



# L'AEREO IN GARAGE



Incredibile, ma vero: questo RV6 è stato costruito proprio qui dentro.

Una singolare immagine dell'RV6 sono il pilota in attesa del trasferimento in hangar.

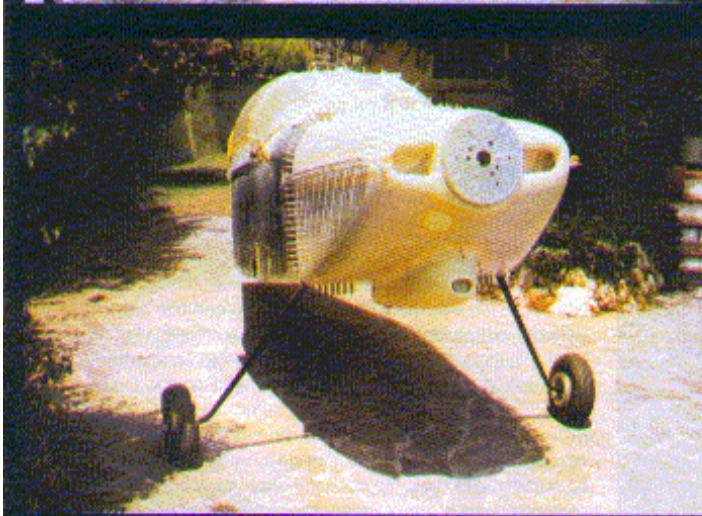
**Un modo di dire? No, guardate un po' dove è nato questo RV6!**

A cura della redazione

I piloti, si sa, non sono tutti normali, e la loro lucida "stramberia" (che aumenta in modo direttamente proporzionale alla loro passione), li porta a fare cose veramente fuori dal comune quando si mettono in testa di costruire un aereo... in casa. Citiamo per tutti un appassionato del Nord che, ad aereo costruito, ha abbattuto senza esitazioni il muro esterno del salone per farlo uscire fuori, o quello del Sud che l'aereo lo ha costruito all'attico, facendo le prove motore in terrazza e calandolo in strada con una gru. I più cercano di contenersi e, come si suol dire, l'aereo se lo costruiscono in garage. È il caso di Ugo Nunzio Neri, e del suo Van Grunsven RV6. Come abbia fatto è un vero mistero, il garage lo abbiamo visto con i nostri occhi e le foto non riescono a descrivere la situazione, con l'aereo che entra al millimetro, le ali imbragate in verticale al soffitto ed un banco di lavoro sul quale è difficile costruire anche un aeromodello... Le pareti sono piene di tavole costruttive e nulla è stato lasciato al caso, ogni lavorazione è documentata, tutto è catalogato e lo stesso ingegnere del RAI ENAC incaricato di seguire la costruzione (l'aereo è un CN speciale), non ha trovato nulla di criticabile, ma facciamo un passo indietro.

## In origine fu il Tucano

L'autore di questa "impresa" è un estroverso pilota romano, Ugo Nunzio Neri, che inizia a volare proprio come pilota di ultraleggero: il suo primo velivolo è un Tucano, con il quale accumula centinaia di ore di volo. "L'ho volato sino quasi ad usarlo", ammette quasi divertito, al pensiero di trasferimenti che non sembravano finire mai, ed inevitabilmente, dopo un po', le prestazioni del tranquillo biposto non possono andar più bene per un pilota che se non sta in aria appena ha un momento libero, si sente male, e così Nunzio acquista uno dei primi P92 912 prodotti. I trasferimenti ora coprono distanze ben maggiori ed anche con il P92 le ore si accumulano a centinaia; in più Nunzio scopre la possibilità di volare in maniera sportiva, grazie alle caratteristiche di maneggevolezza dell'Echo, e... avete indovinato? Anche il P92 ad un certo punto non basta più, o almeno gli manca quel "quid" che gli dia un po' di pepe in più. Durante un colloquio, forse scherzoso, con il Prof. Pascale, Nunzio chiede: "Professore, cambierebbe molto il P92 con un'ala più corta, diciamo senza una centina?". La risposta, forse altrettanto



*Alla costruzione ha partecipato l'intera famiglia, qui si sta lavorando sulle parane interne del colano motore.*

