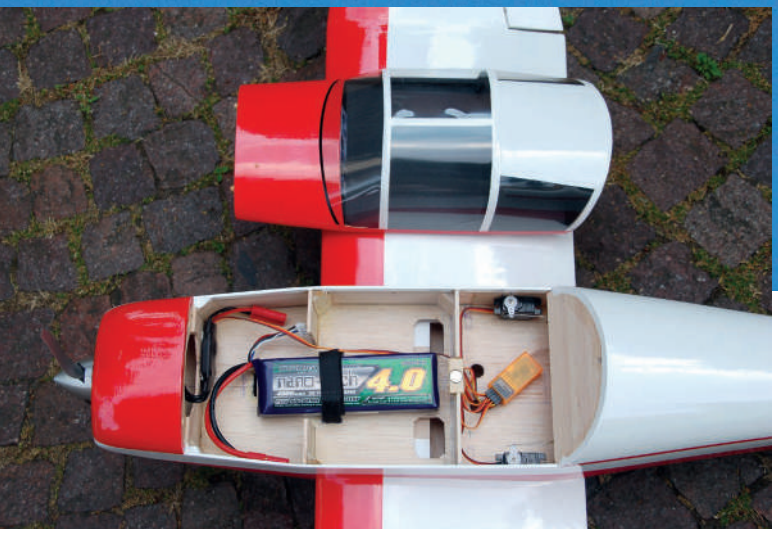
Albairate (tra Milano ed Abbiategrasso) frequentata da aerei da turismo, ma che era anche a disposizione del mio gruppo aeromodellistico essendo il proprietario oltre che un esperto pilota di full-size, anche un appassionato aeromodellista.
In primavera ed in tarda estate vi si tenevano dei raduni di aerei da turismo pilotati dagli amici del proprietario ed in queste occasioni vidi volare tantissimi aerei d'ogni tipo come i notissimi Piper Cub, i Cessna mono e bimotori, i Volksplane autocostruiti, deltaplani, tutti i prototipi dei famosi Bagalini (padre e figlio) e soprattutto gli aerei usati da Dallan per le gare di acrobazia e cioè il biplano Bucker, lo Zlin (importato dalla Cecoslovacchia da Crippa (il noto pittore)e rimasto in dotazione all'aero Club di Bresso), il CAP 21 originale ed in seguito il CAP 21 DS costruito da lui stesso coi quali effettuava entusiasmanti serie di acrobazie che lasciavano tutti col naso in su ed a bocca aperta.
Quello però che è diventato, come detto sopra, il mio soggetto è il Jodel D120 perché su di esso (eravamo nel 1980) mia moglie aveva avuto l'opportunità di fare il battesimo dell'aria su un aereo da turismo (su aerei di linea ci eravamo già stati, ma volete mettere la differenza!).
Del Jodel non si può dire che sia il massimo sotto l'aspetto estetico (quel diedro alare così "aeromodellistico" faceva un po' storcere il naso) ma vederlo volare e soprattutto esserci a bordo è una vera emozione: lento, leggero, stabile e manovrabile. Divenne abbastanza famoso e molto diffuso anche perché si dimostrò un ottimo trainatore per i piccoli alianti dell'epoca.
Dopo aver ripescato le diapositive scattate al campo di volo, ho cercato del materiale tecnico relativo al mio soggetto ed ho pensato di rivolgermi al CAP (Club Aviazione Popolare) che ha sede presso l'aeroporto di Bresso, il superstite piccolo aeroporto da turismo di Milano.
Ho ricevuto un'istantanea risposta via e-mail con l'indirizzo Internet dell'attuale proprietario del Jodel visto sul nostro campo di volo: sì, proprio quello!
La disponibilità esistente tra gli appassionati del nostro hobby è già più che nota, ma in questo caso è stata eccezionale e particolare perché il mio interesse a poter accedere a del materiale per costruire il modello si è sovrapposto al fatto che il proprietario del full-size, dopo anni che l'aereo era stato messo a terra per "limiti di età", si era fatto cogliere dalla nostalgia dei voli con quell'aereo ed aveva deciso di effettuare la "ricostruzione storica", cioè mettere l'aereo di nuovo nelle condizioni di volare con la colorazione e le finiture originali all'uscita della fabbrica del costruttore (la tedesca Wassmer su licenza Jodel, se ho ben capito).
Quando contattai il proprietario lo stato dei lavori era già molto avanzato e così è avvenuto che egli ha finito prima di me il suo lavoro di ricostruzione. In seguito mi ha anche inviato un filmato del decollo di collaudo. Un salto di 35 anni indietro nel tempo: decollo perfetto, qualche giro sulla campagna circostante e delicatissimo atterraggio come avevo visto fare a quel tempo.
Come detto all'inizio, da poco ho finito a mia volta la costruzione dell'aeromodello e così ora posso proporlo a chi, come me, è rimasto colpito dalla sua originalità e dal tipo di prestazioni che esso può offrire.
Le caratteristiche sono:

