

*Avete mai visto volare un cammello?
Io ho visto volare degli schiaffi!
Io ho visto volare degli insulti!
Ne ho vedute tante da raccontar,
giammai i cammelli volar!*

L'idea schematica della macchina
"Camel" si vede qui
(Disegno: J. H. Sproule, 1914)



Un progetto di Tobias PEROTTA



SPROULE IVANOFF CAMEL

Mi sono sempre chiesto le ragioni del successo di alcuni, soprattutto se d'ispirazione, nel loro sempre uguale con l'innovazione. La Rotherham, così, quando all'inizio del 2011 ho letto che il leggendario costruttore nel 2010 si sarebbe recato in Italia, sono stato colto da un'emozione che non mi ha mai abbandonato. Con quel primo istante di disorientamento? Così ho cominciato ad andare a cercarlo per il web e ad un certo punto, su di un sito inglese, ho incontrato un sito prodigiosamente moderno: il Camel. Proprio così, come il leggendario caccia inglese

della prima guerra mondiale? Il Camel infatti appartiene però ad un'epoca successiva, nata a dire il vero nel 1917-18, quando J. H. Sproule e A. Ivanoff decisero di propo-

nere un aereo bimotore di costruzione semplice e commerciale, basamento: appunto "Camel". Per facilitare il trasporto, ad il montaggio sul campo,

il Camel venne disegnato con le ali piegate, facendone un velivolo portatile. In questo modo le ali si potevano ripiegare di piatto sul fianco della fusoliera, mentre il tutto si era caricato e scaricato a vista. L'aereo venne costruito nel 1917 dalla Sun Light Aircraft Ltd, a Doncaster e doveva essere un aereo da combattimento. Il primo volo ebbe luogo a Doncaster e anche se i test di volo furono complessi non venne mai rifiutato un contributo di aviazione. Dopo i primi test i progettisti decisero di aumentare la superficie del piano di coda per migliorare la



modellismo n.15

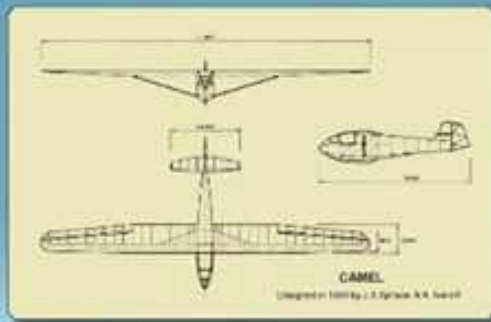


stabilità longitudinale, ma nel complesso il Camel si rivelò uno di buona manovrabilità e facile pilotaggio. Anche la versione della cabina venne modificata per migliorare la visibilità. L'aereo entrò in servizio il 19 agosto 1918, quando si è schiantato a seguito di un errore a terra, con un pilota di nome John Derry. Da quel momento in poi la voglia di far rivivere questo piccolo aereo.

Il Camel non è proprio semplice come avrei voluto, dato il poco tempo a disposizione, ma mi è piaciuta la sua forma particolare con un muso ampio (con delle strisce nere), una delle linee aggiunte a modernità. D'accordo è stato un colpo di fortuna! Purtroppo la mia ricerca non mi ha permesso di trovare molte immagini

modellistiche con una tecnica per me nuova che mi permetteva di sfruttare la rete CNC. In particolare, la presenza della fusoliera è un vantaggio di poterla realizzare in modo da simulare una cabina

vera, trasformata a livello, ma comunque la velocità di costruzione di un modello aereo. Il modello che alla fine ho costruito ha un'apertura alare di 11,20 m e una velocità di 1,5.





stabilità longitudinale, ma nel complesso il Camel si rivelò sano, di buona manovrabilità e facile pilotaggio. Anche la vetratura della cabina venne modificata per migliorare la visibilità.

