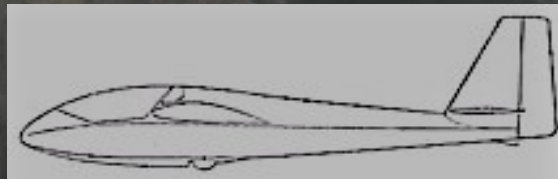
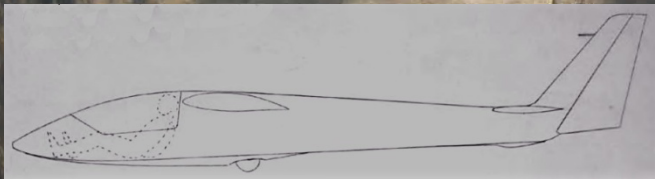
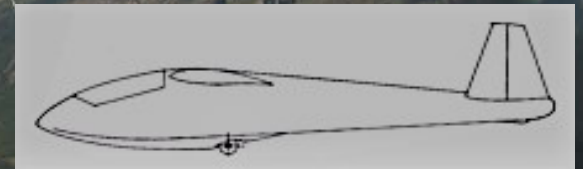
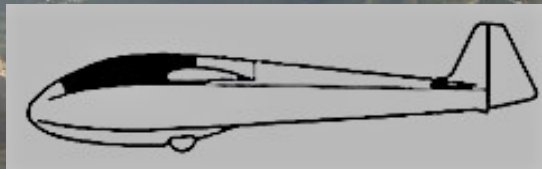
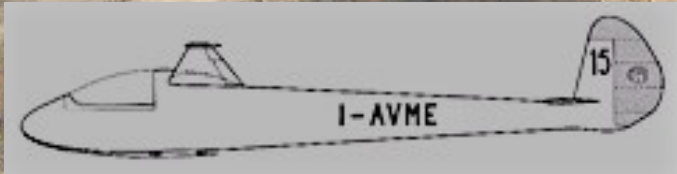
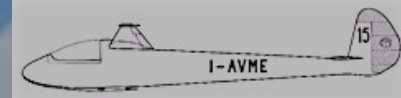




# EDGARDO CIANI

## I PROGETTI E GLI ALIANI COSTRUITI





## La biografia di Edgardo

Edgardo Ciani è stato cognato di Lino del Pio, noto volovelista che con Edgardo ha vissuto la sua vita nel mondo del Volo a Vela.

Le note che seguono sono una ricostruzione biografica fatta da Lino sulla vita di Edgardo.

*Edgardo Ciani è nato a Firenze il 30 maggio 1922, figlio di un notaio fiorentino ultimo di 6 fratelli (corretto Pedrielli 9 ¶ 6). A battesimo ha avuto come madrina Eleonora Duse. Dopo la morte dei genitori è venuto ad abitare con la sorella maggiore Fernanda, cantante lirica, a Milano. Il padre, ormai anziano, preoccupato di dare al più presto all'ancor giovane figlio una professione lo aveva iscritto alle magistrali. Appassionati al volo sin da ragazzino ebbe come istruttore di aeromodellismo della R.U.N.A. l'ingegner Ermanno Bazzocchi. Nel 1942 ha vinto il Concorso Nazionale di aeromodellismo di Asiago con un modello a elastico da lui progettato (corretto 1938 di Pedrielli con 1942 citato da Egidio Galli).*

*Per poter iscriversi al corso di laurea in ingegneria al Politecnico di Milano ha dato gli esami supplementari per la maturità scientifica laureandosi poi in ingegneria meccanica, non esistendo ancora a quell'epoca la specializzazione in ingegneria aeronautica.*

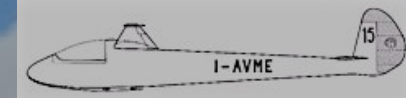
*Ha presentato la tesi di laurea sullo studio di un canard biplano dotato di motore da 20 cavalli a cilindri contrapposti progettato dall'ingegner Ermenegildo Preti professore universitario al Politecnico di Milano.*

*Molte sono le sue pubblicazioni di presentazione dei suoi aeromodelli e di aerodinamica dell'elica a passo variabile su Aquilone e sulla rivista Ali.*

*(continua a pag. 3)*



E. Ciani si appresta al volo sul suo Urendo B



## La biografia di Edgardo

*(continuazione da pag.2)*

*La sua attività di volo a vela ha avuto inizio nel gruppo di Vergiate dove ottenne gli attestati A e B. In seguito ottenne il brevetto C coll'AVM a Linate. Nel 1950 ha poi conseguito all'Aero Club di Milano il brevetto a motore di 2° grado per svolgere attività di trainatore.*

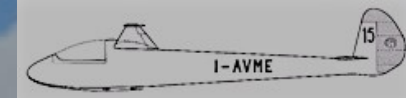
*All'AVM ha conosciuto la moglie MariaLuisa Del Pio (mia sorella).*

*Nel laboratorio di via Conservatorio 9 a Milano nel 1950 con un gruppo di soci dell'AVM ha iniziato la costruzione del EC-36/50 Aliantino che non venne completata ma soltanto assemblata la fusoliera come dimostrano alcune fotografie conservate al CSVVA. Alla fine del 1951 ha seguito la costruzione ed eseguito i calcoli delle prove statiche del CVV-7 Pinocchio, progettato dell'ingegner Preti negli anni 40 e del quale era allora stata iniziata la costruzione del longherone ed altri elementi al Politecnico di Milano. Nel 1953 ha progettato l'EC-37/53 Spillo che venne costruito in un laboratorio offerto dal Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Nel Centro Sperimentale di Volo a Vela, sito in Linate, nato dalla Sezione Lavori dell'AVM e diretto da Felice Gonalba seguì la costruzione dei suoi alianti (Spillo, Urendo, Eventuale e Cribbio). La numerazione dei suoi progetti di alianti va letta nel seguente modo: EC sono le sue iniziali, i primi due numeri indicano il numero progressivo del progetto e le due successive cifre l'anno di progettazione. Mentre molti progettisti davano ai loro alianti nomi di uccelli per lo più rapaci, Edgardo chiamava i suoi con nomi bizzarri, denotando uno spiccato senso di umorismo.*

*I suoi alianti parteciparono a diverse competizioni nazionali ed internazionali ottenendo ottimi risultati. Nel 1959 con Leonardo Briadori l'EC-3B/56 Urendo arrivò primo ai Campionati Nazionali di Rieti. Altri successi, internazionali, vennero ottenuti ai Campionati Mondiali in Germania ed in Inghilterra e persino in Argentina con l'Uribel C. Negli anni 60, essendo passato dalle dipendenze della Pirelli di Milano alla Mazzuchelli di Varese, dall'AVM entrò nel gruppo di Calcinate .*

*In seguito ad incidente occorsogli in un volo a Rieti dal quale uscirono fortunatamente lui con lo schiacciamento di una vertebra lombare ed il figlio Flavio, che portava passeggero, indenne abbandonò il volo e si dedicò alla barca a vela. Edgardo si è spento nella sua casa di Malnate, vicino a Varese, nel 2011.*

Lino Del Pio



## Il suo ingresso nel mondo del volo

Di seguito uno scritto di Egidio Galli ritrovato tra i tanti documenti che sono custoditi nel museo del CSVVA. Descrive, con dovizia di dettagli e testimonianza diretta, le esperienze aeronautiche di Edgardo Ciani.

*La R.U.N.A. - Reale Unione Nazionale Aeronautica curava allora (anni del primo dopoguerra e fino all'inizio della seconda) il volo a vela e l'aeromodellismo. Il primo richiedeva mezzi costosi (scuola di Pavullo nel modenese e Sezze Littoria nell'ex Agro Pontino) mentre il secondo, dopo i corsi teorici, lasciava molta libertà a chi intendeva progettare e costruire i modelli volanti.*

*Non scherziamo dicendo che non c'era ancora il telefono ma in realtà gli apparecchi erano assai pochi e quindi niente appuntamenti. L'incontro avveniva per accordi settimanali: ci vediamo in campo.*

*Incontro Ciani, più avanti d'età di tre o quattro anni, sul piazzale dell'aeroporto di Milano-Linate nell'estate del 1941 alle prese col caricamento della matassa elastica di un modello ad ala alta e forte diedro. Non ci siamo più separati. E la netta differenza di origine, carattere, scuola, abitudini garantiva la reciproca attrazione.*

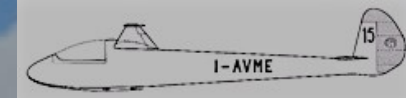


*Se allora le sue realizzazioni erano modelli a matassa elastica l'evoluzione lo portò poi decisamente verso i veleggiatori.*

*Bellissimo un "quattro metri" a doppio diedro portato sul campo d'aviazione di Arcore in una delle garette "dividi l'incasso".*

*Il cumulo delle iscrizioni andava: 50% al primo, 30% al secondo e 20% al terzo. Le regole non cadevano dall'alto; venivano elaborate e applicate sul campo. Dai campetti della periferia milanese e, raramente, dall'aeroporto militare di Taliedo, passiamo al grosso episodio del Concorso Nazionale del 1942. Il trenino a cremagliera, due vetture e una locomotiva a vapore, sale il Costo per portare dai 280 metri di Piovene Rocchette ai 1000 e rotti dell'aeroporto di Asiago li aeromodellisti convenuti dalle sedi della R.U.N.A. (anche da Roma). I fronti di guerra sono lontani tanto è vero che passiamo serenamente una settimana di gare sistemati in una tendopoli ben organizzata con rancio militare.*

Immagine da album di Frailich inserito nella fototeca del Museo CSVVA



# Il suo ingresso nel mondo del volo

seguito di pagina 3:

*Ciani partecipava a categoria diversa dalla mia. Aveva un modello a matassa elastica con elica bipala a pale ribaltabili e avrebbe "volato" in aeroporto. Io sarei andato sul pendio del Monte B col mio "tre metri" per il lancio a mano verso Est. Vince Ciani e come premio riceve un Vega 7, motore a scoppio per modelli volanti con accensione elettrica. L'introduzione aeromodellistica, molto ristretta, è però necessaria per presentare il Ciani progettista e costruttore di alianti. Nato e cresciuto per creare macchine volanti.*

*Per lui scrive bene Dante : "e perder tempo a chi più sa più spiace".*

*Molti lasciano straordinarie eredità. Libri? Bene. Poesie? benissimo. Ponti, strade e grattacieli? Ottimo. Pochi, Ciani è tra i pochi, ci lascia invece delle macchine volanti, ci lascia degli alianti. Già, noi siamo volovelisti e ci onoriamo di volare con gli alianti aiutati nella pratica di questa nobile disciplina perché possiamo attingere anche al patrimonio di Edgardo Ciani.*

