

LA STORIA VOLA CON NOI

Fondazione "Jonathan Collection – Aerei Storici Famosi – ONLUS"



In apertura, l'SE5a della Jonathan Collection in un'inquadratura molto dinamica. In alto a sinistra, un momento dell'inaugurazione della Fondazione, il 28 aprile 2013, con sullo sfondo, l'hangar Bessoneau Tipo H originale della prima guerra mondiale.

testo e foto di Paolo Franzini

Nata il 10 maggio 2011 con una breve cerimonia tenutasi a Nervesa della Battaglia (Treviso) presso il campo di volo "Francesco Baracca", la Fondazione "Jonathan Collection – Aerei Storici Famosi – ONLUS" è diventata operativa nel gennaio 2013 quando Giancarlo Zanardo, suo fondatore e presidente, rendeva nota con un comunicato la sua iniziativa: «Con

grande soddisfazione ho il piacere di annunciare che la famosa Jonathan Collection, da me creata e sviluppata nel corso di oltre 30 anni di attività, dal primo gennaio 2013 cambia il proprio assetto organizzativo assumendo definitivamente lo status di un museo aeronautico volante».

In questo modo, infatti, Zanardo ha trasformato la sua nota e apprezzata

collezione di velivoli storici in una nuova entità strutturata in modo da poter continuare a perseguire i suoi obiettivi anche quando deciderà di "appendere al chiodo" il suo caschetto da pilota. Giancarlo Zanardo è da sempre una delle persone più attive e conosciute dell'aviazione storica (contemporanea) italiana e, dopo una vita tesa alla realizzazione di importanti progetti e spettacolari im-

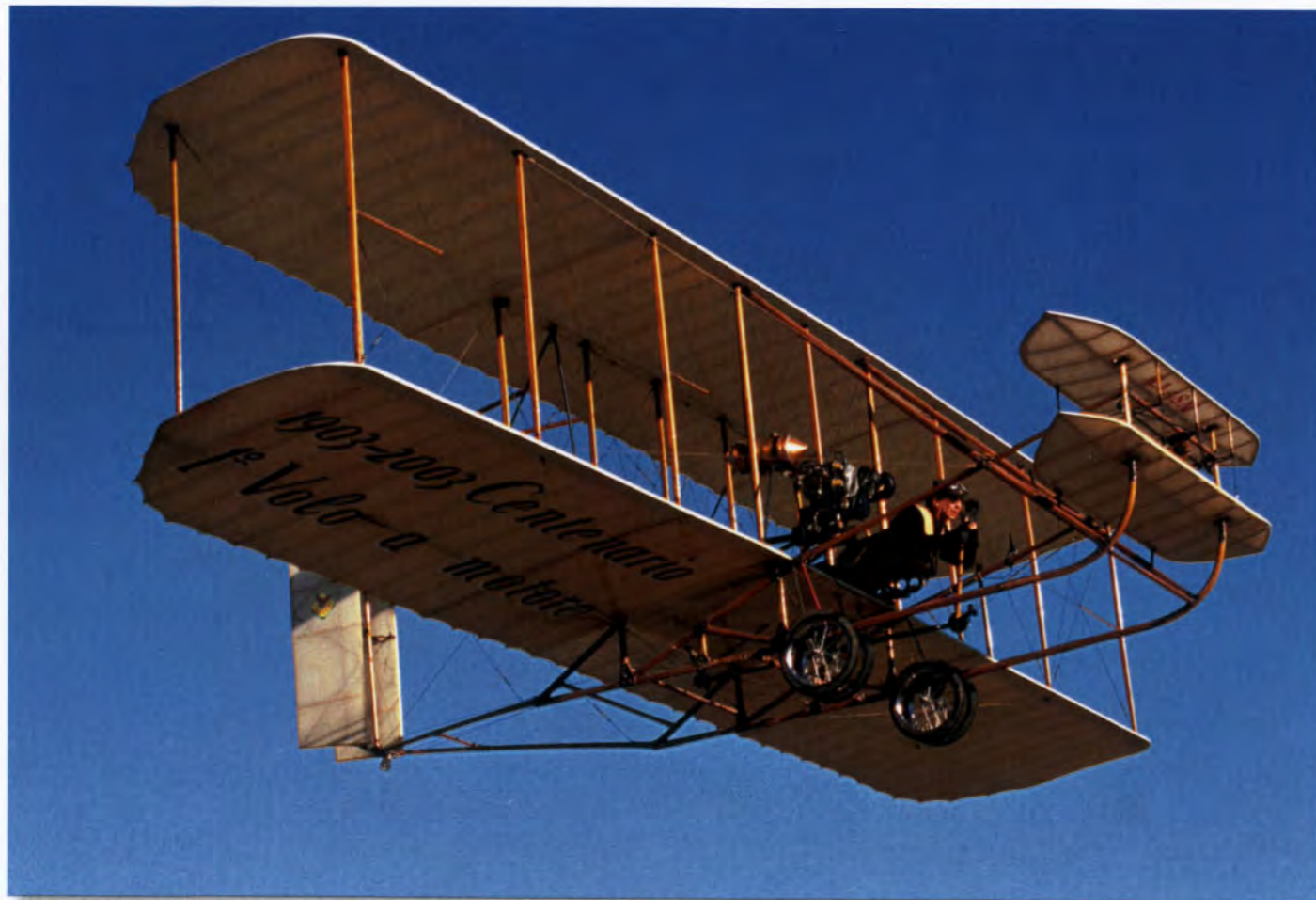
prese, ha sentito l'esigenza di istituire un'organizzazione in grado di preservare la sua opera garantendone lo sviluppo e la continuità operativa anche in futuro.

