



L'ing. Gianfranco Rotondi



i suoi alianti



e l'Istituto
Giacomo Feltrinelli



Note biografiche dell'ing. Gianfranco Rotondi

- Nato a Pontedera il 18-6-'29, si laurea in Ingegneria Industriale (sottosezione aeronautica) nel 1954.
- Dal '55 al '60 insegna discipline aeronautiche presso l'Istituto Tecnico "Feltrinelli" di Milano ed è assistente straordinario di "Costruzioni Aeronautiche" al Politecnico di Milano. Successivamente, nel 1963, diventa assistente straordinario di "Aeronautica Generale" sempre presso lo stesso Politecnico.
- Professore incaricato di "Elicotteri" dal 1965 al 1971, e quindi di "Aeronautica Generale", libero docente della medesima disciplina dal gennaio 1968 e dal 1977 professore straordinario della stessa.
- Lascia diverse note scientifiche ed appunti dai corsi tenuti presso il Politecnico, nonché una notevole raccolta di scritti a carattere divulgativo. Ha iniziato da studente la progettazione e la costruzione del piccolo aliante monoposto Gheppio (primo volo aprile '57) ed ha in seguito progettato l'aliante monoposto Tobia realizzato a scopo didattico presso l'Istituto Tecnico "Feltrinelli" (primo volo aprile 1961).



Note biografiche dell'ing. Gianfranco Rotondi

- Ha diretto per un anno l'ufficio tecnico della SAI Ambrosini di Passignano sul Trasimeno, ha svolto un considerevole lavoro sperimentale alla galleria del vento per conto del Politecnico ed ha inoltre collaborato alla progettazione e alla realizzazione di alianti e velivoli leggeri (civili e militari), nonché alla modifica e all'affinamento di aerei sportivi.
- Dalla fondazione del Club Aviazione Popolare ne è stato l'attivissimo ed inesauribile presidente (*ulteriori informazione nelle schede successive*)
- E' morto a Parigi nel 1984 "caduto sul campo" mentre partecipava ad un'assemblea della FAI (Federazione Aeronautica Internazionale)



Queste note sono state estratte da un articolo della rivista del CAP del 1985 il cui autore è stato Silvano Ciccutin



L'ing. Gianfranco Rotondi ed il CAP (Club Aviazione Popolare)



(i seguenti due paragrafi sono stati copiati dal sito del CAP)

Precisamente il 21 Gennaio 1973, alla Assemblea Generale tenutasi ad Oleggio (NO), il Prof. Rotondi viene eletto Presidente, carica che rivestirà fino al 1982.

Il Trofeo Rotondi, che annualmente viene assegnato dal CAP a chi tra i soci ha realizzato una costruzione particolarmente significativa, trova la sua ragione nel voler ricordare la figura del Prof. Gianfranco Rotondi, famoso docente del Politecnico di Milano, che per primo ha creduto nella costruzione amatoriale e ha promosso la fondazione della Associazione.

Voler onorare la memoria di questo famoso personaggio rappresenta anche il voler rinnovare, nel corso del tempo, lo straordinario entusiasmo che il Prof. Rotondi ha saputo trasmettere a tutti i soci del CAP.



L'ing. Gianfranco Rotondi ed il CAP (Club Aviazione Popolare)

L'ultraleggero T7 Leone

Il T7 Leone è il primo velivolo ultraleggero a motore (ULM) costruito in serie in Italia su progetto interamente nazionale. Improntato alla formula "tubi e tela" di massima semplicità, poteva decollare ed atterrare in 40 metri.

Il monoposto T7 fu progettato da Pietro Terzi in vista della liberalizzazione del volo sportivo poi introdotta con la legge 106/85. Si distingueva per l'approccio professionale, la collaborazione di un gruppo di tecnici del Politecnico di Milano, coordinati dal prof. Gianfranco Rotondi, l'uso di standard e materiali aeronautici.



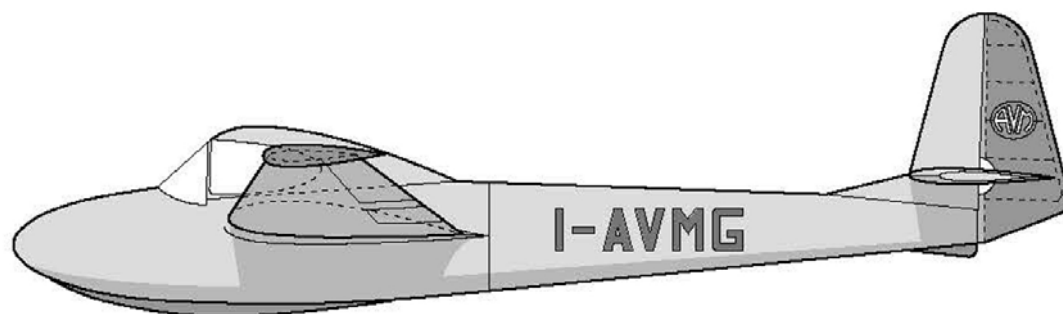
Primo volo sull'avio superficie
di Cuvio (VA) – Agosto 1984



