



La cerimonia di presentazione del restauro svolto attraverso la collaborazione tra Museo Storico AM e Università di Palermo. Da sinistra, il t. col. Roviti, direttore del Museo, l'ing. Morello, vice presidente della Commissione Cultura di ASI e l'ing. Genchi, segretario della Commissione e coordinatore del restauro.

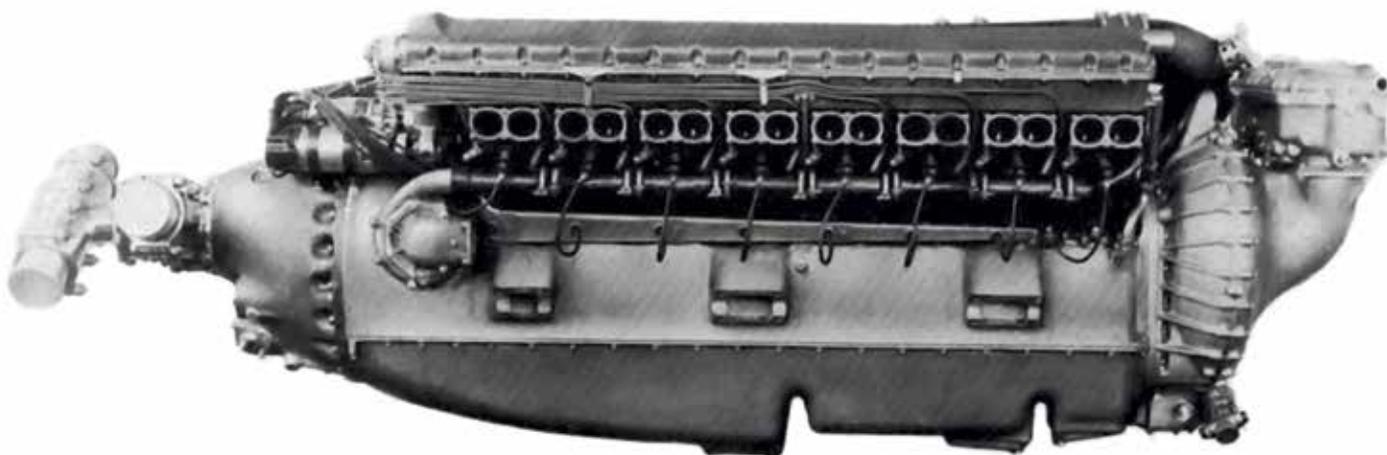
L'AERONAUTICA RESTAURA IL MOTORE FIAT AS.8

AL MUSEO DI VIGNA DI VALLE PRESENTATO IL RESTAURO
DI UNO DEI PIÙ INTERESSANTI PROPULSORI AERONAUTICI
DELLA CASA DEL LINGOTTO.
IL NUMERO DI COSTRUZIONE È PIÙ BASSO DI QUELLO DELLA FIAT:
È QUINDI IL PIÙ ANZIANO CONOSCIUTO

