

SCHEMA TECNICA DELL'I-VANS

Velivolo tipo	RV6 A
Ditta costruttrice	VAN'S Aircraft Oregon USA
Lunghezza	m 6.16
Apertura alare	m 7.01
Superficie alare	mq.10.22
Peso a vuoto	kg 500
Motore	Lycoming O-360 180 hp
Velocità max	300 km/h
VNE	340 km/h
Velocità di stallo	87 km/h
Spazio decollo-atterraggio	m 180-200
Autonomia(crociera economica)	km 1100
Fattore di carico	+6/-3

Volante dal gennaio 2001 ; a tutt'oggi circa 350 ore di volo

Proprietà Federico Favruzzo

Costruito da kit quickbuild in 2600 ore

Trofeo Rotondi 2002

IL NOSTRO RV6 : DA IDEA A REALTA'.

Nel settembre 97 vidi la fotografia di un aereo bianco con fregi blu e rossi in una rivista americana del settore, Sport Aviation, cui ero da poco abbonato : quell'aereo si chiamava RV6.

Non avrei mai immaginato che sarebbe stato l'inizio di una entusiasmante avventura.

Non conoscendo io gli aerei in kit americani, feci una ricerca più approfondita sul tipo di aereo e ben presto ebbi in visione la videocassetta fornita dalla VAN'S Aircraft, ditta produttrice della serie RV. Le caratteristiche salienti del RV6 sono: aeromobile ad ala bassa tutto metallo, 2 posti affiancati (adatto quindi al turismo), veloce(viene data una crociera "tranquilla" a circa 250 km/h), robusto, semiacrobatico e con decollo e atterraggio piuttosto corti. L'RV6 rappresentava proprio il "mix" giusto per le mie esigenze, una specie di "granturismo" dell'aria .

Il velivolo era però disponibile solo in kit, cioè in scatola di montaggio, ed essendo tutt'altro che avvezzo a rivetti e lamiere, avevo bisogno di trovare una "guida" per la costruzione.

Conoscevo allora più di fama che di persona Mauro Di Biaggio, che avevo visto volteggiare splendidamente con il suo Pitts molte volte nel cielo della nostra aviosuperficie di S,Stino di Liv.

Gli parlai del "progetto RV6" e mi bastò semplicemente osservare la sua raggiante espressione per capire che avevo trovato il socio giusto. Mauro vantava una grande esperienza di costruttore di aeromodelli e di ultraleggeri(ha costruito ben 14 ultraleggeri di cui l'ultimo, il "Magic", monoposto acrobatico in legno, partendo da un suo progetto originale!).Se l'idea della costruzione è stata mia, tutto il merito della costruzione , ma proprio tutto, va a Mauro.

Concedetemi una piccola parentesi. Mauro è sicuramente una personalità nel nostro settore, un grandissimo appassionato fin da quando, bambino, seguiva il volo degli aeromodelli di papà. Poi, crescendo, ha acquisito una straordinaria manualità costruttiva e sensibilità di pilotaggio.

Pluritolato pilota di aeromodelli, ha partecipato a molti campionati nazionali e internazionali; ha poi trasferito il bagaglio tecnico agli aerei "grandi".

Non c'è velivolo che non abbia pilotato e, talvolta, anche collaudato : dal deltaplano al più esasperato aereo .Istruttore di volo e pilota acrobatico, ha partecipato a varie competizioni e manifestazioni con il suo bellissimo biplano acrobatico Pitts.

Ho avuto modo in questi anni di conoscere Mauro e lo stimo soprattutto per la sua grande determinazione, intelligenza, capacità di capire e sentire subito le cose, caratteristiche tipiche di persone dotate di un sesto senso. Voglio ringraziarlo qui pubblicamente, per aver accolto di slancio la mia proposta e per essere riuscito a costruire uno splendido oggetto volante.