*Della sua terra toscana aveva conservato, tra le altre, una predisposizione al viso pensieroso, alla espressione seria e intelligente anche su piccole cose pronta però alla trasformazione improvvisa tipica dell'umorista di classe.*

*Esempio: l'aliante EC/41/64 "Crib" immatricolato appunto I-CRIB. Le marche, richieste al Registro Aeronautico Nazionale e regolarmente assegnate, stavano per (sento la voce sghignazzante di Edgardo): Corpo Reale Ingegneri Balordi.*

*Prendeva in giro sè stesso, certo, ma con gran classe.*

*Ho avuto la fortuna di volare sull'EC37/53 "Spillo". Voi non l'avete visto, peccato. L'audacia fatta aliante. L'allungamento 30 col legno. Era il 15 Settembre 1956. Pochi minuti come per uno schiaffo ricevuto per amore.*

*Il volovelista non perda, per favore, le creature del nostro italianissimo progettista e pilota e maestro: sono tutte brillantemente documentate nel libro di Vincenzo Pedrielli: "Alianti Italiani d'Epoca".*

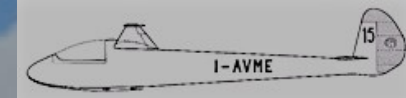
*L'epopea del "legno e tela" è vissuta in quella carta stampata come se fosse viva.*

*Edgardo ha creato una bellissima famiglia con Marisa, sorella di Bartolomeo "Lino" Del Pio, altro del "legno e tela".*

*E in una seconda famiglia, aeronauticamente parlando, con Felice Gonalba realizza il capolavoro della "flotta EC".*

*Edgardo muore in Malnate (Varese) il 13 Dicembre 2011 all'età di anni 91. Da quel giorno entra nelle mie preghiere della sera.*

(Egidio Galli)



## L'Edgardo aeromodellista



### Classifica a titolo individuale categoria B. modelli a matassa elastica

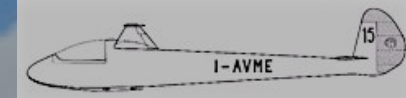
1. Ciani Edgardo, Milano-Linate 27'13"1/5; 2. Torielli Enea, Milano 12'25" 3. Ferrazzi Franco, Cremona 5'45"; 3. Degrossi Alfredo, Trieste 5'45"; 5. Lugli Bruno, Modena 4'21" e 4/5; 6. Marzoli Diego, Milano-Erba 4'14"1/5; 7. Coli Aldo, Bologna 3'34" e 1/5; 8. Occhiodoro Giorgio, Ancona-Senigallia 2'37"1/5; 9. Scapin Federico, Gorizia 2'19"4/5; 10. Darbesio Renzo, Torino 2'08"1/5.

### Classifica a titolo collettivo categ. B. modelli a matassa elastica

1. Ciani Edgardo, Milano-Linate 11'31"2/5; 2. Torielli Enea, Milano 4'33"3/5; 3. Ferrazzi Franco, Cremona 3'13"2/5; 4. Lugli Bruno, Modena 2'42"; 5. Marzoli Diego, Milano-Erba 2'12"3/5; 6. Coli Aldo, Bologna 2'00"3/5; 7. Degrossi Alfredo, Trieste 1'55; 8. Occhiodoro Giorgio, Ancona-Senigallia 1'45"4/5; 9. Darbesio Renzo, Torino 1'44"; 10. Scapin Federico, Gorizia 1'31"1/5.



In gioventù Ciani prima di entrare nel mondo del volo a vela si era cimentato con notevoli successi tra gli aeromodellisti. Le immagini tratte dal foglio "L'AQUILONE" evidenziano questo suo fervore nel nascente settore Aeromodellistico.



## L'Edgardo aeromodellista

A sinistra:  
Un'intera pagina dedicata al suo modello EC-14 con riportato il tritico costruttivo

A destra:  
cronaca con foto della sua partecipazione alle gare aeromodellistiche

### CORSO D'AEROMODELLISMO

#### EC.14 un modello da primati

**Caratteristiche:**  
APERTURA AL. 1400  
LUNGHEZZA 1000  
SUP. ALARE 200,15  
TIMONI SWK. 590  
PELO TOTALE 35F  
CARICO AL. 9,5/1000 188  
NUMERO TEMPO 31  
VOLG 27' 12" 4/5

### GARE

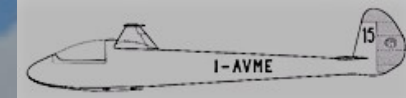
#### ELIMINATORIE DI MILANO

**Assistenti di Piazza Sforza**

**Prontino a volo libero negli eliminatorie di Piacenza**

### LE TERMICHE

#### CLASSIFICHE GENERALI



## EC-37/53 "Spillo"

Ciani progettò lo Spillo nel 1953 e venne costruito in un unico esemplare presso il laboratorio del Museo della Scienza e Della Tecnica di Milano. Il nome Spillo derivò dal forte allungamento (per quel periodo) dell'ala; ciò nell'intento di migliorare le caratteristiche di volo. La costruzione era completamente lignea con ruotino sganciabile.



Lo Spillo partecipò con successo al Campionato Mondiale di Camp Hill (GB) pilotato da Riccardo Brigliadori

### caratteristiche

Aliante monoposto

Anno di costruzione: 1953

Apertura alare: 18,00 m

Lunghezza: 7,75 m

Superficie alare: 10,80 mq

Allungamento: 30,00

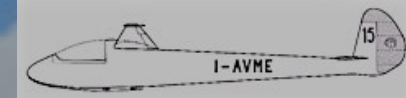
Massa a vuoto: 220 kg

Carico alare: 29,00 kg/mq

Efficienza: 36:1 a 78 km/h

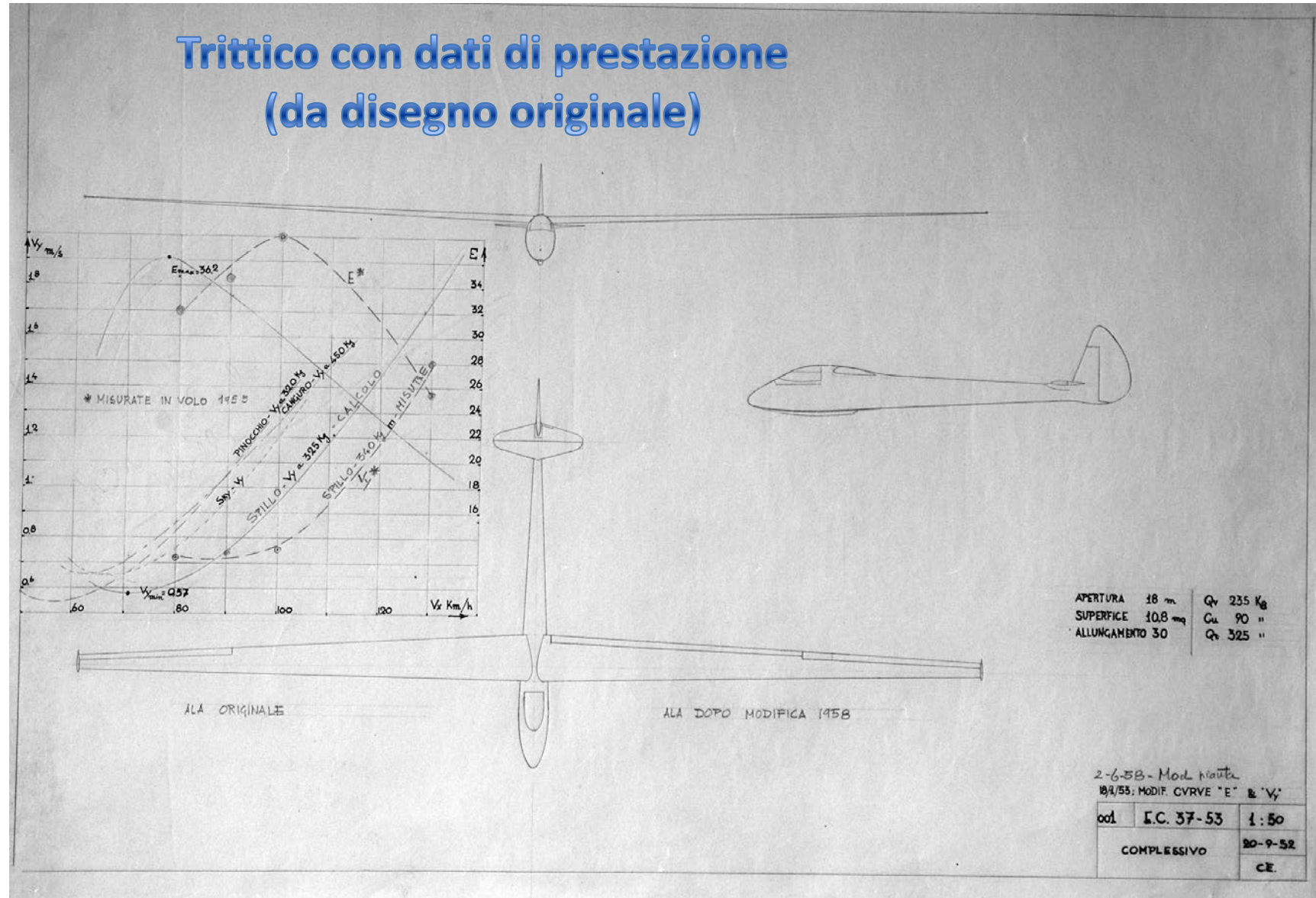
Velocità massima: 130 km/h





## EC-37/53 "Spillo"

Trittico con dati di prestazione  
(da disegno originale)





