

Traduzione dell'articolo "SEEKING THAT OLD MAGIC CARPET" di Dave Matheny tratto dalla rivista Sport Aviation di agosto 2017.

SCEGLIERE UN ULTRALEGGERO O UN VLA USATO.

## SOMMARIO

Consigli di un pilota esperto diretti a chi desidera comperarsi un velivolo ultraleggero o un VLA usato. Non si deve solo guardare al prezzo ma anche allo stato del prodotto, alla sua configurazione, ai documenti di navigabilità e manutenzione. Nonché alle istruzioni per il volo; comunque eseguire sempre il passaggio con il proprietario/costruttore.

---

"Sto cercando di acquistare un ultraleggero usato in buono stato per volarci sopra non appena vado in pensione" così recita una e-mail di un lettore, che aggiunge "Ho iniziato a volare con dei clubs di Piper nel 1970 ma ho poche ore come pilota privato VFR, 400 totali e classe medica III fino a gennaio di quest'anno. (Vita normale; lavoro, matrimonio, figli, scuola e collegio, etc). Potreste darmi qualche dritta per favore per orientarmi...ci sono troppe opzioni". Un buon numero di lettori pensa che io sia un mago degli ultraleggeri e di velivoli simili a questi e domandano una guida per determinare quale potrebbe essere il meglio per loro. Grazie per l'apprezzamento, ma sono solo uno che è stato per 36 anni in questo mondo e la mia potenza magica è limitata. Ho osservato parecchio, però.

Chi scrive, che chiameremo GG, perché è come chiama se stesso, ha affrontato argomenti specifici su cui ritorniamo. Per prima cosa, però, devo dire che se da un lato non raccomando alcun ultraleggero o VLA in particolare, ho formulato tre costanti che dovrebbero essere tenute presenti durante la ricerca.

### **Quelli vecchi affidabili.**

La prima costante, che dovrebbe essere accompagnata da un forte colpo di gong. È la seguente: comprate sempre una marca consolidata. Considerate velivoli prodotti da costruttori sul mercato da tempo e lo sono ancora. RANS, Quicksilver, Challenger, CGS e così via. Anche se non è più in produzione, ci sarà ancora un supporto online, come un forum o un elenco di e-mail dove troverete informazioni sicure. *I primi modelli hanno freni poco efficaci. Non considerate quelli idraulici; ma quelli meccanici della Acma...il ruotino di coda richiede delle leve speciali per i cavi che si trovano come ricambi... la scatola di riduzione originale era con cinghie e pulegge, ma tutti hanno preferito la scatola della Rotax dal 1990...gli alettoni determinano un imbardata inversa notevole che dovete contrastare ad ogni virata con un sacco di piede, e così via.*

Non comprerei qualcosa che non abbia una assistenza on line importante. Se l'unica assistenza che trovate menziona che la macchina che state cercando è un giocattolo e un paio d'altre domande senza risposta, statene alla larga. Mi sono accorto che ci sono velivoli citati proprio solo una volta. È una domanda di un amico che ha assemblato un modello del 2006 e ha scritto "Qualcuno conosce l'inviluppo di centraggio di questo velivolo?" È stata inserita nel 2014 e non ha ancora avuto risposta. Stai attento tu che intendi acquistare.

Prestate attenzione a prodotti con parecchi aderenti che contribuiscono con l'esperienza pratica, l'apprendimento da errori, i trucchi di manutenzione, e così via. Così, riuscirete a ottenere

parti e buone possibilità di acquisto. Ora, per favore, vi invito a non comperare qualcosa che è stato iniziato da poco tempo, anche se il prezzo appare fantastico. Un mio amico ha trovato qualcosa che gli sembrava un buon affare da un costruttore sconosciuto e pagato in moneta sonante, supponendo che con la sua capacità meccanica (ed è veramente bravo) l'avrebbe reso aeronavigabile. Ma era di là da venire. C'erano parti perse che non riusciva a immaginare come ricostruire, la tela era marcia e irrecuperabile e nulla era come descritto. Alla fine abbandonò tutto.

