

SETTIMO CIELO

Anno 9, numero 9 • € 13,50



NO
STEP

annuario di **modellismo**

JIŘÍ LENÍK

Elia PASSERINI

Un aeromodellista in scala 1:1

Cari lettori, ho una storia da raccontarvi fatta di uomini e di alianti, iniziando dalle origini, da quando si volava con gli Zögling e con gli SG38 Schulgleiter sino ad oggi, là dove la passione per il volo a vela ha trovato terreno fertile e luogo ideale per le particolari condizioni date dalla conformazione del terreno con presenza di colline da dove lanciarsi per librarsi nell'aria. Siamo a Raná, nella repubblica Ceca, da qui inizierò il racconto per farvi conoscere Jiří Leník. Nell'autunno del 1932, un gruppo di studenti membri dell'associazione



Jiří Leník con la fusoliera dell'EL-2-M e al lavoro con i suo collaboratori.

studentesca di tecnologia aeronautica di Praga "Akaflieg Prag", dopo lunghe ricerche, trovarono una zona ideale per il volo nelle vicinanze della cittadina di Louny. Le colline di Raná sono perfette data la possibilità di volare con venti occidentali e orientali. Così, finalmente, superata anche un po' di burocrazia per i permessi, il 1° settembre 1932 la carovana da Praga si trasferisce al villaggio di Hrádek con due alianti scuola Zögling, (Stamer-Lippisch) corde di gomma per i traini, tende residenziali e tutto il necessario.

Tra gli alberi del frutteto cresce una tendopoli. Trascinati gli alianti sulla cresta della collina a forza di braccia il 2 settembre si vola. Il primo a prendere il volo sarà l'istruttore Erwin Primavesi: rimarrà in aria solo per pochi minuti, ma di lì a poco, il 13 novembre, a bordo del suo Zögling con carenatura Hi (dal costruttore Wolf Hirth) farà un vero volo di ben 2 ore e 25 minuti. A questo campo autunnale partecipano 37 allievi con un totale di 490 decolli. Il traffico aereo è diventato uno spettacolo per la regione e la zona dei decolli è costantemente assediata dal pubblico e da curiosi anche perché i vari giornali e

“Radio Praha” danno ampio spazio alla notizia con toni sensazionalistici. Col passare degli anni questa zona sarà la scuola di volo per molti allievi e, con l'inizio della II^a Guerra Mondiale, diventerà anche un centro di formazione per piloti di alianti della Luftwaffe. Dopo il 1945 Raná è diventata la capitale del volo a vela in Cecoslovacchia. Esattamente 80 anni dopo, il 2 settembre 2012 il gruppo Gliding Aero-club Raná ha voluto ricordare l'evento, decollando di nuovo dalla collina con alianti trainati da corda elastica come in origine. Di questo club fa parte Jiří Leník, pilota, costruttore e restauratore di alianti.

ANGOULEME 2006

La prima volta che ho sentito il suo nome era il 2006 al meeting VGC di Angouleme, quando, in quell'occasione fu premiato per il miglior restauro dell'anno: uno splendido lavoro sullo Zlin Z-24 Krajánek, matricola OK-8560. Per me era anche la prima esperienza di un raduno di alianti vintage, erano molte le cose da vedere e da fotografare, quindi non prestai molta attenzione a questo riconoscimento. C'incontrammo di nuovo l'anno successivo alla Wasserkuppe e qui ebbi la possibilità di ammirare due delle sue repliche realizzate insieme agli amici



*Le colline di Raná
nel 1934.*

e soci dello stesso club, Josef Mezera, Gerhard Maleschka e Ulf Kern: un SG 38 e soprattutto il bellissimo “Hol’s der Teufel!” Strano nome, vero? Volete saperne l’origine? Bene: quando state facendo un lavoro con martello in mano e vi colpite un dito per il dolore cosa dite? “Accidenti al diavolo!”

Hol's der Teufel	
Konstruktor:	Německo 1922 - 1928 Hans Jacobs, Lippisch, Schleicher
Konstrukční:	
Tento křezák postavili:	Jiří Leník, Jan Krejčí - ČR Gerhard Maleschka - Německo
Výrobní číslo:	EU - LKM - 01
Posádkovní značka:	OK - A 415
Uvedení do provozu:	2. května 2004
Rozpětí:	12,6 m
Délka:	6,7 m
Váha:	134 kg
Minimální rychlost:	40 km/h
Maximální rychlost:	120 km/h
Kroužkovost:	1:13
Majitel:	Jiří Leník, Gerhard Maleschka
Domovské stanoviště:	AK Raná u Louč - ČR



