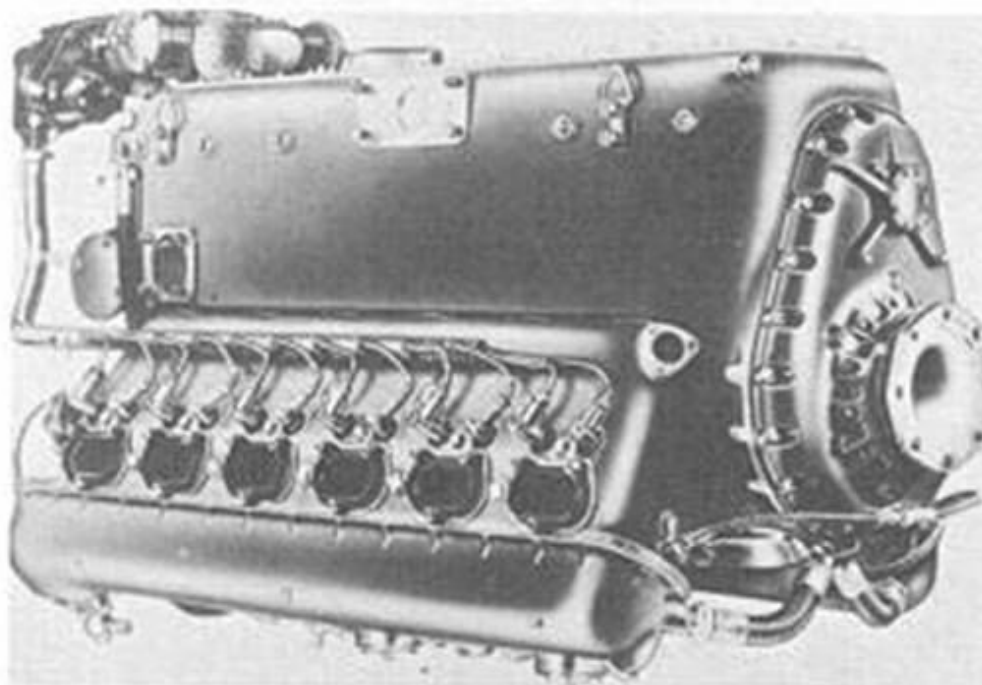


IL MOTORE DI RO.BER.TO.



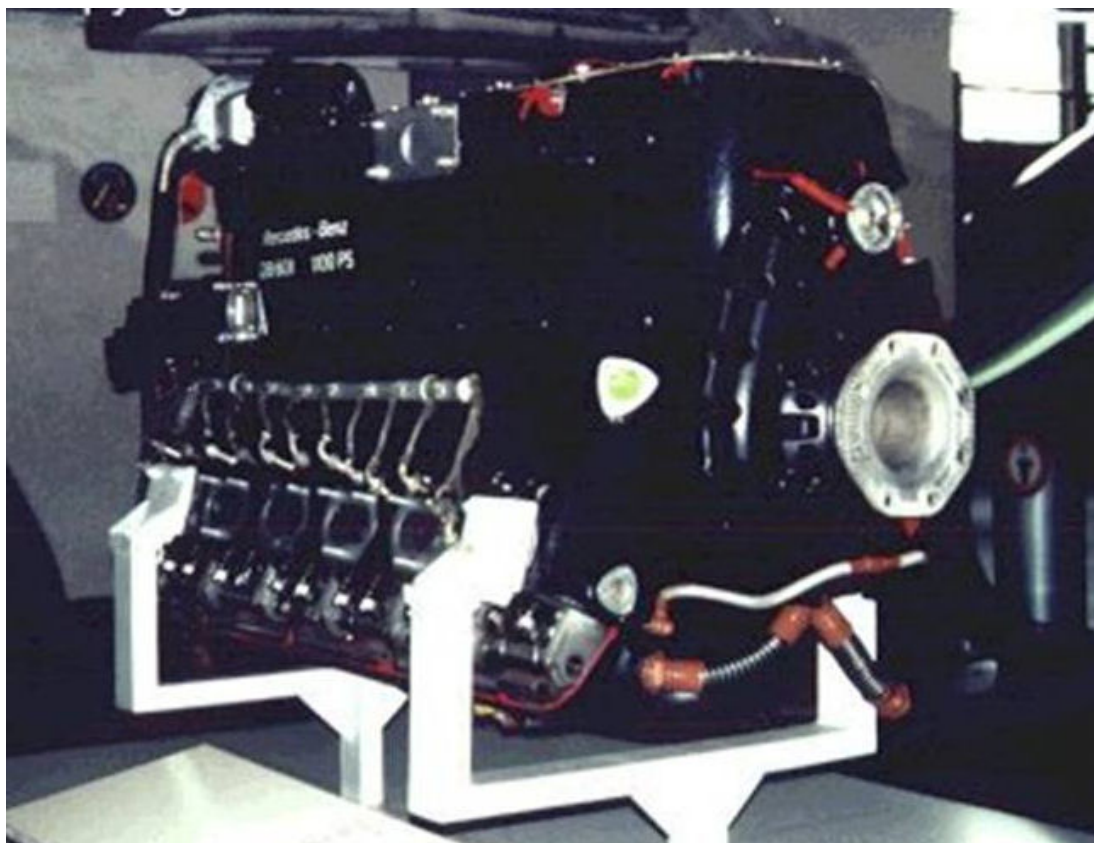
Nel 1932 il motore DB600 iniziava il suo sviluppo, si trattava di un motore a 12 cilindri a V invertito di 60° alimentato con un sistema a carburatore e con compressore monostadio per il ristabilimento della potenza in quota, o aumentarla in fase di decollo e in necessità durante il combattimento.

