



Fig. 3 - Particolare del disco freno (Brema, Curno BG).

imbutitura profonda, anche su nastro forato.

Anche come materiale di riempimento si utilizza acciaio inossidabile 1.4113 secondo EN 10088 (AISI 434) sottoforma di paglia.

Per i collettori si impiega tubo saldato di vari diametri, che viene sottoposto a complessi cicli di piegatura.

I componenti del silenziatore di scarico, sono preassemblati in sottogruppi mediante saldature semiautomatiche in MIG e TIG ed inviati, insieme ai collettori, ad isole di saldatura robotizzata presso le quali si assembla il gruppo di scarico completo.

L'ultima operazione del ciclo produttivo è rappresentata dalla finitura superficiale che, legata alle richieste di styling del cliente, può essere ottenuta mediante lucidatura meccanica o mediante lucidatura elettrolitica.

Realizzazione: Officine Meccaniche G. Lafranconi - 22054 Mandello del Lario LC, via C. Battisti 19, tel 0341/73.22.77, fax 0341/73.38.45.

Acciaio inox martensitico è stato invece impiegato per la realizzazione della corona circolare costituente il disco freno.

In questo caso, ci si è rivolti all'1.4028 secondo EN 10088 (AISI 420). Tale materiale è in grado infatti di garantire una sufficiente resistenza agli agenti atmosferici e, contemporaneamente, fornisce una adeguata durezza superficiale, unitamente a elevati valori del carico di snervamento e del carico di rottura.

Il disco freno, infatti, deve mantenere costanti nel tempo le proprietà meccaniche succitate, per assicurare all'utente non solo elevata durabilità ma costante sicurezza.

L'acciaio inossidabile martensitico 1.4028 (AISI 420) viene dapprima lavorato alle macchine utensili, allo stato di ricottura di lavorabilità, successivamente si esegue il trattamento di bonifica costituito dalla tempra in olio e dal successivo trattamento di rinvenimento.

Realizzazione: Brema - 24035 Curno BG, via Brema 25, tel. 035/60.51.11, fax 035/40.12.00.

L'aereo che vediamo, con due diversi tipi di livrea nelle figure 1 e 2, è il velivolo d'addestramento SIAI Marchetti SF 260 TP, versione Turboprop del famoso SF 260. È dotato di un motore turboelica erogante 350 SHP, ha una velocità massima di 430 km/h ed un'autonomia di 950 km.

Sono ben 900 le unità in servizio presso 24 aeronautiche militari di tutto il mon-

do e hanno all'attivo un complesso di oltre un milione e mezzo di ore di volo.

Tra i vari materiali che compongono il velivolo, anche l'acciaio inossidabile, utilizzato per il sistema di scarico dei gas combusti, gioca un ruolo importante dovendo sopportare le alte temperature che si raggiungono durante il volo.

La marmitta, visibile sotto la parte anteriore dell'aereo, è infatti realizzata in auste-



Fig. 1 - Aereo d'addestramento SIAI Marchetti SF 260 TP. È visibile la marmitta inox sotto la parte anteriore.



Fig. 2 - Lo stesso velivolo con i colori dell'Aeronautica Filipina.

nitico 1.4541 secondo EN 10088 (AISI 321), sottoposto a solubilizzazione dopo la saldatura che viene eseguita con metodo TIG manuale da personale certificato dal Registro Aeronautico Italiano.

Costruzione velivolo: SIAI Marchetti - 21018 Sesto Calende VA, via Indipendenza 2, tel 0331/92.91.11, fax 0331/92.25.25.

Costruzione marmitte: O.V.S. Villetta - 21018 Sesto Calende VA, via Incaiale 13, tel 0331/92.23.80, fax

0331/92.47.34. Trattamenti termici eseguiti da: Secondo Mona - 21019 Somma Lombardo (VA), via Carlo Del Prete 1, tel. 0331/25.62.01, fax 0331/25.23.34.

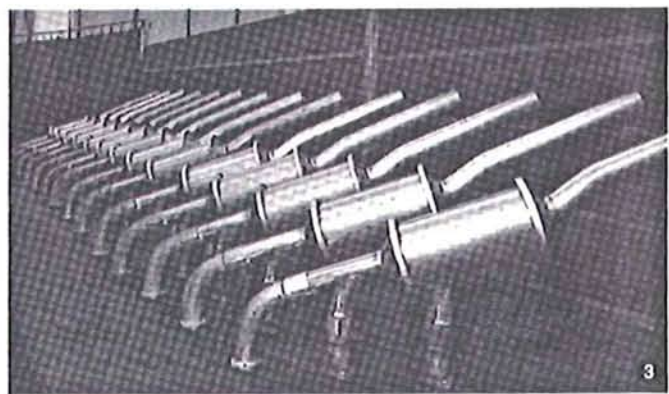


Fig. 3 - Le marmitte in 1.4541 secondo EN 10088 (AISI 321) nello stabilimento di produzione OVS Villetta.