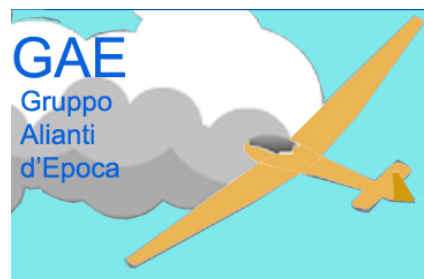


Il Notiziario



Numero 4
Luglio 2017

(bollettino inviato tramite e-mail ai soli aderenti al GAE)

In questo numero:

- | | | | |
|---------------------------------------|----|---------------------------------|----|
| - La foto storica di questo numero | 1 | - Il GAE al salone "AERO" | 2 |
| - Il libro "Alianti Italiani d'Epoca" | 10 | - Rinasce il Ka-2 (aeromodello) | 12 |
| - Raduni vintage 2017 | 13 | | |

La foto storica di questo numero. (V.P.)

Il libratore P.C.100 Piana Canova



Il P.C.100 fu il primo di una serie di progetti, di cui solo due realizzati, dovuti all'inventiva del costruttore ingegnere Flaminio Piana Canova. Fu costruito nel 1934 interamente in legno e tela, con l'intento di sostituire lo Ziegling del quale conservava la trave di fusoliera.

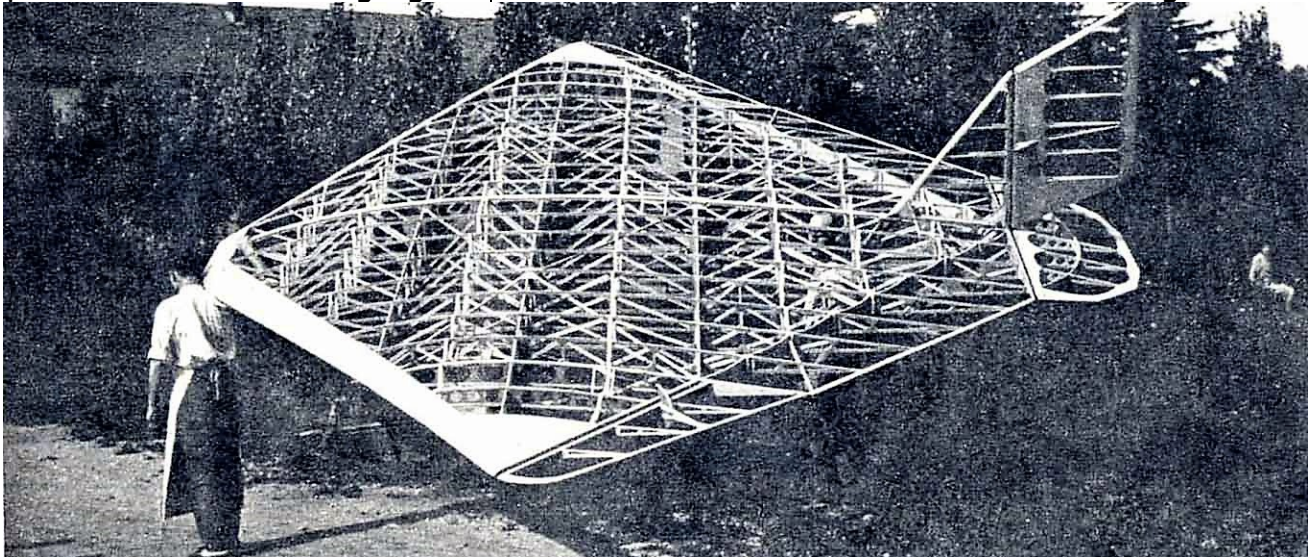
L'ala romboidale a bassissimo allungamento gli consentiva di assumere angoli d'incidenza variabili da -5° a $+35^{\circ}$ ed era sostenuta da due coppie di montanti in legno e munita di normali alettoni.