Ho una raccolta di vecchie pubblicazioni di ultraleggeri che valgono un tesoro. Ogni anno i vari periodici pubblicano una guida per acquirenti con l'elenco di tutte le offerte. Quando leggo queste vecchie riviste, ho delle reazioni emotive come se stesse per iniziare un'avventura, come se ci fosse un'altura soleggiata dove ogni cosa è chiara e io posso volare su tutti, veleggiando sui campi di grano e sui boschi sul mio tappeto magico. Ma la realtà è stringente. Una notevole quantità di questi velivoli esisteva solo perché ne era stato prodotto solo uno, i cui disegni erano qualcosa di variabile e chiunque avesse comperato il kit non avrebbe dovuto aspettarsi di avere proprio tutte le parti. Oppure. In un caso, il costruttore non era progredito oltre uno schizzo infantile di ciò che aveva in mente; era in attesa di abbastanza anticipi monetari per incominciare, così avrebbe potuto progettare il primo.

I costruttori avevano la tendenza a spendere tante parole sul carico pagante, sulla velocità e sull'economicità del consumo che voi avreste desiderato che loro fossero protetti dal Primo Emendamento (*libertà di stampa e parola, ndt*). Alcuni progetti avrebbero potuto essere all'altezza delle promesse, ma solo pochi le hanno mantenute, e io avrei sempre potuto prenderne uno. È simpatico guardare dietro agli altri progetti; non è piacevole pagare dei soldi veri per qualcosa e poi provare a renderlo aeronavigabile.

### **Il teatro delle operazioni.**

La seconda costante (suonate ancora il gong) è che voi potete scegliere chiunque vi dica che voi desiderate possedere una nuova macchina volante, ma praticamente voi sareste ben limitati verso ciò vi è offerto in modo che stia entro dei confini, cioè entro l'area geografica in cui voi intendete muovervi. Questo riduce a due o tre i velivoli ad un certo momento e potrebbe darsi che nessuno sia quello che vi piace. Così potrete rispondere alle vostre attese, ritardare l'acquisto finché troverete quello che vi soddisfa oppure accettare qualcosa di molto differente da ciò che veramente desiderate, un velivolo monomotore ad ala alta con carrello triciclo piuttosto che con ruotino di coda, cabina aperta piuttosto che chiusa, intelato piuttosto che metallico. In pratica, forse non vorreste scegliere nell'universo di tutti gli ultraleggeri, ma solo in un ristretto ambito.

Dopo una lunga ricerca nel 1999, trovai un Quicksilver GT400 a quattro ore di macchina da casa mia. Lo esaminai bene, l'acquistai e non me ne pentii mai. Un mio amico in Minnesota era deciso a comperarsi un GT400, ma il più appetibile si trovava in Arizona. Ebbe una corrispondenza intensa con il venditore e infine affittò un carrello, guidò e trainò per 3200 miglia complessive. Fu veramente contento del suo acquisto. Sarebbe stato troppo distante per i miei gusti. Per fortuna, quando mio moglie Jean e io partimmo per visionare un Ercoupe due anni fa, lo trovammo a tre ore di auto.

### **Tenere a mente le regole.**

Ricordate che un vero ultraleggero non pesa più di 254 lb (*117 dN, ndt*). Se non ci credete cercate la FAR Part 103. Sto per rivelarvi uno dei segreti di Pulcinella dell'aviazione: sembra che la maggior parte dei velivoli volanti oggi come ultraleggeri siano troppo pesanti per essere legali. Infatti è stato vero per oltre 30 anni. Se vi imbattete in un Quicksilver MX del 1983, forse sarà a

posto con la legge. E se anche fosse fuori di un paio di libbre, sarebbe certamente conforme allo spirito della legge. Tuttavia essere un po' sovrappeso è ammesso se c'è un paracadute imbarcato come BRS (*Ballistic Recovery System, ndt*), perché aggiunge 24 lb. C'è un'altra possibilità per gli scarponi che è un po' più complicata, ma basicamente consente 30 libbre per scarpone.

