

Motori Rotax: una strana storia

AS



**Aviazione
Sportiva**

n. 96 marzo 2007 - € 5,50 - solo fans



RAID:

*Italia-Libia
Sicilia in delta*

**MC10 Cri Cri
Rapid 912
Asso IX
Siai 1019**



EDITORIALE OLIMPIA
la cultura del tempo libero

www.aviazionesportiva.it

Anno IX - Spedizione in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 2702/2004 n°46) art. 1 DCB Firenze2 - mensile



RAPID 912 ULS

scheda tecnica Jihlavan Rapid

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

› **Foto 1**
I caratteristici flap fowler

› **Foto 2**
La leva a siringa di comando del carrello

› **Foto 3**
L'interno, con i posti scalati, è semplice e ben

rifinito

› **Foto 4**
La nuova gamba anteriore rinforzata

› **Foto 5**
I grossi portelli ad apertura rapida per l'ispezione

› **Foto 6**
Il comando meccanico del passo elica

› **Foto 7**
Al 75% della potenza si viaggia a 220 km/h IAS

› **Foto 8**
Nella "Tana" dei Rapid

Abbiamo avuto recentemente la possibilità di una presa di contatto con il nuovo Rapid 912 ULS, velivolo

che già abbiamo provato a fondo e che i lettori conoscono bene come "Kappa Sova". L'importatore per

l'Italia ci ha messo a disposizione uno degli ultimi velivoli prodotti dalla Jihlavan Aircraft, che da un paio di anni ha rilevato l'intera produzione dell'apparecchio, apportando numerose modifiche e migliorie, sia strutturali che di dettaglio. La produzione vede accanto al modello VDS che rientra nei 472,5 kg al decollo con il paracadute installato, anche il modello LSA per il mercato americano, che è sostanzialmente identico con l'unica differenza del carrello fisso e dell'uso di lamierati lavoranti di spessore maggiore che hanno eliminato il caratteristico effetto di "pompaggio" sull'estradosso. Da segnalare la modifica del ruotino anteriore che è stato notevolmente irrobustito (modifica che è disponibile come retrofit e che è consigliata a tutti i possessori del vecchio modello), la pratica apertura del cofano motore con i portelli di ispezione trattenuti da





perni a scatto e la leva di azionamento del carrello con sicura a siringa, luci di controllo e astina di verifica meccanica della completa estensione, in cabina. Rimane la singolare disposizione scalata dei posti di pilotaggio per contenere la sezione frontale, ed il livello di finitura interno ci sembra notevolmente migliorato nei rivestimenti e nella disposizione dei comandi; alle spalle dei piloti un vano bagagli abbastanza capiente.

In volo

La meteo sfavorevole ci ha consentito solo una breve presa di contatto con il velivolo che non ha alcuna modifica nell'aerodinamica. La posizione a bordo richiede appena un minimo di assuefazione, e va detto che la piena gestione del velivolo la si ha solo dal posto di sinistra; la Jihlavan ha comunque preparato una versione biposto affiancato sulla stessa base di fusoliera con semplicemente la parte di cabina più larga, versione che sarà disponibile nei primi mesi del 2007. Con il 100 hp e l'elica a passo variabile l'accelerazione in decollo è ottima, il carrello un po' rigido, lo stacco quasi rabbioso, con una rotazione accentuata dopo meno di 100 metri di corsa grazie agli eccezionali flap fowler. In volo l'apparecchio è discretamente pronto sul rollio ed abbastanza veloce (voliamo a 210 di indicata con 5000 rpm), ma ciò che non finirà mai di stupire è il comportamento a bassa velocità con i flap estesi: a 60 km/h IAS abbiamo ancora piena manovrabilità su tutti gli assi e lo stallo arriva addirittura al di sotto dei 50 km/h a pieno carico. In avvicinamento sono possibili rampe estremamente accentuate ed atterraggi molto corti, nell'ordine dei 100 metri di corsa, ma al pilota è richiesto un attento controllo dei parametri (anche con full flap la velocità va controllata con attenzione ad evitare di allungare la corsa a terra); il comportamento è sempre sicuro, ma richiede al pilota una perfetta padronanza del mezzo. ✈️

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