Il piano di coda mobile, a forma poligonale, era incernierato all'estremità posteriore dell'ala ed era anch'esso rivestito in tela. Ai lati del pattino, dietro il sedile del pilota, poteva essere montato un normale carrellino a ruote.

Il prototipo fu collaudato a Cameri da Ettore Cattaneo il 21 settembre del 1934 con un lancio al verricello, alla presenza del maggiore Umberto Nannini. Il P.C.100 evidenziò capacità di volo superiori a quelle di un normale Zoegling.

Caratteristiche tecniche

Apertura alare	5,90 m
Lunghezza	5,40 m
Superficie alare	17,80m ²
Allungamento	1,94
Carico alare	9,83 kg/m ²
Peso a vuoto	100 kg
Peso totale	175 kg



La struttura del P.C. facilmente trasportabile da due persone

Il GAE al salone aeronautico "Aero" di Friedrichshafen ed alla "Schempp-Hirth" (M.R.M.)

Il presidente del GAE A. Scaltrini ha organizzato un viaggio in Germania, a cui hanno aderito diversi amici del GAE, con il seguente programma:

- *Giorno 7 aprile. Partenza da Milano e Varese. All' arrivo a Friedrichshafen visita ai musei Dornier e Zeppelin.*
- *Giorno 8 aprile. Dedicato interamente alla visita del salone aeronautico "Aero". Nel tardo pomeriggio trasferimento nella zona di Kirchheim unter Teck.*
- *Giorno 9 mattina. Visita della fabbrica di alianti "Schempp-Hirth" accompagnati da Davide Scaltrini (nipote di Alessandro e dipendente di questa azienda).*
- *Giorno 9 pomeriggio. Visita ed incontro con i soci del club volovelistico di alianti d'epoca che opera sull'aeroporto di questa cittadina sempre accompagnati da Davide (vola su questo aeroporto con il club della "Schempp-Hirth").*

La comitiva era composta da A. Scaltrini, E. Cresci, M. Brusa, M.R. Martignoni, G. Varisco, A.Strata e I. Esposto, suddivisi su 2 autovetture.

Le righe seguenti sono il resoconto di queste 3 fantastiche giornate.

La visita al museo Dornier

Siamo arrivati a Friedrichshafen verso mezzogiorno e ci siamo diretti senza indugi al museo Dornier situato al margine dell' aeroporto di questa città.

Il museo è allestito parte in un'area all'aperto, dove fanno sfoggio diversi aeroplani prodotti da quest'azienda, e da un' area coperta dove trovano posto reperti storici di grande valore che hanno reso celebre la Dornier. Il museo è allestito in modo impeccabile e tutti gli oggetti esposti sono tenuti in uno stato di conservazione encomiabile. Il museo è dotato di foresteria che ci ha visto clienti dopo la visita.



Il Dornier "Wal" (foto G.Varisco)



L' aereo di linea Dornier Merkur



La cabina di pilotaggio del Dornier "Wal"

La visita al museo Zeppelin

Terminata la visita al museo Dornier ci siamo recati al centro città dove ha sede, sulla riva del lago di Costanza, il museo Zeppelin. Prima di entrare al museo abbiamo assistito al sorvolo di un moderno dirigibile Zeppelin che con partenza dall'aeroporto esegue giri turistici di questa stupenda località.



Il moderno "Zeppelin" utilizzato per giri turistici e riprese video

Anche questo museo è organizzato in modo impeccabile portando il visitatore a compiere un giro quasi obbligato che lo immerge nelle vestigia dei passeggeri degli anni 30. Descrivere questo museo a parole non è facile; lascio alle immagini questo compito.



