

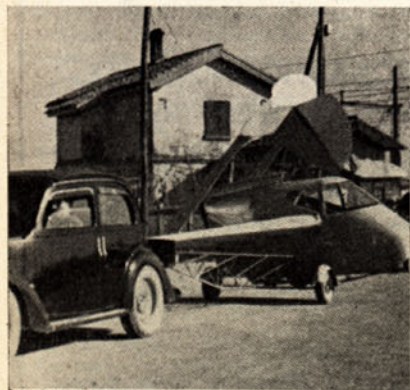
Vi presentiamo

l'Alaparma 65 "BALDO"

La presentazione ufficiale dell'Alaparma 65 « Baldo », il cui prototipo è già pronto a Parma, è da ritenersi ormai imminente.

Derivato dagli AM 6, AM, 8, AM, 10, già conosciuti dal pubblico dei Raduni, si può ben dire che il « Baldo » abbia concretizzato e realizzato, nella maniera più felice, le doti complete di economia, comodità, sicurezza e maneggevolezza, che nei predecessori erano state felicemente imposte.

Con questa formula, Livio Agostini tende ad offrire ai privati, ai numerosissimi aeroturisti esistenti in potenza, la possibilità di far dell'aviazione, per diporto e per lavoro, alle stesse identiche condizioni di chi fa dell'automobilismo con una « topolino » dal punto di vista onere.



Il « Baldo » è un biposto affiancato con cabina comoda e spaziosa, e con un capace bagagliaio situato, unitamente ai serbatoi, dietro i piloti, sul baricentro. L'attacco anteriore dell'ala, all'altezza della cabina di pilotaggio, offre ai piloti una comoda apertura sistemata a cassetta (interno dell'ala stessa), nella quale si possono appoggiare i gomiti, come pure pacchi o materiale da tenere a portata di mano durante il volo.

Essendo il motore propulsivo, e il muso cortissimo, la visibilità è perfetta in ogni direzione.

I travi di sostegno dei piani di coda sono ribaltabili, con uno snodo semplice, il che consente di trainare l'apparecchio (su apposito carrello venduto assieme all'aeroplano) con una qualsiasi autovettura; il velivolo trainato su strada crea un ingombro di m. 7 di lunghezza (apertura alare) e di poco più di 1 metro e mezzo di larghezza. L'operazione di ribaltamento si effettua in meno di un minuto.

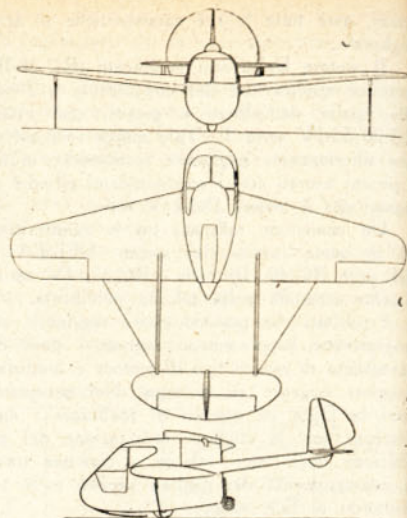
Il treno di atterraggio è composto: da un pattino, dietro il quale sorge il ruotino (che può essere bloccato con un efficientissimo freno comandato sulla cloche), e da un ruotino posteriore, posto al termine della fusoliera, orientabile e comandato dalla pedaliera, che rende particolarmente sensibile il velivolo sulla direzione a terra; l'equilibrio è mantenuto da due assicelle metalliche alle estremità delle ali, ammortizzate con elastico.

La bassissima velocità di atterraggio, circa 60 Km/h. e la facilità dello stesso (simile come manovra a quello di un alante), unitamente alla economicissima facilità di ricupero, offrono ai piloti — anche poco esperti — una sicurezza eccezionale: un incontro con il maltempo o una panne non sono più elementi da affrontare con timore: ci si può posare su una strada, su un prato, e nel caso non se ne possa ripartire, si ripiega la coda, e si viene a recuperare il velivolo dal più vicino aeroporto, con il carrello apposito e una qualsiasi automobile, con una spesa veramente minima

In queste foto, si presenta nella sua elegante semplicità il « Baldo » dell'Alaparma.

Il suo trasporto è facilissimo, grazie all'apposito carrello (foto qui di fianco, in alto), mentre la sua cabina è comoda e gode ottima visibilità (foto qui di fianco).

In quest'ultima foto notare le incavature nel bordo d'entrata dell'ala che permettono una comoda sistemazione dei gomiti del pilota e del passeggero.



Le linee semplici, raccolte ed eleganti del « Baldo » sono chiaramente visibili in questo tritico.

Eccezionali e sorprendenti anche le doti di volo, l'enunciazione delle quali, obiettiva e positiva, può sembrare il piacevole sogno di un moderno aeroturista, innamorato del suo sport.

Peso a vuoto Kg. 230; Carico utile Kg. 200; Apertura alare m. 7; Veloc. massima Km/h 220; Veloc. crociera Km/h 190; Veloc. minima Km/h 65; Veloc. economica Km/h 150; Motore Walter Mikron 65 HP; Autonomia a vel. croc. Km. 720; Autonomia a vel. econ. Km. 900; Percorso con 1 litro: da 14 a 17 Km.; Decollo in m. 90; Atterraggio in m. 50; Plafond m. 6000. Salite a pieno carico: a m. 1000 in 4'30"; a m. 2000 in 9'30"; a m. 3000 in 16'; a m. 4000 in 24'; a m. 5000 in 35'; a m. 6000 in 53'. A metri 6000, l'apparecchio è ancora molto maneggevole e sale a 1 m/sec.

Con un solo pilota a bordo, l'apparecchio ha coefficiente acrobatico. La sua sensibilità consente di effettuare armonicamente e con molta facilità, tonneaux lenti e frullati, imperiali, fieseler, ecc.; in perdita di velocità, l'apparecchio non cade in vite e da fermo si riprende con poche decine di metri di caduta regolare.

L'Alaparma è stata creata nel novembre 1945 e, se non è stata molto conosciuta come industria, è perchè ha svolto finora solo lavoro sperimentale, con lo scopo di creare un moderno velivolo da turismo.

Oggi, la parte sperimentale può considerarsi conclusa nel modo migliore, e il « Baldo » rappresenta il degno coronamento di lunghi anni di sforzi, di sacrifici e di costanza, esplicitasi nel periodo più triste della storia della nostra aviazione.

Fra i collaboratori del sig. Agostini, ricorderemo Adriano Mantelli, uno dei migliori piloti collaudatori italiani, che l'Argentina si è portata via; l'ing. Callerio cui si debbono tutti i calcoli; l'attuale pilota collaudatore, maresciallo Tansini, e gli specialisti Bartoletti, Eucarelli e Porzio.

L'Alaparma passerà ora alla fase commerciale, per lanciare sui mercati nazionali e internazionali il suo « Baldo » attraverso una fase di sviluppo progressivo e solidamente basato.