Il contributo dell'aeromodellismo dinamico all'idro-aviazione dell'Aeronautica Italiana



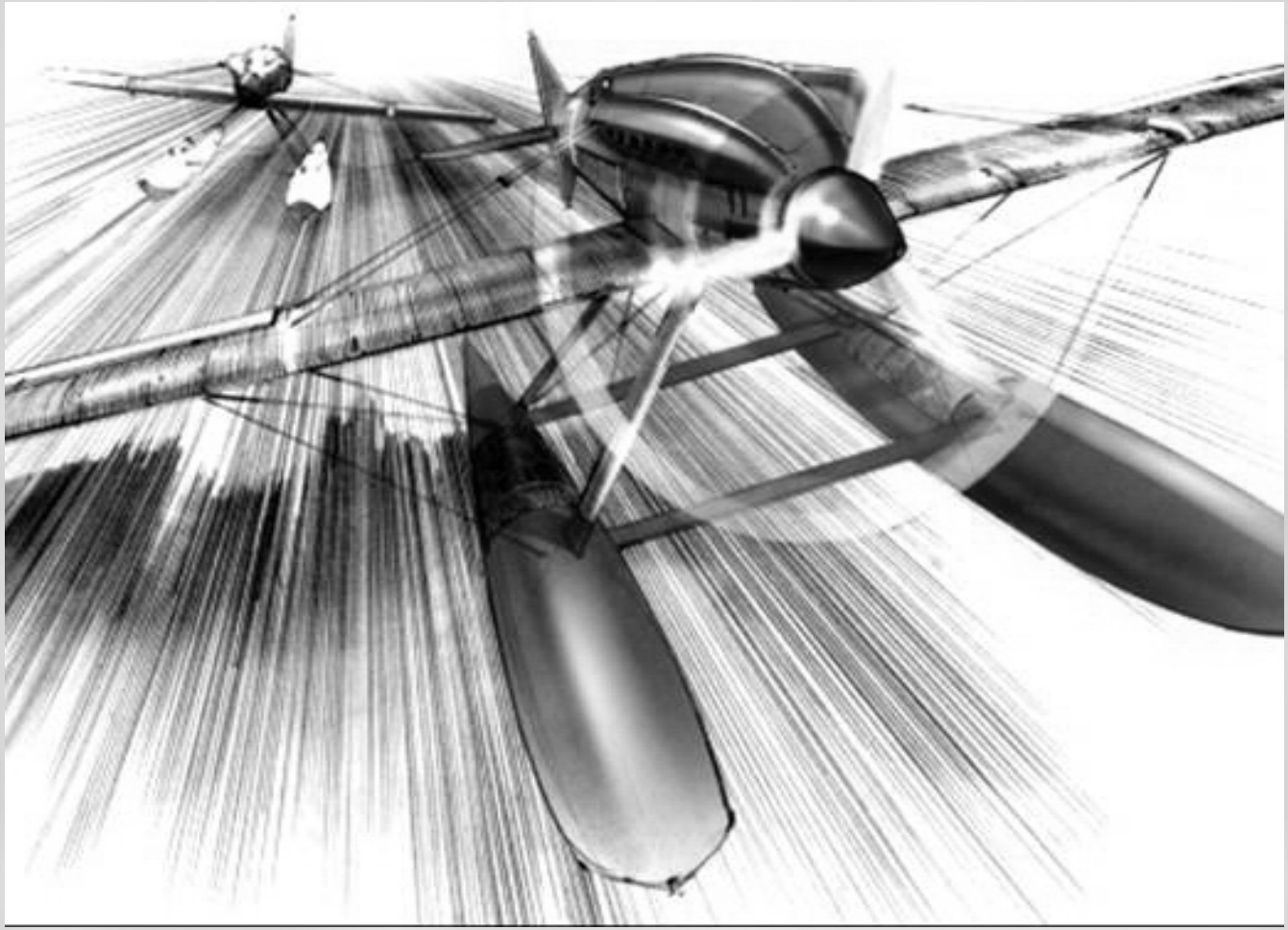
a cura di Carlo Martegani

www.idromodelli.it

Premesso che oggi, l'attività aeromodellistica come molte altre dell'ingegno umano, si adegua alle preferenze degli appassionati parlerò, in questo contributo, di repliche in scala di velivoli dell'idro-aviazione maggiore soprattutto del periodo d'oro della Regia Aeronautica celebrata e ammirata in tutto il mondo.

La riproduzione volante, in scala esatta, di un velivolo sta acquistando un successo e un interesse da parte dei mostri sacri della riproduzione con l'avvento del radiocomando che sa dare al volo un realismo sempre più raffinato. L'acqua sa conferire all'idro una quarta dimensione e quindi un valore aggiunto. Lo testimoniano i molti spettatori che assistono alle nostre manifestazioni e che hanno fatto uscire i nostri Meeting dall'autoreferenzialità. Abitando in una regione con sei laghi maggiori, una dozzina di laghi più piccoli, alle pendici delle Alpi e in una provincia ricchissima di storia aeronautica, non potevo non essere attratto dal volo sull'acqua. Conoscere e rispettare la relazione tra acqua aria e terra, unitamente alla passione per la storia aeronautica, mi ha portato e mi porta a vivere esperienze interessanti assieme ad altri che condividono lo stesso raffinato interesse.

Un importante contributo all'idro-aviazione si è realizzato con il «Trofeo Schneider in Miniatura.» E' stata forse la più prestigiosa gara di carattere storico, sia per la sua longevità: 8 edizioni in V. V. C. e 16 in R. C. ma anche per l'eco che ebbe in tutta Italia e all'estero. Quasi 100 velivoli offrirono agli aeromodellisti argomento di accanita ricerca. L'idea fu di Bizzozero , D'Agostino e Medaglia nel lontano 1960.



