



**ANSALDO S. A.**

**Motomiragliatrice blindata  
d'assalto**

**“MIAS”**

TALPO.IT  
TALPO.IT  
TALPO.IT

TALPO.IT

TALPO.IT

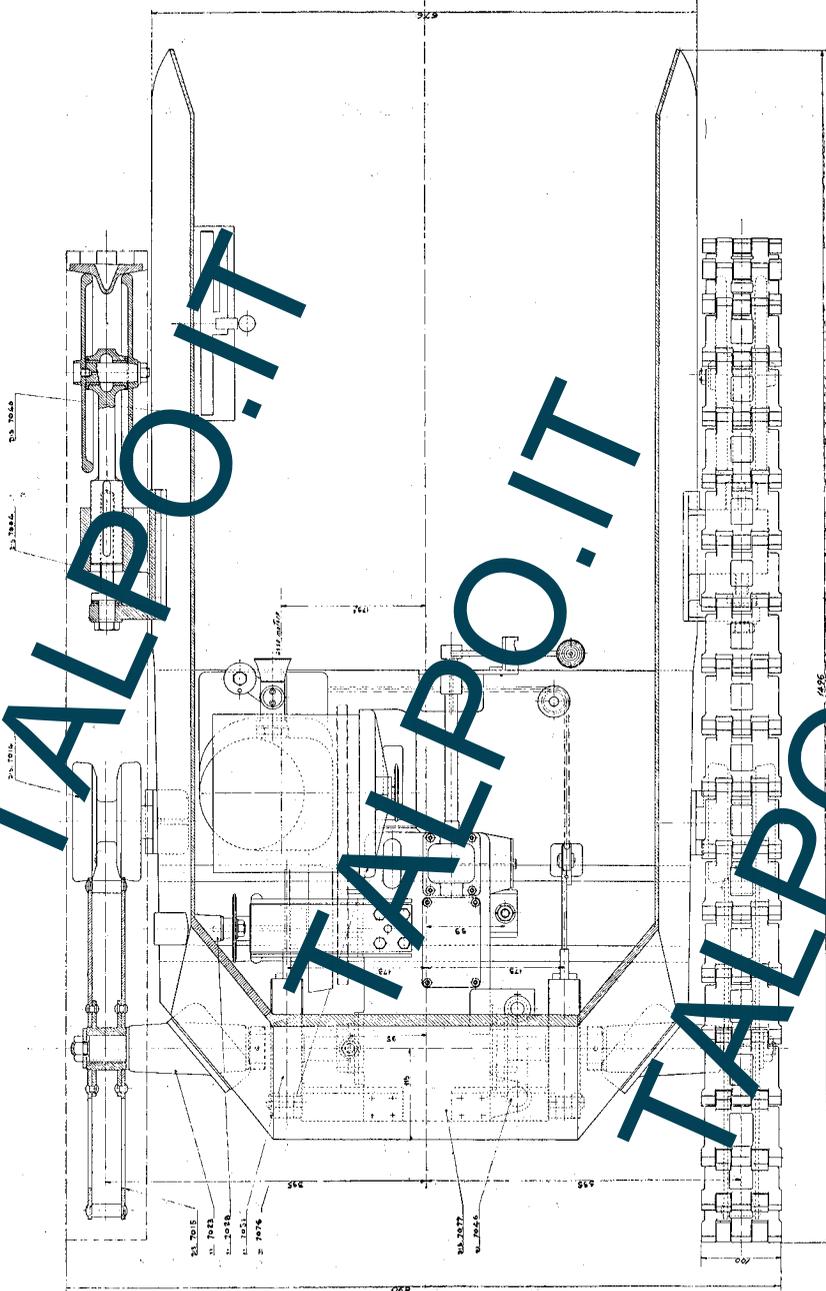
TALPO.IT



TALPO.IT

TALPO.IT

TALPO.IT



Dis. N. 7074

# Motomitragliatrice blindata d'assalto

## “MIAS,,

### CARATTERISTICHE TECNICHE

La motomitragliatrice è un piccolo veicolo corazzato automobile guidato da un uomo a piedi, che porta una o più armi e relative munizioni.

