

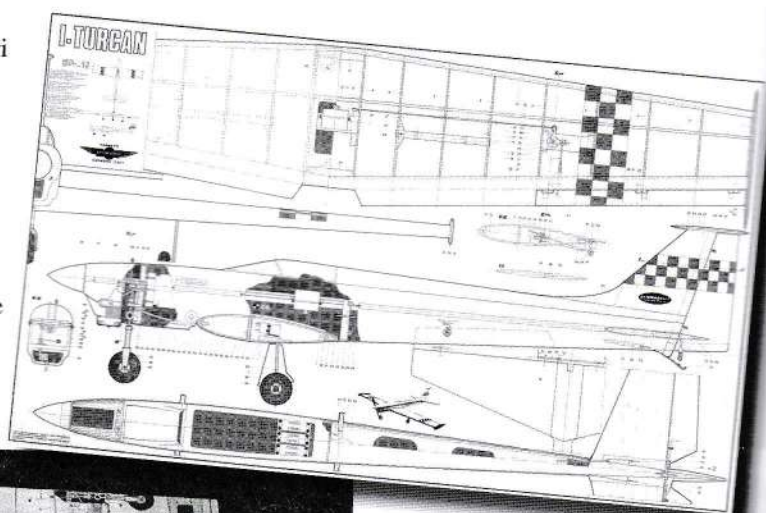
**Un pluri bello ma dimenticato,
riemerge dalle pagine ingiallite
di un vecchissimo catalogo
dell'Aviomodelli**



TURCAN

Turcan, Turcan... parafrasando Don Abbondio, ci si potrebbe chiedere: che modello era codesto? Già perché, almeno nella mia memoria, non compare niente che me lo ricordi, essi che non sono del tutto svanito anche se sono diversamente giovane e che, al momento della sua messa in commercio da parte della Aviomodelli di Cremona nel 1969, ero già dentro l'aeromodellismo oltre ogni ragionevole modo. Inoltre, conoscendo personalmente Adriano Castellani, titolare della ditta, imprenditore, ma anche e soprattutto aeromodellista sempre presente nei fine settimana al campo di volo, mi sembra quasi impossibile che questo F3A degli anni '60 sia scomparso dalla mia memoria in cui sono invece presenti

i vari Loran, Laser, Maser, Barracuda, Radar e tanti altri modelli prodotti dall'Aviomodelli in quel periodo. Tant'è; il fatto è che avendo evitato il macero a diversi disegni dell'epoca che rischiavano questa fine ingloriosa, tra questi è comparso questo Turcan, il nome non è il massimo, dalle linee giustamente d'epoca, ma dalle proporzioni che lo rendono



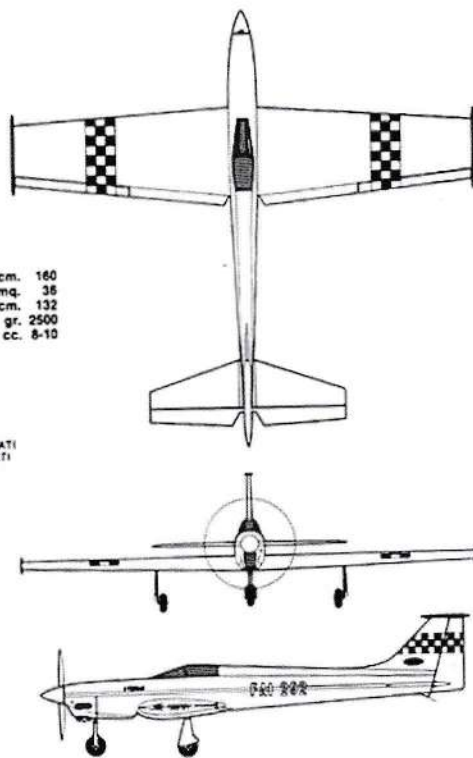
simile a modelli apparsi poi più avanti nel tempo. All'inizio della stagione invernale mi sono trovato con nessun progetto da completare e con poca voglia di cominciare modelli impegnativi, il Turcan mi si era insinuato tempo prima nelle circonvoluzioni del cervello ed allora, quasi per passare



I-TURCAN

Apertura alare	cm. 160
Superficie alare	dmq. 35
Lunghezza fusoliera	cm. 132
Peso medio 4 ch. prop.	gr. 2500
Motori	cc. 8-10

