

Anche in questa occasione per trovare l'ispirazione che mi facesse decidere a quale aereo mi sarei potuto ispirare per un nuovo modello da costruire, sono andato a cercare nel mio passato di aeromodellista. Non dovete stupirvi di questo per due motivi: il primo è che le mie primavere messe in archivio sono maggiori di quelle che anche il più roseo futuro mi

può riservare ed il secondo è che nel mio passato di aeromodellista ho visto scorrere sotto i miei occhi moltissimi modelli ed aerei veri che spesso mi avevano colpito al punto da giudicarli adatti ad essere messi in cantiere, ma poi, come accade a molti, si archiviano foto e tritici rimandando la decisione più in là nel tempo. Nel caso dello Zlin Akrobat che vi presento in questa

occasione, la decisione è scattata come seguito del mio precedente progetto, il Jodel 120, che magari avete visto su queste pagine poco più di un anno fa, perché anch'esso avevo avuto modo di vederlo volare sull'aviosuperficie che frequentavo negli anni '80. A pilotare lo Zlin in quelle occasioni era niente meno che Sergio Dallan, il pluricampione di acrobazia no-limits, e non potete immaginare

cosa riusciva a far fare a quel purosangue di aereo... un vero spettacolo di bravura e spericolatezza! Bisogna aggiungere che lo Zlin che pilotava Dallan aveva una sua storia particolare ed interessante; era infatti stato acquistato direttamente in Cecoslovacchia, dove veniva costruito, e portato all'aeroporto di Bresso (Aero Club di Milano) da Roberto Crippa, il famoso

ZLIN 526



Akrobat



**Un piccolo acrobatico elettrico
ispirato ad un aereo dal passato illustre**

pittore “spazialista” come il famosissimo Lucio Fontana arcinoto per le sue tele con un vistoso taglio al centro. Con quello Zlin Crippa aveva gareggiato per diversi anni, ma nel 1972 durante una lezione di acrobazia (era diventato anche istruttore) proprio sul campo di casa, a Bresso, perse tragicamente la vita. La causa precisa non è mai stata chiarita, ma pare fosse stato un guasto al motore. I danni all'aereo non erano stati tali da dover rinunciare alla riparazione, per cui tornò a volare pilotato dai soci dell'aero Club di Milano ed in particolare da Sergio Dallan. La livrea che potete vedere



nella foto d'epoca (una diapositiva da me scattata e un po' segnata dal tempo) è quella originale con la sigla che richiama, un po' deformato, il nome del primo proprietario cioè il pittore Crippa. Questa particolare presentazione è motivata dal fatto che penso sia doveroso far conoscere la storia degli aerei che si vanno a scegliere come soggetto se vogliamo che la nostra passione aeromodellistica sia anche una forma di cultura ed un tributo al passato con i suoi protagonisti. Penso sia anche doveroso parlare del costruttore dei full-size. La “Zlin” è un'azienda fondata nel lontano 1934 a Zlin (città della Moravia) che iniziò la sua attività con la costruzione di alianti. In seguito, dopo il trasferimento a Ostrokovice, assunse il nome Morane Aviation, ma continuò a denominare i suoi progetti col nome originario Zlin.

La gentile consorte dell'autore ci mostra le misure compatte, ma ben proporzionate del modello.

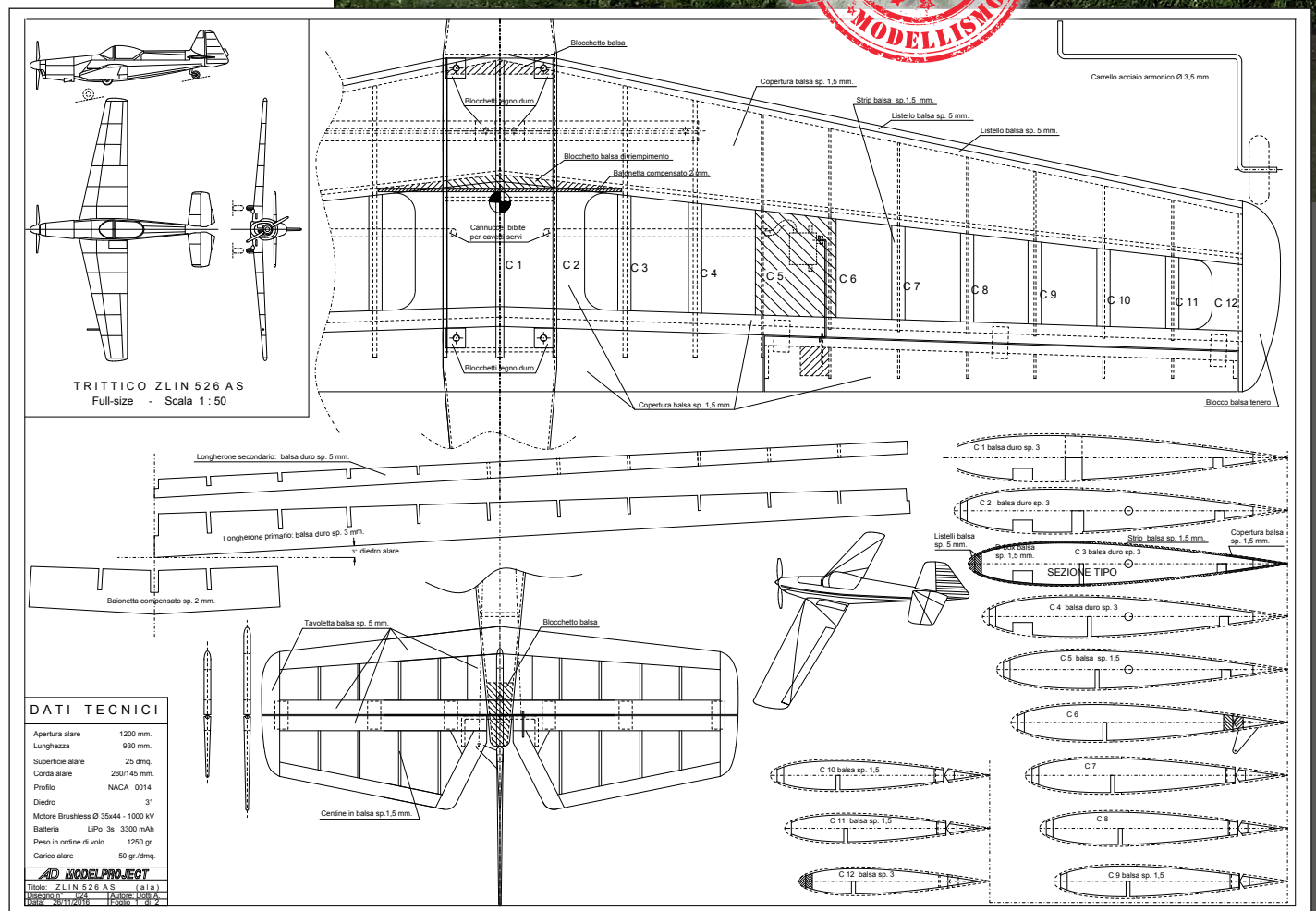
In alto: una vecchia foto dell'aereo originale appartenuto a Roberto Crippa.