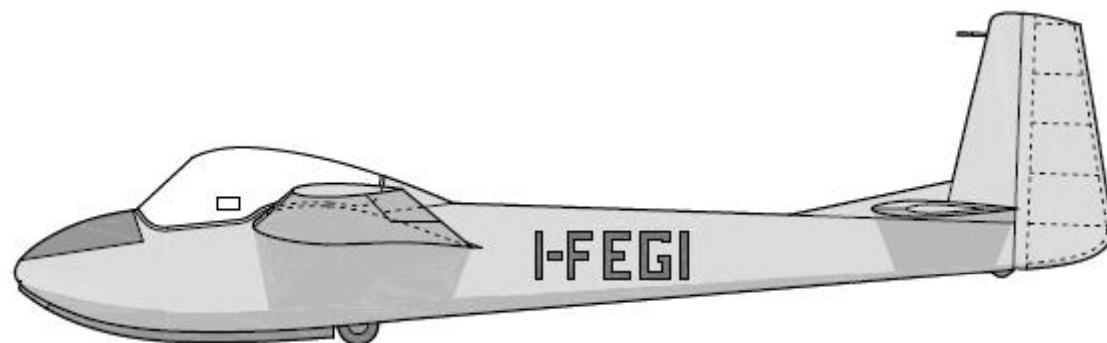
Il T7 al museo di Vollandia (Malpensa)



Gli alianti dell'ing. Gianfranco Rotondi



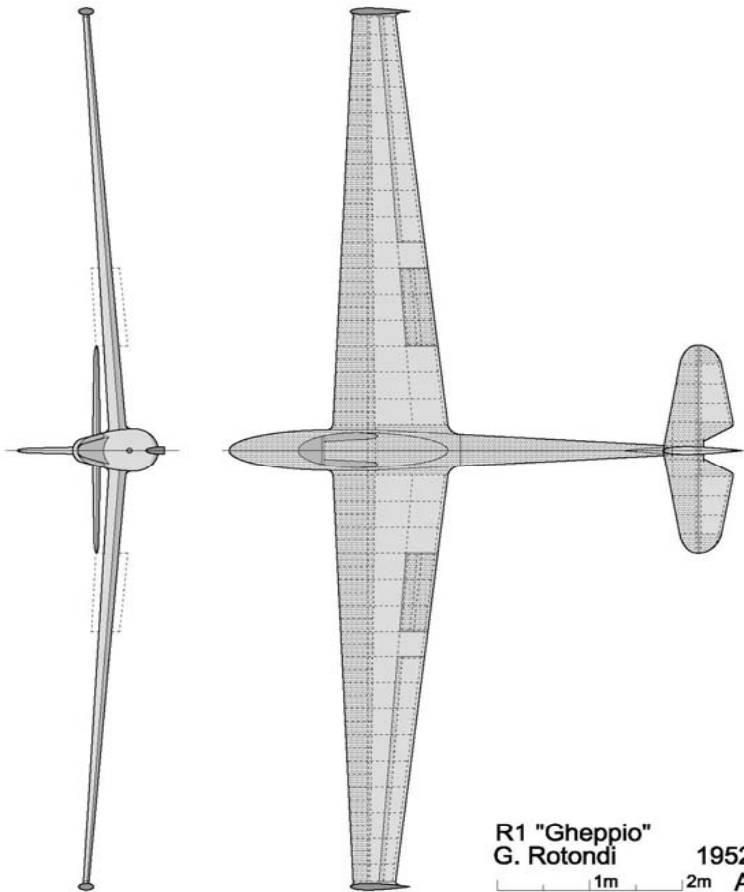
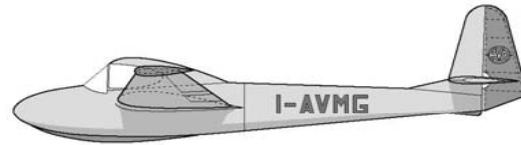
Il "Gheppio"



Il "Tobia"



L'aliante R1 "GHEPPIO"



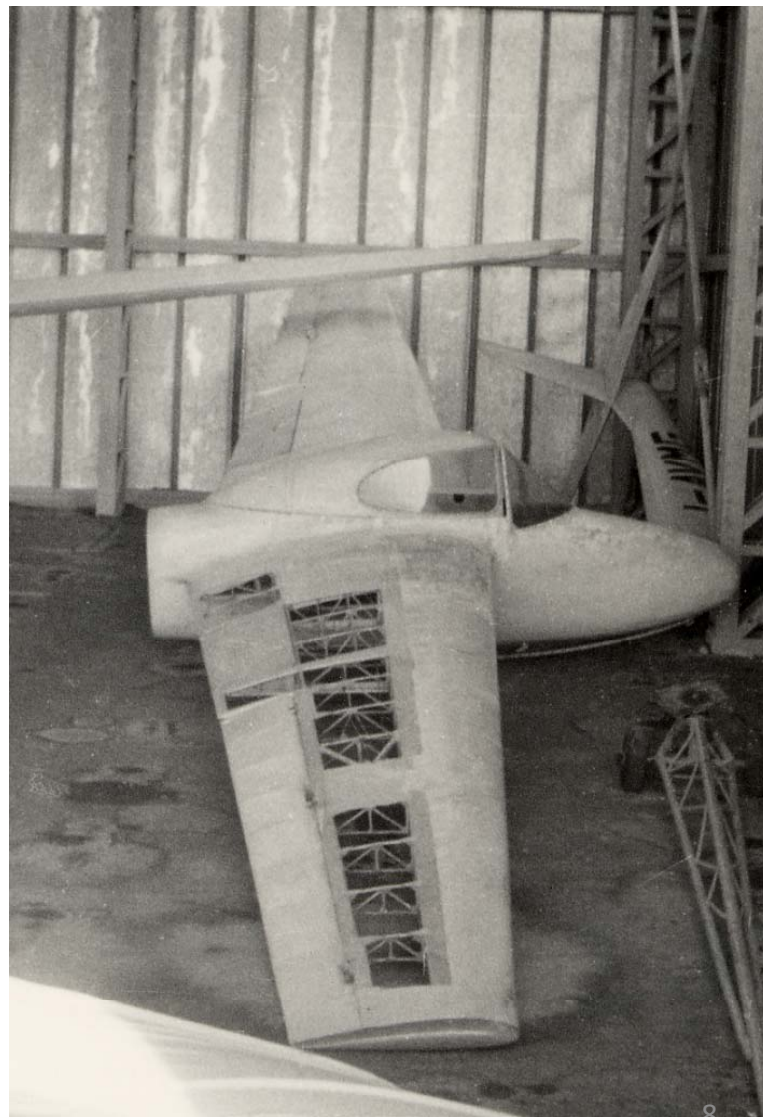
R1 "Gheppio"
G. Rotondi 1952
1m 2m A
Drawn by F. Camastra - 2009