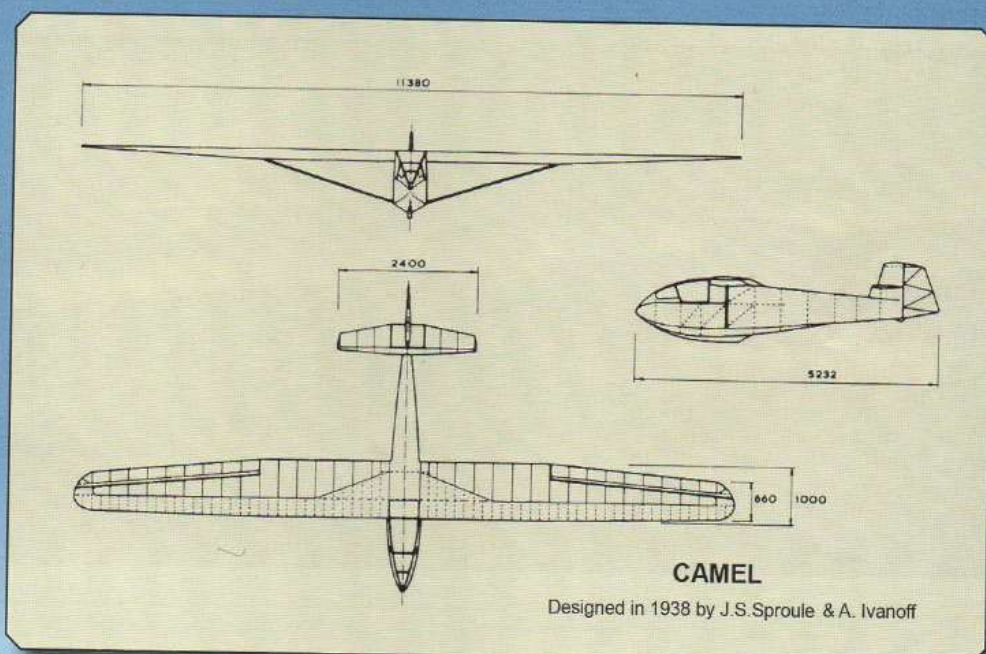
L'aliante restò operativo fino al 19 agosto 1951 quando si è schiantò a seguito di uno scontro a mezz'aria con un Olympia su Dunstable Downs. Davvero una bella storia che ha fatto nascere in me la voglia di far rivivere questo piccolo aliante.

Il Camel non è proprio semplice come avrei voluto dato il poco tempo a disposizione, ma mi è piaciuta la sua forma particolare con un muso ampio con delle strane curve, ma dalle linee aggraziate e moderne. Diciamolo: è stato un colpo di fulmine! Purtroppo la mia ricerca non mi ha permesso di trovare molte informa-

zioni, ma in compenso su Scalesoaring.uk ho trovato un articolo dell'epoca, un tritico ed un bel progetto che avrei potuto sviluppare secondo le mie esigenze dato che volevo realizzare il

modello con una tecnica per me nuova che mi permettesse di sfruttare la mia CNC. In particolare, la struttura della fusoliera è uno scatolato di pioppo svuotato in modo da simulare una strut-

tura tradizionale a listelli, ma mantenendo la velocità di esecuzione di un normale scatolato. Il modello che alla fine ho costruito ha un'apertura alare di m 3,80 m circa ed è in scala 1:3.



nel muso davanti al pilota trovano posto i due grossi servi, il regolatore di tensione che alimenta la ricevente ed una batteria Lipo 2s da 5000 mAh per automodelli, di quelle con lo scatolotto in plastica rigida. Anche per cercare di massimizzare i pesi sul muso ho messo "zavorra utile", ma nonostante questo sono occorsi altro 800 grammi di piombo.

Così come gli alettoni, le parti mobili sono incernierate con hinge point in nylon e l'ala e i timoni sono ricoperti con tessuto Bemberg (fodera di nylon)teso con acqua e sigillato con turapori per legno.

