

il P. L. 2 C.

Il P. L. 2 C. è un aereo da turismo interamente metallico, assai interessante da parecchi punti di vista: in esso infatti sono compendiate varie caratteristiche architettoniche e strutturali, che ne dovrebbero rendere l'uso assai comodo ed economico.

Dal punto di vista costruttivo si può notare come la sua struttura sia stata notevolmente semplificata specie riguardo alla fusoliera, rispetto a quella di un normale aereo. Ciò naturalmente si riflette benevolmente sul costo di fabbricazione, e quindi sul prezzo di vendita, nonché sul costo delle eventuali riparazioni.

In più, dato che ad ali ripiegate le sue dimensioni sono di circa 2,20 m. di larghezza per m. 6 di lunghezza, esso può agevolmente spostarsi su strada normale, sempre con la spinta dell'elica, con la possibilità quindi di portare il pilota fin sulla porta di casa, e di essere poi ricoverato in una normale autorimessa.

La struttura del P. L. 2 C. è di tipo particolare. Crediamo anzi che essa sia stata brevettata; ed effettivamente non si può negare che essa sia interessante. La fusoliera si può considerare composta da una parte di forza — un vero e proprio chassis — costituito da un trave tubolare in lamiera d'acciaio saldata, e da una carrozzeria in dural. Sul trave sono saldati il castello in tubi che sorregge l'ala ed il motore, nonché tutti gli attacchi dei comandi, del carrello, degli impennaggi; ad esso sono fissati anche i seggiolini. La carenatura in dural ricopre la parte anteriore del trave e provvede a raccordare l'ala al motore ed al trave, nonché a formare la cabina. Essa è munita di due porte laterali, ed è facilmente smontabile.

L'ala è monolongherone a sbalzo suddivisa in un tronco centrale fisso, ed in due semiali ripiegabili. Il ripiegamento è assai agevole; l'ala ripiegata resta sospesa con l'attacco

anteriore al tronco centrale della ala e si fissa su appositi attacchi sistemati sulla deriva corrispondente.

La struttura dell'ala è interamente in dural, compresa la copertura in dural da 8/10 di mm. Gli attacchi sono invece in acciaio. Nell'ala è stato fatto largo uso di rivette tubolari, anziché di chiodi, che sono stati limitati alle giunzioni più sollecitate.

Gli alettoni hanno struttura metallica in dural, e copertura in tela; essi possono essere simultaneamente abbassati così da funzionare da ipersostentatori.

Il piano orizzontale è di struttura analoga all'ala; la parte fissa (la cui incidenza è regolabile in volo con volantino) è coperta in dural, la parte mobile invece è intelata. Il piano verticale, sdoppiato, è strutturalmente simile all'orizzontale.

Il carrello è triciclo con ruote a bassa pressione; le ruote posteriori sono provviste di freni, mentre l'anteriore è collegata alla pedaliera per gli spostamenti a terra.

Il motore, del prototipo, è un Valter da 60 CV, azionante un'elica in legno a passo fisso; è previsto anche l'uso del CNA D IV.

I comandi sono del solito tipo a barra e pedaliera; il cruscotto porta l'usuale dotazione di strumenti. Il freno è a pedale.

Caratteristiche: Apertura m. 9,80; lunghezza m. 5,70; altezza m. 1,60; superficie alare mq. 12; allungamento 8.

Pesi: Peso a vuoto Kg. 340; carico utile Kg. 210; peso totale Kg. 550; carico alare Kg/mq. 45,8.

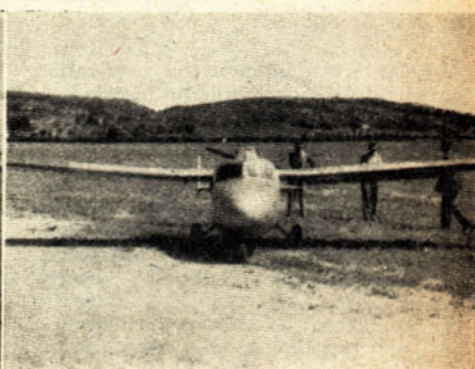
Caratteristiche di volo: Velocità massima (a 2000 m.) Km/h. 190; velocità di crociera Km/h 160; Velocità minima Km/h 70; velocità su strada: limitata a 60 Km/h.; Quota di tangenza pratica m. 4000; Autonomia alla vel. di crociera Km. 600; Autonomia max. Km 750; Lun-

ghezza di decollo con ipersos. m. 120; Lunghezza di atterraggio m. 60.

Il consumo di carburante del P. L. 2 C. si aggira sui 15 l/h., ossia, in volo, si fanno circa 100 Km con 10 l. di benzina; lo stesso consumo di una 1100 o di un Ardea. Il costo è di L. 460.000 senza motore.