L'attività sul campo di volo "Francesco Baracca" è iniziata nel 1997 quando la ricerca di un'area adeguata per la sua collezione di aeroplani d'epoca ha portato Zanardo a individuare nella zona del

Montello il sito ideale per concretizzare il suo progetto, per il quale la nascita della Fondazione "Jonathan Collection – Aerei Storici Famosi – ONLUS" costituisce ora un importante punto di "ripar-

tenza". Tra gli obiettivi che si pone la nuova organizzazione vi è il mantenimento del patrimonio storico aeronautico continuando a mostrare in volo i velivoli

d'epoca della collezione che sono ospitati all'interno di una struttura altrettanto unica nel suo genere: un hangar Bessoneau Tipo H originale della prima guerra mondiale. A tal fine l'apertura al pubblico del museo avverrà ora in modo più regolare (da aprile a ottobre: il sabato, la domenica, nei giorni festivi e su prenotazione) e anche l'attività di volo si svilupperà prevalentemente ogni do-



Nella pag. a fianco, in alto, Giancarlo Zanardo ai comandi della replica del Wright Flyer con cui, il 17 dicembre 2003, rievocò i 100 anni dal primo volo a motore; in basso, il Fokker Dr.1M. Sopra, la replica del Blériot XI-2M, protagonista, nel 1989, della rievocazione della trasvolata del Canale de la Manica.

menica pomeriggio. L'intenzione dichiarata è quella di creare un'attrazione per il pubblico che lo faccia divertire in un ambiente per quanto possibile "informale", oseremmo dire addirittura familiare, ispirandosi a quanto già avviene presso la famosa collezione statunitense "Cole Palen's Old Rhinebeck Aerodrome", a sud della città di Albany, nello stato di New York.

La struttura non è quindi un aeroclub, anche se è dotata di una pista completamente in erba lunga 1.100 metri, con orientamento parallelo al corso del fiume Piave. Le attuali infrastrutture costituiscono fondamentalmente la base per lo sviluppo del "museo volante" e sono composte dall'hangar Bessoneau Tipo H e da una rimessa realizzata a lato di un edificio rurale già esistente durante la prima guerra mondiale. Tra i due fab-

bricati è presente una vasta area erbosa che permette di parcheggiare comodamente i velivoli della collezione e dei molti visitatori o partecipanti ai raduni. Infine su un lato c'è uno spiazzo erboso con piante d'alto fusto attrezzato come area pic-nic, con panche e tavolini, sempre disponibile per i visitatori.

