

Il caccia G. 56.

Progettato dall'Ing. Gabrielli, della FIAT di Torino è, nelle linee generali, simile al «G. 55»: la sola variante riguarda il motore, che è più potente.

Monoplano, monomotore, di costruzione interamente metallica, con ala bassa a sbalzo munita di ipersostentatori che si estendono lungo l'apertura alare fino agli alettoni.

L'ala metallica, si compone di quattro parti: 2 semiali collegate fra loro in corrispondenza dell'asse del velivolo con bulloni di acciaio e 2 estremità smontabili pure imbullonate.

I due longeroni sono formati da solette a C' di superavional, sulle cui fiancate sono chiodate due anime di lamiera, opportunamente irrigidite da montanti in corrispondenza delle centine costruite in profilati di avional. Il rivestimento è chiodato alla struttura con ribattini a testa annegata.

Gli ipersostentatori sono due per ogni semiala; gli alettoni, rivestiti in tela, sono compensati dinamicamente e staticamente.

La fusoliera ha una sezione ellittica a struttura metallica a guscio; le ultime

# FIAT

## G. 56

tre ordinate portano gli attacchi per gli impennaggi e la ruota di coda.

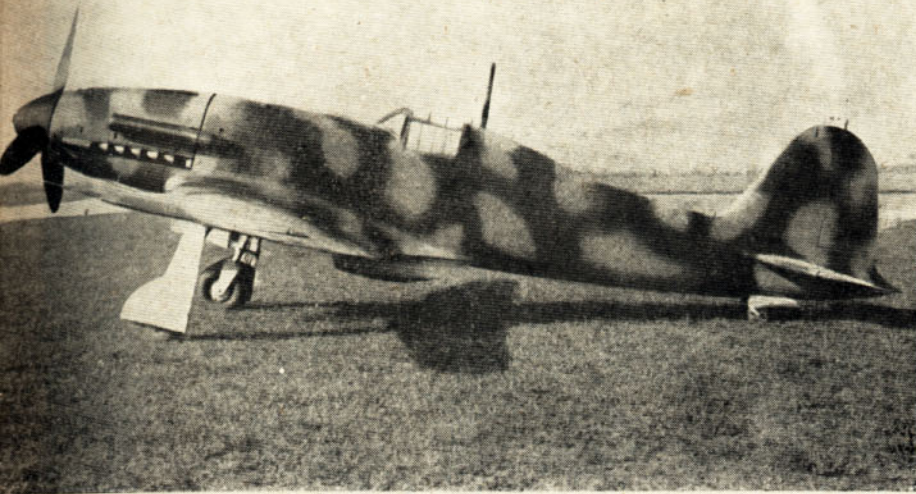
Il castello motore è costituito da due longerine in dural stampate e controventate inferiormente da puntoni di acciaio. Tutto l'insieme è fissato alla prima ordinata con quattro nodi sferici. Sulle longerine sono ricavati gli alloggiamenti per l'attacco del motore: per assorbire le vibrazioni vengono interposti anelli di gomma corazzata.

Gli impennaggi sono metallici con rivestimento in lamiera di avional per le parti fisse e in tela per quelle mobili. I piani mobili sono compensati staticamente e dinamicamente; lo stabilizzatore è regolabile a terra.

Il carrello è costituito da due semicarelli completamente a sbalzo e retrattili in appositi alloggiamenti nello spessore dell'ala. Ogni semicarrello è costituito da una gamba di forza a canocchiale e munito all'estremità di una forcilla che porta la ruota in elektron a doppio freno. Il sollevamento avviene per mezzo di due martinetti idraulici. La ruota di coda è pure retrattile.

