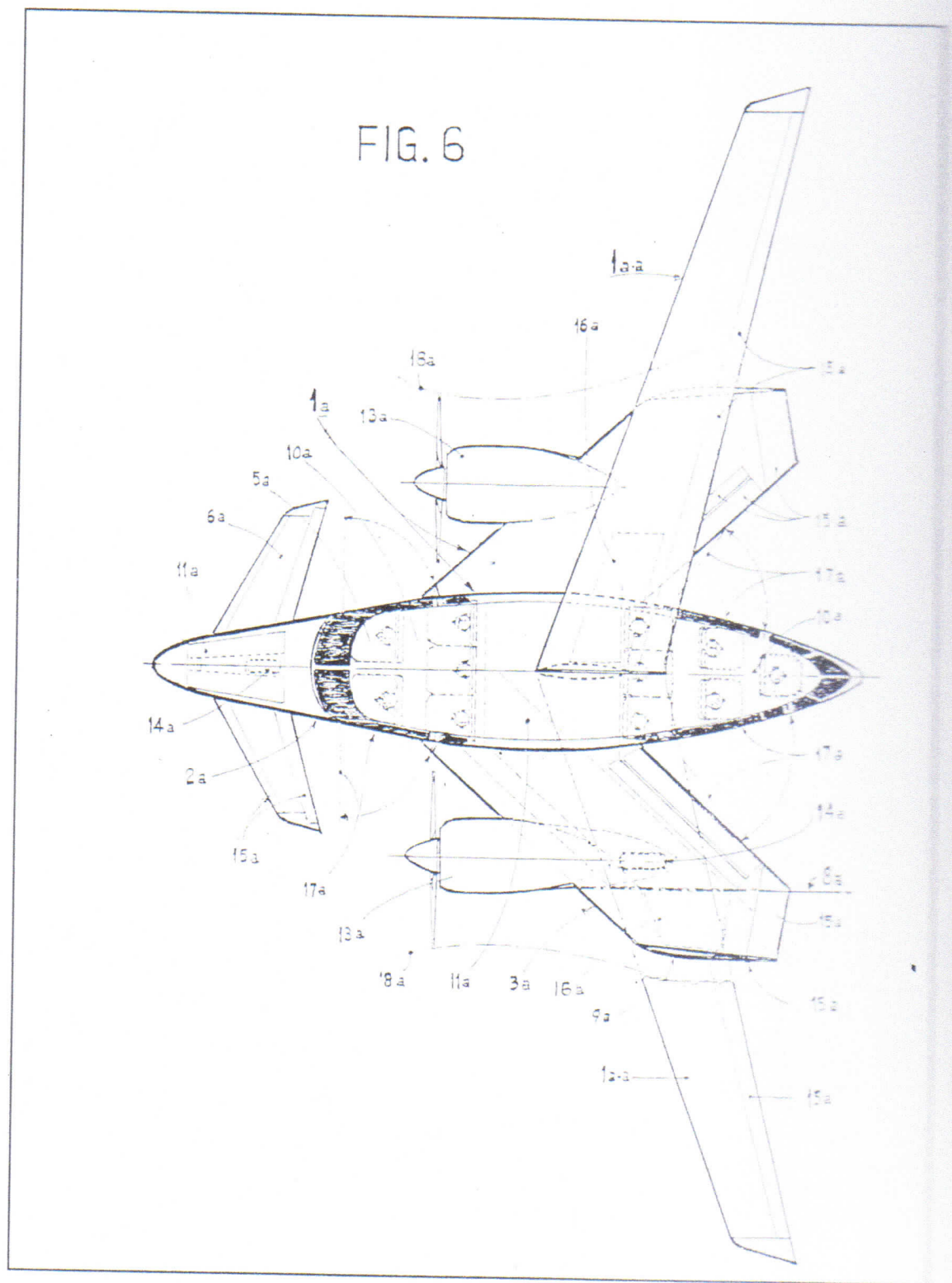
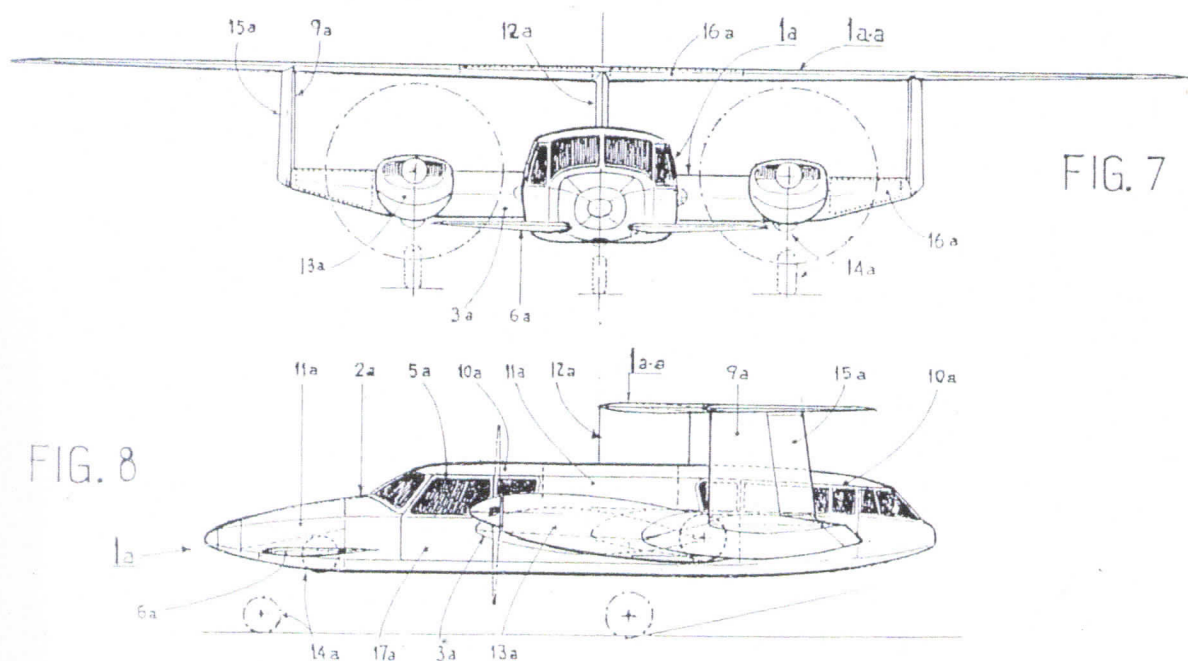




