

Gian Mario:
L'aeromodellismo...



...secondo i Cella!

*Nell'aeromodellismo, ciò che conta
non è solo far volare un modello,
quanto far volare anche la curiosità.*

(Gian Mario)

Introduzione

Da bambino guardavo il cielo con meraviglia, cercando di afferrare con lo sguardo quel mistero che unisce leggerezza e libertà. Col passare degli anni, quel desiderio non si è mai spento: ha semplicemente preso la forma dell'aeromodellismo.

Questo libretto è il racconto di una passione che mi accompagna da tutta la vita. Non è un manuale tecnico, né un trattato sull'aerodinamica. È piuttosto una raccolta di ricordi, esperienze, incontri, sogni e modelli; alcuni volati lontano, altri rimasti nella memoria.

L'aeromodellismo è stato per me molto più di un hobby: è stato un ponte tra le generazioni, un campo di sperimentazione, un rifugio creativo e, non di rado, una palestra di pazienza. Attraverso le mie mani, quelle di mio padre, dei miei fratelli e degli amici che con me hanno condiviso questa avventura, sono nati piccoli velivoli che hanno portato in cielo sogni fatti di balsa e di carta.

In queste pagine c'è una storia che parla di famiglia, di passione e di quel desiderio irriducibile di far volare ciò che nasce dalle nostre mani.

*Benvenuti nel mio cielo.
Gian Mario Cella*

L'aeromodellismo...

...secondo i Cella!

Fin da bambino, il volo ha sempre esercitato su di me un fascino irresistibile. Che si trattasse degli uccelli rapaci che guadagnano quota in grandi spirali per poi svanire all'orizzonte, o degli alianti che, silenziosi, imitano il volo maestoso dei grandi migratori percorrendo centinaia di chilometri, osservarli mi riempiva di meraviglia.

Ricordo ancora quando, insieme ai miei fratelli più piccoli, costruivamo aeroplanini di carta, cercando di farli volare il più lontano possibile. Se non riuscivo a vincere quelle piccole sfide, modificavo la forma e la curvatura delle ali, sperimentando fino a ottenere un risultato migliore.

Quando mi trovavo in difficoltà, chiedevo aiuto a mio padre, che da giovane aveva partecipato alla costruzione di un "libratore": un aereo rudimentale che, lanciato da una collina, planava elegantemente, anche se non era in grado di sfruttare le correnti ascensionali per guadagnare quota. I nostri aeroplanini, invece, non superavano mai i confini del giardino.

Mio padre, ingegnere, ci spiegava con pazienza i principi alla base del volo. Il peso, ci diceva, era fondamentale: doveva essere il più basso possibile per permettere a un corpo più

pesante dell'aria di planare a lungo. Poi c'era il profilo delle ali, essenziale per generare una forza verticale in grado di contrastare la gravità. E infine, la forma delle ali: quelle tozze, come quelle di una farfalla, sono adatte per brevi spostamenti, mentre ali slanciate, come quelle di un gabbiano, consentono di percorrere grandi distanze.

Nonostante i suoi consigli, i nostri aeroplanini di carta o i modellini di balsa, pur lanciati in alto, tornavano sempre a terra dopo poco.

Come facevano allora gli uccelli e gli alianti a rimanere in aria così a lungo? Mio padre mi spiegava che serviva una forza verticale ascendente, capace di contrastare la gravità. Gli uccelli, privi di motore, generano questa forza battendo le ali, ma anche loro, soprattutto durante le migrazioni, sfruttano le correnti ascensionali per mantenersi in volo senza affaticarsi. Allo stesso modo, gli alianti senza motore sfruttano le correnti termiche o quelle generate dai pendii montuosi per guadagnare quota e planare.

Queste lezioni, ascoltate fin da bambino, hanno trovato conferma anni dopo, quando all'università ho studiato ingegneria aeronautica.

Prima di arrivare a quel traguardo, però, ho voluto sperimentare personalmente queste teorie attraverso l'aeromodellismo dinamico, un hobby che mi ha sempre affascinato.

Amo gli hobby che mi permettono di creare qualcosa con le mie mani, vederlo prendere forma e, soprattutto, avere il controllo su di esso.

Tra tutte le mie passioni, l'aeromodellismo dinamico è stata quella che mi ha catturato fin da subito. L'idea di costruire un piccolo aereo e vederlo volare mi riempiva di un entusiasmo indescrivibile, un sentimento che ancora oggi mi accompagna.

L'occasione di avvicinarmi concretamente a questo hobby si presentò negli anni '50, quando avevo 12 anni, grazie a mio padre. Seppe che all'oratorio della Malpensata, a Bergamo, si sarebbe tenuto un corso di aeromodellismo, durante il quale, sotto la guida di un istruttore, avrei potuto costruire un semplice veleggiatore-scuola. Fu così che mi iscrisse al corso e, grazie a Ivan Poloni, imparai a leggere i disegni costruttivi e a conoscere le caratteristiche dei materiali da impiegare.

A casa, mio padre, ingegnere con esperienza maturata in gioventù durante la costruzione del libratore I-ABBX, mi aiutò nel taglio e nell'assemblaggio delle parti, incollando i

componenti. Terminata la struttura, procedemmo a rivestirla con carta-seta, fissandola su ali e fusoliera con la "coccoina". Spruzzando l'acqua con un polverizzatore, la carta si tendeva aderendo perfettamente alle superfici. Infine, applicavamo la vernice "tendicarta" trasparente per irrigidire e impermeabilizzare il modello.

Finita la costruzione, prima del volo, era necessario equilibrare i pesi aggiungendo pallini di piombo nel muso, così da posizionare correttamente il centro di gravità (CG).

