

GABARDINI IDROVOLANTE

- Denominazione / *Name*: Gabardini Idrovolante
- Tipologia: Idrovolante
Family: Floatplane
- Costruttore / *Manufacturer*:
Ditta Giuseppe Gabardini - Fabbrica di Aeroplani
- Nazione / *Nation*: Italia / *Italy*
- Anno di produzione / *Production year*: 1913

Dimensioni / *Dimensions*

- Lunghezza / *Length*: 7,35 m
- Apertura alare / *Span*: 10 m
- Altezza / *Height*: 2,50 m
- Superficie alare / *Wing area*: 18 m²

Pesi / *Weights*

- A vuoto / *Empty*: 400 kg
- Massimo al decollo / *Maximum take-off*: 700 kg

Propulsione / *Engines*

- Gnome 80 CV/HP

Prestazioni / *Performance*

- Velocità massima / *Maximum speed*: 125 km/h
- Autonomia / *Range*: non conosciuta / *unknown*

* Dati relativi all'Idrogabarda modello 1914 / *All data refer to the Model 1914 seaplane*

Storia

Il Gabardini Idro è un aereo pionieristico prodotto da una delle prime aziende aeronautiche italiane. Deriva dal monoplano terrestre che conquistò diversi primati, tra i quali la trasvolata delle Alpi del 27 luglio 1914.

Fu concepito nel 1912 da Giuseppe Gabardini (1879-1936), che lo costruì a Taliedo (MI). Le caratteristiche più originali per l'epoca erano la struttura della fusoliera in tubi metallici ed i longheroni delle ali misti in metallo e legno. Il controllo laterale era per svergolamento. Guido Paolucci (1891-?) lo portò in volo nella primavera 1913. Partecipò al Concorso Militare senza successo. Dal 1914 Gabardini operò a Cameri (NO), dove la sua scuola di volo brevettò nella prima guerra mondiale 1.141 piloti compresi i celebri Arturo Ferrarin (1895-1941) e Guido Keller (1892-1929). La scuola usò inizialmente solo monoposto di propria produzione, tutti noti come "Gabarda" ma con motori da 35, 50 e 80 CV per le diverse fasi addestrative. Nel dopoguerra il monoplano fu chiamato Tipo Alpi. L'Idro volò nell'estate 1913. Differiva dal Monoplano terrestre solo per la sostituzione del carrello di atterraggio con galleggianti in legno sotto l'abitacolo e la coda. Non partecipò al Circuito dei Laghi di Como, ma il 14-16 dicembre 1913 pilotato da Filippo Cevasco (1889-1914) volò a tappe da Sesto Calende (VA) a Roma con grande risonanza sui giornali. Qualche mese dopo Cevasco morì in un incidente a Sesto Calende mentre preparava il volo Genova-Tripoli. L'Idro esposto è l'unico rimasto dei pochissimi prodotti. Le sue vicende iniziali non sono note. Fu di certo in mostra Milano nel 1934 all'Esposizione Aeronautica Italiana e nel 1940 nel Museo Caproni a Taliedo. Durante il restauro da parte di AREA sono state rinvenute le marche civili I-AXAC, corrispondenti al tipo Alpi numero 508, immatricolato nel 1927 e radiato nel 1935. È in comodato dalla famiglia Caproni ed è stato presentato il 4 ottobre 2009 a Cameri.

History

The Gabardini Idro is a pioneer airplane built by one of the earliest Italian aircraft manufacturers. It was derived from the landplane that made several memorable flights, including the crossing of the Alps of 27 July 1914.

It was conceived in 1912 by Giuseppe Gabardini (1879-1936) and was built in Taliedo (Milan). Its most original features for the time were the steel-tube fuselage frame and mixed metal-wood wing spars. Lateral control was by wing warping. It flew in spring 1913 with Guido Paolucci (1891-?) and took part in the Turin Military Competition, without winning. In 1914 Gabardini relocated to Cameri, near Novara, where during the First World War his school graduated 1.141 pilots including the famous Arturo Ferrarin (1895-1941) and Guido Keller (1892-1929). The school initially used only Gabardini single-seat monoplanes, collectively known as "Gabarda" but fitted with 35, 50 and 80 HP engines for the various training phases. Postwar the monoplano was known as Tipo Alpi. The Idro flew in summer 1913 and differed from the landplane only in replacing the wheels with wooden floats placed under the cockpit and the tail. It missed the Lakes' Circuit in Como, but on 14-16 December 1913 Filippo Cevasco (1889-1914) flew it in stages from Sesto Calende, near Varese, to Rome, attracting much attention in the newspapers. A few months later Cevasco died in a crash in Sesto Calende while preparing a Genova-Tripoli flight. The Idro on display is the only survivor of the handful that was built. Its early history is unknown. It was certainly on display in 1934 in the Esposizione Aeronautica Italiana in Milan and in the Caproni Museum in Taliedo in 1940. Restoration by AREA brought to light the civil registration I-AXAC, assigned to the Tipo Alpi no. 508, registered in 1927 and cancelled in 1935. Loaned to the Museum in 2009 by the Caproni family, it was unveiled in Cameri on 4 October 2009.

GABARDINI IDROVOLANTE