Taberna sfoderava due fedeli riproduzioni del MC 72 e del M 52 R. Bugada pensò subito al Piaggio Pegna PC 7 che senza la resistenza dei galleggianti doveva essere il più veloce. Altri contributi storici lo diedero Canevari con l'M 39 Gozzo e Magrotti con il Fiat C 29 Martegani con l'M 33. Tredici anni dopo (1980) l' A.V.A. fece rinascere il trofeo in versione RC La competizione divenne subito internazionale invidiata in Europa e oltre oceano, perché unica gara a contenuto storico. 15 edizioni sul Lago di Varese e una sul lago di Garda nell'84 in occasione del 50° del record di Agello



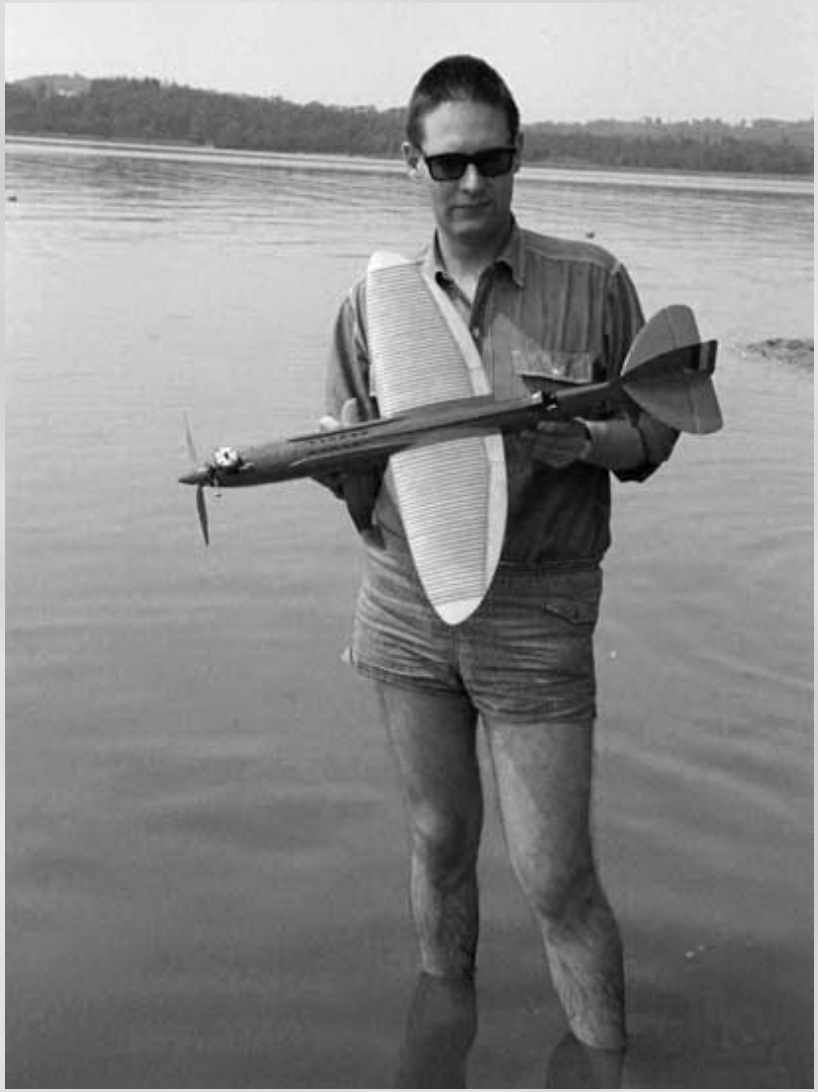






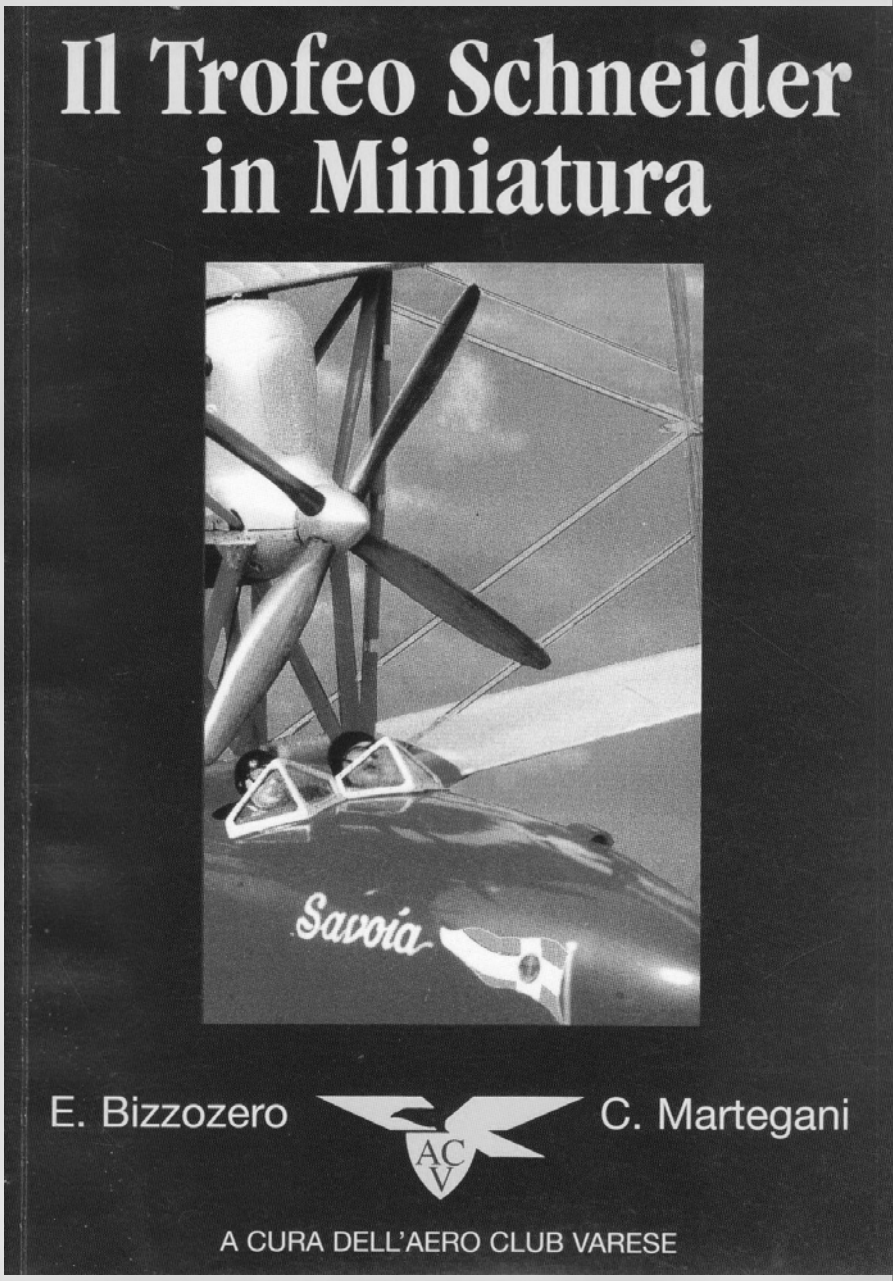






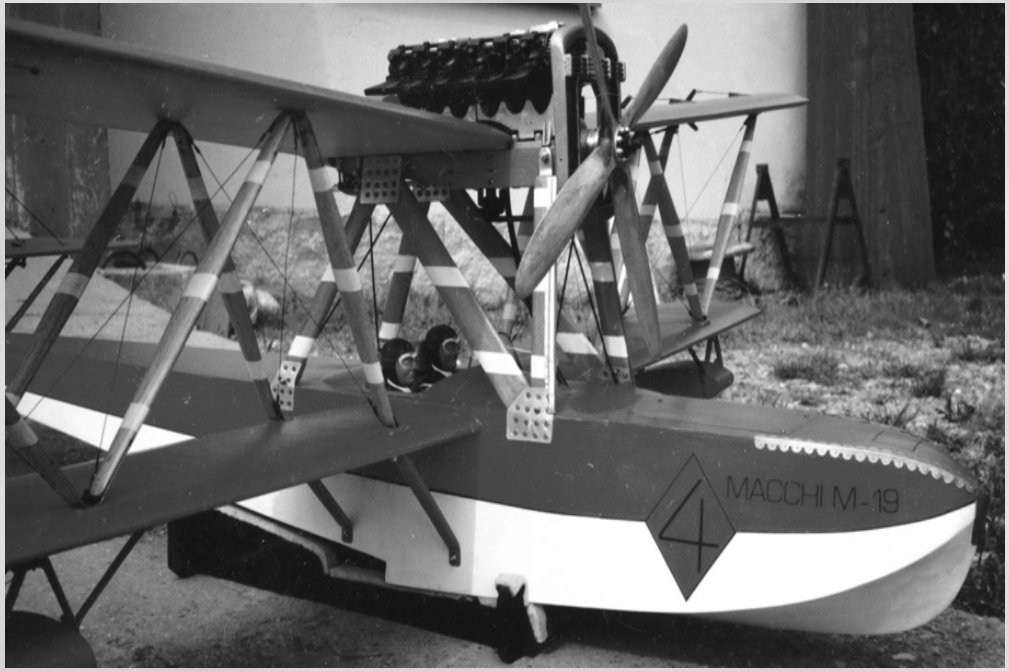
