

I soliti quattro gatti...

radio-54@tiscali.it

Erano quattro gatti, ma svolazzavano dal nord Africa al fronte russo, con puntatine in Inghilterra o nei Balcani.



La II guerra mondiale vedeva i piloti dell'Aeronautica Militare (Regia...) svolgere il loro sporco lavoro con aerei inadeguati nella quantità, nelle caratteristiche tecniche e nelle dotazioni discutibili, considerando che molti esemplari avevano visto il Barone Rosso..

Tra il '40 e il '45 (del 1900), dovere e coraggio erano i soli strumenti a disposizione di quanti ci hanno lasciato la pelle, di quelli che hanno sofferto prigionia o successive scelte sbagliate.

Dopo i progressi del velivolo C200, il MACCHI C202 "Folgore" e degni pochi cloni, sarebbe dovuto essere il rilancio, la novità, la sorpresa, la superiorità.



Tralasciando i malfunzionamenti dell'erogatore di ossigeno e della strumentazione, sempre sensibili al calore e alle vibrazioni operative di volo e di mitraglia, rimaneva il lieve problema dell'autorotazione. Bello, veloce, moderno, progettualmente innovativo si bruciò nell'allestimento e nei sistemi accessori. Come altre iniziative del "ventennio", anche questa iniziò in ritardo e terminò tristemente.

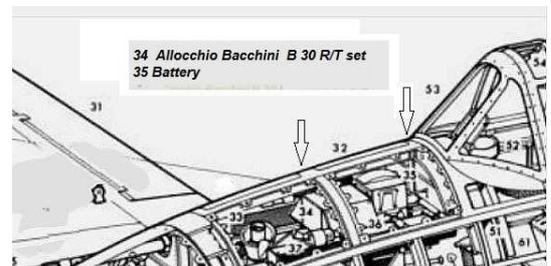
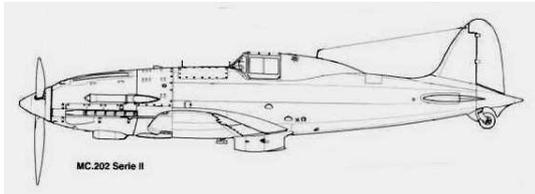
Il nazi pretendeva elevate prestazioni da ogni dispositivo militare, tanto più dalle apparecchiature radio, sostanziali per il coordinamento ed il successo delle sue azioni di guerra e dei suoi alleati.

"Finalmente voliamo sui Messerschmitt, avuti dagli alleati tedeschi, almeno non si smontano e traballano, starando tutta la strumentazione ogni volta che spariamo con le armi di bordo!"

L'autarchia a cui era costretta l'industria italiana fornì aerei con equipaggiamenti scadenti.

La radio non era da meno.

Allocchio Bacchini e UNDA Radio, sotto l'ala chioccia del nazi, realizzarono un sistema ad onde corte per fonìa e telegrafia, inizialmente solo ricevente poi ricevente-trasmittente, con tanto di antennuccia filare in bronzo fosforoso.

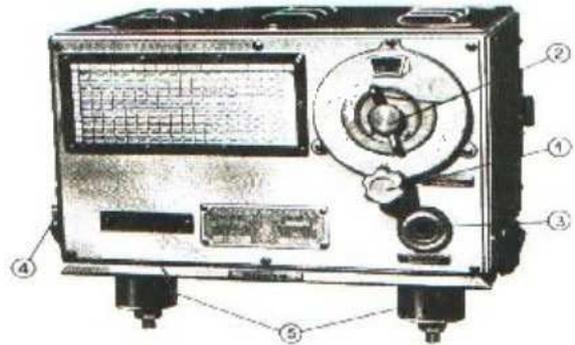


La stazione R/T B30

Il nuovo caccia "Folgore" era una realtà, con la sua brava B30 da 30watt di potenza RF, fresca di progetto ed invidiata dagli aerei di modello precedente, che non la potevano montare perché troppo ingombrante e vorace divoratrice di batterie.

Italicamente, i residuati volanti della I guerra e dintorni, si accontentarono della sola sezione ricevente. Questo fenomeno tecnologico B30 era costituito da cinque blocchi (trasmettitore tB30, modulatore mB30, ricevitore rB30, dinamotore o vibratore alB30 e control box qB30) sparsi per la carlinga, tra cavi, armi, tubi roventi e leve.



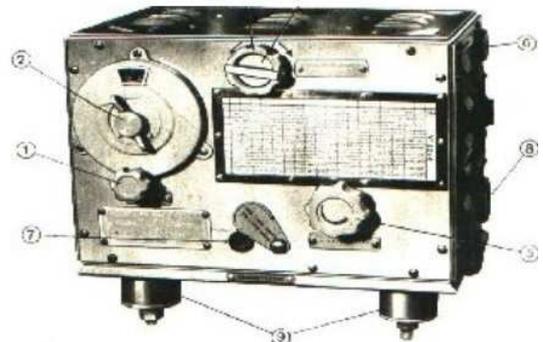


1) manopola sintonia; 2) Sistema di blocco
3) ingresso antenna; 4) connettore alimentazione
5) giunti antivibrazione

ricevitore r B30

Qualche dato tecnico della rB30

anno di costruzione 1941
 circuito supereterodina
 frequenza 2.900-5.500 kHz
 sensibilità 10 μ V
 selettività \pm 5 kHz a 20 dB
 media frequenza 600 kHz
 tubi n.4 E1R, n.1 EL2
 consumo filamenti 24V 0,40A
 anodica 230V 0,65A
 dimensioni mm(145x226x148)
 peso 3.600 g



