



NUOVI PRODOTTI DELL'INDUSTRIA CECOSLOVACCA

L'industria aeronautica cecoslovacca ha iniziato l'anno 1949 con alcuni nuovi aerei. Questi sono due macchine derivate dal celebre « Sokol » M.1 e un aliante biposto. Riportiamo qui di seguito delle brevi descrizioni e i dati di progetto e delle caratteristiche di volo.

SKAUT M.2. — È un velivolo scuola, d'addestramento e sport. È caratterizzato dall'aver due posti affiancati e il carrello triciclo.

Monoplano ad ala bassa a sbalzo, è interamente costruito in legno. L'ala è in tre pezzi ed ha rivestimento misto in compensato e tela. La fusoliera, rivestita in compensato, comprende una spaziosa cabina con un grande spazio dedicato al bagaglio. I due seggiolini sono regolabili.

I piani fissi degli impennaggi sono rivestiti in compensato, mentre quelli mobili sono intelati.

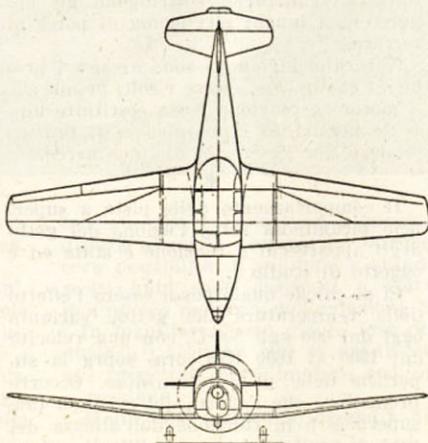
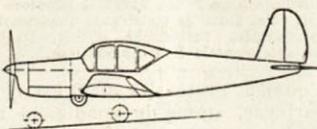
Il ruotino anteriore è orientabile; le gambe principali sono in acciaio, con ammortizzatori a frizione e freni meccanici.

Lo Skaut M.2 è munito di un motore Praga D, quattro cilindri opposti orizzontalmente. Potenza nominale al suolo 75 CV, di crociera 56 CV. I serbatoi del carburante hanno una capacità di 70 litri. L'equipaggiamento normale comprende anche l'estintore d'incendio.

Apertura alare m. 10,00 — lunghezza m. 6,75 — altezza m. 1,90 — superficie alare mq. 13,80 — posti n. 2 — peso a vuoto Kg. 370 — peso totale Kg. 620 — velocità massima Km/h 185 — velocità di crociera Km/h 160 — velocità ascen-

sionale m./min. 160 — tangenza pratica m. 4200 — consumo per ogni 100 Km., litri 10.

BONZO M.3. — È un velivolo da sport, da turismo e da taxi aereo. Grazie alle sue linee bene avviate ed al carrello retrattile, l'aereo ha una velocità di crociera di 240 Km/h. La spaziosa cabina



BONZO M.3

è arredata perfettamente ed offre un grande confort; essa è insonora e termicamente isolata, munita di riscaldamento, aereazione e illuminazione.

La costruzione di questo monoplano ad ala bassa a sbalzo è in legno. L'ala è costruita in tre parti ed è rivestita parte in compensato e parte in tela; gli ipersostentatori sono costituiti da alette a fessura.

La fusoliera è ricoperta in compensato. Nella spaziosa cabina sono sistemati quattro seggiolini affiancati a due a due. La portiera di accesso è ribaltabile verso l'alto.

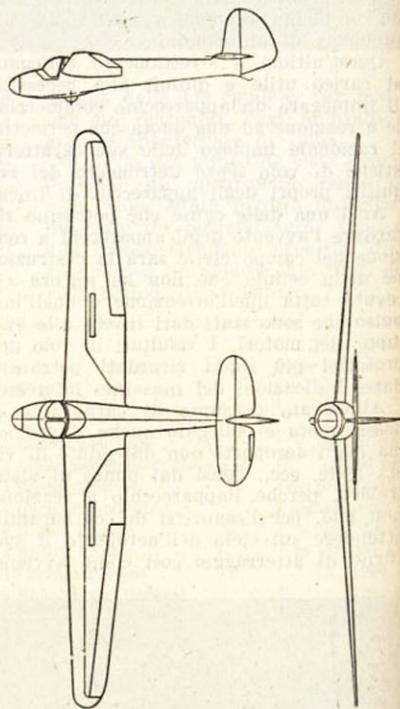
Le superfici fisse dei piani di coda

sono rivestite in compensato, mentre quelle mobili hanno rivestimento in tela. Il carrello di atterraggio è triciclo retrattile a comando meccanico, munito di ammortizzatori oleopneumatici e di freni meccanici.

