

# Il Notiziario



**Numero 14**  
**Dicembre 2019**  
(bollettino inviato tramite e-mail ai soli aderenti al GAE)

In questo numero:

- |                                      |    |  |   |
|--------------------------------------|----|--|---|
| - Buon Natale agli amici del GAE     | 1  | - Ricordi dell' aliante Ro-2 "Tobia"   | 2 |
| - Canguro CVV-6 I prototipo I-CICI   | 5  | - Notizie "vintage" da riviste         | 8 |
| - Raduno VGC 2020 - Achmer (GE)      | 9  | - Aldo ha volato con il suo "Uribel" D | 9 |
| - Il calendario dei raduni "Vintage" | 10 |  |   |



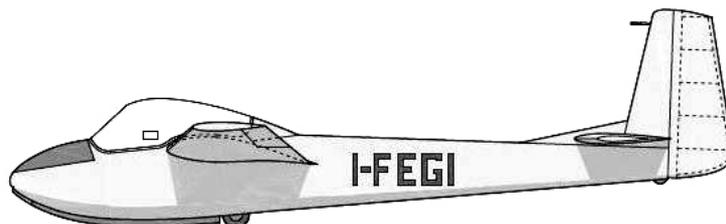
**TUTTO LO STAFF DEL "GRUPPO ALIANTI D'EPOCA" AUGURA**

**BUON NATALE**

**E**

**FELICE ANNO NUOVO**

## I miei ricordi dell' aliante Ro-2 "Tobia" (M.R.M.)



Come premessa ai miei ricordi relativamente a quest'aliante riporto una breve descrizione tecnica desunta dal libro "Alianti Italiani d'Epoca" di V. Pedrielli:

L'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 sole 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.

### Dati caratteristici:

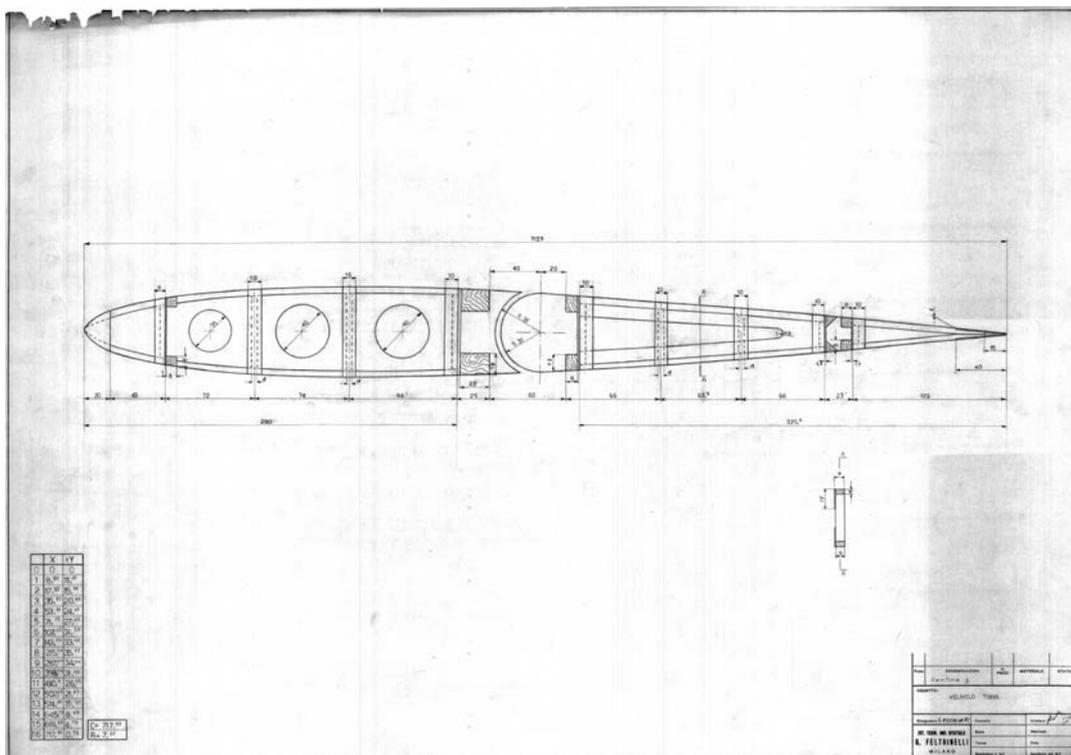
- Apertura alare.....13,60 m
- Lunghezza .....6,00 m
- Sup. alare .....12,15 mq
- Allungamento .....15
- Peso a vuoto .....140 kg
- Peso massimo .....250 kg
- Efficienza stimata.....25:1



