



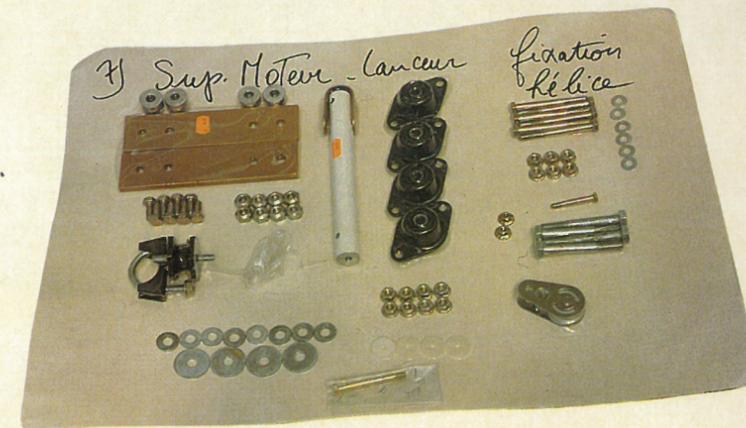
come montarsi un superleggero

Costa 14 milioni il kit completo che comprende tutto ciò che serve a montarsi un piccolo aereo; il lavoro non è difficile ed è anche abbastanza veloce

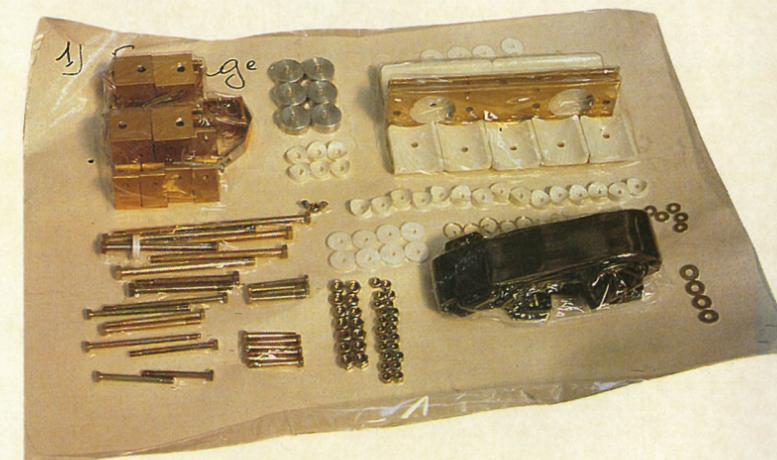
Vedendo quei piccoli aeroplani volteggiare nel cielo la prima impressione è che a bordo ci siano spericolati assi dell'aviazione con il più totale disprezzo della propria vita. Scopriamo invece che i piloti sono persone comuni che dopo un corso di 2 mesi hanno ottenuto il brevetto di volo sportivo. Ma allora sono tutti pazzi? Affatto.

Il superleggero. È una sorta di deltaplano motorizzato e dotato di un confortevole posto di guida, è un velivolo estremamente solido e sicuro, in grado di volare con qualsiasi tempo e praticamente impossibile da far precipitare. Inoltre con un po' di pratica si possono eseguire spettacolari evoluzioni o semplicemente rilassanti gite panoramiche senza correre alcun rischio. La Icaro (27050 Redavalle - PV - Via Emilia, 83 bis - tel. 0385/74591), ditta leader in Italia nel campo dei superleggeri, ne propone svariate versioni a uno o due posti, più o meno potenti, fino ad arrivare a quelle con cabina chiusa che non hanno nulla da invidiare a un piccolo monomotore.

