

Ali sull' Armata Rossa

Nonostante che la guerra in Europa sia finita oramai da quasi un anno, i mezzi aerei dell'aviazione sovietica sono ancora avvolti nel più profondo mistero. Cercherò di riunire quel poco che sono riusciti a conoscere i rari piloti alleati ammessi a visitare gli apparecchi russi.

Non che questi apparecchi siano particolarmente interessanti di per se stessi, poiché essi sono decisamente molto arretrati come tecnica ed inoltre dimostrano chiaramente lo sforzo compiuto per imitare i migliori aerei sia alleati che tedeschi, ma l'aviazione rossa può creare un certo interesse ad un osservatore in quanto, più di ogni altra aviazione, essa è costruita omogeneamente intorno ad un'unica direttiva di lotta.

Quando nell'estate del 1941 la Russia si trovò di fronte alla allora invincibile Luftwaffe, la sua aviazione era praticamente allo stesso punto a cui l'aveva lasciata la guerra di Spagna: vecchi biplani «I. 15» e tozzi «Rata» non potevano certo contrastare «Me 109» ed «He. 113» e spesso dovevano cedere il passo anche di fronte agli antiquati «Ju. 87».

Fu allora che il Comando Supremo Sovietico impose a tutte le fabbriche un programma unitario di costruzione, basato sui nuovi tipi «I. 18» (poi divenuto «MIG. 3») ed «I. 26» (poi «YAK. 1») nonché sul maneggevolissimo biplano a carrello retrattile «I. 153», per la caccia, ed «SB. 3» per il bombardamento leggero, da cui derivò l'«SB.RK» bombardiere in picchiata.

Questi nuovi tipi risollevarono le sorti dell'Arma Aerea Russa, e nell'inverno 1941-42 nacquero il «LAGG. 3» costruito completamente in legno, e l'assaltatore «YAK. 4». Intanto nel campo dell'assalto stava per nascere

la nuova arma che doveva rovesciare, insieme ai «P. 39» ceduti dagli Americani, le sorti dell'assedio di Stalingrado: l'«IL. 2 Stormovik», con le sue armi da 32 mm. e le sue bombe razzo, terrore dei carri armati, a cui nel 1943 succedeva l'«IL. 3» meglio armato in difesa. Del resto il compito di protezione era adesso affidato anche al nuovo «LA-5», che poteva finalmente gareggiare con le versioni di allora del «Focke Wulf 190». Fra gli assaltatori a lungo raggio il «PE. 2», e poi il «PE. 3» svolgevano i compiti di solito affidati ai bombardieri medi, in questa strana aviazione che possedeva solo un tipo di bimotore da bombardamento in quota, il «DB. 3F» (poi divenuto «IL. 4»).

Infatti, nel campo del bombardamento, l'arma aerea sovietica non ha sviluppato per niente i vecchi tipi già esistenti nel 1941, forse anche per la loro inutilità in una campagna dove i bombardamenti si limitavano alle retrovie immediate, bandita per tacito accordo la guerra alle città ed alle popolazioni, se si eccettuino i pochi attacchi contro Helsinki.

Così anche il discreto «TB. 7», l'unico quadrimotore russo ben riuscito, ha avuto poche occasioni di svolgere il suo compito. Ritornando agli apparecchi leggeri, restano da citare l'assaltatore e bombardiere in picchiata «SU. 2» ed il suo successore da assalto e ricognizione «SU. 3», entrambi monomotori biposti. Nella caccia bisogna anche ricordare il «MIG. 5» il «LA. 7» versione potenziata del «LA. 5».

La serie dei caccia di Yakovlev, dopo lo «Yak 1», detto lo «Spitfire rosso», ha visto lo «YAK. 7B» con l'«M. 105», subito sostituito dallo «YAK. 9» nelle sue svariate versioni, e poi dallo «YAK. 11».

Una grande utilità pare che abbia avuto, partecipando anche alla lotta contro i carri armati, il piccolo ricognitore biplano «U. 2» che sviluppava al massimo le possibilità del predecessore tedesco «Fi 165» di atterrare e decollare da spazi piccolissimi.