Numerosi i contributi storici presentati da: Bergamaschi, Randall,Masciocchi e Campana con l'M 39, di Calza, di Vassel e di Bellingeri con l'S 51 di Zuanelli e Valenti con l'M 67 di Campana, di Bellingeri, di Prudhomme, di Fagioli, di Peckam, di Melloni e Tursini con l'M 33 di Hrach, di Vassel, di Fagioli, di Pini e di Spottle con l'S 65, di Randall, di Pagani, di Lambert, con l'MC 72, di Martegani con l'M 7, di Fagioli e di Zamboni con il Fiat C 29, di Vassel con il Pegna PC 7, di Bizzozero con l'S 21, di Fagioli con l'M17, di Masciocchi con l'M19, di Sessa con l'Avia FL3, di Martegani con l'S 22, di Masciocchi con l'M 18, e il Pegna PC 1.

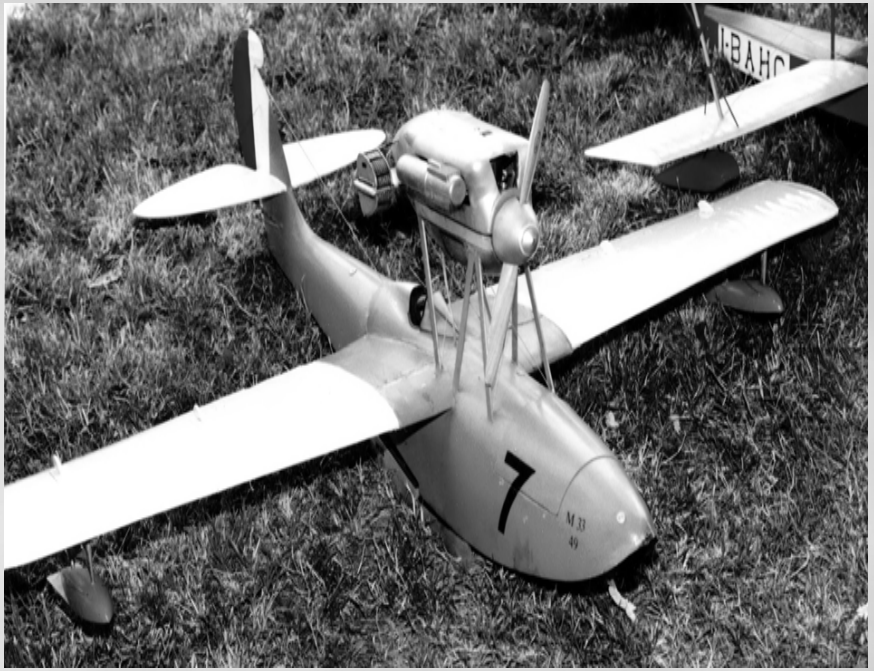
Nel '95 veniva alla luce un ben riuscito patchwork editoriale a 4 mani (Bizzozero-Martegani), ora introvabile, ma che ha contribuito a reclamizzare la manifestazione varesina divenuta un "unicum" e prova di sensibilità culturale.