Ap. alare	12,6 m
Lunghzza	6,7 m
Peso	134 Kg
Vel. minima	40 Km/h
Vel. massima	120 Km/h
Efficienza	13

Così accadde nell’inverno del 1922 anche all’assistente di Alexander Lippisch, lo svedese Rolf Bergvik, che dal dolore gridò “Djävlar Anamma!”, ovvero, in tedesco: Hol’s der Teufel! Jiří Leník da ragazzo sognava di volare. Inizia come aeromodellista, ed immediatamente dopo il servizio militare comincia a frequentare il club dove diventerà pilota ricevendo molti riconoscimenti e varie qualificazioni come la licenza per alianti UL; questo gli consentirà di fare manutenzione ed anche il costruttore. Così nel 1999 inizia a realizzare i suoi sogni. Costruisce il suo primo aliante, un libratore SG38, attraverso un’accu-

rata documentazione e seguendo i disegni originali tedeschi. In seguito Jiří ed i suoi amici decidono di costruire l’Hol’s der Teufel con omologazione UL in Repubblica Ceca. I disegni necessari ci sono e il numero limitato delle parti metalliche facilita il lavoro. La costruzione inizia nel 2002 e dopo 4000 ore di lavoro il 2 maggio 2004 l’Hol’s der Teufel è terminato: la replica è fedele alla documentazione di Hans Jacobs. L’aliente è un monoposto con carena in compensato e per la struttura vengono usati vari tipi di legno insieme a compensati per aeromobili, come adesivo viene usato il marchio Aerodux. I tiranti d’acciaio hanno un diametro di

2,5 mm, i cavi di comando di 3,2 mm. Le centine delle ali sono montate su due longheroni e il D-box fino al primo longherone è in compensato da 1 mm.

WASSERKUPPE 2007

Torniamo ora al nostro incontro del 2007, un anno di felici e purtroppo anche tristi ricordi. Siamo alla Wasserkuppe per un nuovo raduno “Gummiseil”, con piloti giunti da tutta la Germania, dall’Austria e dalla Repubblica Ceca. Le giornate trascorrono tra voli e recuperi, mentre io faccio foto, lunghe chiacchierate ed abbondanti bevute di birra. Alla sera ci ritroviamo per la cena nella sede del club organizzatore, seduto vicino a me c’è Jiří Leník e tra una birra e l’altra, spinto da curiosità gli faccio qualche domanda sulla sua attività:

- “Come hai iniziato a costruire repliche di alianti storici?”
- “Nel caso dell’Hol’s der Teufel l’idea non è partita direttamente da me, ma dall’amico tedesco Gerhard Maleschka



*Il montaggio
e la preapazione
al lancio con l’elastico
dello Hol’s der Teufel.*



che aveva già iniziato con la produzione di repliche di aerei degli anni '30. Così abbiamo unito le nostre forze e passioni e iniziato la costruzione presso l'Aero club di Raná”.

- “Tu voli spesso? Da quanto tempo?”

- “Dal 1969 volo con alianti, motoalianti e con ultraleggeri come l'Hol's der Teufel. Per volare, molto dipende dalla presenza di qualche collega del gruppo perché anche volando da soli

occorre sempre un aiuto, soprattutto se l'aliante è smontato. Pensa che per montare l'Hol's der Teufel occorrono quattro aiutanti esperti, due ore di tempo e non è concesso fare errori”.

- “Quanto tempo avete impiegato per costruire questo aliante?”

- “Abbiamo iniziato nel 2002 e terminato esattamente il 2 maggio 2004”.

- “Avete trovato problemi per reperire i materiali adatti?”

- “Non molti. Era sufficiente trovare legno di pino di alta qualità, compensato finlandese e successivamente una ditta polacca ha fatto tutte le parti metalliche. Il problema principale è stato quello di trovare un numero sufficiente di amici con buone mani per lavorare. Comunque una decina di persone si sono rese disponibili”.

- “Per questa costruzione avevate bisogno di un professionista?”

*Una foto spettacolare
dello Hol's der Teufel
in volo.*



*Il Krajánek prima
e dopo il restauro.*

- "Tutto il lavoro aereo deve essere fatto da professionisti. Ho studiato ingegneria, e fin dagli anni '70 ero in aeroporto a lavorare su di un Orlik. Ho lavorato principalmente in falegnamerie aeronautiche, quindi conosco abbastanza bene le tecniche necessarie. Molti si sono rivolti al nostro

club per riparazioni di aerei degli anni '30, età dell'oro per gli aerei civili".

- "Come risponde in volo un aliante ultraleggero?"