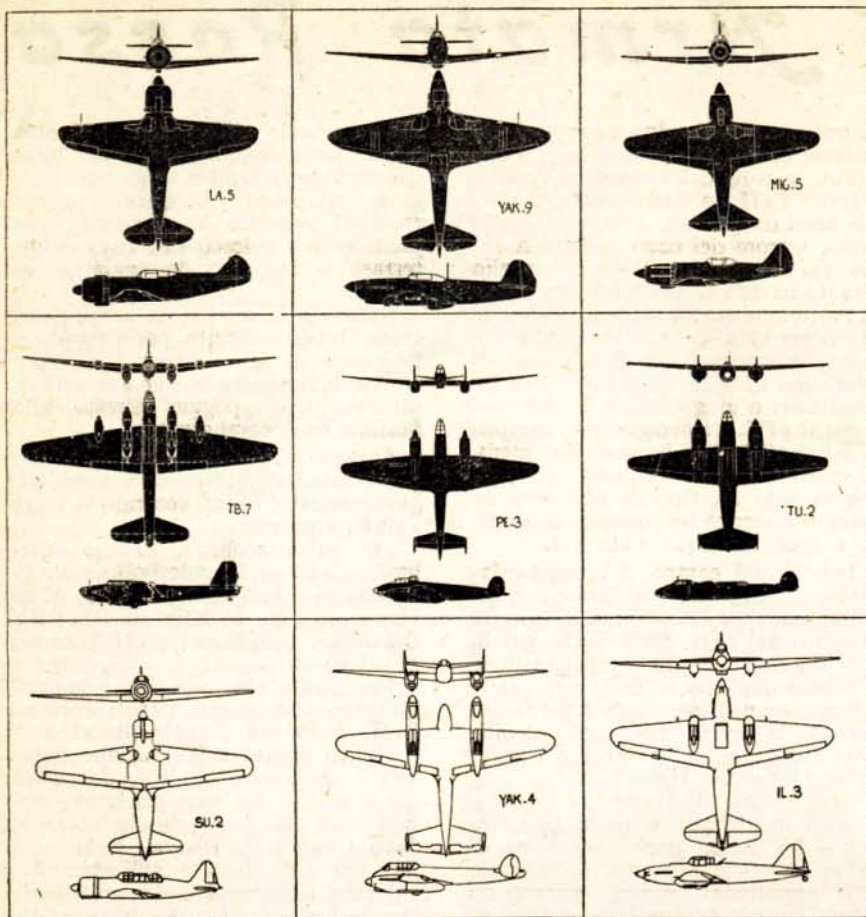
Questa è la misteriosa arma aerea rossa, tutta costruita per l'assalto e la guerra di prima linea, che si potrebbe definire, più che una aviazione, un'arma di appoggio diretto alle fanterie ed ai carri armati.

Accanto a questi apparecchi hanno poi combattuto i seguenti aerei anglo-americani, ceduti secondo la legge «affitti e prestati»:

«P. 39 Airacobra», «P. 40 Warhawk», «P. 47 Thunderbolt», «P. 51 Mustang», «P. 63 Kingcobra», «A. 20 Havoc», «B. 25 Mitchell», «PBY Catalina», «Spitfire», «Hurricane» e «Mosquito».

Per quello che riguarda i motori, all'inizio della guerra i russi avevano l'«M. 100», un dodici cilindri a V invertito basato sull'«Hispano Suiza 12Y», che dava 850 CV, dal quale già alla fine del 1941 era stato sviluppato l'«M. 105» che fu usato in tutti i nuovi apparecchi; l'«M. 34», da 830 CV, basato sull'americano «Curtiss Conqueror», da cui Mikouline ha tratto l'«M. 35A» da 1250 CV; fra i radiali c'erano l'«M. 85», lo «Gnome-Rhone 14K» leggermente modificato e sviluppante 900 CV, da cui nel 1942 derivò l'«M. 88» da 1100 CV; ed il «Wright Cyclone» costruito su licenza, col nome di «M. 25», un nove cilindri da cui in Russia, nel 1943, è derivato come «M. 82» un 14 cilindri in doppia stella, parallelo al «Wright Double Cyclone R. 2600» e sviluppano entrambi poco meno di 1600 CV.

