



ON.LE DELEGAZIONE FABBRIGUERRA, VI PRESENTIAMO IL RE 2005 (SAGITTARIO)

Le immagini delle pagine seguenti sono tratte dal documento originale di proprietà di Gian Luigi Trombetta

Un prezioso documento ingiallito, spillato con tre punti metallici corrosi dalla ruggine ed esibito ad appassionati e storici con ogni cautela, è stato in redazione per un paio di anni, prestatoci dall'amico pilota e costruttore Gigi Trombetta che ne è venuto in possesso girando per mercatini. Si tratta di una monografia inviata per raccomandata alla Terza Delegazione Interprovinciale "Fabbriguerra" di Bologna, su richiesta di uno dei suoi dirigenti, il Ten. Colonnello Iacopazzi. In sole dieci pagine viene presentato in via riservata il più bel caccia italiano della Seconda Guerra Mondiale, oggi diventato un vero mito in quanto dei 34 esemplari costruiti non ne è rimasto neanche uno; solo un troncone di fusoliera è esposto al Museo Gianni Caproni di Trento. Il fascicolo si apre con le due viste, frontale e laterale, del velivolo, la cui purezza di linee è ancora oggi assoluta, e prosegue con una sintetica descrizione del caccia: costruzione e caratteristiche di ala, fusoliera, piani di coda e abitacolo, descrizione dell'armamento e degli impianti, scheda tecnica riassuntiva. In ultima pagina il documento, datato 2 marzo 1943, ricevuto e protocollato il 5 marzo, porta la

firma del Direttore Tecnico della Reggiane, Ing. Arnaldo Vischi, e del procuratore Rag. Fausto Coda. Il RE 2005, che aveva fatto il primo volo a metà del 1942, ma che presentava numerosi problemi derivanti dallo sviluppo affrettato, fu scartato a fine del 1942 dalla commissione che doveva scegliere il nuovo caccia, ma fu valutato positivamente nel febbraio 1943 da una commissione tedesca al fine di valutare una possibile produzione su licenza in Germania. Un anno più tardi gli stabilimenti saranno prima requisiti dai tedeschi in ritirata, poi bombardati e quasi completamente distrutti dagli americani (gennaio 1944). Infine, il 31 agosto 1945, lo stesso Ing. Vischi, nonostante avesse avuto il nulla osta dal Comitato di Liberazione Nazionale per continuare a dirigere le Officine Reggiane, viene ucciso in un "blitz" che ebbe subito la connotazione di "vendetta" da un gruppo di ex partigiani che erano stati dipendenti della Reggiane. Vi proponiamo integralmente la trascrizione fedele di questo documento come testimonianza di un'epoca storicamente tormentata, ma ricca di fervore tecnico e di grandi capacità progettuali e industriali.

RE 2005 -aeroplano monomotore da caccia

Il velivolo RE 2005, studiato e realizzato presso le Officine meccaniche "REGGIANE" è un monoplano da caccia ad ala bassa, monoposto, monomotore con ottime caratteristiche di velocità e di salita, oltre che di autonomia, impiegabile sia come caccia, sia come intercettore, sia come tuffatore. Le sue forme aerodinamiche sono studiate in modo da realizzare una grande finezza e gli consentono una velocità molto elevata. Il motore è il DB.605 raffreddato a liquido, della potenza normale di 1250 C.V. con quota di ristabilimento compresa tra i 5500 e i 5800 metri. Il tipo di costruzione a guscio ha permesso di realizzare strutture leggere ed insieme molto resistenti.

L'ala. Completamente a sbalzo, continua e passante sotto la fusoliera, è un pezzo unico con due terminali di estremità. La sua pianta è ellittica, il suo profilo è biconvesso di spessore variabile dal 9% all'estremità al 16% all'incastro. La struttura alare è a tre longheroni a doppio T con fasciame collaborante alla resistenza, sia alla flessione che alla torsione. Il fasciame è rinforzato nel dorso da lamiera ondulata, nel ventre da correntini. Nella parte centrale dell'ala, fra il primo e il secondo longherone sono alloggiati due capaci serbatoi di benzina della capacità di 160 litri ciascuno, lateralmente a essi sono ricavati i vani per l'alloggiamento dei semicarrelli d'atterramento. Fra il secondo e il terzo longherone al centro, è disposto il vano per l'alloggiamento del radiatore acqua e olio, lateralmente al quale sono installati altri due serbatoi benzina della capacità di litri 108 ciascuno. Fra le centine 5 e 6 è ricavato il vano per i cannoncini alari da mm. 20.