Peculiare è la grande compattezza del motore e dei suoi accessori che sembrano comporre un tuttuno; a titolo di comparazione il motore MERLIN dà 'di caos in quanto le sue parti accessorie sembrano fuoriuscire ovunque.

L'evoluzione successiva fu il DB601 che, conservando le principali caratteristiche di corsa ed alesaggio, con l'introduzione di un apposito sistema d'alimentazione ad iniezione progettato dalla BOSCH, pur aumentando il peso del motore da 560Kg a 600Kg portava la sua potenza da 910HP alla stessa velocità di rotazione di 2400 rpm.

Il motore che fra i suoi utilizzatori più noti annovera il ME 109 nelle versioni E e F, fu prodotto su licenza in Italia dall'ALFA ROMEO come ALFA RA1000RC41-1 ed equipaggiò il MACCHI 202. Lo stesso propulsore prodotto dalla giapponese KAWASAKI come HA40 fu installato sul KAWASAKI KI61 HIEN (TONY nella codificazione alleata).

Và ricordato che la produzione in Italia di questa unità propulsiva procurò non pochi problemi organizzativi che portarono alla sua consegna quando questa era ormai già fuori produzione in Germania.

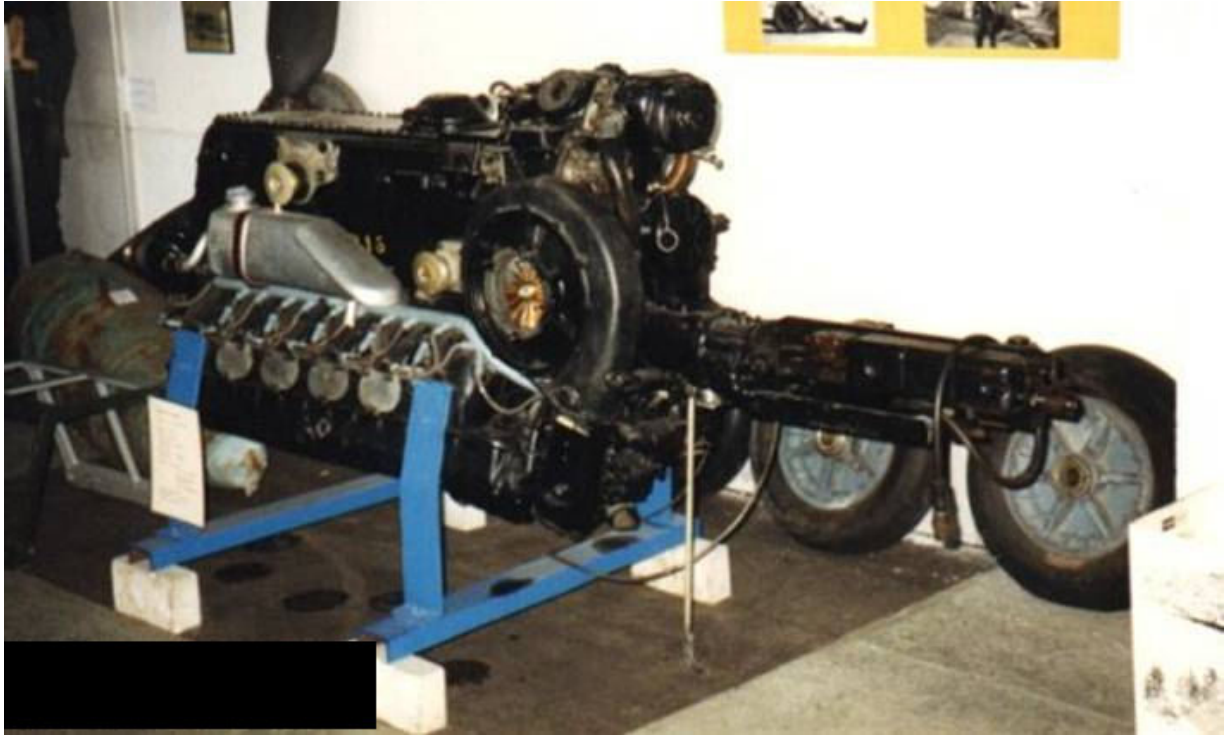


Il successivo sviluppo portò alla realizzazione del DB605, che come prima utilizzava un sistema ad iniezione diretta BOSCH, ma migliorato per risolvere problemi che si erano verificati in casi di repentine variazioni d'assetto e di ritorni di fiamma. Il turbocompressore monostadio di tipo centrifugo era ora regolato da un nuovo meccanismo barometrico che "sentiva", tramite il variare della pressione, le varie differenze di quota in cui il motore funzionava.

Il già citato motore MERLIN coevo, che era montato ad esempio sullo SPITFIRE, aveva l'alimentazione a carburatore, un compressore centrifugo bistadio a due velocità ed utilizzava una capsula aneroide che rilevava la quota al variare della densità dell'aria.

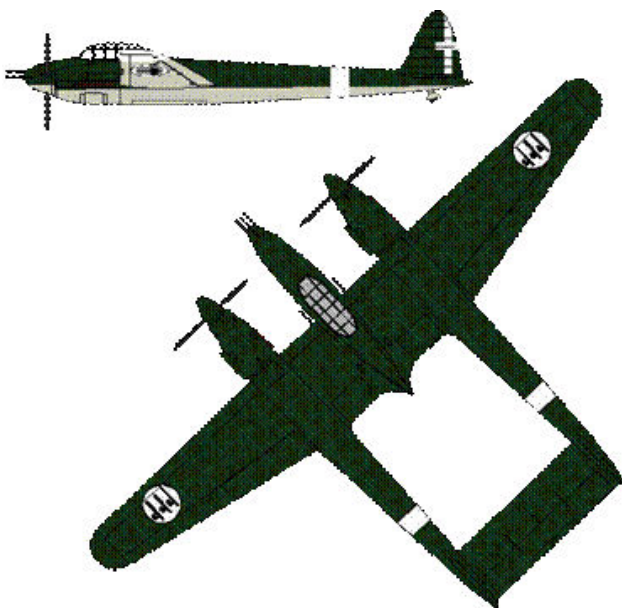
La potenza del DB605 passava a 1475HP e con l'introduzione dell'iniezione ad acqua e metanolo (in proporzione 30-70%) poteva funzionare per un minuto a 1800-2000HP. Per contro bisogna ricordare che tutte queste migliorie però portarono a dover effettuare intervalli di revisione dopo solo 50 ore di funzionamento.

