

Dall'alto: il Messerschmitt Bf 109G-4 (Gustav, W.-Nr.19020), a Guidonia; lo stesso aereo (nell'hangar ci sono anche uno Ju 88A-4 ed un Me 210A-1); il Focke-Wulf Fw 190A-5 Würger W.-Nr.151163.

limitata in direzione antero-superiore, buona lateralmente e posteriormente. Decollo ed atterraggio molto semplici.

L'aeroplano è prodotto in serie.

Per l'impiego come caccia-bombardiere con attacco in fusoliera non impiegabile per la presenza di radiatore ventrale e per il carrello retrattile verso l'interno. Il radiatore è grande a sufficienza e previsto per l'impiego tropicale.

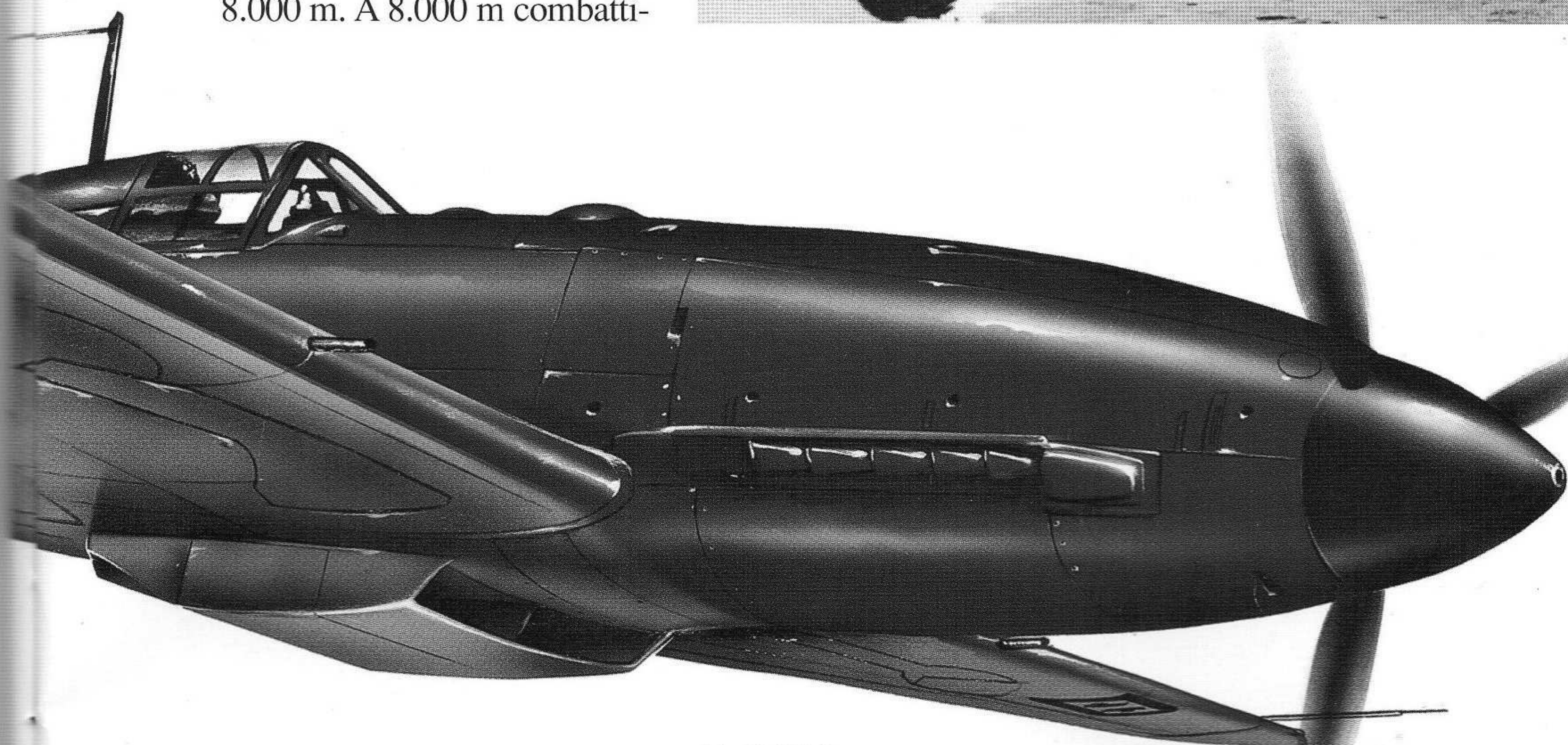
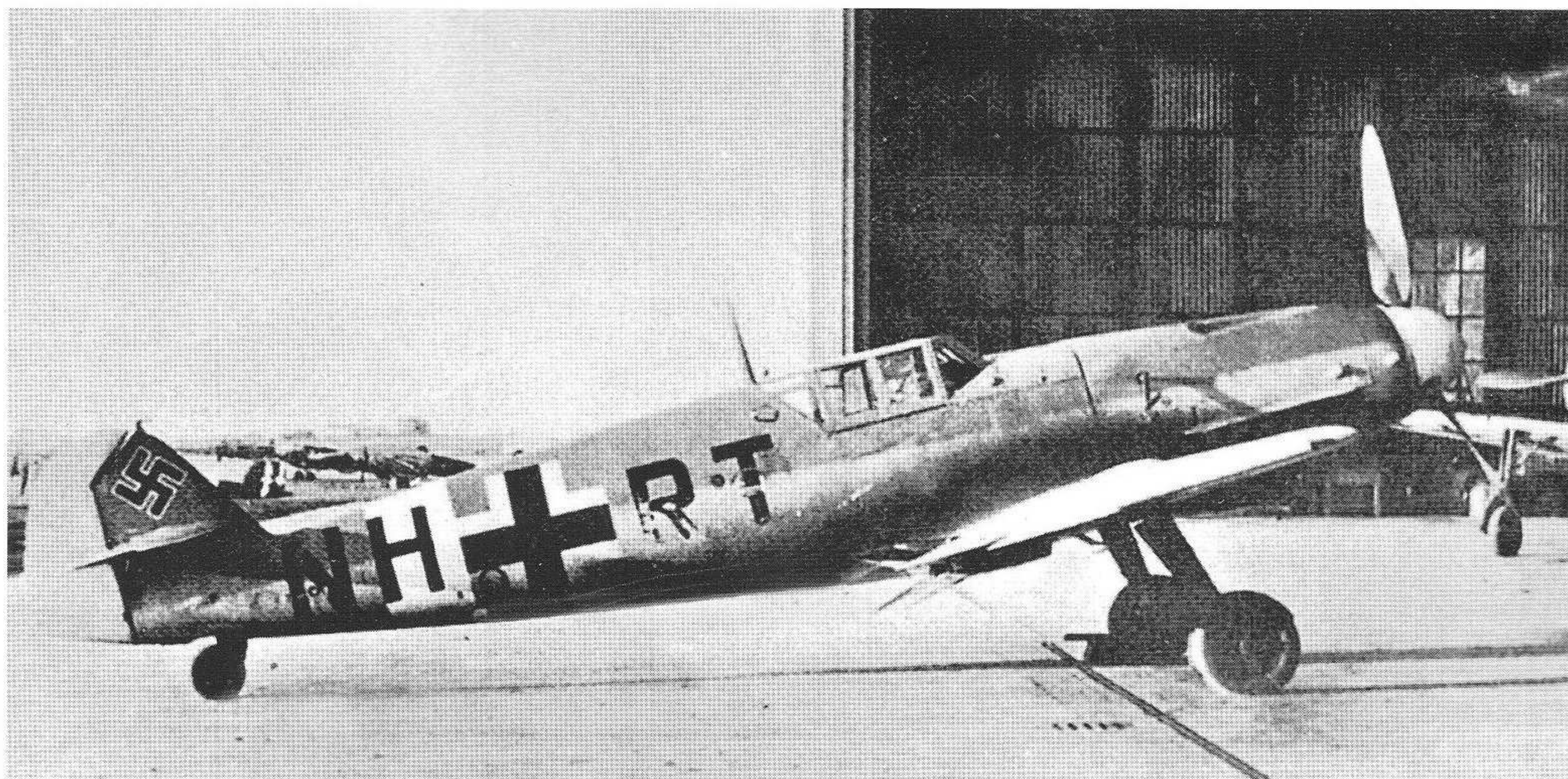
Si sta lavorando all'ulteriore sviluppo del Fiat G.55 con armamento più potente: un 151/20 sparante attraverso il mozzo dell'elica, due 151/20 non sincronizzati, uno per ogni ala, due mitragliatrici da 12,7 mm sincronizzate in fusoliera.

