

Per lo sviluppo della nostra industria aeronautica

Autor(en): **Mazzuchelli, Pietro**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista Militare Ticinese**

Band (Jahr): **17 (1945)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-242978>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Per lo sviluppo della nostra industria aeronautica

(Maggiore d'aviazione Pietro Mazzuchelli)

Dato il corso degli avvenimenti attuali, il problema della trasformazione della nostra industria aeronautica per adattarla ai bisogni del dopoguerra diventa sempre più urgente.

Considerazioni generali

Già durante gli anni che precedettero l'attuale conflitto, lo sforzo delle nostre officine specializzate tendeva quasi esclusivamente alla produzione del materiale destinato a scopi militari. Quegli sforzi si limitavano però solo ai nostri bisogni, poichè i tentativi di esportazione urtavano contro i mezzi potentissimi della concorrenza estera. D'altra parte gli stati esteri s'interessavano solo del nostro materiale militare, e l'eventuale cliente esigeva la garanzia che le forniture non fossero interrotte in caso di mobilitazione del nostro esercito. In queste condizioni, i metodi di lavoro dell'industria svizzera hanno dovuto essere adattati alle esigenze imposte da un materiale speciale, fabbricato a piccole serie. Citerò solo l'esempio di quei pezzi che vengono forgiati e uniti invece che stampati, poichè l'impianto e l'attrezzatura di grossi stampi è conveniente solo là dove si produce su vasta scala.

Disgraziatamente il metodo da noi praticato implica una maggiore lavorazione ed esige l'impiego di un più grande numero di operai qualificati. Quest'ultimo inconveniente spiega il fatto che per la produzione del materiale aeronautico, le officine svizzere utilizzano circa il 90 % di operai qualificati, mentre all'estero questa percentuale scende fino al 25 %. A guerra terminata, l'impiego di questi specialisti costituirà senza dubbio un elemento non trascurabile del problema. D'altra parte, dal punto di vista nazionale, mantenere questa forza di produzione è indispensabile per assicurare in ogni tempo la fornitura del materiale d'aviazione necessario al nostro esercito.

Che ne sarà domani?

Anche in tempo di pace la nostra aviazione continuerà certamente a sfruttare l'organizzazione creata per far fronte ai suoi bisogni. Tuttavia saranno tenuti in efficienza e probabilmente aumentati i servizi incaricati

di assicurare lo sviluppo e il miglioramento del materiale aeronautico. Invece l'attività delle officine di produzione sarà fortemente diminuita.

Per mantenere il grado di produzione e assicurare lo sviluppo necessario della nostra giovane industria aeronautica, bisognerà prospettare una nuova politica di esportazione, adattata alle circostanze del momento.

Dallo studio del materiale aeronautico che può essere lanciato sul mercato internazionale risultano le seguenti categorie:

1. Aeroplani militari pesanti, medi, leggeri e di scuola.
2. Aeroplani civili pesanti e medi.
3. Aeroplani sportivi correnti, di lusso e di scuola.
4. Aeroplani di esercitazione speciale.

Fra queste diverse possibilità, la nostra industria dovrebbe ritenere come corrispondente ai suoi mezzi di realizzazione:

Aeroplani da trasporto di dimensioni e qualità speciali.

Aeroplani sportivi di lusso.

Aeroplani di scuola.

Apparecchi di speciale concezione (Elicotteri, Storch, ecc.)

Esecuzione di prototipi o di aeroplani attuati secondo nuovi principi.

La fabbricazione di tale materiale può fare a meno degli importanti mezzi tecnici ed economici occorrenti per la grande serie. Il lavoro accurato, metodico dell'operaio svizzero e il facile adattamento dei nostri tecnici alle moderne concezioni costituiscono l'altro elemento necessario per sostenere con successo la concorrenza straniera.

Verso una specialità svizzera

Se la realizzazione di certi tipi di aeroplano può essere prospettata con sufficiente ottimismo, esiste per le nostre officine un'altra possibilità di sviluppo ancora maggiore. Infatti lo studio e la fabbricazione di elementi staccati conviene in modo particolare alla nostra industria di precisione.

Il caso del motore, considerato come elemento principale dell'aeroplano, è tuttavia sottoposto a qualche restrizione. Il problema della sua fabbricazione dev'essere studiato partendo dai medesimi presupposti che concernono l'aeroplano completo, giacchè la concorrenza con alcune marche, come la Rolls-Royce, la Wright, la Daimler-Benz, di fama mondiale, non ci sembra possibile nel campo dei motori di grande potenza. Seguendo invece l'esempio della giovane industria cecoslovacca, i nostri specialisti potrebbero imporsi con **motori di potenza media**, destinati ad apparecchi di corrispondente grandezza (sportivi, di scuola, multimotori, medi per passeggeri).

Per i motori di grande potenza, come era il caso per i grossi apparecchi, la risorsa degli elementi staccati può costituire invece un ramo

molto importante della nostra esportazione. I successi ottenuti coi magneti „Scintilla“, i segmenti „SIM“, le pompe ad aria „Nova“ costituiscono alcune prove delle nostre possibilità tecniche ed economiche in questo campo. L'apparizione e l'affermazione della pompa a iniezione, al posto del carburatore, apre alla sua volta prospettive più che interessanti.

L'evoluzione del gruppo moto-propulsore verso l'utilizzazione di nuovi principi di motori costituisce una nuova fonte di studio e di lavoro che potrebbe anche sorpassare l'attività degli altri rami. In questo campo l'industria nazionale non avrebbe da temere le risorse e l'esperienza straniere. Specialmente l'impiego della turbina termica quale elemento principale o addizionale della propulsione dovrà tener sveglio l'interesse dei nostri specialisti.

(traduz. **I. Ten. V. Martinelli**).