

SPORT

HB

MEETING DI PRIMAVERA

Ultraleggeri "in festa"
a Castiglione del Lago

UNA NUOVA LEGGE?

ULM avanzati e altre
proposte per il futuro



Il nuovo Fly Synthesis Texan "Top Class"

X-AIR: ECCO IL NOSTRO REGALO!

Hummel Bird

Perfetto in ogni dettaglio, è rigorosamente "fatto su misura" per piloti di taglia normale. E per volare gli basta un "mezzo" Volkswagen.

Di Mario Pozzini



Metti di essere al cinema per goderti un bel film di aerei. Metti che, appena le luci della sala si attenuano e incomincia lo spettacolo, ti accorgi di essere già al secondo tempo, perché il primo lo avevi già visto qualche mese prima.

Questa è l'impressione che abbiamo provato tornando a visitare, dopo due anni, il *garage-atelier* di Giancarlo Cevoli, costruttore di uno stupendo Hummel Bird (il primo articolo fu pubblicato nel numero di *VOLARE Sport* di agosto 2000).

A quel tempo nel laboratorio di Cevoli, in quel di Cesano Maderno (Milano), c'erano parti di aereo disseminate ovun-

Qui accanto, Maurizio Cevoli mostra i piani di coda. Sopra, la cellula in fase di ultimazione.



que, senza un'apparente logica, frutto del tipico lavoro di "produzione e di accumulo di parti": stampi, centine, abbozzi di longherone e una specie di lungo cono di lamiera, indizio di una fusoliera in crescita. Il tutto, però, realizzato con sapienza e con una cura meticolosa.

Due anni dopo, assistendo al secondo tempo del nostro film, lo spettacolo si presentava così: semiali quasi complete, impennaggi posteriori finiti, fusoliera e pianetto centrale uniti. Insomma, non più pezzi di metallo sparpagliati, ma un "vero aereo" imbastito.

E che aereo. Con l'intimo piacere di gustarci una bella costruzione, ci siamo la-

sciati andare alla ricerca un po' puntigliosa di una piccola imprecisione, per esempio in un ribattino chiodato. Macché, tutto perfetto. Andate a vedere voi stessi e scoprirete che nelle industrie aeronautiche lo standard di lavorazione non sempre raggiunge questo livello.

La solidità della struttura traspare senza dubbi: dietro i piani di costruzione c'è una grossa competenza, non solo teorica. Tutti i comandi sono ad asta rigida. Bella e comoda la soluzione del pianetto centrale, sporgente dalle fiancate per accogliere le gambe del carrello; i fori di unione delle semiali, leggerissime, sono alesati in modo da conferire un leggero diedro positivo.

Il cruscotto è sufficientemente ampio da permettere l'installazione di qualche strumento in più del necessario.