La fusoliera. Pure in duralluminio, ha struttura a guscio con ossatura costituita da ordinate in lamiera e corren-

Marzo 1943, un fascicoletto della "Reggiane" - Officine Meccaniche Italiane S. A., catalogato "SEGRETO", presenta in via riservata alla Delegazione "Fabbriguerra" di Bologna il caccia monoposto RE 2005, forse il miglior caccia italiano dell'epoca

tini a "Z". Alla sommità dell'ordinata 6 e 7, dietro il posto pilota, è applicato un castelletto per la protezione del pilota, in caso di capottata. Anteriormente al castelletto è imbullonata una corazzatura in acciaio speciale per proteggere la testa del pilota.

Posto pilota. La cabina pilota è chiusa superiormente da un portello ribaltabile lateralmente, munito di cristalli scorrevoli. Il seggiolino pilota è costituito da una corazza in acciaio, con alloggiamento per il paracadute, munita di attacchi per le bretelle. È regolabile mediante un comando meccanico azionato da una leva. Il pilota è protetto frontalmente da un blindovetro dello spessore di 50 mm. facente parte del parabrezza. La spaziosa cabina permette una comoda e razionale disposizione degli strumenti di bordo dei vari comandi. È esclusa qualsiasi infiltrazione in cabina dei gas di scarico provenienti dalle armi, mediante opportune paratie disposte fra le armi stesse e la cabina. Il seggiolino è costituito in modo che, per i voli sul mare, vi si può installare un battellino pneumatico.

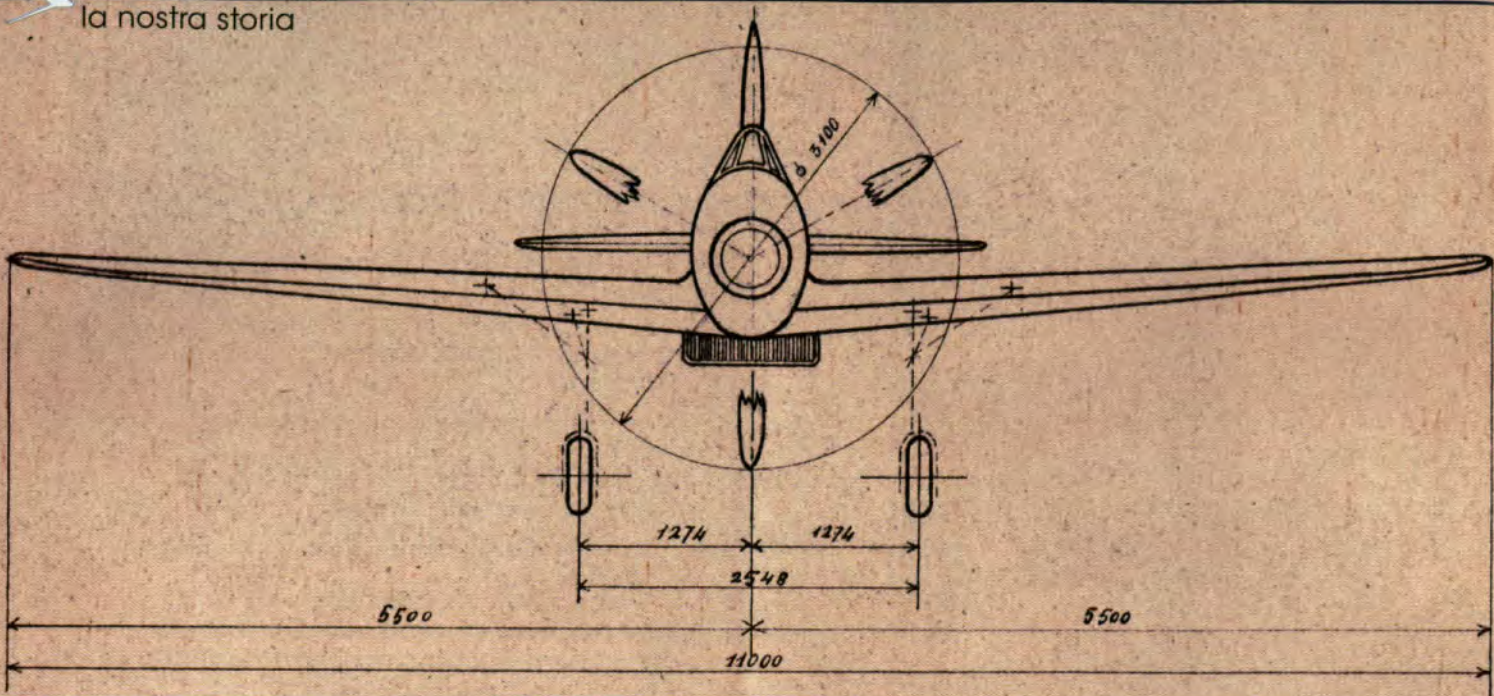
Il castello motore. È costituito da due travi forgiate in duralluminio, controventate nel piano verticale con due tubi di acciaio. Un terzo tubo di acciaio serve di controvento nel piano orizzontale. Il motore è fissato al castello tramite 4 tamponi antivibranti di gomma alloggiati in appositi vani ricavati sulle travi di duralluminio.

