

N° 2 - 2012 €3,50

Rivista Aeronautica

periodico dell'Aeronautica Militare

1° maggio a Rivolto
Al via la stagione PAN 2012

28 marzo

89 anni di Aeronautica Militare

15° Stormo

Entra in linea l'HH-139A

postatarget
magazine

Tariffa Pagata - Aut. DCB Centrale
PT Magazine Editori SMA/NAZ/123/2008
valida dal 01/01/2009

Posteitaliane



2 0 0 0 2



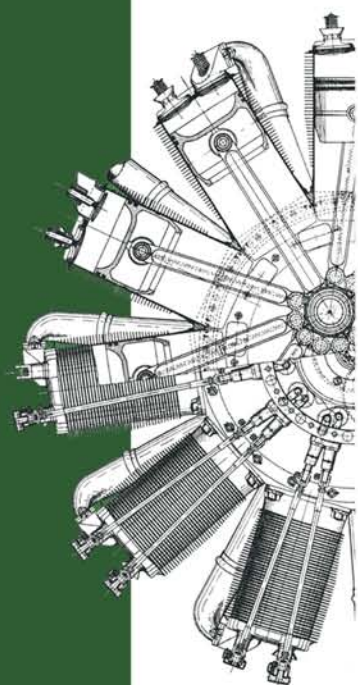
9 770391 616005

IL MUSEO STORICO DEI MOTORI E DEI MECCANISMI DI PALERMO

Salvatore Di Marco



Università degli Studi di Palermo



Museo
Storico
dei
Motori
e dei
Meccanismi

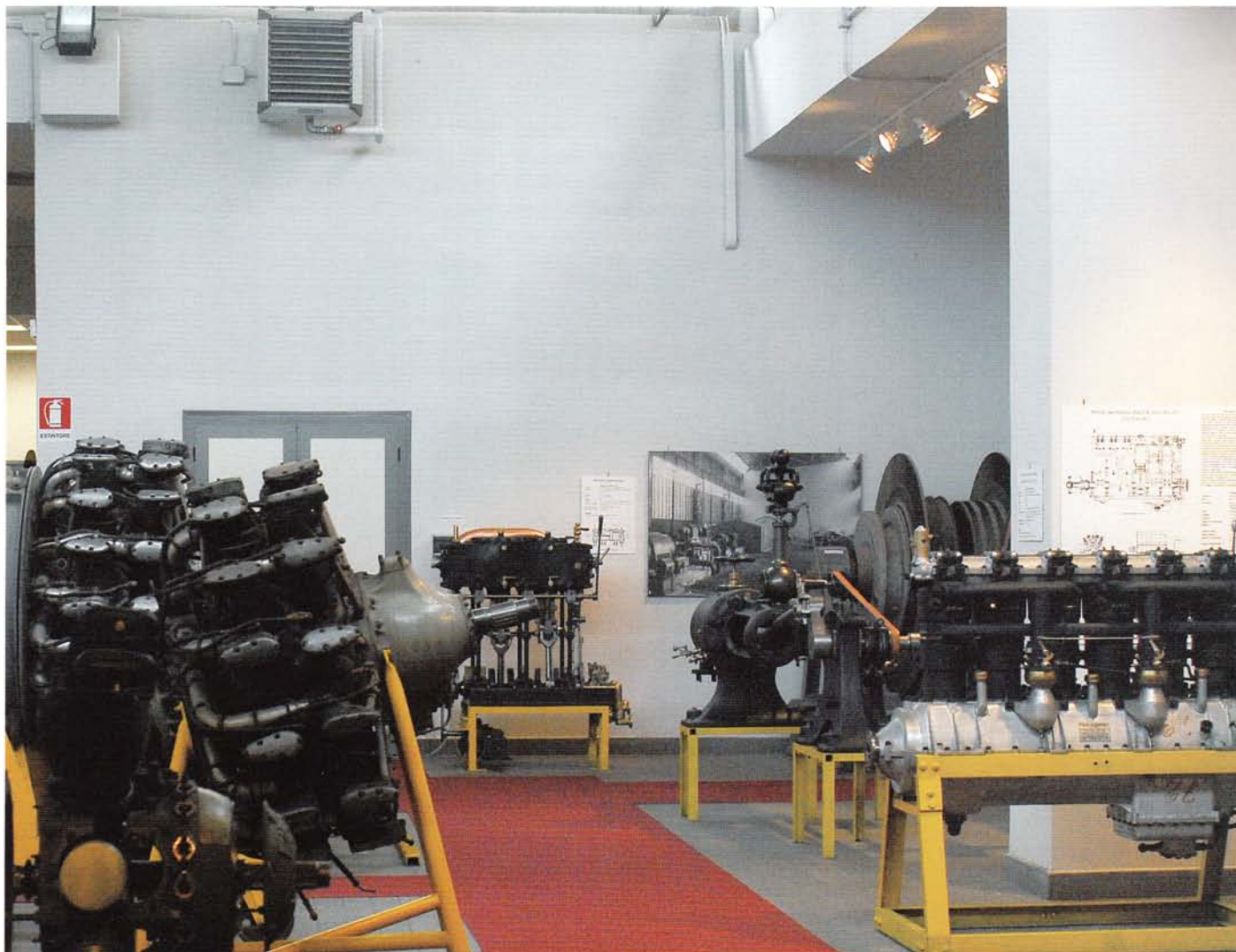
Facoltà di Ingegneria

Dipartimento di Ingegneria Industriale

Quando c'è passione e amore per le cose, buona volontà e spirito di sacrificio l'obiettivo che ci si propone ha moltissime possibilità di essere raggiunto. È quello che deve aver pensato il giovane studente in ingegneria Giuseppe Genchi. Attraverso le vetrine delle aule da dove seguiva le lezioni, il suo sguardo era spesso rivolto all'attigua officina-magazzino di meccanica. Per anni la sua attenzione è stata indirizzata verso quei grossi "involucri" di metallo arrugginito che osservava affascinato. Per molti forse erano soltanto rottami, ma non per Genchi che aveva perfettamente capito e apprezzato, prima di tutto da appassionato, la rarità e il valore di quel materiale sia dal punto di vista storico sia didattico. Quei preziosi reperti, sinonimo di storia e cultura, che per diversi lustri erano rimasti trascurati in magazzino, andavano sottratti all'incuria del tempo, valorizzati, sistemati in modo più idoneo: nasceva così l'idea di un museo. Un progetto di non facile attuazione, perchè significava ricomporre, restaurare, catalogare, informarsi e ricercare, sistemare e collocare.

