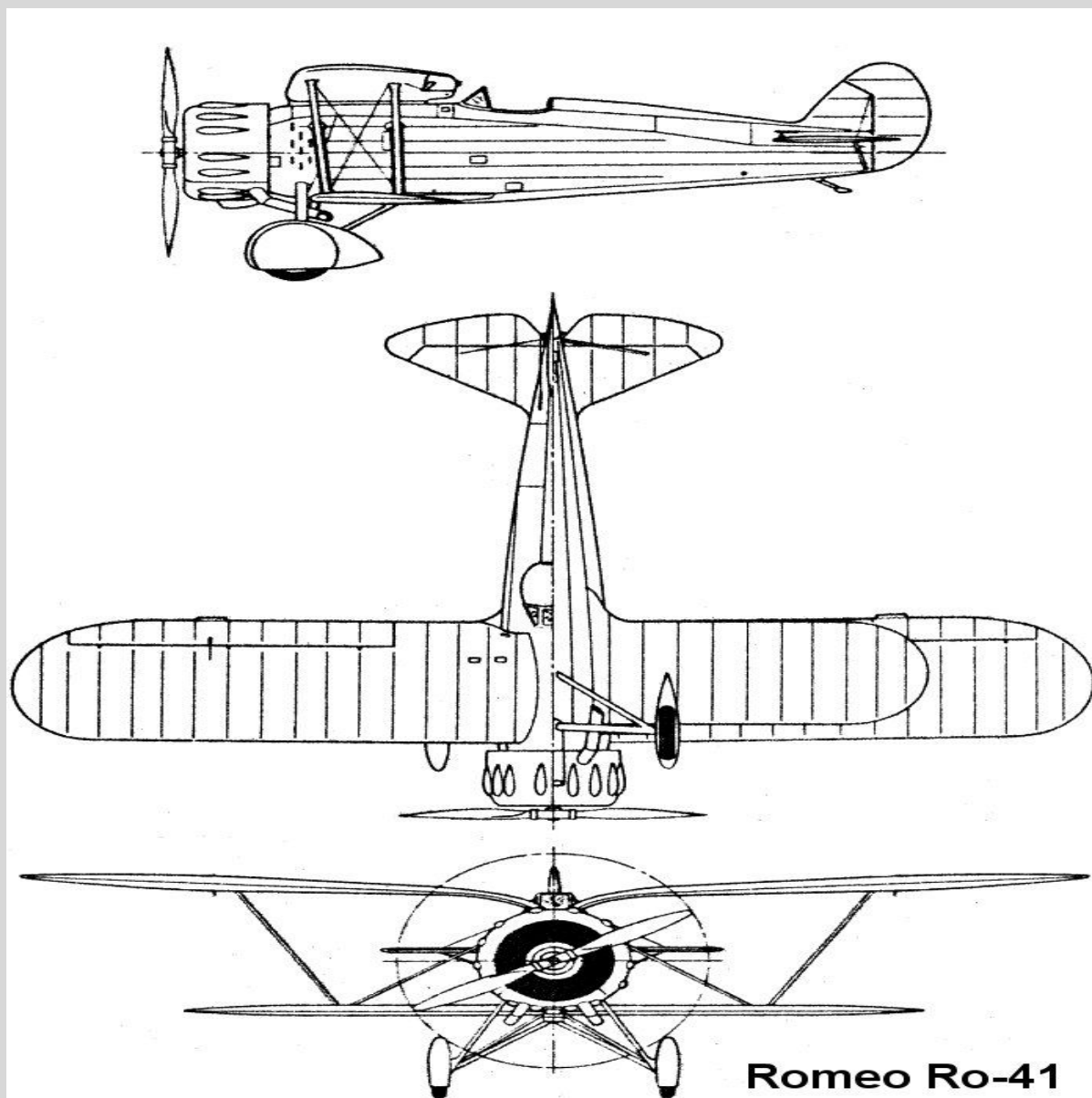


Nom de l'avion : Meridionali Ro.41

Type d'avion : Chasseur léger, avion d'entraînement avancé monomoteur monoplace



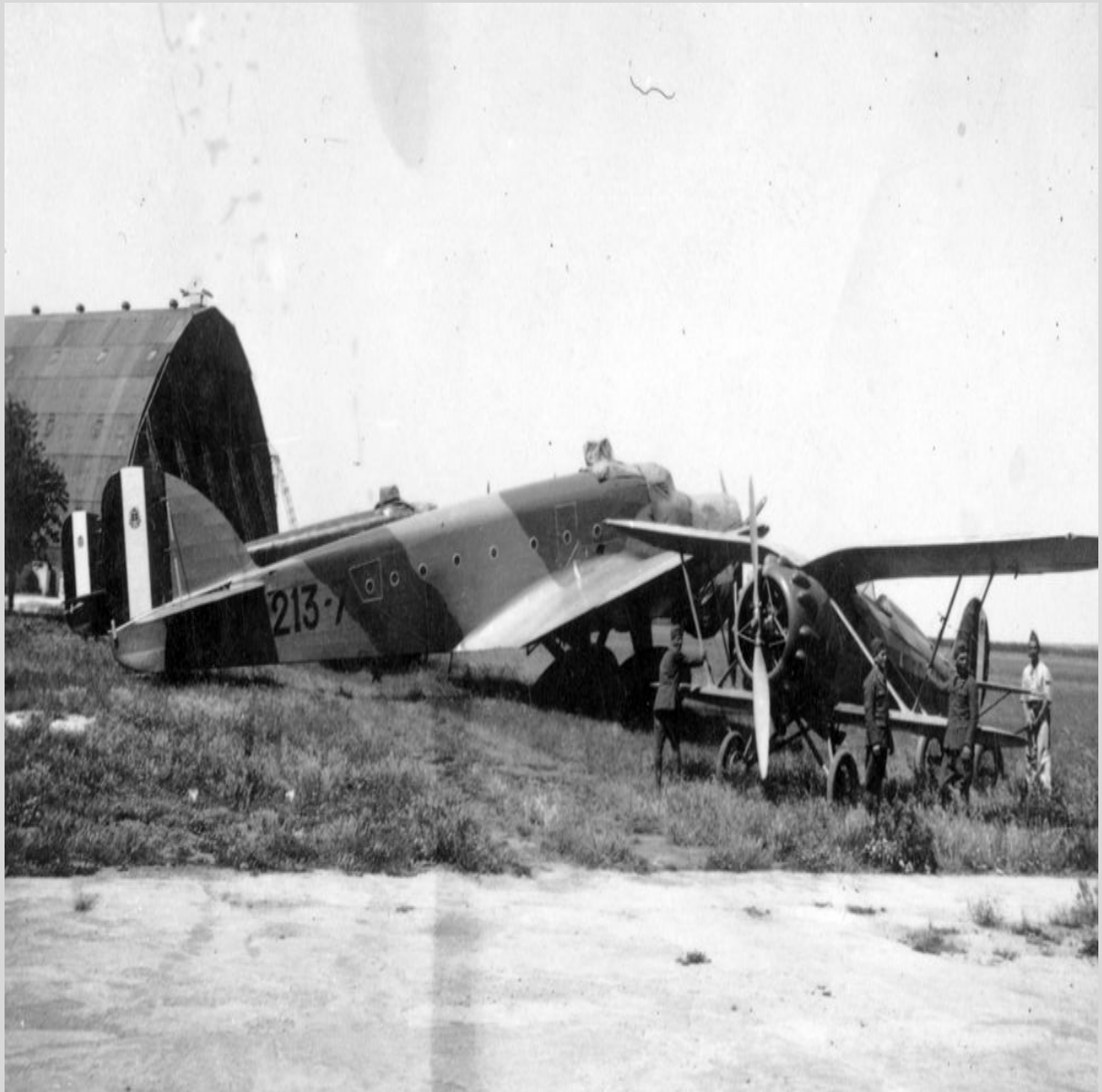
MOTORISATION

Piaggio P.VII RC-35

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

ARMEMENT

2 mitrailleuses Breda-SAFAT de 7,7 mm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 320 km/h à 4000 m
Vitesse croisière= 255 km/h
Vitesse ascension= 3000 m en 5'
Plafond pratique= 5500 m

Rayon action= 320 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
8,80 m	6,40 m	2,85 m	19,15 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1010 kg	1130 kg	1270 kg