Non posso parlare per la FAA, ma dubito che approfondisca le ragioni di un sovrappeso del velivolo (che essa chiama "vehicle") di un paio di libbre oltre il consentito, finché è un monoposto con solo 5 galloni di benzina. È solo un mio pensiero, senza alcun supporto legale.

Veri ultraleggeri sono ancora in costruzione e per molto meno di 20000\$ da nuovi e per molto meno ancora per uno usato: il mio GT400 del 1990 è costato circa 12000\$, in valuta attuale, quando lo acquistai nel 1999.

Tenete sempre in mente che se trovaste una macchina volante più pesante con più di un posto o che superi qualunque altro criterio per un ultraleggero, non si tratta di un ultraleggero e deve aver un certificato di navigabilità e una marca. Nel caso di GG, il suo certificato privato è necessario solo se vuole volare con qualcosa che superi i limiti degli ultraleggeri; per un LSA, avrà bisogno di un visita di aeronavigabilità eseguita da un CFI e potrà volare secondo le regole dei piloti sportivi. Non avrà necessità di un certificato medico di III classe.

### **Nessuna prova, nessun acquisto.**

Ancora un altro forte gong. Potrebbe sembrare del tutto ovvio, ma se prima non ci volate sopra, per una ragione qualunque, fate volare il venditore davanti a voi. Potete indovinare come l'ho appreso, ma ve lo dico lo stesso. Verso la fine del 1990, mi sono imbattuto in un grazioso e piccolo ultraleggero, un J-3 Kitten, che ricopiava le linee di un Piper J-3 Cub. Superava il primo requisito, perché ne erano stati costruiti alcuni nel corso degli anni e la qualità della costruzione era superba. La tela dorata, tesa e ben installata, sembrava scolpita da Michelangelo. Lo comprai senza averlo provato, sicuro che essendo così ben costruito, doveva essere un buon velivolo in ogni senso. E poiché avevo visto un motore Mosler mezzo-VW elogiato su una rivista, affermando che aveva 40 HP, mi convinsi che aveva potenza sufficiente. Lo acquistai...e dopo ho scoperto che sarebbe decollato a malapena e con fatica in giornata fredda e con vento di prua da una pista da 3000 ft. Un rateo di salita da 50 ft/min era tutto quello che riusciva a dare. (Alla fine lo rivendetti a chi lo aveva costruito; riconobbe il problema e pensò di installare un Rotax 447). Per una fortunata coincidenza, proprio poco dopo aver scritto l'articolo, GG mi inviò una mail per dirmi che stava visionando, tra gli altri, un J-3 Kitten con una splendida intelatura e con un motore Mosler. Lo misi in guardia dal comperarlo in maniera molto vivace.

### **Domande e risposte.**

Passiamo ad alcune domande specifiche di GG. Mi scrive: "Ci sono troppe possibilità e dato che parlo con qualche piloti alcuni mi mandano su una strada a senso unico ("Evita i due tempi, sono troppo inaffidabili per il volo"), altri su un'altra ("Evita gli ultraleggeri che hanno funi e non una struttura, etc,"). Questo è ciò che desidererei, ma sono flessibile: controllo sui tre assi, ala alta (per vedere al di sotto e per l'atterraggio), con ruotino di coda, cabina chiusa (per volare anche in inverno)".

- I motori a due tempi sono diventati più affidabili che nel passato, quando i costruttori installavano motori oggi raramente visibili, che giravano a giri troppo elevati nel tentativo di ottenere maggior potenza da un motore troppo piccolo. Tutti i due tempi sono sensibili alla carburazione, all'accensione e altri malanni misteriosi. Io ho un

Rotax 503 che sembra essere stato posseduto dal demonio e gonfiato in volo, che si mangia gli anelli dei pistoni e che trova altri modi per autodistruggersi, senza contare quante volte è stato ricostruito. Con un quattro tempi, si sa sempre che cosa non funziona; con il due tempi non necessariamente. Gli esperti dei due tempi vi diranno che una marca importante come la Rotax è affidabile se ben mantenuta. Certamente, ma sono motoristi dei due tempi e possono smontare un carburatore cambiare gli spilli e gli alloggiamenti nello stesso tempo in cui io entro in auto, allaccio le cinghie e regolo il retrovisore. Se non sei un mago dei due tempi, prova a maneggiarne uno. Detto questo, sembrerebbe che non siano legali gli ultraleggeri con motori a quattro tempi. In ogni caso, assicuratevi che qualunque cosa stiate guardando sia a posto con la legge.