Tipo	Impiego	M O T O R I		Apertura alare ml.	Lunghezza ml.	Velocità massima Km/h	Autonomia massima Rm.	Bombe Kg.	Numero armi da mm.				
		Tipo	N.º x CV						7,6	12,9	20	32	37
I.5	Caccia	M-62	1x850	8,88	6,20	480	750	—	2	2	—	—	—
I.17	Caccia	M-100	1x850	10	7,80	510	1000	—	2	—	1	—	—
I.153	Caccia	M-62	1x850	10	6,50	480	800	—	4	—	—	—	—
IL.2	Assalto	M-36	1x1300	14,63	11,58	442	1100	450	2	—	—	2	—
IL.3	Assalto	M-38 B	1x1600	14,93	11,73	440	1100	500	2	1	—	2	—
IL.4	Bombardamento	M-88	2x1100	21,38	17,55	420	1700	1500	—	3	—	—	—
Yak-1	Caccia	M-105	1x1030	10	8,48	580	950	—	—	2	1	—	—
Yak-4	Assalto	M-105	2x1030	17,67	11,73	460	1000	600	—	3	—	—	—
Yak-9	Caccia	M-105 R	1x1300	10	8,48	580	1000	200	—	2	—	—	1
Yak-9D	Caccia	M-105 R	1x1300	10	8,75	595	1040	—	—	2	1	—	—
Yak-9T	Caccia	M-105P	1x1800	10	8,75	610	1000	—	—	2	—	—	1
Lagz-3	Caccia	M-105	1x1100	9,7	9	560	1300	—	—	2	1	—	—
La-5	Caccia	M-82	1x1600	9,80	8,71	595	730	200	—	2	2	—	—
La-7	Caccia	M-82	1x1600	9,80	8,71	550	750	—	—	2	2	—	1
MBR-2	Ricogn. maritt.	M-34	1x830	17,97	12,49	250	1350	300	2	—	—	—	—
MIG-3	Caccia	M-105	1x1030	11,50	9,5	570	1000	—	2	1	—	—	—
MIG-5	Caccia	?	1x ?	11,42	9,5	595	?	—	?	?	?	?	?
Pe. 2	Assalto	M-105	2x1100	17,20	12,70	500	1500	1000	—	—	3-6	—	—
Pe. 3	Assalto	M-105	2x1100	17,10	12,62	500	1300	600	4	2	—	—	—
SB-3	Bombardamento	M-105	2x1030	20,39	12,49	450	1800	450	2	2	—	—	—
SB-RK	Bomb. picch.	M-105	2x1030	22,98	12,19	450	1500	450	2	2	—	—	—
SU-2	Assalto	M-88	1x1100	14,37	11,88	410	1000	700	4	1	—	—	—
TB-7	Bombardamento	M-35 A	4x1250	39,98	22,50	480	4000	1800	—	4	—	—	—
TU-2	Bombardamento	?	2x1750	18,84	14,40	560	?	?	—	4	—	—	—
U-2	Osservazione	M-11	1x110	?	?	150	?	150	—	—	—	—	—



Secondo le direttive impartite direttamente da Stalin, i tecnici russi hanno seguito da vicino lo sviluppo americano nel campo motoristico coadiuvati in ciò da tecnici venuti appositamente dagli Stati Uniti.

Sono così nati nell'U.R.S.S. l'«M. 36» motore a 12 cilindri a V invertito, con raffreddamento a liquido, sviluppante 1300 CV, creato nel 1942 da Toupolev, e nel 1943 l'«M. 38B», derivato dal precedente, da 1600 CV.

Umberto Cattica

ATTENZIONE!

- scrivere chiaramente il nome e l'indirizzo in ogni lettera;
- inviare le notizie e le cronache con la massima sollecitudine per garantirne la tempestiva pubblicazione.
- sono disponibili copie del n. 1-1945. Inviare L. 30.