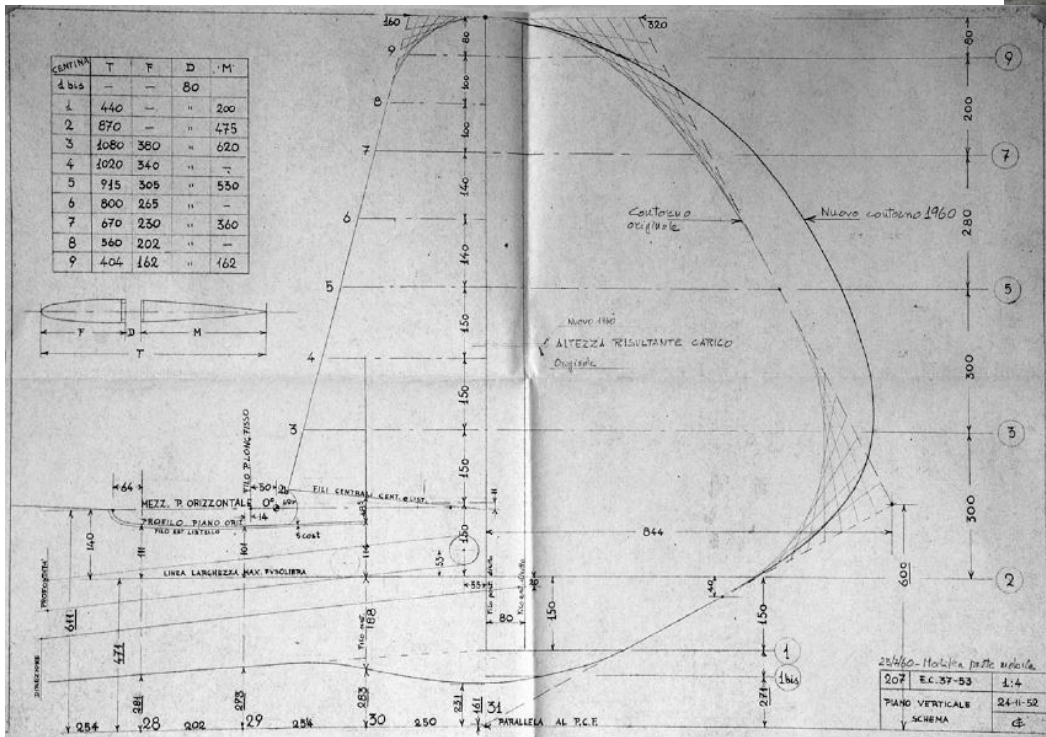
## EC-37/53 "Spillo"

### Foto e disegni

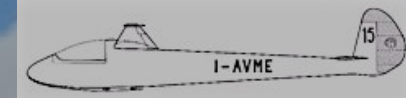
#### Disegno del piano verticale

I disegni dello Spillo sono visibili al seguente link del sito "Museo" del CSVVA:

<https://voloavela.it/museo/images/disegni-alianti/EC37-Spillo-disegni-raccolta.pdf>

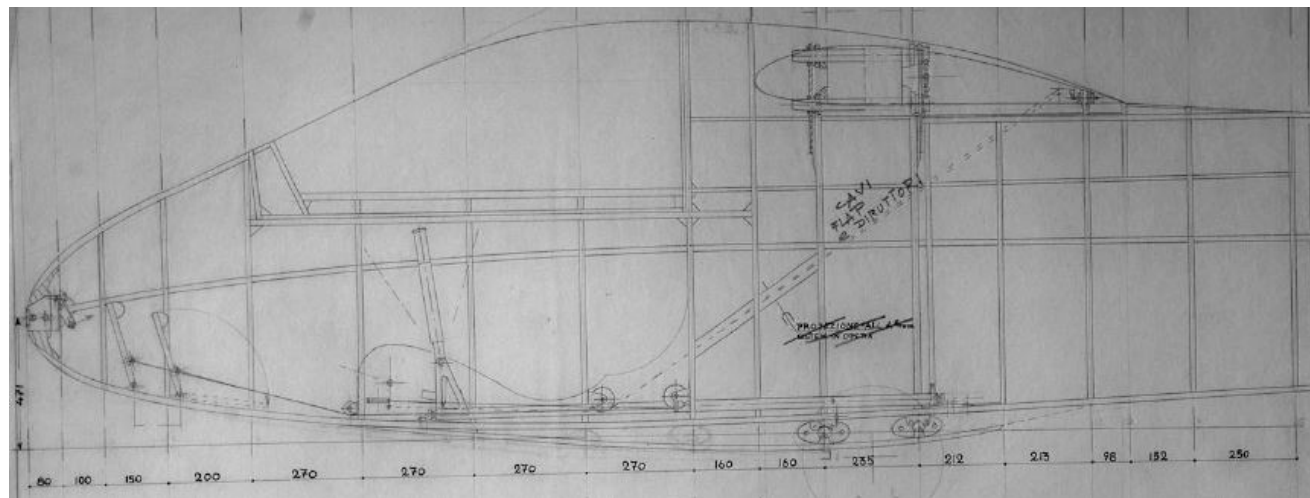


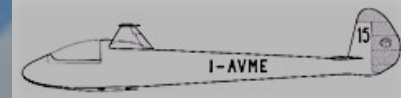
Lo Spillo al campionato mondiale di Camphill (anno 1954)



# EC-37/53 "Spillo"

## La cabina

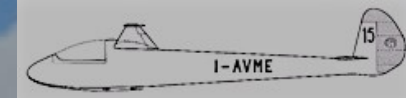




## EC-37/53 "Spillo"



**Tre immagini  
dello Spillo  
sul'aeroporto  
di Bresso**



## EC-38/56 "Urendo"



L'Urendo C con marche I-AVMI in volo dopo il restauro effettuato dalla coppia Del Pio/Pedrielli ed ultimato nel 2006. L'aliante è ora esposto al museo di Volandia. Maggiori dettagli su questo restauro sono riportati nel sito [voloavela.it](http://voloavela.it) (pagina [vintage/restauro aliante](#)).

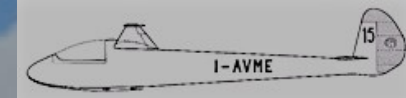
L'immagine sulla destra è stata ricavata da un'articolo pubblicato nella rivista *Volo a Vela* n.16 del 1959 che descriveva con ampiezza di dettagli l'aliante Urendo

ALIANTE BIPOSTO  
URENDO EC 38/56

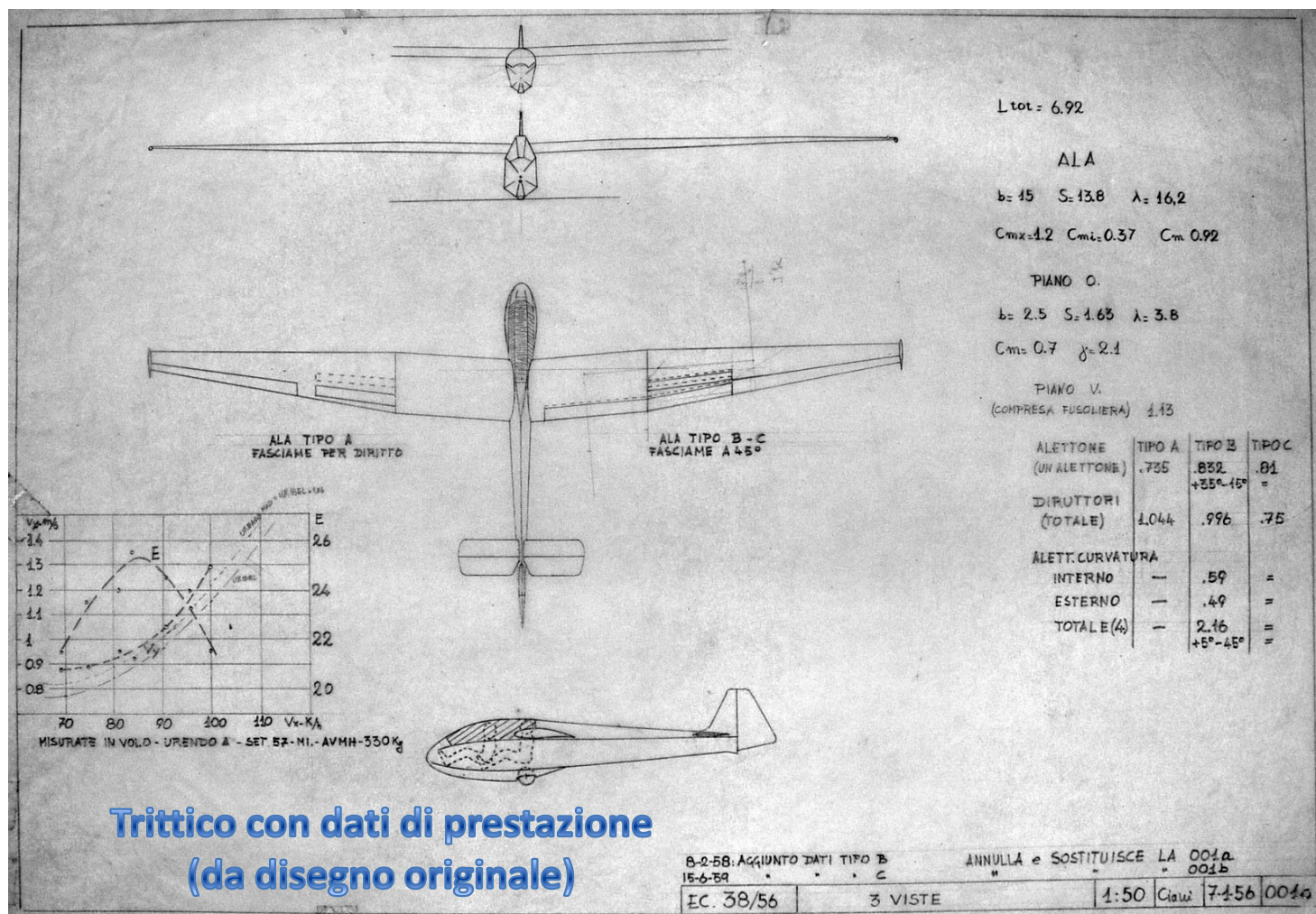
Scala approssimativa 1:150

**Caratteristiche generali:**

Apertura alare	m	15	Peso totale biposto	kg.	435
Lunghezza	m	6,92	Carico alare monoposto	kg/mq	24,2
Superficie alare	mq	13,8	Carico alare biposto	kg/mq	31,5
Allungamento		16,2	Minima discesa mon.	m"	0,87
Corda media	m	0,92	Velocità orizz. corr.	km/h	68
Superficie impennaggio orizzontale	mq	1,63	Minima discesa biposto	m"	0,98
Superficie impennaggio verticale	mq	1,13	Velocità orizz. corr.	km/h	80
Superficie di un alettone	mq	0,735	Efficienza		25
Superficie totale diruttori	mq	1,04	Velocità corr. mon.	km/h	86
Peso a vuoto	kg.	235	Velocità corr. biposto	km/h	98
Carico utile massimo	kg.	200	Velocità massima in affondata con diruttori aperti	km/h	160
Peso totale monoposto	kg.	335	Le misure delle caratteristiche di impiego sono state effettuate in volo.		