Questo biposto è stato progettato dal sig. Luigi Pellarini, con la consulenza tecnica dell'ing. Amilcare Porro: è stato costruito nell'officina della Carrozzeria Colli a Milano. Nella stessa officina, subito dopo la fine della guerra, è stato costruito, sempre su progetto del sig. Pellarini, un monoposto di piccola potenza, che è servito principalmente ad sperimentare molte delle caratteristiche costruttive adottate poi nel P. L. 2 C., e che è denominato P. L. 1 C.

Si tratta di una costruzione dello stesso tipo di quella del biposto, sempre interamente metallica, con l'ala però intelata. Alcuni dati: apertura m. 8,40; peso senza motore Kg. 86; potenza CV 20; Velocità Km/h 140 (max); ne danno un'idea. La fusoliera è costituita da un trave in lamiera d'acciaio saldata (costituita da due mezzi tubi, ottenuti martellando la lamiera, saldati assieme lungo le generatrici superiore ed inferiore). Il trave va da prua, ove porta il ruotino anteriore, fino a poppa ove sostiene i piani di coda. Su di esso è saldato un castello in tubi che sostiene l'ala ed il motore che è piazzato poco sopra il bordo di uscita dell'ala, ed aziona un'elica propulsiva in legno. Sul trave sono saldati anche gli attacchi del carrello principale (anche il P. L. 1 C. ha carrello triciclo), dei comandi e del seggiolino. Nella parte anteriore una carenatura ovoidale in dural forma l'abitacolo che è aperto e raccorda ala e trave. Nelle prove sin'ora fatte il motore era scoperto, ma ne era prevista la parziale carenatura.



Da sinistra a destra: — Il P.L. 2C. nella vista di fianco - Con le ali ripiegate - Visto di fronte.

fig 1

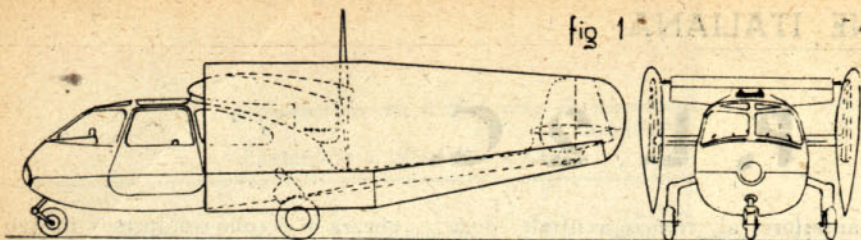


fig 2

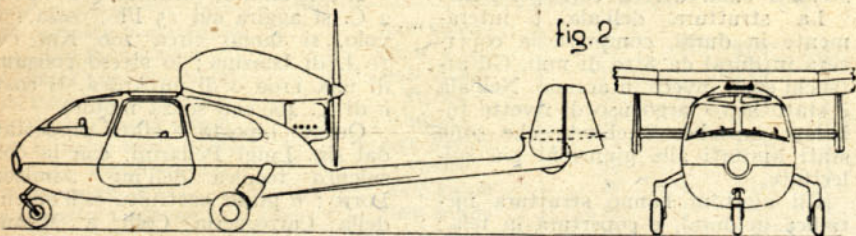
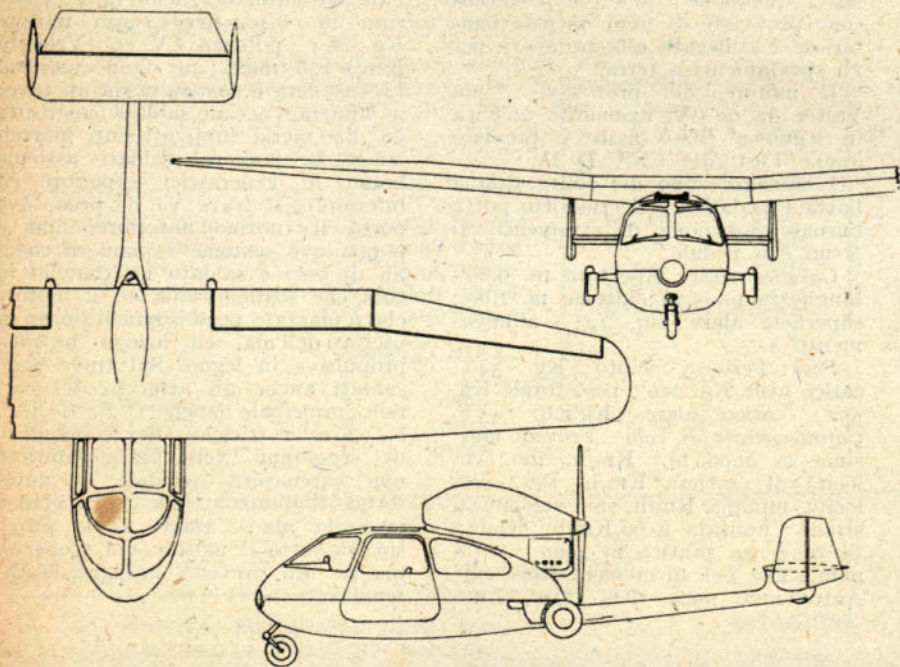
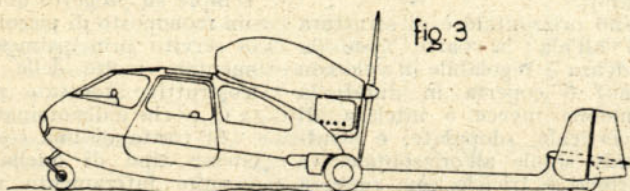


