

volte quella del suono, saranno necessarie piste dalla lunghezza non inferiore ai quattromilacinquecento metri. Non basta. Tutt'attorno il terreno deve essere perfettamente sgombro e non avere alture per un raggio di diversi chilometri. Non parliamo delle attrezzature aeroportuali. I visitatori del 1° Salone Internazionale dell'aeronautica hanno potuto rendersene conto. In queste condizioni è ovvio che i piccoli centri non potranno mai avere un aeroporto, se non per piccoli aerei da turismo, o comunque dalle possibilità di carico limitate.

Ma anche per questi piccoli aerei occorre sempre un minimo di assistenza a terra e, soprattutto, una pista per il decollo e l'atterraggio. Siamo lontani da un uso pratico, agile e saltuario dell'aereo come mezzo di trasporto. Non è pensabile che Verrua Savoia o Carmagnola possano predisporre un campo d'aviazione, sia pure con attrezzature limitate all'indispensabile (ossia: una pista), per un uso limitato alla breve stagione delle fragole o dei peperoni. Senza contare che la coltivazione degli ortaggi generalmente avviene in zone collinose, il cui terreno non offre possibilità di allestire piste senza lunghi e costosi lavori. Ancor peggio se si tratta di «campi alpini» per il turismo invernale: alle difficoltà ben maggiori del terreno si aggiungono quelle del clima.

Ebbene, è giunto il momento di risolvere tutti questi problemi del traffico aereo con il nuovo Fiat G 222. Si tratta di un apparecchio che può decollare verticalmente, come un elicottero, oppure, a pieno carico, su una breve striscia di terreno erboso o semipreparato. E' un apparecchio che rientra nella categoria V-STOL, ove «V» stà per *Vertical*, «S» per *Short*, «T» per *Take*, «O» per *off* e «L» per *Landing*. Molti sono stati sinora i tentativi per dare agli apparecchi a reazione le stesse caratteristiche di decollo e atterraggio che hanno gli elicotteri, senza rinunciare ai vantaggi del velivolo. Ma i risultati non sono stati soddisfacenti.

A questo punto dobbiamo pre-

gare i tecnici di non leggere il seguito, perchè la nostra spiegazione volgarizzata li farebbe inorridire. Nei precedenti tentativi si era pensato di sfruttare la forza propulsiva dei motori a reazione, operanti in senso verticale durante il decollo, per poi prendere la posizione orizzontale, e quindi la spinta in avanti, non appena raggiunta la quota voluta per il volo normale. Lo stesso procedimento, ma in senso inverso, era sfruttato per l'atterraggio: i motori assumevano la posizione verticale e sostenevano l'apparecchio permettendogli di posarsi dolcemente a terra. Ma sembra che proprio nella fase di atterraggio siano sorti degli inconvenienti. Nel momento in cui i reattori dovevano orientarsi verso il basso, veniva a mancare la forza di propulsione in avanti e non era ancora sufficiente il sostentamento dato dai reattori. L'inconveniente si risolveva in una discesa troppo veloce a terra. Ovvero, caduta.

L'ing. Gabrielli della Fiat ha risolto anche questo problema. Presentare l'ing. Gabrielli è per lo meno superfluo. A nostro sommo parere l'ing. Gabrielli risolve ogni problema con la semplicità dell'uovo di Colombo. E' stato il primo a sostenere la necessità di sostituire la struttura in legno con la metallica negli apparecchi. Evidentemente l'ing. Gabrielli pensava che essendosi risolto con il velivolo il problema di far volare il più pesante dell'aria, tanto valeva rendere più pesante il velivolo con strutture metalliche, ma più sicuro. Semplice come l'uovo di Colombo, no? Bastava pensarci, dirà il profano, ma all'atto pratico la soluzione non è stata così semplice, tanto più che l'ing. Gabrielli ha dovuto lottare contro l'ostilità e l'incomprensione di tutti, tecnici, progettisti, costruttori e degli stessi piloti. Senza questa innovazione, che parve rivoluzionaria, l'aviazione sarebbe ancora ferma ai voli che parvero, ed erano, miracolosi, di un Ferrarin o di un Lindberg. Altro che aerei supersonici! E appena il caso di ricordare che alcune delle tappe più importanti del progresso

dell'aviazione portano il nome prestigioso della Fiat, che non per nulla ha assunto come motto araldico: *terra, mare, cielo*.

Veniamo ora alla descrizione del «Fiat G 222» nelle sue due versioni, la militare e la civile, seguendo le diciture della Casa costruttrice, per evitare errori che, questa volta, farebbero indignare con ragione i tecnici. «Il G 222 è un velivolo da trasporto a medio raggio per impieghi militari e civili. Può essere potenziato da due motori turboelica tipo Rolls-Royce Dart azionanti eliche quadripale e sei motori di sostentazione tipo Rolls-Royce RB 162. Esso presenta le seguenti caratteristiche principali: apertura alare m. 20,50; lunghezza m. 21,00; peso totale (versione V-STOL) kg. 17.500; peso totale (versione convenzionale) kg. 21.000. Secondo le direttive del ministero Difesa Aeronautica questo progetto, presentato dalla Fiat anche a nome della Finmeccanica, ha assunto carattere nazionale in quanto ad esso hanno aderito le società: Aerfer, Agusta, Macchi, Piaggio, Siai.

«Molti sono i requisiti cui deve soddisfare in campo militare un moderno velivolo da trasporto per poter efficacemente operare secondo i nuovi concetti d'impiego che stanno rapidamente evolvendosi per la prossima entrata in servizio di aerei della categoria V-STOL. Nell'ambito dell'aviazione da trasporto in genere, il diffondersi del mezzo aereo viene limitato dalla necessità di disporre di adeguate piste con relative attrezzature, troppo onerose per i centri urbani minori. Per far sì che il velivolo da trasporto possa adeguatamente armonizzarsi con le nuove esigenze che si sono create o che vanno via via manifestandosi, la Fiat, a seguito di un approfondito esame di tutti i problemi inerenti, ha sviluppato il G 222 velivolo della classe V-STOL, che possiede particolari doti di versatilità di impiego. L'impiego normale prevede un decollo corto, anche per consentire un elevato carico utile; ciò specialmente nell'ambito dell'aviazione da