

# 50° anniversario del primo volo a Caselle del G.91

Cinquant'anni or sono, il 9 agosto 1956, decollava dall'aeroporto di Caselle il prototipo del Fiat G.91 (NC-1, matricola militare non assegnata) con ai comandi il capo collaudatore Riccardo Bignamini.

Le origini del velivolo risalgono all'inizio degli anni '50 quando il comando supremo della NATO aveva elaborato nuove teorie sull'impiego tattico dell'aviazione, tratte direttamente dall'esperienza acquisita nella Seconda guerra mondiale e in Corea.

Di conseguenza nel dicembre 1953 lo SHAPE (Comando Supremo delle Forze Alleate in Europa) emise una specifica per il nuovo LWSF (Light Weight Strike Fighter - Caccia Tattico Leggero) che avrebbe dovuto equipaggiare in futuro tutte le forze aeree dei paesi aderenti alla NATO.

L'aereo doveva possedere spiccate capacità d'attacco al suolo ed essere in grado di operare su terreni erbosi e semi preparati, e con una velocità massima di 1000 Km/ora (mach 0,90) un peso massimo a vuoto di 2200 kg. e massimo operativo di 4700 kg., una grande mano-

vrabilità, di semplice manutenzione nonché apparati di navigazione sofisticati.

La specifica fu inviata alle industrie aeronautiche europee con lo scopo di sottoporre i loro progetti alla preposta commissione di gara che poi avrebbe scelto il miglior progetto da destinare alla produzione in serie, raccomandando ai paesi alleati di dotarsi di tale aereo.

La Fiat si dimostrò interessata a questa gara, speranzosa di garantirsi la possibilità di ricevere le eventuali commesse internazionali.

Infatti sin dal 1948 onde colmare il proprio "gap" tecnologico causato dalle imposizioni dettate dopo la seconda guerra mondiale, la Fiat costruiva su licenza i caccia a reazione inglesi De Havilland Vampire e dal maggio 1953 l'americano North American F-86K il mitico "kappone".

Quest'ultimo velivolo fece fare un gran balzo tecnologico alla Casa torinese essendo un aereo da caccia di ultima generazione anche se già di parecchio superato da diversi confratelli d'oltreoceano.

Infatti Giuseppe Gabrielli si



Il 9 agosto 1956, a Caselle, iniziano le prove di volo del G.91 con ai comandi il collaudatore Riccardo Bignamini.

ispirò non poco a questo aereo che in linea generale era una versione in scala ridotta del caccia americano, in grado comunque di centrare in piena

regola gli ambiziosi obiettivi della specifica NATO.

La scelta si rivelò positiva, ma non scontata, in quanto tutti gli altri progetti concorrenti avevano caratteristiche inferiori (10 proposte da parte di otto costruttori, inglesi, francesi, italiani).

Tre furono i finalisti prescelti il 3 giugno 1955, l'italiano Fiat G.91 ed i francesi Bréguet Br.1001 "Taon" e Dassault Etendard VI, di cui furono ordinati tre prototipi cadauno.

Prima ancora che volassero i prototipi, la Fiat ebbe un ordine per 27 esemplari di preserie finanziato per il 75% con fondi americani MDAP (Mutual Defence Assistance Program) e per il 25% dal governo italiano.

Con quest'ordine la Fiat

risultò avvantaggiata durante le prove ufficiali di valutazione NATO che si svolsero in Francia dal 15 settembre al 5 ottobre 1957, presso il "Centre d'Essais en Vol" di Brétigny, forte dell'esperienza maturata sin dal primo volo del prototipo che purtroppo andrà perduto il 26 febbraio del 1957 a causa di fenomeni di "flutter" ad alta velocità nel corso di test del superamento della barriera del suono.

Per fortuna il collaudatore Bignamini riuscì ad eiettarsi in tempo atterrando col suo paracadute nei pressi di Cavour.

Con i tre prototipi successivi, grazie ai buoni risultati ottenuti durante le prove comparative con gli altri velivoli in gara (si era aggiunto nel frat-

tempo il francese Sud-Est SE.5300 "Baroudeur"), nel gennaio 1958 il G.91 fu dichiarato vincitore.