Parte della navicella con scala di ingresso



Ricostruzione della struttura interna



Lay-out della cabina di comando



Un interno della navicella (foto G. Varisco)

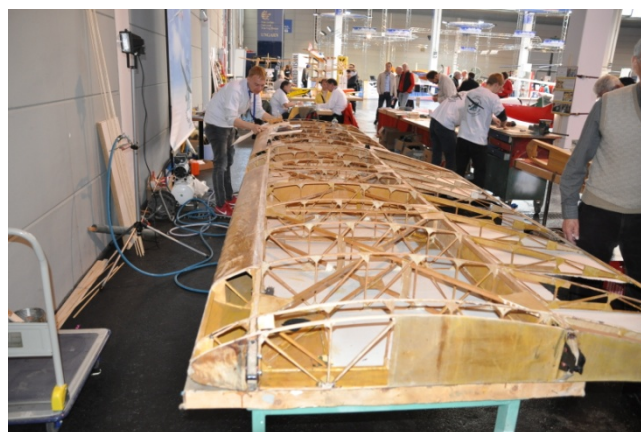
Terminata la visita ci siamo recati in albergo nella graziosa cittadina di Lindau dove alla sera nel centro storico, posto su di un'isoletta, siamo stati graziati da una tipica cena con cucina locale. Al nostro gruppo si sono uniti gli amici dell'aeroclub di Como presenti al salone "Aero" con un loro stand.

La visita al salone aeronautico "Aero"

Il giorno 8 è stato interamente dedicato alla visita del salone che, in questa edizione, ospitava, anche i costruttori di alianti e di materiale/documentazione affine. In questa parte espositiva era presente anche lo stand del "Vintage Gliding Club" (VGC) con alcuni alianti d'epoca in bella mostra.



Il recente restauro dell'aliante Elfe PM-3 di Lilly-Annemie Grundbacher



Dimostrazione di riparazione/restauro di un'ala di aliante d'epoca

Del salone ha impressionato il grande numero di alianti ed aerei ultraleggeri con motorizzazione elettrica e la presenza di droni dedicati al trasporto di passeggeri. Non mancavano delle belle standiste che distraevano molti visitatori dalle linee sinuose degli alianti verso altre linee.



Uno dei droni biposto



C'è anche chi non si fa distrarre.

Terminata la visita del salone ci siamo trasferiti in un albergo posto nelle vicinanze della cittadina di Kirchheim unter Teck. Nel percorso abbiamo fatto tappa a ULM per ammirare lo stupendo duomo.

La visita alla fabbrica di alianti "Schempp-Hirth"

La mattina del giorno 9 è stata dedicata alla visita della ditta Schempp-Hirth di Kirchheim unter Teck, costruttrice della famosa serie di alianti ASH, Arcus, etc. Siamo stati accompagnati in questa visita dall'ing Davide Scaltrini che lavora da 3 anni presso questa azienda con compiti di sviluppo/metodi di produzione dei loro prodotti.



Il quadro di un "Minimoa" fa bella mostra all'ingresso della direzione



L'ala di un Arcus in fase di allestimento sullo scalo di produzione nel reparto ali

Abbiamo potuto esaminare in dettaglio, supportati da delucidazioni tecniche, tutte le fasi di produzione dei moderni alianti in fibra di carbonio dove la maggior parte degli alianti commercializzati sono anche equipaggiati con motori a scoppio e/o elettrici per il decollo autonomo e/o il sostentamento.

La visita dopo il reparto ali è proseguita nel reparto di produzione delle fusoliere dove convergono le strutture per il loro allestimento finale. La produzione è caratterizzata su "ordinazione" e pertanto anche gli allestimenti di serie uguali possono essere differenziati da particolari esigenze dei clienti (p.e. motorizzazione, elettronica, etc.)



*Panoramica del reparto allestimento finale.
In primo piano un "Duo Discus XLT"*



*Davide illustra alcune peculiarità della
produzione*

La visita è terminata con la classica foto di gruppo all'ingresso dello storico stabilimento della Schempp-Hirth.



*Da sinistra: A. Scaltrini, E. Cresci, I. Esposto, A. Strata, M.R. Martignoni,
M. Brusa, V. Pedrielli e G. Varisco*

La visita al club volovelistico di alianti d'epoca di Kirchheim unter Teck

Dopo la visita, sempre accompagnati da Davide, ci siamo recati sull'aeroporto di Kirchheim. Siamo tutti rimasti stupefatti per la vastità di questo aeroporto prevalentemente volovelistico dove operano ben 5 diversi aeroclub. L'aeroporto è caratterizzato da un esteso campo di volo in erba con in più una pista in asfalto a 90° sulla testata di questo campo.