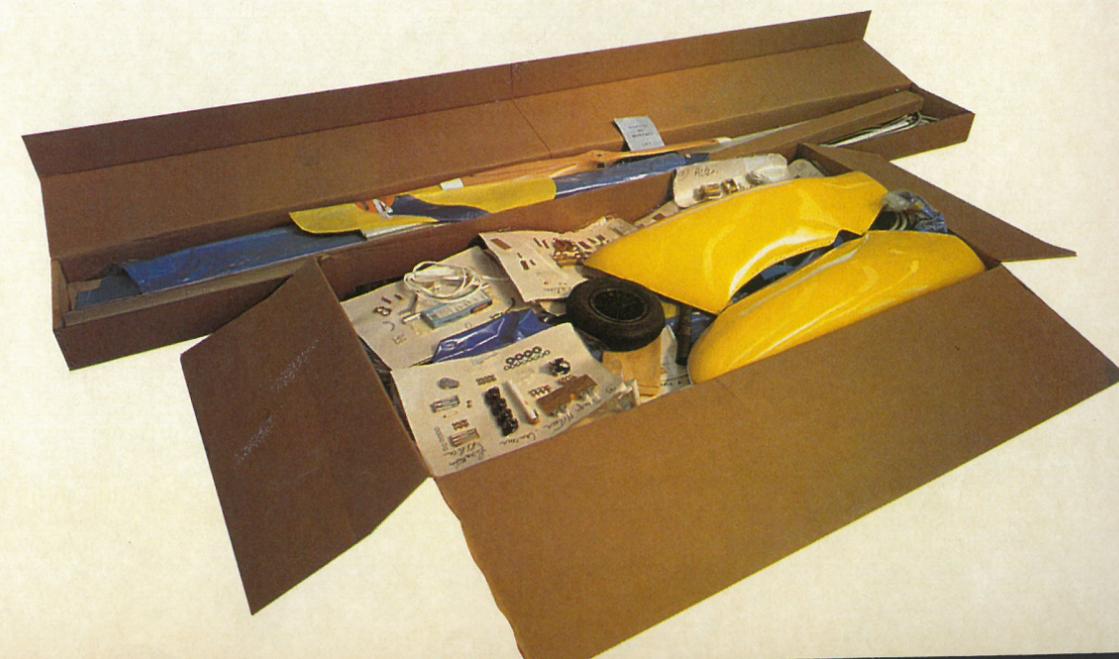
Tutti i modelli vengono venduti sia assemblati sia in kit: la scatola di montaggio comprende tutto ciò che serve dal motore alla più piccola delle rondelle.

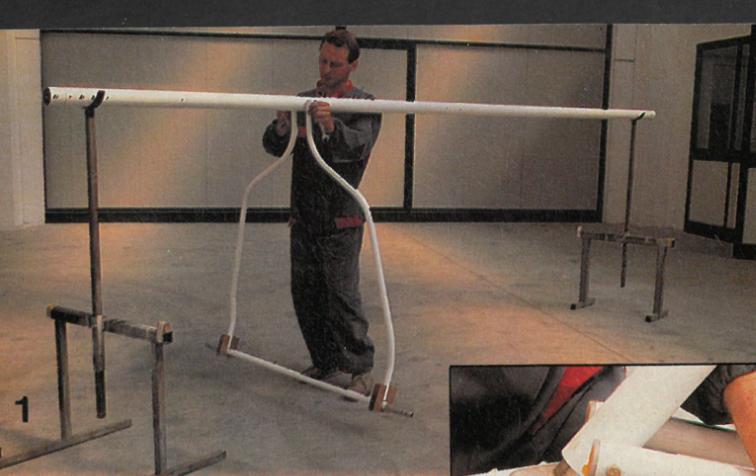


Tutti i pezzi appartenenti ad una parte del superleggero (qui vediamo alcuni supporti del motore e la bulloneria per il fissaggio dell'elica) sono raggruppati nello stesso blister in modo che sia impossibile confondere tra loro i numerosissimi componenti del kit.

