

Ozsváth Sándor

A FIAT CR.42 VADÁSZREPÜLŐGÉP JELLEMZŐINEK EGY MÚZEUMI PÉLDÁNYON TÖRTÉNŐ BEMUTATÁSA

A Fiat Cr.42 típusú vadászrepülőgép nemcsak a magyar, hanem a nemzetközi repüléstörténet méltatlanul elfelejtett típusa. Szerkezeti felépítésében, kialakításának jellemzőiben egy közel három évtizedes fejlesztési korszak legutolsó képviselői közé tartozik. A hazánkban is rendszeresített típus jó szolgálatot tett a Magyar Királyi Légierőben, azonban tárgyi emlékek, vagy roncs töredékek nem maradtak az utókorra. A cikk írójának 2017-ben lehetősége volt az egyik utolsó Fiat Cr.42-es közelebbi vizsgálatára, így közvetlenül tudta tanulmányozni technikai, szerkezeti részleteit. A Brit Királyi Légierő Gyűjteményében található példány igen autentikusnak mondható, gyártását tekintve a magyar példányokkal megegyező.

Kulcsszavak: Magyar Királyi Légierő, Fiat Cr. 42, vadászrepülőgép, repüléstörténet

GAZDASÁGI, KATONAPOLITIKAI VISZONYOK A FIAT CR. 42 VADÁSZREPÜLŐGÉP LÉTREJÖTTEKOR

A Magyar Királyi Légierő eszközbeszerzése a két háború között sajátos kényszerpályán mozgott. A rejtett légierő struktúrája, és a külpolitikai elszigeteltség miatt nem volt lehetséges az élvonalbeli repülőgépek beszerzése. Különösen érzékenyen érintette a fegyvernemet, hogy a 30-as évek második felében egyre gyorsult a technológia fejlődése, így az élvonalbeli eszközök terén a minőségi hátrány is egyre fokozódott. Ebben az időszakban jelentek meg az üzembiztosan használható fedélzeti rádió berendezések, a nagy teljesítményű vízhűtéses repülőgépmotorok, a harci repülőgépek között pedig egyeduralgoló lett a nagy felületi terheléssel járó monoplán elrendezés.

Az egyre nehezebbé váló nemzetközi helyzet ellenére mégis sikerült olyan repülőgépek beszerzése, amelyek bár nem tartoztak az élvonalhoz, jó szolgálatot tettek a szárnyait bontogató Magyar Királyi Légierőnek. Ezek közül a vadászrepülőgépeket tekintve a két legmeghatározóbb a Fiat CR.32-es és a Fiat CR.42-es, melyek közül az utóbbi méltatlanul elfelejtett típus a magyar repüléstörténetben. Sajnos szokásos módon pár megsárgult fényképen és iraton kívül semmilyen jelentősebb tárgyi emlék sem maradt fenn a Magyar Királyi Légierőben rendszerbe állított 68 darab repülőgépből.

Cikkemben be kívánom mutatni a típus rendszerbe állításának történeti hátterét, kifejlesztésének körülményeit, valamint főbb technikai jellemzőit. Rendhagyó módon nem csak műszaki rajzokra és a repüléstörténeti forrásokra kívánok támaszkodni, hanem személyesen is tanulmányozom a világ négy megmaradt Fiat CR.42-esének egyikét, amely a Royal Air Force (RAF) gyűjteményében található Londonban.

Olaszország az „elégedetlen győztes” számára a háború lezárása számos bel és külpolitikai válságot, feszültségeket eredményezett. A belpolitikai problémák a gazdaságban is kifejtették hatásukat, aminek köszönhetően az olasz gazdaság résztvevői nem tudtak olyan mértékben bekapcsolódni a kereskedelmi repülőgépek gyártásba, mint az Egyesült Királyság, Németország vagy Hollandia repülőgépgyártói. Mivel a hazai katonai megrendelések erősen lecsökkentek,