L'aeroporto è dotato di diversi hangar che ospitano i vari aeromobili dei club ed un ampia zona per il parcheggio dei carrelli degli alianti.

Uno di questi hangar è occupato da un club di alianti d'epoca. Tutti gli alianti sono ben conservati e quando non utilizzati vengono ricoperti con teli di protezione. Grande è stata la mia gioia nel ritrovare il Kranich II che era appartenuto al mio compianto amico Werner Roht. Con questo aliante Werner mi ha portato in volo sui cieli di tutti i raduni nazionali ed internazionali a cui abbiamo partecipato. Quando Werner ha smesso di volare ha venduto il Kranich, ma subito dopo ha subito un grave danneggiamento durante un 'atterraggio. Ora l'attuale proprietario ha rimesso in ordine di volo questo fantastico aliante costruito nel 1938 lasciandolo nella medesima livrea con cui Werner l'aveva sempre tenuto.



Il Kranich II è pronto per riprendere il volo



Hangaraggio degli alianti storici

Dopo la visita agli hangar ci siamo recati in linea di volo che è costituita da una stazione per l'involo con traino aereo e da altre 4 stazioni per il lancio degli alianti con il verricello. A tale scopo sulla testata opposta operano 4 verricelli a doppio tamburo che consentono il lancio in successione controllata di ben otto alianti.



Una stupenda foto di Giorgio Varisco che dà una visuale della reale vastità dell'aeroporto. Sullo sfondo si intravedono i 4 verricelli a doppio tamburo. L'aliante in decollo è un Slingsby T-21, storico aliante inglese dei primi anni del dopoguerra.

L'atterraggio avviene su di una pista posta a 90° ed alle spalle della zona di lancio. Ciò facilita la messa in linea degli alianti; diversi alianti con estrema facilità hanno concluso l'atterraggio a pochi metri dal punto di successivo lancio.



L'aliante Goevier in finale di atterraggio



A. Scaltrini si appresta al decollo sul T-21

Alcuni soci del club di alianti d'epoca hanno messo a disposizione il loro aliante T-21 per offrire a noi ospiti la possibilità di fare un breve volo su di un aliante d'epoca con cabina scoperta. Questa opportunità è stata sfruttata da quasi tutti i componenti del gruppo ed alcuni hanno persino fatto due lanci. V. Pedrielli ha avuto invece l'occasione di fare un volo con il Goevier. Sul campo abbiamo visto volare anche uno stupendo Grunau Baby.

Chiaramente per contraccambiare la gentilezza abbiamo offerto al presidente del club di alianti d'epoca il libro dei 50 anni di Calcinatè ed ai piloti locali delle specialità italiane: salumi e vini.