HISTOIRE

L'Imam Ro.41 était un chasseur monomoteur biplan produit par l'italienne Industrie Meccaniche Spa. L'Armée de l'Air du Sud a utilisé principalement cet appareil par la Regia Aeronautica de 1935 dans le rôle d'entraîneur dans leurs écoles de vol. Au début de la Seconde Guerre mondiale, le Ministère de l'Air a eu la nécessité de renouveler la flotte de chasseurs. La Regia Aeronautica, sur la base jusqu'à une heure Fiat CR.20, était sur le point d'arriver à la fin de sa carrière. L'IMAM, la société, a été créée par la Société Ernesto Breda italienne, qui a confié la

tâche de concevoir un avion qui pourrait répondre à la demande à l'ingénieur Giovanni Galasso, qui, avec l'aide de Eng. Pietro Callerio, le P.I. Otello Bucarelli et P.A. Arturo Ferrara, Il a conçu un léger biplan monoplace caractérisée de l'aile supérieure avec la configuration de mouette, la Ro.41. la prototype, Piaggio p.vii équipé d'un moteur, a été volé pour la première fois depuis pilote Nicholas Lana 16 Juin 1934[1] à partir de la piste de 'aéroport Capodichino[2] témoignant de bonnes caractéristiques de base de l'avion, en appréciant l'agilité et la vitesse de montée. Au premier prototype, il a suivi une seconde, MM.281, qui a été testé le 31 Janvier 1935 devant la commission d'examen de la Royal Air Force et a été repris par la fin des essais. Le troisième prototype a été réalisé dans les mois suivants et équipé d'un moteur Piaggio p.vii C.45 équipé de compresseur à deux étages et capable de délivrer une puissance de 390 hp à une altitude de 4000 m. Ce dernier représente le développement final et est présenté pour l'évaluation finale, le Comité a examiné la conception mature pour la production de masse. Le ministère a ensuite émis un ordre pour la fourniture initiale de 50 spécimens (MM.2907-2956), dont le premier a été affectés aux divisions opérationnelles plus tard cette année. Lors de l'entrée en production, cependant, le ministère avait déjà exprimé l'avis que le nouveau Fiat CR.32 Il convient mieux pour remplir le rôle de son prédécesseur, tout en reconnaissant la bonté du projet présenté par le napolitain croyait réattribuer le rôle de Ro.41 au formateur d'utiliser dans leur 1ère période d'écoles de pilotage, de soutien et de remplacer progressivement le maintenant pas à jour Breda Ba.25, et l'formation acrobatiques. en 1937 voiture d'origine a également été rejointe par la version à deux places, plus adapté à la formation des pilotes.[1] Esthétiquement identique au premier, sauf pour la présence de la seconde cabine de pilotage Il est apparu même un peu plus de 90 cm. Principalement produite dans les usines napolitain de IMAM, Il a été construit sous licence de agusta, qui a continué à les produire même après la guerre, et l'AVIS Cameri. spécimens au total, réalisés dans trois usines dans la période 1935-1949, finalement, ils se révèlent 743, y compris 510 et 233 tandem places. Au début de la Guerre mondiale, la Royal Air Force avait déjà été la plupart du temps relégué au rôle de formateur dans les écoles de pilotage italien, mais la guerre en a besoin reintegrarono le rôle initial de la chasse. Affecté en petit nombre à 50^e Stormo basé à Tobrouk, Il a travaillé dans le théâtre d'Afrique du Nord à partir de Juillet 1939 essentiellement pour compenser le manque d'avions plus efficace forcé d'atterrir pour l'entretien. Dans ces quelques occasions, il a été utilisé dans les missions de sécurité dans les centres habités et les aéroports, trouver un soutien des combats sporadiques.[1] Après la guerre, les avions survivants ont été utilisés dans les écoles vol refondé air force jusqu'à la fin de leur durée de vie. Le Ro.41 a d'abord été utilisé dans le rôle de la chasse au cours de la Guerre civile espagnole par des volontaires italiens dans arruolatisi 'aviation légionnaire pour soutenir les forces de Franco. Certains des spécimens ont été utilisés dans les écoles de chasse espagnol de 1937 et ils se tenaient à côté de la toute nouvelle Aviación Nacional jusqu'à la fin du conflit. Avec la fin des hostilités et la mise en place de 'Ejército del Aire, le Ro.41 a terminé sa carrière de travail avec les couleurs Hispaniques 1950.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/italie.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/italie/ro41.htm>

