

il registro



Rivista Ufficiale
del Registro
Fiat Italiano
Associazione
fra collezionisti
di vetture
d'epoca



Anno XXIX n° 1
Gennaio-Marzo 2015
5,00 euro

Copertina della rivista (aprile 1951) di aviazione "L'Ala" con il disegno del nuovo velivolo Fiat G. 59/4 biposto, destinato alla scuola caccia e allenamento. Velocità massima raggiunta: 600 km/h

Aereo addestratore Fiat G. 59

restaurato a Palermo, novembre 2013



Un aereo rarissimo (uno dei cinque esemplari rimasti al mondo) che fa parte della collezione del Museo storico dei motori e dei meccanismi dell'Ateneo di Palermo: adesso è stato restaurato ed esposto permanentemente in una teca trasparente nell'atrio della facoltà di Ingegneria.

Il restauro

All'inaugurazione, il rettore Roberto Lagalla dice:

«Un altro tassello che si aggiunge al ricco patrimonio di tesori dell'Università che l'Ateneo intende sempre più valorizzare. Un grazie a tutti coloro che hanno contribuito a questo importante risultato».

Il responsabile delle ricerche storiche Giuseppe Genchi dice:

«Il restauro è stato rigorosamente conservativo ed è stato condotto da aprile a settembre con la collaborazione di alcuni studenti che hanno contribuito con passione e in modo determinante al successo dell'operazione. Il Museo, che è dotato di un suo laboratorio di restauro molto attivo, si avvale per questo progetto della collaborazione della Meier Motors



GmbH, una delle più importanti e rinomate aziende di restauro di velivoli storici, in possesso di un altro G. 59. La collaborazione consentirà ai due enti di completare il restauro dei rispettivi aerei attraverso la condivisione di know-how e lo scambio delle parti reciprocamente mancanti, per realizzare duplicati, il tutto senza costi aggiuntivi. Per il G. 59 è sostanzialmente impossibile reperire ricambi originali ed ogni particolare da sostituire per manutenzione va letteralmente costruito».

Nascita del velivolo

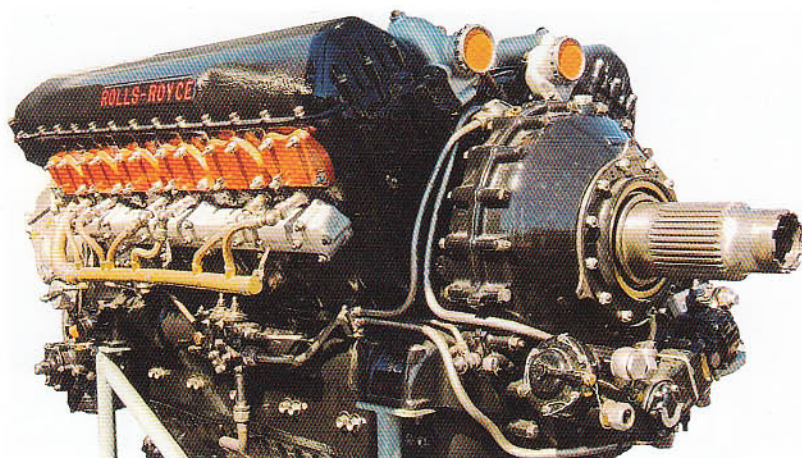
Alla fine della seconda guerra mondiale alla Fiat si cercò di riprendere le attività nel settore aeronautico. Nei magazzini erano rimasti ancora un buon numero di G. 55 in fase di realizzazione e molte altre parti che avrebbero dovuto assicurarne la manutenzione. Con questo materiale il G. 55 venne rimesso in produzione non più come aereo da addestramento ottenendo degli ordini da parte della appena ricostituita Aeronautica Militare e dall'Argentina. Il buon successo dell'ordine venne seguito da ulteriori richieste che però non potevano essere più soddisfatte a causa dell'esaurimento delle scorte di motori Daimler Benz DB 605 dei quali era dotato. Grazie ad una serie di valutazioni comparative, ottenute grazie all'installazione di diversi motori sulla cellula dell'unico G. 56 sopravvissuto, si ritenne che il motore più adatto ad offrire una



Foto del G. 59 restaurato al Museo storico dell'Università di Palermo. Foto La Colla