L'Inghilterra, anche se non vinse con i suoi aerei (si erano limitati ad offrire versioni alleggerite del Folland Gnat e Hawker Hunter), diventò un partner importante grazie alla specifica del concorso che imponeva in tutti i progetti l'adozione del motore a reazione Bristol Orpheus, prodotto poi su licenza anche dalla Fiat.

I francesi invece non digerirono la sconfitta così non persero l'occasione di annullare appena possibile l'ordine annunciato in precedenza per 48 G.91R/2 e due G.91T/2.

fine prima parte



Da sinistra: Riccardo Bignamini e il Capo collaudatore Simeone Marsan affiancati da piloti e responsabili della Fiat Aviazione, alle loro spalle il G.91.

## Vola il Millenium

l'ultraleggero nato a Caselle



Il "Millenium" con ai comandi Maurizio Cheli ha effettuato il primo volo il 27 maggio di quest'anno dall'aeroporto di Voghera.

Il 27 maggio 2006 ha compiuto il suo 1° volo a Voghera, l'ultraleggero, ad alta tecnologia, Millenium con ai comandi Maurizio Cheli.

L'aereo, al top della gamma ULM, è un monomotore biposto ad ala bassa con carrello retrattile, realizzato interamente in fibra di carbonio con velocità di crociera di 300 km/ora (max

di progetto 420 km/ora).

Il progetto è stato interamente realizzato dal casellese Marco Martilla della STM, che partendo da bozzetti iniziali di Vidor ha sviluppato al CAD il disegno definitivo del "Millenium".

Tutti i calcoli strutturali, il modello FEM (Modello ad Elementi Finiti) e le analisi

strutturali di rottura sono stati eseguiti con le stesse metodologie dei progetti dei grandi aerei prodotti dall'Airbus, Boeing, ecc.

Il velivolo, costruito dalla Compact Compositi dei F.lli Fantoni di Buttigliera Alta, ha destato molto interesse ed è prevista una commercializzazione sia in kit di montaggio che pronto al volo.

## Charter estivi a Caselle

da quest'anno anche Malta è collegata



L'Airbus A320-211 (TS-IMI) della Tunis Air in atterraggio a Caselle proveniente da Djerba.

Tempo d'estate, tempo di vacanze, e l'aeroporto di Caselle, come molti altri, è la "porta aperta" torinese verso lidi lontani per una vacanza più o meno esotica.

Ormai da molti anni le località raggiungibili dal nostro aeroporto sono per lo più le stesse, come Palma di Majorca, Ibiza, Djerba, Hurgada, Sharmash-Shaykn, Rodi, Heraklion, Monastir.

Novità di quest'anno è il volo diretto per l'isola di Malta raggiungibile con i Boeing 737 della compagnia di bandiera Air Malta.

Tra le compagnie aeree più assidue nei voli "vacanzieri" ricordiamo le italiane Eurofly,

Air One, Alitalia, Air Italy, a cui si aggiungono quelle straniere come la Tunis Air, la Karthago, la Nouvelair, la Aegean, la Spanair, la Nordic Regional.

Tutte aerolinee che operano tramite i maggiori tour operator italiani (Alpitour, Settemari, Alba Tour). Inoltre vi sono anche diversi voli per Lourdes organizzati dall'Opera Diocesana Viaggi di Torino effettuati dalla compagnia aerea LTE.

Non dobbiamo dimenticare infine i diversi charter che hanno trasportato i bambini bielorusi arrivati a Caselle per

soggiorni di vacanza e che molti di questi giovani ospiti e le loro accompagnatrici sono stati ospitati da famiglie casellesi.

Due sono state le compagnie che hanno trasportato i bambini: la Belavia con i trirattori russi Tupolev TU-154M e la Air One con i Boeing 737.

In generale la cifra dei posti offerti per l'estate 2006 è di oltre 40.000 posti (andata/ritorno) quindi in sintonia con gli anni precedenti e salvo variazioni si pensa ad un buon incremento rispetto all'anno scorso.