Ricordo ancora la prima volta che feci decollare quel piccolo veleggiatore: era una giornata di sole, io e papà andammo al campo di Orio, all'epoca aeroporto militare, dove esisteva la "Pista Rotonda", un'area non più utilizzata per scopi militari, ma perfetta per gli aeromodellisti.

Dopo alcuni lanci a mano per verificare il centraggio, portai in quota l'aliante trainandolo con un filo di nylon lungo fino a 50 metri, agganciato a una fessura sotto il pattino di atterraggio. Correndo controvento, il modello si alzava in volo, e quando mi fermavo, il filo si sganciava e lui iniziava a planare in cerchio sul grande prato. Vedere quell'aeroplanino roteare dolcemente nel cielo fu un'emozione indescrivibile, una scarica di adrenalina e orgoglio.

Quell'esperienza segnò l'inizio di un percorso di costante ricerca: nuove tecniche di costruzione, materiali leggeri ma resistenti, profili alari innovativi. Nei primi tempi, oltre ai veleggiatori, mi dedicai anche alla costruzione di modelli a propulsione "ad elastico" e, successivamente, con piccoli motori a scoppio.

Purtroppo, frequentando le scuole medie, non avevo tutto il tempo che avrei voluto per dedicarmi a questa passione. Mio padre, invece, che mi aveva trasmesso l'interesse per l'aeromodellismo, continuò a lavorare assiduamente ai suoi progetti, ogni sera dopo il lavoro.

Il primo veleggiatore che costruì fu l'"Albatross", realizzato seguendo un disegno della Aeropiccola di Torino. Nel tinello della nostra casa di via Madonna della Neve, aveva allestito un magnifico tavolo da disegno in legno, dotato di un prestigioso tecnigrafo a contrappeso della tedesca Kuhlmann. Con una precisione incredibile, disegnava a matita ogni parte del modello su carta da lucido, poi ripassava le linee con inchiostro di china, utilizzando i "tiralinee". Un lavoro certosino che mi incantava e a cui assistevo a lungo, affascinato dai suoi gesti sicuri.

Ho voluto conservare alcuni di quei disegni: erano disegni precisi, perfetti, quasi un'opera d'arte, che per me ancora oggi

hanno un valore, indipendentemente dallo scopo per cui sono stati fatti.

I primi aeromodelli furono quelli in volo libero, che avevano una forma e una struttura diversa dagli aeroplani veri. Sia che fossero modelli di veleggiatori, oppure con motore ad elastico o a scoppio, avevano tutti delle ali a scheletro con listelli sottilissimi e centine, ricoperte di carta trasparente, che in cielo lasciavano vedere la loro bellissima struttura.

Accanto a questi modelli, l'aeromodellismo degli anni '50-'60 aveva anche chi si cimentava nella costruzione in scala ridotta di aerei veri, azionati da piccoli motori a scoppio, che riproducevano soprattutto gli aerei militari della Prima e della Seconda Guerra mondiale da poco terminata.

A causa del loro peso e delle caratteristiche costruttive, questi modelli non erano adatti al volo libero. Nacque per questo il "VVC" (Volo Vincolato Circolare), un sistema che permetteva di controllare gli aerei con due cavi d'acciaio collegati ad una estremità dell'ala, che portavano il movimento al piano mobile della coda attraverso il movimento di una manopola che consentiva al pilota, in centro alla pista circolare, di eseguire manovre di cabrata e picchiata.

Questo tipo di volo ha avuto i suoi appassionati e il suo massimo sviluppo in un periodo in cui i sistemi di comando con le radio non erano ancora stati inventati, perché offriva la soddisfazione di veder alzarsi in aria e compiere esibizioni dei modelli che sembravano veri!

A Bergamo il GAB (Gruppo Aeromodellistico Bergamasco) organizzava esibizioni di VVC anche in Piazza della Libertà. Mio padre partecipò con due riproduzioni fedeli: il Fiat G.59 e il Lightning P-38, l'aereo su cui volò e trovò la morte Antoine de Saint-Exupéry, autore de "Il piccolo principe". Io, all'epoca liceale, ero addetto all'accensione dei motori, che nel P-38 erano due e richiedevano un'accurata carburazione prima di affidare il modello al pilota, il nostro amico Sergio Villa. Ricordo con orgoglio il giorno in cui il P-38 di mio padre riuscì a eseguire un looping, guadagnandosi una coppa che ancora conservo.

Alcuni modelli in VVC, senza pretese di realismo, avevano caratteristiche che permettevano di fare vere acrobazie, come il volo rovescio, gli "otto", oltre naturalmente ai "looping". Ricordo con affetto l'amico Labaa Dante che è stato un vero campione in questa categoria.

Con questo tipo di volo venivano anche fatte gare di velocità con modellini dal disegno particolarmente penetrante che consentiva di raggiungere velocità di 200 km/h e oltre.

Ma fu con l'avvento dei radiocomandi che l'aeromodellismo visse una vera rivoluzione. Controllare i modelli in volo divenne finalmente possibile, anche se le prime sperimentazioni, spesso realizzate artigianalmente, non erano affidabili. Anche mio padre, con il mio aiuto, tentò di costruire rudimentali apparati radiocomandati, seguendo progetti pubblicati su riviste tedesche. I risultati furono modesti, ma con il tempo sul mercato apparvero sistemi sempre più affidabili e accessibili, aprendo nuovi orizzonti per l'aeromodellismo.

Negli anni '70, la chiusura della Pista Rotonda e la progressiva urbanizzazione limitarono gli spazi a disposizione degli aeromodellisti bergamaschi. Il Gruppo Aeromodellistico Bergamasco (GAB) trovò una nuova sede a Grassobbio, poi trasferita a Ghisalba, dove venne costruita una pista asfaltata parallela al fiume Serio.

