

# AERONAUTICA MILITARE

---

## ITALIA

---

### AERO SILURO.

Il Generale del Genio Aeronautico A. Guidoni pubblica nella Rivista Marittima (n. IX del mese di settembre n. s.), un articolo che qui si riassume, riguardante un suo progetto di aero-siluro.

L'A. premette che non conviene adibire un aereo al lancio di un siluro ordinario, dovendosi esso in tal caso avvicinare troppo alla nave-bersaglio, e portarsi a meno di 8 metri sull'acqua, rimanendo così esposto al fuoco di tutte le artiglierie per un periodo più che sufficiente alla sua distruzione. Inoltre è da notare che il siluro lascierebbe l'aereo con una velocità di impatto superiore ai 40 m. al secondo, la quale velocità indurrebbe all'urto serie avarie ai suoi delicatissimi organi di controllo, quali il complesso giroscopico, il piatto idrostatico e il pendolo. In conclusione si avrebbe un rischio gravissimo pel velivolo, con effetto utile molto problematico.

Di ciò convinto l'A., aveva pensato dapprima di applicare al lancio del siluro gli stessi dispositivi della tele-bomba; e fin dal 1918 abbozzò un progetto di aero-siluro, con la collaborazione del Col. Crocco. Senonchè detto aero-siluro, che veniva lanciato da una comune aerosilurante e aveva sulla traiettoria una velocità quasi uguale a quella del velivolo (40 a 50 m. al secondo) avrebbe subito anch'esso avarie agli organi di regolazione, all'impatto sull'acqua.

Studiando meglio la questione e traendo profitto dalla lunga esperienza in materia di superfici idroplane, l'A. è venuto infine alla realizzazione di dispositivi che assicurano in modo completo il frenamento graduale del siluro all'impatto sull'acqua. Dall'aero si distaccano il siluro e il porta-siluro, costituente quest'ultimo un piccolo velivolo che garantisce sulla traiettoria la stabilità occorrente, per

l'esattezza del tiro. Il porta-siluro è munito di un sistema di alette idroplane a stabilità longitudinale e trasversale automatica: e la connessione ad esso del siluro è ottenuta da due ganci a scocco fatti funzionare da un freno che entra in azione a velocità ridotta (da 15 a 20 m. al secondo).

L'idrosilurante punta, dalla quota di 2000 a 4000 metri, al bersaglio, collo scostamento dovuto dalla sua velocità, seguendo una traiettoria inclinata, che sarà poi quella tenuta dall'aero-siluro. All'atto del lancio viene aperta la leva di registro del siluro, e viene messo in moto il giroscopio del porta-siluro: così si sarà sicuri che la traiettoria in acqua si troverà nello stesso piano verticale di quella aerea. Raggiunta l'acqua, le alette idroplane si immergono, e l'aero-siluro percorre un tratto alla superficie, essendo la rotta mantenuta da appositi timoni ad acqua. Ridottasi via via la velocità, i ganci a scocco liberano il siluro, aprendo la leva di registro del suo motore. Il siluro liberato si immerge completamente, proseguendo verso il bersaglio, mantenuto sulla rotta esatta dal suo giroscopio.

L'A. da ultimo dimostra che la sistemazione dell'aero-siluro sul velivolo non presenta gravi difficoltà: tanto più che, avendo esso una superficie portante che ne permette il sostentamento alla velocità del velivolo, esso si sostiene da sé senza gravare sull'apparecchio, ne influire che in minima parte sull'equilibrio trasversale e longitudinale di questo.

A corredo della sua descrizione, l'A. allega un chiaro disegno di insieme, alla scala di 1/50 e di particolari, alla scala di 1/10.

---