*Il Tobia sull'aeroporto di Bresso il giorno del collaudo in volo*

La mia avventura con il Tobia inizia nel 1957, ultimi due anni dell'Istituto Tecnico G. Feltrinelli per il conseguimento del diploma di Perito Industriale - Costruttore Aeronautico. L'impatto per la parte teorica (aerodinamica e aerotecnica) sotto la guida dell'ing. G. Rotondi fu senz'altro positiva data anche la grande passione che il nostro insegnante sapeva trasmettere a noi allievi, quasi tutti appassionati del campo aeronautico. E' da queste prime lezioni che Rotondi ci informò che per la parte laboratorio avremmo costruito un aliante da lui progettato; il R-2 Tobia (l'ing. Rotondi aveva già progettato, costruito e fatto volare l'aliante R-1 Gheppio).

Invece l'impatto della prima lezione di laboratorio, dove avremmo dovuto costruire il Tobia, fu invece scioccante; l'edificio di questo laboratorio era una bassa costruzione posta ad una estremità dell'area del campo sportivo dell'istituto molto distante dal corpo centrale quindi senza riscaldamento. Il professor Padovani era la nostra guida per la costruzione dell'aliante. Il lavoro iniziale consisteva nella costruzione delle centine e delle ordinate che si disegnavano direttamente su pannelli di spesso compensato; sulla tracciatura dei profili e della conseguente struttura venivano inchiodati segmenti di listelli che costituivano la base per la formatura dell'elemento che si doveva realizzare. Va precisato che questo lavoro era supportato dai disegni tecnici che venivano realizzati nelle ore di disegno tecnico nella sala tecnografi. Di seguito un disegno di una centina dello stabilizzatore.

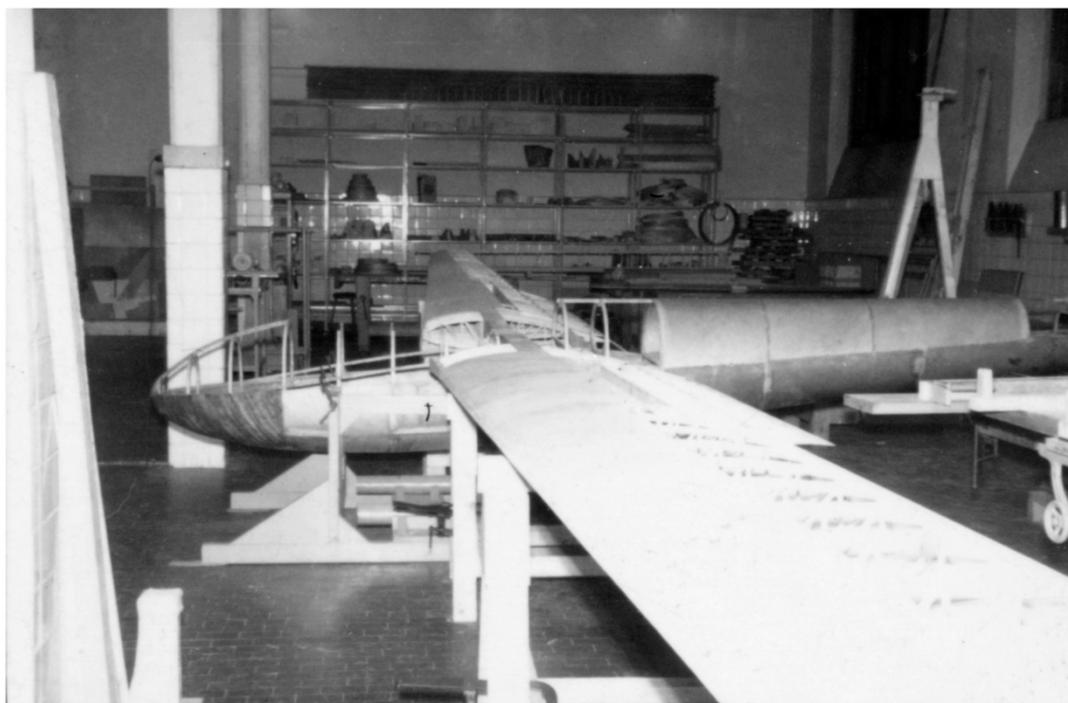


(Una serie di disegni del Tobia sono visibile nel Museo del CSVVA con indirizzo : <http://www.voloavela.it/> )