Per un periodo, gli impegni universitari e lavorativi mi allontanarono dall'aeromodellismo, ma la passione non si spense mai. Mio padre, nel frattempo, continuò a costruire modelli straordinari, affidandoli a piloti più esperti per i

collaudi. Nella cantina della casa di via Madonna della Neve, dove nel tempo mio padre aveva attrezzato un laboratorio molto ben attrezzato, vennero costruiti dei bellissimi modelli. Alcuni vennero realizzati partendo da disegni trovati sulle riviste di modellismo, come il primo Cessna radiocomandato, altri da scatole di montaggio, come il Caravelle, il Pellicano e molti altri.

Notevoli rimangono anche le realizzazioni in scala di moderni aerei di alte prestazioni come l'SB 10, l'ASW 19 e il Discus, tutti realizzati con fusoliere in vetroresina, che anche mio figlio Carlo fece volare con soddisfazione sui verdi pendii dolomitici del Latemar.

Sempre in quella cantina, ad un certo punto mio padre iniziò la costruzione dei modelli da pendio che in estate, con i miei fratelli Paolo e Mauro, sperimentavamo in volo in Val di Fiemme, facendo volteggiare i nostri veleggiatori sui pendii della valle: prima a Carano, sul colle che vide poi la costruzione del Residence Veronza, e poi al Cucal di Varena, dove fino ad oggi, con qualche limitazione, siamo riusciti a "far volare".

Il volo in pendio è quello che col tempo ha dato maggior piacere e soddisfazione a tutti noi Cella.

Dico questo perché, mentre io ero poco attivo, i miei fratelli Paolo e Mauro, che per osmosi avevano assorbito dal papà la passione per questa disciplina, dopo una fase di affiancamento al padre cominciarono a costruire modelli in maniera indipendente e tutti insieme ci si trovava a Daiano per mettere a punto i nostri veleggiatori che facevamo spiralarare e volteggiare sui pendii della valle.

Anch'io non abbandonai mai del tutto quell'attività che poi ripresi con maggior vigore quando fui più libero dagli impegni lavorativi.

Nel corso degli anni, mi sono sempre più immerso in questo mondo. Ho trascorso ore a progettare, tagliare, incollare, assemblando ali e verniciando fusoliere in modo da rendere i miei modelli non solo efficienti, ma anche esteticamente accattivanti. Ho imparato a calibrare gli impianti radio, a regolare le superfici di controllo, adeguando le apparecchiature radio a quelle sempre più sofisticate che il mercato offriva. Devo però ammettere che negli anni non sono mai riuscito a diventare un pilota affidabile e ancora oggi preferisco affidare il pilotaggio dei miei modelli al più esperto fratello Mauro, nella speranza di minimizzare il rischio di rovinose cadute!

L'aeromodellismo dinamico mi ha insegnato che ogni dettaglio, anche il più piccolo, può fare la differenza tra un volo stabile e una caduta rovinosa. E mi ha insegnato anche il valore della condivisione: molto spesso, infatti, mi capita di confrontarmi con amici e altri appassionati, scambiando consigli su come migliorare il volo o come ridurre i rischi. È un ambiente dove apprendere e insegnare si mescolano continuamente, e dove la passione e la curiosità sono il carburante che alimenta la voglia di creare.

Ho avuto la fortuna di andare in pensione ancora con una buona manualità nel costruire, ed è per questo che, dopo aver ripreso i contatti con lo storico gruppo aeromodellistico dei Falchi di Bergamo, da qualche anno ho ripreso attivamente a costruire, cercando di cimentarmi in settori che papà non aveva sperimentato.

Nel 2018, sono riuscito a convincere alcuni soci del gruppo a costruire in ricordo di mio padre il veleggiatore Albatross che lui costruì negli anni '50 del Novecento. Roberto Viti, un socio del Gruppo Falchi, preparò i kit con la sua fresa CNC, e sul campo volo di Palosco si tenne una gara dove i modelli vennero portati in quota con il traino a fune tradizionale. Una volta sganciati, i modelli planavano mentre i piloti controllavano con la radio i timoni di direzione e di quota.

L'occasione è stata molto simpatica e piacevole perché ci ritrovammo tra vecchi amici, appassionati oggi come allora, col naso all'insù a seguire il veleggiare dei nostri eleganti modelli. Tra questi, oltre mio fratello Mauro, Roberto Viti, Paolo Rossi e altri, mi ha fatto molto piacere vedere l'amico Fiorento Vavassori, bravissimo aeromodellista e titolare del negozio Modelberg. Ricordo che con Fiorento abbiamo cominciato a frequentarci negli anni '50, alla Pista Rotonda.

Per concludere questa panoramica, voglio sottolineare che per me è tutt'ora fonte di interesse cimentarmi in quelle realizzazioni nuove o vecchie che non ho ancora sperimentato. Da qualche anno anch'io mi sono dotato di una fresa CNC e di una stampante a filo con le quali ho realizzato recentemente modelli storici da me ridisegnati a CAD, dotati di motore elettrico, forse meno romantici dei vecchi motori a scoppio, ma molto più pratici, silenziosi e puliti!

Ma la sfida più "pazza" da me tentata recentemente è stata quella di cimentarmi nella costruzione dei modelli a elastico detti "da sala" (FAI F 1D) dalle dimensioni alari di 55 cm, peso limite inferiore minimo di 1,4 grammi, per una durata di volo in palestre (da noi) o in miniere abbandonate di sale (in Romania o Polonia) con tempi di volo che possono raggiungere parecchie decine di minuti.

In questa categoria io sono veramente alle prime armi perché, laddove il peso del modello è fondamentale per competere ad alti livelli, e i campioni sono capaci di costruire ai limiti di 1,5 grammi, la mia miglior realizzazione è del 100% più pesante: 3 grammi!

