

DUE AEROPLANI LEGGERI.

Un'interessante confronto è stato fatto dall'americano George F. Mc. Laughlin fra due velivoli leggeri, uno italiano, l'altro americano,

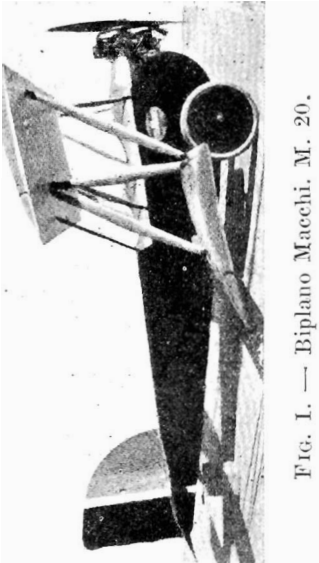


FIG. 1. — Biplano Macchi. M. 20.



FIG. 2. — Monoplano Kinner K. E-5.

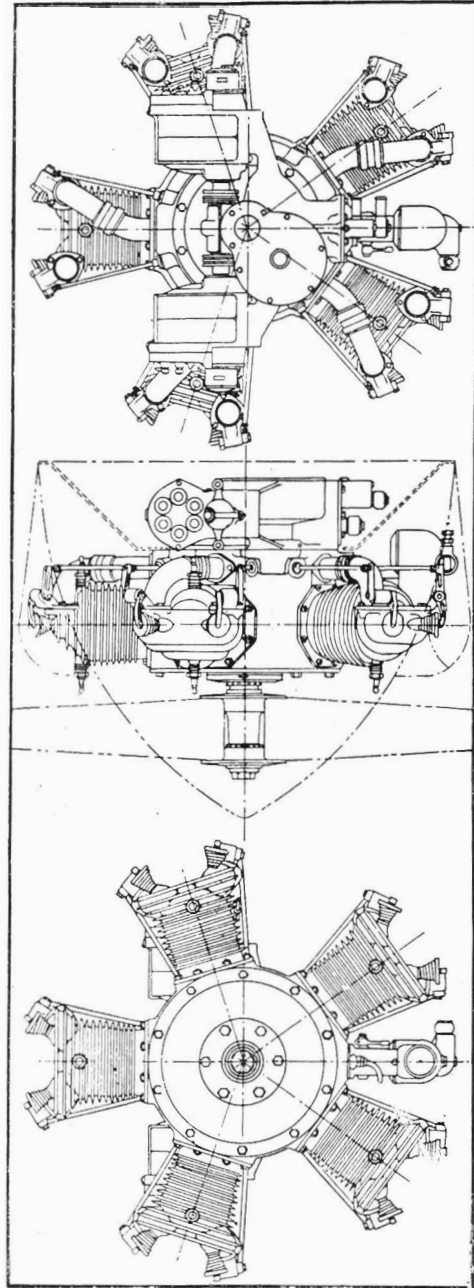


FIG. 3. — Disegni di massima del motore Rickenbacker costruito specialmente per aeroplani di tipo leggero.

considerandoli come tipici della costruzione in legno compensato. Materiale largamente impiegato nella costruzione di aeroplani leggeri, soprattutto per la sua semplicità di applicazione. Benchè le costruzioni in legno compensato risultino alquanto più pesanti, tuttavia sono più facili a mettere in opera, più resistenti, ed hanno inoltre una migliore apparenza di finitezza rispetto alla usuale costruzione che deve essere rivestita di tela e verniciata.

Il tipo italiano è il biplano Macchi M-20 (fig. 1) con carrello di atterraggio sostituibile all'occasione da due galleggianti gemelli, cambiando l'M-20 in idrovolante. Esso ha a bordo un motore Lawrance di 60 c. v., raffreddato ad aria.

Il tipo americano è il monoplano Kinner KE-5 (fig. 2).

Mentre il KE-5 è stato provveduto di un motore Lawrance di 60 c. v. come l'italiano M-20, i successivi esemplari avranno a bordo l'ultimo tipo di motore Anzani 6-A-3 di 60-80 c. v. Esso ha due finestre, collocate direttamente sopra il seggiolino del pilota in aggiunta a quelle laterali, in modo da assicurare buona visibilità in ogni direzione. Il posto del passeggero è un poco più indietro, e circa dieci centimetri più basso di quello del pilota.

Ecco alcuni dati del monoplano KE-5: apertura d'ala m. 9,638; lunghezza fuori tutto m. 6,405; altezza m. 2,135; corda d'ala m. 1,800; peso totale kg. 317; velocità massima in volo 137 km/ora; velocità di atterraggio 48 km/ora; plafond m. 3960; salita a 3000 metri in un minuto.

Un tipo di motore specialmente costruito per aeroplani di tipo leggero è il motore Rickenbacker, di cui in figura 3 si vedono i disegni di massima.