Gli alettoni, ovviamente, sono differenziati (con un'ala a forte allungamento questo è un "must") hanno un servo per ogni semiala comandato con astine di acciaio armonico e relative squadrette in vetronite.

IL PILOTINO E IL CRUSCOTTO

Il pilotino in scala 1:3 è una bella sfida, ma voglio farlo tutto io. Inizio facendo delle teste in una specie di Das perché credo sia la parte più difficile. Ne faccio varie. Qualcuna è troppo piccola qualcuna è buffa, qualcuna è brutta... alla fine scelgo "Walker" (chiamato così perché somiglia a Walker Texas Ranger) e vado avanti; mancano solo mani, piedi, corpo, ecc.

Per fortuna non è il primo pilotino che faccio, ma mai così grande. Trovo il cartamodello di una tuta da pilota, realizzo i modelli in carta, taglio i pezzi nel tessuto di cotone e poi via di macchina per cucire. L'effetto finale, con la testa poggiata sopra, non è male. Il corpo è in estruso scolpito con carta vetro e

taglierino ben affilato e con le varie giunture delle articolazioni unite da fili di ferro e colla poliuretanica che lo rendono così parzialmente posizionabile nella postura più adatta. Le scarpette sono sempre in simil-Das, rivestite in similpelle incollata con Bostik; un po' di spago colorato di nero a simulare i lacci e siamo a posto. Non ho il sediolino; ne disegno uno semplice, di fantasia, al CAD che alla

fine si rivela azzeccatissimo. Realizzo le cinture usando similpelle, nastri ed occhiali; l'effetto è bello e realistico. Pure il cruscotto è di fantasia, ma ho cercato di replicare gli strumenti che si usavano all'epoca realizzandoli semplicemente in compensato di pioppo da 3 per le cornici e in compensato di betulla per il cruscotto. La maggior parte del tempo l'ho spesa per realizzare i vetrini degli strumenti che volevo bombati. A questo scopo ho dovuto realizzare un master in legno duro su cui poi termoformare l'acetato in modo da ottenere delle calottine trasparenti inserite poi negli strumenti in cui avevo già messo lo sfondo dei quadranti stampati su carta fotografica.

IL COLLAUDO

Io purtroppo non abito in una zona ricca di pendii. Il più vicino è a 100 km e non sempre ci sono le condizioni ideali. Questa primavera o pioveva o c'era troppo vento per cui alla fine ho deciso di collaudare il Camel direttamente alla Rétroplane, a Palsa, dove abbiamo avuto a disposizione un "amico di mozzarella" e grande pilota nella persona di Luca Di Paolo ed Andrea Pusante nei panni di lanciatore d'eccellenza. Il collaudo per me è stato un'emozione indescrivibile in più eravamo a Palsa, in uno scenario magnifico, nel cuore della Rétroplane con i miei amici che goliardicamente facevano ciao ciao con la manina al modello come se non dovesse tornare più. Ma lui, il Camel, non si è assolutamente scomposto. Ah, che meraviglia il volo in pendio! Alianti che sfruttano le forze della natura nel modo più proficuo possibile! Centrato quasi perfettamente





te (un pelo cabrato: voleva 150 g di piombo in punta, ma non è stato comunque un problema per i pollici di Luca) il mio Camel ha eseguito un volo dolce ed armo-

nioso, fedele ai comandi del pilota, danzando fra le cime del pendio nord di Polsa. Il video del primo volo si trova al seguente link: www.facebook.com/

www.sudinvolo.it/videos/1163133820403739/ Chi volesse ricostruire il Camel non ha che da scaricare il disegno dall'archivio di MODELLISMO. Alla fine

si troverà fra le mani un aliante vintage docile, lento e dalla linea inconfondibile. Buona costruzione e migliori voli a tutti, allora!

tristanoperotta@gmail.com

Tristano Perotta felice e soddisfatto dopo il perfetto collaudo del Camel sul pendio nord di Polsa a cura di Luca Di Paolo, già in copertina due numeri fa.



modellismo 145