Alla Fiat si sta lavorando ad una versione dimostrativa con cabina pressurizzata.

V - Voli di comparazione

1ª comparazione: colonnello Tondi con Fw 190 W.-Nr. 1163, Hptm Behrens con Macchi 205N W.-Nr. 499 [le matricole militari degli aerei italiani sono riportate come Werknummer.].

Protocollo della comparazione: decollo insieme, salita a 8.000 m. A 8.000 m combatti-



mento manovrato con cambiamento delle posizioni. Poi a 6.000 m volo orizzontale in velocità, combattimento aereo e combattimento manovrato alla quota di 2.000 m. In questa comparazione è emerso che il Fw 190 si è dimostrato più veloce del Macchi 205 nella cabrata e nel volo orizzontale alla quota

di 6.000 m.

La velocità ascensionale del Macchi 205 è stata fortemente penalizzata dal radiatore troppo piccolo.

A causa della temperatura troppo alta del refrigerante per tre volte è stato effettuato un livellamento nel corso della salita. Nel combattimento manovrato il Fw 190 è

stato migliore.

Qui è emersa particolarmente la differenza di velocità. Quando il Macchi volava in buona posizione, il Fw 190 poteva così aumentare la sua distanza.

Nella picchiata il Macchi in

un primo momento teneva dietro bene, successivamente anche qui il Fw 190 riguadagnava velocità meglio.

Macchi 205N alla quota di 6.000 m 440 km/h Va (con 1,3 ata e 2.600 giri). Fw 190G [evidente errore per Fw 190A] alla quota di 6.000 m 475-480 km/h Va (con 1,43 ata e 2.700 giri).

2ª comparazione: colonnello Tondi con Fiat G.55 W.-Nr. 292 [292 non è presente tra i G.55 come numero di costruzione o di matricola: l'aereo era l'MM.492], Hptm Behrens con Fw 190 W.-Nr. 1163. Protocollo della comparazione: decollo insieme, salita a 8.000 m. A 8.000 m combattimento manovrato con cambiamento delle posizioni. Poi a 6.000 m volo orizzontale in velocità, combattimento aereo e combattimento manovrato alla quota di 2.000 m. Al decollo il Fiat G.55 si è staccato meglio del Fw 190. Nella salita a partire da 5.000 m il Fiat riguadagna nuovamente