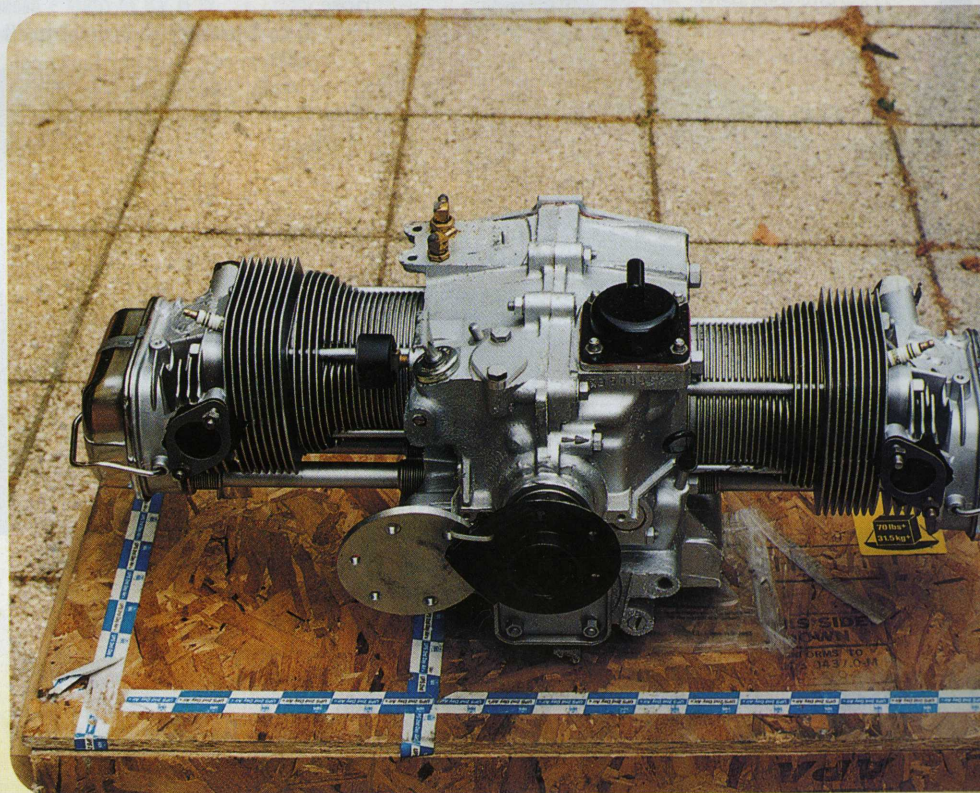
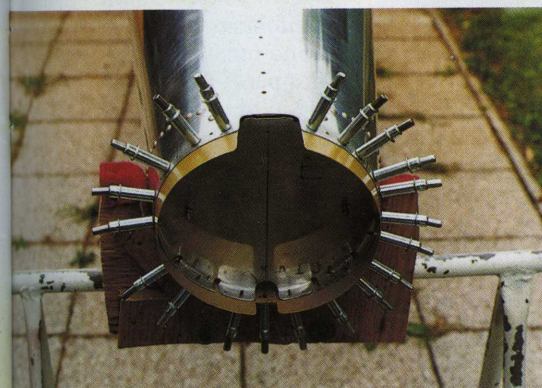
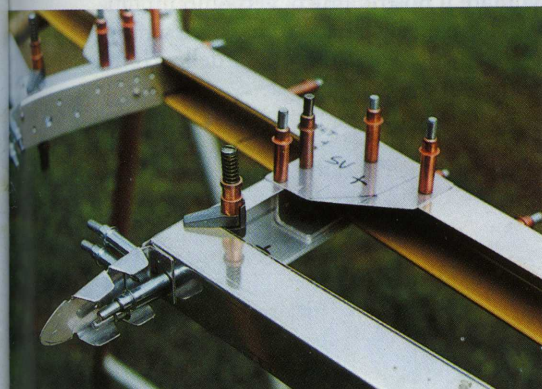
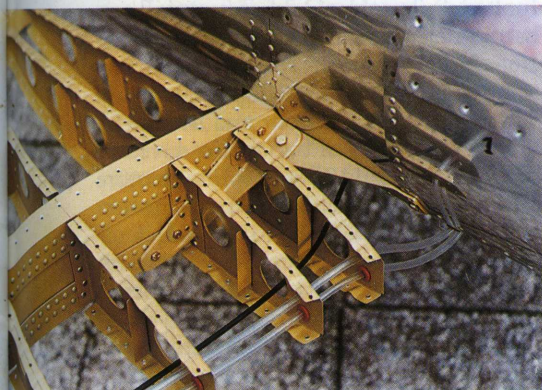
Anche senza averlo sperimentato personalmente, pensiamo che l'abitacolo sia però adatto a un pilota di taglia media, alto non più di un metro e 75 e del peso massimo di 75 chilogrammi.

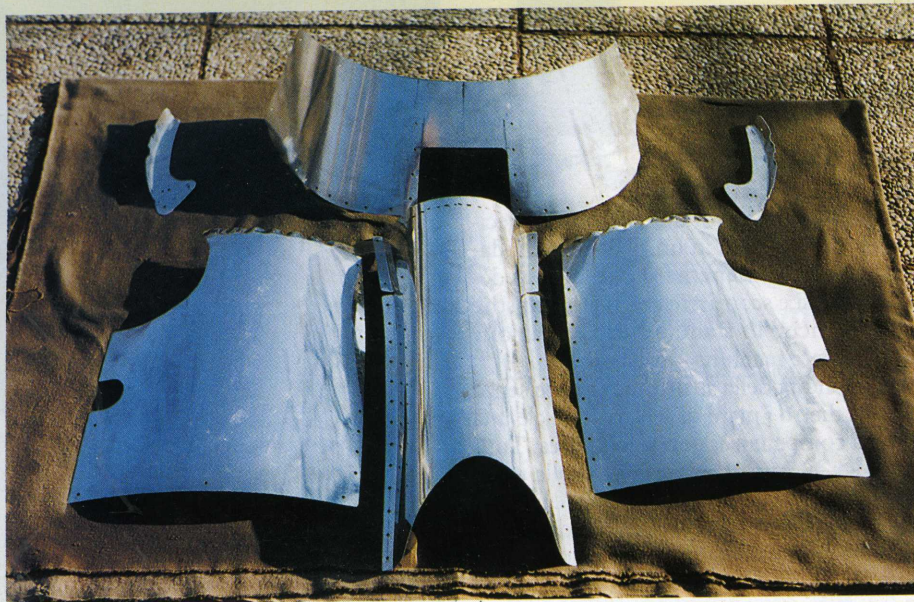
Il posto di pilotaggio appare un po' limitato per le gambe (i pedali sono affiancati) ma è noto che nel disegno dell'Hummel Bird il progettista si è imposto dei limiti dimensionali e di peso.

