

come eravamo



I modelli RTF, tanto diffusi oggi, non sono una novità: già nel 1970, Reda e Bertolani...

.....

Ho comprato un modello fatto! Un AT-6 Texan pronto al volo. Certo non è per me, io che mi diverto a progettarli, magari strani, ma per un amico non modellista che, quando era ancora bambino, perse il padre caduto in servizio proprio con quell'aereo ed ora, anziano, desidera possederne un ricordo, lì, appeso al muro. E proprio ora, ricevo una mail da Benito Bertolani, il BB nazionale, 13 volte campione italiano F3A, che m'invita a raccontare di quando nell'anno 1970 cercammo di produrre proprio modelli da vendere finiti. Una delle mie rappresentate era la "Mini Dream Car", che produceva una slot car allora vincente, ed il suo titolare,

Vernaglione, s'era messo in testa di realizzare aeromodelli RC da commercializzare pronti al volo. Non aveva alcuna competenza, ma una volontà incrollabile. Così, approfittando della mia esperienza, mi sollecitò a tale proposito. Inutile cercare di dissuaderlo adducendo argomenti come: "Aviomodelli non c'è riuscito e neanche Graupner!" Non voleva assolutamente rinunciare. Così mi misi subito in moto e feci parecchi viaggi a Milano contattando aziende del settore chimico, laboratori di stampaggio e via dicendo. Alla Montecatini mi mostrano due radici di quercia, una naturale e l'altra in poliuretano, sfidandomi a distinguerle. Erano identiche, ma ci riuscii

perché, là dov'erano state segate, una mostrava gli anelli d'accrescimento e l'altra no. In una ditta di stampaggio del polistirolo mi fecero vedere delle boccole per ventilatori autolubrificanti ed eterne e dei bicchieri ordinati dall'Alitalia che, se schiacciati, non si rompevano; tutto dipendeva dalla densità del materiale. Pian piano mi convinsi che la cosa si poteva fare ed organizzai tutta la catena di operazioni, dallo stampaggio alla verniciatura con resine epossidiche miste a fili di vetro. Il tutto da realizzare senza un labo-

torio: ogni impresa esterna avrebbe fatto il suo lavoro e consegnato la produzione al laboratorio seguente per la lavorazione successiva. In ditta sarebbero arrivati i prodotti finiti da inscatolare e vendere... *Milàn l'è 'n gran Milàn!* Restava solo da realizzare il prototipo da stampo e... chi meglio di Bertolani, all'epoca campione italiano in carica, avrebbe potuto farlo? Lui non si tirò certamente indietro, anzi! Persuaso dalle ricerche che avevo fatto, preso personalmente contatto con le ditte interpellate e convinto dalle loro dimostrazioni, decise, ed io con lui, di procedere col polistirolo e di costruire il prototipo per gli stampi: un F3A. Quando il modello fu pronto sarebbe stato solo da consegnare allo stampista, ma ormai era la fine di luglio e tutte le attività si stavano per fermare. Saluto Vernaglione, passo da Fantasyland e sto per tornare a Roma, quando lui mi rintraccia: - *Stanotte ho sognato mia madre che mi ha detto di farlo in poliuretano!* La verità era che gli stampi per il polistirolo erano in metallo e molto costosi, mentre quelli per il poliuretano, in resina, costavano assai meno...



Molto gentilmente, Benito Bertolani ci ha fatto avere le uniche foto esistenti dell'Italia Uno, il primo modello RC pronto al volo mai prodotto in Italia. Nella foto a destra, Mariella Bertolani sostiene il modello in modo tale che si può apprezzarne la linea elegante, tipica degli acrobatici degli anni '70.





Ancora l'Italia Uno, questa volta con un giovanissimo Bertolani ed una ancor più giovane fanciulla: sua sorella Italia. Peccato che, come si legge nell'articolo di Reda, la qualità del materiale lasciasse parecchio a desiderare, perché la base di partenza era ottima. Resta il fatto che, come dimostra il modello americano qui sotto, i tempi non erano ancora maturi per i modelli RTF.

Ricominciamo tutto da capo, e riprogettiamo tutta la lavorazione, questa volta da fare in casa. Vernaglione compra la macchina per iniettare il poliuretano e siamo pronti. Ora, il poliuretano è una miscela di due componenti e la proporzione di questi ne determina la densità e quindi la durezza, che va dalla quercia al balsa. Per un'alta densità il processo di solidificazione dura neanche mezz'ora, ma per una densità bassa, quella a noi utile, ci potevano volere anche dei giorni e, nonostante l'aggiunta di un

accelerante, quando i pezzi venivano estratti dagli stampi erano ancora soggetti a movimenti e bisognava sbrigarsi ad incollarli tra loro per ottenere una certa rigidità. Comunque, alla fine il prodotto andò in commercio col nome di "Italia Uno", confezionato in una bella scatola tricolore. Il risultato? Alquanto deludente! Il materiale continuava a muoversi nel tempo, alcuni incollaggi non resistevano alle vibrazioni di un 10 cc e quindi, la produzione non durò a lungo. Rimango convinto che col

polistirolo sarebbe stata tutta un'altra faccenda, però, dati i costi degli stampi, non sarebbe stato possibile offrire un vasto assortimento di modelli diversi, prova ne sia la produzione dell'Aviomodelli, che dopo parecchi anni riuscì a realizzare, sebbene in un altro materiale, fusoliere pronte, ma anche qui dalla gamma piuttosto limitata. Ci vogliono proprio i cinesi! Loro li fanno con le "sante mani", come noi modellisti, anche se hanno il merito di aver realizzato un materiale di ricopertura con prestampati

anche i ribattini, che va oltre ogni ragionevole rifinitura. Ma che gusto c'è? Sì, è vero: se non hai tempo per costruire, oggi lo compri e domani voli, ma quanti sono quelli che sanno volare? E dove vai a volare? E allora non ci sarà mai quella diffusione che permette investimenti redditizi e dovremo contentarci dei cinesi o tornare a farceli da soli, trepidare al primo volo e mostrare agli amici il nostro capolavoro. Questo è il modellismo!

Guglielmo Reda

Nel lontano 1973, anche gli americani della Hobby Lobby International decisero di lanciare sul mercato un RTF. In questo caso il modello era non solo pronto, ma addirittura prontissimo al volo! Il "Ready Bird 23", questo il suo nome, era un elegante trainer in materiale plastico con rinforzi interni in compensato che veniva venduto come vedete nella foto a destra. Il motore, un Fox .25 R/C, era già montato, il serbatoio e i tubetti al loro posto; i servi, la batteria, la ricevente a tre canali ed i comandi perfettamente montati e collegati. Il kit comprendeva anche la trasmittente: una EK Logictrol (un marchio con un'ottima reputazione, all'epoca) a tre canali, che aveva bisogno soltanto di qualche ora di carica. Ali e piani di coda venivano forniti separati dalla fusoliera per questioni d'imballaggio, ma il modello poteva essere pronto al volo in un'ora, un tempo decisamente inferiore a quello necessario per caricare le batterie della radio. Il prezzo di vendita per il set completo (che includeva anche l'elica!) era di soli 199 dollari, inferiore a quello di una radio a 4-5 canali nuda e cruda. Anche negli USA, però, i tempi non erano ancora maturi...

