

ORIENTAMENTI DEL TURISMO AEREO



Particolari del Piper Skycycle

1) Ellice diametro m. 1,52. - 2) Motore « Continental A-40 ». - 3) Comando Ireno idraulico. - 4) Pedaliera. - 5) Meccanismo comando elevatore. - 6) Centine in durall. - 7) Ammortizzatore oleo-pneumatico. - 8) Pneumatico. - 9) Longherone principale in durall sezione doppio T. - 10) Correnti in durall sezione ad L. - 11) Bordo d'entrata rivestito in durall. - 12) Estremità alare in tubo di acciaio. - 13) Alettone. - 14) Bordo d'uscita in durall sezione a V. - 15) Rivestimento in tela. - 16) Rinvio comando timone. - 17) Piastra attacco coda. - 18) Trasmissione piani di coda. - 19) Superfici di coda in tubi di acciaio. - 20) Rivestimento in tela. - 21) Trave di coda in durall. - 22) Cappottina in plastico trasparente. - 23) Due serbatoi combustibile (capacità 70 litri).

Particolari dei comandi: 1-2) Cavi dell'alettone destro. - 3) Puleggia. - 4) Supporti. - 5) Tubo greviolare. - 6) Attacchi di fissaggio. - 7-8) Cavi dell'alettone sinistro. - 9) Cavi elevatore. - 10) Barra di comando.

MENTRE, con la fine della guerra, colui che gli americani chiamano « John Doe on the street » — e che in Italia potremmo definire « l'uomo della strada » — comincia a sentirsi più tranquillo quando ode un rombo nel cielo, le industrie aeronautiche dei paesi vincitori, cercano di superare al più presto il critico passaggio dalla produzione militare a quella civile, per conquistare un mercato che sembra particolarmente attivo.

Infatti la guerra, se ha fatto mandare innumerevoli maledizioni, in tutte le lingue, agli inventori del mezzo aereo, ha fatto anche sì che l'aeroplano divenisse popolarissimo ovunque.

Oggi sono divenute una minoranza quelle persone che continuano ad ignorare la nuova strada che all'uomo si è aperta, e se qui in Italia è purtroppo una minoranza quella classe di persone che si interessa della tecnica e delle questioni del volo, non così è, per esempio, negli Stati Uniti.

Una prova di ciò si è avuta vedendo i risultati del concorso indetto dalla rivista *Popular Science*, la quale ha interrogato i suoi lettori in questo modo:

« Che genere di aereo vi piacerebbe possedere? Inviatene una descrizione o un disegno ».

A questo concorso hanno partecipato 3345 progetti, di cui solo 200 nella classe: « professionisti » ossia tecnici

aeronautici. Tutte queste persone hanno dimostrato di avere idee chiare anche se non profonde.

Se la quasi totalità dei concorrenti ha preferito le due fusoliere, ed il 53 % fra i non professionisti il carrello triclo, non si creda che ciò sia stato solo perché il popolarissimo « Lightning » è fatto così. Le potenze preferite andavano fra i 110 ed i 200 CV, con il 97 % fra i non professionisti ed il 94 % fra i professionisti per il normale motore a pistoncini, nonostante che il modello vincitore della prima categoria sia a reazione.

Altri desideri: il 20 % ed il 16 % rispettivamente, richiedono un anfibio, il 12 % ed il 10 % la trasmissione alle ruote per camminare su strada, il 20 % ed 29 % due motori, 15 e 10 % elicotteri, 33 e 32 % la radio, 53 e 72 % il carrello retrattile. La maggior parte dei progetti riguarda velivoli quadriposti, seguita a breve distanza da biposti. Queste le caratteristiche richieste dal futuro compratore. E l'industria che