Per il futuro è prevista la realizzazione di un nuovo edificio museale destinato a ospitare in modo più idoneo sia i velivoli, sia le iniziative organizzate dalla Fondazione. Si tratta di una moderna struttura in materiali misti (legno e metallo) che permetterà di sviluppare e presentare in modo più adeguato le attività aeronautiche e culturali accogliendo i visitatori in un complesso polivalente che consentirà la visione dei velivoli anche durante la pausa invernale. I programmi di più immediata attuazione sono invece rela-

tivi alla partecipazione della Fondazione Jonathan Collection al progetto AliSto (Ali nella Storia), organizzato dalla Provincia di Treviso: un'attività di rilevante valore didattico e culturale destinata prevalentemente a favorire le visite delle scuole ai siti storici e che si ricollega alle celebrazioni per il centenario della prima guerra mondiale. Per questo progetto è stato raggiunto un accordo con la Provincia di Treviso che prevede l'installazione nell'attuale struttura del museo di un simulatore che permetterà di descrivere e riprodurre gli scenari e i combattimenti aerei sul fronte del Piave. Sempre in tema con le commemorazioni degli eventi del conflitto, la Fondazione è stata inserita nel Master Plan redatto dalla Regione Veneto per la celebrazione del centenario della Grande Guerra che partirà nel 2015. La presenza della Fon-



Nelle pagg. precedenti, in alto, Giancarlo Zanardo davanti al suo primo aeroplano, il Tiger Moth I-GATO; in basso, aeroplani della Fondazione ricoverati nello storico hangar Bessoneau Tipo H. Sopra, l'ultima "creatura" di Giancarlo Zanardo, il Ca.3R I-ZANA, replica volante del noto bombardiere Caproni. A sinistra, la cabina di pilotaggio del Ca.3R.

dazione tra i siti storici segnalati in questo documento comporterà un'intensa attività legata a tutti questi eventi e cerimonie in collaborazione con l'Associazione Battaglia del Solstizio e con il Museo del Piave Vincenzo Colognese, di Caorera di Vas.

La linea di volo della Fondazione Jonathan Collection è attualmente composta dai seguenti aeroplani:

- Flyer I 1903 r;
- Bleriot XI-2r (I-PONI);
- Fokker Dr.1M (I-LYNC);
- Fokker E III r (donato da un gruppo di "Amici della Fondazione");
- RAF SE.5a r I-IOIA (donato dal com.te Ernest Looser);
- de Havilland DH.82A Tiger Moth I-GATO;
- Gnatsum MJ-77 I-MUST;
- Piper PA.18 Super Cub I-ROYS (donato dal dr. Guido Falqui Massida).

Inoltre sono esposti staticamente un elicottero Scorpion e un aliante M-100 (che in un prossimo futuro sarà oggetto

di un restauro per riportarlo alle condizioni di volo). Al fianco della linea di volo della Fondazione è attualmente presente un secondo gruppo di aeroplani d'epoca che sono ospiti permanenti della struttura in quanto di proprietà di alcuni volontari amici del museo. Questi velivoli, che integrano la flotta della Fondazione durante le varie esibizioni, sono i Tiger Moth D-ESYS e G-ASPV e il Caproni Ca.3R I-ZANA. Il primo evento programmato per il 2014 è previsto per giugno. Si tratta del tradizionale "Francesco Baracca Day" a cui farà seguito il 30 e 31 agosto la manifestazione "Solidali". È doveroso ricordare che tutta l'attività della Fondazione "Jonathan Collection - Aerei Storici Famosi - ONLUS" è sviluppata grazie alla generosa opera dei volontari appartenenti all'associazione "Amici della Fondazione" che in ogni momento dell'anno sostengono, organizzano e gestiscono tutte le attività e gli eventi che vedono coinvolto il Soldalizio in qualsiasi parte d'Ita-