Symbiocraft bimotore a 11 posti progettato dall'ing. Pellarini.



Vista frontale e laterale del bimotore Symbiocraft a 11 posti.

ha è stato anche esportato in molti altri paesi, quali Thailandia, Singapore, Taiwan, Sudan, Sud Africa, Jugoslavia, Danimarca, Spagna e Stati Uniti.

A suo tempo, per propagandare e per dimostrare le doti di manovrabilità di questo strano velivolo venne organizzato e portato a termine un giro del mondo.

Proprio per la sua originalità e per la sua maneggevolezza l'Airtruk è stato anche utilizzato nel film «MAD MAX 3», con Mel Gibson e Tina Turner. Inoltre questo aeroplano, solo apparentemente sgraziato, nel 1970, vinse il terzo premio del Principe Filippo d'Inghilterra per lo sviluppo industriale. Oggi, a testimonianza del suo successo e della sua validità, un esemplare di Airtruk, è esposto all'entrata del Power Museum (Museo dell'Energia) a Sidney.

Già nel 1968 Pellarini ricominciò anche lo studio di vari progetti aeronautici molto avanzati nel settore dei trasporti civili supersonici, collaborando, sia con la Lockheed che con la NASA.

Tra il 1969 e il 1975 Pellarini riprese a sviluppare

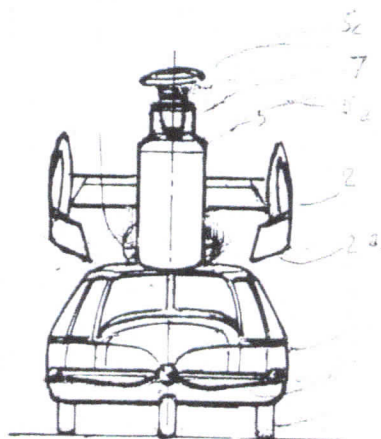
l'idea del Symbiocraft che sembra fosse una evoluzione dell'Airdynecraft, già iniziata negli anni '60 sotto forma di progetto e di modelli per il tunnel aerodinamico. La costruzione di un prototipo semplificato, a cinque posti, iniziata nel 1975, non fu mai completata a causa di contrasti commerciali tra il progettista ed i suoi soci finanziatori, controversia risolta poi dal Tribunale, in favore di Pellarini, nel 1978.

