

Problemi dell'aviazione militare svizzera

Autor(en): **Roschetti, Felice**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **21 (1949)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-243796>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

PROBLEMI DELL'AVIAZIONE MILITARE SVIZZERA

Ten. Felice Boschetti

Durante una riunione che il Circolo Ufficiali di Lugano ha tenuto a Tesse-
rete il 2 giugno, il *Magg. P. Mazzuchelli*
già addetto al Servizio tecnico del
Dipartimento militare federale, ha in-
trattenuto i soci presenti sui problemi
attuali dell'aviazione militare svizzera.

Premessa l'organizzazione delle com-
pagnie e dei reggimenti d'aviazione,
particolare interesse suscitò la compo-
sizione degli apparecchi in dotazione
agli aviatori svizzeri dal 1914 in poi.

In previsione dei casi bellici, la Sviz-
zera organizzò la propria fabbricazione,
facendo capo alle fabbriche di Thun,
Emmen e Dornier per gli alianti e
affidando alle officine Saurer e SLM
Winterthur la fabbricazione in licenza
dei motori Hispano-Suiza. Durante la
guerra la Svizzera poteva così disporre
di apparecchi C 35 e C 36 per osser-
vazione e di Morane per la caccia,
di esclusiva fabbricazione svizzera.

Inoltre un certo numero di caccia
Messerschmid erano stati acquistati poco
prima delle ostilità. Successivamente,
proprio durante le ostilità, alla Svizzera
venne consegnato un certo numero di
caccia Messerschmid di modello molto
aggiornato in cambio della distruzione
di un Messerschmid speciale da due
motori, equipaggiato con un sistema
segreto di Radar, che per errore era
atterrato nel nostro paese (Cfr. Rap-
porto del Generale).

* * *

Svantaggi del motore a pi- stoni.

Con l'aumentare la potenza del motore
aumenta di conseguenza anche la su-
perficie frontale dell'apparecchio la
quale, per la sua resistenza nell'aria
distrugge in parte la potenza del motore.

Si entra così in un circolo vizioso che
doveva essere col tempo abbandonato.

L'apparecchio Mustang, uno dei caccia
più veloci alla fine delle ostilità, dev'es-
sere considerato come l'ultimo espo-
nente di apparecchi veloci con motore
a pistoni. Infatti per raggiungere la
velocità di 675 Km. orari, si è dovuto
aumentare la potenza del motore fino
a 2000 HP, ciò che costituisce pure
un massimo in fatto di potenza.

Si è così piazzato all'attenzione del
mondo intero, la scoperta dell'appar-
ecchio a reazione (1).

L'apparecchio a reazione elimina l'e-
lica, il motore è costituito da un sem-
plice turbina accoppiata ad un com-
pressore, eliminando così tutte le parti
in movimento alternativo (pistoncini, bielle,
valvole, ecc.). Il principio del motore
a reazione si basa sull'aspirazione,
entro camere di combustione, di una
miscela di aria e di petrolio, che, con
la fuga posteriore, imprime per forza
termica di reazione, la spinta potente
all'apparecchio.

Vantaggi.

I vantaggi di questo apparecchio sono
notevoli:

(1) ved. questa Rivista 1946 pag. 50: magg. Mazzucchelli «L'impulso dato
all'aviazione militare dalla propulsione a reazione» con diversi schizzi di mo-
tore.

a) rotondità di forza senza asperità.
 b) partenza immediata a tutto gas
 c) mancanza della necessità di mantenere riscaldato il motore (invece enorme difficoltà costituiva il riscaldamento dei motori a pistoni per la partenza)
 d) combustibile comune e variabile (petrolio o polvere di carbone invece di benzina raffinata a diversi gradi a seconda se per Morane, Focher, Messerschmid, ecc.)
 e) velocità altissima, mobilità elevata e quindi ben adatto alla configurazione montagnosa del nostro suolo
 f) facilità notevole di guida, data la mancanza di reazione laterale provocata dall'elica (l'apparecchio è spinto dritto in avanti).

Aumentata efficienza aviatoria

Ne consegue che la dotazione di simili apparecchi a reazione è di indubbia convenienza in quanto non necessita la formazione di speciali piloti e aumenta notevolmente l'efficienza della nostra aviazione militare.

Il problema che si pone è, invece la formazione di personale meccanico specializzato per tali motori completamente differenti dagli usuali a pistoni. La manutenzione di tale motore è di grande importanza perchè, dopo un li-

mitato numero di ore di volo, bisogna rimpiazzare la camera di combustione sottoposta ad altissima usura per la grande quantità di calore che deve sopportare, anche se il suo raffreddamento è aumentato da:

- 1) da una camera di aereazione
- 2) dalla diminuzione della temperatura interna d'accensione
- 3) dall'impiego di uno speciale acciaio.

Trattative sono in corso con l'Inghilterra per ottenere la licenza di fabbricare tali apparecchi in Svizzera.

Banco di prova di Emmen.

Della esperienza dell'espositore, magg. Mazzucchelli, profittarono diversi soci per sollevare animata discussione sui problemi degli aerodromi di Agno, Maggano ed Ascona. Calorosa ed interessante discussione, sollevata attorno al banco di prova impiantato dallo stesso Magg. Mazzucchelli al campo di Emmen, si concluse con la promessa di una gita aerea Agno-Emmen, con visita particolareggiata a tale officina dalla quale escono i prototipi dell'aviazione militare svizzera e dove vengono provati, adattati e possibilmente migliorati gli apparecchi esteri. La stessa è attualmente considerata come una delle migliori officine di prova di tutta Europa.

L'illustrazione di copertina

Il nuovo obice 10,5 (mod. 1947) è stato impiegato per la prima volta quest'anno in un esercizio di tiri combinati ai quali partecipava un Rgt. fant. nella regione sangallese della Goldingertal.

La nostra illustrazione mostra un pezzo in posizione mascherata e, in secondo piano, otto colpi a salve piazzati nel bersaglio.