Durante l'autunno/inverno del 1957/58 ci dedicammo alla costruzione delle centine ed all'assemblaggio dell'ala. Faceva un freddo cane e l'unica stufa che ci riscaldava, con i pezzi di legno avanzati dalle lavorazioni, era quella che serviva anche ad intiepidire le colle che usavamo per la giunzione di tutte le parti. Con l'inizio della primavera si cominciò a lavorare con la costruzione delle ordinate della fusoliera e del loro l'assemblaggio su di uno scalo appositamente predisposto. All'arrivo della fine dell'anno scolastico 1957/1958 assieme ad altri cinque compagni di classe decidemmo che le vacanze estive le avremmo trascorse al Feltrinelli per portare avanti i lavori sul Tobia. Fu in questo periodo che ci dedicammo anche, sotto la sorveglianza di Padovani, alla riparazione del Canguro della sezione volovelistica del Politecnico di Milano che si era danneggiato durante un atterraggio fuori campo. Come compenso del lavoro eseguito sul Canguro, Padovani ci "regalò" un volo su questo aliante; era il mese di agosto 1958. Fu la scintilla che portò alla decisione di prendere il brevetto di volo a vela; con il supporto dell'istituto ci recammo a Rieti dove dopo due settimane di voli intensivi 3 di noi cinque riuscimmo ad ottenere il brevetto C.

Non ricordo bene se fu verso la fine del IV anno o l'inizio del V che come classe, decidemmo di fare uno sciopero delle lezioni per le condizioni di lavoro al laboratorio. Questo sciopero ci costò a tutti una sospensione di sei giorni da parte del preside ing. Isnardi seguita, dopo un giorno, da un ordine di rientro per allestire il nuovo laboratorio che ci era stato assegnato in una palestra poco utilizzata dell'istituto. Con l'inizio dell'anno scolastico 1958/1959 ripresero i lavori nella nuova officina che si trovava a pochi passi dalla nostra aula. Io ne approfittavo, con il consenso dei professori, ad assentarmi durante le lezioni di religione e di diritto per portare avanti i lavori sul Tobia che come brevettato speravo un domani di poter volarci sopra. Ricordo un fatto simpatico e classico dell'ing. Rotondi; durante un'ispezione ai lavori prese in mano il trapano e fece due fori di alleggerimento su di un triangolo di congiunzione di due correntini; guadagno di pochi grammi ed occhiata perplessa di Padovani.

Il 4 ottobre del 1959 conseguì il diploma di perito aeronautico e con rammarico dovette lasciare il Tobia in una fase di completamento leggermente arretrata rispetto all'immagine che segue (avevamo completato la struttura dell'ala e della fusoliera ma non avevamo ancora eseguito il loro accoppiamento).



*Il Tobia in fase di completamento presso il laboratorio dell'istituto Feltrinelli*

Il Tobia lo rividi negli anni 1970 durante un raduno del CAP (Club Aviazione Popolare) sull'aeroporto di Venegono; non era in condizioni di volo ed aveva la capottina rotta. L'ho rivisto poi in condizioni disastrose in un officina di Volandia dove un gruppo di volenterosi dell'Istituto Feltrinelli l'hanno ritirato per ristrutturarlo per farlo diventare il moech-up di un simulatore di volo. A seguito di quella visita le persone del "progetto restauro" le ho riviste al CSVVA per acquisire documentazione sul Tobia e per spiegarci meglio le finalità del progetto di restauro. Questi sono gli ultimi contatti che ho avuto con il "Tobia".



*Il Tobia a Venegono durante un raduno CAP*



*La fusoliera del Tobia a Volandia*



*Particolare della zona attacchi alari*

Nel mese di marzo del 2014 sono stato invitato su richiesta di Alessandro Scaltrini e come ex allievo dell'ing. Gianfranco Rotondi a fare una presentazione del personaggio e dei suoi allianti all'annuale mostra/raduno organizzata dall' ADAF (Associazione Diplomati e Allievi Feltrinelli). La presentazione è visibile e scaricabile dal sito del CSVVA al seguente indirizzo:

<http://www.voloavela.it/attachments/article/159/Presentazione%20ing%20Rotondi%20bassa%20ris.pdf>

## **Ricerca storica - Canguro CVV-6 prototipo I-CICI.**

*Questa ricerca è opera del nostro socio Lino Del Pio che opera nel CSVVA soprattutto per la gestione della biblioteca di questo ente.*

L'alliante I-CICI era il prototipo del Canguro CVV 6 costruito dalla Aeronautica Lombarda di Cantù su ordinazione del Ministero della Difesa Aeronautica. Venne collaudato da Nello Valzania nella primavera del 1941.