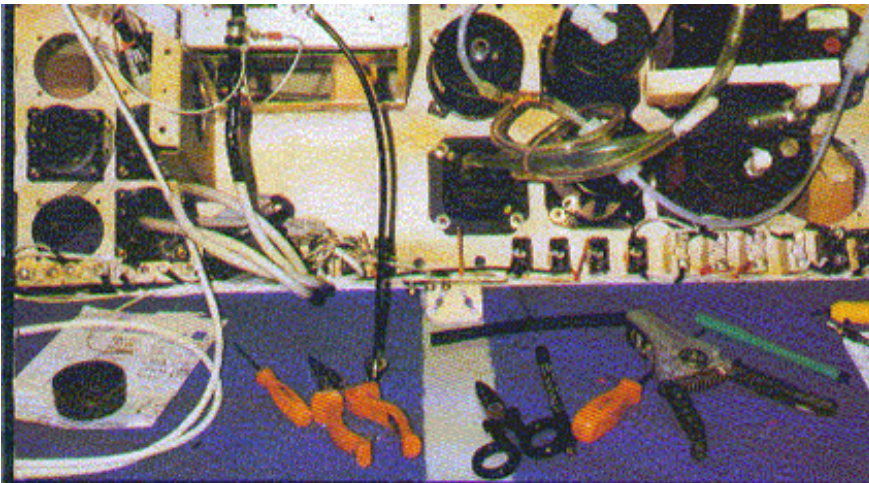
*Un momento di grande eccitazione: si apre lo scotchione che contiene il motore.*

*Completata la struttura di base della fusoliera si imbastiscono colani e tettuccio per il primo roll out ufficiale.*

scherzosa è però presa sul serio: "Per sentire un cambiamento bisognerebbe toglierne almeno due per semiala". Detto fatto inizia l'avventura di Nunzio nel campo della "costruzione aeronautica": armato di incredibile inventiva il nostro sega letteralmente 40 centimetri di ala per parte, sposta l'attacco dell'ultima cerniera, modifica gli alettoni ed i tip e rimette il tutto insieme, anticipando per giunta alcune soluzioni che saranno poi adottate sul P92 S, quali la carenatura integrale del carrello anteriore ed un miglior raccordo tra deriva e cono di coda. L'apparecchio, a dispetto delle perplessità che suscita una simile operazione, va che è una meraviglia, con un rollio più pronto rispetto ai P92 di serie ed una velocità massima che supera i 200 km/h, insomma un vero successo. Il passo successivo (dopo un titolo di Campione Italiano ULM) è l'acquisto in America del Rans S-16 Shekari, ancora a livello di prototipo, e Nunzio si accorda con Schlitter proprio per portare in Italia il dimostratore: i tempi però si allungano e la visita in America ha stimolato nuove idee, che portano al grande passo, l'acquisto dell'RV6 in kit di montaggio e, contemporaneamente, il conseguimento della Licenza di pilota privato.

## Si aprono gli scatoloni

La sede scelta per la costruzione è il garage di casa, dunque sfratto alla vettura di famiglia che va all'aperto, giù un muro divisorio per ricavare un piano di lavoro, e calcolo al millimetro delle dimensioni: l'aereo ci sta giusto giusto e l'arrivo degli scatoloni dall'America, nel gennaio del '99, è salutato con entusiasmo alle stelle e con il coinvolgimento nell'impresa dell'intera famiglia, bambini compresi. Dopo aver studiato piani e manuali si comincia con una costruzione di prova, una piccola sezione di profilo che ha unicamente lo scopo di impraticarsi con gli imbastitori, i rivetti e le chiodature. Il resto segue a ritmi serrati, con i bambini che in breve sono abili quanto gli operai certificati a lavorare con gli imbastitori sotto la guida attenta di papà, e l'RV6 è pronto per il primo roll out in poco più di un anno, dopo un totale di circa 1500 ore di lavoro. Abbiamo seguito nel tempo alcune fasi della costruzione, con l'aereo che prendeva forma, costruito con una meticolosità e pignoleria veramente uniche. Ed abbiamo assistito al primo montaggio del velivolo finito nel giardino di casa, questa primavera, con