Mentre cercherò in futuro di ridurre la distanza con i campioni, oggi mi accontento e godo nel vedere volteggiare in spirali in salita e discesa queste strutture trasparenti e fragilissime che mi fanno affascinare come il più tecnologico dei modelli.

Che si tratti di aeromodelli storici, jet in miniatura o riproduzioni ultra-tecnologiche, ciò che conta è la passione: la stessa scintilla che mi accompagna da anni e che ancora oggi mi spinge a cercare la prossima sfida in questo meraviglioso mondo dell'aeromodellismo dinamico.

Alcune foto dei modelli dei Cella



1953 _il mio primo aeromodello.

Il Volo Libero sul campo militare di Orio al Serio.



Il papà Piero col veleggiatore Carioca.



Io, col motomodello di papà.



Il papà col modello ad elastico “Coupe d’Hiver”



1957_ io partecipai col "veleggiatore" Carioca,
 mio padre con un "motomodello",
 Bepi Carrara col suo "modello a elastico".



mente agli aeromodellisti locali. Particolarmente numerosi gli aeromodellisti del C.S.I. di Milano, che si sono aggiudicati ben 3 primi posti nelle classifiche individuali.

Nelle categorie Senior hanno primeggiato i bergamaschi Cella Ing. Piero e Carrara Bepi ed il milanese Davini Giorgio.

Alla Gara presenziava il notissimo elasticista milanese Edgardo Sadorin, che a gara ultimata effettuava la distribuzione dei premi.

Coppa "Antonio Locatelli,"

Favorita da un tempo magnifico, si è svolta il 1° Settembre a Bergamo sull'Aeroporto di Orio al Serio, la Gara di aeromodelli in Volo libero delle tre categorie V.E.M.

La Gara è stata organizzata dal Gruppo Aeromodellistico Bergamasco, ed ha visto la partecipazione di aeromodellisti di Milano, Crema, Treviglio, Lovere e Legnano, oltre natural-

La Coppa Antonio Locatelli in palio per la squadra meglio classificata, era vinta dalla Squadra del G.A.B. di Bergamo, formata da Cella Ing. Piero, Carrara Bepi e Cella Gianmario.

IVAN POLONI

CLASSIFICHE

Veleggiatori Senior

1. Davini Giorgio - C.S.I. Milano
2. Peruzzi Bruno - Lovere
3. Risso Gaspare - TOSI Legnano

Elastico Senior

1. Carrara Giuseppe - G.A.B. Bergamo
2. Colombo Renzo - G.A.B. Bergamo
3. Risso Gaspare Tosi - Legnano

Motomodelli Senior

1. Cella Piero - G.A.B. Bergamo
2. Vavassori Fiorenzo - Legnano
3. Bertoni Nino - C.S.I. Milano

Veleggiatori Junior

1. Mariani Stefano - C.S.I. Milano

2. Ravasi Giancarlo - C.S.I. Milano
3. Ghidotti Gianpaolo - Treviglio

Elastico Junior

1. Govano Giuseppe - C.S.I. Milano
2. Pelliccioli Antonio - Lovere
3. Fedini Gianni - Crema

Motomodelli Junior

1. De Franceschi Giuseppe - C.S.I. Milano
2. Bonini Antonio - C.S.I. Milano
3. Agostini Bico - G.A.B. Bergamo

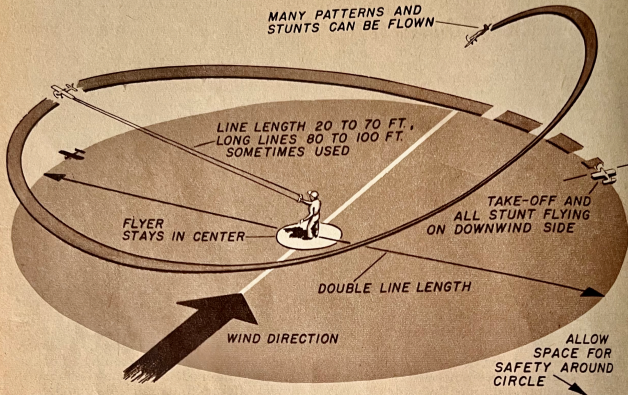
Classifica per squadre:

1. Squadra n. 1 - G.A.B. Bergamo
2. Squadra n. 2 - G.A.B. Bergamo
3. Squadra F. Tosi Legnano

I modelli in Volo Vincolato Circolare (VVC)

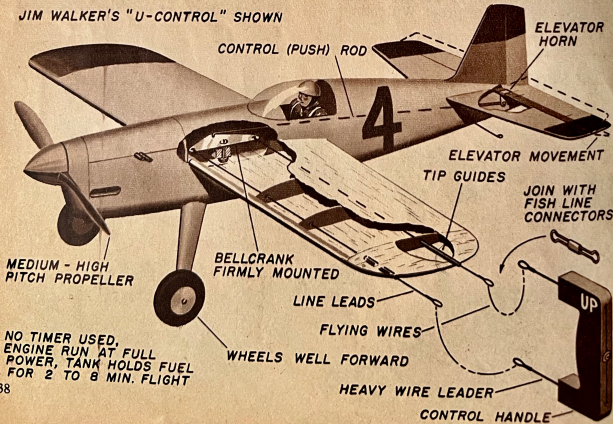
Control-Line Flying

Control lines act as a flexible extension of the human arm. A flick of the wrist moves the elevators—and the model—up or down!