Motore Rolls-Royce Merlin 500-20 montato sull'aereo. È un 12 cilindri a V da 1.635 CV



L'aereo addestratore durante una esercitazione



Aereo Fiat G. 59/4B fotografato al Museo Storico dell'Aeronautica di Vigna di Valle



conversione che riunisse semplicità costruttiva e convenienza economica fosse il britannico Rolls-Royce Merlin, per cui l'ingegner Giuseppe Gabrielli, (nato a Caltanissetta nel 1903 e padre tra l'altro del primo aereo a reazione italiano di grande successo internazionale, il famoso G. 91), progettista dell'originario G. 55, da cui ha inizio la serie, modificò il G. 55 in funzione dell'ottimizzazione del Merlin, della possibilità di trasformarlo in biposto e di aggiornarlo con le ultime specifiche tecnologiche.

Caratteristiche tecniche

Il nuovo aereo venne denominato Fiat G. 59 e fu disponibile dai primi mesi del 1948. Introdotto nel 1950 come addestratore nella scuola di volo dell'Aeronautica Militare di Lecce, vi rimase sino fino al 1965 sia nella versione monoposto, la G. 59/4A che nella biposto G. 59/4B a doppio comando. Equipaggiato con il motore Rolls-Royce Merlin 500-20, 12 cilindri a V da 1.635 CV, pesa 3.100 kg, raggiunge la massima velocità a 600 km/h mentre quella di crociera è di 470 km/h. Autonomia di 980 km e riserva di carburante di 450 litri.

Monomotore, costruzione interamente metallica, ad ala bassa a sbalzo, ha una apertura alare di 12 metri, una lunghezza di 9,5 m e raggiunge gli 11.000 metri di altezza. La sua enorme elica metallica quadripala, è trattiva ed a regime costante.



Il G. 59 fu un aereo amato anche fuori dai nostri confini: mentre nei cieli italiani operò nelle funzioni di addestratore, altrove assunse l'importanza e le vesti più aggressive del caccia intercettore e cacciabombardiere, giacché mostrò di possedere tutti i requisiti e le caratteristiche del caccia tradizionale. È l'ultimo caccia a pistoni costruito nel mondo e segnò la nascita nel dopoguerra della Divisione Aeronautica della Fiat.

Esemplari sopravvissuti

Degli esemplari allora prodotti, attualmente abbiamo aerei completi esposti al Museo storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, in provincia di Roma e presso il Museo Storico dei Motori e dei Meccanismi dell'Università di Palermo. Inoltre sono conservate alcune parti in diversi musei italiani, tra i quali presso il Museo del Politecnico di Torino, nella Sezione dedicata all'ing. Giuseppe Gabrielli. Unico esemplare volante tuttora è conservato a Parma, nella collezione privata di Pino Valentini.



Foto coll. Riccardo Rago

Inaugurazione della esposizione del velivolo storico Fiat G.59

Facoltà di Ingegneria
4/11/2013 ore 17:00

Restaurato e musealizzazione del velivolo a cura del:

 Museo Storico dei Motori e dei Meccanismi

FACOLTÀ DI INGEGNERIA
 DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, AMBIENTALE, AEROSPAZIALE, DEI MATERIALI
 DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, AMBIENTALE, AEROSPAZIALE, DEI MATERIALI
 DIPARTIMENTO ENERGIA, INGEGNERIA DELL'INFORMAZIONE E DEI MODELLI MATEMATICI
 UFFICIO TECNICO UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO

Locandina dell'esposizione a Palermo del G. 59

Versioni

G. 59 costruito con parti del G. 55 e G. 56.

G. 59/A - versione monoposto.

G. 59/B - versione biposto.

G. 59/2 versione da esportazione e completamente di nuova costruzione a causa dell'esaurimento delle parti di G. 55.

G. 59/2A - versione monoposto, prodotta in 26 esemplari destinati alla forza aerea argentina alla quale non seguì alcuna commessa.

G. 59/2B - versione biposto, prodotta in 4 esemplari per la forza aerea siriana.

G. 59/4 versione di serie, dotata di un tettuccio a bolla per consentire una migliore visibilità, impiegata come addestratore nella Aeronautica Militare.

G. 59/4A - versione monoposto, prodotta in 20 esemplari.

G. 59/4B - versione biposto, prodotta in 10 esemplari.