- Apertura alare 1200 mm
- Lunghezza 900 mm
- Sup. alare 28 dm^2
- Corda alare 230/135 mm
- Motore B.L. Ø 35x42 1200 kV
- Batt. LiPo 3200 mAh
- Peso in o.d.v. 1300 g

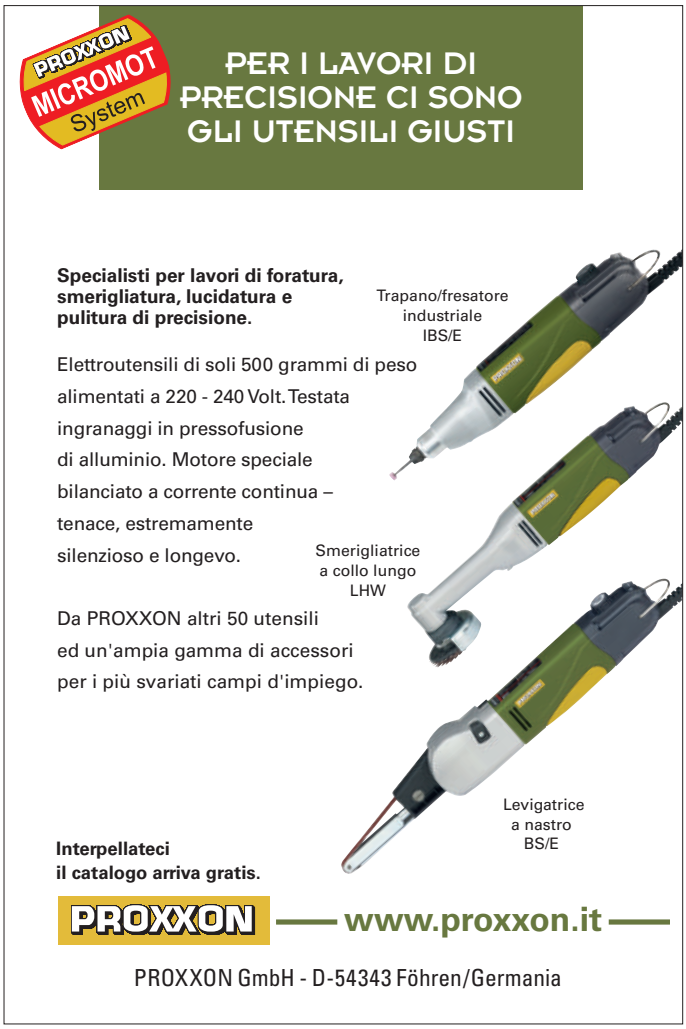
L'inconfondibile sagoma del Jodel in volo e nella vista in pianta ed il dettaglio dell'impianto di bordo. La fusoliera è cavernosa e lo spazio è sovrabbondante.