fig 3



L'ala, rettangolare con estremità arrotondate, è interamente in acciaio, e le giunzioni dei vari elementi sono realizzate con saldatura. La copertura è in tela. L'ala è divisa in un tronco centrale ed in due semiali ripiegabili verso l'alto. Con le ali ripiegate l'ingombro è assai poco, all'incirca 2m di larghezza per 5 di lunghezza per 2,50 di altezza; abbiamo infatti visto, circa un anno fa, arrivare questo aereo sul campo e rimorchio di un topolino e poi riandarsene con lo stesso mezzo.

Piani di coda di costruzione analoga a quella dell'ala. Il piano orizzontale

è controventato con un montante per parte.

Su questo aereo è stato montato un motore Gilera, prototipo avio, della cilindrata di 500, cc. bicilindrico opposto a due tempi; causa la non completa messa a punto del motore, esso non ha fornito la potenza necessaria per dei voli stabili, che si sono limitati a dei salti. Presentemente il P. L. 1 C. aspetta un altro motore, di maggior potenza, per terminare le sue prove. La ditta Colli infatti pensa anche a costruire questo tipo, naturalmente con i perfezionamenti suggeriti dall'esperienza: si può pre-

sumere che il P. L. 1 C. possa essere venduto a 250.000 L.: il prezzo di una Guzzi 500 nuova

Dal P. L. 2 C., che è stato esposto per due giorni alla Fiera di Milano, è stato sviluppato il progetto del P. L. 2 C. bis, che, come si può vedere dai disegni, è un rifacimento del P. L. 2 C., con le modifiche ed i perfezionamenti suggeriti dalle prove.

Questo nuovo biposto avrà l'ala in posizione più alta del precedente, e le ali, ripiegate, saranno in posizione più bassa, con diminuzione dell'ingombro: la fusoliera, avrà una forma tendente all'ovulo, con finestrate più ampie. Il carrello posteriore sarà sollevabile, e bloccabile in tre diverse posizioni come mostra il disegno: una (fig. 2) per il decollo e l'atterraggio, con le ruote in prossimità del baricentro; una (fig. 1) per marcia su strada con le ruote arretrate per aumentare l'aderenza della ruota anteriore, ed una (fig. 3) con le ruote sollevate per il volo e gli atterraggi di emergenza; qui la trave funge da pattino.

Il prezzo del P. L. 2 C. Bis è previsto di 600.000 Lire. Di questo aereo è prevista anche una versione triposto con motore da 80CV, ed una versione quadriposto con motore da 120 CV.

COMUNICATO

Il Ministero dell'aeronautica comunica:

Tutti gli allievi appartenenti ai Corsi regolari interrotti all'8 settembre 1943 i quali a tutto il 10 ottobre non abbiano ricevuto dal Comando Accademia Aeronautica o da questo Ministero comunicazione circa la riammissione alla prosecuzione dei corsi ovvero dimissioni dall'Istituto, sono invitati a far pervenire entro il 30 Ottobre un notiziario dal quale risulti:

1°) La data ed il luogo di presentazione al Centro affluenza e Riordinamento.

2°) Se intendono o meno essere ammessi alla prosecuzione dei corsi.

La riammissione in Accademia è subordinata al favorevole esito della discriminazione.

Quegli Allievi che non faranno pervenire tali notizie entro i termini stabiliti dal presente comunicato verranno, anche se favorevolmente discriminati, dimessi dall'Istituto con decorrenza 30 ottobre 1946.

Tutte le istanze intese ad ottenere notizie che riflettano comunque la posizione militare-amministrativa degli Allievi di cui sopra, dovranno essere indirizzate esclusivamente al Comando dell'Accademia Aeronautica Nisida (Napoli).

Altrettanto dicasi per le istanze intese ad ottenere in base ad elementi sicuramente accertabili il riesame del giudizio di discriminazione; istanze che dovranno pervenire al Comando Accademia non oltre 15 giorni dalla notificazione del provvedimento emesso a carico dell'interessato.