1) manopola sintonia; 2) sistema di blocco; 5) accordo
6-8) connettori alimentazione 9) giunti antivibrazione

trasmettitore t B30

Qualche dato tecnico della tB30

anno di costruzione 1942
 frequenza 3.000-5.000kHz
 tubi EL2, PE 06/40
 potenza 16/27 W
 antenna filare tra coda e tettuccio
 alimentazione da unità tipo alB30
 dimensioni mm(145x226x148)
 peso 4.300 g

Colpisce il fatto che era stranamente compatibile con il sistema di comunicazione e di controllo a terra "Biga" (LSP n.1/ 2009).

La frequenza operativa era furbescamente fissata con difficoltà a terra, mentre in volo erano possibili piccole ed inefficaci variazioni di frequenza (in alcuni apparecchi), mediante un control box posto nell'abitacolo, cockpit per il mio amico Stefano, amante della lingua di "gente che andava nuda a caccia di marmotte quando noi già s'accoltellava un Giulio Cesare".

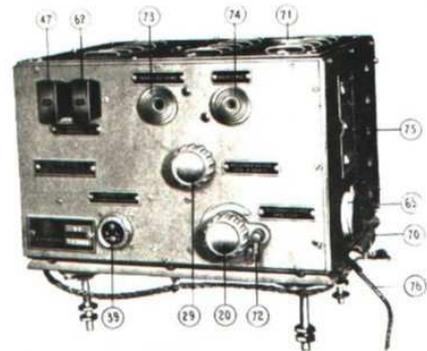
I primi esemplari erano alimentati a batteria e la frequenza se andava a spasso, continuando imperterrita nella sua deriva e nel suo sottofondo rumoroso, per l'introduzione di un dinamotore o di un vibratore collegati all'impianto di bordo, tanto da rimanere spenta a fungere da zavorra, dimostrando la propria importanza tattico-strategica fino ad essere rimossa insieme alle mitragliatrici di bambola poste sotto le ali.

Il nazi pretenzioso aveva perciò marchiato a fuoco il neonato, definendolo instabile, inaffidabile ed incompatibile con i sistemi dell'Asse.

La stazione RT B5

L'insuccesso incassato dalla B30 impose ai costruttori un'amara autocritica ed il progetto di un apparato serio, all'altezza di yankee, perfida Albione e "Военно-воздушные силы России", *Военно-воздушные силы России*, ali comuniste.

Ultima, ma non ultima figlia dell'italica autarchia, la stazione B5 entra in guerra nel '42, con intenzioni serie.



20-29) accordo antenna; 39) misuratore potenza; 46-47) fusibili; 73-74) connettori antenna; 75) quarzo; 65) control box; 76) massa; 70) fissaggi; 71) cofano;

trasmettitore t B5

Qualche dato tecnico della RT B5

anno di costruzione 1942

sezione ricevente come rB30

sezione trasmittente

circuito canale singolo controllato a quarzo modulazione d'ampiezza

potenza 2,5/5W

tubi E1R oscillatore a cristallo

6T finale RF

EL2 amplificatore BF

6T modulatore

frequenza 3.000-5.000kHz

consumo 27V 2,3A / 13V 5,7A filamenti 12/24V

anodica 270V 0,12A

dimensioni mm(147x226x191)

peso 7.450 g

consumo totale circa 110W

peso totale con accessori 15 Kg circa

Il consumo ridotto, la frequenza di lavoro a singolo canale, controllata a quarzo e l'ingombro limitato erano i punti di forza della pupilla delle Premiate Ditte, in risposta ai problemi precedenti. Infatti i moduli erano diventati tre: ricevitore r B30, modificato, ma sempre lui, control box (finalmente con i comandi efficaci), trasmettitore t B5, completo di modulatore e dinamotore. Forse la potenza RF di 5 Watt in telegrafia era un tantino esigua, ma in grado di fornire un minimo di sicurezza operativa e di dare la voce ai ruderi volanti nati prima del C202 e del C200. All'indirizzo www.aireradio.org/radio_militari_1.htm è consultabile il TM della sezione ricevente della B30 e altre belle cose.

Conclusione amara

La storia non si ripete nella tragedia, ma nella farsa.

Dai tempi del netto rifiuto alla radio di Marconi, certa classe politica e militare era convinta dell'inutilità della radio e della comunicazione tra mezzi nonché tra mezzi e comandi.

E' superfluo cercare errori e responsabilità tra ministeri, comandi, produttori, ma è pur vero che Messerschmitt, Spitfire e compagnia volante, oltre ai sistemi in onde corte a medio/lungo raggio, erano dotati di apparati VHF multicanale a corto raggio, RADAR e dispositivo di identificazione, ma soprattutto volavano.

Un sogno...

Per la cronaca

Stato	aerei	esportati	persi	%
U.S.A	298.844	98.000	53.000	26,5
U.K	122.154		35.000	28,6
GERMANIA	113.903	2.400	79.000	71,1
U.R.S.S.	99.500		45.000	45,2
GIAPPONE	62.500		35.000	54,2
ITALIA	12.130	630	7.500	65,2