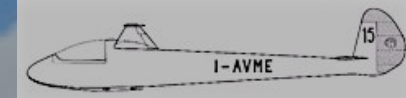


## EC-38/56 "Urendo"



L'Urendo fu progettato nel 1958 e ne furono costruiti 8 esemplari (in tre versioni A, B e C) dalla Sezione Sperimentale di Volo a Vela (SSVV) dell'AVM. E' un aliante biposto a costruzione mista. L'intento era quello di costruire un aliante adatto anche come "scuola" con costi contenuti. L'ala e gli impennaggi sono in legno; la fusoliera è in tubi di acciaio rivestita in tela. Il posto posteriore aveva la duplicazione dei comandi ma non aveva il cruscotto strumenti. La versione "B" era stata realizzata con ala munita di flap che poi si erano rilevati di scarsa efficienza. Il progetto nel suo insieme non era molto appagante alla vista al punto che Ciani decise di chiamarlo Urendo come derivazione della parola "urend" che in dialetto milanese significa "orrendo".

I disegni costruttivi di questo aliante sono custoditi presso il CSVVA e possono essere visionati dal seguente link:  
[https://voloavela.it/museo/images/disegni-alianti/EC38-Urendo\\_disegni-raccolta\\_bd.pdf](https://voloavela.it/museo/images/disegni-alianti/EC38-Urendo_disegni-raccolta_bd.pdf)

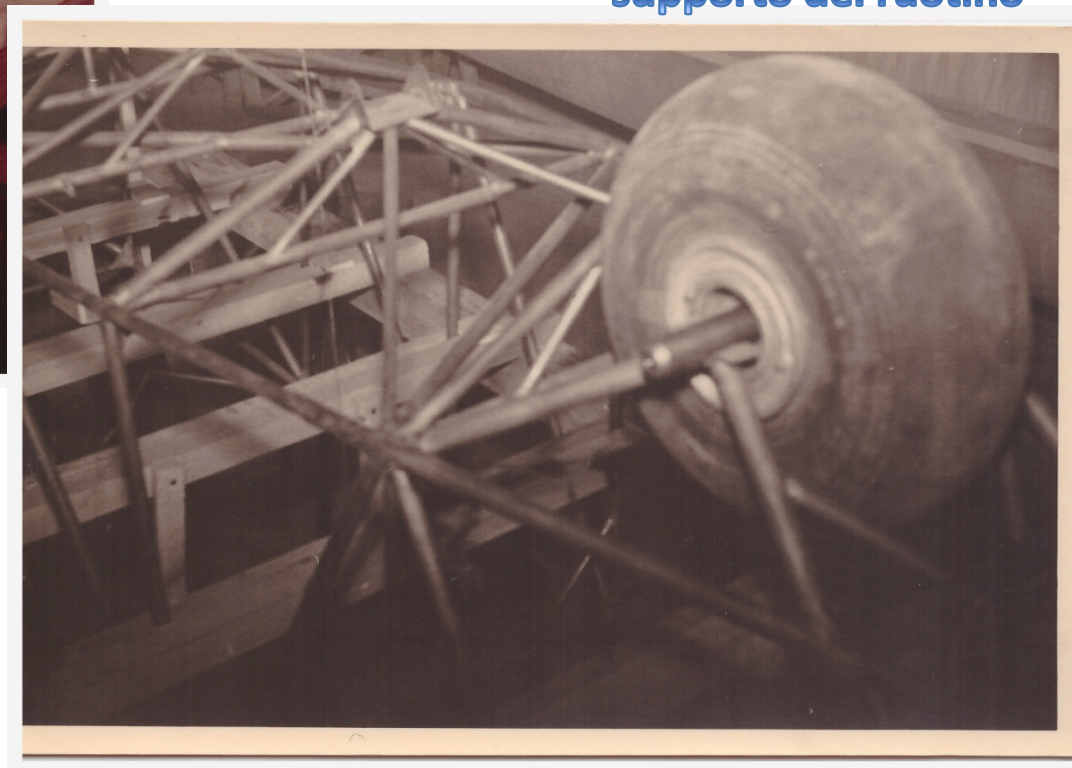


## EC-38/56 "Urendo"

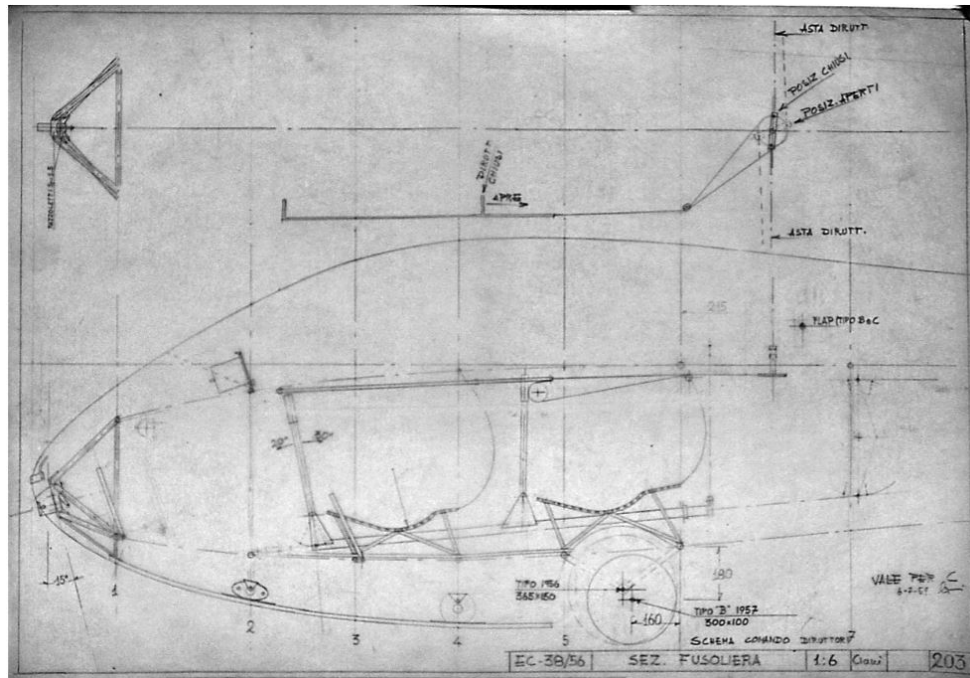


**La fusoliera dell' Urendo in fase di allestimento sullo scalo di costruzione**

**Dettaglio di costruzione della fusoliera dell' Urendo in corrispondenza del supporto del ruotino**

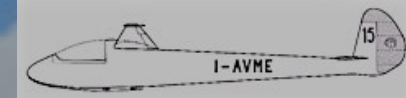


## EC-38/56 "Urendo"



Cruscotto I-AVMI  
e disegno sezione  
cabina





## EC-38/56 "Urendo"



**Lino De Pio è pronto al decollo con Urendo I-AVMI - aeroporto Calcinate**

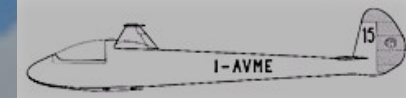
Un bellissimo articolo dell'Urendo a firma di E. Ciani lo si ritrova nel numero 1 anno 1957 pagina 15 della rivista Volo a Vela con link: <https://www.voloavela.it/rivista/VAV%20001.pdf>



**Foto sopra:  
Urendo I-AVMH  
- aeroporto  
Bresso**



**Foto a sinistra:  
Urendo I-AVMI  
(forse su campagna  
a nord di Bresso)**



## EC-39/58 "Uribel" versione B

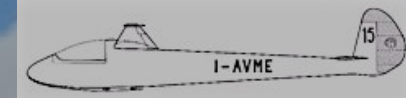
Ciani con il progetto EC-39/58 ha voluto creare un aliante monoposto più bello dell' Urendo ed è per questo che l'ha chiamato "Uribel".

L'Uribel versione B è caratterizzato dalla medesima ala dell' Urendo e da una fusoliera affinata che termina con un piano di coda a V. La fusoliera a differenza dell'Urendo è di costruzione completamente lignea come del resto l'ala. I piani di coda del tipo a V garantiscono una maggiore separazione dal terreno in caso di fuori campo e facilitano il trasporto dell'aliante con il carrello. Ma questa soluzione implica la presenza di un miscelatore dei comandi di volo che richiede una maggior accuratezza costruttiva e



manutentiva. Il prototipo fece il primo volo nel 1960; di questa versione sono stati costruiti in totale 5 esemplari. Il primo Uribel B costruito partecipò al Campionato Mondiale del 1960 tenutosi in Germania con pilota Leonardo Briigliadori. Successivamente fu trasferito a Rieti dove subì un grave incidente. Aprendo il link che segue potrete visualizzare/scaricare la rivista "Volo a Vela" del 1960 che riporta sia un articolo sui campionati mondiali sopramenzionati sia un completo articolo sulle caratteristiche dell' Uribel B:

<https://www.voloavela.it/rivista/VAV%20019-020-021-022-023-024.pdf>



## EC-39/58 "Uribel" versione B

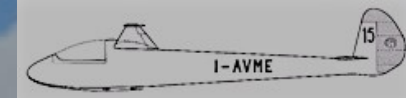
**Trittico**  
**(da disegno originale)**