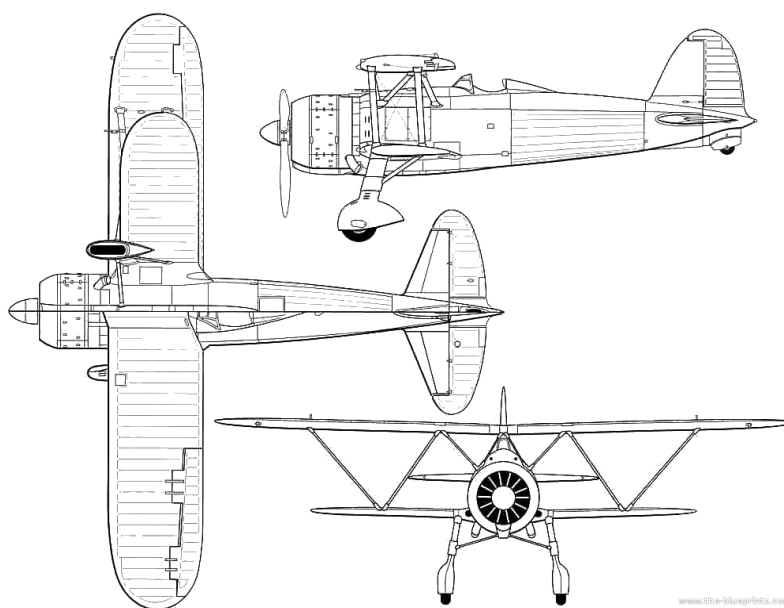
az olasz repülőgépgyártók így nem voltak képesek átfogó fejlesztések végrehajtására, ami különösen igaz volt a repülőgépmotorok terén. Mégis volt pár mérnök, aki olyan repülőgépeket alkotott, amelyek a 20-as 30-as évek nemzetközi sportrepülésében váltak meghatározóvá. Olaszországban nagy népszerűségnek örvendett az egyéni és kötelék műrepülés. A máig számontartott „olasz iskola” végtelenül finom, lágy, vezetett stílusa érdekes módon a repülőgépek tervezésére is hatással volt, hiszen a kor minden műrepülésre alkalmas olasz repülőgépe súlypontilag jól eltalált, harmonikusan vezethető repülőgép volt. A Fiat CR. 42-est repülők visszaemlékezései közül szinte mindenki kiemeli a gép harmonikus vezethetőségét. Tobak Tibor a Pumák földön-égen című könyvében [3], valamint egy 1995-ben vele készült TV interjúban külön kiemeli: „Mint repülőgép, mint madár a Fiat CR.42-es volt a kedvencem”.

A típus tervezője, Celestino Rosatelli

Érdekes módon ennek a kiváló repülőgépnek a tervezője nem a repülés világában kezdte pályafutását. A kiváló mérnök matematikai képességeivel már gyermekkorában is kitűnt társai közül. Tartományi ösztöndíjjal sikerült felvételt nyernie az Olasz Királyi Mérnöki Iskolába, ahol 1910-ben szerzett építészmérnöki diplomát. Szakterülete a feszített szerkezetek és a kábelhidak tervezése, amely mellett tudományos kutatótevékenységet is végzett. A kiváló képességekkel rendelkező fiatal mérnök 1915-ben kapott munkát a FIAT műveknél. A húszas években számos repülőgép tervezésében vett részt, a Schneider Trophy-n résztvevő versenyrepülőgépektől, a távolsági rekordrepülésekre kialakított gépekig.

Saját munkásságáról viccesen így vallott: „A legnagyobb hiba az életemben az volt, amikor elkezdtem repülőgépeket tervezni. A hidak tervezőire ugyanis még 150-200 évvel később is emlékeznek, míg a repülőgépek tervezőit az emberek hamar elfelejtik” [2].

A Málta fölött harcoló brit pilóták a CR.42-essel szemben vívott légi harcokat viszont egyáltalán nem találták viccesnek. Az első összecsapások alatt megmutatkozott, hogy mennyire jól manőverezhető, és sérülésálló ez a repülőgép. Furcsa módon azonban a RAF szakemberei nem Máltán, hanem a szigetországban tudták alaposabban megvizsgálni a típust.



1. ábra A Fiat CR.42-es vadászepülőgép három nézeti rajza

Általános kialakítás

A Fiat CR.42-es vadászpilóta fémváz, részben vászonnal fedett konstrukció. Kialakítását tekintve „másfél” biplán, azaz az alsó szárny jóval kisebb, mint a felső. A felső szárny fesztávolsága 9,7; az alsóé pedig 6,5 m. A belépő élek fémborításúak, a szárny többi része, valamint a kormányfelületek vászonnal fedettek. A törzs hossza valamivel több, mint 8 méter, szerkezetét tekintve térhálós-rácsos. Erre a rácsos szerkezetre került felépítésre a hajlított lemezborítás, amely így természetesen nem önhordó. Merev futóműve áramvonalazott, a pilótafülke pedig nyitott. A repülőgép üres tömege 1780 kg. amivel, valamivel nehezebb a Gloster Gladiatoról, viszont még több mint 800 kg-al könnyebb, mint a Hawker Hurricane. A Fiat CR.42-est az Olasz Légierőn kívül rendszeresítette a Belga Légierő, Luftwaffe, Magyar Királyi Légierő, Svéd Királyi Légierő, Iraki Légierő, Dél-Afrikai Légierő [4]. A legyártott gépek száma 1784 db. [4].