L'aliante Grunau Baby si appresta al decollo con lancio al verricello

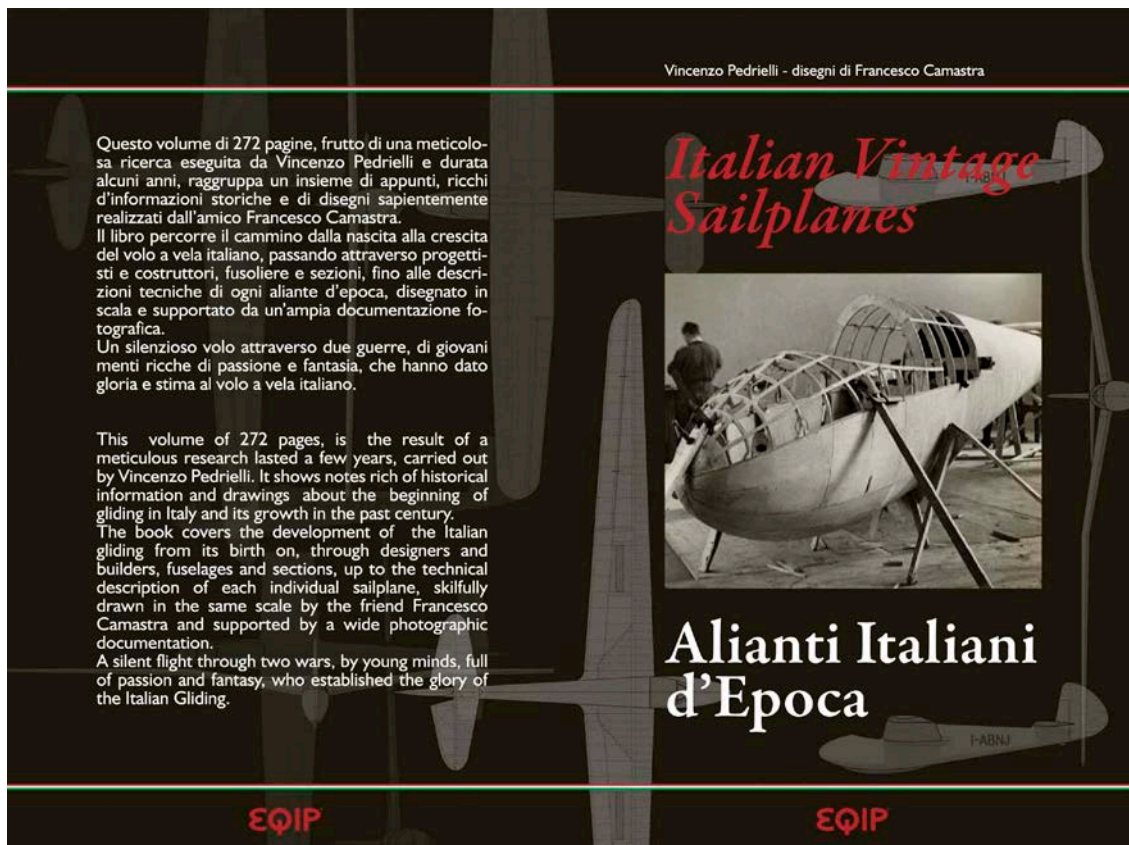


La "tavola" è imbandita per chi voleva approfittarne

Un grazie a Davide Scaltrini ed a tutti i piloti che hanno consentito a noi di vivere una stupenda giornata di volo su bellissimi alianti d'epoca.

"Alianti Italiani d'epoca" un libro per gli amanti degli alianti d'epoca ma non solo (M.R.M.)

Ho ritenuto opportuno portare a conoscenza di tutti, anche se sono consapevole che molti di voi già lo conoscono e lo hanno nella loro biblioteca, questo stupendo libro di Vincenzo Pedrielli.



La recensione di questo libro la lascio alle parole del mio amico U. Bertoli, condensate nell'immagine che segue, che forniscono anche informazioni sulla reperibilità di questo documento storico.