- Apertura alare 10 m
- Lunghezza 5,50 m
- Superficie alare 8 mq
- Allungamento 12,5
- Carico alare 20 kg/mq
- Peso a vuoto 80 kg
- Peso massimo 160 kg
- Efficienza stimata 23:1



L'aliante R1 "GHEPPIO"

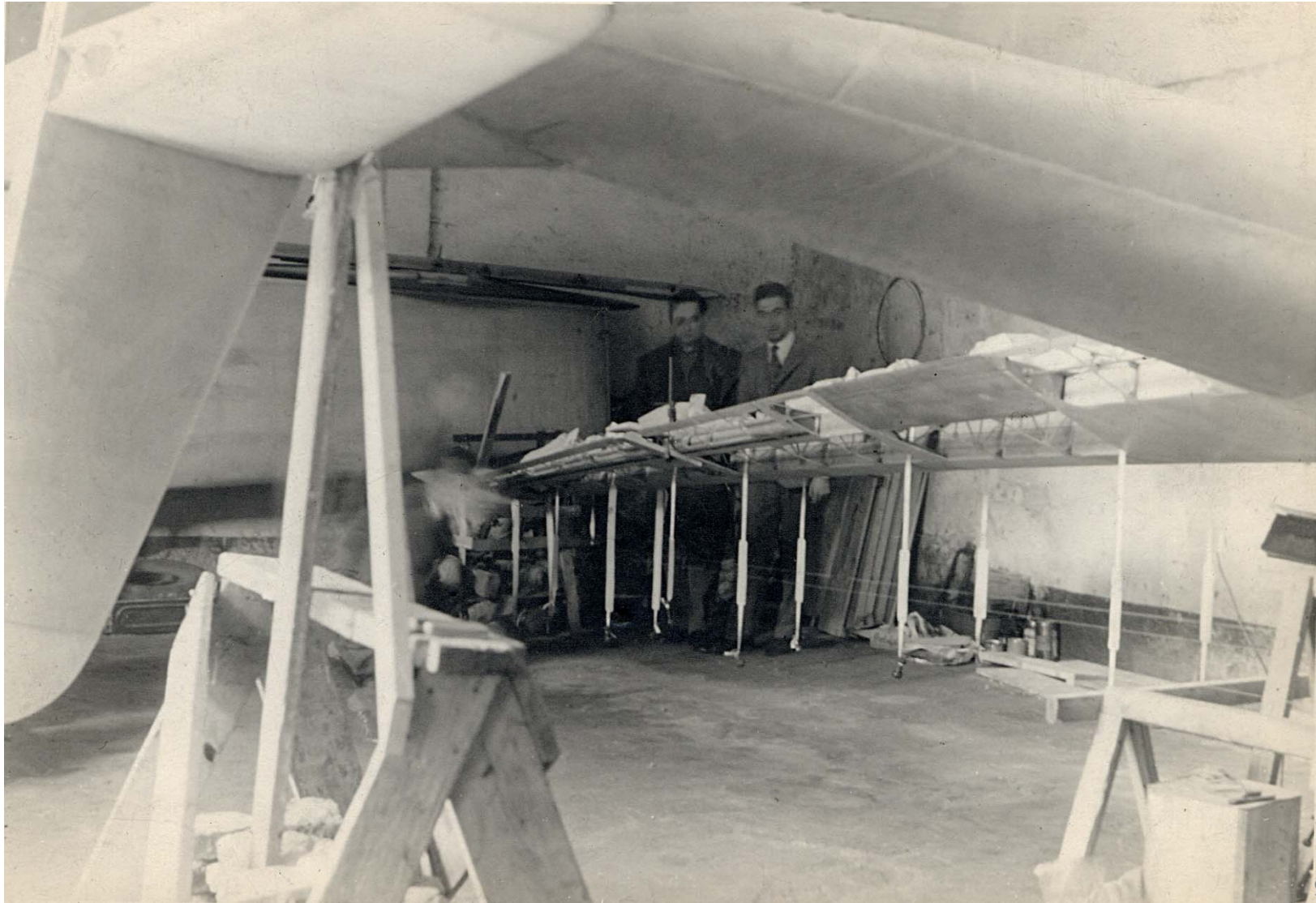
L'aliante R 1 Gheppio è nato da un progetto di Gianfranco Rotondi agli inizi degli anni cinquanta. In principio doveva avere un'ala in due parti ed impennaggi a farfalla, ma alla fine è stato realizzato con un'ala in un sol pezzo ed impennaggi a croce. Questo tipo d'ala, se da un lato creava problemi di trasporto, dall'altro si traduceva in una apprezzabile riduzione di peso. Il Gheppio era un monoplano ad ala a sbalzo, costruito interamente in legno. L'ala, dotata di un diedro positivo e rastremata in pianta ed in spessore, aveva due fusi nelle estremità. La fusoliera, con sezione circolare, era costruita in due parti unibili mediante 12 bulloni. Il posto di pilotaggio era stato ricavato tra gli attacchi ala-fusoliera e ricoperto da una capottina in plexiglas scorrevole all'indietro. I diruttori, non particolarmente efficaci, erano ritagliati dal bordo d'uscita dell'ala