- "C'è una grande differenza tra un aliante ed un aliante ultraleggero. Non è detto che perché è più piccolo sia più facile da usare, è il pilota che fa la diffe-

renza, e la sua sensibilità è indispensabile in ogni caso. E' comunque un piacere pilotarlo, è un progetto senza tempo".

- "Per questo motivo siete sempre presenti ai raduni con questo aliante?"

- "Abbiamo viaggiato con lui ovunque e l'aereo ha incontrato sempre grande successo. Nessun altro velivolo è simi-

le a lui ed esiste solo un'altra replica, statica, in un museo tedesco. Molte foto sono apparse su giornali nazionali e stranieri e su calendari perfino in America e in Giappone".

Il raduno ormai volge al termine, io faccio ritorno in Italia, e qualche giorno dopo vengo a sapere che Jiří, con il suo SG38 ha avuto un brutto incidente: un improvviso colpo di vento ha fatto rovesciare il libratore distruggendolo. Jiří ancora oggi porta i segni alle gambe di quel brutto e violento atterraggio.

ACHEMER 2009

Ancora un meeting VGC. Siamo ad Achemer, è il 2009 e c'incontriamo di nuovo con Jiří ed i suoi amici.

Qui sono presenti anche con lo Zlin Z-24 Krajánek. Questo aliante dopo il restauro è di proprietà del Museo Nazionale della Tecnica di Praga dove è custodito insieme a tutte le licenze necessarie per il volo.

Purtroppo la direzione concede raramente il permesso di farlo uscire dal museo soprattutto quando si tratta di portarlo all'estero. Col suo lavoro di restauro, Jiří ha raggiunto un risultato splendido. Lo testimoniano i tanti riconoscimenti ufficiali ricevuti come nel 2006, quando fu premiato per il miglior restauro dell'anno dall'allora presidente del VGC Chris Wills.

Il 20 febbraio 2009, in occasione delle premiazioni ai migliori sportivi dell'anno 2008, l'associazione dei giornalisti aeronautici lo ha premiato per il restauro dello Zlin Z-24 Krajánek.

Questo aliante arrivò per il restauro nei laboratori dell'Aeroclub Raná nella tarda estate del 2000. Gli interventi da fare erano molti: nei com-

ponenti metallici alcune saldature stavano cedendo e quasi tutte le parti in legno dovevano essere rifatte.

I lavori andarono avanti a ritmo serrato e Jiří concluse il suo lavoro nella primavera del 2005, dopo la bellezza di 4000 ore di volontariato.

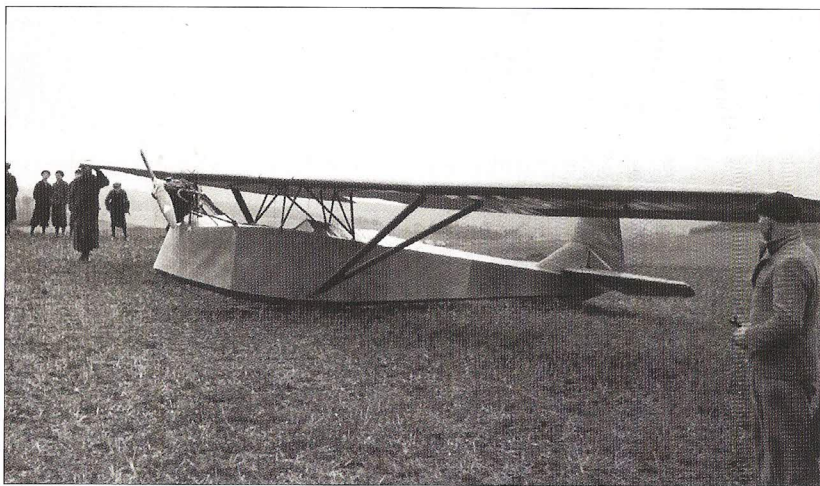
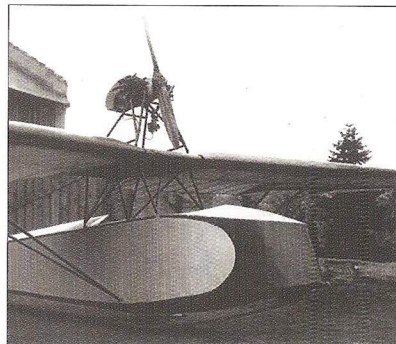
Finito il raduno di Achemer torno verso casa con moltissime foto, disegni, documenti e il piacere di aver fatto nuove conoscenze, ma soprattutto impressionato da chi come Jiří ha la volontà e capacità costruttiva di recuperare con la massima semplicità la storia del volo.

