

I “SUMMAR” MILITARI



Testo di Giuseppe Ciccarella e foto di Peter Coeln

Durante la seconda guerra mondiale, lo sforzo bellico sostenuto dalle industrie che avevano l'onere di approvvigionare le forze armate tedesche, fu notevole. Solo nel dopoguerra ci si accorse delle impensabili tecnologie sviluppate esclusivamente per scopi non “civili”. Gli scienziati e le industrie, furono capaci di esprimere idee e manufatti che si stenta a credere possano essere stati sviluppati nei primi decenni del secolo ventesimo. Il carburante sintetico, utilizzato dalle armate tedesche, ne è un tipico esempio. Che cosa dire del Fock-Wulf Tiebflügel, aereo tedesco a decollo verticale, in fase di sperimentazione quando la fine della guerra era ormai prossima?

Emblematico invece, il Messerschmitt Me 262, l'aereo a reazione prodotto in 283 esemplari nel febbraio del '44, ed entrato in azione verso la fine del conflitto (in un sol giorno, pochi di questi caccia buttarono giù 55 quadrimotori e una ventina d'aerei da combattimento alleati). Una foto poco conosciuta mostra alcuni soldati americani, osservare con curiosità e stupore l'assenza d'eliche in uno di questi caccia, vero capostipite della moderna aviazione mondiale.

L'Heinkel 219, invece, detto “Uhu” (gufo), era un aereo bimotore convenzionale per la caccia notturna. I voli iniziali li fece nel 1943, e prima del termine del conflitto ne entrarono in combattimento 300. Era dotato di radar d'avvistamento e inseguimento, cabina pressurizzata e, primo aereo al mondo, di seggiolini eiettabili. Si trattò senz'altro del miglior caccia notturno convenzionale prodotto dai vari paesi belligeranti durante l'intero conflitto. Dei due motori 12 cilindri a “V” Daimler Benz, da 1750 HP,

c'interessa poco, ma delle varie dotazioni tecniche d'avanguardia installate su questi aerei, spiccano quelle destinate alla ricognizione aerea. Gli Heinkel impiegati per documentare la ricognizione aerea notturna, disponevano delle Leica 250 GG (con magazzino pellicola per 250 pose) azionate da un motore elettrico, costruito nel 1939. Tali Leica, e con esse i motori, sono rarissime, perché sopravvissute agli eventi bellici. Ancor più rari sono gli obiettivi utilizzati per le riprese notturne con pellicole ad infrarosso.

Tra questi il Summar 50mm f/0.85 (il Noctilux 50 f/1.2 del 1966, pur con apertura massimamente minore, aveva un disegno simile al Summar, anche se il Noctilux poteva annoverare elementi asferici in grado di eliminare le aberrazioni dovute alla grande curvatura sferica della lente frontale, necessaria ad illuminare i bordi dell'immagine).

Altro "gioiellino" della serie, è l'IR-Summar 150mm f/0.85. Il colore grigio/verde del barilotto, ne dimostra da solo, la destinazione d'uso prettamente militare. Gli attacchi intorno al barilotto ed i fori per il fissaggio, assicuravano l'ancoraggio agli appositi supporti sistemati nella parte inferiore della carlinga, consentendo all'intero gravoso sistema (corpo macchina, motore ed obiettivo) la stabilità necessaria.

Lo spessore, la durezza dell'alluminio e l'utilizzo d'ottone e bronzo per le parti interne, garantivano l'assoluta compattezza e solidità del pesante gruppo ottico, rendendo il tutto, insensibile alle vibrazioni dei potenti motori Daimler Benz impiegati per la propulsione dell'aereo. Le foto dell'obiettivo (prodotto nel 1941), testimoniano l'ottimo stato di conservazione.

Questo Summar, non ha strati antiriflessi, non è stato progettato con l'aiuto di moderni computer che utilizzano speciali programmi di calcolo e tuttavia è in grado di sfoderare un'ottima risoluzione già dalla massima apertura relativa. L'estrema rarità dell'oggetto, colloca il prezzo di vendita intorno ai 4000 Euro.