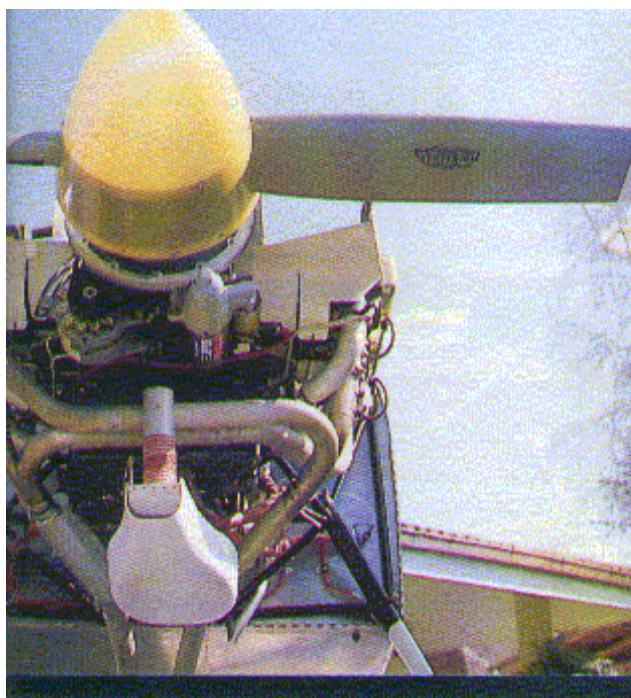


# Van Grunsven RV6

Apertura alare	m 7,01
Lunghezza	m 6,18
Superficie alare	mq 10,22
Peso a vuoto	kg 431
Peso max decollo	kg 728
Velocità massima	km/h 307
Velocità crociera economica	km/h 270
Velocità di stallo flap	km/h 89
Rateo di salita	m/s 8
Tangenza massima	m 6000
Autonomia	km 1500
Corsa di decollo	m 160
Corsa di atterraggio	m 165

Nunzio in letterale adorazione dell'inconfondibile sagoma del piccolo biposto affiancato, che riposa sornione sul prato. L'RV 6 è un monoplano ad ala bassa a sbalzo caratterizzata dal basso allungamento, interamente metallico con rivestimento lavorante. Una costruzione quindi classica e che si presta particolarmente ad essere portata a termine senza eccessive difficoltà. La scelta dell'ala a basso allungamento, ha portato ad un velivolo decisamente scattante e sportivo, con prestazioni da purosangue, specie nel nostro caso grazie al motore Lycoming da ben 180 hp, unitamente alla capacità di operare anche da piste non preparate e relativamente corte. L'apparecchio è anche abbastanza facile da pilotare,





Una fase del montaggio degli strumenti e dell'equipaggio aerea sul castello del motore.

La vista inferiore senza i motori esistera i due robusti allacciamenti sul castello motore e l'archia di aspirazione.

La costruzione di questo PPR è stata dedicata ad Antonio Mallo che vediamo in questa foto del 1996, seduto a bordo dello Startle giallo da lui stesso modificato.

L'aereo, finalmente completo e verniciato, viene associato per la prima volta, dall'inizio dei lavori è passato poco più di un anno.

Finito il montaggio ordinato e completo, il gruppo manette si trova su di una manovella centrale.



con uno stallo deciso, ma che dà un buon preavviso, e la possibilità di fare un buon approccio all'acrobazia aerea, almeno per quanto riguarda tutte le manovre positive.

### Già in volo

La costruzione, pur con il dovuto impegno, non ha riservato problemi particolari, ma molto tempo è stato perso per la realizzazione degli impianti di bordo e per le rifiniture, ad esempio la raccordatura del parabrezza e la giustapposizione di particolari quali i due gusci del musetto, l'ogiva e le carenature. Il risultato è un velivolo abbagliante, perfetto e curato



anche nei particolari nascosti, nella classica versione biciclo con le gambe in acciaio collegate direttamente al castello motore davanti alla parafiamma, e le ruote dotate di freni differenziali (esiste anche una versione triciclo, senza dubbio più brutta esteticamente oltre che meno veloce). Completata la verniciatura ed effettuate le dovute verifiche e le necessarie prove motore, l'aereo (marche assegnate I-UGON) è stato trasferito su di un'aviosuperficie tra Lazio e Toscana, ove ha effettuato una serie di rullaggi ed ha quindi iniziato i voli officina, dimostrandosi perfettamente a punto da subito. La potenza elevata (Nunzio stesso riconosce che i 180 hp sono decisamente tanti) consente prestazioni strepitose, sia in fase di decollo e salita, che in crociera veloce, prossima ai 300 km/h. Come per ogni autocostruito, prima di intraprendere l'avventura, vanno valutate attentamente le difficoltà della costruzione: la principale è la disponibilità di tempo e la costanza nel lavorare, aspetto spesso trascurato e che porta poi ad abbandoni clamorosi a velivoli ormai iniziati; la seconda è quella di poter disporre di un aiuto valido sia a livello generale, sia per tutte quelle componenti specialistiche e per gli impianti che sono realizzati con modalità particolari, che solo un esperto può conoscere (in questo può essere di grande aiuto la consulenza degli appartenenti alle varie sezioni del Club Aviazione Popolare). A breve, terminati i voli di collaudo e messa a punto, vi presenteremo questo velivolo da dietro il parabrezza, verificando direttamente le caratteristiche tecniche e di volo. ✈️