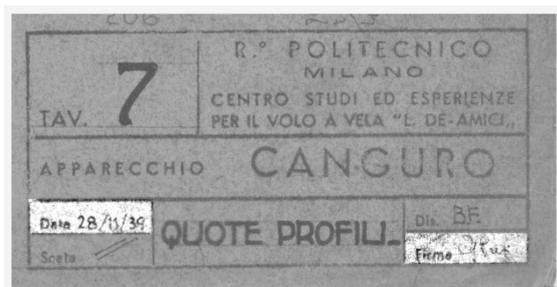


*Cartiglio disegni della Aeronautica Lombarda*

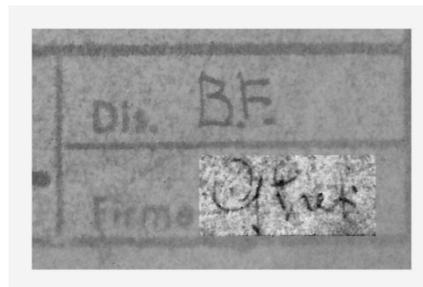
*Prototipo del Canguro CVV6 in costruzione*

Già sul finire degli anni 30 il tenente Adriano Mantelli era sostenitore del passaggio dell'istruzione al brevetto C di volo a vela direttamente mediante alianti biposto con caratteristiche dei monoposti di alte prestazioni.

Sollecitato da Mantelli l'ing. Ermenegildo Preti del CVV del Politecnico di Milano si dedicò al progetto di un aliante biposto di alte caratteristiche al quale diede il nome di Canguro CVV6.



*Cartiglio dei disegni del progetto*



*Firma dell'ing. Ermenegildo Preti*

Con la distribuzione dei Canguri agli Aero Club va riconosciuto ad Adriano Mantelli il merito di aver fatto fare un grande passo al Volo a Vela italiano.

Durante la RSI per la scarsità di aerei scuola e di benzina per far volare i Cadetti dell'Aeronautica Militare si pensò di adottare gli alianti e venne data una commessa di 10 Canguri all' Aeronautica Lombarda.

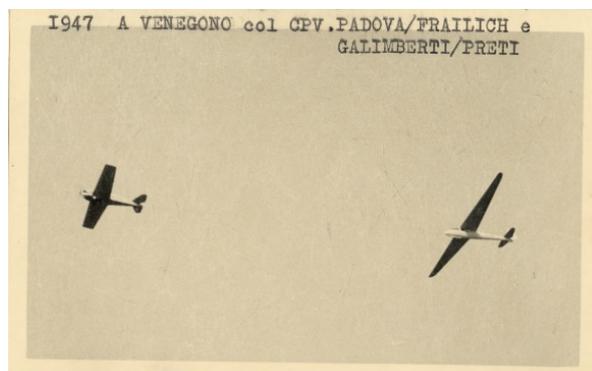
Per iniziativa del Cap. Mantelli e dei tenenti Corradi e Rovesti fu fondato un nucleo di volo a vela a Cascina Costa ove venne trasferito dall'aeroporto di Milano-Bresso il Canguro I-CICI in at tesa dei Canguri costruiti dall'Aeronautica Lombarda ( 1 ) ( 2 ).



*Il Canguro I-CICI in livrea della RSI a Cascina Costa*

Alla disfatta della RSI l'ing. Bianchi del Politecnico di Milano ha recuperato I-CICI da Cascina Costa portandolo al CVV del Politecnico di Milano (3).

Da fotografie di Giorgio Frailich è documentato l'I-CICI in volo ai comandi di Fulvio Padova e dell' Ing. Maurizio Galimberti del CVV nel 1949 .



Nel 1950 agli archivi dal RAI l'I-CICI risultava di presunta proprietà del CVV.

Nel 1951 fu riconosciuta la proprietà al Ministero Difesa Aeronautica (MM100001), come era realmente (1), e l'I-CICI passò in uso all'AVM con la limitazione di divieto a fuori campo.



*Canguro I-CICI con la livrea dell'AVM all'aeroporto di Bresso nel 1952*

Nel 1953 Umberto Mantica trasgredisce il divieto e dopo protesta del MDA viene punito con la sospensione dalla attività di volo per tre mesi.