TYPICAL MODEL FEATURES

JIM WALKER'S "U-CONTROL" SHOWN



38

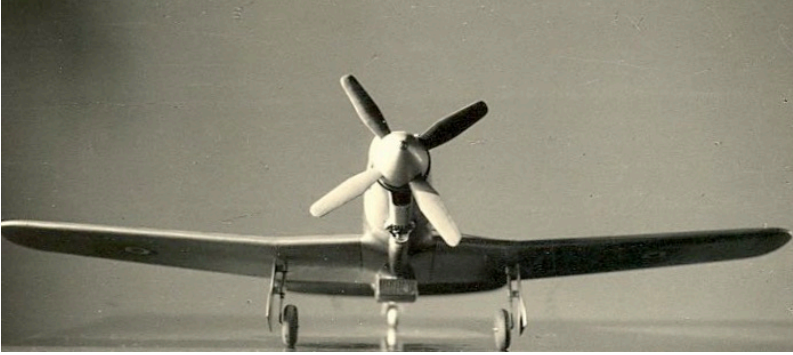
1957_ La mamma Magda col primo Piper VVC di papà.



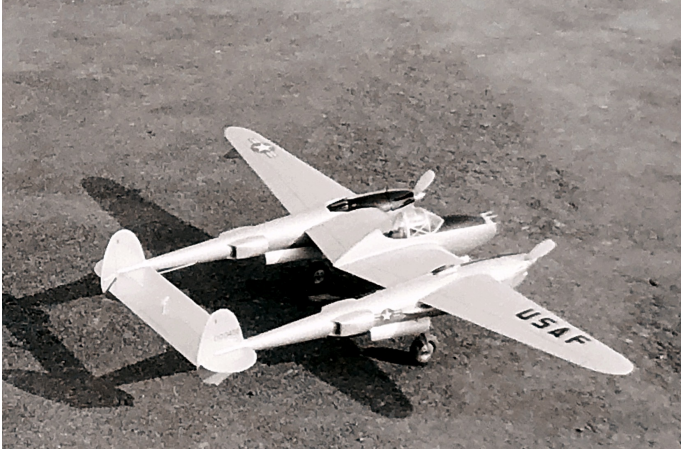
1953_ Gian Mario, Paolo e Mauro e il G 59 di papà.



Il Fiat G 59



1954_ Il P 38 Lightning di papà...



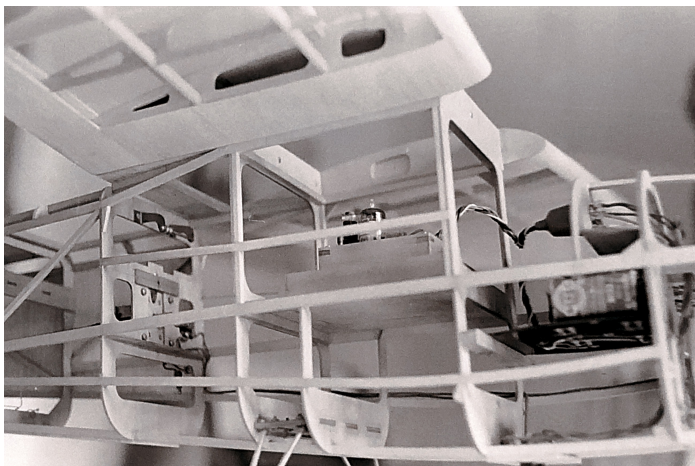
...vincitore di coppel!



Le Manifestazioni del GAB in Piazza della Libertà.



1957_La riproduzione radiocomandata del Cessna 182 B, a un solo canale, con ricevente autocostruita a valvole.



...controllo del solo direzionale: un colpo a DX, due a SN!



Mio fratello Paolo e mio figlio Carlo col motoaliante Ariane,



...con Radiocomando Graupner da 8 canali!



Il papà in cantina di via Madonna della Neve.



Il Piaggio P 149



Il modello Wally Gator, disegnato e costruito da papà,



...in decollo Ghisalba, con mio fratello Paolo e Sergio Villa.



Un “trainatore” per alianti, per i voli in pianura di Pino Vitali!



*...e il Caravelle recentemente ricostruito dall'amico
Fiorento Vavassori di Modelberg.*



Il Papò a Ghiasalba con l'amico Bertazzoni...



...e l'indimenticabile Ivan Poloni!



Il volo degli alianti in pendio riuniva tutti i Cella!

Il papà alla Veronza di Carano (TN) con il suo SBio...



Carlo, Paolo e Francesco con l' ASW 19...sempre di papà!



Carlo, Paolo e papà allo Sciliar, sull'Alpe di Siusi!



...c'era anche il Pino Vitali!



Il primo volo del ASH-25 di Paolo ai Colli di S. Fermo (BG).



...e a Pampeago (TN), sopra la Ganischgeralm...



...col Discus, aspettando la dinamica!



Il KARO AS...con Paolo, dal Valter a Pampeago.



A malga Fuciade con "Paolus" e famiglia!



...spesso, tutti i Cella si ritrovavano al Cucal di Varena (TN).

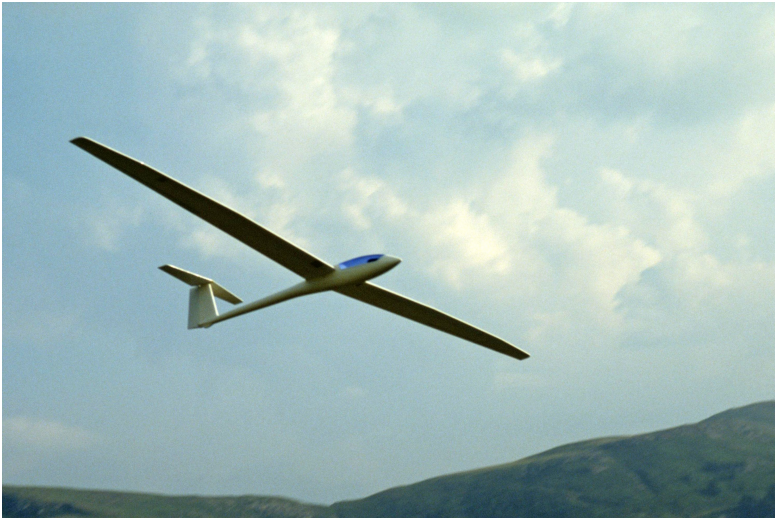


(46)

L'ASW-19 lanciato da Carlo...