CARATTERISTICHE	Fiat G. 56	Fiat G. 55
Apertura alare . . . . .	m. 11, 85 . . . . .	m. 11,85
Lunghezza . . . . .	» 9,46 . . . . .	» 9,37
Altezza . . . . .	» 3,20 . . . . .	» 2,13
Superficie alare . . . . .	mq. 21,11 . . . . .	mq. 21,11
Motore . . . . .	DB. 603 A . . . . .	DB. 605 A
Potenza di salita e comb. . . . .	CV 1510 a 2500 giri e a 5700 m. . . . .	CV 1250 a 2600 giri e a 5800 m.
Potenza di durata . . . . .	CV 1400 a 2300 giri e a 5400 m. . . . .	CV 1080 a 2300 giri e a 5500 m.
Elica . . . . .	V.D.M. diam. m. 3,20 giri 1 : 1,930 . . . . .	Plaggio 2001 diam. m. 3,05 giri 1540
Peso a vuoto con installazioni	Kg. 2900 . . . . .	Kg. 2700
Equipaggio . . . . .	» 85 1 persona con paracadute . . . . .	» 85 1 persona con paracadute
Armi . . . . .	» 42 1 cal. 20 mm. Mauser in fusoliera . . . . .	» 60 2 cal. 12,7 mm. Breda Safat
	» 84 2 cal. 20 mm. Mausera alari . . . . .	» 126 3 cal. 20 mm. Mauser
	» 67 300 colpi per arma fusoliera . . . . .	» 67 300 colpi per armi Breda
	» 114 2 X250 colpi per armi alari . . . . .	» 150 650 colpi per armi Mauser
Munizioni . . . . .	» 13 . . . . .	» 13
Impianto Ossig. e Collim. S. G. . . . .	» 51 . . . . .	» 51
Impianto R. T. e R. G. . . . .	» 435 (litri 596) . . . . .	» 408 (litri 560)
Carburante . . . . .	» 40 . . . . .	» 40
Lubrificante . . . . .	» 23 . . . . .	» 18
Battell. viveri medic. Very Buss. Patin		
Totale carico utile . . . . .	Kg. 954 . . . . .	Kg. 1018
Peso totale . . . . .	Kg. 3854 . . . . .	Kg. 3718
Carico alare . . . . .	Kg/mq 183 . . . . .	Kg/mq 176,5
Carico per cavallo . . . . .	Kg/CV 2,55 . . . . .	Kg/CV 2,98
Potenza superficiale . . . . .	CV/mq 72 . . . . .	CV/mq 59,6
Tempi di salita . . . . .	a m. 1000 in 48" - a m. 4000 in 3'33" . . . . .	a m. 6000 in 7'12"
	a m. 7000 in 7'5" . . . . .	
	Km/h 685 am. 7000 . . . . .	Km/h 620 a m. 7000
Velocità massima . . . . .		Km/h 163
Velocità minima . . . . .		m. 300
Spazio di decollo . . . . .	m. 300 . . . . .	» 400
Spazio di atterraggio . . . . .	» 400 . . . . .	Km. 1200 ore 2 e 30" a 496 Km/h
Autonomia teorica . . . . .	Km. 1280 ore 2 e 24" a 538 Km/h . . . . .	Kg/CV/h 0,230
Consumo specifico . . . . .	Kg—CV/h 0,230 . . . . .	

# FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA



Il caccia G. 55.

Il motore è un « Fiat DB. 603 » con i cilindri disposti a V invertito, munito di riduttore e di compressore per ripristinare la potenza alla quota di 5700 m. L'avviamento è elettrico ed a mano; per mezzo di pannelli mobili si può procedere facilmente alla verifica delle varie parti. L'elica è del tipo « V.D.M. » con passo regolabile automaticamente in volo.

I serbatoi del carburante sono sei, con una capacità complessiva di 596 litri e sono situati: quattro nelle ali e due in fusoliera. In fusoliera vi è pure il serbatoio dell'olio della capacità di litri 40.

L'armamento è costituito da 3 cannoni da 20 mm: uno in fusoliera sparante attraverso il mezzo dell'elica e due alari disposti simmetricamente rispetto all'asse del velivolo, sparanti al di fuori del disco dell'elica. Il comando di sparo e di riarmo è elettrico: per la mira è installato un collimatore a riflessione San Giorgio, fissato ad appositi supporti sul cruscotto centrale superiore. È pure installato un mirino a visione libera.

L'impianto elettrico da 24 V. è alimentato da un generatore Marelli G. R. 1200 comandato dal motore, e da due batterie di accumulatori da 12 V. e 7,5A.

L'apparato radio è del tipo B3C e composto di un trasmettitore, un ricevitore e di radiogoniometro tipo BG. 42.

L'inalatore d'ossigeno « Dragher » è

alimentato da due bombole in parallelo di 3 Kg, ciascuna.

Il posto di pilotaggio è coperto da una carenatura vetrata, di cui la parte centrale è sganciabile in volo in caso di emergenza. Il sedile è corazzato e regolabile in altezza per mezzo di un martinetto idraulico. Gli strumenti di volo e di pilotaggio sono installati su quattro cruscotti: centrale superiore, centrale inferiore, laterale destro e laterale sinistro.

