

ANSALDO AC 3

di Bruno Sermarini



Influenzato, o per meglio dire, “sobillato” dall’articolo sul n° 3/00 del notiziario CMPR, ho deciso di costruire un AC 3 partendo dalla busta Dujin che avevo acquistato anni fa in attesa di sufficiente documentazione. La cosa è risultata un po’ più complicata del previsto dato che la busta contiene solo:

- fusoliera
- impennaggi
- elica
- motore con relativa carenatura
- sedile

Tranne motore ed elica, tutti i pezzi sono da scartare o da correggere.

ALA

Non fornita dalla Dujin; è stata autocostruita da una lastra in pvc. Dato che la vista frontale ricavata dal manuale d’uso non sembra molto precisa, ne ho verificato lo spessore massimo fotocopiando in scala 1/72 il profilo alare in fondo alla fig. 11 del notiziario, profilo che corrisponde al tratto a corda costante e spessore max..



Per riprodurre la centinatura leggermente sporgente attraverso il rivestimento in tela, il dorso e il ventre dell’ala sono stati rivestiti con un sottilissimo foglio di plasticard (fondo di un piatto per uso alimentare) su cui al rovescio con una matita dura è stata tracciata la centinatura stessa.

A causa dello spessore variabile dell’ala, il rivestimento è stato diviso in 7 parti da incollare una accanto all’altra dopo averle tagliate con molta precisione:

- 2 estremità rastremate in pianta
- 2 tronchi a corda costante
- 2 tratti centrali in corrispondenza dell’abitacolo e la striscia centrale.

Dato lo spessore minimo del plasticard occorrerà usare colla ciano o Tamiya Extra Thin Cement per evitare scioglimenti indesiderati! Lo stesso procedimento è stato usato per gli alettoni. Sotto ognuno dei due alettoni occorre posizionare l’aletta di compensazione, analoga a quella presente sui più noti FIAT CR 30 e 32 e fissata all’alettone con due supporti ad arco che potremo riprodurre in plasticard, o meglio con lamierino d’ottone.

FUSOLIERA

Come riportato nell'articolo del notiziario, la fusoliera è troppo panciuta e deve essere assottigliata nella sezione longitudinale come indicato nel dis. 1.



Anche in pianta occorrerebbe un leggero assottigliamento, ma questo è molto meno visibile. Il poggiatesta deve essere rifatto ed il muso accorciato di ca. 3 mm.

Tutte le incisioni della fusoliera sono state eliminate con colla ciano (ha quasi la stessa durezza della resina) perché imprecise, e rifatte.

Sono state aggiunte le chiodature in corrispondenza delle ordinate utilizzando un ingranaggio da orologio montato sulla prolunga di un vecchio compasso; attenzione: i denti dell'ingranaggio devono essere rastremati anche nel senso dello spessore o vi ritroverete con una specie di tratteggiata invece di una serie di punti !

Sul dorso della fusoliera, a partire dall'ordinata n° 4, bisogna scavare le due cave per le 4 armi come da dis.2. A questo punto, se si ha ancora voglia di precisione, è meglio re incidere i due pannelli alettati ai lati del muso.

Il radiatore dell'olio alettato, che sporgeva sotto la fusoliera poco avanti al carrello, nella confezione è rappresentato da un grumo di resina, da cestinare senza rimpianti. Lo sostituiremo con una serie di lamelle semicircolari in plasticard sottile, incollate fra loro in modo da riprodurre l'alettatura. Il radiatore era dotato di un parzializzatore costituito da un semplice tegolo in lamiera (v.fig. 8 del notiziario).

Il motore è piuttosto ben riprodotto; occorre aggiungere i cavi per le candele e le aste di comando dei bilancieri valvole. Queste aste hanno la particolarità di essere 3 per ogni cilindro e disposte non radialmente come consueto, ma una davanti all'altra nella direzione del moto, con l'asta centrale apparentemente più sottile. Non so a cosa potesse servire questa terza asta e sarò particolarmente grato a chi me lo spiegherà. Sul fronte di ogni cilindro occorre aggiungere due tubi di scarico; io ho usato del sottile tubicino di rame tagliato a pezzetti che sono stati curvati dopo aver introdotto un filo di rame per evitarne lo schiacciamento. La carenatura del motore andrebbe bene se fosse ovale come la sezione frontale della fusoliera, per nostra sfortuna è invece circolare, per cui dovremo rifarla in vacuform su uno stampo di legno che si accoppi perfettamente con la sezione frontale della fusoliera.