Alianti Italiani d'Epoca ***Italian Vintage Sailplanes***

Vincenzo Pedrielli

45,00 €

pubblicato da: EQIP GmbH

e-mail: equip@equip.de

Tel. +49.228.96699011

Fax. +49.228.96699012

<http://www.equip.de>

oppure richiedetelo a: vincenzopedrielli@gmail.com

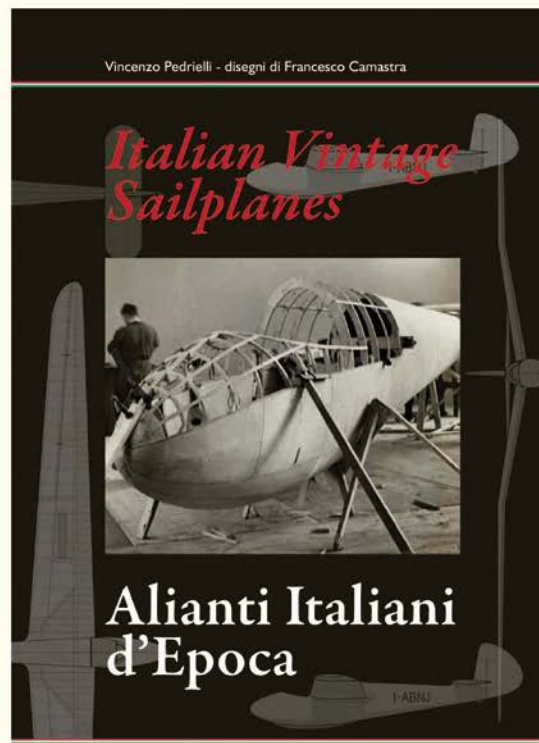
Quando la passione per gli alianti d'epoca diventa ricerca storica

È appena uscito un interessante volume di 272 pagine, dedicato agli alianti d'epoca Italiani e nato da una meticolosa ricerca eseguita da Vincenzo Pedrielli, che raggruppa un insieme di appunti, ricchi d'informazioni storiche. Il libro percorre il cammino dalla nascita alla crescita del volo a vela italiano, passando attraverso progettisti e costruttori, fino alle descrizioni tecniche di ogni aliante d'epoca, costruito in legno e tela o tubi e tela, dove ogni macchina ha una sua specifica impronta, data dalla personalità e dall'ingegno del costruttore. Il libro parte dai primi tentativi di volo effettuati all'inizio del '900, per arrivare al periodo precedente all'introduzione dei materiali compositi. La seconda parte del libro invece, è formata da una serie di disegni particolarmente dettagliati, eseguiti

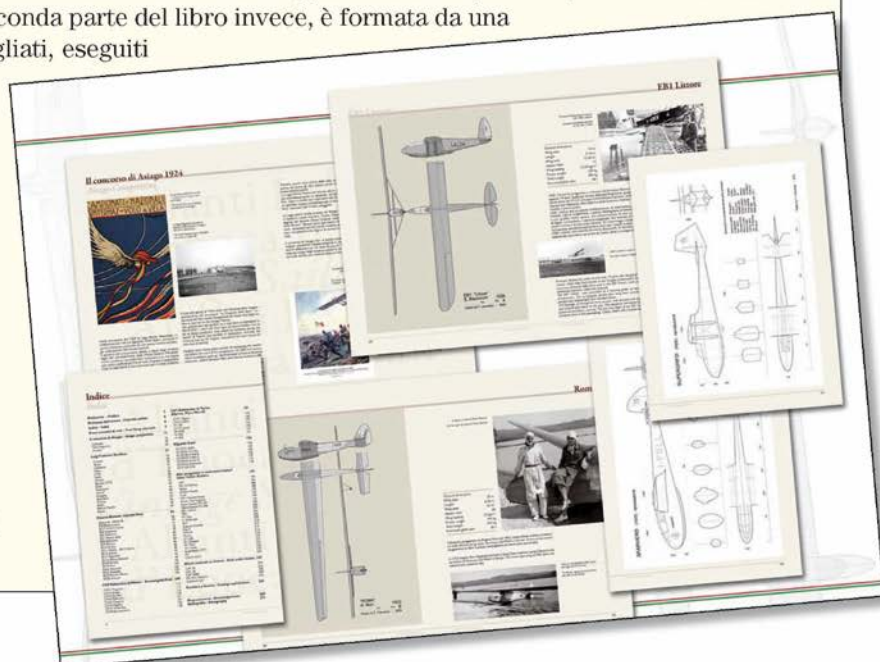
in scala da Francesco Camastra e dedicati ai modellisti che desiderano riportare in vita quelle meravigliose macchine attraverso i loro modelli realizzati in scala.

A Vincenzo Pedrielli e Francesco Camastra dunque, il ringraziamento di tutti gli appassionati del volo a vela per aver fatto un paziente e complesso lavoro di ricerca. Per lo spessore tecnico e storico, questo volume non dovrebbe mancare nel bagaglio di ogni estimatore del volo a vela.

