

**VOLARE** EditorialeDomus

Allegato al n° 236 Agosto 2003 di VOLARE

# SPORT

## PICCOLA SCHNEIDER

Chip Erwin stravince  
anche quest'anno

## UN TRIKE PER L'ESTATE

Anfibio, divertente,  
è il Ramphos



HUMMEL BIRD

## VOLO A VELA

- A Ferrara Campionati super-affollati
- Acrobazia con i Blanik

**"VOGLIA MATTA" DI IDROVOLANTI**



LE PAGINE DEL CLUB AVIAZIONE POPOLARE

# Il gioiello di Giancarlo

Ha finalmente compiuto il *roll-out* il primo Hummel Bird realizzato in Italia partendo dai soli piani di costruzione. E basta ammirare la perfezione del lavoro per capire come mai il suo costruttore ha dovuto "dedicargli" più di 3.000 ore.

Testo e foto di Mario Pozzini

**D**i questo piccolo aeroplano e delle sue caratteristiche (quasi 200 km/h con 37 hp) abbiamo già parlato in due articoli, e precisamente nei numeri 200 (agosto 2000) e 222 (giugno 2002) di *VOLARE Sport*. Ma ora che Giancarlo Cevo-li ha completato il suo e che il primo Hummel Bird italiano è pronto a spiccare il volo, ci siamo resi conto del perché questo *homebuilt* sia un aereo unico nel suo genere.

Intanto, per essere precisi, diremo che mancano ormai soltanto l'installazione dell'ogiva e del sistema di riscaldamento dell'aria al carburatore, che per chi come Giancarlo è partito dai disegni, si tratta di bazzecole. La pesata è stata eseguita e il baricentro si trova all'interno dell'intervallo di escursione previsto da Morry Hummel, il progettista americano che ha ideato questo *experimental*.

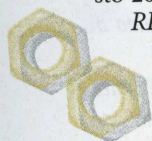
Tremila ore di lavoro dopo aver ricevuto



una copia delle tavole "esecutive", e con le tre ruote posate sulle bilance, il peso a vuoto è risultato di 145,5 kg; considerate le minime dimensioni della macchina, il centraggio rimaneva una delle operazioni più critiche. Pensate che, adottando uno schienale del

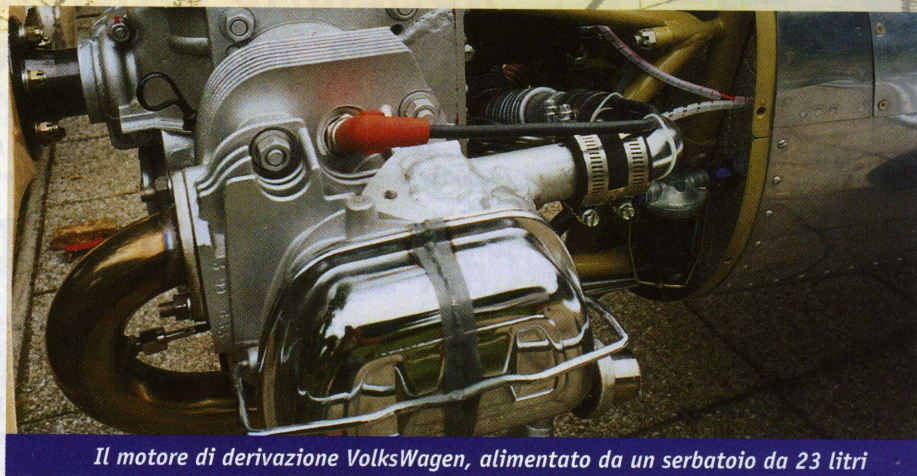


In questa foto, lo Hummel Bird ormai completo (le semiali sono state separate per ragioni di spazio). Si nota la perfezione della lavorazione metallica.





Il pannello degli strumenti, piccolo ma completo



Il motore di derivazione Volkswagen, alimentato da un serbatoio da 23 litri



Il gruppo ammortizzatore, ruota e freno destro

seggolino più spesso di 5 centimetri, il bari-centro uscirebbe dal limite posteriore.

La realizzazione è impeccabile: non c'è alcuna grinza sulle lamiere, non un graffio, nessuna impronta digitale sulla lucidatura. I comandi ad aste sono privi di giochi, il cruscotto è ovviamente piccolo ma completo.

Sedendosi in cabina si sta molto comodi, e anche se le gambe sono un po' sacrificate, l'accessibilità dei comandi è perfetta.

La cappottina trasparente, con il proprio telaio e il sistema di chiusura, è un capolavoro, forse la parte più bella di tutto l'aereo, anche se il sistema non è accessibile dall'esterno e sarà modificato. Il cavo di comando del *trim tab* dell'elevatore è un Bowden con guaina flessibile e filo in acciaio armonico: di generose dimensioni, ma appunto armonico. Un raddoppio sarebbe opportuno; in caso di rottura del primo, il secondo assicurerebbe il controllo e non lascerebbe l'elevatore in balia di un probabile *flutter*.

Finora il motore ha girato al banco per 6 ore, e dopo aver risolto un problema di vibrazioni, l'aereo è pronto per il primo volo, che avverrà durante l'estate presso il campo volo di Baialupo (MI).

Intanto però l'interesse per questo mini-ala bassa cresce; altri appassionati italiani hanno iniziato a costruirlo in varie versioni e, probabilmente, nascerà presto un Hummel Bird Club italiano. ■



Lo schienale imbottito del seggiolino



La semiala destra; in secondo piano Giancarlo