Dopo il 1975 egli si dedicò a sviluppare diversi altri progetti, fra questi anche quello di una versione bimotore dell'Aerauto.

Negli anni '80 cominciò a studiare e a sviluppare idee originalissime su aeroplani con più di una fusoliera e con più ali sistemate in varie configurazioni. Per superare le obiezioni della autorità aeronautiche australiane sui decolli ed atterraggi fuori dalle aree aeroportuali, egli preparò anche il progetto di una Aerauto che poteva decollare ed atterrare verticalmente.

Nel 1975-1976 l'ingegner Pellarini progettò un

FIG. 6



Progetto
Aerauto
3 motore
con Decollo
Verticale

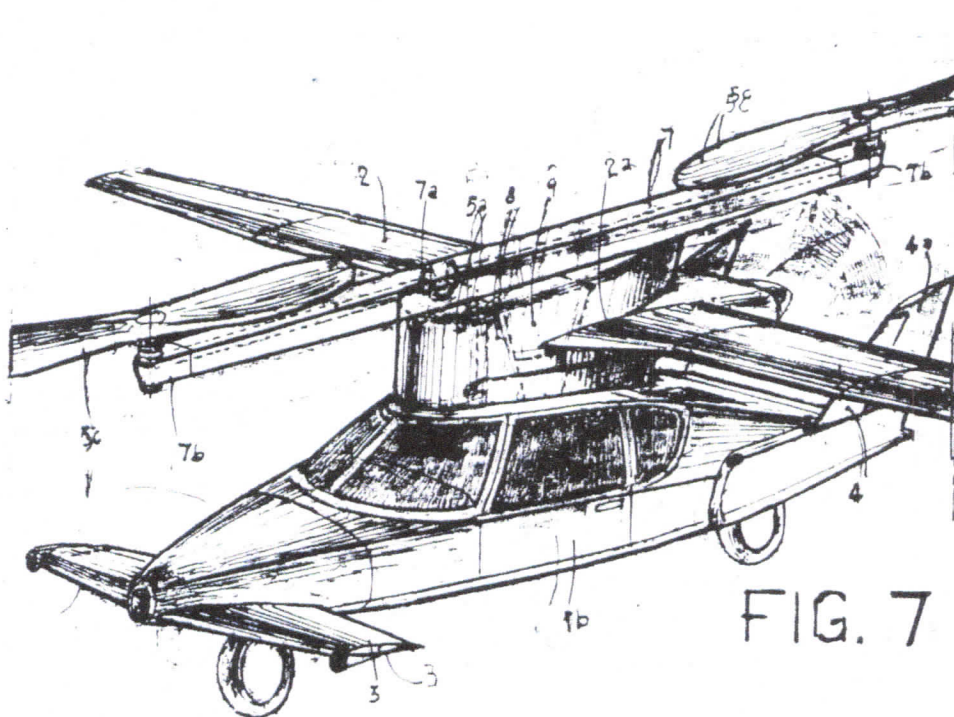
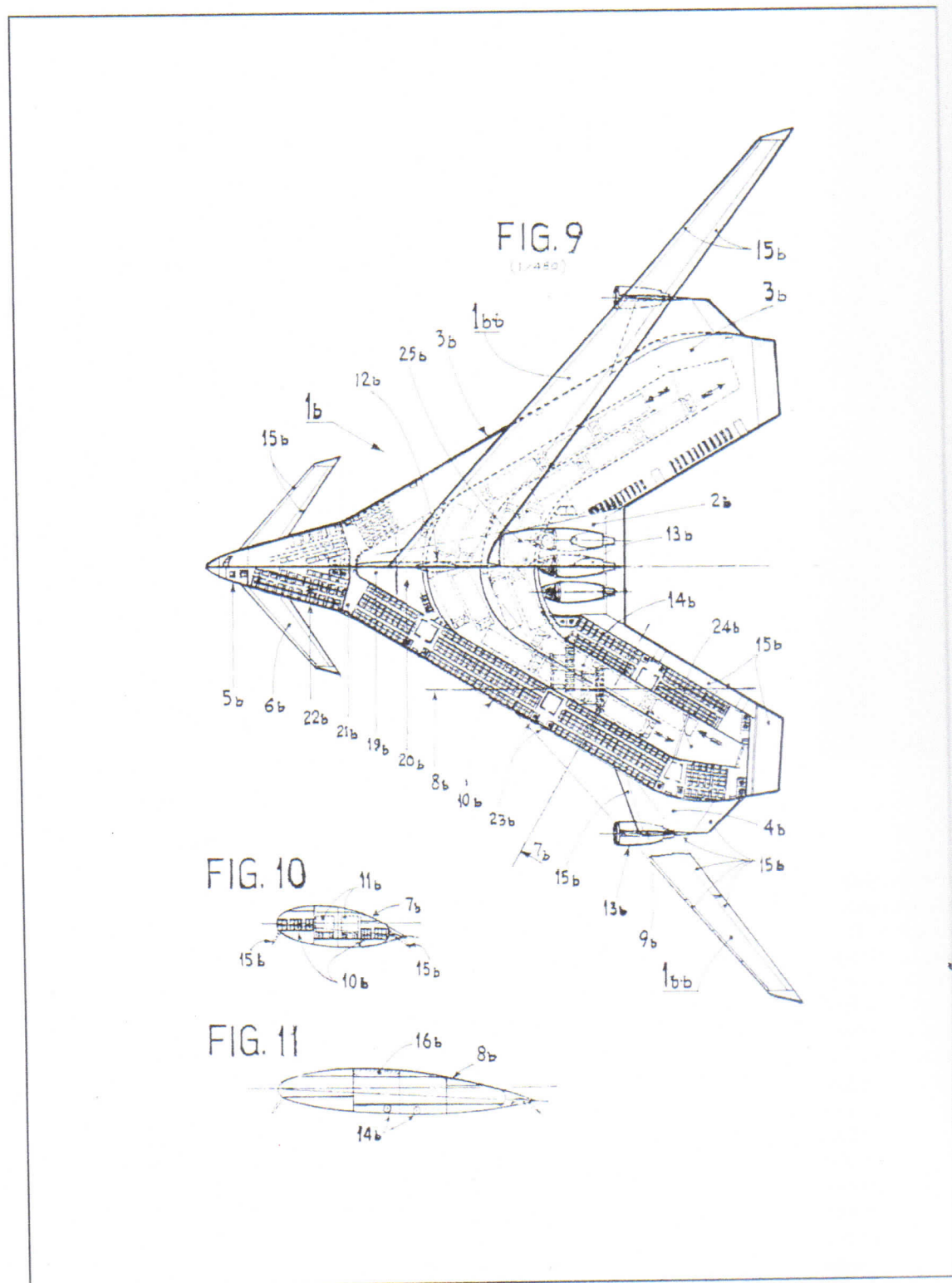
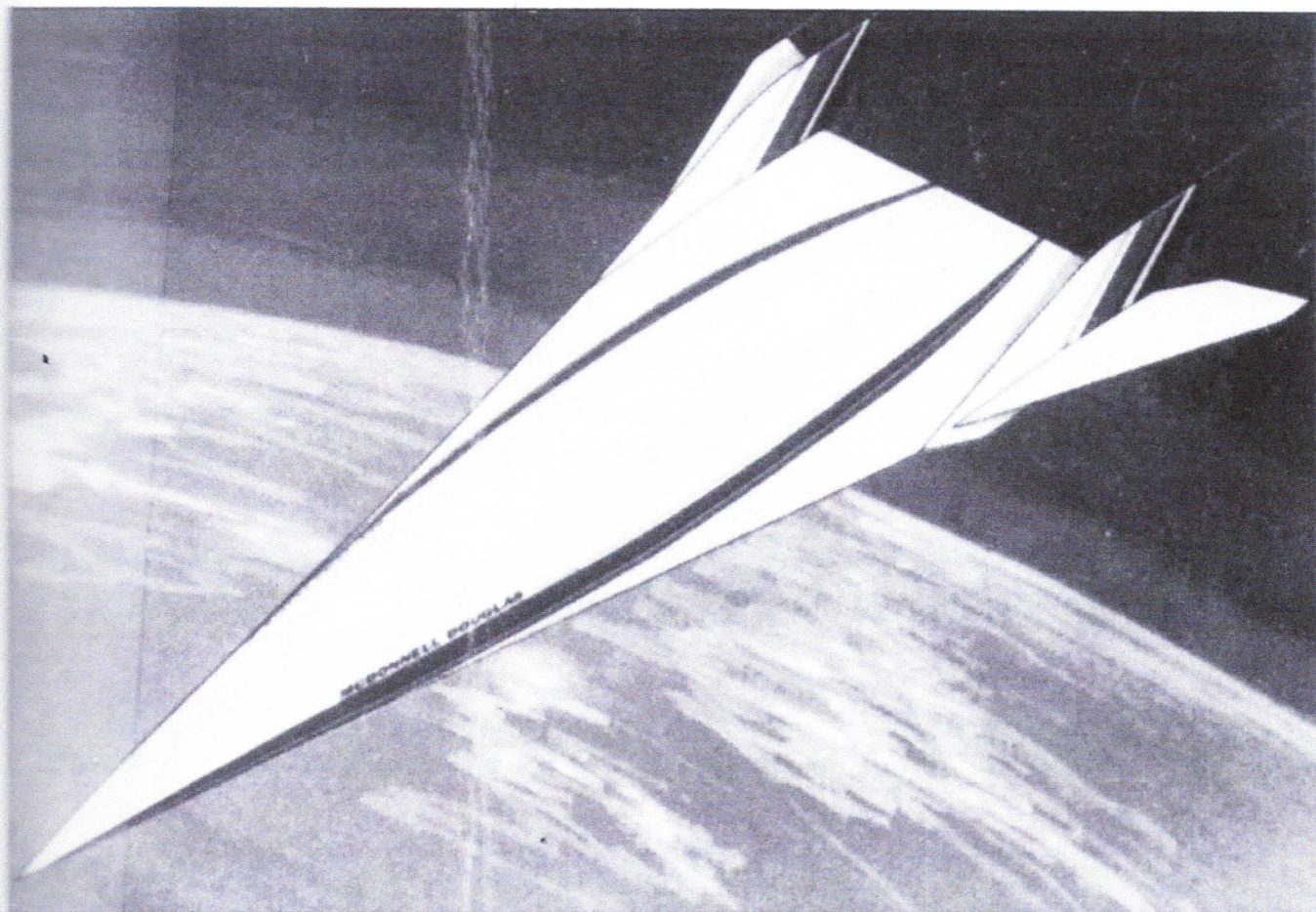


