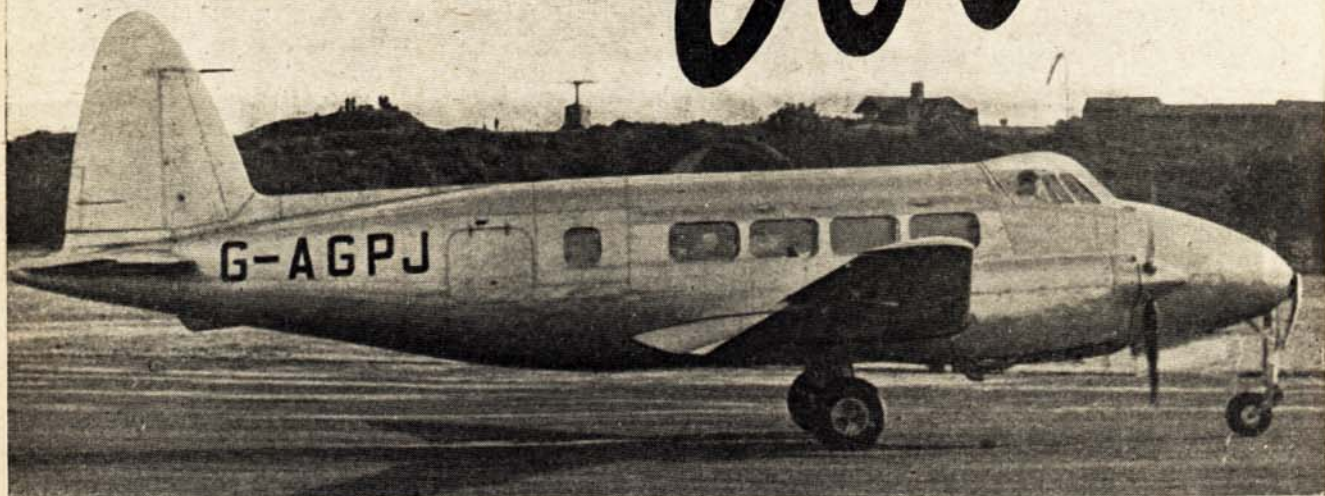


IL DE HAVILLAND DOVE



L'AVIAZIONE mondiale stava attendendo con un certo senso di impazienza, gli estesi dettagli del De Havilland «Dove», ma la Ditta, con intelligente abilità non ha rivelato nient'altro all'infuori delle più elementari caratteristiche del nuovo aereo, attendendo per le altre che i voli di prova del prototipo siano completati.

Il «Dove» ha una forte somiglianza con il confratello militare «Mosquito» sebbene dalle linee generali alquanto dissimili. Ha, del Mosquito, le eccellenti caratteristiche aerodinamiche e le sue forme hanno quell'indefinibile impronta De Havilland.

Il nuovo aereo è stato progettato specificamente per incrementare quelle linee aeree che, per ragioni di frequenza, distanza o volume di traffico, avevano la necessità di piccole macchine capaci da 8 a 12 passeggeri e che potessero realizzare dalle 800 alle 1000 ore di servizio per anno. Per i servizi aerei con tale livello minimo di traffico, il «Dove» sarà certamente l'aereo più economico.

Nel compilare le loro informazioni sull'apparecchio, i costruttori l'hanno paragonato con il famoso predecessore «Dragon Rapide», perchè tale aereo si dimostrerebbe un investimento migliore per quelle Società aeree che non hanno delle densità di traffico molto forti.

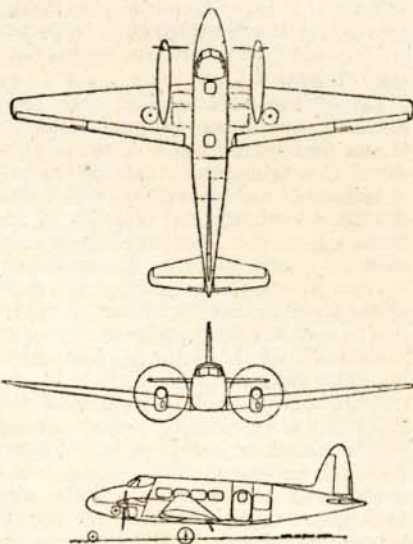
Per tale ragione i diagrammi dati per le caratteristiche, permettono un confronto fra i due aerei.

Brevemente i risultati possono essere riassunti così: il «Dove» porta un carico pagante una volta e mezzo superiore a quello del «Dragon», con la stessa autonomia, con lo

stesso consumo di carburante e a una velocità superiore di una volta e un quarto.

Il «Dove» è naturalmente più grosso, costa di più a costruirsi e costerà anche di più per ora e chilometro di volo, però il totale sarebbe ridotto per l'utilizzazione maggiore. Ciò nonostante, poichè porta più carico a velocità più alta e allo stesso consumo di carburante, esso costerà sempre meno per ton/Km ed inoltre ha il vantaggio di migliori caratteristiche di volo con un solo motore e vari altri particolari.