- FUSOLIERA PREFORMATA IN ABS - H -
- ALA RIVESTITA IN BALSÀ CON TUTTI I PEZZI PRELAVORATI
- DERIVA E STABILIZZATORE PRELAVORATI E RITAGLIATI
- GAMBE CARRELLO PREFORMATE
- CARRELLO ANTERIORE ORIENTABILE
- SERBATOIO SPECIALE A C. CON PRESA ANTERIORE
- PIANO E ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO
- COMANDI E LORO ACCESSORI

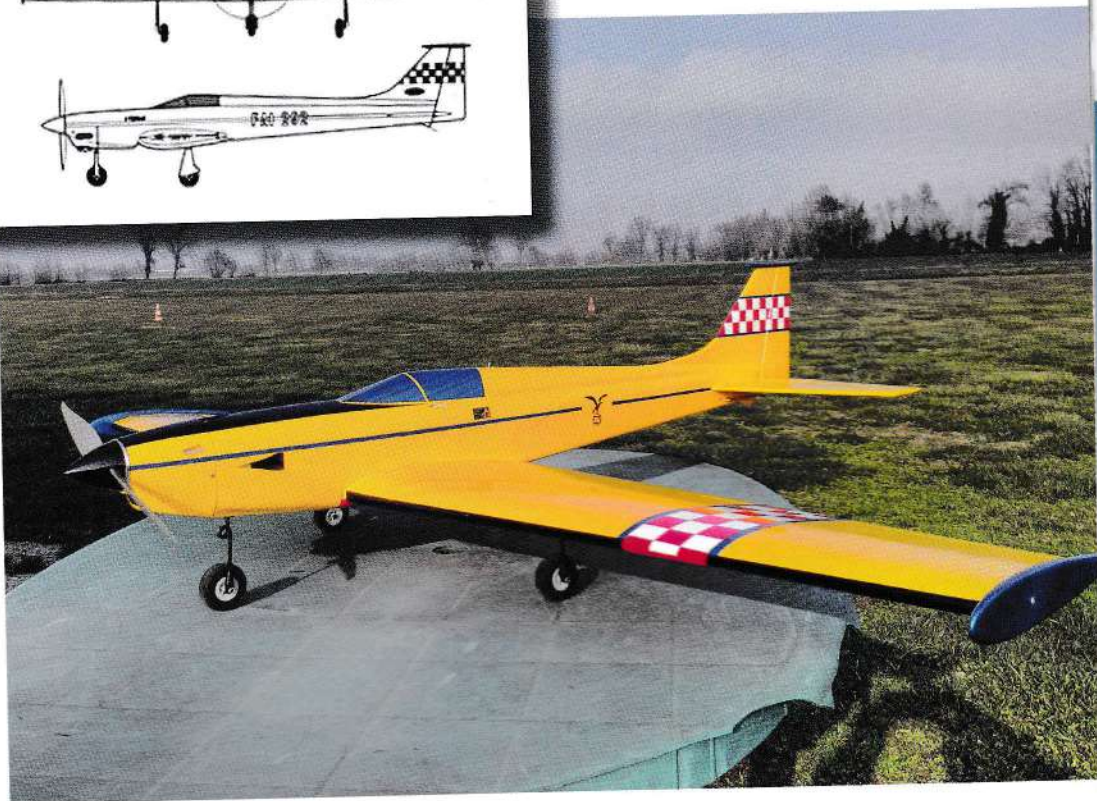


ti parti curve: fiancate in tavoletta di balsa e carenature in polistirolo estruso sagomato con filo caldo e con tampone e poi ricoperto con tessuto di vetro da 40 g/m² in uno o due strati secondo la necessità di avere maggiore o minore resistenza agli urti.

