

**Allettoni bianchi**  
La meccanica dell'estremità alare è semplice ma raffinata, le file di rivetti sono ridotte all'essenziale.



**Segni particolari**  
Sotto, il tappo del serbatoio accanto alla sfilta del tettuccio; a destra, la biella che aziona l'escursionio del flap.



Dal Brio si può godere comodamente il panorama filando a oltre 250 km/h (stabilizzati in volo livellato), senza troppo impegno per il mantenimento dei parametri; un buon aereo insomma, obbediente e preciso anche nelle occasioni più impegnative come il volo in formazione o gli atterraggi con vento al traverso. La cabina, con buone dimensioni, non risente molto della forma corsivola, ha un'accessibilità notevole e, una volta seduti, notiamo che è solo un po' meno agevole il meccanismo di regolazione dei sedili. In questo caso, forse, una maniglia sarebbe più comoda della manopola a vite. La posizione e la visibilità in avanti sono eccellenti, mentre sono appena articolabili quelle laterali e posteriori in volo, a causa delle limitazioni imposte dalla vistosa carenatura in alluminio posta sopra il tettuccio scorrevole. In rullaggio l'aereo è agile: l'ottima meccanica dello sterzo e dei freni differenziali (su entrambi le pedaliere),

permette strette piroette anche in piccoli spazi ristretti.

Dopo i controlli (prova dei magneti e dei giri elica), la *check-list* ben fatta ci porta rapidamente al decollo. Stacciamo in circa 200 metri a 100 km/h, con un assetto di quasi 10° che sviluppa un rateo di salita di 1.000 ft al minuto a 120 km/h con il carrello retratto. Niente male, considerando il rapporto potenza/peso di questo secondo esemplare della produzione Golden Car: 100 hp per oltre 600 kg. La variante con carrello fisso pare peserà oltre 100 kg meno... chissà che prestazioni! Appena in aria, alla ricerca dell'altro velivolo per le riprese fotografiche, apprezziamo i comandi di volo ben armonizzati su tre assi, che consentono un controllo preciso degli assetti e dei parametri alle basse come alle alte velocità. Ricordiamo, dalla lettura del manuale, che la VNE dimostrata si aggira poco oltre 300 km/h, da noi raggiunti in affondata e tenuti sotto controllo con la repentina

**Svergolamento**

A destra, l'angolo delle estremità alari, che consente maggiore controllo in rollio durante il volo lento. Sopra, la carenatura del carrello.



**"Pacifico, ma agile e "manovriero"**  
La massima accelerazione stabilizzata, 3,2 g, si legge a 150-170 km/h con il musetto che fila sull'orizzonte sviluppando un rateo di virata di 70°-80° al secondo

**La nostra pagella**

Documentazione	4A	Manuale come da norme Iso. Versione italiana da compilare.
Operazioni a terra	4C	Migliorabili il sistema di regolazione dei sedili e la visibilità post.
Strumentazione	4A	Digitale, completa e sempre leggibile, a della italiana Flybox.
Rollaggio	4A	Ottima manovrabilità, freni differenziali aiutano nelle curve.
Decollo e salita	4B	Buone prestazioni, gli esemplari certificabili saranno più leggeri.
Crociera	4A	Ottima autonomia e insonorizzazione, da aereo di classe superiore.
Stallo	4B	Poco preavviso aerodinamico alla apertura corda d'ala.
Maneggevolezza	4A	Comandi con stiori armonizzati e attiri inestricati.
Manovrabilità	4A	Stabilità statiche e dinamiche eccellenti, velocità di manovra ottime.
Diveca	4A	Dati di pianata soddisfacenti, facile raggiungere la VNE.
Circuito e atterraggio	4A	Facili da apprendere e affinare anche con vento al traverso.

Giudizio relativo all'impegno turistico: ottimo

**Scala di valutazione in base alla capacità di svolgere la missione**

4	Soddisfidente	A Messione possibile senza alterza. Compartimento accendite.
		B Messione possibile con alterza moderata. Compartimento quasi vuoto. Difetti trascurabili.
		C Messione possibile con minimo alterza. Compiuti tutti i doveri. Difetti e rischi minimi.
3	Difetti che giustificano migliore	A Messione possibile con alterza moderata per difetti minori anche se migliorabile.
		B Messione possibile con alterza moderata per difetti che richiedono modifica messa a punto.
		C Messione possibile con alterza moderata per difetti che richiedono riparazione messa a punto.
2	Difetti importanti migliore necessaria	A Si farà sempre la missione con alterza elevata.
		B Messione non dico importante per mantenere il controllo.
		C Necessario uno sforzo molto importante per non perdere il controllo di mezzo.
1	Difetti condizionanti indispensabili migliore	Impossibile compiere la missione.
		Eventuali rischi di perdere il controllo.