Tutto ciò è vero per livelli di utilizzazione fino a 1000 ore all'anno e anche meno, considerando le condizioni di funzionamento dei velivoli.



e il carico. Ma bisogna ricordare che la sola velocità maggiore, significa un aumento del traffico per ora, e, in certi casi, rende possibili tappe supplementari.

La Compagnia De Havilland ha mostrato un lodevole senso di valutazione nel fornire, così rapidamente un apparecchio veramente efficiente e molto utile che potrebbe diventare molto popolare, non solo in Inghilterra, ma anche nel mondo ed aiutare così l'incremento del necessario traffico di esportazione inglese.

Come dimensioni e potenza il «Dove» è ammirevolmente equilibrato, per il campo di usi per cui è progettato. Le sue dimensioni sono tali da renderlo particolarmente adatto per il noleggio, la proprietà privata e viaggi; oltre alla sua ovvia adattabilità come apparecchio per le linee di lusso.

La versatilità di questo aeroplano è tale che, per quanto nominalmente costruito come 8 posti con scompartimenti per i bagagli, uno anteriormente e uno posteriormente, rispettivamente di m. 0,61 e m. 1,26; togliendo i tramezzi interni smontabili ed eliminando la toilette, possono essere accomodati 10 passeggeri. Togliendo anche lo scompartimento posteriore per i bagagli, il numero dei passeggeri può salire ad 11 ed anche in tal caso resta il bagagliaio anteriore sotto il pavimento della cabina di pilotaggio. Infine, tolti tutti i sedili, rimane disponibile per il carico uno spazio di m. 9,75.

Il velivolo può essere usato come apparecchio sanitario ed impiegato per la sorveglianza aerea.

I lati della fusoliera sono paralleli per tutta la lunghezza della cabina, della quale la larghezza interna è di m. 1,37 e l'altezza m. 1,55. I finestrini sono molto ampi e situati convenientemente sia come posizione che come altezza rispetto ai sedili: i vetri sono separati da piccole colonne e nella cabina vi è un eccellente senso di luce.

Psicologicamente questo è molto importante e qualunque cosa atta a diminuire l'effetto di essere confinati di una piccola cabina, è degna della più dettagliata attenzione da parte del progettista.

Se il pubblico ordinario deve essere indotto ad accettare il trasporto aereo sulla stessa base di quello terrestre, ogni singolo particolare che contribuisca a dare un senso di serenità, deve essere posto in primo piano sin dall'inizio del progetto.

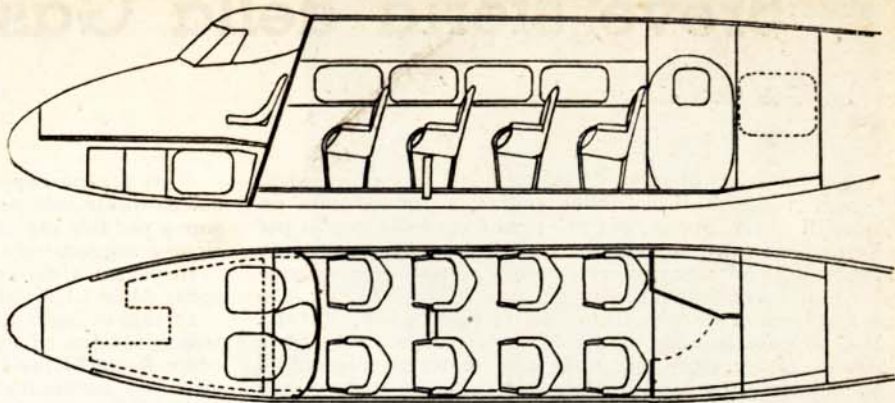
In questo il «Dove» è degno di molta attenzione, perchè per quanto la cabina sia di piccola proporzione, non c'è nessuna impressione, in essa, di essere confinati e di soffocare; anzi si ha l'effetto opposto. Per di più la cabina è ben ventilata, poiché vi si può immettere, a volontà del pilota, aria calda e fredda.

La fusoliera ha una accentuata sezione ovale ed è costruita col sistema monocòque con tre longheroni principali su ciascun lato, ribaditi alla copertura della porzione di fusoliera contenente la cabina e sistemati due sopra e uno sotto la linea dei finestrini. Il longherone alare centrale è parte integrale della struttura della fusoliera e forma un'ostacolo attraverso la parte inferiore della cabina. Però, data la piccola sporgenza dal pavimento, tale inconveniente può essere ridotto al minimo facendo passare il longherone sotto un paio di seggiolini. I principali punti di attacco dall'ala si trovano sui lati della fusoliera, dove il longherone esce da questa.

