

L'IDROVOLANTE "CANT 22" TRE MOTORI "ASSO 200"

L'idrovolante « Cant. 22 » è a scafo centrale con tre motori in linea tipo « Asso 200 ». Questi motori derivano direttamente dall'Asso 500 HP con la soppressione di una fila di 6 cilindri, cosicché tutti gli elementi di questi due tipi sono intercambiabili tra di loro.

Lo scafo è costruito in legno compensato ed il fondo in triplo fasciame, di cui lo strato interno in compensato, il medio in serrette diagonali di cedro e l'esterno in serrette longitudinali di teak.

Esternamente, i fianchi per tutta l'opera viva, sono ricoperti di per-

I tre motori sono sostenuti da altrettanti cavalletti completamente indipendenti dalla cellula, ciò che assicura la possibilità di smontaggio totale o parziale della cellula, inconveniente questo comune alla gran parte degli idrovolanti. Altra geniale innovazione è la cellula sequiplana che ha il piano inferiore ridottissimo e la cui funzione, dato il minor rendimento dell'ala inferiore, è soprattutto quello di costituire una robusta travata nella quale tutti gli elementi che sostituiscono i montanti e gli *haubanes*, lavorano alla tensione anziché alla

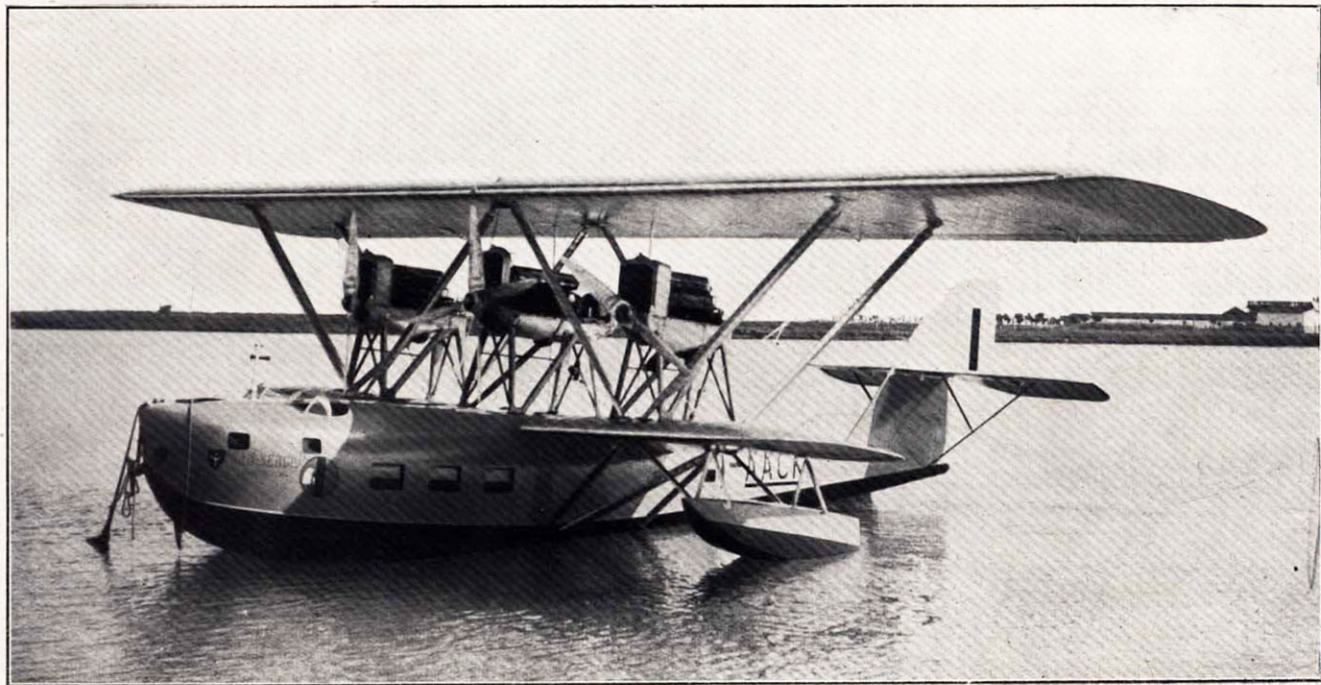
ne di pompe, che, derivando il moto dal motore, aspirano direttamente la benzina dei serbatoi. Ciascuna delle due pompe di ogni motore è capace di alimentarlo da sé, permettendogli quindi il funzionamento regolare anche in caso di avaria dell'altra.

Una pompa a mano, a portata del pilota, serve per fare arrivare la benzina ai carburatori prima di mettere in marcia i motori, che così possono essere alimentati, in caso di avaria ad entrambe le pompe.

I serbatoi dell'olio sono situati dietro i motori sulle longherine ed

ciaio inossidabile di resistenza così elevata da permettere di ottenere nella costruzione una riduzione di peso paragonabile a quella del duralluminio. L'insensibilità che questo materiale possiede per gli agenti chimici ed atmosferici offre la sicurezza di evitare gli inconvenienti così frequenti delle costruzioni con altri materiali, specialmente negli idrovolanti, soggetti all'azione corrosiva dell'acqua di mare.

Altro notevole particolare, sul quale merita richiamare l'attenzione, è la leggera convergenza degli assi motori verso la coda monopiana, la



linatura di cedro, che mentre conferisce maggiore robustezza allo scafo, garantisce le unioni del compensato da possibili azioni deformatrici dovute ad infiltrazione di acqua.

Uno specialissimo sistema di osatura è stato studiato ed adottato per ottenere la massima leggerezza compatibile con la massima robustezza.

Lo scafo poi è diviso in paratie stagne, particolarmente studiate per affrontare qualunque amaraggio anche in caso di avarie e di falle allo scafo. Anche questo particolare rappresenta una novità nel campo delle costruzioni degli idrovolanti.

compressione. Questo particolare è degno di speciale rilievo ed i tecnici non hanno bisogno di maggior chiarimento per comprendere l'alto valore di tale elegante soluzione.

I radiatori a nido d'api sono installati anteriormente ai motori e sono provvisti di parzializzatori ad alette per la variazione delle superficie di raffreddamento a seconda della temperatura nelle varie stagioni ed alle diverse quote di volo.

In special modo è stato curato l'impianto di alimentazione benzina, il quale anziché essere del vecchio sistema a pressione, risulta di molto migliorato mediante l'adozio-

essendo lambiti completamente dall'aria, non esigono radiatori speciali.

Il duralluminio, che alcuni costruttori usano con tanta abbondanza mentre altri, diffidando degli inconvenienti ai quali dà luogo, si attengono ancora alle costruzioni in legno od acciaio, è qui adoperato soltanto nella costruzione delle centine nel mentre i lungheroni sono in legno spruce, a scatola intelati e con sezione variante a secondo degli sforzi ai quali sono sottoposti. Per le parti metalliche alle quali è affidata la solidità e la sicurezza dell'apparecchio ha invece impiegato, cosa nuovissima, uno speciale ac-

quale viene così a risentire fortemente l'effetto dell'incremento della velocità dell'aria determinata dalle eliche. Con questa disposizione si ottiene quindi un ottimo centraggio dell'apparecchio, centraggio che si conserva anche con l'arresto di un motore laterale.

Le caratteristiche principali di questo apparecchio, sono le seguenti:

Lunghezza m. 16; larghezza m. 21; superficie mq. 100; potenza Hp. 750; velocità kmh. 185; Peso a vuoto compresi arredamenti di cabina, ecc. kg. 4200; Peso totale kg. 6200; Carico utile kg. 2000.