Gli aerei prodotti sono stati veramente molti, sia come acrobatici sia come istruttori e irroratori agricoli. La fama del marchio è però legata agli acrobatici che, assieme ai Sukhoi russi, monopolizzarono i primi posti nelle classifiche dei campionati mondiali

per molti anni. Attualmente la ditta è di proprietà irlandese e produce monomotori da turismo e scuola di primo livello. Naturalmente il modello che io propongo ispirato al 526 AS non vuole essere una vera e perfetta riproduzione perché se si vogliono avere anche buone caratteristiche di volo



nella scala usuale delle nostre costruzioni, bisogna scendere a qualche compromesso, ovvero a ritocchi dimensionali delle superfici portanti e all'adozione di profili adatti. Credo che i lettori più affezionati ricorderanno recentemente un articolo dove si descriveva la costruzione di uno Zlin e quindi potrebbero avere l'impressione di una ripetizione, ma non è così perché, pur con tutto il rispetto per chi usa costruire i propri modelli da kit anche molto raffinati come nel caso in oggetto, quello che vi sto presentando io è una cosa diversa. Innanzitutto si tratta di un modello che richiede un minore impegno economico e, seconda cosa, vi offre il piacere di costruirlo in toto con le vostre mani e questo, per me, ha un grande valore e dà le maggiori soddisfazioni ad opera finita. Come vedete dalle foto, il mio modello è di proporzioni



abbastanza ridotte, per un volo domenicale senza troppi problemi. L'apertura alare è di 1250 mm e la lunghezza 930 mm. La superficie alare, con una corda di 260 mm alla radice e 145 mm alle estremità, è di 25 dm².

Io ho montato un motore brushless a cassa rotante con diametro di 35 mm e lunghezza 44 mm e con un kV di 1200 giri per Volt. L'elica che nel mio caso si è dimostrata più adatta è una 9x4,5 ma se vi orientate su motori con diverso kV, tenetelo presente nello scegliere il passo.

Una batteria da 3200-3300 mAh, con un consumo di circa 35 A al massimo, vi permetterà, volando non sempre a tutto gas, di superare tranquillamente i 10 minuti di volo. La costruzione del modello è facilitata dal sistema di assemblaggio della fusoliera ad incastri, che da qualche tempo ho adottato, e che si presta anche ad un'eventuale realizzazione con il taglio laser dei pezzi. La procedura, visto che la costruzione è sicuramente riservata a modellisti abbastanza esperti, rientra nella norma e quindi non mi dilungo per non anno-



iare i lettori arrivati fin qui. Anche l'ala e gli impennaggi non richiedono suggerimenti particolari e quello che raccomando è solo la cura del perfetto alloggiamento sul ventre della fusoliera in modo da ottenere un esatto allineamento sui tre assi. Non posso poi esimermi dal sottolineare la posizione del baricentro che deve essere verificato con precisione: questo lo si può ottenere facilmente perché lo spazio in senso longitudinale è abbondante e quindi bisogna solo trovare il punto adatto dove fissare la batteria. Per la finitura io ho optato per una ricopertura in termoretraibile che riproduce quella dell'aereo vero che ho ammirato e fotografato 30 anni fa. Ho pensato infatti che ciò fosse doveroso in ricordo di un personaggio eccezionale quale fu il suo proprietario e pilota Roberto Crippa, mio concittadino milanese, ma anche per far rivivere, seppur in formato modellistico, questo eccezionale aereo. A questo punto siamo arrivati a parlare delle caratteristiche di volo e posso dire che non sono stato deluso perché il modello ha fatto il suo dovere in ogni situazione. Il mio Zlin 526 ha un volo preciso e lineare che dà fiducia e non presenta sorprese; giusto quello che desidera

chi non è un pilota molto smalziato come me... Penso quindi che l'appassionato a cui piace costruire i

propri modelli potrà apprezzare queste caratteristiche e prendere quindi la decisione di "passare alle vie di fatto"

mettendosi al lavoro, godersi il dolce profumo del legno e poi divertirsi facendo evolvere allegramente e con orgoglio

la "sua" costruzione. E allora, come sempre, buoni voli e migliori atterraggi!

Alberto Dotti