...e il Discus in volo!



L'ASH-25 del Paolo e l'ASW-22B del Mauro.



Il papà Piero col "leggendario" Legend di Gian Mario.



Il Franci col suo modellone F5J!



Il Mauro con un suo bellissimo e leggerissimo modello!



Un modello RES (Rudder, Elevator, Spoiler): il PurRES...



...e l'F5J_Inside, sempre del Mauro.



*Il Nemesis, il Cormorano dell'Aeropiccola
e l'ASW-15 della Robbe.*



Il vecchio Cormorano trasformato in elettrico.



L'Albatross , il primo veleggiatore classe A2 costruito da mio padre negli anni 50, nella versione Radiocomandata di Roberto Viti dei Falchi del 2018.



Altre realizzazioni fatte coi Falchi:

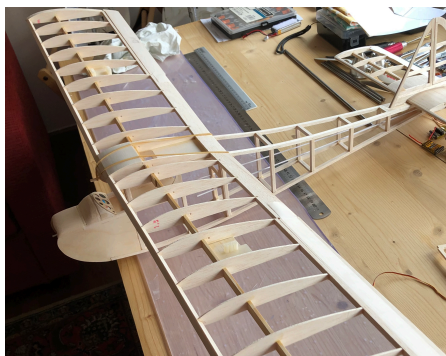
Il MOVO M41,



IL Cloud Tramp,



Il Tomboy, e la foto di gruppo sul campo di Palosco!



*Nella foto il gruppo dirigente dei Falchi Bergamo.
Da sinistra: Paolo Rossi, Pier Paolo Riboli e Roberto Viti
all'estrema destra! C'è anche Alberto Pasqua senza cappello!*

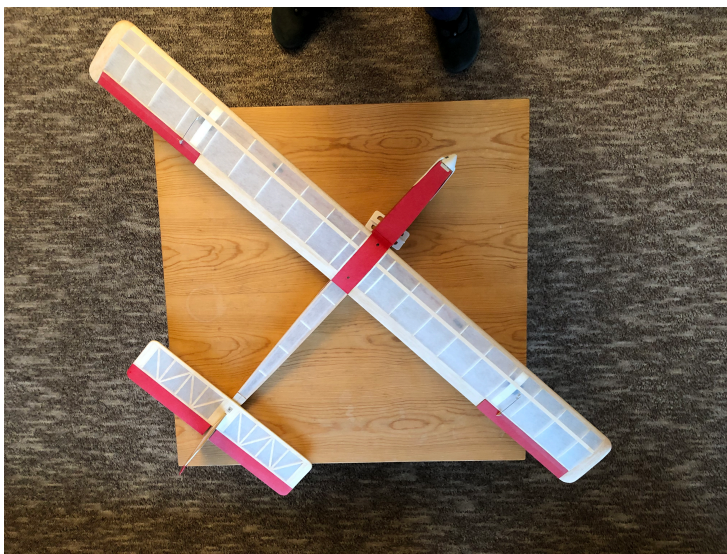
*I veleggiatori classe F3K, o DLG (Discus Launch Glider):
modelli lanciati a mano.*



Aphrodite: un ingrandimento motorizzato elettrico del Venus della Frog ad elastico (coppa Wakefield).



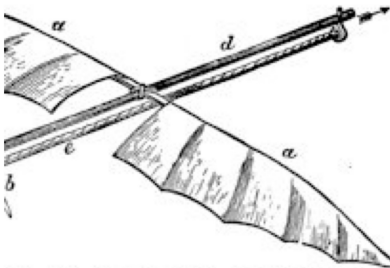
Il classico T 51: nella versione radiocomandata e motorizzata.



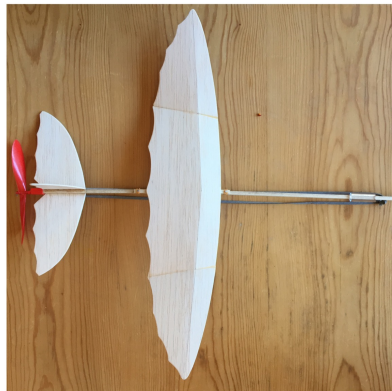
...e un particolare tuttala: l'Ellipstick.