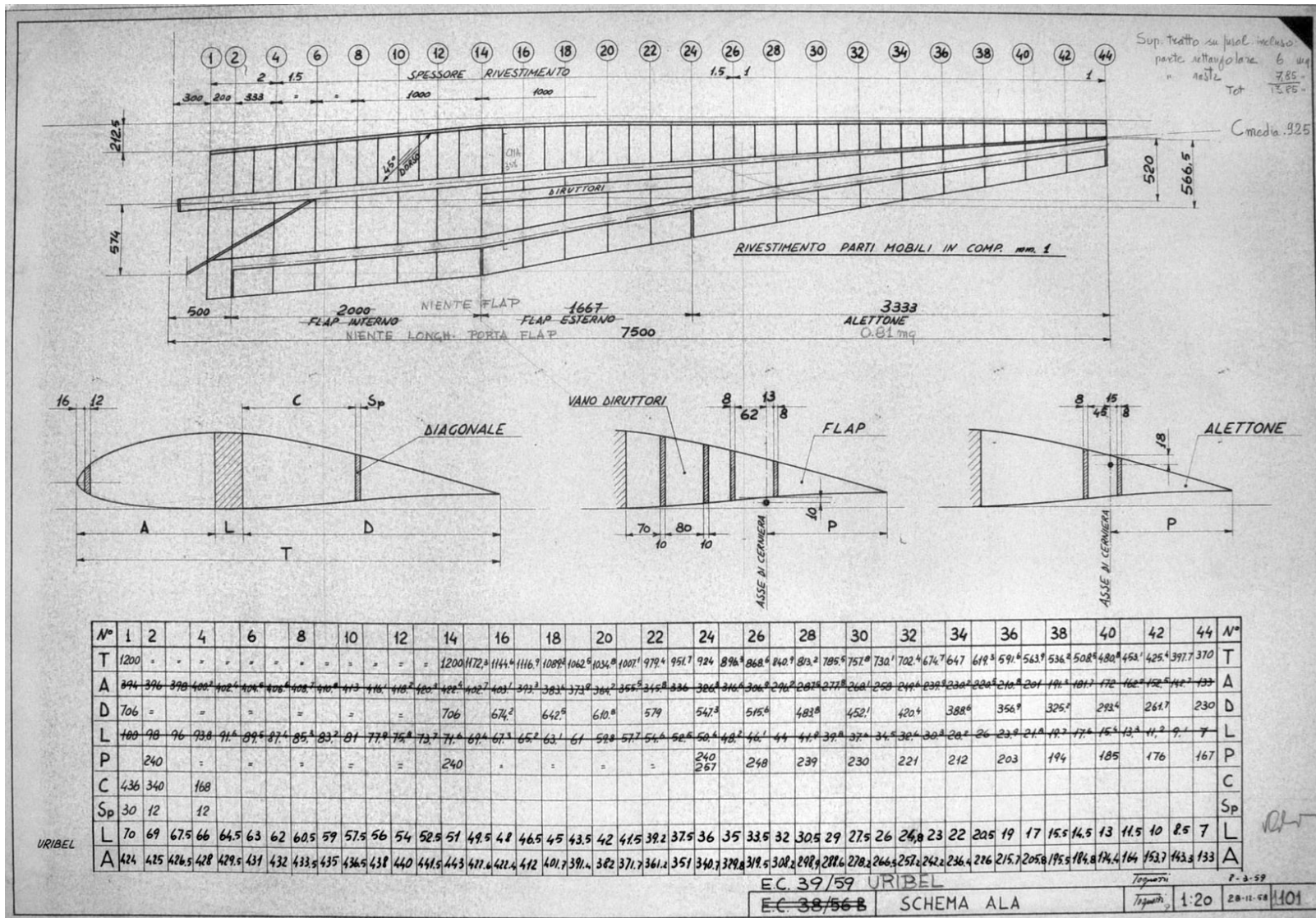
### caratteristiche

- Aliante monoposto
- Anno di costruzione: 1960
- Apertura alare: 15,00 m
- Lunghezza: 6.94 m
- Superficie alare: 13,80 mq
- Allungamento: 16,30
- Massa a vuoto: 205 kg
- Carico alare: 22,80 kg/mq
- Efficienza: 33:1 a 78 km/h
- Velocità massima: 220 km/h

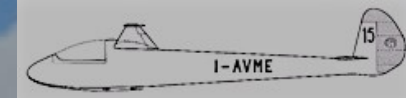
ec. 39/58 "URIBEL" A 3 VISTE 1.20 21/10/58 Ciani 0001



## EC-39/58 "Uribel" versione B



**Piano di  
costruzione  
ala  
(solo versione B)  
(da disegno originale)**



# EC-39/59 "Uribel" versione B



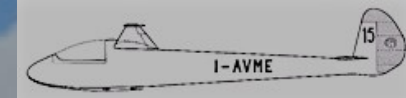
**Foto sopra:  
Uribel I-AVMP  
aeroporto Bresso**



**Foto sopra:  
Uribel I-AVM  
aeroporto  
Colonia**

**Foto a fianco:  
Uribel I-AVMQ  
recupero da  
fuori campo**





## EC-39/59 "Uribel" versione C



### caratteristiche

Aliante monoposto

Anno di costruzione: 1962

Apertura alare: 15,00 m

Lunghezza: 6.94 m

Superficie alare: 13,80 mq

Allungamento: 16,20

Massa a vuoto: 205 kg

Carico alare: 22,80 kg/mq

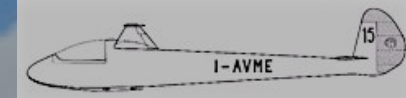
Efficienza: 31,5:1 a 85 km/h

Velocità massima: 200 km/h

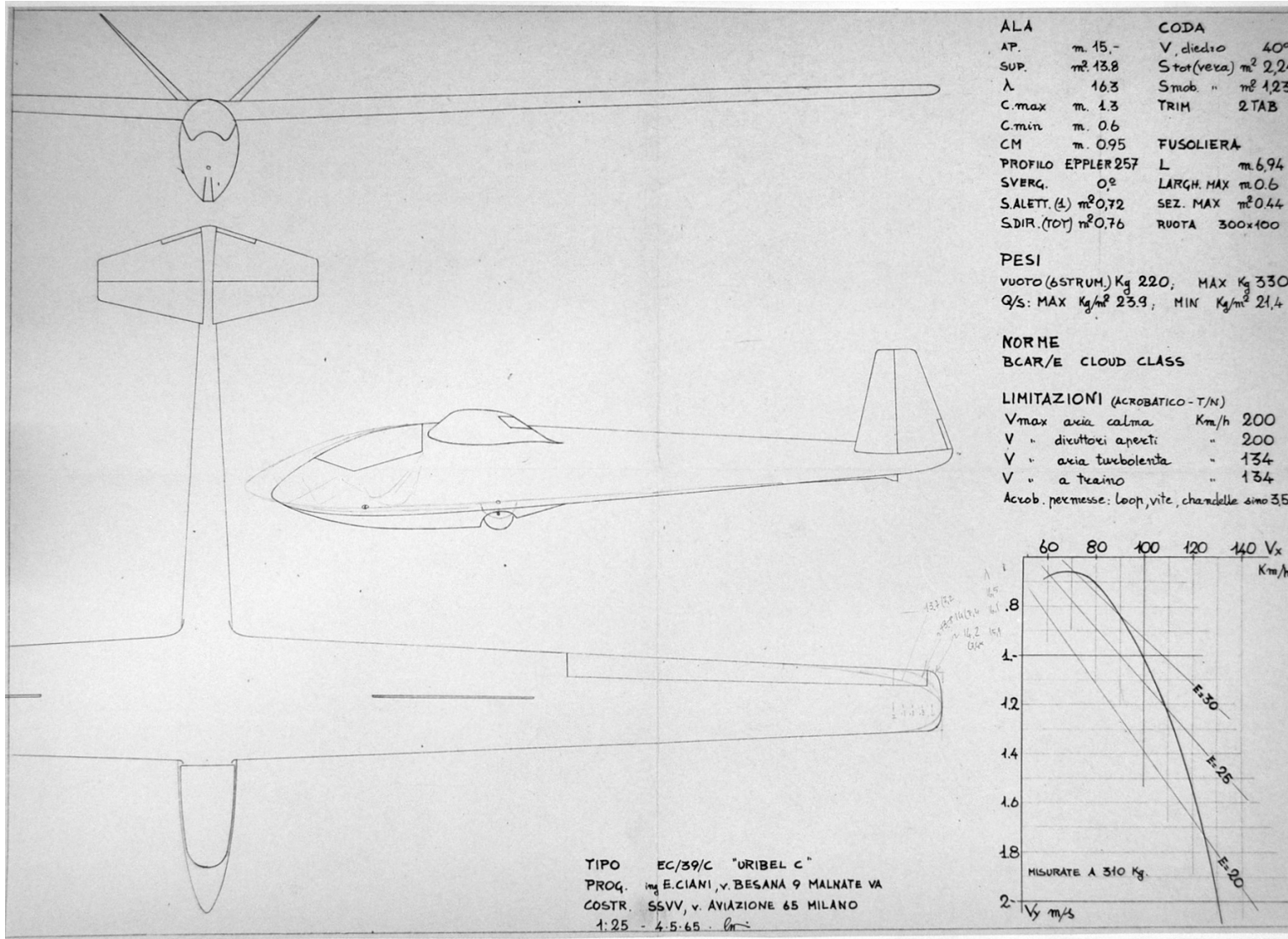
La versione C rispetto alla A si differenzia solamente nell'ala che è completamente riprogettata utilizzando i profili alari Eppler 257.

E. Ciani ha pubblicato un'interessante articolo, sulla versione C dell'Uribel, nella rivista *Volo a Vela* n. 47 del 1964 alla pagina 34. Il file pdf di questo numero della rivista si apre cliccando sul seguente link:

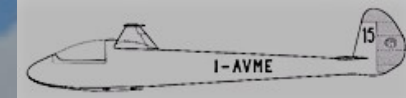
<https://www.voloavela.it/rivista/VAV%20047.pdf>