- Si dice che le funi producano meno resistenza di una struttura, ma in realtà, alla velocità di un ultraleggero, la differenza sarebbe la stessa di quella tra un pilota rasato e uno con la barba. Fate altre considerazioni: in quale hangar lo ricovererete? L'ingresso è abbastanza alto da permettere al monaco di passarci sotto? Hai presente il problema? Quanto importante per voi non avere funi da ogni parte?
- I velivoli con ruotino di coda richiedono una particolare abilità per decollo, atterraggio e manovrabilità generale al suolo, maggiore di quella con carrello triciclo, ma ognuno con l'esperienza opportuna (come GG con il suo Cub) potrebbe trovarsi a suo agio.
- La visuale verso il basso è decisamente migliore con l'ala alta. Nel mio vecchio Quicksilver MX, mia moglie Jean ed io possiamo vedere scenari splendidi. Sull'Ercope, io devo abbassare l'ala; cioè per vedere il traffico è decisamente meglio questo e posso vederlo ad ogni virata che eseguo.
- Una cabina chiusa è utile per volare con tempo freddo. Alcuni piloti hanno reso la loro cabina così confortevole e senza spifferi che, una volta chiusa determina un effetto serra in pieno sole e con l'aria calda inviata dal motore, si trovano veramente bene. Con la cabina completamente aperta, bisogna usare un casco intero e forse una tenuta da gatto delle nevi in inverno.
- Il controllo sui tre assi è il migliore, per la mia esperienza, ma mi sono anche reso conto che il vecchio due assi del mio Quicksilver MX nella sua versione originale è simpaticamente leggero.

Da questo punto in avanti, ogni suggerimento in vista di un acquisto è il medesimo che si darebbe a chiunque voglia acquistare un velivolo insieme con una buona quantità di senso comune. Ma bisogna ricordare: gli ultraleggeri, diversamente dagli LSA, non sono legalmente costretti ad essere costruiti secondo un qualunque standard, neppure mantenuti secondo qualche standard, perciò uno qualunque potrà essere o no aeronavigabile. Esaminate bene i registri e ogni documentazione. Il velivolo è stato come un bimbo per qualcuno e presenta solo un velo di polvere, oppure è stato trascurato per anni e sta perdendo ogni valore? Averlo ritrovato in un "fienile" potrebbe costituire un grande affare, ma solo se avete le capacità per il restauro. Alcuni tappeti sono più magici di altri.

### **Uno di noi.**

GG e chiunque altro stesse meditando di ritornare all'aviazione dopo un'assenza più o meno lunga, ha bisogno di essere aggiornato sul nuovo tappeto magico prima di portarselo via. Le istruzioni sono più difficili da trovare di quanto lo fosse tempo addietro, ma si possono ritrovare –

cercate on-line e cominciate a navigare. Cercate, anche se non è legalmente richiesto averle, di disporre delle istruzioni prima del volo con un ultraleggero moderno, sarebbe veramente folle non eseguire almeno una transizione o un periodo di aggiornamento.

Ho individuato la mail di GG come punto di partenza per questo articolo perché si avvicinava proprio a quello che pensavo di intraprendere al riguardo e poneva delle domande precise in cui addentrarmi. Inoltre, la sua nota ha fatto presente alcuni aspetti che ho spesso visto nelle persone che ritornano in attività: una lunga assenza (47 anni in questo caso) per problemi familiari, come spesso capita. Forse come molti di loro, ha un entusiasmo contagioso. "Ho costruito da solo oltre 1000 modelli di balsa a elastico e ancor più di 1000 paracadute giocattolo" ha scritto. Capperi, sembra proprio uno di noi.