Il motore DB605 fu costruito su licenza anche in Italia, questa volta dalla FIAT e denominato FIAT RA1050RC58-1 divenne il propulsore dei caccia della serie 5 (FIAT G55, MACCHI 205, REGGIANE 2005); naturalmente anche la casa torinese dovette affrontare gli stessi problemi che prima avevano afflitto l'ALFA ROMEO cosicché la fornitura ai reparti restò sempre al disotto delle reali necessità tanto che in alcuni casi fu la stessa DAIMLER a dover far fronte alle esigenze dei nostri Gruppi Caccia.

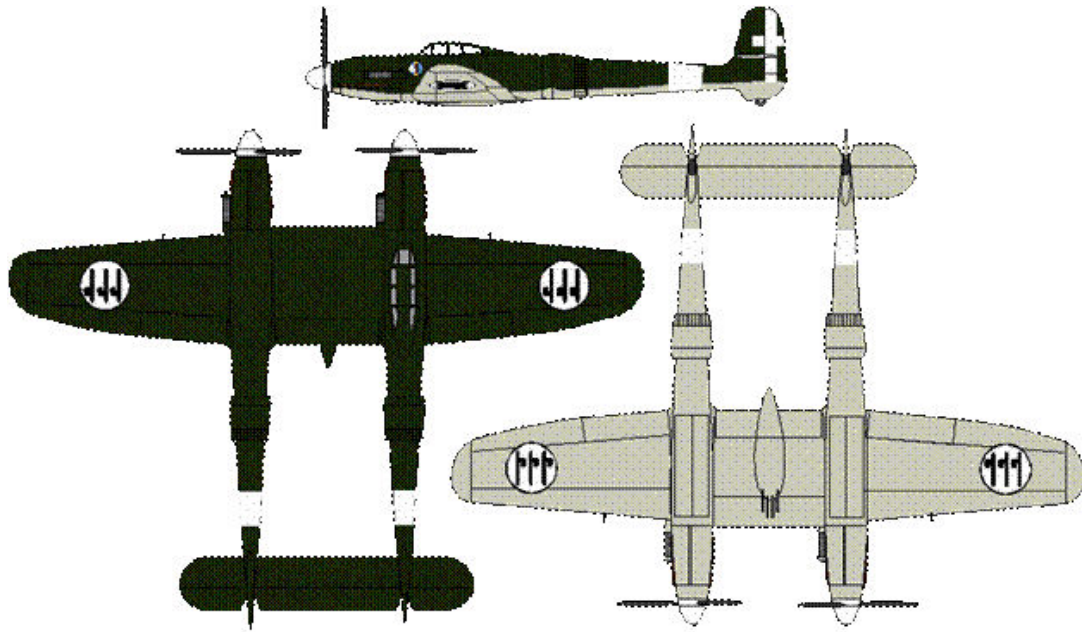


In conclusione si può considerare il motore DAIMLER protagonista della motorizzazione di una buona fetta di velivoli dell'Asse.

Gli Italiani riuscirono a sviluppare anche alcuni prototipi come i SAVOIA MARCHETTI SM91(primo volo 10/03/43) e SM92(primo volo 12/11/43 con insegne tedesche) e progetti quali il CAPRONI BERGAMASCHI CA380 e il CAPRONI CAMPINI CA183; non riuscirono a causa degli avvenimenti storici ad andare oltre, ma certamente grazie all'utilizzo del propulsore tedesco sarebbero stati sicuramente alla pari dei migliori caccia Anglo-americani.



Savoia Marchetti SM.91



Caproni-Bergamaschi Ca.380 "Corsaro"

Anche i Giapponesi, che come gli Italiani erano abituati a soluzioni conservatrici, ben presto si erano ritrovati con mezzi obsoleti nell'incapacità di contrastare i più moderni mezzi messi in campo dagli Alleati. Trovarono anch'essi nel motore germanico un valido aiuto per reggere il confronto con i velivoli avversari; ma le difficoltà che l'industria nipponica incontrò per realizzare un manufatto molto più sofisticato della normale produzione in atto furono anche maggiori di quelle affrontate da FIAT e ALFA ROMEO per questo il suo utilizzo rimase limitato a pochi modelli il più famoso dei quali è il già citato KAWASAKI KI61 HIEN.

Ciononostante visto il suo utilizzo nei tre maggiori Paesi dell'Asse mi è nata la denominazione di

MOTORE di RO.*ma* BER.*lino* TO.*kio*