Le ali sono di normale costruzione: hanno un longherone a doppio T, con copertura in lega leggera e un longherone ausiliario che porta i flaps e gli alettoni. Anche davanti al longherone principale vi è un elemento di forza a cui sono fissati gli attacchi dei motori. I flaps e gli alettoni e i flaps sono ricoperti in tela e manovrati pneumaticamente. I piani fissi dei timoni sono ricoperti in elementi metallici, mentre gli elevatori e il timone di direzione sono rivestiti in tela.

I motori sono gli ultimi De Havilland Gipsy, denominati «Gipsy Queen 71» che azionano eliche De Havilland Hydromatic a numero di giri costanti. Le gondole motrici sono accessibili da ambo le parti e sistemate in modo che una unità motrice completa, con serbatoi dell'olio e del glicolo, può essere cambiata a ricollocata in meno di due ore sul campo.

Tutti i serbatoi del carburante possono essere utilizzati in qualsiasi condizione; normalmente ogni coppia alimenta il rispettivo motore.



Ogni elemento del carrello triciclo è retractor pneumaticamente e gli ammortizzatori, sviluppati da quelli usati sul Mosquito, sono del tipo elastico. I pneumatici sono dei «Marstrand» del tipo a doppio battistrada. In caso di emergenza il carrello può essere manovrato con un meccanismo a mano.

I comandi nel «Dove» non sono del tipo idraulico: la potenza necessaria è data elettricamente da due motori generatori da 24 volt, 750 watt, alimentati da due accumulatori da 12 volt. e pneumaticamente da un compressore Heyweed che sviluppa una pressione massima di 42 Kg/cm².

Le caratteristiche generali del «Dove» sono eccellenti, ma più importanti sono le caratteristiche di volo con un solo motore e gli ultimi requisiti della Air Registration Board pienamente soddisfatti.

Con pieno carico, l'aereo può salire a m. 2150 con una velocità di 36m/min. con un solo motore. La massima tangenza in queste condizioni è di m. 3000.

È interessante notare che le eliche De Havilland sono munite di un meccanismo per la reversione del passo, cosa che permette di diminuire notevolmente la distanza di atterraggio e risparmiare i freni delle ruote che sono così usati per le manovre a terra. Tale dispositivo si è mostrato particolarmente adatto per gli atterraggi di fortuna e per le manovre in piccoli campi.

I costi di servizio variano largamente da Paese a Paese e per le differenti condizioni di impiego. Nelle cifre sono inclusi anche i prezzi del carburante, del mantenimento in efficienza, delle riparazioni e i salari dell'equipaggio.

Pertanto tutti gli sforzi dei costruttori, dei progettisti e delle Compagnie di trasporti aerei, sono rivolti verso il miglioramento dei servizi e del loro materiale di volo.

Dimensioni: apertura alare metri 17,40; lunghezza m. 11,99; altezza (sopra il timone) m. 3,96; superficie alare mq. 31,12.

Pesi: Totale Kg. 3624; carico alare 116,4 Kg/mq; carico per unità di potenza 5,49 Kg/HP;

Caratteristiche: velocità max. 350 Km/h a m. 2200; velocità di crociera: al livello del mare 241 Km/h; a 1500 metri 257 Km/h; a 3000 metri 273,5 Km/h; massima quota di crociera m. 4000; tangenza pratica m. 6500 (con un solo motore m. 3000).

Motori Due De Havilland «Gipsy Queen 71» a 6 cilindri in linea invertiti, raffreddati ad aria e sviluppano 330 HP al decollo e 344 HP a metri 1200. Il consumo normale di crociera è di 20 litri per chilometro.

F. G.

FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA

La 1^a Assemblea del volo a vela italiano termina con un'interessante discussione in merito all'attività costruttiva (incitamento di Rovesti alla costruzione di alianti e alla costituzione di officine), e circa l'impostazione dell'attività Scuole (tesi Rovesti di ampia libertà istruttiva ad ogni gruppo, tesi Padova di concentrazione in alcune scuole per il primo periodo di istruzione, tesi conciliativa di Nannini sulla base della selezione dei Gruppi).

Pubblicheremo nei prossimi numeri lo statuto della F.I.V.V.

GLI AERO CLUBS

impianti aeroportuali; sfalcio erba sugli aeroporti; servizi aerei, come: voli a pagamento su città, collegamento con servizio di cabotaggio fra i centri meno importanti e quelli più importanti collegati da linee aeree regolari, tassi aerei, nonché esclusività dei lavori di riparazione e manutenzione del materiale aereo delle Compagnie sovvenzionate sugli aeroporti, assistenza agli aeromobili di privati a tariffa di favore, esclusività delle scuole di pilotaggio, ecc.

Il controllo tecnico sugli Aero Clubs, come per il passato, potrà essere curato dal Registro Aeronautico Italiano, che ha funzionari dislocati in tutti i centri aeronautici italiani ed in quelli esteri più importanti.

Gli Aero Clubs dovranno così svolgere, oltre che mansioni di pro-

(Continua a pag. 13).