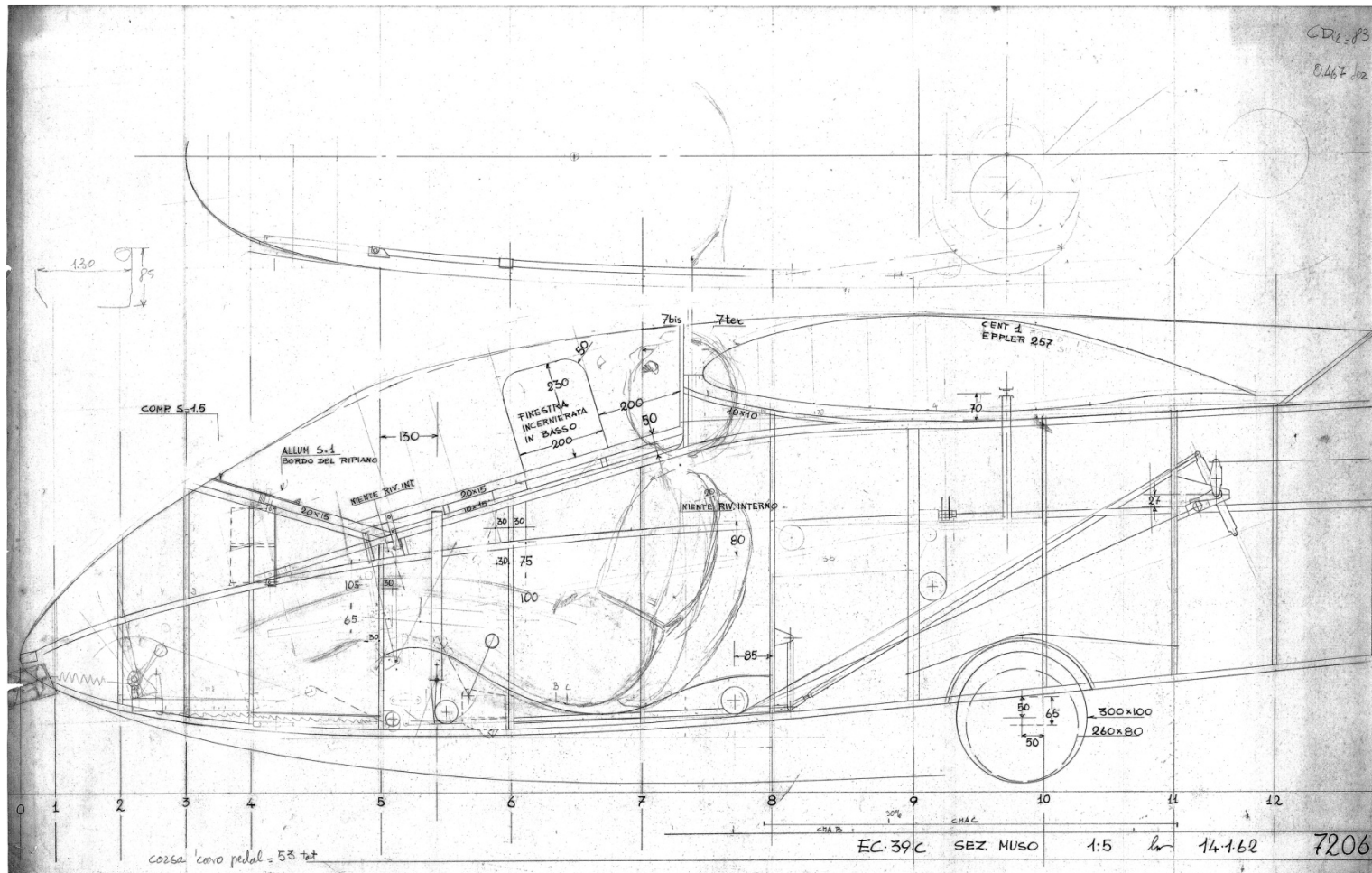
## EC-39/59 "Uribel" versione C



**Trittico con  
 dati di  
 prestazione  
 (da disegno  
 originale)**



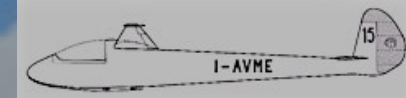
## EC-39/59 "Uribel" versione C



**Dettaglio costruttivo  
della zona anteriore  
di fusoliera  
(disegno originale)**

I disegni costruttivi di questo aliante sono custoditi presso il CSVVA e possono essere visionati dal seguente link:  
<https://voloavela.it/museo/images/disegni-alianti/EC39-Uribel-disegni-raccolta-bd.pdf>





## EC-39/60 "Uribel" versione D



### caratteristiche

Aliante monoposto

Anno di costruzione: 1964

Apertura alare: 15,00 m

Lunghezza: 7,50 m

Superficie alare: 13,80 mq

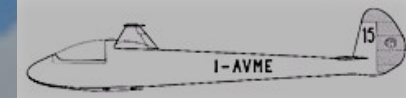
Allungamento: 16,20

Massa a vuoto: 225 kg

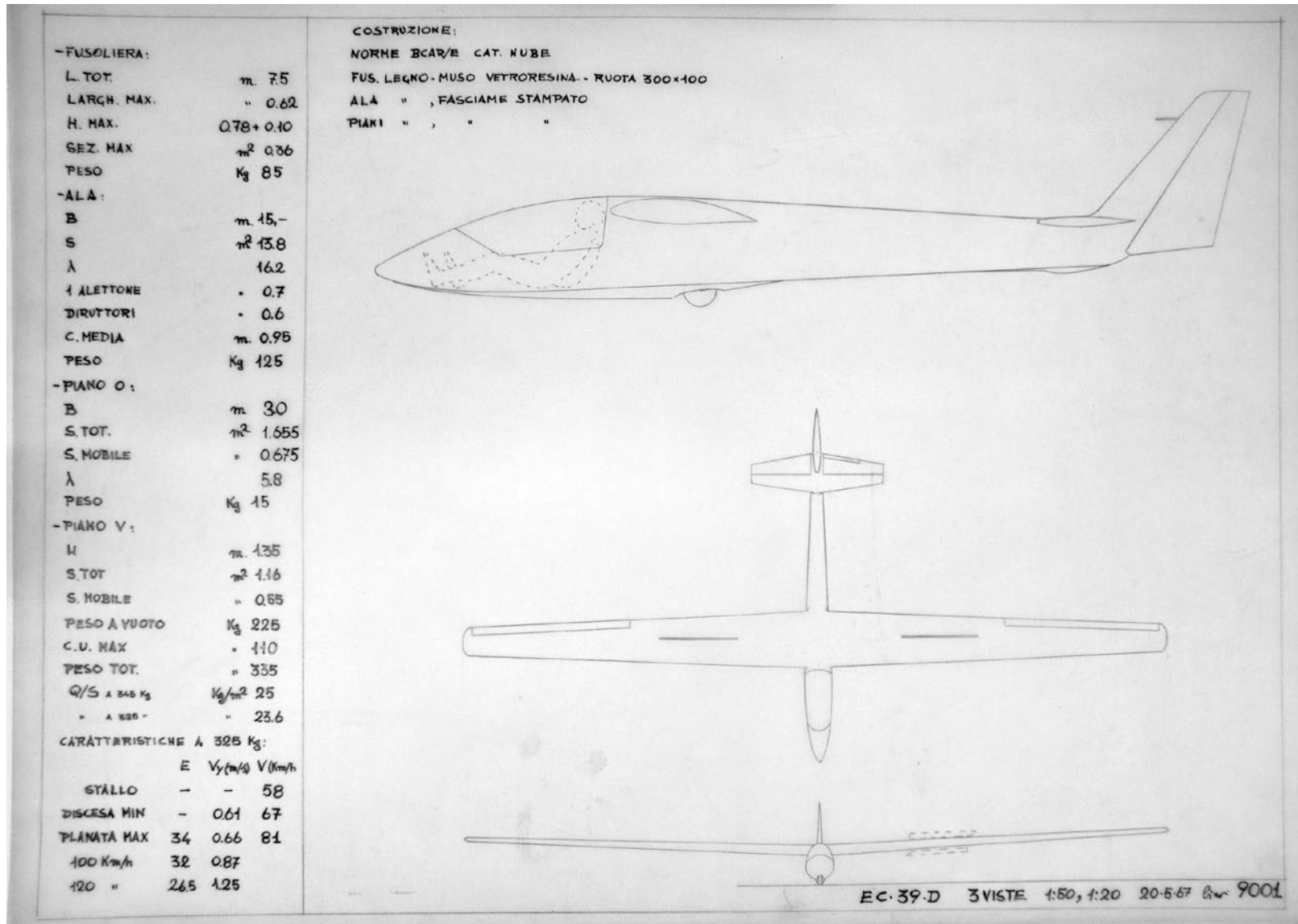
Carico alare: 25,0 kg/mq

Efficienza: 34,0 :1 a 81 km/h

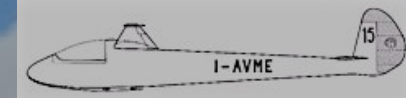
Agli inizi degli anni 1960 compaiono sul mercato alianti Polacchi (alcune versione del "Foka") con sezione di fusoliera molto ridotta in corrispondenza della cabina di pilotaggio dove il pilota doveva assumere una posizione sdraiata. L'Uribel D nasce a seguito di questa tendenza. Nel contempo Ciani decide di ritornare per questo progetto ad impennaggi tradizionali dove il complesso deriva/timone assume una freccia molto accentuata. Della versione C conserva il medesimo progetto dell'ala.



## EC-39/60 "Uribel" versione D

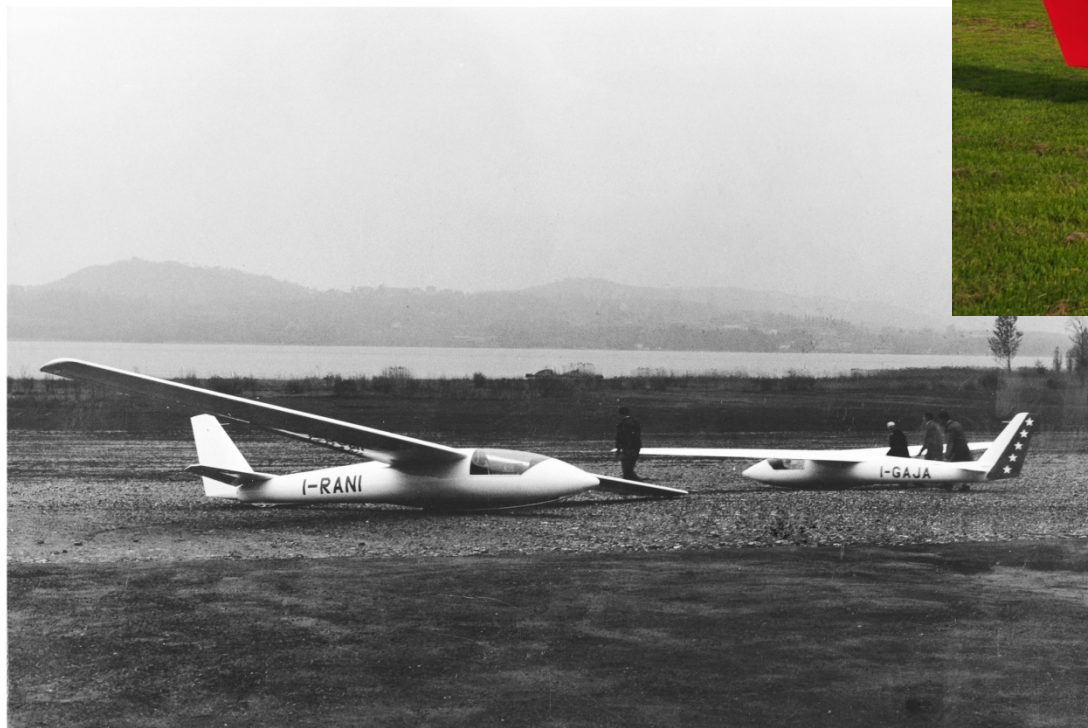


**Trittico con dati  
di costruzione  
e prestazioni  
(disegno originale)**



# EC-39/60 "Uribel" versione D

**Foto a fianco:  
Uribel D e Uribel C  
sull'aeroporto di  
Montagnana (raduno 2019)**



**Foto a fianco:  
Due Uribel (I-RANI e I-GAJA)  
sull'aeroporto di Calcinate  
(fine anni 1960)**

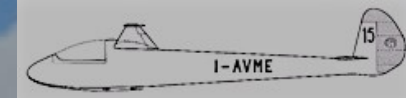
# EC-39/60 "Uribel" versione D



**Il cruscotto dell' Uribel D con  
marche I-HVAR**



**Aldo Moia proprietario del  
ristrutturato Uribel D (I-HVAR)**



## EC-40/62 “Eventuale”



**L’aliante “Eventuale” si appresta al volo sull’aeroporto di Calcinate**

Con questo progetto E. Ciani ha voluto realizzare un aliante biposto che potesse sostituire l’Urendo ed il Canguro nelle scuole di volo. E’ nato l’Eventuale un aliante biposto in tandem costruito completamente in legno. L’ala è a sbalzo con una leggera freccia negativa. Il posto di pilotaggio posteriore è posto leggermente più in alto rispetto a quello anteriore per consentire al secondo pilota di avere una visibilità dell’unico cruscotto. L’ala è completamente rivestita in legno con diruttori molto efficaci simili a quelli dell’Uribel C.