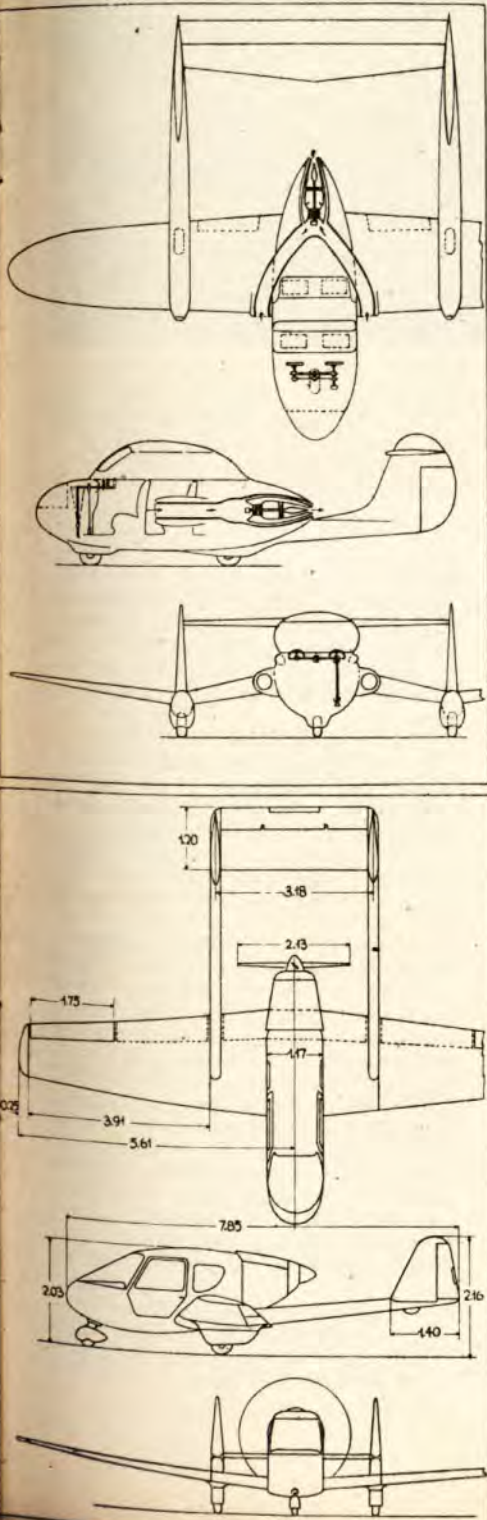
cosa offre? Bisogna prima di tutto pensare che quasi tutti i progetti del concorso erano inviati da « non professionisti », il che vuol dire da persone molto influenzate dalle novità osservate negli apparecchi da guerra, mentre la tecnica dell'apparecchio da turismo, dato che si tratta in gran parte di rimodernamenti di vecchi velivoli, non ha ancora subito molta influenza dalle novità della guerra.

D'altra parte il costruttore deve pensare a mantenere i prezzi entro un limite possibile, deve costruire apparecchi che andranno in mano a persone quasi incompetenti, persone che hanno ottenuto il brevetto dopo poche ore di lezione; quindi apparecchi solidi, stabili, facilmente pilotabili, anche se ciò va a scapito di molti desideri dei compratori. È vero che questi hanno dimostrato di essere molto ragionevoli: per esempio nessuno vuole « macinini » che costino meno di 1000 dollari, ma preferiscono gli apparecchi dai 2000 ai 35000 dollari; vogliono all'incirca 200 Km/h di

velocità ed almeno 800 Km. di autonomia. Ciò vuol dire che non si son lasciati allettare dalle alte velocità ed autonomie degli apparecchi da guerra nei quali oggi 100 o 200 Km/h in più o in meno sembrano quasi nulla.

Una richiesta che è soddisfatta solo da pochi degli apparecchi attualmente sul mercato è per esempio il carrello retrattile, che molti futuri compratori invece richiedono. Inutile dire poi che questi ultimi tengono molto alla eleganza dell'apparecchio, richiesta di cui i progettisti tengono conto solo finché le forme eleganti coincidono con le forme aerodinamiche. Così quasi tutti i modelli già costruiti comprendono apparecchi ad ala alta con carrello fisso, mentre solo i progetti per il 1946-47 includono ali basse e carrelli retrattili.

**I due progetti vincitori del Concorso di « Popolar Science »,
Sopra, quello dei " non professionisti ",
sotto, quello dei " professionisti »,**



Primo fra gli apparecchi nuovi ad uscire sarà forse il « Johnson Rocket 185 », ancora in prova, che ha volato nel marzo del 1945 con successo. Si tratta di un monoplano ad ala bassa con carrello tricycle completamente retrattile, che avrà una velocità di Km/h 290, autonomia di 1530 Km, con velocità di atterraggio di 90 Km/h. Esso verrà a costare, completamente equipaggiato, 5000 dollari.

Un altro bell'apparecchio è il Belanca « Cruisair » 1946, quadriposto con carrello retrattile, caratterizzato dai tre piani verticali di coda, di cui i due laterali fissi sono tipici di molti nuovi apparecchi. La Fairchild ha in progetto il suo « M-84 » quadriposto, che sarà fra i meno costosi apparecchi da turismo.