Hossz	8,245 m
Fesztáv	9,7 m
Üres tömeg	1780 kg
Maximális felszálló tömeg	2330 kg
Üzemanyagtartályok kapacitása	Főtartály 350 l, melléktartály 110 l
Maximális sebesség földközben	350 km/h
Maximális sebesség 4200 m-en	420 km/h
Leszállósebesség	122 km/h
Emelkedés 1000 m-re	1 min 12 s
Emelkedés 6000 m-re	8 min 30 s

1. táblázat A Fiat CR.42 vadászpilóta méret és teljesítményadatai [4]

A Fiat CR.42-es a háború első szakaszában számos légi harcban felbukkant. Az Anglia ellen vívott háború érdekes epizódja volt, amikor 1940 őszén az Olasz Légi Hadtest (Corpo Aero Italiano) is bekapcsolódott az angliai csatába. Az olasz repülőket szereplése felemásnak volt mondható, hiszen a megbízható rádió berendezések, és a fejlett harcászati eljárások hiányában az expedíciós erő nem volt képes a németek által elvárt hatékonysággal harcolni. Mégis több alkalommal sikerült meglepni a RAF pilótáit, jellemzően olyan szituációkban, amikor az angolok is belementek a fordulóharcokba. A Fiat CR.42-es ugyanis még a legjobban forduló Mk II-es Hawker Hurricane-okat is képes volt azonnal lefordulni. Az angolok gyorsan megtanulták a leckét, és igyekeztek nagy magassági fölényrel, általában a Belgiumba való visszarepülés során megtámadni a duplaszárnyúakat.

Az olasz pilóták helyzetét tovább súlyosbította a Fiat és Piaggio motorok megbízhatatlansága, továbbá a csatorna fölött uralkodó, mediterrán éghajlattal össze sem vethető időjárási körülmények. A kontingens repülőgépei gyorsan elhasználódtak, és 1940 őszére a műszaki hibák mindennaposak voltak. Egy ilyen műszaki hibának köszönhetően maradt az utókorra az egyik legeredetibb állapotban megőrzött CR.42-es.

A VIZSGÁLT REPÜLŐGÉP TÖRTÉNETE

1940. november 11-én Pietro Salvadori őrmester olasz bombázók kíséretét látta el, amikor Suffolk fölött légi harcba keveredett három Hawker Hurricane-al. A rövid küzdelem során Salvadori őrmester érezte, hogy a motorja beráz, és a sérült géppel nincs esélye átrepülni a csatornát. A part mentén igyekezett egy kényszerleszállásra alkalmas területet keresni. A CR.42-essel

végül az Orforness Világítótorony melletti területen ért földet [1]. Sikerült a gépet jól kilebegtetni, azonban a kifutás utolsó szakaszában, laza talajra érve a gép az orrára billenve állt meg.



2. ábra A RAF gyűjteményében található repülőgép helyszíni vizsgálata 1940 novemberében [6]

A repülőgépet már a helyszínen megvizsgálták a RAF szakemberei. Úgy döntöttek, hogy a kijavítás után alkalmas lehet átfogó földi és légi vizsgálatokra, ezért vasúton november 27-én Farnborough-ba szállították [1], ahol a Royal Aircraft Establishment szakemberei kezdték meg a munkát. A motor megbontása során kiderült, hogy a motor üzemzavarát nem találta, hanem egy olajcső törése idézte elő. Mivel Salvadori őrmester alapgázon siklott, földet érés előtt pedig a motort leállította, az alsó hengerekben maradt annyi olaj, hogy a motor ne ragadjon meg, így annak újbóli üzemképessé tétele nem igényelt nagyjavítást. További szerencsés körülmény volt a kényszerleszállás során, hogy a gép nem vágódott át, hanem csak egészen kis sebességnél billent az orrára. Ennek köszönhetően a főtengely nem sérült meg, „csupán” a légcsavartollakat kellett újra legyártani és azokat az agyba visszaépíteni.



3. ábra A RAF gyűjteményében található repülőgép részlegesen átfestve, tesztelés alatt. A felvétel valószínűleg Farnborough-ban készült 1941 elején

A repülőgép sárkánya alig szenvedett károkat, így a gépet viszonylag gyorsan újra repülőképés állapotba hozták. Egy részleges átfestés után BT474-es oldalszámmal látták el és 1941 tavaszán repülési teszteknek vetették alá [1]. Megkezdték az összehasonlító teszteket és a megfelelő

taktikai eljárások kidolgozását is, azonban 1941 nyarára már nyilvánvalóvá vált, hogy a háború elkövetkező részében nem lesz meghatározó ellenfél a CR.42-es, ezért a vizsgálatokat más zsákmányolt típusokkal folytatták. A gép közel három évtizedet töltött különböző raktárakban, majd 1970-es években került a hendoni múzeum gyűjteményébe.