lia. All'associazione possono iscriversi tutti coloro che desiderano sostenere il museo e i suoi progetti mettendo a disposizione il proprio tempo libero o, più semplicemente, versando la propria quota associativa (che è strutturata su vari livelli a seconda del ruolo e del sostegno che si desiderano assicurare). Inoltre, essendo la Fondazione una ONLUS ufficialmente riconosciuta, è possibile effettuare delle donazioni detraibili dalle tasse, cosa che in un recente passato ha permesso di realizzare le opere strutturali più impegnative o acquisire nuovi velivoli (RAF SE.5a r e Fokker E III r). Le informazioni per queste azioni di sostegno possono essere visionate nel sito www.jonathanaeristorici.it.

Caproni Ca.3R: verso il primo volo

Nei mesi scorsi sono continuati sul campo "Francesco Baracca", i collaudi



A sinistra, l'l-CAMM è una delle due repliche volanti del Ca.100 Caproncino. Sopra, un'altra replica volante è quella dello SPAD XIII che ha partecipato anche alle celebrazioni per il 90° anniversario della fine della prima guerra mondiale.

della replica volante del Ca.3. In mancanza di una precedente esperienza su velivoli di simili dimensioni, il team di collaudo guidato da Giancarlo Zanardo e Carlo Zorzoli sta affrontando questa delicata e impegnativa fase del progetto con estrema attenzione e grande entusiasmo.

Si tratta, infatti, di portare in volo una macchina complessa con un'apertura alare di 22,70 m e un peso a vuoto di oltre 3.000 kg: la più grande costruzione amatoriale mai realizzata in Italia per il cui assemblaggio sono state necessarie oltre 9.000 ore di lavoro.

La costruzione della cellula è iniziata nelle officine di Conegliano nel 2009 e, dopo oltre quattro anni di lavoro, il Ca.3R I-ZANA è stato trainato fuori dall'hangar Bessoneau il 6 giugno 2013 per effettuare la prima prova motore (relativa al solo posteriore).

Da quel momento, sino alla fine del 2013, sono iniziati i collaudi in pista per la verifica della manovrabilità al suolo,

per lo studio del comportamento del velivolo durante i rullaggi veloci sino alla fase di rotazione e, soprattutto, per la messa a punto del profilo delle eliche più adatto a ottenere il miglior rendimento dai tre motori Ford 350 del 1930 (sei cilindri in linea dotati di riduttore che erogano ciascuno 180 HP a 3.800 RPM) molto simili nell'aspetto agli originali, anche se di maggior potenza e affidabilità, e provvisti di eliche da 2,60 m di diametro.

Lo studio della configurazione delle eliche si è rivelato più complesso del previsto e, ancora all'inizio dell'anno, sono state sperimentate delle nuove soluzioni potenzialmente alternative a quella già individuata. In ogni caso sin dall'estate 2013 il velivolo ha dimostrato un'ottima controllabilità in pista effettuando, con il solo motore posteriore, anche brevi rotazioni a bassa velocità a conferma dell'ottima efficienza del timone di profondità.

Dopo i mesi invernali trascorsi ad ef-

ettuare la revisione complessiva della cellula, con l'installazione degli impianti per i motori laterali e delle modifiche scaturite dall'analisi dei dati di collaudo raccolti nel 2013, la scorsa primavera sono ripresi i collaudi in pista finalmente effettuati con l'impiego di tutti e tre i propulsori.

Il velivolo ha subito dimostrato di essere molto stabile, con un'ottima risposta sui comandi di volo, cosa che ha permesso di raggiungere in breve la delicata fase delle prove di rotazione effettuando anche dei brevi stacchi, (i cosiddetti "salti della pulce"), necessari per valutare l'efficienza generale dei comandi di volo e dei motori durante la delicata fase della transizione al volo. Ad oggi, maggio 2014, il Ca.3R I-ZANA è stato nuovamente fermato in hangar per la messa a punto finale, la verifica dei risultati dei collaudi e, soprattutto, per la preparazione al suo primo volo: il momento più critico ed emozionante di questo bellissimo progetto. □