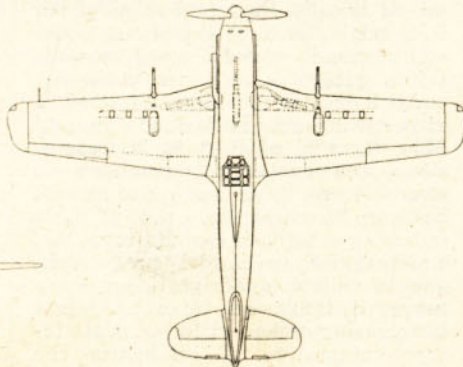
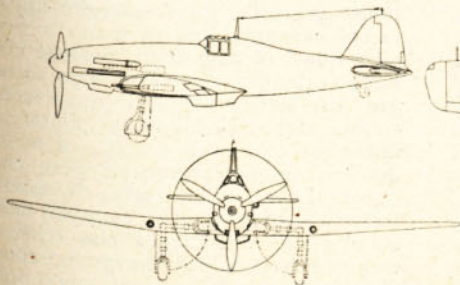
La costruzione in serie dei due caccia dell'Ing. Gabrielli fu troncata dagli eventi bellici e politici dopo l'otto settembre. I tedeschi e i repubblicani usarono questi aerei per le loro azioni belliche nella fase finale della guerra in Italia.

Il 20 Aprile 1945 il « G. 56 » effettuò i voli di collaudo nella versione silurante con siluro da 920 Kg; tale installazione ha reso necessario il prolungamento del ruotino di coda.

Il « G. 55 » e il « G. 56 » possono tenere onorevolmente il confronto con i similari aerei esteri.

Pubblichiamo le tavole riassuntive dei due aerei dalle quali risultano tutte le caratteristiche di progetto e di volo.

**Con 300 lire potrete ricevere 12 numeri de L'ALA**  
ABBONATEVI E FATE ABBONARE I VOSTRI AMICI



Il volovelismo italiano ha finalmente trovato in sé stesso la forza, la capacità, la volontà di una organizzazione autonoma che possa rispondere veramente alle sue necessità ed ai suoi requisiti essenziali.

Oltre la nuda cronaca, dalle discussioni del 26 e 27 Gennaio è scaturita una grande realtà: i volovelisti italiani vogliono volare ad ogni costo. Proibizioni ufficiali, mancanza di denaro, deficienza di velivoli, inadeguatezza di attrezzature sono pure delle ben dure realtà ma esiste una volontà, cementata da una inestinguibile passione, che saprà superare ogni ostacolo.

I vecchi del volo a vela italiano erano al Politecnico di Milano; insieme ad essi i giovanissimi, coloro che desiderano le ali: da questa simbolica unione di forze si può trarre la tangibile sicurezza di una certa continuità nella storia delle ali silenziose italiane.

Erano presenti i delegati dei seguenti Centri e Gruppi di volo a vela: Arona, Bergamo, Bologna, Firenze, Milano-Politecnico, Milano-Aereo Club, Torino AGO, Tradate, Udine, Milano-CAM, Padova, Parma, Rimini, Sesto Valenae, Torino-Aero Club, Valdarno, Varese, Venezia.

Dopo che l'ing. Preti ha recato ai presenti il saluto del Centro Volo a Vela del Politecnico di Milano, l'ing. Vaghi apre la discussione sui vari argomenti all'ordine del giorno.

Si apprende che la FIVV è per ora gentilmente ospitata dall'Aereo Club di Milano, via U. Foscolo 3 e che, per ora è sospesa l'adesione ad un qualsiasi altro Ente (CONI o Aereo Club) in attesa della definizione ufficiale dell'attività volovelistica quale sport o esibizione.

Le Ditte che costruivano alianti adesso non si interessano più di tale produzione.

Viene stabilito di non enunciare immediatamente un Regolamento completo di attività ma di studiarne uno provvisorio con sviluppo successivo che sia pronto quando potranno essere ripresi i voli.

Si è potuto far apertamente notare a tutti coloro che hanno intenzione di dedicarsi al nostro sport, che non c'è da illudersi su sovvenzioni o mecenatismi dall'alto: i gruppi volovelisti dovranno vivere autonomamente preoccupandosi essi stessi della loro vita e senza pretendere o chiedere.

Il volo a vela sarà un'attività costosa e difficile, per effettuare la quale tanto ai gruppi come agli individui saranno richieste caratteristiche particolari e indispensabili.

Sarà questa purtroppo una doccia fredda sul capo degli innumerevoli giovani che vogliono scivolare fra le nubi, ma è bene premettere effettivi ostacoli per non provocare pericolose disillusioni.

Dopo aver approvato lo Statuto e decisa la suddivisione dei consiglieri nei compiti relativi allo sport, alla scuola, alle costruzioni, alla meteorologia e alla finanza si procede alla elezione delle cariche. Presidente Dott. Casana Piero, Consiglieri: Mantelli Adriano, Rocesti Plinio, Ing. Ermenegildo Preti, Ing. Vaghi Edgardo, Nannini Umberto, Ing. Golimberti Maurizio.

La Commissione tecnica provvisoria è composta da: Ing. Preti, Ing. Razzocchi, Padova Fulvio.

(continua a pag. 7)