L'aliante R1 "GHEPPIO"

Prova statica di carico





L'aliante R1 "GHEPPIO"



Da sinistra:
G. Rotondi
B. Biasci (presidente AVM)
D. Tognazzi (esperto costrutt. aer.)

Milano maggio 1953
via Conservatorio sede costruzione
Gheppio

Collaudo in volo del Gheppio.
Aeroporto di Bresso
Pilota R. Brigliadori



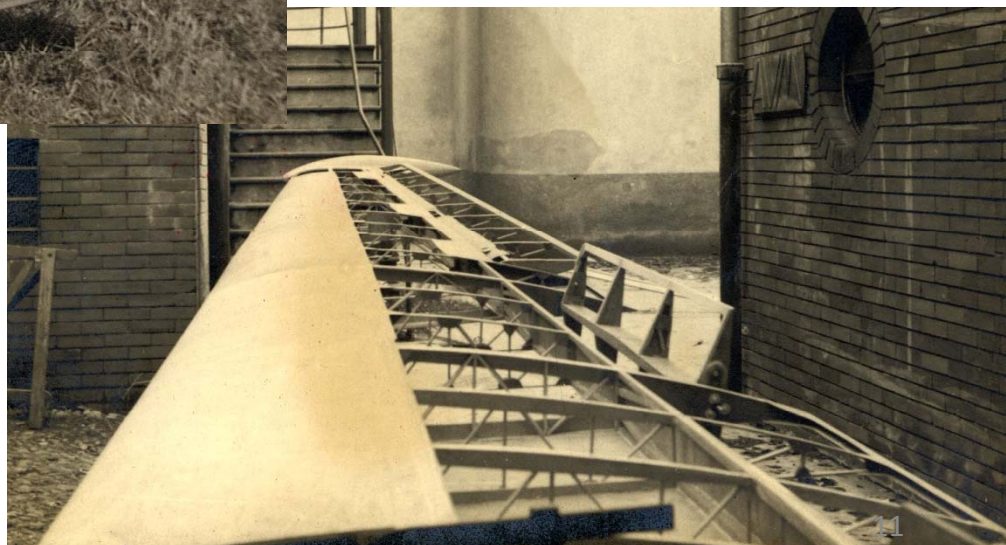


L'aliante R1 "GHEPPIO"



Il sig. Padovani che fu insegnante di officina aeronautica al Feltrinelli e che contribuì alla realizzazione dell'aliante "Tobia"

La struttura dell'ala con i diruttori in posizione "aperta"





L'aliante R1 "GHEPPIO"