Nel 2007 la svolta. Ottenute le autorizzazioni, superati alcuni immancabili problemi burocratici, ma anche una certa diffidenza, Giuseppe Genchi, finalmente, può iniziare la sua avventura. Coadiuvato dall'infaticabile Beniamino Drago, tecnico del Dipartimento di Ingegneria Industriale di Palermo, oggi in pensione, e sotto la supervisione del prof. ing. Riccardo Monastero, per tre lunghi anni Genchi ha lavorato gratuitamente nei week end, sacrificando volentieri tutto il suo tempo libero. Tutto ciò senza trascurare i doveri di studente: nel 2009 infatti riesce a laurearsi con lode in Ingegneria Meccanica.

Alla fine di un lungo lavoro, la sua tenacia viene premiata. Il 25 febbraio 2011, l'Università degli Studi di Palermo inaugura il Museo Storico dei Motori e dei Meccanismi presso il Dipartimento di Ingegneria Industriale. Oggi il Museo è una splendida realtà che comprende più di 300 pezzi. Si tratta in sostanza di una parte del materiale acquisito nell'arco di quei 150 anni che decorrono dalla fondazione della Regia Scuola di Applicazione per Ingegneri fondata nel 1860, fino all'attuale Dipartimento di Ingegneria Industriale di Palermo. Ciascuno dei pezzi è



In apertura, la locandina del Museo Storico dei Motori e dei Meccanismi di Palermo inaugurato il 25 febbraio 2011. Sopra, una della sale più significative del museo dove sono presenti principalmente motori aeronautici; in basso, il Daimler-Mercedes D.IV, motore di produzione tedesca a 8 cilindri che equipaggiò sia bombardieri sia ricognitori del tempo.

stato oggetto di accurate ricerche storiche, anche con il contributo del Museo Storico dell'A.M. di Vigna di Valle, ed è esposto in rigoroso ordine cronologico, affinché il visitatore possa comprendere il percorso evolutivo in ciascun settore.