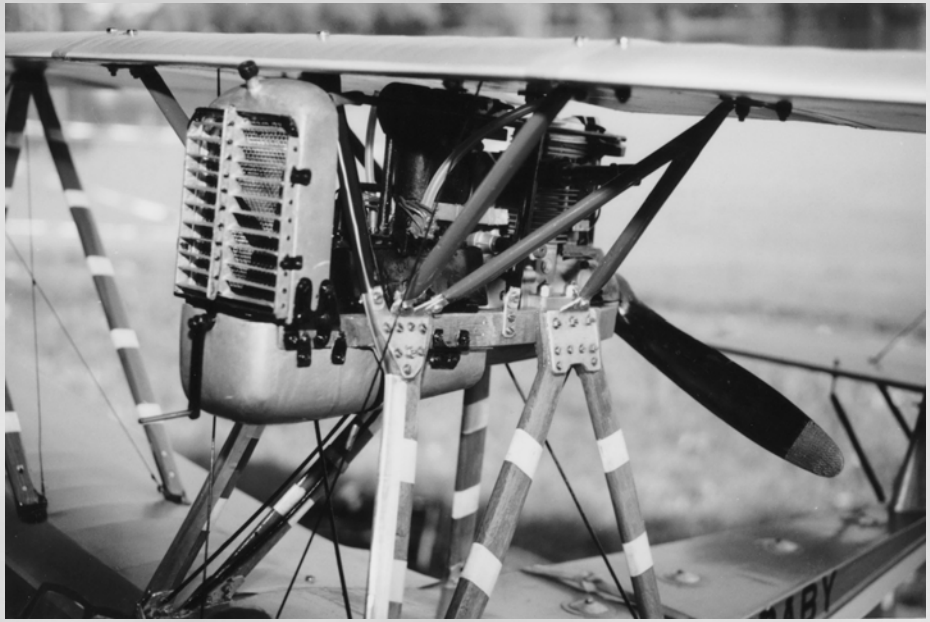



5

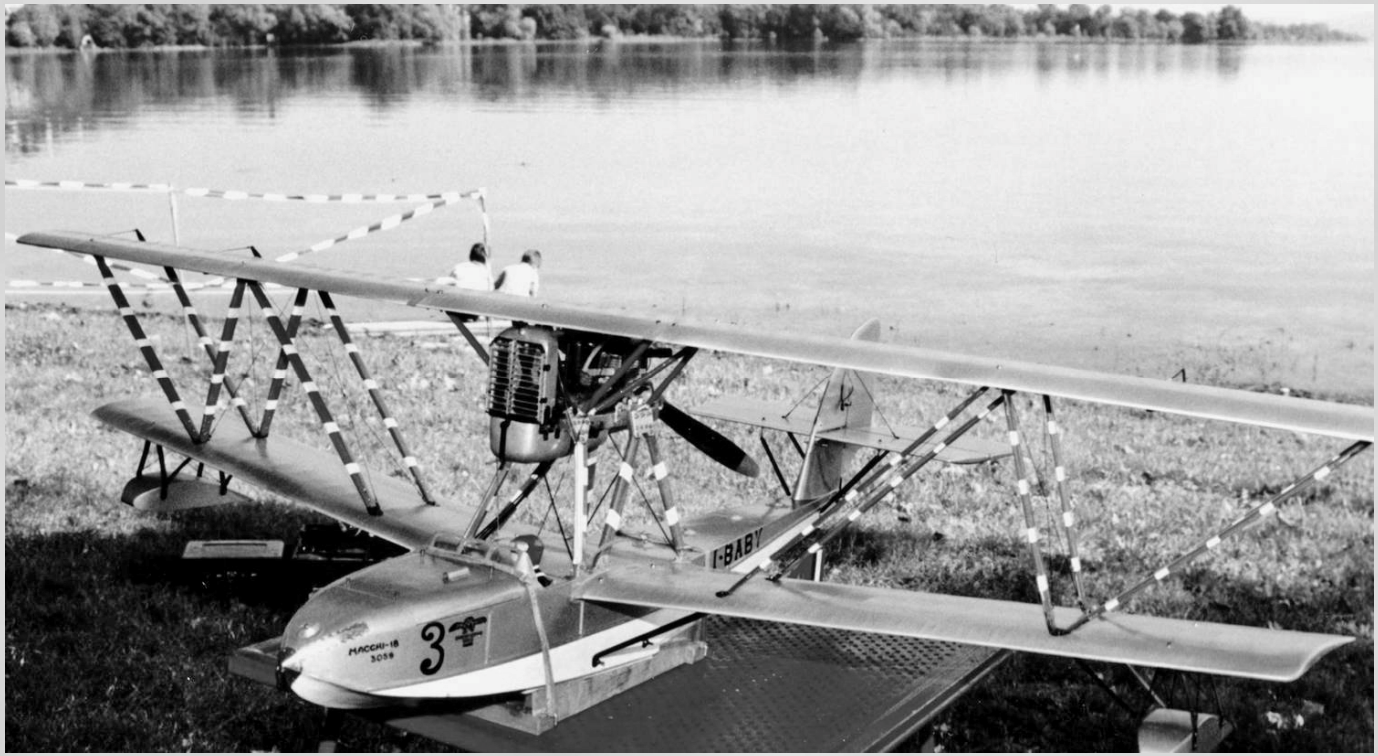

MACCHI M-19


MACCHI M-19


7

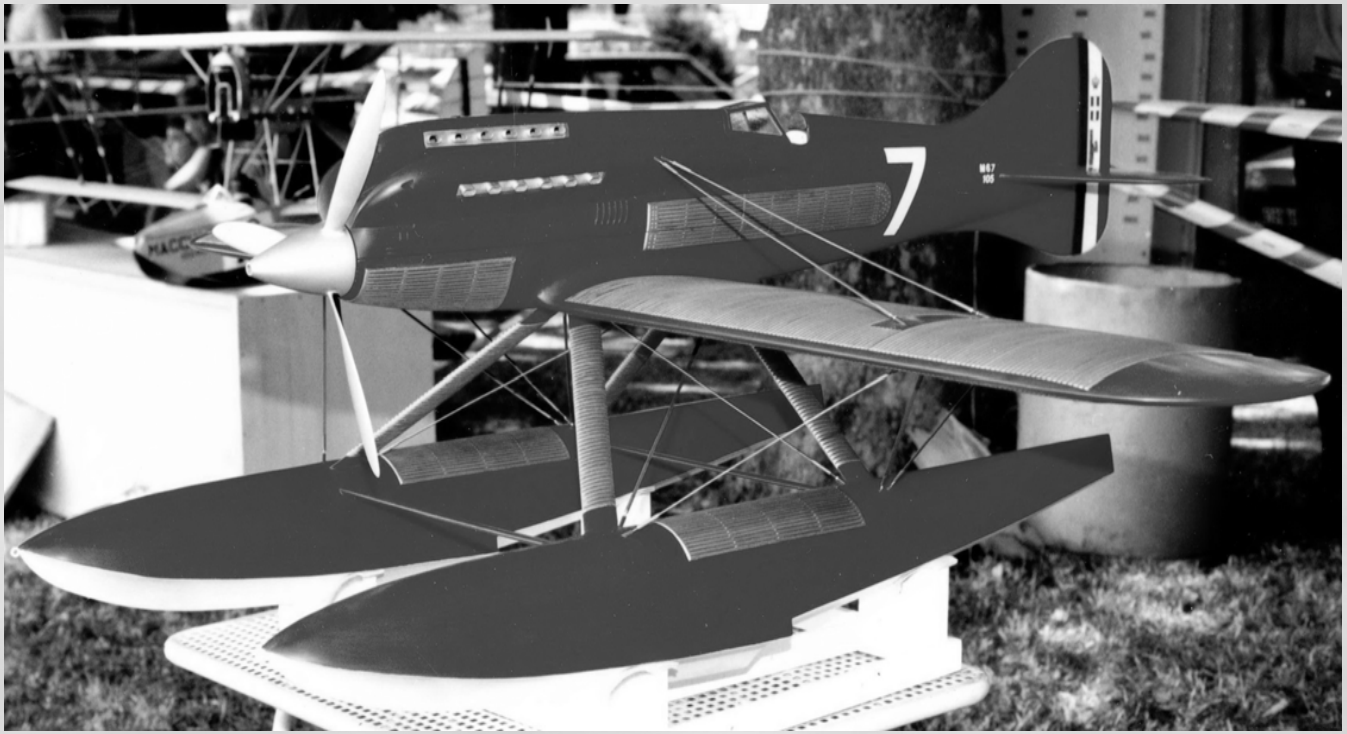





I-BABY
MACCHI-18
3058
3






7


MACCHI-17
9
I-BAHG




MACCHI-17
9

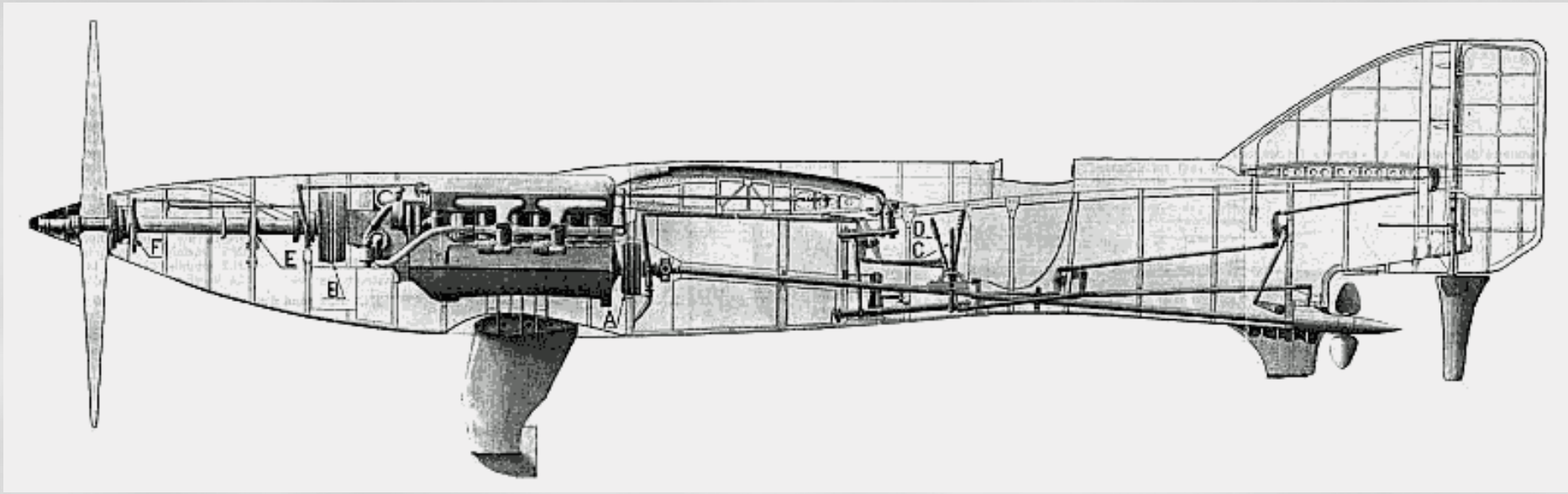


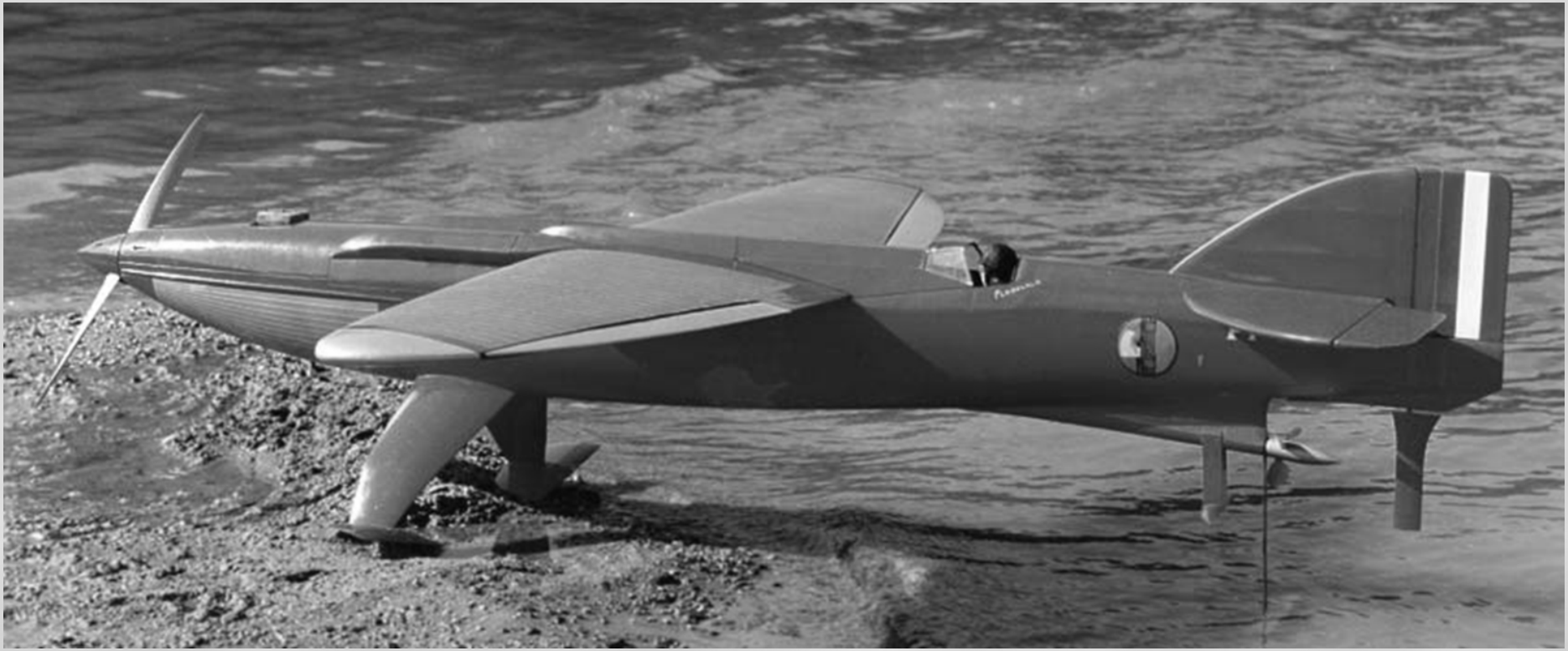


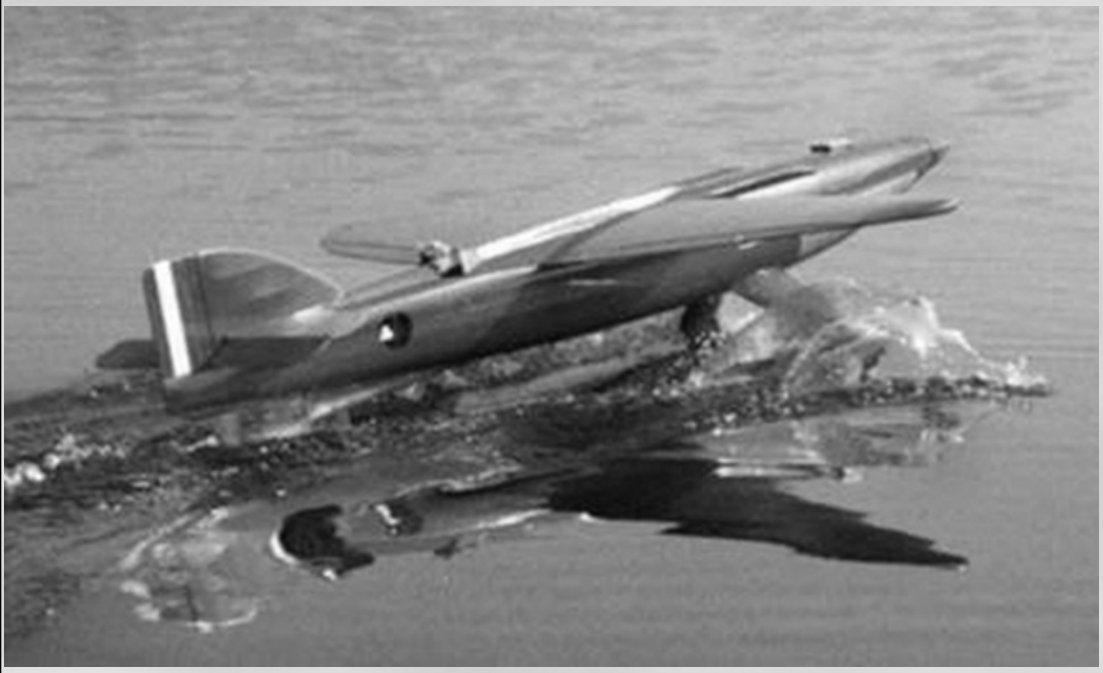




Giovanni Pegna ha costruito un idroplano senza galleggianti per la C.S. del '29. Una pura meraviglia aerodinamica era il Piaggio Pegna PC 7 con dispositivi di decollo costituiti da ali marine che assicuravano il sostentamento per la planata sull'acqua. L'ala, semisommersa, dava una stabilità notevole. Se si inclinava da una parte la superficie immersa aumentava e così la spingeva a ristabilire l'equilibrio. L'albero motore era munito di due giunti. Uno azionava l'elica aerea, l'altro per mezzo di un altro albero azionava l'elica marina.
Sul primo albero c'era un freno per arrestare l'elica in posizione orizzontale. Anche l'elica marina poteva essere messa in bandiera durante il volo per diminuire la resistenza.