A RAF MUSEUM GYŰJTEMÉNYÉBEN TALÁLHATÓ REPÜLŐGÉP BEMUTATÁSA

A cikk szerzőjének 2017 áprilisában volt lehetősége egy napot a MM5701/8468M gyári számú 13-95-ös oldalszámú gép vizsgálatával eltölteni, ami már önmagában is egy érdekes élmény volt műszaki és hadtörténeti szempontból is.

A RAF birtokában megmaradt repülőgép megjelenését tekintve autentikusnak mondható. A brit szakemberek ugyanis nem követték el azt a gyakori hibát, hogy tökéletesen szalon állapotúra újítanak fel egy repülőgépet. A vizsgált példányt az 1970-es években festették vissza az eredeti színeire. A festés során hasonló eljárásokat alkalmaztak, mint annak idején az olasz repülőgépiparban. Az alkalmazott színek is közel helytállóak, azonban kicsit sötétebbek, mint az eredetiek. A minták sablonokon keresztül történő felfújása során az egyes oldalak beszóródtak, míg mások egyenesek, így ugyan azok a hibák lelhetők fel, mint az eredeti festésű gépeken. A vásznazást régi típusú, „nitro”-val feszített technológiával készítették el, és az eltelt négy évtized ellenére is igen jó minőségű. Mivel a gép nincs kitéve UV sugárzásnak, ezért a repülőgép festése repedésmentes és egységes. Az eredeti lajstrom mellett felfestették a századjelvényt is, amelyben olaszul a „OCIO CHE TE COPO” („Vigyázz, megöllek”, velencei szleng [1]) felirat olvasható.



4. ábra Szárnytöbe épített olajhűtő. Az olaj gyors melegítését, valamint a visszahűlés lassítását egy egyszerű pillangószelepphez hasonló takarólemez segíti

A Bristol Bulldog-hoz és a Gloster Gladiator-hoz képest a felületek meglehetősen simák, minőségüket tekintve az olvasók nagy része által jól ismert Zlin Trainer gépcsaládéhoz tudnám hasonlítani. Kiálló szegecsek, vagy elnagyolt részletek sehol sem lelhetők fel, az egyébként igen nagyméretű repülőgépen. A kiállításban a CR.42-es mellett egy Me 109E3 látható, amely magasságát tekintve 2/3-a a CR.42-nek. A Fiat CR.42-est felületesen szemlélő gyakran párhuzamot von az első világháború technológiájával készült repülőgépekkel. Erről azonban szó

sincs. Ez a repülőgép egy korszakot lezáró, sok aerodinamikai finomsággal rendelkező szerkezet, amely nem csak jól néz ki, de jól is repül. Rosatelli a biplán elrendezés és a csillagmotor kombinációjából aerodinamikailag a lehető legtöbbet hozta ki. Munkájára, a részletekre való odafigyelés jellemző. Ennek egyik kiváló példája az olajhűtő elhelyezése, amelyet az alsó szárnytőbe építettek be.

Az aerodinamikai részletekre való odafigyelés másik példája a futómű, különösen a farok futó burkolata. A CR.42-es esetében ezek nem csak amolyan díszek, hanem igen erősen megtervezett elemek, amelynek köszönhetően magasabb fűben történő fel- és leszállás előtt nem kell a burkolatokat leszerelni, mint sok „papucsos” gép esetén. A főfutó burkolatain még csúszásgátló bordák is találhatóak, mivel a műszakiak erre fellépve tudják a tankolást végrehajtani. Szintén ebbe a burkolatba van beleépítve egy ellenőrző nyílás, amelyen keresztül ellenőrizhető a kerékcsapágy vagy fűjtatható fel a kerék. A papucs és a futószár burkolatai teleszkópicusan csúsznak egymásba, így nincsenek szabadon álló nem áramvonalazott felületek.