Gli impennaggi. Sono completamente a sbalzo costruiti in duralluminio, bilanciati staticamente, dinamicamente ed aerodinamicamente. La deriva e il piano fisso orizzontale sono rivestiti in lamiera, i timoni hanno rivestimento in tela. Il timone di profondità è munito di alette di regolazione comandabili in volo mentre il timone di direzione è munito di aletta regolabile a terra.

Gli alettoni. Bilanciati staticamente, aerodinamicamente e dinamicamente, sono costruiti in durall con rivestimento in tela. L'alettone sinistro è munito di aletta regolabile a terra.

Il prototipo del RE 2005 fotografato a Guidonia nell'estate del 1942 in occasione delle prime prove di valutazione





La vista frontale
apre il documento
di presentazione del
RE 2005

Il documento è
costituito da dieci
pagine dattiloscritte

Il carrello di atterraggio e la ruota di coda sono retrattili a totale scomparsa, entro l'ala con rotazione verso l'esterno il primo, entro l'estremità poppiera della fusoliera la seconda. L'attacco di ciascuna gamba del carrello è a snodo cardanico assicurato a un tubo d'acciaio imbullonato fra il primo e secondo longherone; detto tubo reca anche gli attacchi del martinetto idraulico e del puntone di controvento posteriore. Quest'ultimo attacco è spostato rispetto all'asse di rotazione della gamba in modo che durante la corsa di rientro, oltre allo spostamento verso l'estremità dell'ala, la gamba è costretta a fare uno spostamento verso dietro per venire alloggiata fra i due longheroni. Il puntone di controvento laterale di ciascuna gamba, munito al centro di un'articolazione a ginocchiera, è imperniato su di un tubo di acciaio girevole al quale è fissata una robusta leva. Su di essa agisce lo stelo del martinetto idraulico, il quale, facendo ruotare il tubo di torsione, obbliga il puntone laterale a flettersi

trascinando verso l'alto la gamba elastica. L'impianto oleodinamico (che oltre al circuito carrello e ruota di coda alimenta il circuito comando ipersostentatori e comando parzializzatori radiatori acqua e olio) è alimentato da una pompa motore. Il comando del carrello si effettua mediante la leva del distributore posta a sinistra sul cruscotto; essa è provvista di fermo di sicurezza per evitare una errata manovra di rientro del carrello con velivolo a terra. Una pompa a mano e un distributore piombato di sicurezza, permettono la fuoriuscita del carrello in casi di emergenza. L'im-