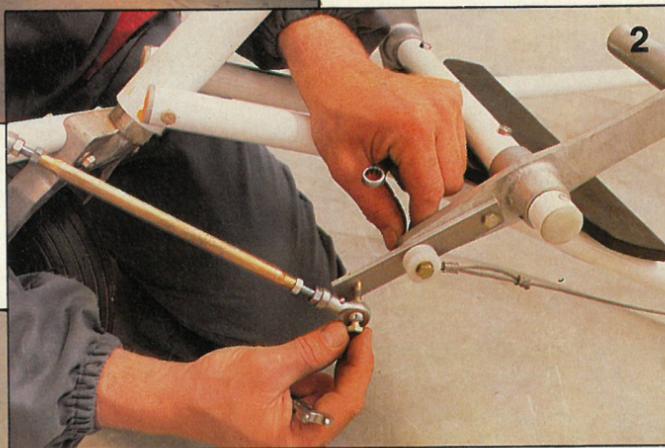


Il kit di montaggio del superleggero Europa I comprende veramente tutto ciò che occorre per la realizzazione, dagli elementi più importanti fino alla più piccola delle rondelle; anche una persona inesperta, con pazienza ed impegno, può portare a termine il lavoro in circa 15 giorni.





1: il telaio, in lega d'alluminio, deve essere sostenuto, finché non abbiamo montato il carrello e le ruote, da 2 cavalletti; i primi elementi da assemblare sono proprio quelli relativi al carrello e al posto di pilotaggio.



2: i cavalletti e i tiranti di comando sono già impiombati nella giusta misura per limitare le tarature.



3: la ruota anteriore e il timone posteriore si comandano facilmente con 2 pedali posti ai piedi del sedile di pilotaggio.

4: il sedile di pilotaggio è assai sicuro e confortevole; nella tasca sul suo retro trova posto il paracadute di sicurezza.



come montarsi un superleggero

L'Europa I. È una versione intermedia, lunga 5 m e con un'apertura alare di 9,15 m (14 mq di superficie); può ospitare una sola persona in un posto di pilotaggio comodo, protetto e accogliente dotato di tutta la strumentazione necessaria (bussola, altimetro, anemometro, contagiri, contaore, termometro, chiave d'accensione e pulsante arresto emergenza).

Questo superleggero, che pesa, a vuoto, 135 Kg e ne può sopportare altri 165 di carico, raggiunge una velocità massima in orizzontale di 110 Km/h grazie ad un potente (40 HP) e parsimonioso motore Rotax (consuma 6 litri di benzina ogni ora di volo) di costruzione tedesca.

Una caratteristica estremamente interessante è la possibilità di atterrare e decollare da un qualunque prato che misuri almeno 40 m di lunghezza; una volta lasciato il suolo ci possiamo alzare di 5,5 metri ogni secondo raggiungendo così quote notevoli in breve tempo.

La costruzione del velivolo. Non richiede nessuna abilità particolare e tantomeno esperienza: tutti i pezzi appartenenti al medesimo dispositivo (per esempio il timone di coda) sono confezionati nello stesso blister e corredati delle istruzioni necessarie al montaggio.

In questo modo chiunque, con pazienza e precisione, in soli 15 giorni e senza disporre di particolari attrezzature, può raggiungere l'obiettivo senza alcun pericolo di commettere errori: in ogni caso la Icaro, a richiesta, effettua un controllo della perfetta funzionalità del superleggero prima del volo inaugurale.

5: una volta terminato l'assemblaggio della struttura portante in lega d'alluminio e del posto di pilotaggio occorre sistemare il motore, fornito già montato, all'estremità anteriore del velivolo per mezzo di due solidi elementi ad L.

6: le strutture dell'ala portante posteriore e dei relativi flaps (per salire e scendere di quota) vanno inseriti in una fodera di tela leggera e resistente e quindi fissati in posizione prima del timone direzionale.

7: i supporti ad L del motore fanno presa sul telaio tubolare in lega d'alluminio grazie a due elementi diritti, sempre in alluminio, con una faccia curva ed una liscia.



