

# Aeroplani come Automobili

di Cecil Hamilton

Uno dei nostri corrispondenti aeronautici dagli Stati Uniti ci invia questo primo scritto sullo sviluppo attuale dell'aviazione civile leggera americana.

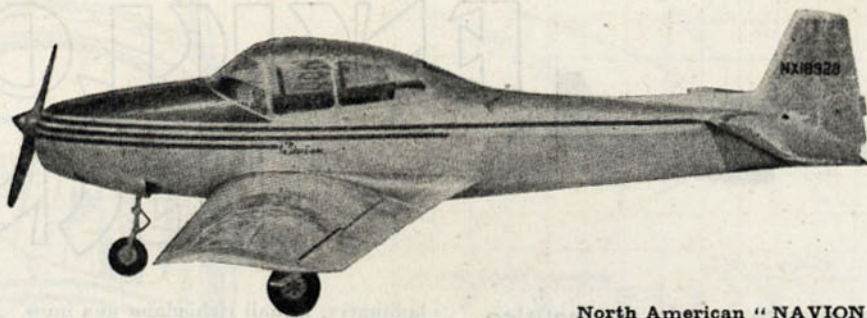
Per raccontare agli aviatori italiani quello che si pensa in America a proposito degli aeroplani, basterebbe dire che, come dopo la prima cosiddetta guerra mondiale i reduci desideravano solo acquistare una « Ford » berlina, così ora i G. I. abbandonato il vestito kaki ed indossato uno dai colori quanto più possibile lontani dal kaki, la prima cosa che fanno, dopo di aver riabbracciato la ragazza, è di contare gli spiccioli e vedere quale aereo può scapparci fuori.

E gli yankee, tornati a casa dal Pacifico, dall'Europa e da altre parti, sono diversi milioni.

Bisognerebbe inoltre che vi accompagnassi un po' in giro, nelle scuole, negli aeroporti, nelle fabbriche, e vi accorgete che ormai vi regna la febbre del volo: i ragazzi non hanno altro in testa, negli aeroporti si contrattano gli aeroplani come palle di base-ball, dalle officine escono sempre nuovi tipi.

Così noi possiamo dire che il tempo della produzione in grande serie di aeroplani leggeri si sta avvicinando a grandi passi e non sarà più privilegio dei Ford, Buick, Packard e Chrysler di sfornare migliaia di macchine per gli americani girovaghi, ma anche della Piper, Globe, Republic, North American, etc.

Con l'inizio nel mese scorso, della serie dell'anfibio quadriposto Republic « Seabee » e con il lancio del nuovo « Navion », quadriposto della North American, l'aviazione privata ha fatto ancora un passo avanti. Infatti queste due Compagnie dopo aver prodotto durante la guerra i famosi Thunderbolts, Mustangs e Mitchells, sono state fra le prime grandi Ditte a dimostrare la loro fi-



North American "NAVION"

ducia nella possibilità dell'aviazione turistica organizzando la produzione in massa di velivoli.

Benchè non si possano ancora avere i dettagli sui sistemi di produzione della Republic, per quanto concerne il Navion, si può tuttavia essere certi data l'esperienza della Ditta in tal campo e la sua affiliazione alla General Motors, che niente potrà essere maggiormente soddisfacente.

Cosa significhi per un aeroplano la produzione in serie, può essere insegnato dal « Seabee » che viene venduto completamente equipaggiato a 3995 dollari (890.000 lire al cambio ufficiale), contro i 10.000 dollari (2.250.000 lire) necessari per la costruzione fuori serie. Costruito in 200 ore-uomo invece che delle 2500 indispensabili alla produzione singola, il « Seabee » è composto nel primo caso di 450 parti contro le 1800 del prototipo.

Con più di 5000 ordinazioni nelle proprie mani (tutte avute a porte chiuse, senza che gli acquirenti avessero veduto nè volato sull'apparecchio) la Republic ha iniziato la produzione in Aprile ed effettuerà le consegne nella misura di 40 al giorno in Agosto e 900 al mese in Novembre per un totale di 5000 prima della fine dell'anno.

Anche per il North American « Navion » si avrà un cartellino di 6000 dollari (1.350.000 lire), mentre il prezzo della singola costruzione sarebbe di 15.000 dollari (3.375.000 lire).

Tali sensibili variazioni di prezzo rappresentano indubbiamente un vantaggio notevole per l'aviazione leggera e tale da poter certamente fornire un interessante e benefico effetto all'industria.

Potenziato da un motore Continental raffreddato ad aria da 185 HP, il Navion somiglia per le linee esterne al Mustang ed ha un nuovo tipo di ala particolarmente efficiente alle

basse velocità, nonché un carrello triciclo tetratile.

Nel certificato rilasciato dal Civil Aeronautics Authority, risultano le seguenti caratteristiche di volo: velocità di crociera circa 240 Km h., velocità massima superiore ai 260 Km h. a m. 4750 e un raggio di azione massimo di 1120 Km. A pieno carico il « Navion » decolla in 210 metri e sale alla velocità di 253 m/min.

Con gli interni lussuosi come quelli di una delle più moderne automobili, la cabina del Navion, provvista di impianto di ventilazione, può alloggiare il pilota e tre passeggeri in comode poltrone più circa 30 chilogrammi di bagaglio. I sedili posteriori possono essere rimossi per dar modo agli industriali ed ai commercianti di trasportare in un ampio spazio circa 200 Kg. di merci o bagagli.

In due serbatoi alari di metallo stampato, possono essere caricati 182 litri di carburante che permettono discreta autonomia e possibilità di compiere viaggi abbastanza lunghi.

★

## Rassegna Volovelistica

già i debiti brevetti. Gli aspiranti dovranno sottostare a visita medica di controllo da parte del medico legale dell'Ufficio Aereo Federale Svizzero. Mentre tutte le spese di organizzazione e di volo saranno sostenute dall'Aerocentro Ticinese di Locarno, i partecipanti dovranno sostenere solo le spese di vitto e alloggio pari a 80 franchi svizzeri, oltre naturalmente a quelle di viaggio. I campeggiisti si riuniranno il 18 luglio in una località di frontiera per essere poi avviati con passaporto collettivo in Svizzera. La somma corrispondente in lire italiane agli 80 franchi svizzeri (non ancora esattamente precisata), dovrà essere versata entro il 10 luglio p. v. alla Direzione di « Volo a Vela » che fornirà altresì tutti gli schiarimenti del caso.

\*\*\*

Il 23 maggio u.s. la volovelista Marcella Choisset ha battuto, sulla regione della Montagna Nera, il primato francese femminile di durata per biposti con un volo di 7 ore e 21' su veleggiatore Castel 242.

Come è noto il primato mondiale è detenuto dal 15 maggio 1939 dalle russe Zalenhova e Samarina con 12 ore e 30'.

\*\*\*

L'Aero Club Svizzero organizza dall'11 al 21 luglio p. v. il V. Campionato nazionale di volo a vela in località Bière-Cantone del Vand. Il numero dei concorrenti non potrà essere superiore a 15 né inferiore a 12.



Republic "Seabee"