Il veicolo come è stato realizzato, ha possibilità di marcia oltre che su strada ordinaria, su terreno vario anche con notevoli pendenze, ed è sempre agevolmente sterzabile grazie all'adozione di 2 cingoli propulsori indipendenti.

Il veicolo consta essenzialmente di tre parti distinte:

- 1) Lo scafo o corazzatura.
- 2) Il gruppo motopropulsore.
- 3) L'armamento.

Lo scafo è costituito da un assieme di lamiere (di acciaio dolce nel campione sperimentale e di acciaio scuro nel tipo definitivo) collegate robustamente tra loro mediante angoli e chiodature, in modo da ottenere una cassa dalla forma e dimensioni indicate dai disegni complessivi N. 7073, 7074.

Gli spessori delle varie lamiere, sono stabiliti in modo da ottenere una protezione frontale contro il proietto perforante Mauser SMK con angolo d'impatto 90° da 50 metri, e una protezione laterale contro il tiro del fucile mod. 91 nelle stesse condizioni.

Oltre agli spessori adottati, le piccole dimensioni e le forme sfuggenti dello scafo assicurano una protezione efficace.

Lo scafo è aperto posteriormente e parzialmente in basso per permettere al conducente-mitragliere di ricoverarsi all'interno, anche durante la marcia, ed essere così sufficientemente protetto.

La parte superiore dello scafo è chiusa da un portello a cerniera che mediante apposito settore e bottone di bloccaggio può assumere varie posizioni di apertura che permettono al conducente di camminare eretto o quasi, pur rimanendo frontalmente e lateralmente protetto, grazie alle alette laterali del portello.

Alla lamiera frontale, viene fissata con appositi supporti la scatola porta mitragliatrici; un'opportuna apertura chiudibile rapidamente con un portellino graduabile e manovrato dall'interno permette l'osservazione del terreno antistante.

Alle fiancate sono fissati: anteriormente i supporti delle ruote motrici, verso il centro i supporti dei rulli gommati portanti, e posteriormente i supporti delle ruote tendicingolo.

Il gruppo propulsore è costituito da un motore a scoppio monocilindrico « FRERA » di 250 cc. di cilindrata, sviluppante 5 HP al regime di 3000 giri al minuto. La distribuzione è a valvole laterali, l'accensione è assicurata da un magnete Marelli, e la lubrificazione è forzata a mezzo di pompa ad ingranaggi che provvede anche al ricupero dell'olio del carter.

Il motore è raffreddato ad aria fornita da un ventilatore elicoidale a 4 pale mosso dal motore stesso a mezzo di catena Galle.

Il moto viene trasmesso al cambio di velocità con una catena « Galle » attraverso una frizione a dischi il cui comando è portato in posizione accioncia, alla destra del conducente, con cavetto flessibile « Bowen »; a questo comando sono aggruppate le manopole di comando del carburatore e del magnete.

Il cambio di velocità comprende tre riduzioni fisse e due variabili ad ingranaggi scorrevoli, ed un meccanismo di sterzo costituito da un differenziale ad ingranaggi conici.

I rapporti totali ottenibili sono:

I<sup>a</sup> Vel.  $\frac{1}{105}$  ; II<sup>a</sup> Vel.  $\frac{1}{40,7}$  ; Retromarcia  $\frac{1}{105}$

Con questi rapporti le velocità del veicolo, a regime normale del motore di 3000 giri sono:

I<sup>a</sup> Vel. Km/h 2,2; II<sup>a</sup> Vel. Km/h 4,97; Retromarcia Km/h 2,2.

Il cambiamento di direzione si ottiene, come si è detto con il differenziale. Ciascun semiassi che porta alla propria estremità esterna la ruota motrice del cingolo, può essere frenato mediante un'unica leva situata alla sinistra del conducente.

La leva e relativa trasmissione ai freni è congegnata in modo che, spostando la leva dal centro in avanti, il veicolo sterza a destra, mentre spostando dal centro all'indietro il veicolo sterza a sinistra.

Premendo il bottone in testa alla stessa leva s'impegnano le due trasmissioni ai freni, in modo che, portando la leva all'indietro si frenano contemporaneamente i due semiassi e si può tener fermo il veicolo in discesa.