5. ábra Áramvonalazott burkolatok a farok és a főfutókon



6. ábra A Fiat CR.42-es aerodinamikailag igényesen megtervezett részletei

Szintén hasonlóan áramvonalas burkolatokat kaptak a dúcok, és azok bekötési pontjai is. Ezek külön álló áramvonalas burkolatot képeznek, akárcsak napjaink UL repülőgépei esetén. Az,

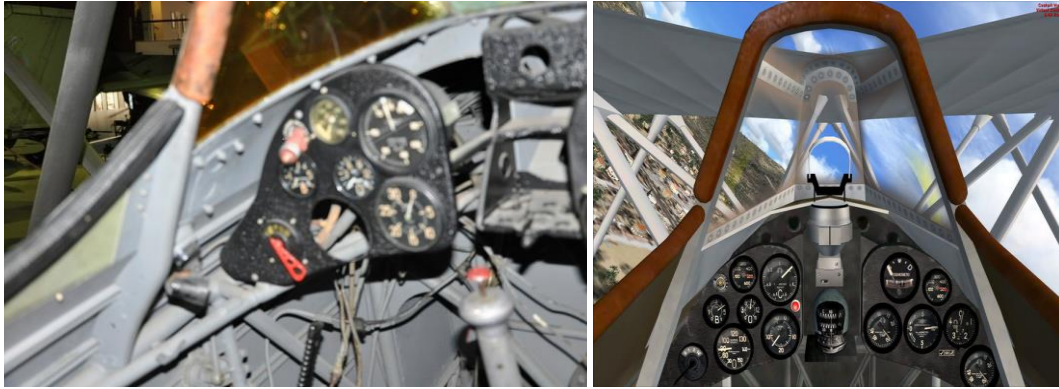
hogy nem egy darabból vannak gyártva, lehetővé teszi, hogy a lehető legerősebb és egyben aerodinamikailag a legkedvezőbb forma kerüljön kialakításra. Szintén ez a gondosság érvényesült a csűrők himbáinak, valamint a pozíciólámpák kialakítása során is. Különösen érdekes a hátsó pozíciólámpa elhelyezése, amely a farok rész egy meghosszabbított, kifejezetten erre a célra kiképzett részében kapott helyet.

A Fiat CR.42-es az utolsó olyan harci repülőgépek közé tartozik, amely nyitott kabinnal épült. Tervezésének idején már rendelkezésre állt a plexi torzításmentes hajlításának technológiája, azonban ez az eljárás igen drága és korlátozott volt. A harmincas években csak kis szögben és apróbb felületeket tudtak torzításmentesen hajlítani, így csak sok részből összeépített, rossz kilátást biztosító kabintetőket tudtak gyártani. Rosatelli elvetette a rácsozott kabintetőt, ezért úgy tervezte meg a nyitott kabint, hogy az szinte teljesen körbeöleli a pilótát, annak gyakorlatilag csak a fejét hagyva szabadon. Ez az elrendezés nem egyedi, hiszen hasonló kabint alakítottak ki a kor másik olasz vadászpilótáján a Macchi C.200-on, valamint a szovjet I-16-on. A jó kilátás ebben az esetben a repülőgép korlátait is jelentette, hiszen a nagy magasság és sebesség erősen megviselte a pilótákat, az időjárás viszontagságairól nem is beszélve.



7. ábra A kabin kialakítása során törekedtek rá, hogy a nyitott építés ellenére a pilótát a lehető legjobban védjék az időjárás viszontagságaitól

A kabinban a 20-as évek színvonalának megfelelő műszerek kerültek elhelyezésre. Érdekeséggé válhat, hogy a műszerfal két, egymástól teljesen különálló panelből áll. Ennek a kialakításnak az oka az iránytű elhelyezésében keresendő. Mivel a CR.42-es törzse acélcsövekből épül fel, a folyadékos iránytűt, vagy a térhálón kívülre a kabin fölé, vagy a kabinba „belógatva” lehet elhelyezni. Rosatelli az utóbbi megoldást választotta, így lehetősége volt a célzó berendezést a pilóta fejmagasságában, a lehető leghatékonyabban elhelyezni. A baloldalon kaptak helyet a motorellenőrző műszerek, valamint erről a panelről lehet kapcsolni a gyújtásköröket is. Ehhez a panelhez közel, egy külön konzolon került elhelyezésre a trimm és a gázkar is, amely mint minden régi olasz gépen fordítottan működik. Ez a kialakítás az export gépeken is megmaradt, amely számos problémát okozott a vásárló országok légierőinél. A főleg leszállás során bekövetkező géptörések miatt a Magyar Királyi Légierőnél külön képzést indítottak, amit a pilóták és a műszakiak egyszerűen csak „gázkar átképző tanfolyam”-nak neveztek. A műszerfal jobb oldali paneljén találjuk a repülésellenőrző műszereket. A műszerezettség tekintve a CR.42-es műhorizonttal nem rendelkezik, azonban a legyártott gépek nagy részébe beépítettek elfordulás jelzőt. Akárcsak a baloldalon, a jobboldalon is kialakítottak egy külön konzolt, amelyen az üzemanyag csapot, valamint a töltésjelzőt helyezték el.