Come « sportivo », con alta velocità ed autonomia, viene invece definito il « Globe Swift » biposto. Molto noto per la sua stabilità è l'« Ercoupe » biposto a carrello tricycle fisso, i cui comandi sono stati molto semplificati, unendo fra l'altro timoni di direzione ed aleroni. Con l'« Ercoupe » gareggia, nella categoria che gli americani chiamano « di sicurezza », il « General Skyfirer », che differisce dal precedente per l'ala, che è alta; ha anch'esso carrello tricycle fisso. In esso i timoni di direzione sono stati del tutto aboliti.

Questi due apparecchi uniscono alla loro stabilità e rimessa, della discreta caratteristiche: velocità sui 180 Km/h, autonomia di quasi 900 Km, con un consumo di un litro di carburante per 8 chilometri. L'« Ercoupe » ha un motore di soli 65 CV di fronte, per esempio, ai 185 CV del quadriposto « Ro-ke-t ».

Ma di fronte a questi nuovi apparecchi tengono ancora il campo tipi anteguerra come il « Voyager », il « Cadet » o lo « Stinson », che hanno tutti un brillante attivo come apparecchi da addestramento o come ricognitori leggeri.

Lo « Stinson » è decisamente fuori portata per il grande pubblico, con il suo motore da 550 CV, ma il « Cadet », che prima della guerra era popolarissimo, ha ancora la possibilità di diffondersi, con la velocità di atterraggio di soli 60 Km/h, pur non avendo una velocità massima superiore ai 160 Km.

Anche il « Cadet », come il « Reliant », ed il « Voyager », troppo noto perchè ci sia bisogno di esaminarlo, ha l'ala alta. È una questione molto disputata, questa della posizione dell'ala. Se l'ala alta offre molti vantaggi per la maggiore visibilità in volo normale (i propugnatori dell'ala bassa sostengono che in curva l'ala alta impedisce ogni visibilità), e per la sua maggiore stabilità (gli opposi-



**Dall'alto: ERCOUPE — THUNDERBOLT SEABEE — FAIRCHILD M-84
GENERAL SKYFIRER**

tori le negano anche questo vantaggio citando per esempio l'Ercoupe ed altri apparecchi ben noti, opponendo invece i vantaggi che l'ala bassa dà al carrello), pure essa sembra stia perdendo terreno anche in America, dove era usata più che altrove.

I velivoli europei invece si sono orientati già da prima della guerra per l'ala bassa. L'ala media che è sempre stata poco usata (a causa delle complicazioni strutturali nell'unione con la fusoliera) nonostante i vantaggi aereo-

(Continua a pag. 13)

ORIENTAMENTI DEL TURISMO AEREO

dinamici che offre (gli esperimenti hanno mostrato che l'accoppiamento alla fusoliera è più efficiente con posizione mediana dell'ala), pare si stia affermando nei modelli a doppia trave di coda ed elica propulsiva.

Molto semplicisticamente un concorrente al premio offerto da Popular Science enunciava i vantaggi di questo tipo di apparecchio che, secondo lui, ha soprattutto il merito di « *costruire una ringhiera intorno all'elica quando è al suolo, in modo che i bambini non ci vadano a finire dentro* ».... Forse un progettista non includerebbe questa osservazione tra i vantaggi del doppio trave, intento a valutare il pro della maggiore visibilità e minore vibrazione, ed il contro della più difficile installazione del motore.

I biplani stanno completamente sparendo dalla circolazione: resta il « Beech D-175 » usato anche in guerra come VC-43, che però difficilmente potrà essere considerato un'apparecchio per famiglia, anche per il suo

alto costo. Forse qualche società ne comprerà degli esemplari per i trasporti veloci, ma la massa dei futuri compratori si orienterà senza dubbio verso gli apparecchi di costo inferiore.

Così resterà per i milionari in gita di piacere il « Thunderbolt » anfibo della Republic: bell'apparecchio dalle ottime caratteristiche, ma troppo costoso: 5000 dollari senza equipaggiamento. Qualcuno potrà obiettare che l'aeroplano in se stesso, anche nella ricca America, è un lusso da milionario: si può rispondere con certezza che ciò non è vero quando si pensi che si prevede una vendita negli Stati Uniti di un milione e mezzo di apparecchi e si pensi che ogni americano che guadagni 3-4000 dollari all'anno potrà avere il suo mezzo aereo nella rimessa, al posto o magari accanto all'automobile.

Abbiamo così passato in rapida rassegna la produzione americana. Non ci resta che passare, nei prossimi articoli, ad una trattazione più accurata dell'argomento studiando particolarmente quanto si è fatto e si sta facendo in Italia.

Um. Cu.