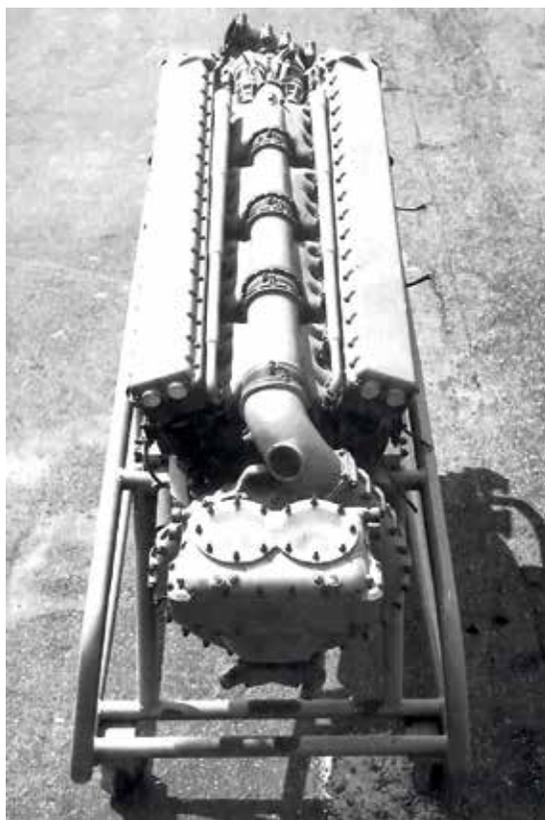
di Gregory Alegi - foto di Marco Cosci

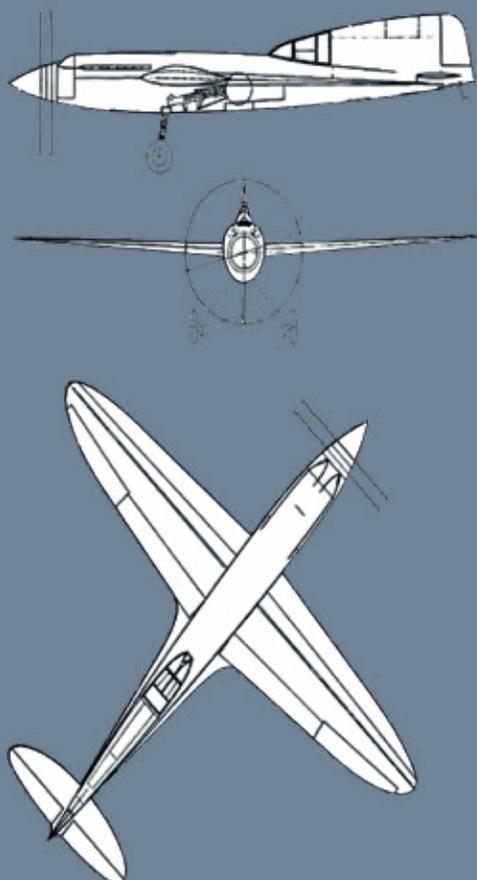
L 28 settembre, alla vigilia della Giornata Nazionale del veicolo d'epoca, è stato presentato presso il Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, nei pressi di Roma, il motore Fiat AS.8 restaurato attraverso una collaborazione con il Museo dei Motori del sistema Museale dell'Università di Palermo. All'evento hanno presenziato il presidente ASI, prof. Alberto Scuro, il direttore del Museo, ten. col. Adelio Roviti, il vice presidente della Commissione Cultura ASI, ing. Lorenzo Morello, e il segretario della stessa commissione, ing. Giuseppe Genchi, qui in veste di coordinatore dell'intervento per conto di Palermo. I relatori hanno descritto l'importante funzione culturale di ASI, la collaborazione con l'Aeronautica Militare, la presenza Fiat in "Terra, mare, cielo" secondo un celebre slogan pubblicitario dell'epoca, e

alcuni aspetti del lavoro. L'AS.8 fu concepito per riportare in Italia il primato assoluto di velocità che la Germania si era aggiudicata il 26 aprile 1939. Spinto da un Daimler-Benz 601ARJ da 1800 CV, il Messerschmitt Bf.209 pilotato da Fritz Wendel aveva toccato i 755 km/h, quasi 50 in più di quelli raggiunti da Francesco Agello nel 1934 con l'idrovolante Macchi C.72. Per questa importante sfida la Regia Aeronautica si affidò interamente alla Fiat, che concepì il monoplano terrestre CS.15, progettato dall'ing. Manlio Stiavelli per la CMASA, ed il motore AS.8. Progettato dagli ingegneri Antonio Fessia e Carlo Felice Bona, questo era un V16 da 34.482 cm³, in grado di esprimere 2.250 CV a 3200 giri. Come sull'AS.6 del C.72, per ridurre la coppia giroscopica le eliche erano controrotanti, con uno speciale riduttore. ➤

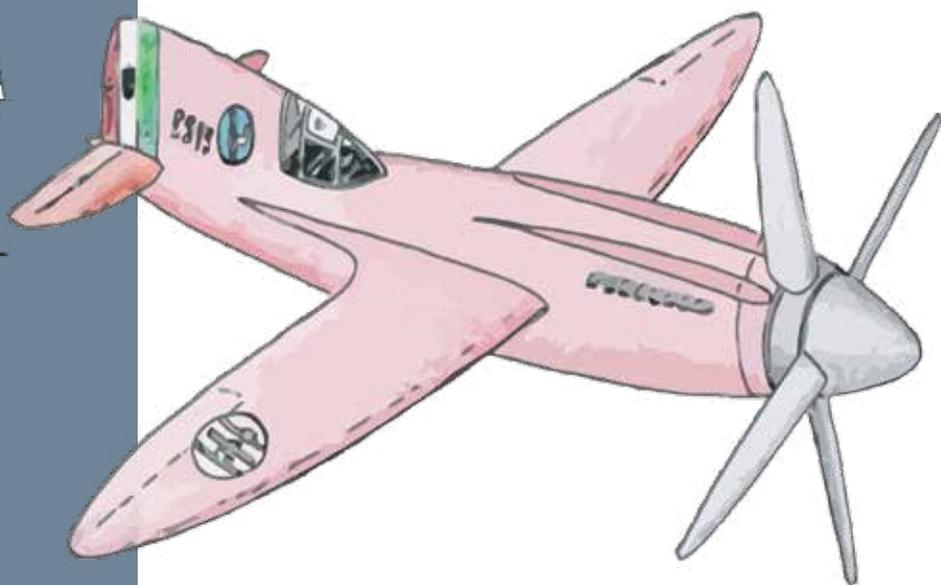


Una vista del motore nelle immagini dell'epoca.
Sotto, a destra, Il tavolo dei conferenzieri.





Il progetto del C.M.A.S.A. CS.15 che sarebbe stato equipaggiato con lo stesso motore. Sotto, Gli specialisti del Museo scoprono l'AS.8 restaurato. Si nota il compressore centrifugo monostadio sul retro del motore. A destra, l'ing. Genchi e il t. col. Roviti.



Dei due elementi, quello che procedette più speditamente fu proprio l'AS.8. La piccola serie sperimentale fu provata al banco già all'inizio del 1940, dimostrando buone caratteristiche di affidabilità. Lo scoppio della guerra portò all'abbandono del progetto di record, del CS.15 e del suo motore.

L'AS.8 di Vigna di Valle ha il numero di costruzione più basso rispetto a quello del Centro Storico Fiat, ed è pertanto il più "antico" dei due AS.8 giunti fino a noi. Esposto nel 1977 all'inaugurazione del Museo, circa 25 anni fa l'AS.8 era stato sottoposto a un completo restauro da parte dell'8° Gruppo Manutenzione Motori di Novara, per essere quindi immagazzinato. Il nuovo intervento, svoltosi presso le officine del Museo, si è quindi concentrato sul ripristino esterno, senza riaprire il propulsore e salvando particolari come le guarnizioni e tracce della cadmiatura originale dei mozzi delle eliche.

