

Tutti i velivoli, tutti i kit di montaggio

I CLASSICI OLIMPIA

AS



Annuario 2007/2008

€ 15,00

n° 1 anno VII

Trimestrale: Febbraio/Aprile



**GUIDA
ALL'ACQUISTO:**
Aerei - Ultraleggeri - Ala rotante

In regalo il
CD-ROM con
l'annata 2006 di
AS



e gli **tutti i KIT
ACCESSORI**



EDITORIALE OLIMPIA
la cultura del tempo libero

www.aviazionesportiva.it

la posizione dell'ala limita la visibilità in alto e lateralmente in fasi delicate quali la virata. Due principali tecniche costruttive, classica ed in composito; i primi hanno fusoliere in traliccio di acciaio saldato, a volte integrate con sezioni di coda in lega leggera, le ali sono ormai quasi interamente metalliche rivestite con pannelli lavoranti, e solo pochi ancora adottano l'ala in legno o con le sole centine in legno. I velivoli in composito associano a volte un traliccio di fusoliera nella parte centrale della cabina, ed hanno ali la cui finitura superficiale consente di adottare profili a scorrimento laminare estremamente efficienti, con prestazioni anche molto elevate.

MULTIASSI AD ALA BASSA

Veloci e sportivi, hanno prestazioni elevate e costi al top della gamma. Il pilotaggio è sportivo e gratificante per il pilota, le linee sono affascinanti ed il carrello retrattile è offerto quasi su tut-

ti i modelli. In questo settore troviamo tutti i tipi possibili di tecnica costruttiva, a partire dal legno, ai velivoli metallici, classici e robusti, sino a quelli realizzati in materiale composito, con prestazioni al top della categoria. Tutti i velivoli sono costosi nell'acquisto e nella manutenzione, ma offrono abitato-

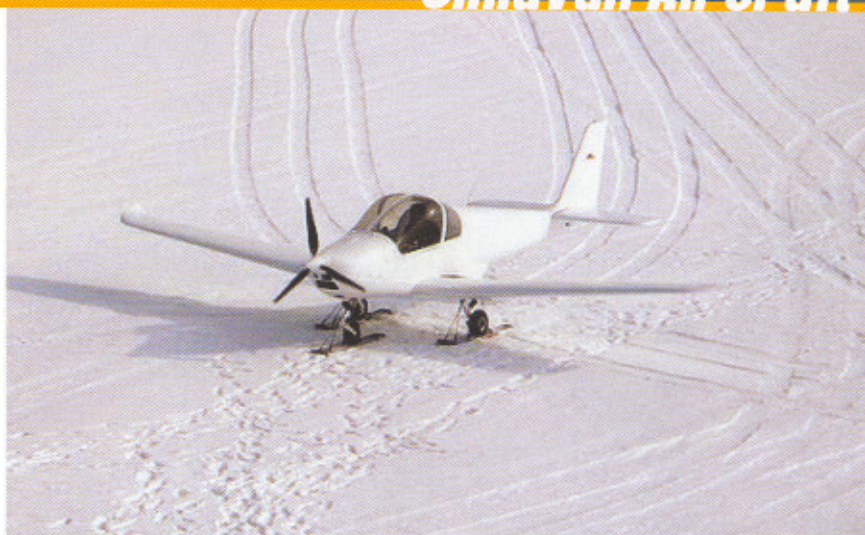
li confortevoli e rifiniti, velocità medie di crociera ed autonomie elevate, il che li rende perfetti anche per il turismo su lungo raggio, come hanno dimostrato ogni estate i classici Raid Pioneer: migliaia di km volati in qualsiasi condizioni da decine di apparecchi senza alcun problema.



Rapid

Jihlavan Aircraft

La Jihlavan Aircraft produce dal 2005, con la denominazione "Rapid", uno dei più eleganti ed efficaci velivoli leggeri, l'ex Kappa Sova. Il passaggio di consegne industriale ha giovato al Rapid, uno dei primi con carrello retrattile ed aerodinamica sofisticata, che è stato migliorato ed è oggi prodotto anche in versione "larga" con i due posti affiancati. Interamente metallico, è caratterizzato da un'ala rastremata ad elevato allungamento con winglets di estremità e flap del tipo fowler ad estrazione che scorrono lungo binari metallici, azionati da un motorino elettrico. La fusoliera supera i sette metri di lunghezza ed è estremamente profilata, con una sezione frontale decisamente ridotta per via della singolare disposizione dei sedili: i piloti sono affiancati, ma scalati di una trentina di cm all'altezza delle spalle, avendo così il necessario spazio a disposizione in cabina, ma con una larghezza totale contenuta. La parte centrale dell'ala è a sezione rettangolare ed è solidale con la fusoliera; ad essa è collegato il carrello principale retrattile dotato di elementi in gomma per l'ammortizzamento. Migliorato e rinforzato il ruotino anteriore, che è collegato alla pedaliera per le manovre a terra. Si sa-



le a bordo senza difficoltà ed una volta seduti la posizione scalata dei sedili richiede un minimo di abitudine, ma non ha controindicazioni (la gestione completa del volo la si ha comunque solo dal posto di sinistra, quello più avanzato, anche se le cloche sono ovviamente scalate anch'esse). Decollo rapidissimo con il 100 hp grazie all'efficacia dei flap, la corsa a terra è contenuta in 100 metri, e la salita è davvero eccellente con circa 7 m/s. In crociera si viaggia a 205

km/h con il motore a 4800 giri e con una silenziosità aerodinamica eccellente, le risposte dei comandi sono piacevoli e pronte anche se c'è sempre la necessità di un buon coordinamento con la pedaliera. Stupefacente il comportamento a bassa velocità: i flap consentono velocità e manovre da deltaplano a motore, quasi una sfida alle leggi dell'aerodinamica, con lo stallo addirittura al di sotto dei 50 km/h, ed atterraggi degni di uno STOL.

SCHEDA TECNICA

Apertura alare	m 9,90
Lunghezza	m 7,17
Altezza	m 2,60
Superficie alare	mq 11,9
Capacità serbatoi	l 64
Motore	Rotax 912 ULS 100 hp
Peso a vuoto	kg 285
Velocità di stallo flap	48 km/h
Velocità crociera 75%	220 km/h
Velocità max	260 km/h
Rateo salita	m/s 7,5
Autonomia	km 880

T&T srl
Tel 335 5244387
www.ultralight.cz
renzob19071970@alice.it



PRO

Efficienza molto elevata
Sistema di controllo carrello
Flap eccellenti

CONTRO

Sedili piloti scalati