Genchi ha perfino progettato e realizzato "in casa" i supporti dei motori e i pannelli illustrativi, elaborando poi un perfetto allestimento museale.

Chi visita il museo si può imbattere in una splendida macchina a vapore, che tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del secolo successivo alimentava i telai dell'industria tessile palermitana, oppure in una turbina a vapore Ljungstrom, che nei primi del Novecento dava luce a quasi mezzo capoluogo siciliano. La "parte del leone" della straordinaria collezione palermitana, però, è costituita da numerosi motori automobilistici, navali e aeronautici. Tra questi ne spiccano alcuni che furono in dotazione a diversi aeroplani italiani e



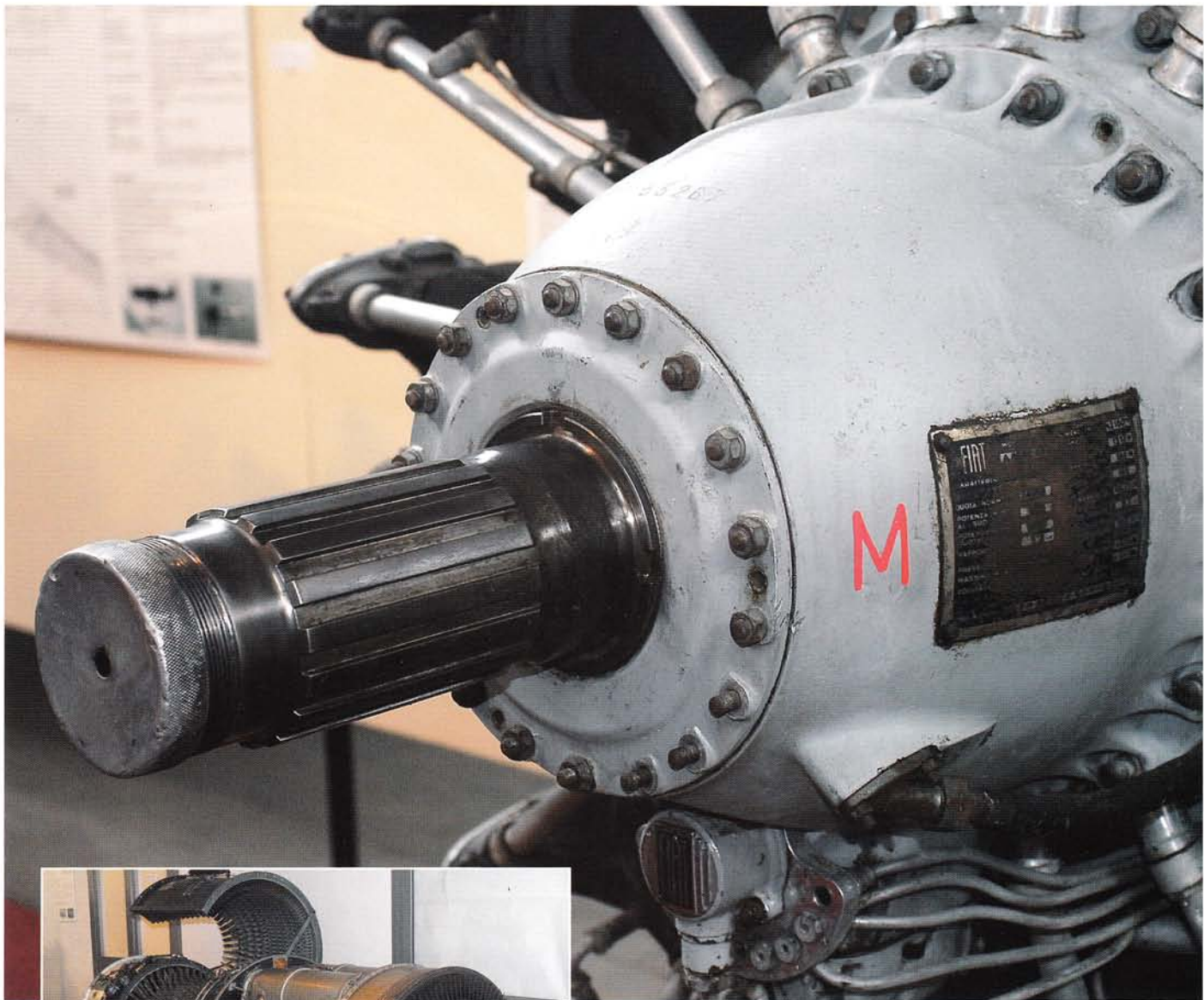


Sopra, a sinistra, il rarissimo motore a stella birotativo Siemens Halske IIIa; a destra, eliche in legno conservate nel museo e appartenute a velivoli della prima guerra mondiale. A fianco, alcuni dei numerosissimi strumenti aeronautici esposti nel museo palermitano e risalenti sempre alla Grande Guerra.

tedeschi della prima e seconda guerra mondiale. Da menzionare un rarissimo Siemens Halske Sh IIIa, motore a stella birotativo del 1918 prodotto dalla tedesca Siemens-Schuckertwerke cuore pulsante di tanti velivoli come il famoso Albatros D.XI o il Roland D.XVI. E ancora, un Daimler-Mercedes D.IV, altro motore aeronautico germanico, a otto cilindri in linea raffreddato ad acqua, che motorizzò alcuni bombardieri strategici come il Gotha G.II o il ricognitore Albatros C.V.

Presente anche un robusto Basse und Selve BuS IV in dotazione al cac-





Sopra, particolare del motore Fiat A.80 RC.41; nel riquadro, l'anima pulsante dell'F-86 Sabre: il turbogetto General Electric J4-GE-13.