In seguito il divieto di gare venne sospeso e nel 1958 l'I-CICI partecipò con equipaggio Mario Cattaneo-Adriano Caperdoni alla coppa AVM tenutasi all'aeroporto di Bresso.

Nel tentativo di chiudere il circuito di gara in atterraggio fuori campo nei pressi di Nova Milanese l'I-CICI, semidistrutto, finì di volare (4).

#### Bibliografia:

- 1) A. Mantelli SAI Ambrosini CVV6 - Monografie Aeronautiche - Collana curata da C. Tatangelo.
- 2) F. Rovesti Aliantisti italiani in guerra - Macchione Editore.
- 3) Per. Aer. G. Blini dell'Aerosviluppi - notizia verbale avuta dall'ing. E. Bianchi del CPV
- 4) B. Biasci Notiziari dell'AVM - CSVVA.

## Notizie "vintage" da vecchie riviste (M.R.M.)

Sfogliando i notiziari "Aermacchi Informazioni", dove recentemente ho fatto la scansione di tutti i numeri usciti dal 1957 al 1974, ho trovato un articolo, riportato nell'edizione n. 10 del 1963, che esalta il traino di due alianti con un aeroplano AL-60. I due alianti vintage trainati uno è senz'altro un M-100S mentre il secondo non sono riuscito ad identificarlo. Di seguito la pagina interessata.

### Con due alianti a traino dell'AL 60

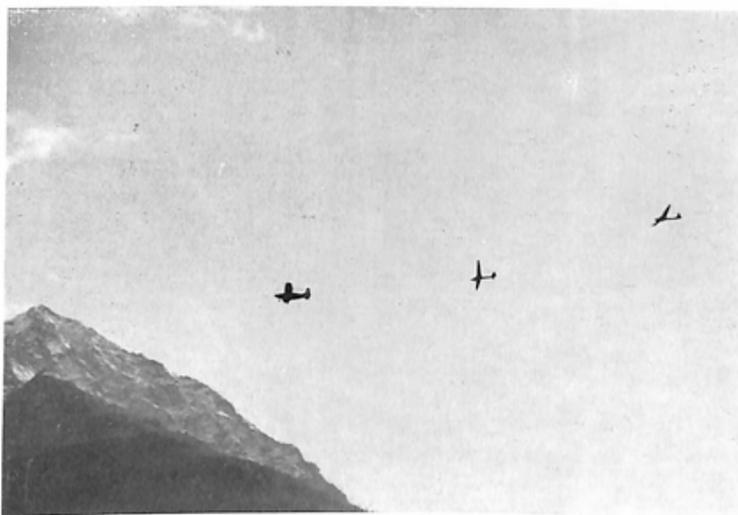
A completamento del programma svolto sull'AL 60 allestito per il traino alianti, sono state effettuate con la collaborazione del Centro di Volo a Vela dell'Aero Club di Aosta, alcune prove che hanno concluso positivamente lo accertamento delle possibilità dell'AL 60 come trainatore.

Dobbiamo dire che il nostro velivolo si è laureato a pieni voti, eseguendo traini di trasferimento su lunghi percorsi (oltre 1.000 chilometri), il traino simultaneo di due alianti monoposto ed il traino in turbolenza di rotore. Pilotato dal Com.te Vitelli ha docilmente rimorchiato un aliante biposto, ai cui comandi era il pilota Sonzio, sul percorso Rieti-Firenze-Genova superando condizioni meteorologiche tra le più varie: l'esuberanza di potenza e la stabilità di volo si risolvono in un alleviamento della fatica dei piloti, rendendo agevoli i cambiamenti di quota per evitare le zone di turbolenza marcata o le disposizioni di sorvolo, frequenti lungo un percorso così notevole.

L'ultimo tratto Genova-Aosta, infine, ha permesso di valutare il traino ad elevata velocità, 160 chilometri orari, limite massimo per l'aliante trainato. Alla presenza del Commissario Sportivo della F.A.I. On. Corrado Gex, sono state effettuate ad Aosta le prove con due alianti, a rimorchio: in assenza completa di vento, l'AL 60 ha agevolmente trainato i due alianti, usando cavi di nylon di diversa lunghezza.

La differenza nel tempo di salita tra il traino con due alianti e quello con uno solo, è del 15 per cento circa; due alianti sono stati portati a 1000 metri in sette minuti, a 1300 metri in 10 minuti.

