

ALFA ROMEO, LE STRADE IN CIELO

Alfa Romeo, un mito che e' nato sulle strade del mondo, ma anche sulle strade nei cieli. La storia dell'Alfa Romeo nel settore avio, inizia nell'anno della sua costituzione, il 1910, proprio con un aereo, un gracile biplano agli albori della storia dell'aviazione.

Quel primordiale, ma raffinato aereo, costruito al Portello, l'antica fabbrica di Milano, era motorizzato con il primo motore per auto progettato e costruito in ALFA, acronimo di Anonima Lombarda Fabbrica Automobili.

Da piccola fabbrica nata alla periferia nord-occidentale di Milano a mito mondiale, avulso ormai da ogni vicenda contemporanea che lo riguardi, nel bene o nel male, come deve essere un mito.

Quel primo aereo di legno e tela era talmente ben progettato e costruito che volo' quotidianamente per un anno intero senza il minimo inconveniente, distrutto solo dalla furia della natura durante una tempesta.

Poi, le auto che iniziano a vincere da subito, condotte anche da chi aveva costruito e pilotato l'aereo, Nino Franchini.

La Grande Guerra impone la produzione di quanto serve per combatterla, e l'ALFA, nel frattempo acquisita dall'ing. Nicola Romeo, produce compressori per scavare le trincee nella roccia, proiettili e motori d'aereo su licenza Isotta Fraschini.

Poi arriva la pace, e le Alfa Romeo, ora con il loro marchio definitivo, tornano a vincere ovunque; nel 1925 arriva la vittoria nel primo Campionato del Mondo con la P2 di Jano, nel frattempo succeduto a Merosi nella progettazione delle auto.

Alla fine degli anni '20 si ricomincia a pensare ai motori per aviazione; inizia l'epopea , che l'arrivo di un grande personaggio come Direttore Generale, l'ing. Ugo Gobbato, contribuirà a sviluppare fino a portare il settore avio dell'Alfa Romeo al livello di maggiore voce di bilancio e di eccellenza tecnica a livello mondiale.

Negli anni '30 del secolo scorso, sulle strade vincono le 1750 a 6 cilindri, le 2300 a 8 cilindri, la P3, le 8 e le 12 cilindri, le 158 Alfetta da Gran Premio pilotate da Nuvolari, Varzi, Caracciola, Farina e molti altri piloti divenuti leggendari.

Ma i motori d'aviazione non sono da meno; vengono stabiliti numerosi record e conquistata la vittoria nelle gare piu' importanti.

Il primo record di altezza del comandante Donati, la Istres-Damasco-Parigi del 1937, i record del comandante Stoppani con l'idrovolante Cant Z506, il raid Roma-Tokio, per citare degli esempi.

Dunque, l'Alfa Romeo vince anche sulle strade del cielo.

I protagonisti si chiamano Linx, D2, Jupiter, la serie 125-126-128 per i motori stellari, S63, 110, 115 per i motori in linea, tutti raffreddati ad aria, e lo RA 1000 a 12 cilindri raffreddato a liquido, potenti nelle loro categorie, affidabili, dai consumi specifici bassi, molto amati ed apprezzati dai piloti di aerei in pace ed in guerra.

Poi, nel 1938 e' pronto "il piu' potente motore al mondo raffreddato ad aria", il 135 a 18 cilindri su doppia stella, 48.000 cc per 1600 cv iniziali, dei quali i tedeschi si invaghirono e lo vollero a tutti i costi dopo averlo lungamente testato.

L'ing. Gobbato fara' in modo di non farlo mai arrivare in Germania, riuscendo a fermare per mesi nello stabilimento Lancia di Bolzano gli unici 150 esemplari che si era riusciti a produrre fino al 1943.

Intanto gira al banco prova uno dei piu' incredibili motori a pistone costruiti per l'aviazione, il 28 cilindri da 50.000 cc, chiamato 1101, progettato da Wifredo Ricart, previsto anche in versione turbo-compound da 2700 cv, nella maggiorazione a 60.000 cc, e progettato anche con 42 cilindri.

L'incendio della struttura decentrata, dove erano costruiti, e l'armistizio, porranno fine a questo straordinario progetto.

Poi la guerra finisce; si producono i piccoli ma ancora validi motori da turismo tipo 110 e

115 aggiornati, altri raid vengono compiuti con essi.

Arriva l'ultimo motore a pistoni costruito in Alfa Romeo, il 121 a 8 cilindri.

E' il canto del cigno dell'avventura sulle strade del cielo.

Negli anni '50, mr. Roy Fedden, il progettista dei motori Bristol prodotti su licenza dall'Alfa Romeo, la serie 125 e derivati, si complimenta con i tecnici italiani per essere brillantemente riusciti a sviluppare i motori ottenendo spesso potenze analoghe o superiori agli originali inglesi, ma utilizzando i materiali e i carburanti di qualita' inferiore disponibili nel nostro paese.

I tecnici Alfa che hanno progettato le auto del dopoguerra, lo faranno avendo avuto questa formazione, e le strade del cielo si posano a terra.

Ma l'avventura avio non finisce, viene creata l'Alfa Romeo Avio a Pomigliano d'Arco, dove si producevano in tempo di guerra i motori a 12 cilindri RA1000.

Si revisionano i grandi motori americani montati sugli aerei di linea, i Wright 3350 a 18 cilindri, si produrranno poi componenti per turboreattori, motori turboelica dall'eccellente rendimento, e, negli anni '80 anche turbocompressori per i motori d'auto.

Poi, nel 1995, l'avventura termina definitivamente, dopo 85 anni dal primo antico biplano, che arrivo', prima delle stesse automobili ALFA, a solcare le strade, le strade del cielo.

Fabio Morlacchi

Fabio Morlacchi, nato a Milano nel 1960, e' appassionato alfista fino da bambino e profondo conoscitore di tutto cio' che riguarda l'Alfa Romeo.

In famiglia, i genitori ed un cugino, hanno lavorato in Alfa Romeo.

Il nonno, Alfredo Morlacchi, classe 1899, e' stato ufficiale pilota di bombardieri dell'Aeronautica, dal 1918 al 1947, e fra i tanti aerei con cui ha volato, particolarmente amati sono stati gli S81 e S79, motorizzati Alfa Romeo. Si e' congedato con il grado di Colonnello.

La passione e la conoscenza, unite alla disponibilita' di accesso ai documenti storici, accordatagli dal responsabile Centro Documentazione dell'Alfa Romeo, il dottor Marco Fazio, lo hanno portato al progetto, in fase di attuazione, di scrivere il primo libro interamente dedicato ai motori per l'aviazione costruiti dall'Alfa Romeo, in modo da fare conoscere a tutti gli appassionati della storica Marca e di aviazione storica, questo aspetto poco conosciuto nei suoi particolari.