A nostro avviso, se al posto del carrello triclo anteriore si fosse scelta la soluzione del ruotino di coda, probabilmente la costruzione sarebbe risultata più leggera,



Qui sopra, un dettaglio dell'abitacolo con il cruscotto. Si noti lo stretto tunnel per le gambe. Sotto, il "mezzo Volkswagen". Nelle foto a sinistra, alcuni particolari della costruzione (bordo di fuga, piani di coda e ordinata anteriore), realizzata in lega 2024. In alto, un esemplare con ruotino posteriore.





permettendo anche una manciata di chilometri all'ora in più.

Ma si tratta di appunti personali, perché l'aereo è davvero fantastico. Essenziale, molto compatto e, oltretutto, ...non facile da costruire.

Leggendo i pieghevoli della Hummel Aviation si potrebbe credere che la costruzione è veloce e facile. Niente affatto. Le 600 ore dichiarate dalla casa devono essere come minimo moltiplicate per quattro. Infatti, non è disponibile un vero e proprio kit ma solo pochi componenti (tra cui la capottina e il castello motore), mentre le lavorazioni, piuttosto impegnative, non si differenziano molto da quelle di un RV 6.

Vedendolo sullo scalo di montaggio, ancora "segmentato", è difficile immaginarlo finito, ma basta installare provvisoriamente il parabrezza e la capottina per trasformare le linee essenziali della fusoliera in un insieme molto filante, armonico e ben proporzionato.

Una vera sorpresa è il motore, il famoso "mezzo Volkswagen"!

Ne avevamo sempre sentito parlare, ma non ci era mai capitato di vederne uno dal vivo. Interessantissimo: 900 cc, 37 cavalli a 3.200 giri, 3.500 euro consegnato a casa. Maurizio Cevoli lo ha acquistato dalla stessa Hummel. Privo di generatore e di motorino elettrico di avviamento, monta un magnete sulla paratia posteriore.

Il carburatore è posto sotto il carter, con box per l'aria calda. Dallo stesso si dipartono i due collettori di aspirazione

un motore due tempi tipo Rotax 582, più leggero e potente. La risposta viene da sola: non c'è posto per la marmitta del 582. Inoltre c'è il problema dei consumi. Il serbatoio della benzina, raccordato alla sezione anteriore della fusoliera, non ha certo un volume generoso. Con il due tempi si rischierebbe un'autonomia di appena un'ora e mezza! E il baricentro dove andrebbe a finire? Il VW è proprio il motore giusto per l'Hummel Bird. Strano che non se ne vedano in Italia. Sono disponibili disegni costruttivi e numerose parti, e un buon meccanico potrebbe sicuramente costruirne uno senza troppa fatica e, soprattutto, risparmiando molti soldi.

Sulla porta del laboratorio, prima di salutare il nostro amico, gettiamo un'ultima occhiata al velivolo e ci appare sempre più evidente che l'abitabilità dello Hummel Bird ne fa quasi un aereo "tagliato su misura" per il costruttore. È bello, piccolo, sicuramente veloce ma temiamo che il centraggio sia delicato.

Un pilota un po' in carne, diciamo sugli 85 chilogrammi, potrebbe appesantire l'aereo in coda. Veniamo poi a scoprire, leggendo qua e là sullo Hummel, che il nostro sospetto non era infondato.

Esistono infatti dei disegni di modifica per le "tagliate forti", ovvero per piloti fino a 90 chilogrammi di peso.

Insomma, chi volesse cimentarsi nella costruzione del velivolo deve attenersi rigorosamente ai disegni e al manuale. Qualsiasi modifica potrebbe facilmente snaturare il velivolo.

Il nostro amico Cevoli ha realizzato tutte le forme in legno sulle quali sagomare le lamiere. Se qualcun altro volesse approfittarne...



Nella foto, ecco come si presenta attualmente lo Hummel Bird. Per la sua realizzazione servono non meno di 2.000 ore di lavoro. In alto, alcune lamiere di rivestimento della fusoliera.

(un po' lunghi) saldati a Y. Una chicca: intorno a ciascun braccio è disposta una serpentina all'interno della quale viene fatto scorrere l'olio caldo.

Ci domandiamo perché al posto del "mezzo VW" non sia stato scelto

La scheda

Motore: bicilindrico contrapposto da 37 hp di derivazione VW

Dimensione e pesi

Lunghezza	4,6 m
Apertura alare	6,38 m
Superficie alare	6,13 m ²
Altezza	1,22 m
Peso a vuoto	136 kg
Peso max. al decollo	250 kg

Prestazioni

Velocità di stallo	64 km/h
Velocità massima	209 km/h
Velocità di crociera	185 km/h
V _{NE}	233 km/h

Per info: Hummel Aviation, Bryan OH 43506-0880 USA. Tel.: 001 419 6363390; www.hummelbird.com