F
E
B
C
D
A








Modellistica
GIORNALE DELL'AEROMODELLISTA







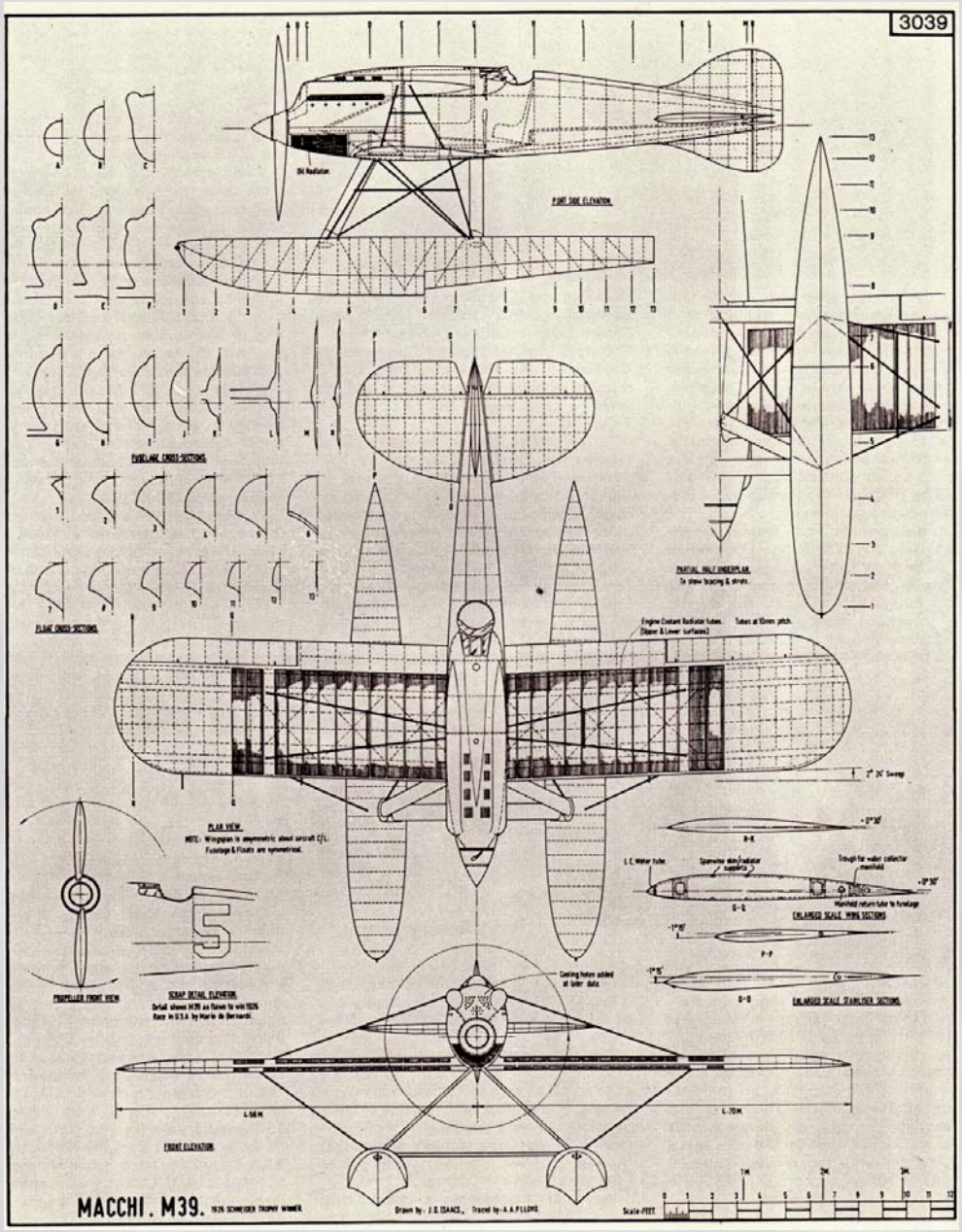

COM-11

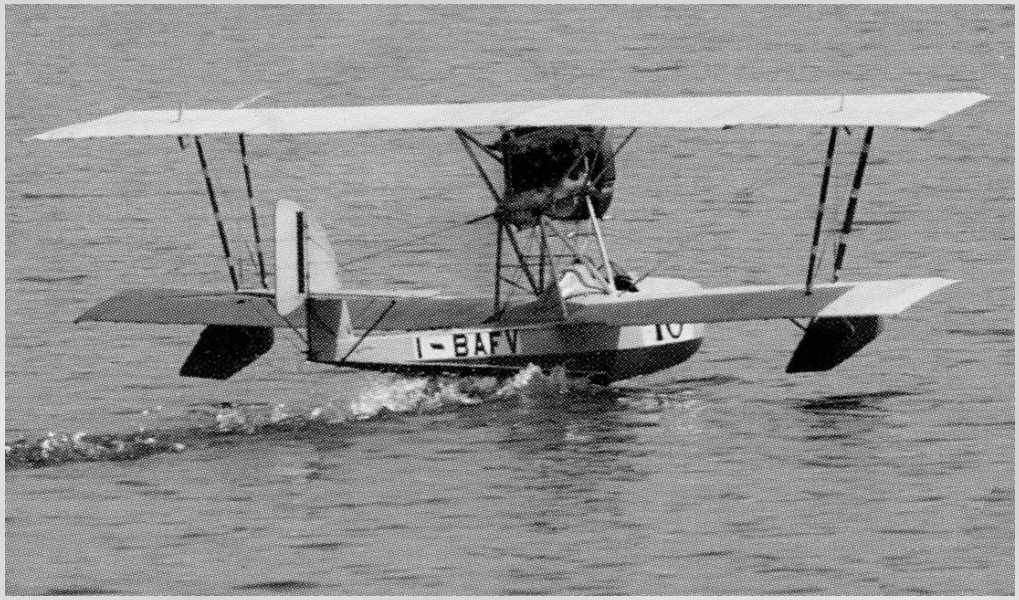
Il Lake Havasu City, al confine tra Arizona e California nel deserto di Sonora, è stato teatro di 4 edizioni di Coppa Schneider dal'89 al '92 con semiriproduzioni large-scale, ma poca fedeltà di scala. Pochissime le riproduzioni di idrocorsa italiani. Anche se non siamo mai stati citati dai colleghi d'oltre oceano, ci resta la soddisfazione di essere stati copiati alla grande.





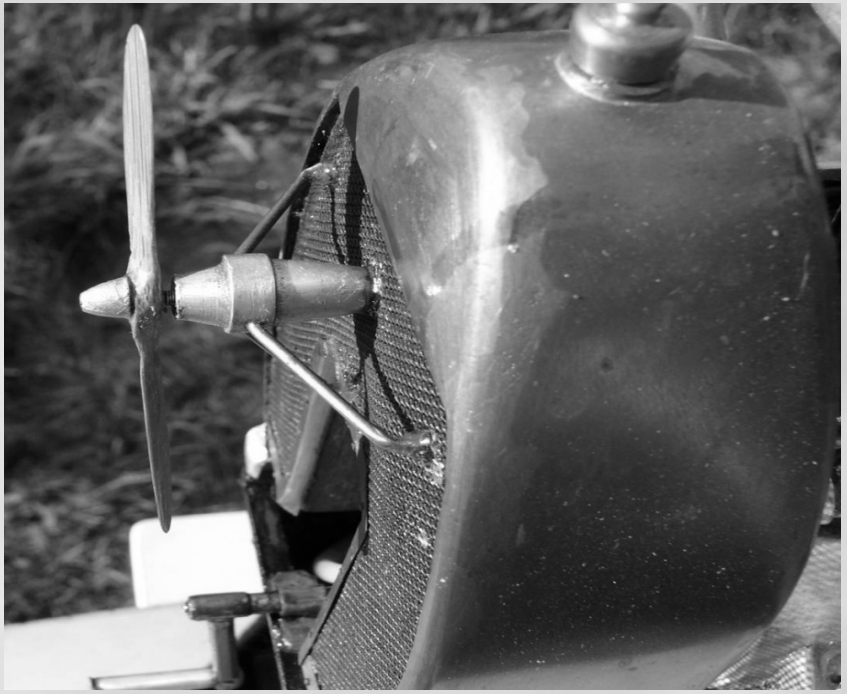
«Non c'e niente di più moderno che quello di riscoprire l'antico» e noi lo abbiamo riscoperto attraverso una mole di documenti dissepolti dagli archivi aeronautici. La ricerca paziente e puntuale con la lente di ingrandimento su foto in bianco e nero. ha portato a far rivivere macchine meravigliose, scomparse perché talvolta costruite a livello di prototipi e a ridisegnare trittici con esattezza inedita e certosina. Anche il desiderio di portare in volo riproduzioni di esemplari, non esistenti nei musei, è stato motivo di interesse da parte di Martegani con l'M 7 e il Savoia S 22, o rimasti sulla carta come progetti non realizzati. E' il caso del Pegna PC 1 di Masciocchi che si è alzato in volo regolarmente dando spettacolo.