Umberto Bertoli



(272 pagine, 240 x 297 mm, italiano e inglese)



Rinasce il Ka-2 con marche I-BGMR sotto forma di aeromodello (M.R.M.)

Alcuni mesi or sono avevo stuzzicato i miei amici aeromodellisti, che fanno capo al laboratorio di Carlo Negri, per un cimento di riproduzione di un aliante storico. A tale scopo avevo procurato i disegni costruttivi dell' aliante Ka-2 in scala 1/5 equivalente ad un'apertura alare di 3 m. Sono particolarmente attratto da questo modello di aliante in quanto esso ha segnato parte della mia avventura volovelistica.

E' stato con piacere che dopo un breve periodo di assenza dal laboratorio domenica 28 aprile ho trovato un grande fervore lavorativo su questo progetto. Questo lavoro, ad opera di Enrico De Lodovici, Danilo Formentini, Fulvio Formentini, sotto la sapiente guida di Carlo si è concretizzato in un progetto CAD abbinato ad una fresa a tre assi auto costruita che proprio in questa giornata ha visto il suo collaudo definitivo con la produzione delle prime centine.

A questo punto è giusto fornire alcune informazioni relative al Ka-2 con marche I-BGMR che ha incominciato a volare nei cieli della Lombardia nei primi anni del 1960. L'aliante era stato importato dalla Svizzera dove era immatricolato con la sigla HB-570. Il gruppo volovelistico dell'Aeroclub di Legnano, sponsorizzato all'epoca dalla ditta Agusta, aveva provveduto alla sua immatricolazione con marche italiane ed a una nuova livrea. Nelle due foto che seguono il confronto tra le due livree.



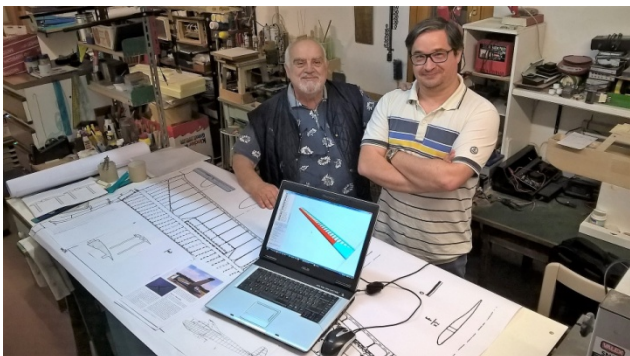
Il Ka-2 prima dell'importazione su di un aeroporto svizzero



Il Ka-2 in livrea italiana durante un atterraggio a Calcinate

Il Ka-2, di cui diversi esemplari volano tuttora e che si possono incontrare in qualche raduno "vintage", è un progetto del 1953 della ditta Kaiser. Ha un'apertura alare di 15 m (portata a 16 con la versione B) con una superficie di 16,8 mq; l'ala è caratterizzata da una freccia negativa e da un discreto diedro. La massa a vuoto è di 254 kg che porta il carico alare a 27,4 kg/mq.

Di seguito alcune immagini del laboratorio di Carlo dove sono stati piazzati i PC per effettuare il taglio dei vari componenti che andranno a costituire il modello.



In alto a sinistra: Carlo ed Enrico sul tavolo di lavoro con il disegno di una semiala ed il PC che visualizza il progetto CAD della medesima.

In alto a destra: Danilo che effettua la messa a punto della fresa per il taglio degli elementi costruttivi del modello.

A fianco: Il primo taglio di una delle centine alari

L'avanzamento del lavoro di costruzione di questo aeromodello verrà documentato con ulteriori immagini nei prossimi numeri di questo notiziario

Raduni "Vintage" del 2017

Data	Località	Riferimento sito
Luglio 22/23	Aviosuperficie Astigiana	www.aviosuperficieastigiana.it/
Luglio 31/Agosto 10	VGC Rally 2017 Dunaujvaros, Hungary	http://vgc2017.hu/