La difficoltà maggiore si presenterà nel posizionare esattamente gli scassi da cui far uscire i cilindri dato che, a causa della sezione ovale e non circolare, questi scassi non sono equidistanti fra loro. Consiglio di eseguire questa parte del lavoro in solitudine, così da poter dare libero sfogo all'inevitabile turpiloquio. Sopra e sotto il foro d'uscita dell'asse elica sono presenti due gruppi di quattro fori ciascuno, con i due gruppi leggermente separati uno dall'altro (v. copertina del notiziario).

L'interno della fusoliera, in corrispondenza dell'abitacolo, deve essere assottigliato con un'abbondante fresatura. Obbligatorio per questa fase l'uso di una buona mascherina antipolvere e di guanti (ottimi quelli del reparto verdura dei supermercati). Il sedile è stato rifatto in plasticard e così pure il cruscotto tenendo presente che le dimensioni degli strumenti di allora erano paragonabili a quelle delle sveglie dei nostri giorni.

PIANI DI CODA

Vanno autocostruiti con profilati EVERGREEN irrigiditi con filo d'acciaio armonico incollato a ciano in cave successivamente stuccate con cura. Gli spezzoni di filo d'acciaio dovranno essere leggermente più lunghi del corrispondente profilato, così da ottenere degli "spinotti" utili al momento del montaggio. Le ruote possono essere copie in resina di quelle del Nieuport 17 Revell o, per i più volenterosi, fotoincisioni della Airwaves riproducenti ruote a raggi. Il pattino di coda, a balestra, deve essere autocostruito. Seguendo i disegni del notiziario ho rifatto con plasticard da 2 mm. il piano orizzontale e alzato quello verticale. Entrambi sono stati rivestiti con plasticard sottile analogamente a quanto fatto per le ali.



CARRELLO E MONTANTI ALARI

Sono completamente assenti nella confezione Dujin.

Vanno autocostruiti con profilati EVERGREEN irrigiditi con filo d'acciaio armonico incollato a ciano in cave successivamente stuccate con cura. Gli spezzoni di filo d'acciaio dovranno essere leggermente più lunghi del corrispondente profilato, così da ottenere degli "spinotti" utili al momento del montaggio. Le ruote possono essere copie in resina di quelle del Nieuport 17 Revell o, per i più volenterosi, fotoincisioni della Airwaves riproducenti ruote a raggi. Il pattino di coda, a balestra, deve essere autocostruito.



VERNICIATURA

L'interno dell'abitacolo era verniciato, a quanto mi è stato detto, con la "alluminata". Per l'esterno ho scelto uno degli schemi proposti dal notiziario: il n° 4 della tav. 10, la cui ala è invece riportata allo schema 3 della tav. 11. La fusoliera e il ventre alare, in alluminata nella realtà, sono state verniciate con una miscela di Humbrol. La fusoliera è stata successivamente trattata con una miscela al 50 % di trasparenti lucido e opaco, mentre per ali e piani di coda, che erano telati, ho usato una miscela dei due con maggioranza di vernice trasparente opaca. La carenatura del motore sembra essere in metallo naturale fiorettato (la fiorettatura è quel tipo di finitura usata spesso per i serbatoi delle autobotti o anche per certi banconi di bar e costituita da tante impronte circolari accostate una all'altra sulla superficie lucida del metallo); un simile tipo di finitura è, almeno per me molto difficile da riprodurre nella scala 1/72, per cui mi sono accontentato tingeggiare la carenatura con l'Aluminium della Alclad.

I numeri 4 ai lati della fusoliera e sotto le ali, sono stati eseguiti usando mascherine ritagliate dal frisket.

La canne delle 4 armi da 7,7 (v. foto a pag. 137 de "L'aviazione da caccia italiana 1918-39" vol. II° del Gentili) si possono ricavare da aghi da iniezione mentre i cavi delle controventature su ali, carrello e capra centrale, sono ottenuti da filo d'acciaio armonico da 0,1 mm., stemperato facendolo passare rapidamente attraverso la fiamma di una candela, la rapidità è importante per non far fondere il filo!

Le strisce rosse in fusoliera verso la coda e sotto le ali, che secondo la normativa del tempo indicavano lo stormo, sono ricavate da decal Tauromodel con strisce rosse a tinta unita.



Vista dall'alto del modello finito

Altre foto alla pagina successiva



Una vista d'assieme di $\frac{3}{4}$ anteriore



Dettaglio del motore, elica e carrelli