cia idrovolante Hansa-Brandenburg W.29. Passando a quelli più recenti, va sicuramente citato uno dei più importanti propulsori del secondo conflitto mondiale: il Daimler-Benz DB.605, il potente motore in linea a 12 cilindri invertito da 1.475 HP, che equipaggiò il caccia Messerschmitt Bf.109.

Come molti sanno, il DB 605 fu prodotto su licenza Alfa Romeo e impiegato dai caccia della serie 5. Anche i motori italiani sono rappresentati in modo egregio. Tra questi il famoso Fiat A.74 R1C.38, che fece volare i nostri Fiat CR.42, Macchi MC.200, Fiat

G.50 e non solo. Il più raro Farina T.58, che venne montato sui prototipi dell'ing. Piero Magni ma anche sul più noto Caproni Ca.100.

Quest'ultimo, importante biplano d'addestramento degli anni 30, montò anche il radiale Fiat A.50 e il Colombo S.53, anch'essi presenti nella collezione. Più noto, invece, il Fiat A.80 RC.41, fino ad arrivare al turbogetto General Electric J4-GE-13, montato sull'F-86 Sabre, o al più semplice Franklin 6A8, utilizzato anche sui nostri bimotori Piaggio P.136 e P.166, o al piccolo Fichtel & Sachs KM 48, utilizzato,

invece, da alcuni motoalianti.

Sempre nel settore aeronautico, il museo raccoglie un'interessante collezione di strumenti e impianti di bordo di aeromobili di diverse epoche.

La nascita di un museo come quello di Palermo, non significa unicamente aver salvaguardato un piccolo patrimonio del passato, memoria di ciò che è stata l'evoluzione dei "motori" e delle "macchine", non ha accresciuto solamente il prestigio di uno storico Ateneo e di una città intera, ma ha reso "fruibile" anche a chi ingegnere non è, più di un secolo di storia. □