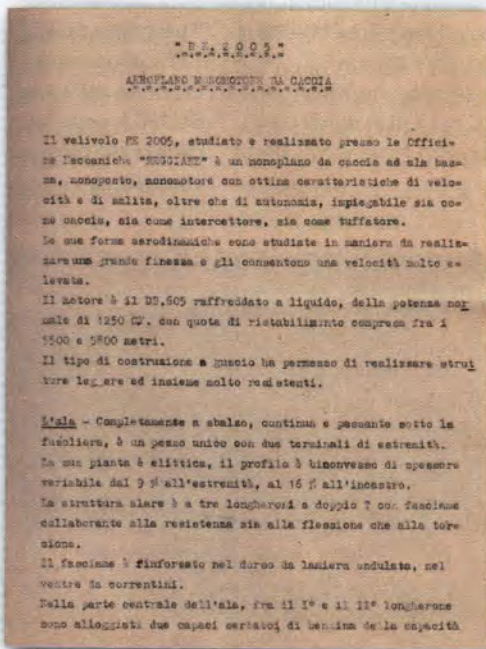
pianto di segnalazione, oltre all'indicatore di posizione del carrello, comprende un avvisatore acustico che entra in funzione, riducendo il gas con ipersostentatori abbassati, qualora il pilota dimenticasse di abbassare il carrello. Le ruote sono munite di doppi tamburi frenanti, alimentati dall'aria compressa dal circuito di bordo. L'orientamento della ruota di coda è bloccabile a volontà dal pilota mediante un comando a manetta situato in cabina a sinistra. Inoltre un dispositivo automatico, accoppiato ai movimenti dello stelo del martinetto oleodinamico, garantisce che la ruota sia sempre bloccata al momento dell'atterraggio per evitare il pericolo di imbardate.

I serbatoi benzina. Protetti, in numero di quattro, sono sistemati nell'ala e la loro capacità complessiva è di litri 536 in totale.

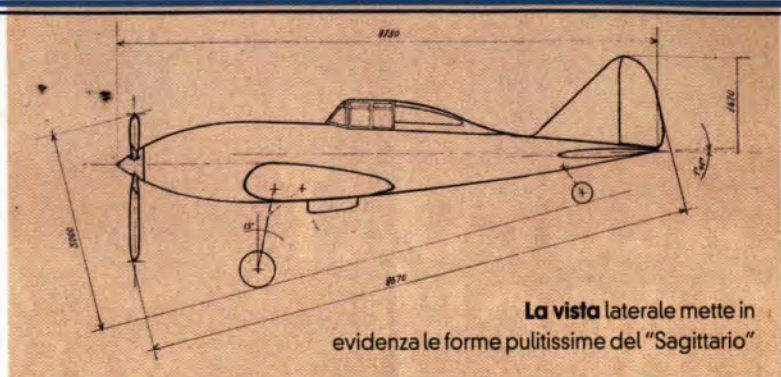
L'armamento di lancio è costituito da:
- 2 mitragliatrici Breda Cal. 12,7 in fusoliera sincronizzate per il tiro attraverso il disco dell'elica.
- 1 cannoncino Mauser Cal. 20 installato nel motore con tiro attraverso l'albero cavo porta-elica
- 2 cannoncini Mauser Cal. 20 posti nelle ali per il tiro all'esterno dei disco dell'elica
Le scatole porta munizioni consentono una dotazione di colpi rispettivamente di:
760 colpi complessivi per le due armi 12,7
200 colpi per il cannoncino centrale
400 colpi per i due cannoncini alari

I bossoli e i maglioni vengono raccolti in apposite scatole installate, posteriormente alle scatole porta nastri, nella parte anteriore della fusoliera immediatamente dietro la prima ordinata; esse sono facilmente accessibili attraverso il portellone dorsale della fusoliera. La scatola porta munizione del cannoncino centrale è fissata anteriormente all'ord. 1, mentre la scatola raccogli maglioni è disposta anteriormente al primo longherone alare. I bossoli vengono raccolti in una scatola installata fra il primo e il secondo longherone alare, in mezzo ai due serbatoi centrali di benzina. Detta scatola viene vuotata attraverso un portello praticato sul ventre alare. I bossoli e i maglioni dei cannoni alari non vengono raccolti.

L'armamento di caduta è costituito da:



- 1 lanciabombe centrale, montato sul ventre dell'ala fra le gambe del carrello, il quale può portare una bomba del peso massimo di 650 kg
 - 2 lanciabombe alari, montati sull'ala, i quali possono portare ciascuno una bomba da 160 kg
- Il comando normale di sgancio è elettrico con pulsante situato sulla barra di comando. Esiste inoltre un comando meccanico di emergenza che consente il lancio delle bombe sia efficace che inerte.