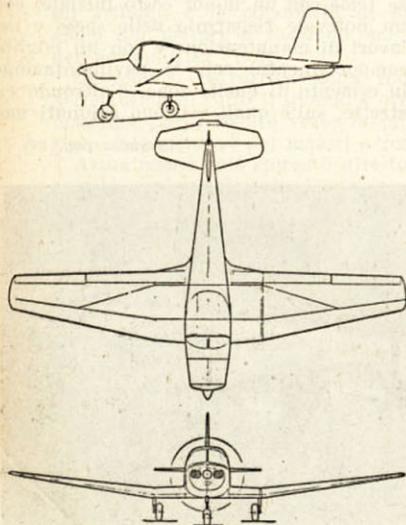
Il motore è un Walter Minor 6 III, a sei cilindri in linea, con potenza nominale di 160 CV, potenza in crociera 125 CV, munito di avviatore elettrico. I tre serbatoi del carburante sono sistemati due nell'ala e uno nella fusoliera ed hanno una capacità totale di 165 litri, sufficienti per quattro ore di volo.

Il cruscotto comprende tutti gli strumenti per la navigazione normale e per il volo senza visibilità.

Apertura alare m. 10,60 — lunghezza m. 7,72 — altezza m. 2,25 — superficie alare mq. 15,90 — posti n. 4 — peso a vuoto Kg. 580 — peso totale Kg. 1100 — velocità massima Km/h 260 — velocità di crociera Km/h 240 — velocità ascensionale m./min 180 — tangenza pratica



KMOTR LG. 30



SKAUT M.2

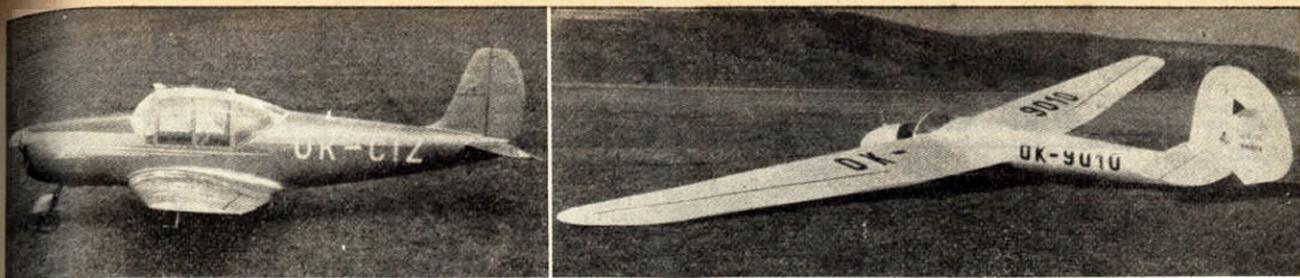
ZINCOGRAFICA FIORENTINA

Tutti i procedimenti d'incisione e stampa

CLICHÉS - FOTOLITO - GALVANOTIPIA

Incisione e stampa in Rotocalco - Incisione e stampa in Offset

Direzione e Stabilimento, FIRENZE - Via Aretina, 167 - Telef. 60-705 e 63-255



Qui sopra sono riprodotti il quadriposto Bonzo M.3 (a sinistra) e l'aliante biposto affiancato KMOTR LG.30. Nel titolo il biposto SKAUT M.2.

m. 5000 — consumo per ogni 100 Km., litri 16.

KMOTR LG.30. — Questo aliante biposto affiancato è stato costruito dalle officine di Zlin che hanno prodotto pure gli allianti Zlin 24 «Krajánek» e Zlin 25 «Sohaj», già conosciuti dai nostri lettori.

Il KMOTR LG.30 è un monoplano ad ala media a sbalzo, costruito interamente in legno. L'ala, monolongherone, è in due pezz' ed è munita di alettoni a comando differenziale e di freni aerodinamici sistema DFS. Il bordo di attacco dell'ala è rivestito in compensato, mentre la rimanente superficie è intelata.

La fusoliera, a sezione ovale, è ricoperta in compensato e termina in avanti con un muso apribile in lamiera di elextron. La spaziosa cabina è ricoperta da una capottina rimovibile in plexiglass ed ha due posti affiancati e uno spazio per eventuali bagagli.

Il rivestimento per i piani di coda è in compensato per le superfici fisse e in tela per quelle mobili.

Il complesso di atterraggio è costituito da un pattino con ammortizzatore a tamponi di gomma, da una ruota a bassa pressione munita di freno e di un pattino di coda.

L'equipaggiamento del velivolo comprende: indicatore di velocità, bussola, altimetro, variometro doppio a ± 5 m/sec e a ± 15 m/sec, inclinometro longitudinale e indicatore di virata. Il cavo di trajno può essere agganciato avanti e lateralmente. A richiesta l'aliante può essere munito di accumulatore elettrico, orizzonte artificiale e inalatore di ossigeno.

Apertura alare m. 16,00 — lunghezza m. 7,50 — altezza m. 1,20 — superficie alare mq. 21,80 — posti n. 2 — peso a vuoto Kg. 255 — peso totale Kg. 435 — caratteristiche come biposto: efficienza 1:22 — velocità Km/h 75 — velocità minima Km/h 48 — velocità di discesa 0,9 m/sec — velocità max. a rimorchio Km/h 130 — velocità max. in picchiata Km/h 210.

Milan Horeš