Siccome mi sono dilungato molto nella presentazione, sarò sintetico nel seguito anche perché per la costruzione non ci saranno problemi per chi ha già una certa esperienza. Il disegno dovrebbe essere sufficientemente chiaro (le critiche ed i consigli sono sempre ben accetti...) e quindi penso che non siano necessarie tante altre spiegazioni che sarebbero, per i più, noiose.
La fusoliera si assembla velocemente sfruttando gli incastri previsti nei componenti base cioè piastra centrale orizzontale, fiancate ed ordinate.
Controllare bene l'allineamento della parte posteriore della struttura assemblando i pezzi sul piano di lavoro con delle linee di riferimento.
La parte anteriore prevede il solito rinforzo in lamierino d'alluminio e riempimenti angolari in balsa per poter poi sagomare le parti arrotondate della carenatura motore.

La parte un po' complicata è la carenatura superiore e soprattutto la carlinga che, se si vuol riprodurre con una certa fedeltà al vero, richiede una buona dose di pazienza.
La costruzione dell'ala è classica, oltretutto facilitata dal fatto che la parte centrale è piana ed a corda costante. E' richiesta attenzione e cura solo per collegare le estremità rialzate in modo da avere il diedro perfettamente simmetrico.
Adattare con cura l'ala nella sua sede di appoggio sul ventre della fusoliera e realizzare i punti di fissaggio, cioè i due spinotti anteriori e le due viti di nylon posteriori.
Lo stabilizzatore ed il direzionale, realizzati entrambi da tavoletta di balsa e quindi semplicissimi da costruire, completano il modello nelle sue parti essenziali.
La motorizzazione da me utilizzata è costituita da un brushless Ø 35x42 con un'elica 10x5 che fornisce abbondante energia per un volo realistico e sufficiente

per eseguire la semplice acrobazia che ci si può aspettare da un simile aeromodello. Con un pacco batterie LiPo 3s da 3200 mAh si ottiene una autonomia superiore ai 10 minuti.
Per quanto riguarda l'installazione dell'elettronica di controllo non ci sono problemi perché lo spazio disponibile in fusoliera è abbondante e quindi essa risulta molto facilitata. Anche i due servi alari per gli alettoni trovano spazio con facilità nello spessore del profilo alare.
Realizzate con cura le barrette di comando. Io uso sempre delle barrette Ø 0,8 che scorrono in appropriati tubetti di nylon ben fissati nelle ordinate, che permettono di ottenere con facilità scorrevolezza e precisione dei comandi.
La ricopertura in termoretraibile riproduce la colorazione del Jodel full-size ricostruito, completata con alcuni stemmi del costruttore Wassmer specifici per questa versione.
Siamo così arrivati al momento più interessante ed emozionante e cioè il collaudo. Se avete montato con attenzione tutta la parte elettrica e controllato il corretto funzionamento dei comandi non dovreste avere problemi.
Una raccomandazione però è necessaria: siccome il modello ha il carrello convenzionale, costituito da due ruote anteriori e dal ruotino in coda, se la pista non è scorrevole il decollo diventa difficile. L'ideale è l'asfalto o la terra battuta ben tenuta. Se invece la pista è in erba occorre sia ben rasata e rullata per non incappare in impuntamenti quando si accelera da fermi. Una volta che il modello ha iniziato la sua corsa regolare, quando la velocità è sufficiente si alza quasi da solo: basta una cabratina ed il Jodel è in volo.
Col suo volo tranquillo non presenta difficoltà anche per chi non è una gran "manetta" e permette a tutti di divertirsi con le classiche evoluzioni ammesse da modelli di questo tipo.
L'atterraggio è perfettamente controllabile e stabile nell'allineamento sulla pista e l'unica avvertenza è quella legata, come per il decollo, al fatto che l'impuntamento, dovuto al tipo di carrello, è sempre in agguato. Delicatezza sul cabra per farlo "sedere" il più possibile al momento dell'impatto con la pista.
A questo punto, non mi rimane che augurare buon lavoro a chi vorrà accingersi alla costruzione del mio Jodel 120 e divertirsi con le sue evoluzioni così come hanno potuto fare (beati loro!) quelli che lo pilotarono o volarono come passeggeri sul full-size.
A tutti voi, buoni decolli e migliori atterraggi.

Alberto Dotti

L'autore e il suo modello.