I due piani dell’impennaggio orizzontale sono ripiegabili contro la deriva sfilando un unico spinotto per piano.

L’organo di atterraggio è convenzionale con ruota fissa e pattino ammortizzato da tamponi in gomma.

Sono stati costruiti 2 esemplari presso la SSVV (Sezione Sperimentale di Volo a Vela).

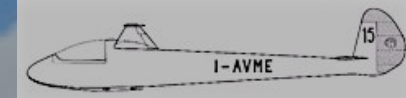
## EC-40/62 "Eventuale"



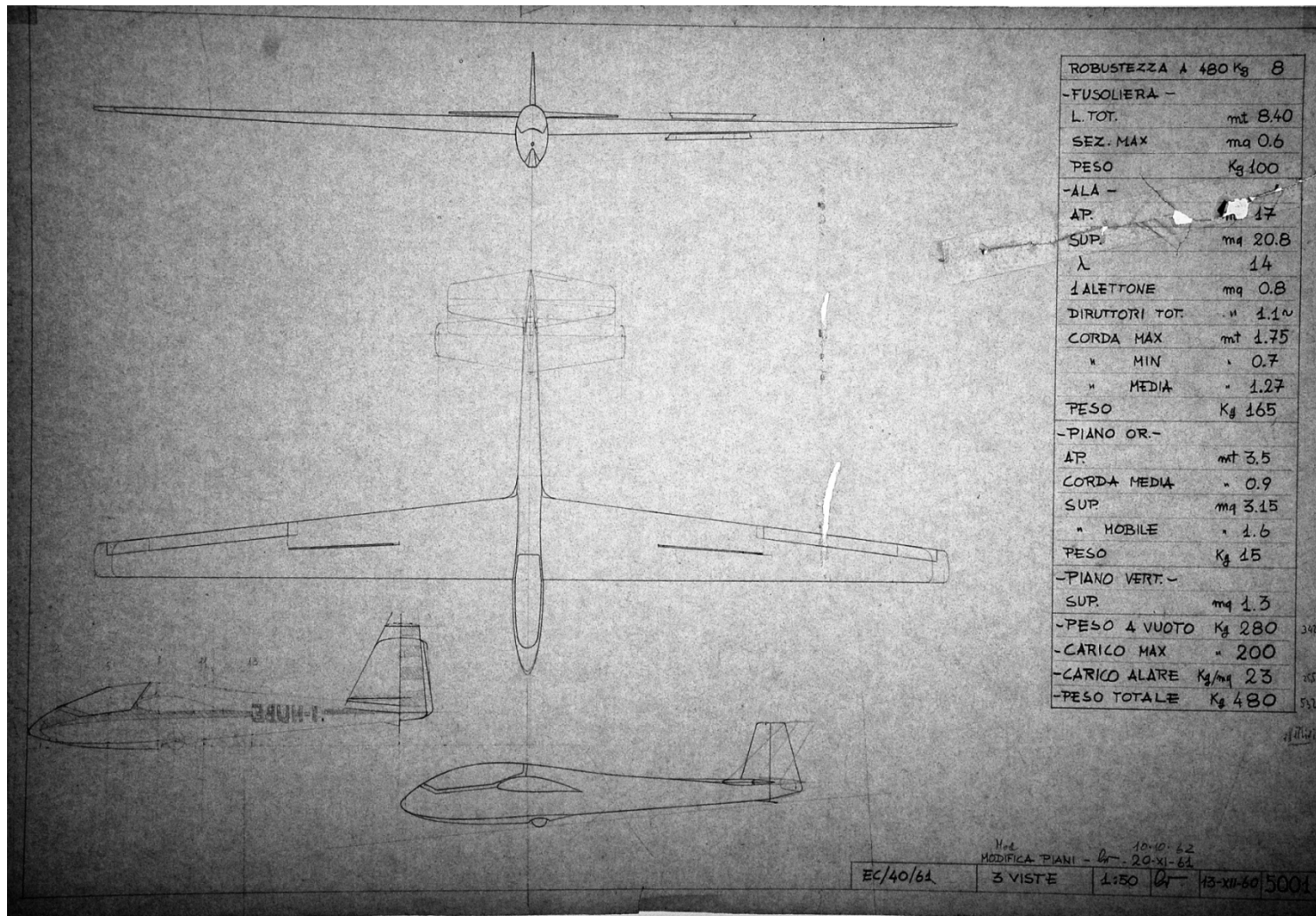
L'Eventuale in linea sull'aeroporto di Bresso.

La sistemazione dei  
posti di pilotaggio





## EC-40/62 "Eventuale"



### caratteristiche

Aliante biposto

Anno di costruzione: 1962

Apertura alare: 17,70 m

Lunghezza: 7,78 m

Superficie alare: 21,30 mq

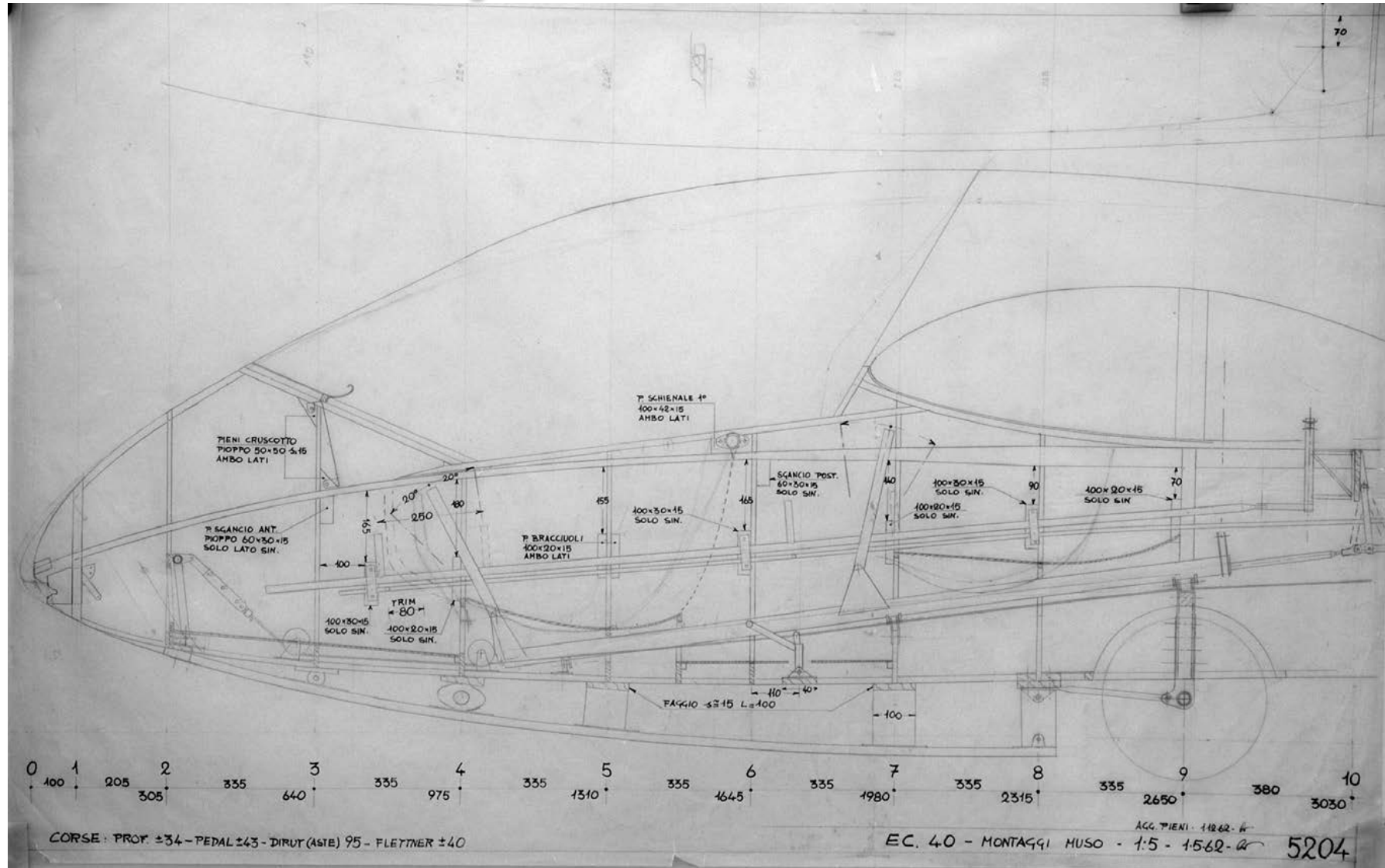
Allungamento: 14,80

Massa a vuoto: 315 kg

Carico alare: 25,0 kg/mq

Efficienza: 30,0 :1 a 81 km/h

## EC-40/62 “Eventuale”



Disegno della sezione cabina che evidenzia lo scalamento tra i due piloti



## EC-40/62 "Eventuale"

**Foto sotto: due progettisti pronti per il volo. L'ing. Rotondi nel posto anteriore e ing. Ciani nel posto posteriore dell' Eventuale".**

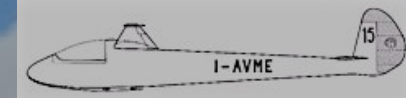


**Foto sopra: l'ing. Ciani si appresta a far volare sull' Eventuale il costruttore dell'aliante, F. Gonalba.**

## EC-40/62 “Eventuale”



**L'Eventuale con marche I-CNVR esposto al museo di Volandia**



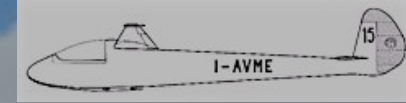
## EC-41/64 "Crib"



**L'aliante EC.41/64  
sull' aeroporto di  
Torino Aeritalia  
(entrambe le foto)**

Il progetto EC-41/64 nasce nel 1964 ma l'unico esemplare di questo aliante, costruito dalla Sezione Sperimentale Volo a Vela (SSVV), vede il volo solo nell'anno 1966. L'idea di Ciani era di realizzare un aliante di quasi 18 m di apertura alare per avere una efficienza superiore all'Uribel D di cui conserva il medesimo profilo alare (Eppler 257). Il valore teorico massimo di questo dato, che viene riportato sul disegno costruttivo del trittico, è di 39. L'aliante è di costruzione completamente lignea caratterizzato da una deriva/timone a forte freccia. La cabina di pilotaggio era molto confortevole con una visibilità eccellente.