8. ábra Osztott műszerfal, a baloldalon a motorellenőrző, a jobboldalon pedig a repüléshez köthető műszerekkel. A CR.42-es napjaink kedvelt számítógépes játékaiban is megtalálható

A botkormány igen hosszú, így valószínűleg a gép egészen apró mozdulatokkal volt vezethető. Az ülés magassága állítható. Az oldalkormányoknak papucsai nincsenek, maga a pedál egy kereszt alakú himbán került elhelyezésre. Az ergonómiát tekintve a CR.42-es egy egyszerű, de jól megtervezett fülkével rendelkezik. A vizsgált múzeumi példány kabinjában az eredeti szürke festés található, amely hasonlít a mai „légifőlény szürke” árnyalathoz. Meghagyták az eredeti plexiket, hevedereket, valamint a szélvédő keretére szerelt párnázott, bőr ütközésvédőt is. Az utóbbinak az volt a rendeltetése, hogy egy esetleges kényszerleszállás esetén meggátolja a fej sérülését. Erre azért volt szükség, mivel más régebbi biplán elrendezésű gépekhez képest a CR.42-es fülkéjének felső része szinte körbeöleli a pilótát, így a szélvédő nagyon közel van a fejhez.



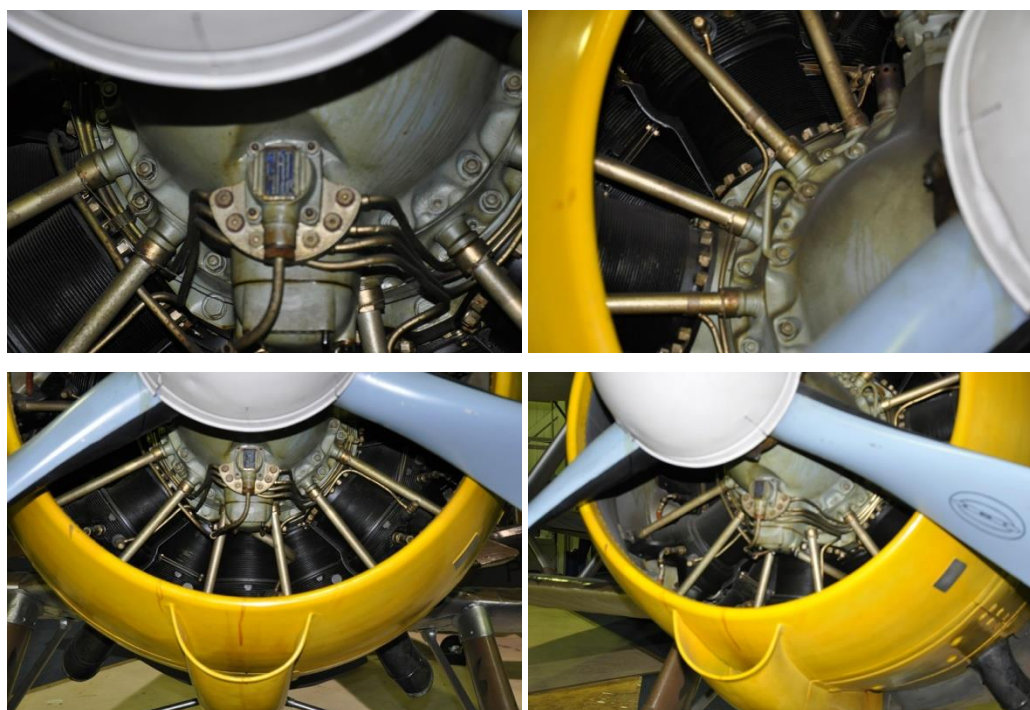
9. ábra A repülőgéppilótafülkéje egyszerű és ergonómikus. Az ülés magassága állítható. A jobb oldali felvételen a Svéd Királyi Légierő gyűjteményében megmaradt repülőgéppilótafülkéje látható