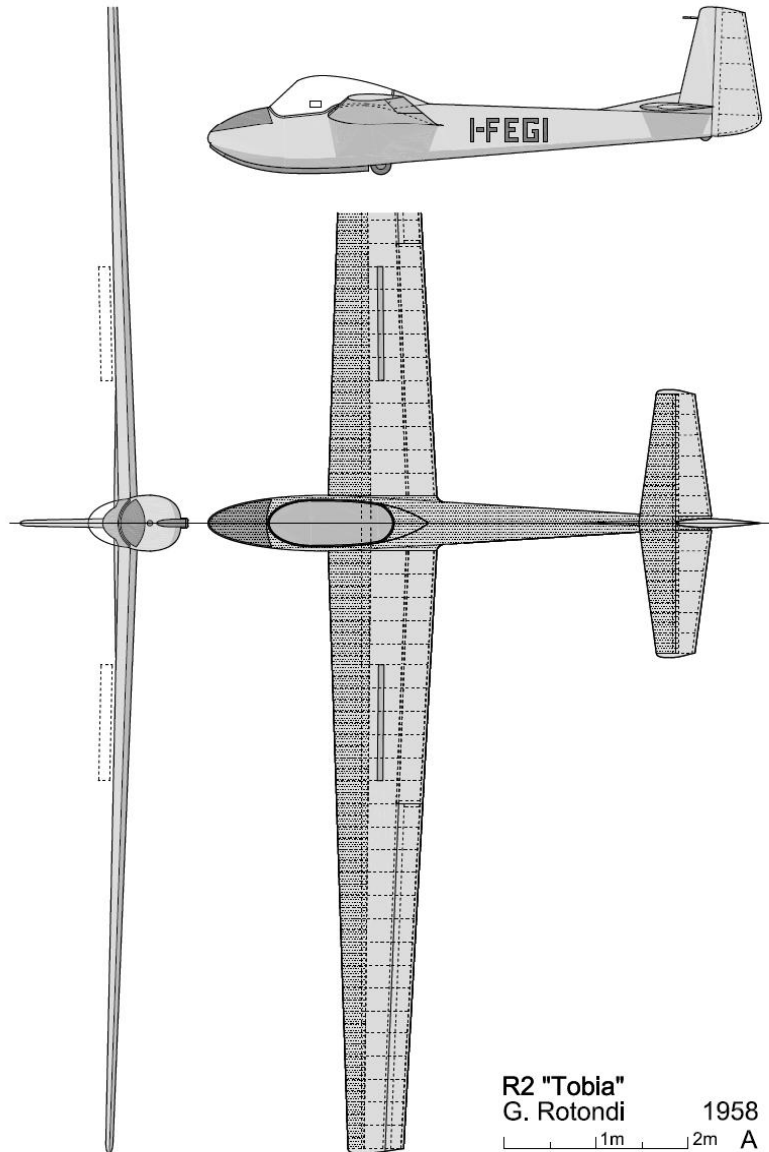
Pronto al volo sul campo di Bresso

In volo sulla
periferia di
Milano





L'aliante R2 "TOBIA"



R2 "Tobia"
G. Rotondi 1958
1m 2m A
Drawn by F. Camastra - 2009

- Apertura alare 13,60 m
- Lunghezza 6,00 m
- Superficie alare 12,15 mq
- Allungamento 15,0
- Carico alare 20,6 kg/mq
- Peso a vuoto 140 kg
- Peso massimo 250 kg
- Efficienza stimata 25:1



L'aliante R2 "TOBIA"

L' aliante R2 Tobia viene progettato da Gianfranco Rotondi come esercitazione per gli allievi dell'Istituto Tecnico G. Feltrinelli per la specializzazione in aeronautica, sotto la direzione del professor Padovani. La realizzazione dura oltre 4 anni e il Tobia effettua il suo primo volo nel 1962.

La costruzione fatta interamente in legno con l'ala mono-longherone e con cassone di torsione anteriore. La fusoliera è in un sol pezzo ben avviata a sezione circolare, mentre la pedaliera è regolabile in volo per adattarsi alla statura del pilota.

Gli impennaggi di tipo tradizionale con il piano verticale solidale alla fusoliera e quello orizzontale applicato con solo tre bulloni. Come organo di atterraggio un carrello retrattile a comando meccanico, soluzione più complicata in un piccolo aliante, ma più interessante ai fini didattici per gli allievi dell'Istituto Feltrinelli.

Il Tobia è munito di diruttori doppi, come quelli usati nel famoso Meise. Purtroppo questo aliante, in un pesante atterraggio, rompe le piastre degli attacchi alari e non viene più riparato



