



complesso l'impressione degli aeroplani colà mostrati è stata buona. Le prestazioni conseguite sono in parte da imputare ai radiatori molto piccoli. Ciò vale particolarmente per il Macchi 205V ed il Reggiane 2005.

Le installazioni delle armi presenti hanno fatto una buona impressione. L'alloggiamento del cannone nell'ala è stato risolto bene. Nell'ulteriore equipaggiamento degli aeroplani è da notare particolarmente che c'è abbondanza di comodità: azionamento idraulico dei flabelli dei radiatori del refrigerante e del lubrificante, comando idraulico del filtro antisabbia, regolazione idraulica del sedile ed azionamento idraulico degli ipersostentatori e del carrello. Il comando delle armi è meccanico-pneumatico. La fattura del carrello ha fatto un'impressione di semplice solidità. Non si può rilevare un'assoluta uniformità dei quattro abitacoli, sebbene alcuni dispositivi e strumenti fossero gli stessi in tutti i quattro aeroplani. La disposizione degli strumenti, misurata secondo le esigenze tedesche, era complicata e non molto conforme allo scopo. Un'uniformità c'era nella capottina della cabina. Tutti i tre aeroplani avevano una parte anteriore e centrale della capottina della cabina standard. Inoltre erano standard in tutti gli aeroplani i sedili corazzati e le corazze per la testa.

III - Confronto tattico-tecnico

Dei quattro aeroplani che hanno partecipato alla compa-

razione, il Fiat G.55 ottiene una valutazione così buona che è necessario un confronto tattico-tecnico.

I vantaggi del Fiat G.55 sono: maggiore superficie alare, migliore allungamento alare, carico alare più ridotto (175 kg/mq). Confronta: Bf 109G-4 = 195 kg/mq e Fw 190 A 5 = 210 kg/mq.

Ne conseguono per l'aeroplano migliori qualità, che si riflettono in maggiore quota di tangenza, migliore maneggevolezza in virata e migliore velocità ascensionale in quota. Quest'ultima non appare del tutto ragionevole, poiché il carico di potenza è più alto che nel Bf 109G-4. Un ulteriore vantaggio è l'installazione delle armi. L'armamento al momento presente di quattro mitragliatrici da 12,7 mm ed un cannone 151/20 (200 colpi), che sono disposti centralmente nella fusoliera ed hanno anche una sufficiente dotazione di munizioni, 360 colpi per arma. Invece l'armamento del Bf 109G-4 con un cannone 151/20 e due mitragliatrici da 7,9 mm con 500 colpi ciascuna deve essere definito abbondantemente troppo ridotto. Nell'ulteriore sviluppo sono previsti tre cannoni 151/20 e due mitragliatrici da 12,7 mm. Quest'armamento è molto buono ed è conseguito senza che le qualità di volo e le prestazioni siano così fortemente pregiudicate come è il caso, al momento, per gli aeroplani da caccia tedeschi con l'installazione dei Rüstsätze. Le qualità di volo non sono così buone come per il Bf 109 ed il Fw 190A-5. Le

condizioni di visibilità sono un po' peggiori che nel Bf 109 G-4 e nel Fw 190A-5. Un sensibile svantaggio del Fiat G.55 rispetto agli aeroplani da caccia tedeschi è il non essere adatto per l'impiego come caccia-bombardiere.

Ciò non deve essere trascurato, perché il caccia-bombardiere si è messo in evidenza su tutti i fronti.

Appare come un vantaggio del Fiat G.55 il fatto che la cellula è ben adatta all'installazione del DB 603.

Con ciò si arriva ad un considerevole incremento di potenza e viene superato lo svantaggio di essere inferiore in velocità (circa 25 km/h più lento del Bf 109G-4 e del Fw 190A-5).

C'è da aggiungere che l'ae-

roplano accetta in più un cannone da 3 cm.

Riassumendo si può dunque affermare che:

Il Fiat G.55, rispetto ai caccia tedeschi, è sullo stesso livello in fatto di velocità ascensionale e [aggiunto a mano] prestazioni in quota, superiore nell'armamento e nell'autonomia, inferiore nella velocità (al momento 25 km/h), al cui riguardo si deve considerare che il DB 605 italiano dà 100 CV in meno.

Poiché a quanto indicato dal progettista il DB 603 può essere installato senza rilevanti modifiche o variazioni, l'aeroplano, se si considerano le attuali prestazioni, acquista molto in interesse, poiché



In alto: il FIAT G.55 MM.492, secondo prototipo. A destra: disegno del Centauro Serie I. Nella pagina a fianco, sopra: la Luftwaffe si interessò anche al G.56; al centro: il primo C.205V Veltro Serie I.