A Fiat CR.42-es leggyengébb eleme a motor. A vizsgált múzeumi példány fennmaradása is a motor megbízhatatlanságának köszönhető, hiszen a kényszerleszállás oka nem találat, hanem anyagfáradásból eredő törés volt [1]. A 14 hengeres kétsoros Fiat A.74 RIC38 motor megszületése egy kényszermegoldásnak nevezhető, mivel a tervezéskor nem állt rendelkezésre olyan soros, vagy V12-es motor, amellyel elérhető lett volna az 1000-1200 lóerő. A Fiat A.74-es motor alkalmazása során ugyan azok a problémák jelentkeztek, mint a Caproni Ca. 135-ből ismert Piaggio P.IX RC40 csillagmotorok esetén. Sok esetben a meghibásodások oka nem is a tervezési hibákban, hanem a gyenge anyagminőségben, és az elégtelen minőségellenőrzésekben keresendők. Az alapvetően mediterrán időjárási körülményekre tervezett motor nehezen bírta a hidegindításokat, és különösen az első sorba beépített hengerek érzékenyek voltak nagyobb zuhanásokra, valamint a hosszabb ideig tartó süllyedések során fellépő visszahúlásra. Az említett műszaki problémák nem csak az olasz, hanem a svéd, illetve a magyar exportra gyártott gépek

esetén is jelentkeztek [2]. A Cr.42-es fejlesztése során annyira súlyossá vált a motorok megbízhatatlansága, hogy később kísérleti jelleggel a német DB.601-es V12-es vízhűtéses motor beépítéssel is megpróbálkoztak [4]. A vizsgált példány motorja viszonylag jó állapotban van, a múzeumi elhelyezés előtt üzemképesen lett leállítva. A konzerválás során a hengerek nem kerültek felöntésre olajjal, a szelepek egy része nyitva van, így a légcsavar még ma is átforgatható.

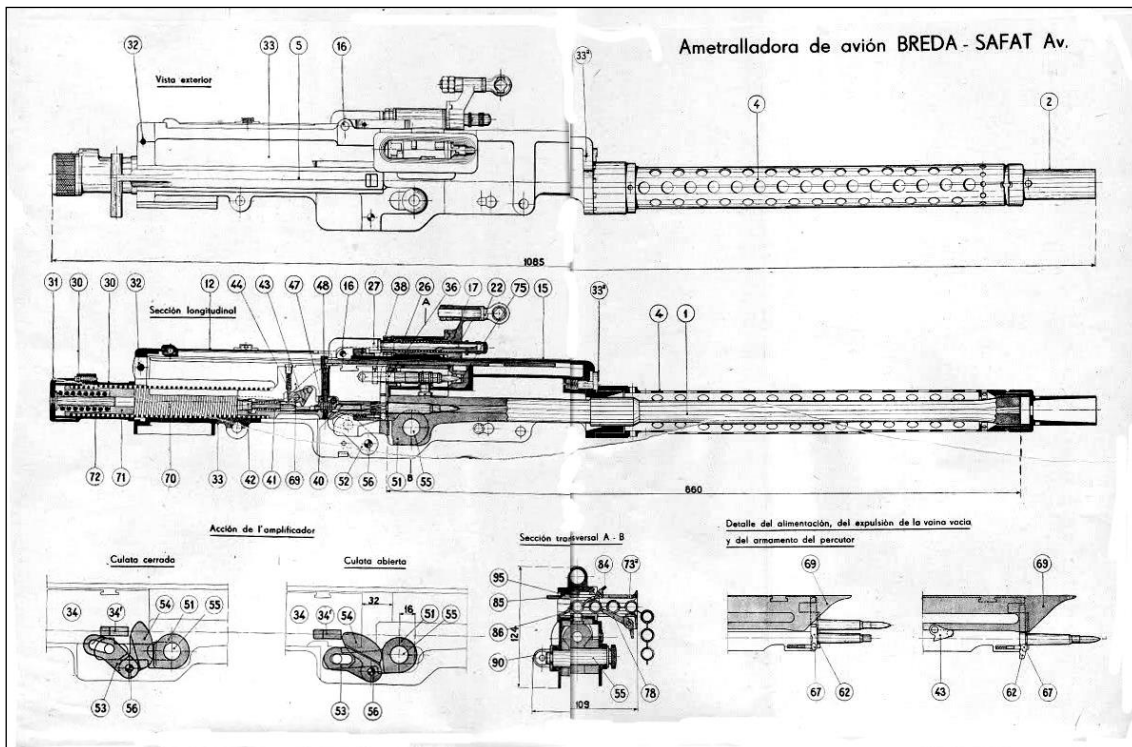
A Fiat CR42. motorjának főbb adatai	
Motor típusa	Fiat A.74 RIC38
Elrendezése	Kettős csillagmotor egy Zenith porlasztóval
Hengerek száma	14
Teljesítménye	840 LE
Súly	575 kg.
Üzemanyag	87 oktánszámú könnyűbenzin + 8% ólom-tetraethyl
Kenőanyag	Ricinusolaj