ARNBORG 2014

Sono passati alcuni anni, ma quest'estate ci siamo dati appuntamento ad Arnborg in Danimarca per il 42° meeting VGC.

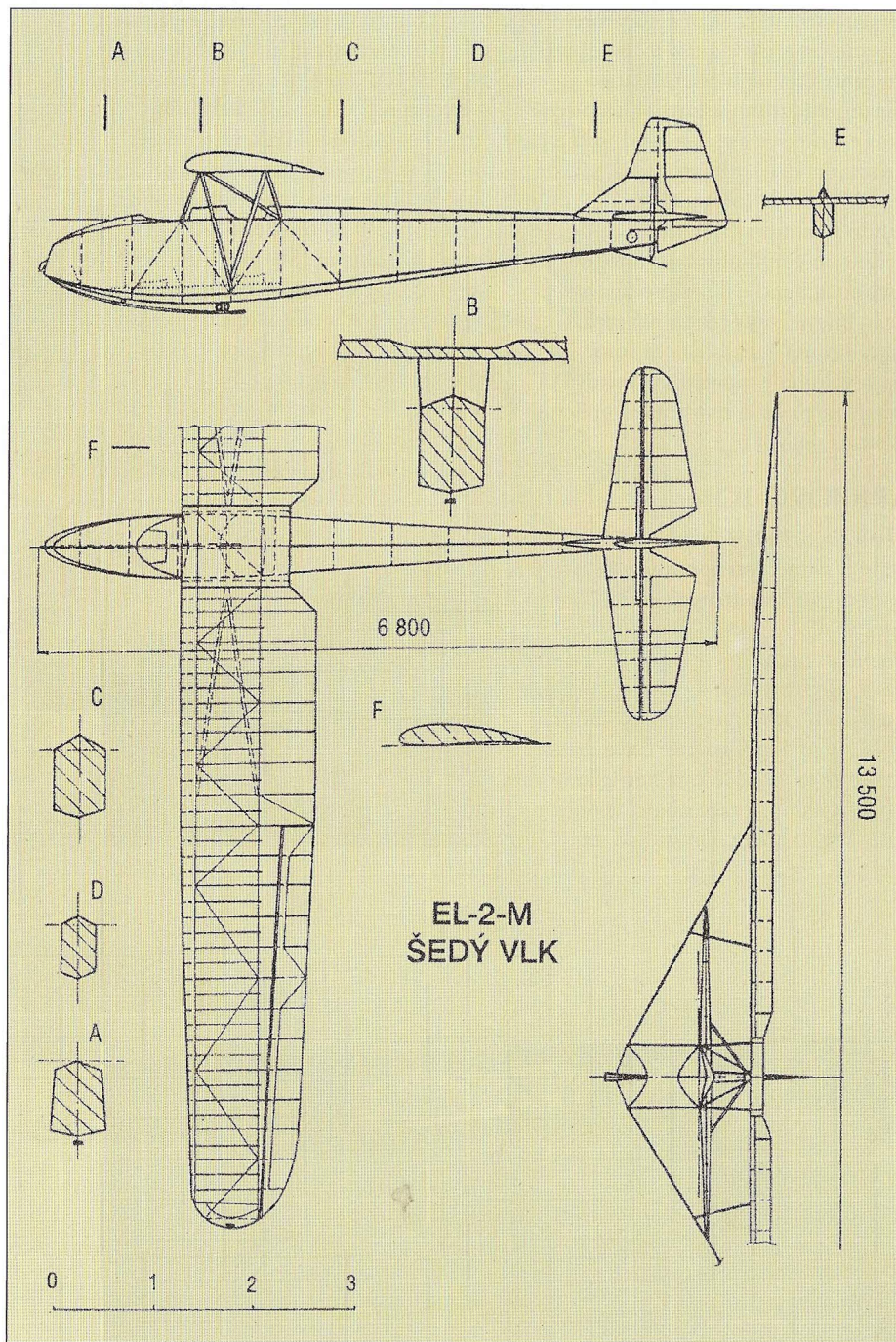
Siamo di nuovo tutti assieme: Jiří, Josef, Gerhard ed Ulf, ed molto bello quando al tardo pomeriggio, terminata l'attività di volo ci troviamo presso le nostre tende, con una bottiglia di birra in mano, e raccontarci le nostre vite. Poi, una sera, davanti ad un

computer e con tante foto, il racconto si fa più interessante del solito: ecco apparire la più recente fatica di Jiří, la replica dell' EL-2-M "Šedý Vlk" (Lupo Grigio) del 1933. La storia di questo aliante, uno dei primi con la possibilità di essere motorizzato, inizia negli anni '30 da un'idea degli ingegneri Louis Elsnic, Slávek Rodovský, Jarmila Králová ed altri per dare un contributo con nuovi progetti al rilancio del volo. Ma i soldi? Intervenne allora Slávek Rodovský che, come si dice oggi, fece da sponsor. Il progetto era chiaro: si trattava di un biposto con ala a parasole, il passeggero nel

