



II WACO ARISTOCRAFT

La Waco Aircraft Company di Troy, Ohio (U.S.A.) annuncia che, per il suo anniversario d'argento, lancerà sul mercato aeronautico il nuovo aereo Waco « Aristocraft », quadriposto, monoplano ad ala alta, con elica propulsiva situata nell'estrema coda del velivolo e con un sistema di comando molto semplificato.

Secondo i tecnici della Waco, l'elica in coda è uno dei più pratici accorgimenti di quest'ultimo decennio per un velivolo privato. Aerodinamicamente, la convenzionale elica trattativa sottopone le altre parti del velivolo ad una resistenza addizionale dovuta alle turbolenze create

dal moto dell'elica stessa. Nel caso dell'Aristocraft tale resistenza è totalmente eliminata.

Come risultato dei vari perfezionamenti apportati, il velivolo, durante le prove ha ottenuto buone caratteristiche. L'autonomia di crociera è risultata di 1050 Km. alla velocità di 245 Km/h alla quota di 1500 metri, con un motore Franklin da 215 HP raffreddato ad aria. L'elica è a passo variabile con il dispositivo per la reversibilità.

Il motore è installato sull'Aristocraft, nella parte anteriore della fusoliera, su un castello munito di ammortizzatori e il moto viene co-

municato all'elica per mezzo di un albero prolungato, munito di giunti universali a velocità costante Bendix Weiss racchiusi in scatole a lubrificazione costante. Il raffreddamento è assicurato da un'impianto situato davanti al motore e che provvede ad un costante afflusso dell'aria attraverso i cilindri.

La sistemazione dell'elica in coda, elimina tanti inconvenienti e rende molto più facili le manovre a terra. Consente inoltre l'adozione di carrelli molto bassi e conseguente facile accesso alla cabina.

Le ali, gli alettoni e i piani di coda hanno struttura e copertura metallica. La fusoliera è costruita in tubi di acciaio con rivestimento in tela.

Il carrello è triciclo: le due ruote principali si retraggono in due carature sui lati della fusoliera in corrispondenza del posto di pilotaggio. La ruota anteriore è orientabile per le manovre a terra ed è anch'essa retrattile. Tutto il complesso di atterraggio è ridotto a semplicità estrema; le gambe di forza non sono munite né di ammortizzatori a telescopio né oleopneumatici. La sicurezza è tale che in atterraggio non si possono verificare rotture od incidenti del genere.

La visibilità che si gode dalla cabina è ottima, grazie alle ampie vetrate, alla posizione dell'ala e alla mancanza dell'elica sul muso. L'accesso alla cabina è reso facile da due ampie aperture sul tipo delle portiere delle auto, poste sui lati della fusoliera. L'interno della cabina è molto razionale ed offre ai viaggiatori tutte le comodità necessarie a rendere piacevole il volo.

I comandi degli alettoni e dei timoni di direzione sono stati riuniti in uno solo, risultato dall'eliminazione della comune pedaliera. In tal modo il pilotaggio diviene facilissimo, senza quella coordinazione di movimenti tra piedi e mani, che rendeva alquanto scabroso l'apprendere l'arte del volo. Infatti, nel Waco Aristocraft, per virare a destra o a sinistra, basta ruotare il volantino a destra o sinistra come nella guida delle normali automobili. Il comando per la variazione del passo dell'elica è azionato idraulicamente, mentre quello della reversibilità è separato dagli altri, per evitare confusioni durante le manovre. Gli elevatori sono le uniche superfici mobili provviste di pianetto di correzione; il comando di quest'ultimo è situato tra i due sedili. Tutte le superfici mobili hanno una limitazione nei loro movimenti in modo tale da evitare che il velivolo possa entrare in vite. Il pilotaggio del velivolo è a doppio comando affiancato.

Apertura alare m. 11,59; lunghezza m. 7,91; altezza m. 2,37; superficie mq. 18,28. Peso totale normale Kg. 1359; peso a vuoto Kg. 926,8; carico utile normale Kg. 432; carico utile massimo Kg. 491; peso totale massimo Kg. 1417,8. Carico alare 74 Kg/mq.