2. táblázat A Fiat CR.42 motorjának főbb adatai



10. ábra 14 hengeres, kétsoros Fiat A.74 RIC38 csillagmotor, NACA áramlássegítő gyűrűvel

A Fiat CR. 42-es fegyverzetét tekintve a 20-as 30-as évek elvárásainak megfelelően, gépágyú nélkül, 7,7 majd 12,7 mm-es géppuskával készült. Mindkét géppuska Breda-SAFAT típusú, szerkezeti kialakításukat és működési elvüket tekintve azonosak. A nagy hagyományokkal rendelkező olaszországi fegyvergyártó vállalat a 30-as évek elején kezdte meg kifejleszteni ezt a könnyű géppuskát, amely később a kor összes olasz gyártású katonai repülőgépeibe beépítésre került. A kései CR.42-es Breda géppuskája tűzgyorsaságát tekintve elmaradt kisebbik testvérétől, azonban a 12,7×81 mm-es lövedék gyorsabb, és ami fontosabb jóval nagyobb tömegű volt, mint a 7,7×56 mm-es. A beépített 12,7-es géppuska gyakorlati tűzgyorsasága a légcsavar forgásából eredő szinkronizálás miatt 572 lövés/min. A múzeumi példány vizsgálata során a fegyverzetet takaró burkolatok eltávolítására nem kaptam engedélyt, a repülőgépben azonban hajtalanított állapotban mindkét Breda géppuska megtalálható.



10. ábra Breda SAFAT géppuska metszeti ábrázolása

Össességében elmondható, hogy a RAF szakemberei példaértékű munkát végeztek ezen a ritka repülőgépen. Igyekeztek minden részletében az eredeti állapotot megőrizni vagy visszaállítani, így a gép olyan benyomást kelt, mint ha 1,5–2 éves intenzív használatnak lett volna kitéve. A 13 95-ös oldalszámú Fiat CR.42-es valószínűleg még sok évtizeden keresztül a Brit Királyi Légierő Múzeumának legféltettebb kincsei közé fog tartozni.



11. ábra A vizsgált múzeumi gép 1:48 méretarányú makettje

A cikk elkészítéséért külön köszönet a RAF Museum gyűjteményvezetőjének, Andrew Simpson úrnak. Special thanks for Mr. Andrew Simpson.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Andrew Simpson: Fiat Cr. 42 Individual History url:<https://www.rafmuseum.org.uk/documents/collections/78-AF-952-Fiat-CR42-Falco.pdf>
- [2] Nicola Ravaioli: Celestino Rosatelli
- [3] url: <https://rietinvetrina.it/arte-cultura/personaggi-della-memoria-di-rieti/celestino-rosatelli/>
- [4] Tobak Tibor: Pumák földön-égen. Háttér könyvkiadó, Budapest, 1992.
- [5] William Pearce: Fiat Cr. 42 DB Fighter
- [6] url:<https://oldmachinepress.com/2016/07/13/flat-cr-42-db-fighter/>
- [7] Bonhardt Attila-Sárhídi Gyula-Winkler László: A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete. Zrínyi Katonai Könyv-és Lapkiadó, 1992
- [8] Kenneth Munson: A II. világháború repülőgépei. Műszaki Könyvkiadó, 1995

AN OUTLINE OF THE FIAT Cr.42 FIGHTER'S CHARACTERISTICS, USING A PLANE PRESERVED IN A MUSEUM

The Fiat Cr.42 is a type in Hungarian and international aviation history that was undeservedly forgotten. As to the characteristics of its design and structure, it is one of the last examples of a period of development that spanned almost three decades. It entered service in Hungary, among other countries, and it performed well in the Royal Hungarian Air Force. However, there are no extant planes, pieces of wreckage of it preserved in Hungary. In 2017 the writer of this article had the opportunity to examine in detail one of the last surviving Fiat Cr.42s, and was able to study its structural and technical details. The plane in the collection of the Royal Air Force of the United Kingdom is authentic, and its build is identical to the ones which were used in Hungary.

Keywords: Royal Hungarian Air Force, Fiat Cr. 42, fighter plane, biplane, aviation history

Ozsváth Sándor százados
Századparancsnok
MH. 24. Bornemissza Gergely Felderítő Ezred
Piótanélküli Felderítő Század
ozsvath.sandor@mil.hu
orcid.org/0000-0002-1043-7076

Capt. Sandor Ozsvath
Squadron leader
MH 24th Bornemissza Gergely Reconnaissance Regiment
UAV Squadron
ozsvath.sandor@mil.hu
orcid.org/0000-0002-1043-7076



http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2018_2/2018-2-21-0475_Ozsvath_Sandor.pdf

