

MILES M.60 "MARATHON"

Il Miles Marathon è un quadrimotore da trasporto civile per 18 passeggeri. Monoplano ad ala alta, costruito interamente in metallo, è prodotto in due versioni: una con doppia deriva, l'altra con tre derivate sul tipo del Constellation. Tale disposizione è risultata ottima per il controllo del velivolo anche alle basse velocità. È stata scelta la sistemazione dell'ala in posizione alta, perché anche se si considerano le difficoltà intervenute nella realizzazione del carrello di atterraggio, rendeva possibile lo sfruttamento di tutto lo spazio per la cabina e permetteva la massima visibilità ai passeggeri.

La fusoliera è costituita da 47 ordinate in lega leggera DTD603, tenute insieme da longheroni e da un rivestimento del tipo monocoque in alclad fissato con ribattini a testa sferica. La superficie esterna è trattata in maniera tale da renderla perfettamente levigata. ha cabina di pilotaggio, posta in avanti sul muso

del velivolo, gode di ottima visibilità su di un orizzonte di 210°. I sedili sono aggiustabili in altezza e il posto di pilotaggio è munito di doppio comando affiancato. La cabina per passeggeri è molto lussuosa ed ha tutte quelle comodità necessarie per rendere piacevole il viaggio. Inoltre è munita di un apparato per il condizionamento dell'aria che permette di controllare la temperatura interna per mezzo di un termostato. Con detto sistema anche il volo in climi tropicali viene effettuato in condizioni confortevoli di temperatura. In previsione di voli ad alta quota, la cabina è pure dotata di un apparato a pressione.

Il numero dei passeggeri può essere aumentato fino a 20; inoltre il Marathon può essere usato come aereo da trasporto merci. Tutti i cambiamenti nell'interno della fusoliera si effettuano in cinque minuti.

L'ala costruita su due longheroni,

sto, e la classifica, a punteggio, teneva conto della durata, distanza ed altezza in rapporto ai migliori voli di ogni giorno. Particolari premi erano fissati per i voli a meta prefissata (goal flights).

Il pilota australiano Harry Ryan ha compiuto nella scorsa primavera un volo di 270 Km. da Jerilderia a Essendon. La durata del volo è stata di 4h. 01', la massima altezza raggiunta di 2750 m.. L'aliante usato è stato un Kirby «Gull»; la partenza è avvenuta con aerotraino, e lo sgancio è avvenuto alle 10 h. 04' a 420 m. di quota. L'atterraggio è avvenuto alle 14 h. 05'.

Altri notevoli voli sono stati compiuti: dal sig. Mervyn Waghorn, che il 1-1-46 ha volato da Goonumbra a Gilgandra: percorso 150 Km., durata 8 h. 15', rimorchio fino a 370 m., massima altezza raggiunta 3650 m.; dal dr. G. A. M. Heydon, il 29-12-45, da Parkes a Narromine, distanza 102 Km., durata 4 h. 08', rimorchio a 620 m., massima altezza raggiunta 1800 m.; dal sig. Len Schultz, il 31-12-45, da Narromine a Goonumbra, distanza 80 Km., durata 1 h. 45', rimorchio a 620 m. massima altezza raggiunta 2300 m.

ha le centine in lega leggera e il rivestimento metallico è fissato con ribattini alle centine stesse. Il fissaggio della cellula alla fusoliera avviene per mezzo di piastre di acciaio imbullonate. Il profilo è un Naca montato con incidenze variabili dall'attacco alle estremità. Tutte le superfici di controllo e quelle di coda sono costruite interamente in metallo con struttura interna in profilati e il rivestimento in lega leggera.

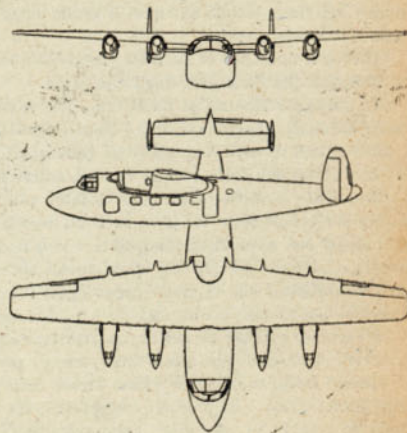
I comandi sono tutti su cavi d'acciaio. I flettens sono comandati elettricamente. Le superfici mobili sono tutte compensate: quelle dei timoni di direzione internamente; quelle degli alettoni esternamente.

I motori sono quattro De Havilland Gipsy Queen 71 sviluppati 330 HP con eliche tripale metalliche a passo variabile in volo a regime di giri costante e dispositivo per la reversibilità del passo. I motori sono montati su castelli in tubi di acciaio, progettati in maniera tale da dare la massima accessibilità per la verifica e la riparazione. I serbatoi del carburante sono situati nella parte centrale dell'ala ed hanno una capacità complessiva di 1100 litri di carburante.

Il carrello è tricycle retrattile di progetto Miles: la ruota anteriore è munita di un ammortizzatore a telescopio. Il movimento avviene per mezzo di aria compressa contenuta in tre bombole. Tali bombole sono rifornite da due compressori azionati dai due motori esterni che danno una pressione massima di 42 Kg/cmq.

L'apparato elettrico comprende due generatori da 1000 Watts produttori un'energia di 24 volts, 50 ampères. I due generatori sono azionati dai due motori interni.

Apertura alare m. 19,80; lunghezza m. 15,86; altezza m. 4,14. Volume della cabina 21,672 mc. Raggio d'azione massimo 1600 Km. Velocità massima 370 Km/h a m. 2000; velocità di crociera raccomandata 282 Km/h a m. 3000; Velocità di salita iniziale 7,86 m./sec. Velocità di salita (con 3 motori) a pieno carico 4,82 m./sec. Peso a vuoto Kg. 5210; peso dell'equipaggio Kg. 160; carico utile Kg. 2130; peso totale in ordine di volo Kg. 7500.



Rassegna volovelistica

Il primo aliante prodotto in serie nel dopoguerra in U.S.A. è il Schweizer «SGU I-19». Si tratta di un piccolo apparecchio, in costruzione mista (fusoliera intelata in tubi d'acciaio e ala in legno) definito «monoposto da allenamento o da sport». È ancora del tipo «utility»; apertura circa 10 m., ala alta rettangolare con estremità arrotondate, due montanti (con rompitratta) per semiala, abitacolo aperto, piano di coda con montante, rispettabili pattini di estremità, ruota dietro il baricentro. Di nuovo il fatto che viene venduto, oltre che completo, anche in scatole di montaggio di vari tipi; la più economica, che permette di iniziare la costruzione, costa doll. 94,50. Il prezzo pronto per il volo si aggira sui 950 dollari.

La stessa fabbrica — la Schweizer Aircraft Corp. di Elmira — sta iniziando la produzione del «SGU 6-22», biposto in tandem interamente metallico (coperto naturalmente in tela).

Alle 9 e 30 del 3 agosto scorso, si è aperta a Elmira la trentesima gara nazionale della Soaring Society of America. La gara è terminata il 18 ago-