FIG. 7

Particolari del progetto di Aerauto a decollo verticale.



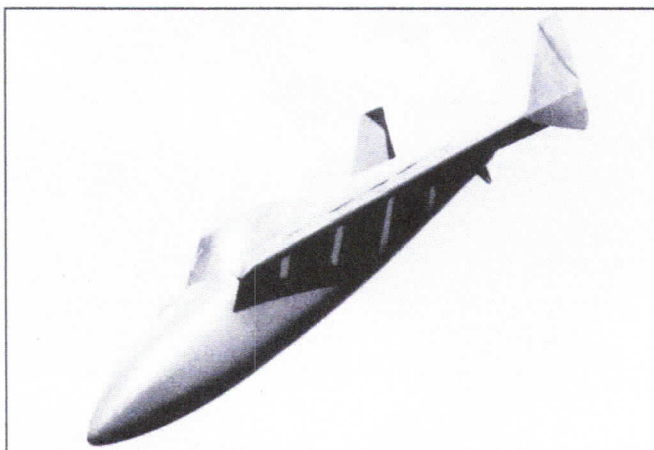
Progetto di un originalissimo supersonico civile studiato da Luigi Pellarini.

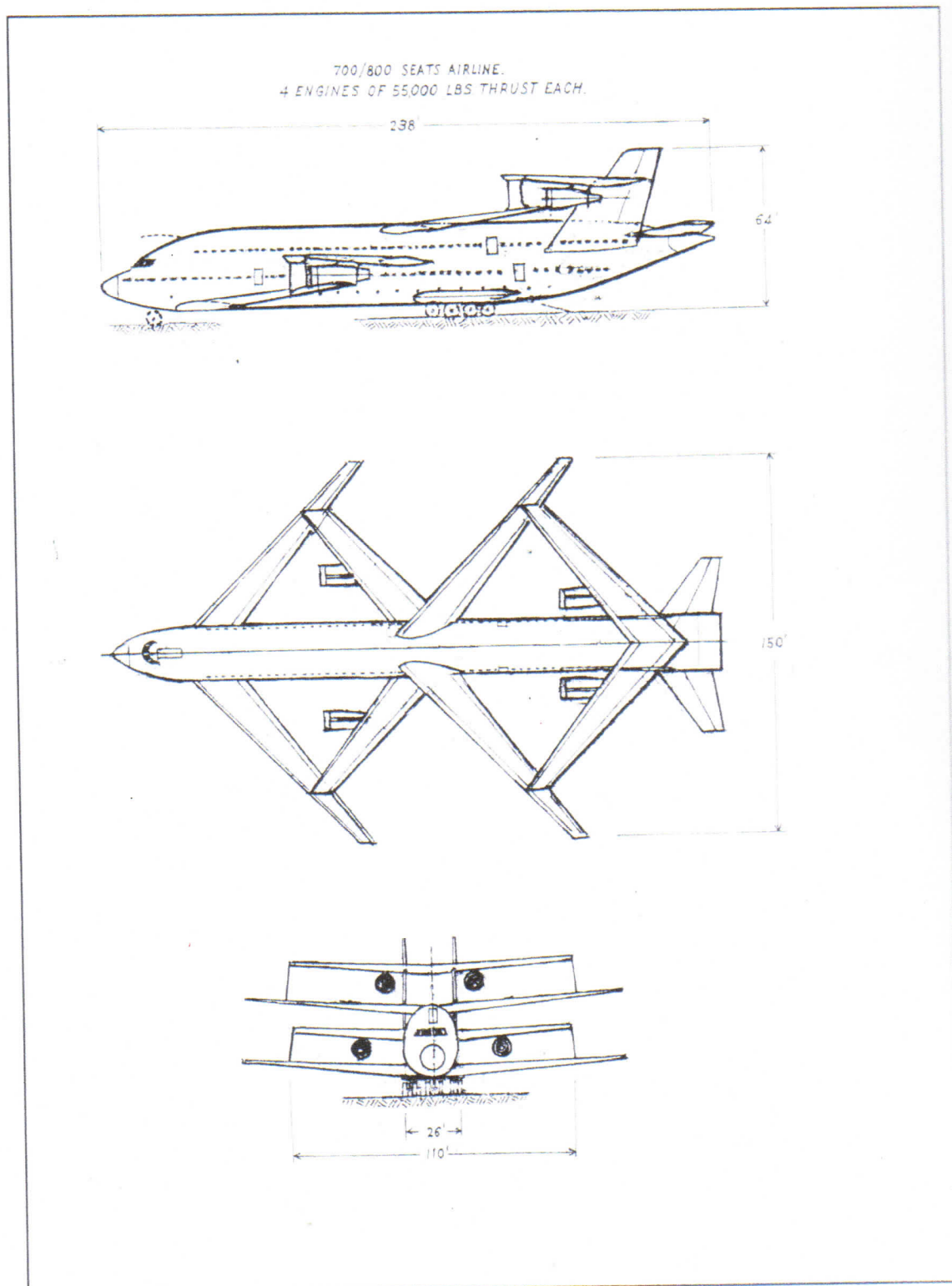


varie fasi intermedie di sviluppo e rendendo di colpo obsoleti anche i più moderni aviogetti già in servizio. Ma ad innovazioni così drastiche non erano pronti né l'industria, né il mercato e le compagnie aeree, né tanto meno l'utenza che forse avrebbe visto aumentare i suoi timori per il volo. Oggi di questi avveniristici aeroplani, ideati da Pellarini, esistono solo i disegni, i modelli per le prove aerodinamiche nella galleria del vento, ed i relativi brevetti, alcuni dei quali, forse tutti, già scaduti.

