.