



Cat-28 e Cat-28 B.P. (biposto)

L'aliante Cat-28 è stato derivato dall'aliante tedesco Condor 1 con acquisto della licenza da parte di Cattaneo che avviò la costruzione in Italia di alcuni esemplari. L'aliante Cat-28 è stato costruito anche in una versione biposto Cat-28 B.P.

L'ala era di costruzione mono-longherone controventata. Non vi erano installati diruttori.

Gli alettoni erano in legno con rivestimento in tela.

La struttura della fusoliera era in legno con rivestimento in compensato. Nella sua parte anteriore era provvista di un pattino ammortizzato e di un carrello a doppia ruota sganciabile dopo il decollo.

L'impennaggio sia orizzontale che verticale erano costruiti in legno con rivestimento del bordo di entrata in compensato. Le relative superfici mobili erano rivestite con tela.

L'aliante Cat-28 è stato costruito in 7 esemplari monoposto e 3 biposto.

Progetto: H. Dittmar

Anno di costruzione: 1936 (1938)

Apertura alare: 17,50 m (18,20)

Lunghezza: 7,70 m

Superficie alare: 19,50 mq (21,00)

Allungamento: 15,00 (15,77)

Massa a vuoto: 210 kg (223)

Carico alare: 15,00 kg/mq (18,23)

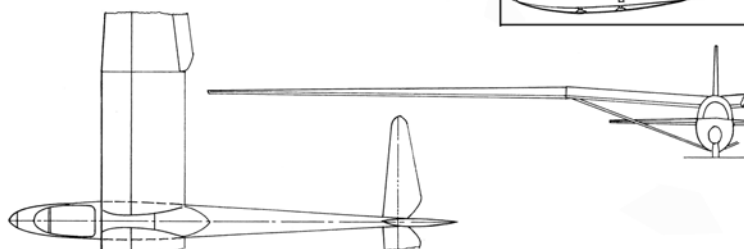
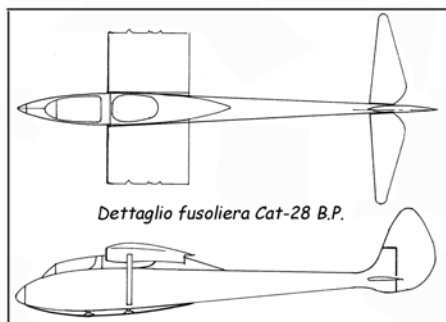
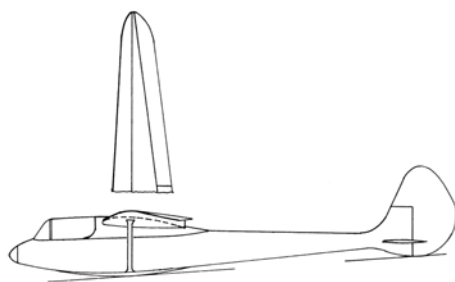
Efficienza: 26 (26,50)

Velocità massima: 180 km/h

(I valori tra parentesi si riferiscono alla versione biposto)



L'aliante Cat-28, marche I-KAKA, in traino sull'aeroporto di Rieti





L'aliante Cat-28, marche I-AVMC, sull'aeroporto di Vergiate. Sullo sfondo un aliante Vizzola ed un altro Cat-28 (I-CSEI). L'aeroplano a motore è un Ca-100.

Foto a fianco: l'aliante Cat-28, marche I-KAKA, subito dopo il decollo (con sgancio del carrello) dall'aeroporto di Bresso.



Il Cat-28 B.P. in volo



Il Cat-28 B.P. si appresta al decollo dall'aeroporto di Asiago. Da notare la particolarità per l'ingresso al secondo posto di pilotaggio utilizzata anche per l'aliante "Canguro"