L'organo di atterraggio era di tipo tradizionale con robusto pattino ammortizzato e ruota da 400x100 dotata di freno.

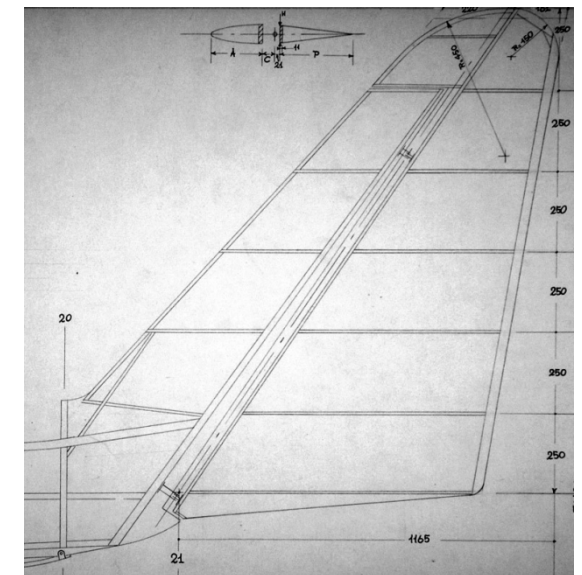


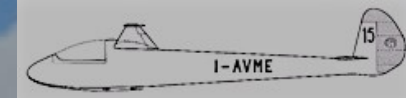
# EC-41/64 "Crib"



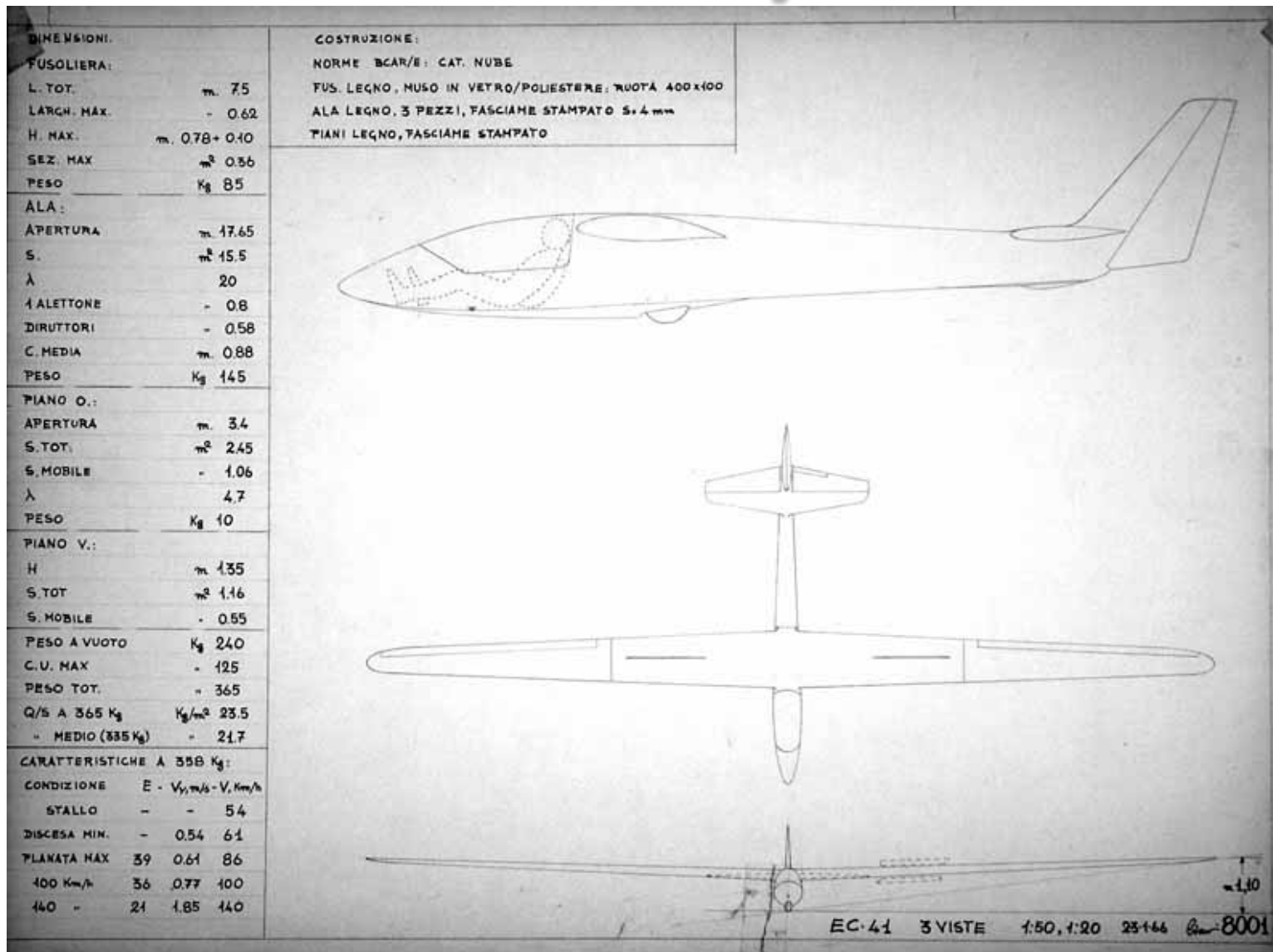
**L'aliante EC.41/64 in volo sulla zona di Varese**

**Un dettaglio della deriva e timone dell' aliante EC.41/64 (da disegno costruttivo)**





## EC-41/64 "Crib"



### caratteristiche

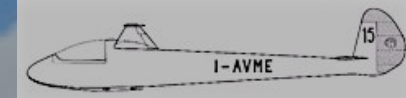
- Aliante monoposto
- Anno di costruzione: 1964
- Apertura alare: 17,65 m
- Lunghezza: 7,50 m
- Superficie alare: 15,50 mq
- Allungamento: 20,00
- Massa a vuoto: 240 kg
- Carico alare: 23,50 kg/mq
- Efficienza st.: 39 a 86 km/h

## Il personaggio



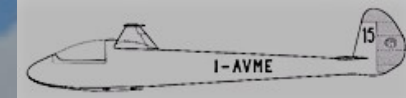
**Sopra: Edgardo mentre modifica con un seghetto la parte superiore della deriva**

**A sinistra: una bella caricatura di Edgardo, opera del volovelista E. Centofante**



## Tabella riassuntiva alianti

Aliante tipo	Nome	N. cos/anno	Marche	Posizione attuale/note
EC-37/53	Spillo	0001/1954	I-AVME	Distrutto ??
EC-38/56	Urendo	0001/1956	I-AVM?	Distrutto ??
EC-38/56	Urendo A	0002/1956	I-AVM?	Distrutto ??
EC-38/56	Urendo A	0003/1957	I-AVM?	Distrutto ??
EC-38/56	Urendo A	0004/1957	I-AVM?	Distrutto ??
EC-38/56	Urendo B	0005/1958	I-AVMH	Distrutto ??
EC-38/56	Urendo B	0006/1958	I-AVMI	Esposto al museo di Volandia
EC-38/56	Urendo C	0007/1959	I-AVML	Distrutto ??
EC-38/56	Urendo C	0008/1959	I-AVMM	Distrutto ??
EC-39/58	Uribel B	0011/1960	I-AVMP	Distrutto ??
EC-39/58	Uribel B	0012/1960	I-AVMQ	Distrutto ??
EC-39/58	Uribel B	0013/1960	I-IPIN	Distrutto ??
EC-39/58	Uribel B	0014/1960	I-AVMR	Distrutto ??
EC-39/58	Uribel B	0015/1961	I-REBA	Distrutto ??
EC-39/59	Uribel C	0016/1962	I-AVMS	Distrutto ??
EC-39/59	Uribel C	0019/1964	I-GIME	Distrutto ??
EC-39/59	Uribel C	0020/1964	I-AVMT	Distrutto ??
EC-39/59	Uribel C	0021/1964	I-AVMU	Distrutto ??
EC-39/59	Uribel C	0022/1965	I-RORI	Distrutto ??
EC-39/59	Uribel C	0024/1965	I-LEFA	Vola a Montagnana
EC-39/60	Uribel C	0025/1960	I-DATT	Distrutto ??
EC-39/60	Uribel D	0027/1960	I-FUCK	Distrutto ??
EC-39/60	Uribel D	0028/1960	I-RANI	Accantonato aviosuperficie Astigiana
EC-39/60	Uribel D	0029/1960	I-GAJA	Distrutto ??
EC-39/60	Uribel D	0030/1960	I-HVAR	Vola a Tortona
EC-40/62	Eventuale	0017/1962	I-CNRV	Esposto al museo di Volandia
EC-40/62	Eventuale	0018/1962	I-LDUE	Distrutto ??
EC-41/64	Cribbio	0026/1966	I-CRIB	Distrutto??



## Questo documento



Questo documento è inserito nel sito voloavela.it del CSVVA. Il documento è visibile alla pagina "Libri e Documenti" della sezione "VINTAGE".

Per accedere a questo documento cliccare sul seguente link:

<https://www.voloavela.it/gruppo-alianti-di-epoca-2/libri-e-documenti.html>



La realizzazione di questo documento, oltre ai ringraziamenti già espressi nella "Premessa", è stata reso possibile grazie all'impegno che gli amici e volontari del Centro Studi Volo a Vela Alpino, nonché soci del GAE, dedicano all'archiviazione ed al mantenimento dei documenti storici che il CSVVA gestisce nel proprio "Museo". Il museo ha un proprio sito collegato al sito voloavela.it dal quale accedere.



**Edizione: Aprile 2021**