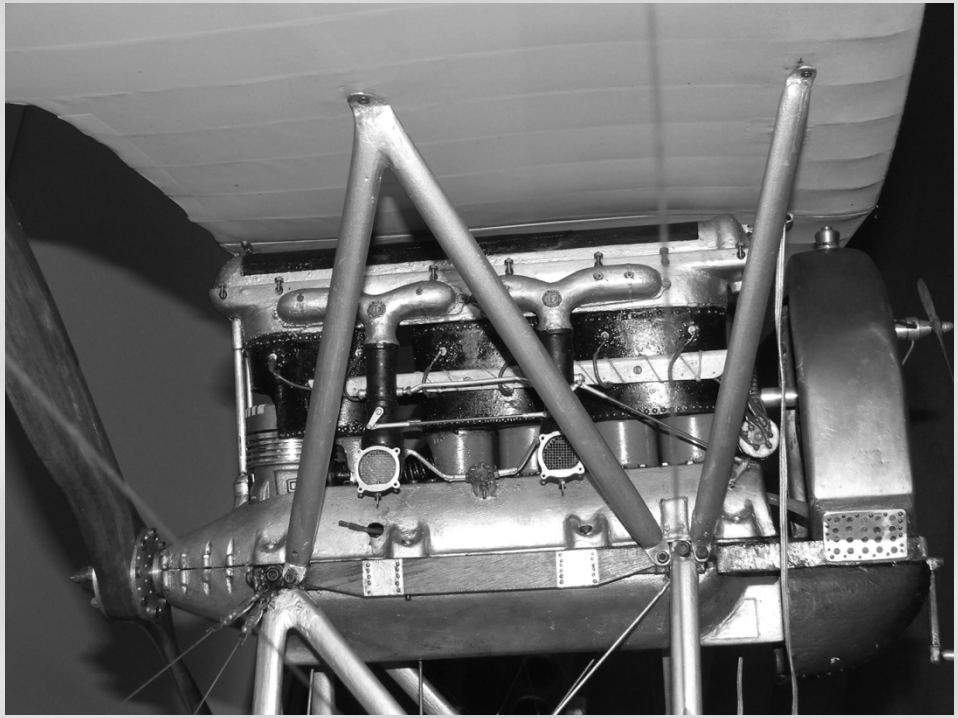



I-BAFV
10


I-BAFV
10


10
MACCHI-7
13206














Breve Istoriato
I.I.S. LUINO
S.M. CAMIGNOLO


Pcl

Un altro idrocorsa Pegna, come ho sopra accennato, rimasto allo stato di progetto non realizzato, ha avuto l'onore del volo dopo essere stato costruito da Masciocchi. Doveva essere un racer perché privo di resistenze aerodinamiche con il gruppo motore-elica basculante. L'incognita minacciosa dei momenti aerodinamici durante le manovre in volo, per l'abbassamento e il rialzo dell'asse elica, è stato risolto senza troppe difficoltà. Il cinematismo è stato realizzato con un movimento a glifo, azionato da un grosso servo e parallelamente con un abbassamento del piano di quota a motore al massimo. Il modello si è dimostrato ben governabile volando come un pylon.

Chiusa la serie competitiva Schneider, con la 16° edizione nel '94, il Lago di Varese è stato teatro e continua ad esserlo, di Meetings Internazionali non competitivi e parallelamente altri laghi in Piemonte e sulle Dolomiti. Il contributo storico si va man mano arricchendo con realizzazioni sempre più vicini alla F4C. Il team Stefanoni presenta un superbo MC 72 con le due eliche controrotanti per mezzo di un sistema ad ingranaggi opportunamente lubrificati e un Hanriot HD1. Martegani ultimamente con due larges-scale degli anni '30 di grande finitura e realismo in volo: il CANT Z 501 e Il trimotore CANT Z 506 ricognitori d'alto mare e soccorso. Il Breda BA 25 di Iotti, motorizzato con uno stupendo stellare a 7 cilindri si è esibito sul lago di Alleghe. Pini presenta uno stupendo anfibio S 56 e un F.B.A. 1918. Fiori e Nazari sfoggiano 2 Ca 100. Carcano un Pegna PC 7 elettrico semiscale. Masnaghetti e Rimoldi due S55 fratelli minori del maxi S 55 del francese Marin.














8404


8404




I-NINI





Il target sempre più elevato che si sta manifestando ad ogni edizione dell'Idromeeting Internazionale, induce un numero sempre crescente di appassionati a realizzare riproduzioni sempre più impegnative e storicamente interessanti, non solo dell'idro-aviazione italiana, ma anche di altre nazioni, qui non prese in considerazione.

11
NOVEMBRE 2013
ANNO LVIII

AERONAUTICA

Anno di fondazione 1956
Pubblicazione mensile edita dall'Associazione Arma Aeronautica

Soci aeromodellisti

Un Cant.Z.506 sul "redan"

Il socio ing. Carlo Martegani della sezione di Gallarate, nella manifestazione del 19° Idromeeting "piccole ali sul lago" svoltasi recentemente sul lago di Varese (v. pag. 33 di *Aeronautica* n. 8-9/2013), è stato premiato per la realizzazione e la dimostrazione in volo del suo gigantesco Cant.Z.506 caratterizzato da 5 m di apertura alare ed un peso al decollo di circa 20 kg. L'aeromodello è stato realizzato partendo dai disegni originali, ridotti in scala, e la livrea riprodotta è quella dell'unico esemplare rimasto ed esposto al Museo Storico dell'AM di Vigna di Valle.



N°94 FEBBRAIO - MARZO 2014
BIMESTRALE ANNO XIII - € 7.5
Poste Italiane s.p.a. - Sped. in A.P.

D.L.353/2003 (CONV. IN L.27/02/2004 N.46) ART.1, COMMA 1, DCB PARMA.

AEREI nella StoriA

MARIO STOPPANI E L'I-AGIL

I DUE RECORD DI DISTANZA CONQUISTATI DAL CANT.Z.501

di Nico Sgarlato

Il periodo che va, grosso modo, dalla fondazione della Regia Aeronautica all'inizio del secondo conflitto mondiale ha coinciso, per l'aviazione italiana, con la stagione dei primati, durante la quale sono stati ottenuti successi esaltanti, alcuni dei quali hanno potuto essere superati solo dopo svariati anni, con l'affermazione della propulsione a reazione.
Aerei nella Storia, pur dedicando ampio spazio a certi aspetti di dettaglio e pubblicando una quantità di immagini a colori considerata impensabile dalla bibliografia internazionale, non si occupa espressamente di modellismo. In questo caso, tuttavia, l'occasione di parlare dei primati conquistati dal prototipo dell'idrovolante CRDA Cant. Z.501 ci è data da una realizzazione dell'ing. Carlo Martegani. Si tratta di un modello radiocomandato in scala 1:6,5, con 3,5 m di apertura alare ed un peso di 15 kg; un modello di questo genere va oltre l'aspetto hobbistico e sportivo insito nella sua concezione, per diventare un contributo alla conoscenza di un aeroplano che ha avuto un ruolo così importante nella partecipazione alle vicende aeronautiche italiane dal 7 febbraio 1934 (data del primo volo) alla fine del 1948, quando gli ultimi esemplari furono radiati. Oggi nessun Cant.Z.501 completo è stato conservato e le immagini del modello in scala contribuiscono a farlo rivivere. Dopo l'assunzione da parte dei CRDA, nel febbraio 1933, la prima realizzazione di cui l'Ing. Filippo Zappata fu responsabile fu il progetto del Cant.Z.501 Lince (subito ribattezzato Gabbiano, nome ritenuto più consono per un aereo nato per operare sull'acqua). La Regia Aeronautica in quello stesso 1933, per sosti-

Le riviste aeronautiche non si occupano espressamente di aeromodellismo dinamico, ma quando vengono a sapere di importanti e fedeli realizzazioni storiche, che vanno oltre l'aspetto hobbistico e sportivo per diventare un contributo alla conoscenza di un aeroplano particolarmente importante e magari non conservato nei musei, pubblicano volentieri immagini del modello contribuendo a farlo rivivere. In questa pagina sono riportati due esempi. Ulteriori immagini di riproduzioni idro in scala esatta sono visibili sul sito