Il "Tobia" sul campo di Venegono durante un raduno del CAP

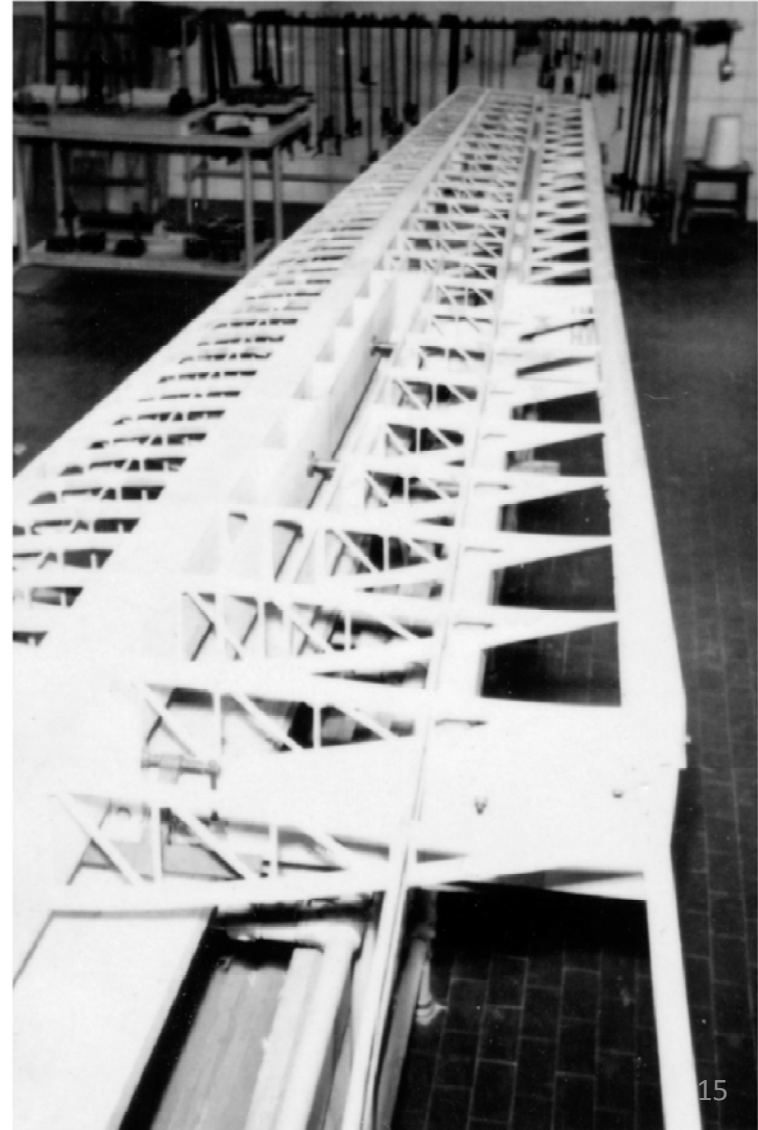


L'aliante R2 "TOBIA" in costruzione al Feltrinelli



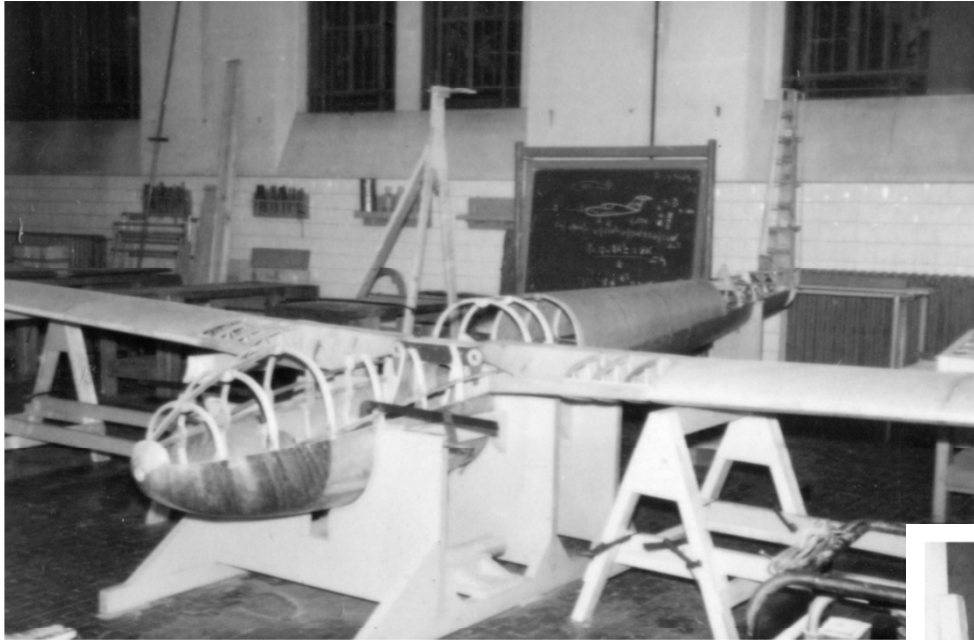
Prova di abitabilità della cabina
di pilotaggio?

La struttura dell' ala

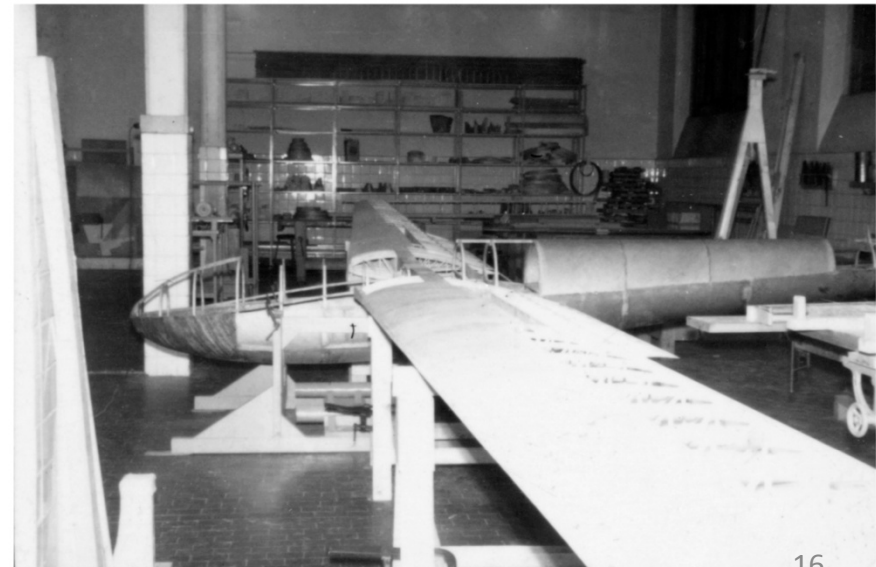




L'aliante R2 "TOBIA" in costruzione al Feltrinelli



Accoppiamento ala-fusoliera





L'aliante R2 "TOBIA" Il giorno del collaudo





L'aliante R2 "TOBIA" Il giorno del collaudo



Il battesimo del 1° volo

Il collaudatore, Zoli,
riceve le ultime istruzioni
dal sig. Padovani assistito da
Rotondi