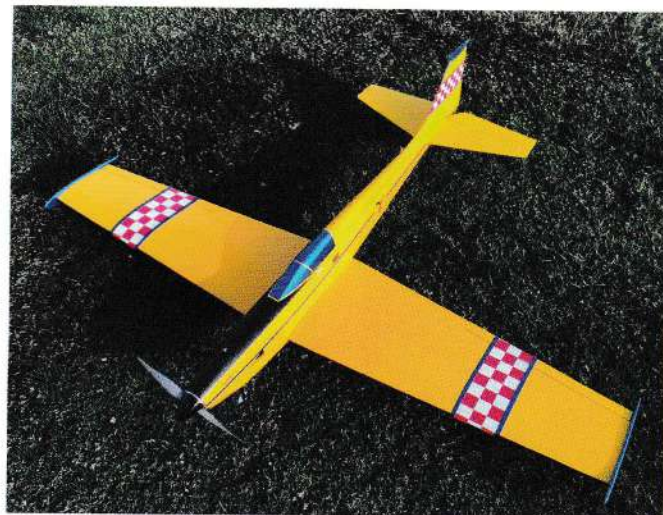
Anche l'ala è stata riprogettata dal punto di vista strutturale, avendo il prototipo Aviomodelli fatto uso di bordi d'entrata e d'uscita sagomati di abbondanti dimensioni.

Sono ricorso a quello che chiamo "longherone Nobler" dal nome del leggendario modello VVC di George Aldrich (chi non lo conosce o non ne ha mai sentito parlare?) in cui l'ho visto utilizzato per la prima volta.

un po' di tempo, ne ho cominciato la costruzione. La fusoliera del modello originale era in due gusci di ABS stampati sottovuoto, uniti lungo la linea longitudinale con un profilato, sempre in ABS in cui s'incastravano i bordi delle parti. E' stato quindi necessario ripensare la struttura e sono ricorso ad un metodo che uso frequentemente per riprodurre con facilità e con poco spreco di legno le fusoliere con abbon-



Si tratta semplicemente di una tavoletta di balsa da 3 mm con intagli verticali fino a metà altezza in cui s'incastano le centine, a loro volta intagliate fino a metà altezza. Lo trovo un sistema facile da realizzare e con adeguata resistenza. L'ala è completamente rivestita in balsa da 3 mm come da disegno originale ed è dotata di alettoni di estremità che, a occhio, mi sono sempre sembrati piuttosto piccoli, ma pensando agli alettoni strip a tutta apertura, introdotti in quel periodo in sostituzione di quelli, più impegnativi da costruire, mutuati dagli aerei reali, mi sono detto che, essendo efficaci quelli, lo saranno anche questi dato che la parte interna contribuisce poco a creare il momento di rotazione richiesto. Infatti gli alettoni sono sufficienti per la normale acrobazia d'epoca, ma richiedono una corsa discreta. In definitiva, se fossero stati un po' più grandi non avrebbero certo fatto male a nessuno. E' chiaro che le dimensioni



sono state determinate dal desiderio di semplificare la parte strutturale della scatola di montaggio e dall'esperienza fatta con i precedenti Laser e Super Laser.

Lo stesso discorso vale per i piani di coda che sono a tavoletta invece che profilati come si cominciava a fare in quel periodo. L'esperienza fatta coi voli mi ha mostrato un modello molto buono nei tonneaux e un po' meno nelle figure tonde, ma quest'ultima osservazione potrebbe facilmente essere riferita ai miei pollici

piuttosto che al Turcan. Un altro paio di deviazioni rispetto al modello originale consistono nella variazione dell'incidenza dell'ala da +1°, come appare sul disegno, a 0° (e questa è risultata una scelta corretta) e l'uso di un carrello retrattile elettrico che poco aggiunge al peso finale del modello, ma molto all'estetica in volo. A proposito del carrello una piccola curiosità: l'atterraggio con le radio a lamine non era semplice come lo è adesso coi proporzionali; il modello rimbalzava

con una certa facilità ed era allora invalso l'uso di avere le gambe posteriori leggermente più lunghe dell'anteriore in modo che il modello avesse a terra un assetto negativo. Toccando con le ruote posteriori il modello avrebbe abbassato il muso fino a toccare con l'anteriore e a questo punto l'ala si sarebbe trovata con incidenza negativa, tenendo il modello appiccicato al terreno. Naturalmente non ho adottato questo sistema, oggi completamente inutile. Il Turcan, come gli altri miei cinque acrobatici vintage precedentemente costruiti in questi anni, ha una motorizzazione elettrica con motore LiPolice da 510 kV, regolatore da 85 A e pacco LiPo 6x5200 mAh. Uso eliche 12x10 su Turcan, Morris e Banshee e 13x8 su Dirty Birdy, Mach 1 e Matorador. L'assorbimento è di circa 60 A in ambedue i casi. ✈