Nella Primavera 98 andammo a vedere "de visu" e a provare l'unico RV6 allora volante in Italia, nei pressi di Siena: la soddisfazione fu tale che solo dopo due giorni partì l'ordine di acquisto alla VAN'S. Decidemmo per un kit Quickbuild, cioè un kit avanzato con parti preassemblate rispettando la regola del 49% (più del 50% della costruzione deve essere effettuata dal costruttore amatoriale). La VAN'S dava un tempo di circa 1000 ore per la costruzione del kit veloce, enfatizzandolo con lo slogan "finalmente anche il più affaccendato uomo d'affari può trovare il tempo per la costruzione amatoriale nei suoi pochi momenti liberi": ogni commento a questa frase penso sia superfluo, se pensate che ci sono volute 2600 ore di lavoro!

I cassoni trasportati via nave dagli Stati Uniti arrivarono a metà ottobre 98 (l'ordine era di aprile 98): prima di iniziare la costruzione era necessaria la supervisione del RAI . L'ispezione del RAI ebbe luogo in febbraio 99 nella sede di costruzione designata, cioè l'officina di Mauro a Caorle (Mauro è un tecnico specializzato nella fornitura ed assistenza di motori Diesel nautici).

Nella costruzione del velivolo non abbiamo incontrato particolari difficoltà in quanto il kit, dice Mauro, è molto ben eseguito, i pezzi sono tutti ben elencati, precisi e dobbiamo dire che nessun pezzo mancava all'appello. Anche la collaborazione via Internet con la Ditta è stata sempre precisa e puntuale dato che esiste un apposito servizio assistenza per gli "homebuilders": pensate che gli RV costruiti e volanti nel mondo intero sono circa 2000. La realizzazione del nostro RV6 è stata eseguita seguendo scrupolosamente i manuali cartacei e in video forniti dalla ditta. I manuali seguivano anche una perfetta cronologia d'ordine per la costruzione.

Durante la costruzione abbiamo scattato moltissime foto e riprese video.

Per l'RV6 la Ditta prevede solo il motore americano Lycoming da 160 o 180 hp : abbiamo scelto un 180 hp, 4 cilindri contrapposti di circa 6000 cc di cilindrata. L'elica è una Sensenich, americana, bipala metallica a passo fisso, consigliata dalla VAN'S e ampiamente collaudata per questi velivoli. Il pannello strumenti è dotato di strumenti analogici convenzionali, con l'unica licenza di un ampio (ma veramente utilissimo) GPS cartografico e un fuel scan per il consumo carburante.

Una menzione particolare va fatta a Luca Gerotto, perito elettronico e grande appassionato pilota e costruttore, che ha curato in modo maniacale tutto l'impianto elettrico di bordo utilizzando esclusivamente il miglior materiale aeronautico : un grande lavoro, grazie Luca!

I rivestimenti interni e la sedileria nonché il piano e vani bagagli non sono compresi nel kit e quindi sono stati progettati da noi in collaborazione con la ditta BIERRE (tappezzeri per auto, barche e qualche esperienza aeronautica di S.Donà di Piave) che ha recepito alla lettera le nostre direttive utilizzando pelle e alcantara ; un ringraziamento va anche al signor Giuseppe Boschin per la precisa realizzazione di alcuni pannelli in vetroresina .

Dopo varie vicissitudini burocratiche, finalmente il 31 Gennaio 2001 il nostro RV6 marche I-VANS era pronto al primo volo. La fredda e grigia giornata di gennaio contrastava nettamente con l'emozione e l'intensa gioia del primo volo che, nelle abili mani di Mauro, si è svolto senza incontrare il benché minimo problema tecnico.

Da allora il nostro velivolo ha effettuato tutte le prove per il rilascio del CNS e a tutt'oggi ha totalizzato circa 100 ore di volo.