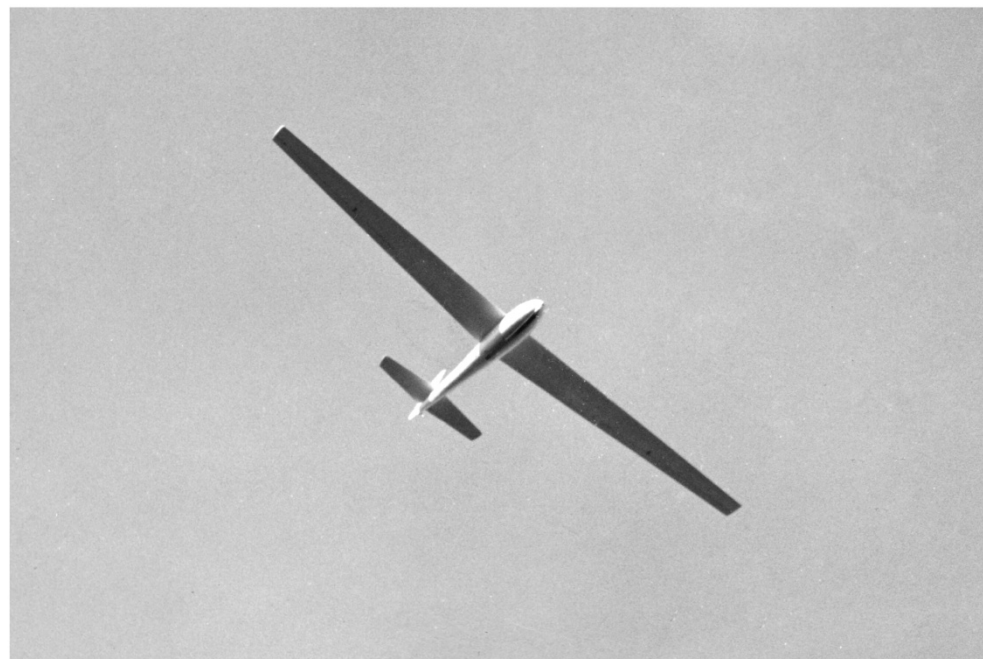


L'aliante R2 "TOBIA" Il giorno del collaudo



Il 1° decollo

E finalmente in volo





L'aliante R2 "TOBIA" sui campi di volo



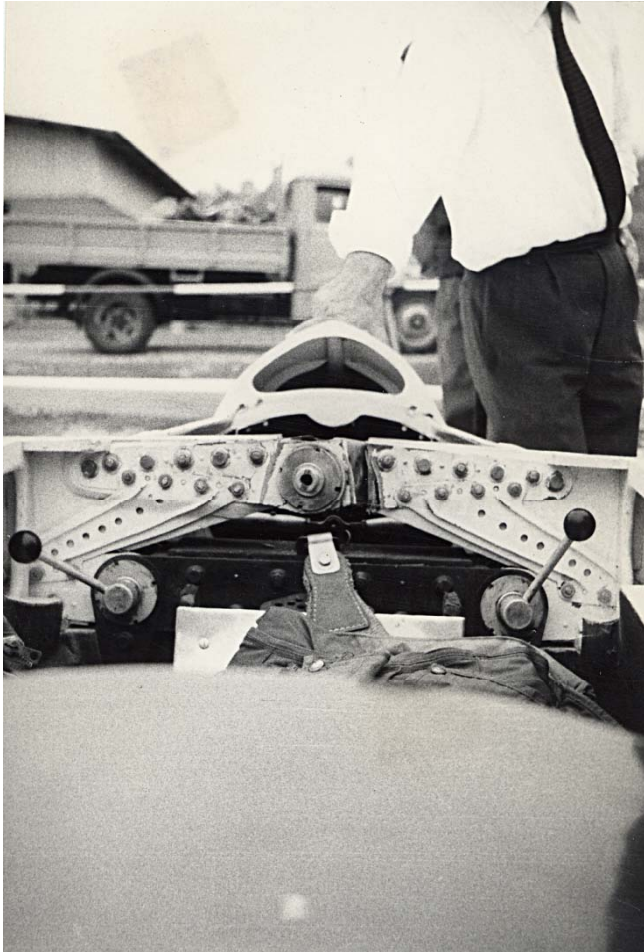
A Venegono - Aeroporto
Aermacchi

A Calcinate del Pesce
(Varese) - Aeroporto
CSVVA/ACAO





L'aliante R2 "TOBIA" la rottura degli attacchi alari



L'attacco rotto

Sul campo di Calcinate dopo
l'atterraggio pesante





L'istituto G. Feltrinelli ed il volo a vela

Sulle ali dell'entusiasmo volovelistico, nel settembre 1958 cinque allievi del quarto anno, indirizzati dall' Istituto, si recano a Rieti presso il Centro Nazionale di Volo a Vela ed ottengono in 15 giorni il Brevetto C di volo a vela



M.R. Martignoni
e M. Ferrarini
posano a fianco
dell'aliante "Canguro"
dopo il conseguimento
del brevetto