Questa possibilità di impiego è

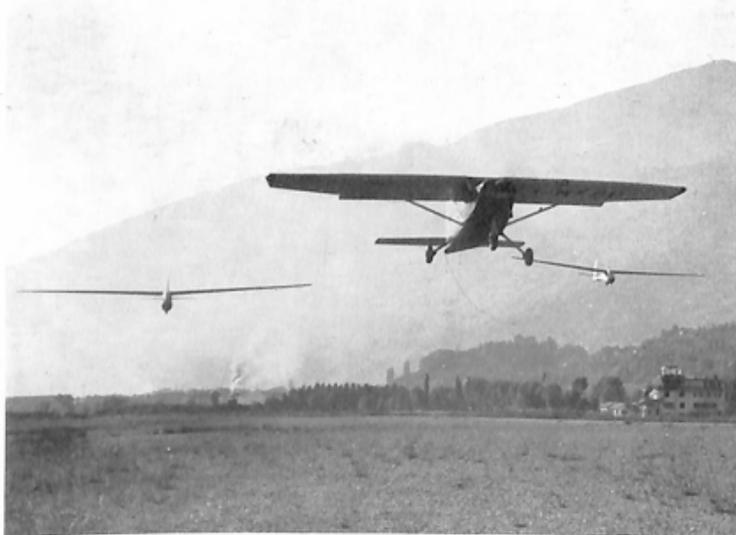


AL 60 al lavoro con due alianti a rimorchio

estremamente interessante, poiché permette di portare 4 alianti a quest'ultima quota in meno di mezz'ora, compresa la discesa.

Presentatasi infine la situazione meteorologica adatta, fu deciso di indagare sul comportamento della macchina in condizioni di turbolenza di rotore. Durante il volo,

sempre pilotato dal Com.te Vitelli e con l'aliante M 100 S pilotato da Demarta, l'AL 60 è rimasto volutamente per oltre 15 minuti nel letto della corrente turbolenta mantenendo l'aliante in traino. È stato possibile conservare agevolmente gli assetti di volo necessari, nei limiti della piena sicurezza.



Salita sicura da terreni difficili

## Raduno VGC 2020 - Achmer (Germania)



Il 48° raduno VGC si terrà dal 1 al 9 agosto sull'aeroporto di Achmer-Bramsche situato nella zona nord ovest della Germania non lontano dai confini Olandesi.

Il link del sito è il seguente: <https://www.vgc2020.de/gliders-pilots/>

### Notizia di chiusura - Aldo ha volato con il suo "Uribel"

Dopo una lunga fase di sistemazione del carrello e dell'aliante, nonché di un complicato iter burocratico per il permesso di volo, Aldo Moia è riuscito il giorno 05/12/2019 a portare in volo il suo EC39/60 "Uribel" D. **Complimenti Aldo**; la redazione del notiziario si riserva di documentare l'avvenimento con maggiori dettagli e tue impressioni anche a seguito di reperimento di una documentazione fotografica dell'avvenimento più particolareggiata.



*Aldo in attesa del traino per il suo primo volo con l' Uribel D*

## Siti di interesse volovelistico "vintage"

Di seguito, come rubrica fissa, si riportano i siti di interesse della galassia degli alianti "vintage". Nella tabella sono inclusi i siti di organizzazioni/associazioni che perseguono l'interesse del mondo degli alianti d'epoca e di amici/aderenti al GAE che con i loro siti pongono in evidenza o trattano argomenti "vintage". La tabella è aperta a suggerimenti ed indicazioni di tutti gli amici del GAE.

Per aprire ed entrare nel sito interessato basta cliccare sull'indirizzo (link) evidenziato in color ciclamino nella tabella che segue: buona navigazione.

<b>Indirizzo Sito</b>	<b>Descrizione appartenenza del sito</b>
<a href="https://www.vintagegliderclub.org/">https://www.vintagegliderclub.org/</a>	Sito ufficiale del VGC
<a href="http://www.voloavela.it/index.php">http://www.voloavela.it/index.php</a>	Sito del Centro Studi Volo a Vela (CSVVA)
<a href="http://www.dedale-planeur.org/">http://www.dedale-planeur.org/</a>	Sito del club vintage Francese "Dedale"
<a href="https://m100s.jimdo.com/">https://m100s.jimdo.com/</a>	Sito del socio GAE Stefano Bassalti
<a href="http://vincenzopedrielli.it">http://vincenzopedrielli.it</a>	Sito del socio GAE Vincenzo Pedrielli
<a href="https://m-r-marti.jimdo.com/">https://m-r-marti.jimdo.com/</a>	Sito del socio GAE M.R. Martignoni