Come dicevamo prima si tratta di un aereo che non ha esasperate caratteristiche tecniche né prestazioni di volo, ma rappresenta a nostro parere un armonioso equilibrio: vola in maniera agile e divertente, si accontenta di piste corte(circa 500 mt) in erba, confortevole e veloce in crociera anche per lunghi tratti, con una autonomia di oltre 1000 km.

Da questa mia esperienza, la prima nel campo amatoriale costruttivo, posso trarre alcune conclusioni. La prima è che costruire un aeroplano è tutt'altro che semplice: non illudetevi, nulla si improvvisa e bisogna comunque avere una preparazione tecnica adeguata e ancor di più una predisposizione assoluta alla calma. E' assolutamente vietato avere fretta o porsi dei limiti temporali: non saranno sicuramente rispettati. Anche sul costo vi è da dire molto: per la nostra esperienza, la stima iniziale di massima, una volta fatto un preventivo dettagliato, è raddoppiata. A termine costruzione è quasi triplicata.

Di tutti i problemi presentati durante la costruzione il più grande e verso il quale ci si sente impotenti è senza dubbio la burocrazia: RAI,ENAC,RAN,Registri,Ministeri ed Enti vari, tutti pubblici. Vorremmo esentarci da ogni tipo di commento in merito.

Un grazie di cuore mi sento invece di esprimere al CAP(club aviaz .popolare), faro per illuminare la nebbiosa strada burocratica e refugium peccatorum nei momenti di difficoltà e anche di sconforto.

Un grazie ai loro dirigenti, per avermi saputo infondere il desiderio di conoscere e amare i velivoli, non solo sedendosi alla guida, ma imparando a guardare dentro, a conoscerne la tecnica, "l'anatomia e la fisiologia", passatemi i termini,quasi fossero delle creature viventi.

Non so se sia questo lo spirito che anima tutti i costruttori amatoriali, ma di certo la costruzione di un velivolo dà una emozione particolare, dal momento dell'arrivo dei cassoni, alle lunghe serate e nottate davanti alla nostra creatura, alla palpitante gioia e commozione del primo volo, che ripaga

abbondantemente di tutto. Ho assimilato qualcosa di speciale in questa esperienza costruttiva, che non è l'aereo che pur rappresenta il risultato materiale di tutto il lavoro, ma è invece la sensazione di far parte di un gruppo ristretto di persone , che non pilotano gli aeroplani, ma volano con essi. Un'ultima cosa : nella prestigiosa rivista Americana Sport Aviation, cui sono rimasto abbonato in tutti questi anni, qualche mese fa , ho visto nuovamente la foto di un RV6 bianco con fregi blu e rossi; ho guardato un po' meglio: era il nostro!

Cari amici, a nome di Mauro Di Biaggio e mio, Federico Favruzzo, vi ringrazio tutti per essere oggi qui presenti.

Abbiamo voluto invitare i nostri amici soci piloti e appassionati, con cui condividiamo nei fine settimana la passione per il volo e per gli aeroplani, nonché amici e parenti.

Tempo fa abbiamo deciso di avventurarci in una esperienza particolare : la costruzione di un aeroplano, che ora potete vedere qui, coperto, e di cui tra poco vi racconterò più in dettaglio la storia.

Nonostante molti dei presenti abbiano già visto volare parecchie volte il nostro aereo qui a S.Stino, per noi oggi è il giorno della sua vera inaugurazione.

Non sapevamo infatti se ciò che avevamo realizzato fosse degno di essere chiamato aereo.

L'occasione è arrivata con l'annuale Raduno Nazionale di velivoli di costruzione amatoriale che si è svolto il 7 Settembre presso l'aeroporto di Carpi, vicino a Modena.

Gli ingegneri aeronautici della Commissione tecnica hanno rigorosamente esaminato tutti i velivoli presenti, divisi per varie classi. Alla fine con nostra grande sorpresa e con ancora più grande gioia il primo premio assoluto nazionale, il Trofeo Rotondi 2002, è stato assegnato al nostro aeroplano.