La vista laterale mette in evidenza le forme pulitissime del "Sagittario"

Impianto benzina supplementare. È costituito da 3 serbatoi a forma di bomba agganciati sul ventre dell'ala al posto delle bombe, della capacità di 250 lt il centrale e 90 lt ciascuno i laterali. Le rispettive tubazioni convergono a un collettore munito di valvole di non ritorno, il quale è collegato ai serbatoi normali mediante un tubo con spia. Il travaso si effettua mediante l'immissione di aria compressa nei serbatoi supplementari che, dopo lo svuotamento, vengono sganciati con lo stesso comando delle bombe.

Impianto radio. L'aeroplano è dotato di un completo impianto radio ricevente e trasmittente, alimentato dalla batteria di bordo. Gli apparati sono montati in fusoliera posteriormente al pilota.

Impianto elettrico. L'impianto elettrico è alimentato da una dinamo da 1200 Watt, montata sul motore. I circuiti dei vari impianti derivano la corrente da una centralina, munita di interruttori automatici di massima che permettono al pilota di rimettere in funzione i servizi principali in caso di guasti temporanei. L'impianto di bordo alimenta: l'indicatore di posizione del carrello e degli ipersostentatori; pompe elettriche benzina; collimatore; contacolpi; sgancio bombe; riscaldamento pilota; riscaldamento Pitot; telebussola; comando cannoncini; impianto radio; fanali di via e illuminazione cabina.

Accessori e varie. Il velivolo è dotato di un impianto oleodinamico che comprende i servizi seguenti: centrale di alimentazione - comando rientro carrello - comando aggancio carrello - comando portelli e chiusura

LE CARATTERISTICHE DEL VELIVOLO SONO LE SEGUENTI:

| | |
|--|---|
| Superficie alare 20,4 mq | Carico disponibile 470 Kg |
| Apertura alare 11 m | Carico militare 540 Kg |
| Corda media alare 1,85 m | Vel. max a quota 7000 m 650 Km/h |
| Lunghezza massima 8,730 m | Velocità max a quota zero 510 Km/h |
| Potenza al decollo 1475 CV | Velocità min a quota zero 136 Km/h |
| Potenza massima a 5.700 m 1355 CV | Salita a 6000 m in 5' 30 sec |
| Potenza normale a 5800 m 1250 CV | Autonomia 8/10 di potenza, quota 6500 m, vel. 515 Km/h 2h 24 min |
| Peso a vuoto 2.480 Kg | |

vano ruota carrello - comando rientro ruota di coda - comando rientro ipersostentatori - comando parzializzatore radiatore acqua e olio - comando ventola presa d'aria antisabbia.

L'impianto d'ossigeno. È costituito da un inalatore e da due bombole da litri 3 ciascuna installate alla destra del pilota.

La ventilazione della cabina. È effettuata mediante due prese dinamiche parzializzabili, poste anteriormente al parabrezza, e da un portello regolabile in depressione posto sul fianco sinistro della fusoliera.

REGGIANE
OFFICINE MECCANICHE ITALIANE S. A.
 SEGRETO
 NOSTRA N. 102/835/95B/A. Aeri Reggio Em. 2.3.43.XXI°
OGGETTO: Monografia velivolo RE 2005 -(Sagittario).-
 Ad evasione della richiesta verbale del Sig.Ten.Col.IACOPAZZI di co-desta On.le Delegatione, ci pregiamo trasmettere, unito alla presente, un fascioletto portante la descrizione e le caratteristiche principali del nostro velivolo RE 2005 .-

Fascioletto in allegato al Tel. S. J. ...
Fate firma per il verbale

REGGIANE
 OFFICINE MECCANICHE ITALIANE S. A.
 Direzione Tecnica (Dr. Ing. Arnaldo Vischi)
 Un. Procuratore Rag. (Rag. Fausto Coda)

RACCOMANDATA
 On.le III^a DELEGAZIONE INTERPROVINCIALE FABBRIGUERRA
 BOLOGNA = Via Zamboni, 20

n° 1 Allegato

INDIRIZZI:
 POSTALE: REGGIO EMILIA
 TELEF.: REGGIO EM. N° 31-36
 TELEGRAFICO: REGGIANE
 CODICI TELEG. } ITALCABLE
 A.B.C. 5° ED. }
 C. P. C. REGGIO E. N. 1756

Il documento, classificato "Segreto" e datato 2 marzo 1943, porta le firme del Direttore della Reggiane Ing. Arnaldo Vischi, e del Procuratore Rag. Fausto Coda