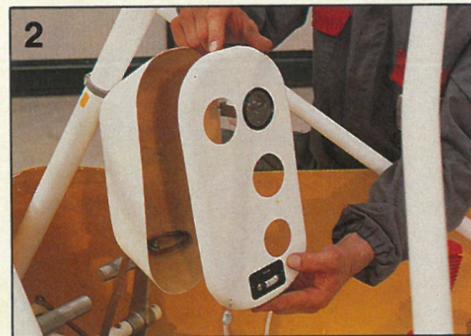
Il materiale utilizzato per foderare il timone direzionale (così come le ali e i flaps) è un tessuto sintetico molto simile a quello utilizzato per realizzare le vele delle barche.



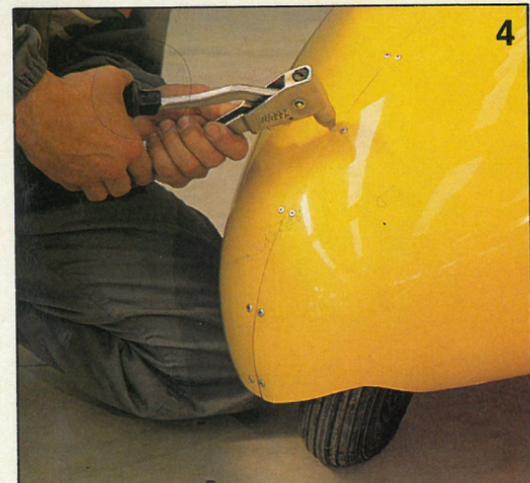
1: una carenatura in vetroresina avvolge tutto il posto di pilotaggio in modo da proteggere il pilota dal vento e i comandi dallo sporco; l'abitacolo si può completare con un vetro in plexiglas che copra tutto il frontale.



2: il cruscotto completo della strumentazione si monta in posizione ben visibile davanti al sedile di pilotaggio: esso comprende: bussola, altimetro, contagiri, contaore, termometro, chiave d'accensione e pulsante di arresto d'emergenza.



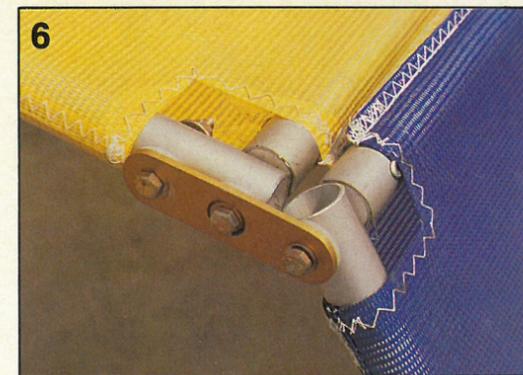
3: i tiranti di comando dei flaps, che consentono di scendere o salire di quota, giungono all'abitacolo tramite vari rinvii a rotella imbullonati sul telaio. I cavetti d'acciaio sono già impiombati nella giusta lunghezza.



come montarsi un superleggero

4: la carenatura in vetroresina si fissa al telaio con rivetti: occorre fare attenzione che i 2 elementi che costituiscono i gusci della carenatura una volta montati non ostacolino il movimento della ruota direzionale anteriore che deve poter agevolmente sterzare nelle operazioni di decollo e atterraggio.

FAR DA SÈ - Luglio 1992 - Pag. 74



5: le ali si montano molto velocemente in quanto dotate di un sistema di fissaggio mobile: per preparare il superleggero per il volo o smontarlo per il rimessaggio occorrono non più di 30 minuti.
6: gli snodi dei flaps posteriori sono realizzati in modo semplice e razionale usando una piattina e dei bulloni. Le giunzioni di testa tra elementi tubolari sono consentite da tappi metallici da inserire e rivettare sulla testa di uno dei due elementi.
7: finalmente il nostro superleggero è pronto a prendere il volo e a sbizzarrirsi in acrobatiche evoluzioni.

FAR DA SÈ - Luglio 1992 - Pag. 75