Le mie considerazioni sulla figura dell'ing. G. Rotondi e sul suo insegnamento

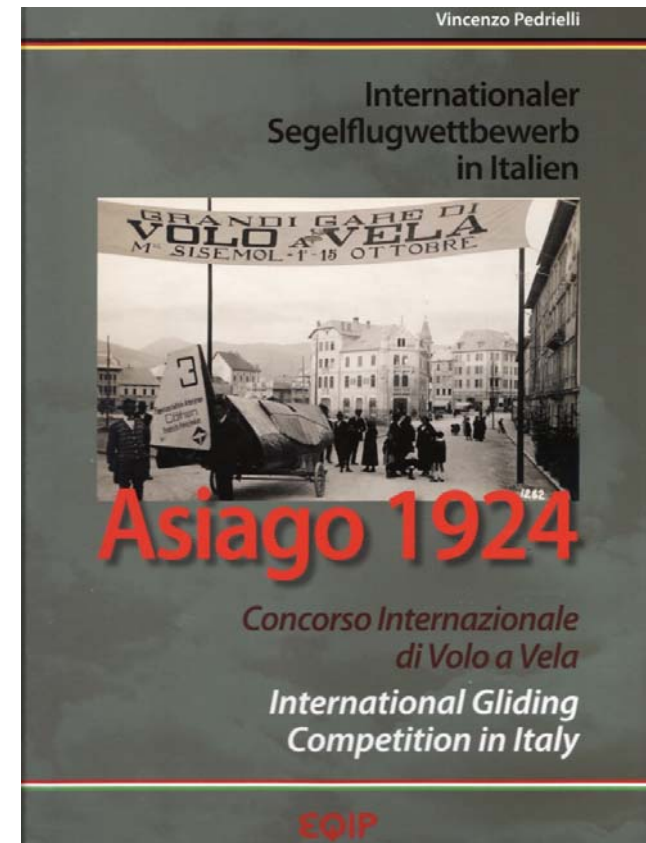
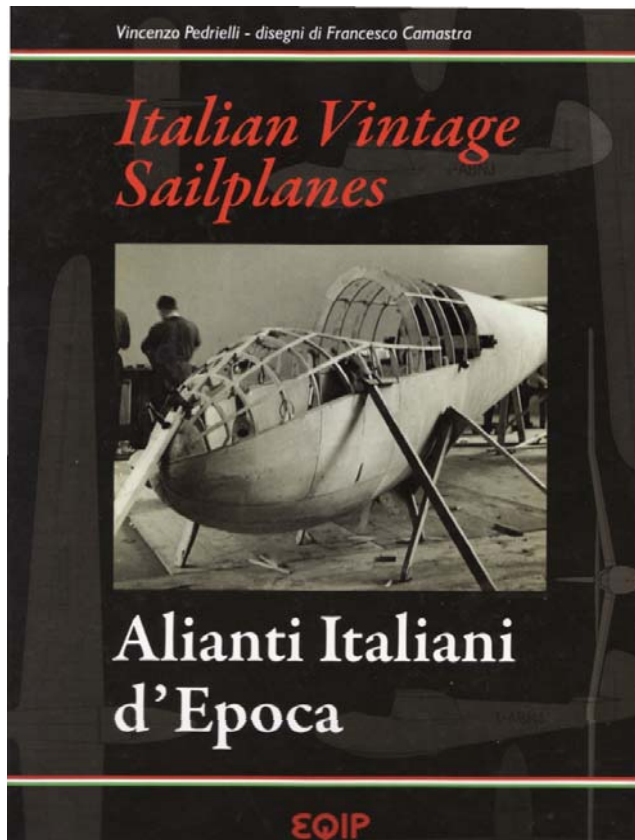
Nei due anni di insegnamento l'ing. Rotondi, con la sua capacità didattica, ha saputo trasmetterci con grande entusiasmo tutte le nozioni indispensabili alla nostra specializzazione aeronautica ed in particolare un'immensa considerazione per le "macchine volanti" siano alianti che aerei a motore.

Quindi non posso che essere grato a questo Personaggio in quanto ha caratterizzato la mia carriera professionale parallelamente accompagnata da un grande amore per il volo silenzioso.



Ringrazio

- Il prof. Alberto Folchini per l'aiuto nella ricerca di dati biografici dell'ing. Rotondi
- Il CSVVA di Calcinate dal quale ho attinto le foto della presentazione
- Il mio amico Vincenzo Pedrielli, autore dei due stupendi libri sotto riportati, per avermi concesso la riproduzione dei trittici e di parte dei testi relativi agli alianti "Gheppio" e "Tobia"





Due note sull'autore della presentazione

- Il mio nome è Michele Roberto Martignoni e sono entrato al Feltrinelli nel 1955
- Nel 1958 ho conseguito il brevetto di volo a vela a Rieti
- Mi sono diplomato al Feltrinelli nel 1959 con la specializzazione di costruttore aeronautico
- Nel febbraio del 1960 sono stato assunto all' Aermacchi di Varese
- Sono stato inserito nella Direzione Tecnica con l'incarico di Redattore Tecnico ed in tale posizione ho contribuito alla realizzazione dei Manuali Tecnici di tutti i programmi Aermacchi (MB-326, AL-60, AM-3, MB-339, Tornado, AM-X e relativi banchi prova)
- Ho assunto la responsabilità del settore "Documentazione tecnica" agli inizi degli anni 80
- Nel periodo dal 1980 al 1996 sono stato nominato responsabile del Gruppo di Lavoro Nazionale Documentazione dell' AIA (Associazione Industrie Aerospaziali Italiane)
- In questa veste ho partecipato ai pannelli di lavoro europei DWG e ADWG per la preparazione della specifica tecnica AECMA 1000D
- Nel luglio del 1997 sono uscito dall'Aermacchi e per circa 5 anni ho prestato consulenza, sempre nel settore della documentazione tecnica, con un' azienda che realizza per Agusta i manuali degli elicotteri.
- Attualmente dedico delle mezze giornate presso il CSVVA (Centro Studi di Volo a Vela Alpino) di Calcinate per organizzare il materiale storico esistente presso questo centro. Per non essere lontano dalle costruzioni aeronautiche, con altre due amici, abbiamo ristrutturato un libratore "Zoegling" per conto del Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano "Leonardo da Vinci".



Fine della presentazione

Aeroporto di Calcinate
del Pesce (Varese)
Ottobre 2012



Il libratore "Zoegling" dopo la sua completa ristrutturazione. Attualmente si trova al museo "Leonardo da Vinci" in attesa di essere esposto al pubblico