

Test in volo dell'ASW-19 D-7984 "XK"



1. Sistemazione a bordo

Con l'aliante al suolo, la visibilità in avanti è abbastanza limitata dal cruscotto alto, ancor peggio a causa della bussola sistemata sopra di esso. Fortunatamente appena si solleva la coda, e soprattutto in volo, le cose migliorano notevolmente e, riposizionando la bussola sul pannello strumenti la visibilità in avanti diventerebbe ottima. La posizione a bordo è comoda, e tutti i comandi sono a portata di mano. L'unica eccezione riguarda le leve del carrello e dei diruttori, che sono simili (anche nel colore!) e posizionate entrambe a sinistra, abbastanza vicine. È quindi possibile confondersi, anche a terra, ed azionare la leva sbagliata se non si fa attenzione.

2. Comandi

Il movimento della barra è sempre leggero, mentre la pedaliera risulta più dura, anche se non in modo fastidioso. L'aliante è sufficientemente coordinato, anche se non quanto, ad esempio, un ASK-21, e occorre fare un minimo di attenzione per volare sempre con il filo di lana al centro.

La leva dei diruttori ha un bloccaggio ben avvertibile, ed è, almeno a velocità medie e basse, leggera da usare. La corsa negli ultimi 4-5 centimetri si indurisce sensibilmente a causa dell'entrata in azione del freno ruota, quindi se si vogliono estrarre veramente tutti occorre esercitare una certa forza.

La leva del carrello non è particolarmente leggera, ma in compenso ha dei bloccaggi ben fatti e difficili da sbagliare.

La maniglia dello sgancio è in buona posizione per tenerla a portata di mano in decollo, in caso di necessità.

Il freno ruota è pronto ed efficace, se applicato con decisione l'aliante tende a sollevare la coda da terra, per cui attenzione.

La ventilazione, anche completamente aperta, non mi è sembrata particolarmente efficace.

3. Strumenti

L'anemometro e l'altimetro funzionano correttamente. Il vario pneumatico e quello elettronico vanno sufficientemente d'accordo, ma ho qualche dubbio sulla compensazione, perché mi sono sembrati abbastanza sensibili alle variazioni di velocità (tirando la barra con una certa decisione, entrambi indicano, per qualche istante, salita). L'interruttore sull'impugnatura della barra serve a commutare la funzione da variometro (indietro) a solffahrt (avanti).

La radio funziona correttamente solo con lo squelch disinserito, altrimenti trasmette ma il volume in ricezione risulta bassissimo, anche se regolato al massimo.

4. Decollo e traino

Trim nella quarta tacca da davanti, e barra ferma longitudinalmente appena più indietro della posizione centrale.

Gli alettoni sono efficaci quasi immediatamente, e non c'è tendenza a mettere un'ala per terra, almeno in assenza di vento laterale. Il timone è subito efficiente.

Finché non si solleva la coda, il che avviene comunque abbastanza presto, la visibilità in avanti è decisamente scarsa.

Dopo che la coda si è alzata, mantenere la barra ancora ferma in senso longitudinale, lo stacco da terra avviene dopo pochi secondi: l'aliante fa tutto da solo.

Non c'è tendenza a schizzare in alto né a compiere oscillazioni longitudinali, l'aliante in decollo risulta molto stabile e facile.

Anche al traino (intorno a 120 km/h) l'ASW-19 rimane sempre facilissimo da mantenere in posizione con minime escursioni dei comandi, ho provato qualche evoluzione volontaria per vedere la rapidità di rimessa e mi è sembrata eccellente.

5. Volo rettilineo

L'aliante è molto stabile e non richiede troppa attenzione al trim, che, tutto sommato, nel range di velocità normalmente impiegato in termica e in traversone si sposta al massimo di una tacca o due avanti (e si arriva fino a circa 150 km/h) e una indietro (90 km/h, o poco meno).

Anche volando con il trim regolato male, la barra non diventa mai troppo dura: per questo, e per il fatto che l'aliante è complessivamente molto silenzioso (e complice forse anche l'assetto un po' strano) è facile agli inizi trovarsi a volare più lenti di quello che si vorrebbe se non si fa attenzione alla lettura dell'anemometro.

Ho provato ad affondare fino a circa 220 km/h, e non ho avvertito vibrazioni o altri comportamenti allarmanti.

6. Virata

Anche in virata l'ASW-19 rimane stabile, ma la coordinazione va mantenuta con l'uso accorto dei comandi, perché da sola non viene.

La reattività ai comandi è buona anche a bassa velocità (80-90 km/h), e volando non è difficile imprimere un rateo di rollio veloce, ad esempio per invertire il senso della virata.

A 80 km/h secondo me sale molto bene, non c'è necessità di volare più lenti perché a questa velocità l'aliante risulta molto facile e manovrabile.

7. Lo stallo

L'avvertimento del pre-stallo è tardivo, e quasi impercettibile. Lo stallo è sempre accompagnato dalla caduta di un'ala, per me è stata sempre la sinistra.

Basta comunque rilasciare appena la barra, e la caduta d'ala si arresta. Gli alettoni ritornano immediatamente efficaci.

8. La vite

Ho potuto provare tre viti completamente sviluppate (1 giro), più diverse incipienti. Dallo stallo in virata, anche se eseguito in modo coordinato (filo al centro), la macchina tende sempre ad entrare in autorotazione, affondando prontamente l'ala interna. Anche in questo caso, la vibrazione del pre-stallo è quasi inavvertibile.

Nonostante questo, rilasciando la barra l'autorotazione cessa immediatamente, senza alcun bisogno di intervenire con il piede opposto.

Una virata "sporca", con il muso alto, piede interno e barra opposta provoca un ingresso in autorotazione repentino e deciso, che però si ferma immediatamente nel modo appena descritto, centralizzando alettoni e timone, e rilasciando la barra in avanti.

L'entrata in vite intenzionale con la manovra classica riesce facilmente, e all'ingresso in vite vera e propria, il muso va istantaneamente giù perfettamente in verticale. Nel dare piede contrario per fermare la rotazione e rilasciando la barra, si va addirittura per un attimo leggermente in rovescio. Da questo assetto la rimessa deve essere pronta, altrimenti la velocità va alle stelle. Con una rimessa credo sufficientemente rapida ne sono uscito sempre intorno ai 160-170 km/h.

In sostanza lo definirei un aliante dal comportamento non nervoso, ma comunque diverso da ciò a cui si è abituati volando sui biposto classici (Twin e ASK-21, ma anche l'ASK-13). La particolarità sta nello scarso avvertimento che da prima dello stallo, e nella propensione all'autorotazione. Di contro, se lo si conosce e non ci si fa sorprendere, la neutralizzazione di questo comportamento è molto semplice e sempre sicura.

9. La scivolata

Facile, sicura ed efficace, se necessaria. Quando è molto accentuata, si aprono gli sportelli del vano carrello, a causa degli elastici troppo deboli, che dovrebbero essere sostituiti.

10. Avvicinamento ed atterraggio

In assenza di vento 90 all'ora mantenuti scrupolosamente sono la velocità corretta. Con vento frontale valgono le considerazioni comuni. Regolando il trim nella quinta tacca da avanti, i 90 all'ora vengono mantenuti molto facilmente.

L'estrazione dei diruttori non ha apprezzabile effetto sull'assetto. La loro efficienza è notevole, e la gestione del finale risulta semplice.

Richiamata e presa di contatto col suolo classiche, conviene galleggiare il più possibile posando l'aliante su due punti alla minima velocità. Il controllo con il timone e gli alettoni è possibile fin quasi all'arresto.