Tra i progetti più interessanti di questo grande ingegnere friulano, uno dei più indovinati risale agli anni '50 e riguarda l'introduzione dell'ala a geometria variabile, da lui brevettata. Idea che egli voleva utilizzare per aumentare la portanza al decollo e all'atterraggio, per diminuire la resistenza al volo supersonico e per ridurre la lunghezza delle piste. Questa soluzione fu poi introdotta, in modo del tutto autonomo, dalla General Dynamics statunitense nella costruzione dell'aviogetto da attacco F.111, attualmente ancora in servizio.

Modello di aviogetto supersonico da trasporto civile per gli anni 2.000, progettato dall'ing. Luigi Pellarini per conto dell'americana McDonnell-Douglas Corp. Questo aeroplano avveniristico doveva essere in grado di volare da New York a Sidney, in Australia, in due ore e mezza. Sotto, modello aerodinamico di aeroplano supersonico sperimentale ideato da Pellarini.





Progetto di aeroplano da trasporto civile, con diversi ordini di ali ed una capacità di 700-800 posti.

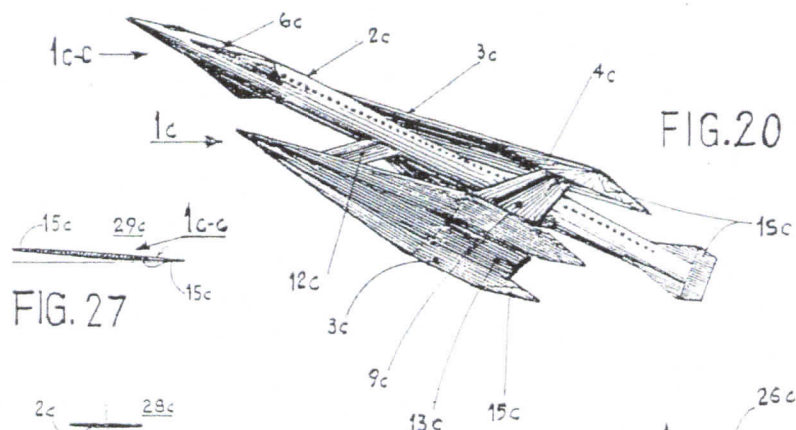


FIG. 20

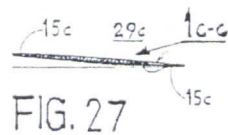


FIG. 27



FIG. 26

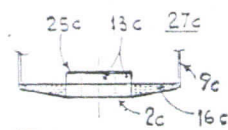


FIG. 25

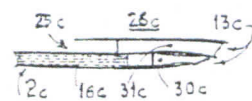


FIG. 24

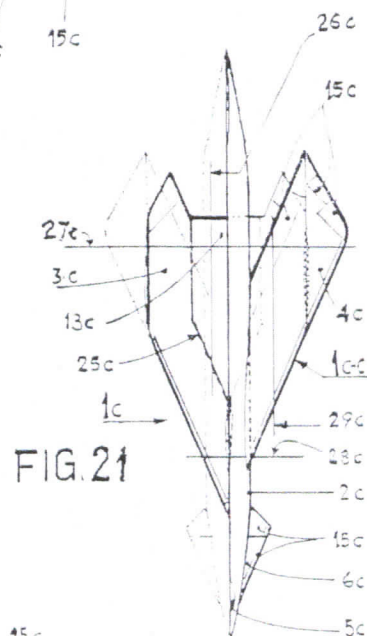


FIG. 21

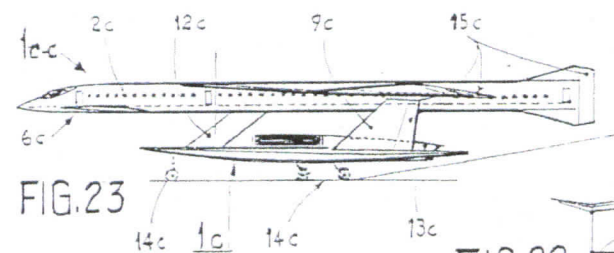


FIG. 23

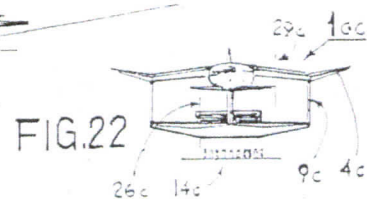


FIG. 22