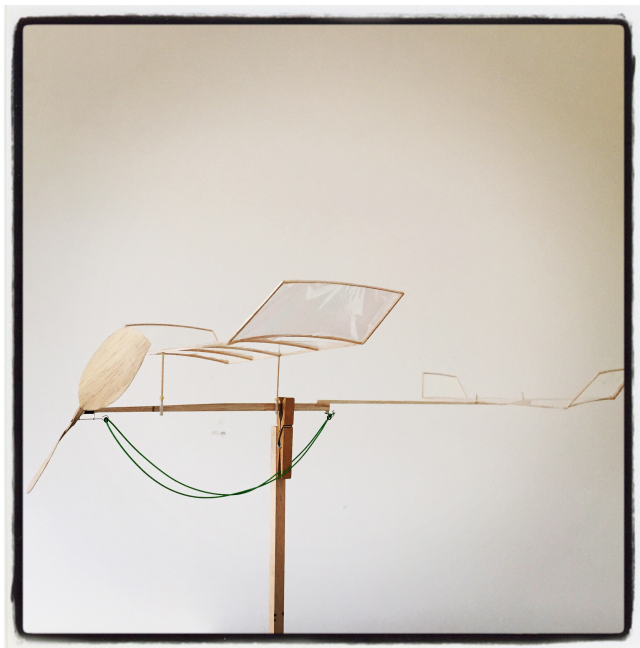
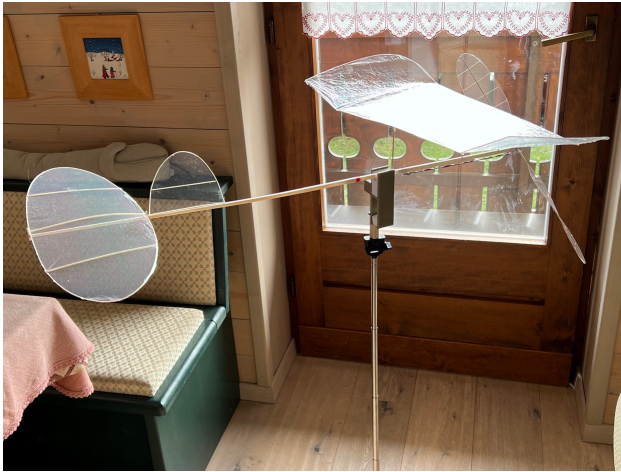
Il modello in balsa dell'originale ad elastico di Pénauud del 1872.



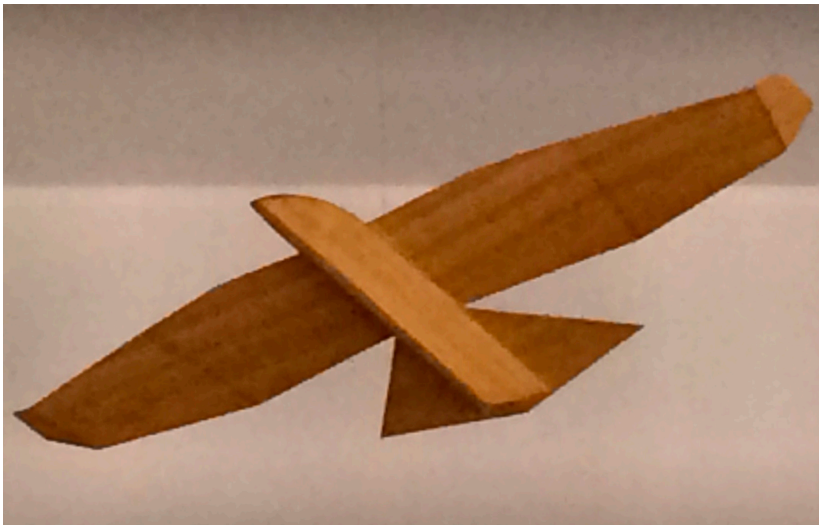
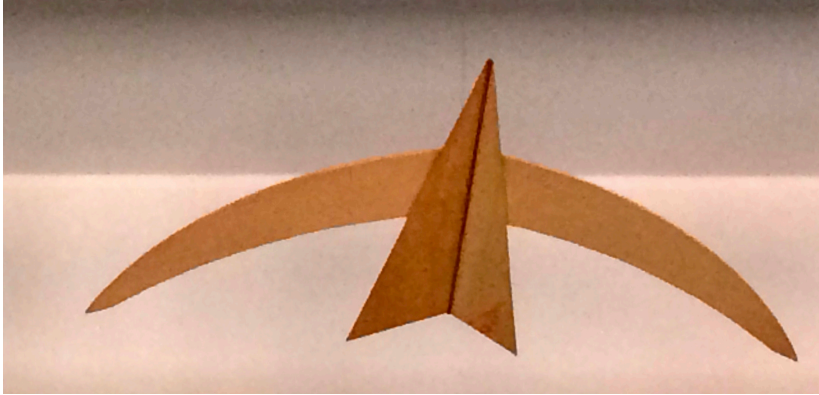
Model with automatic rudder. *a a*, elastic aero-plane; *c c*, aerial screw centred at *f*; *d*, frame support; *e*, india-rubber, in a state of torsion, attached to the aerial screw. By holding the aero-plane (*a a*) and turning the aerial screw, the rudder is obtained by torsion. (M. Pénauud, 1872.)



Due leggerissimi “Modelli da Sala”,



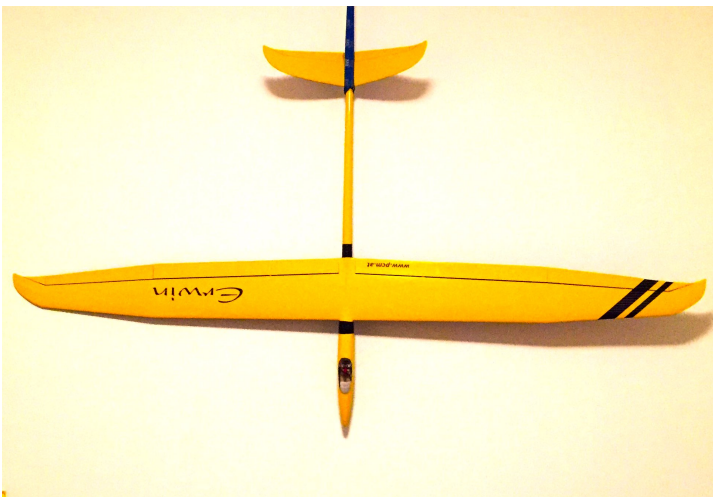
...e due modelli da salotto!



Il K-8...tutto in EPP...



...e l'Erwin, tutto in carbonio!