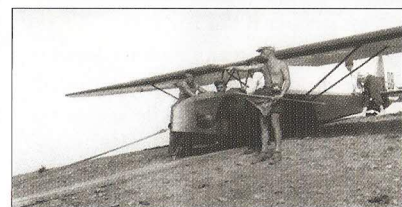


L' EL-2-M col motore montato in pinna sulle ali e a sbalzo sulla fusoliera.

*Il trittico
dell' EL-2-M
e Slávek Rodovský
durante i primi
voli dell'aliante.*



centro di gravità e la possibilità di montare un piccolo motore; sopra le ali nei primi prototipi ed in seguito nella parte anteriore della fusoliera. Da questo progetto dell'ingegner Elsnic in collaborazione con l'altro ingegnere Ludvík, deriva la sigla EL-2M. Il numero "2" forse è riferito ai posti disponibili, mentre la "M" sta per motore. La costruzione ebbe inizio verso la fine del 1933, con molto impegno da parte di tutti i partecipanti alla costruzione e, finalmente, il 15 giugno 1934 l'aliante può dirsi terminato e pronto al volo. Infatti il giorno successivo, con



alla guida lo sponsor Slávek Rodovský, farà il suo primo volo trainato da un'auto attaccato ad un lungo cavo. Il 17 giugno, il primo prototipo

rimarrà in aria per ben 9 ore. Questi alianti si rivelarono anche molto robusti e maneggevoli per compiere figure acrobatiche e dopo ulte-

Alcune fasi della costruzione dell' EL-2-M.





*L' EL-2-M
completamente
assemblato e pronto
per l'intelatura.*

rriori rinforzi ai montanti delle ali, il 30 maggio 1935 il Ministero preposto lo omologò come aliante acrobatico. Il numero esatto di unità prodotte è sconosciuta, forse 50 o 60 esemplari alcuni dei quali motorizzati. Un esemplare ben conservato è esposto dal 1973 al Museo dell'Aviazione di Kbely (Praga). L'EL-2-M è costruito completamente in legno, l'ala è in due parti, due grandi longheroni tengono insieme 23 centine con profilo Gö 633 ed il bordo d'attacco dell'ala e rivestito in compensato fino al primo longherone. Struttura a reticolo esagonale per la fusoliera composta da dodici ordinate, il tutto rivestito in compensato. Una costruzione molto semplice, ma al tempo stesso molto robusta. Dagli inizi del 2007 Jiří è alle prese

con la replica di questo aliante, purtroppo però i lavori procedono lentamente, vuoi per l'incidente, vuoi, come mi racconta lui stesso, per la difficoltà di trovare collaboratori nella costruzione. Inoltre non sono mancati i problemi soprattutto per quanto riguarda i meccanismi di pilotaggio conseguenti agli scrupolosi controlli delle autorità competenti. Quella sera intorno ad un tavolo, sfidando anche un po' il freddo, abbiamo tirato tardi a visionare tutte le foto ed ascoltare il racconto della costruzione, dagli inizi fino al 2014. Molte cose sono state fatte ed alcune restano da fare, ma una volta terminato il lavoro sono sicuro che sarà un altro grandioso risultato. Queste le ultime righe di una e-mail da lui inviatami e

tradotta automaticamente.

La traduzione è traballante, ma il senso è abbastanza comprensibile:

“Sette anni nel tentativo di fermare la costruzione di una due posti aliante EL-2-M Šedý Vlk. Come sempre all'inizio di un sacco di entusiasmo e poi rimanere in me stesso. Ora vivo in “pensione ceco”, quest'anno ho volato circa 60 ore. Non possiedo città-fabbrica, è sufficiente posizionare sul campo d'aviazione Raná (LKRA), che non è riscaldata dal sole, quindi ora devo continuare pause.”

Coraggio Jiří, quando verrò a trovarti a Raná vorrei volare su questo aliante! La storia non finirà certamente qui e spero si concluda nel migliore dei modi. Grazie a Jiří ed ai suoi colleghi per l'amicizia e la stima reciproca. ✈



EL-2-M "Šedý Vlák"

Ap. alare	13,5 m
Lunghezza	6,8 m
Sup. alare	18,0 m ²
Peso a vuoto	130 Kg
Peso in o.d.v.	200-330 Kg