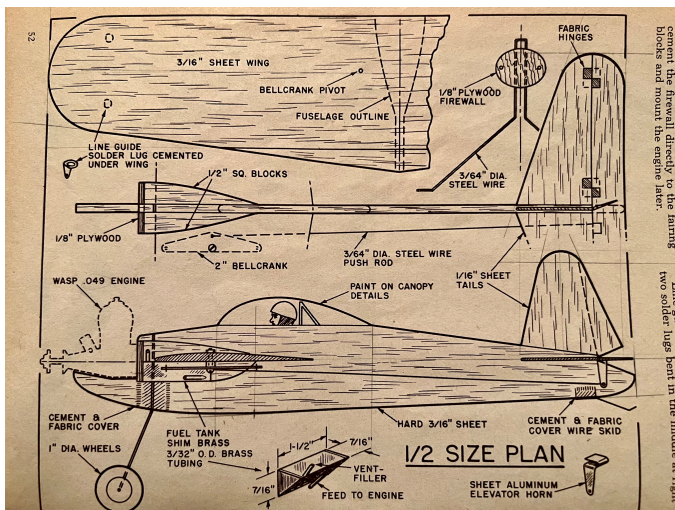
EasyMax: il primo modello stampato 3D!



...seguito dalle riproduzioni degli Spidfire.



*Il Midge, dalla balsa degli anni '50 alla plastica degli anni 2000,
col mio primo motore, il Suprtigre G 25 da 1 cc!*

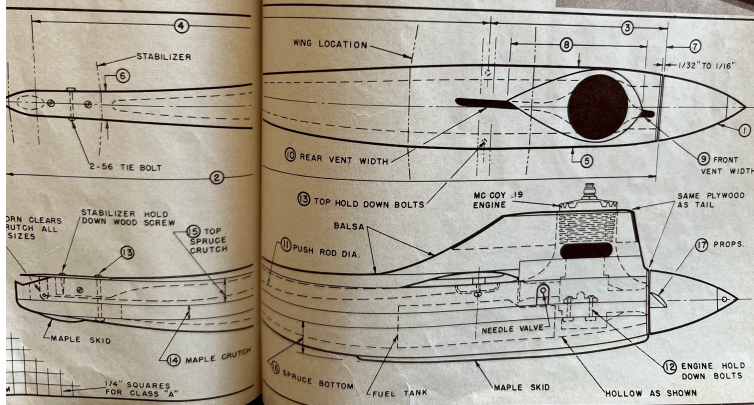


...e la versione elettrica di un famoso modello da velocità in VVC.



blocks in place on the fuselage
n dry, cut the air inlet and outlet
allowing for the thickness of the
top, make the cowling even with
top of the cylinder-head fin
Smooth the balsa cowl top and
the plywood top and glue in place.
The cowling can now be carved to final
shape and air cleanly into rest of the fuselage

about 30 laps. Filler and breather tubes
should have total of their inside diameter
holes equal or slightly less than the inside
diameter of the feed line. The filler line is
lined up directly into airstream and the
breather is angled off at about 30° to 40°.
The feed line can be moved slightly forward
in the tank if the engine won't lean out
properly. The tank is bonded to the engine

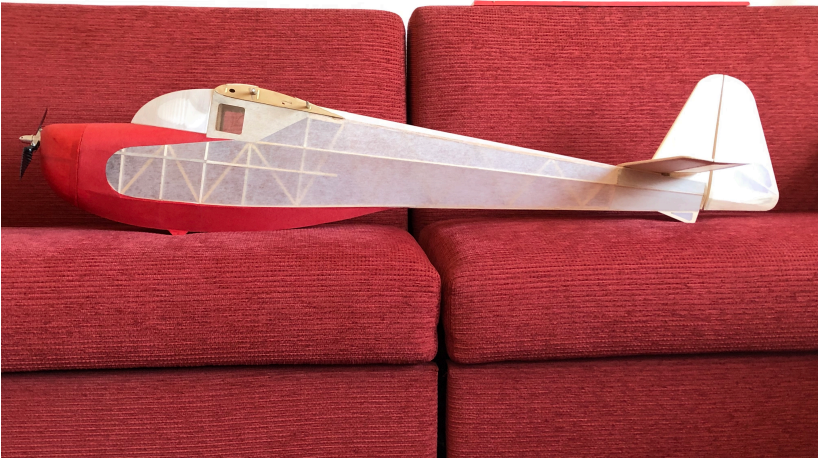


*Versione stampata in 3D e radiocomandata di un
motomodello in volo libero.*



Dopo la sperimentazione della plastica si ritorna al più familiare profumo della balsa con la riproduzione del Motorspatz della Scheibe, su disegno di Aldo Lupo di Torino.





Il "Tuttala" Eyecatcher 2...



...e il Super Sinbad 2, da una scatola regalatami dal Mauro per i miei 80 anni!



Questo è tutto...solo per il momento!
Perché l'aeromodellismo continua in famiglia
con la passione di Gian Mario, Mauro e
Francesco!

Concludendo...

...questo libretto non è altro che un piccolo viaggio dentro una passione che mi accompagna da sempre. Ho provato a raccogliere ricordi, emozioni, modelli, esperimenti (a volte un po' pazzi) e tanti momenti condivisi con persone care.

L'aeromodellismo, per me, è stato un modo per volare anche quando i piedi erano ben piantati a terra. È stato costruire qualcosa con le mie mani, imparare dagli errori, gioire per un volo ben riuscito e accettare anche qualche atterraggio un po'... brusco. Ma soprattutto, è stato un filo che mi ha legato al mio papà, ai miei fratelli, ai miei figli, e a tanti amici con cui ho condiviso sogni, risate, colla e molta balsa!

Spero che tra queste pagine si senta l'entusiasmo, la curiosità e, perché no, anche un po' di quella meraviglia di bambino che ancora oggi provo ogni volta che vedo un modello alzarsi in volo.

Perché in fondo, non importa quanti anni hai: quando un aeromodello decolla, il cuore decolla con lui.

Gian Mario Cella...classe'41!

