

Sopwith Pup



La riproduzione in scala 1:3 di un piccolo, ma formidabile caccia della 1ª Guerra Mondiale che, suo malgrado, fu anche il primo aereo imbarcato della storia.

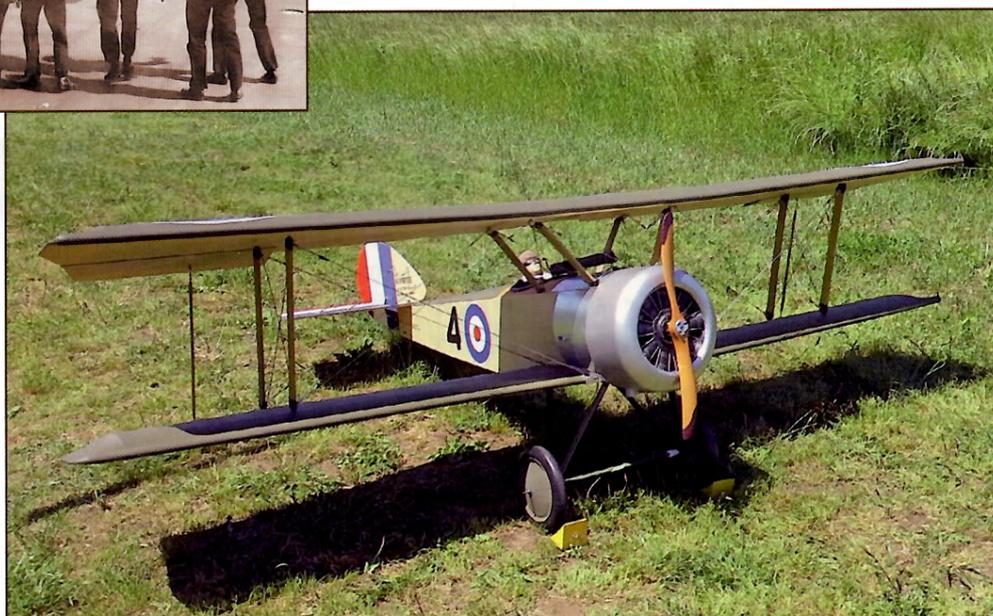
Paolo CASCARANO

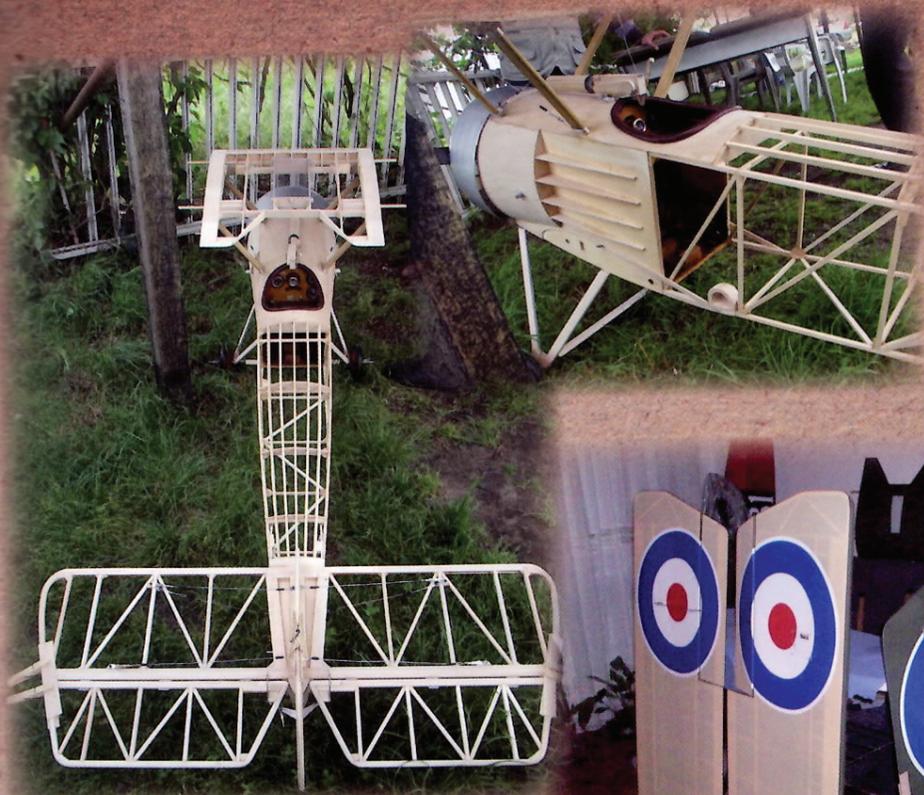


Avrete già capito che a me piacciono molto gli aerei della Prima Guerra Mondiale, soprattutto quelli inglesi. Fra l'altro il Sopwith Pup nel 1916 è stato il primo aereo al mondo ad eseguire un appontaggio su una portaerei, ed era un ottimo caccia molto temuto dai Tedeschi. Ho cominciato la costruzione

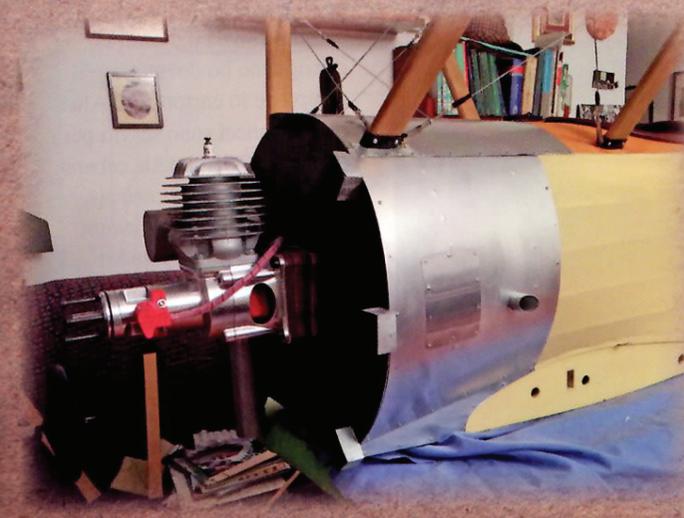
con le due semiali superiori come d'abitudine per me. Le semiali, che hanno una corda di ben 53 cm, sono in struttura così come la fusoliera che ho finito a metà dicembre del 2014. A gennaio del 2015 ho fatto la cabina superiore col tratto alare centrale alla quale, oltre ai pioli già previsti, ho aggiunto due baionette di

Dove eravamo rimasti? Parafrasando la celebre battuta di Enzo Tortora a Portobello, una volta finito di costruire il DH4 dal kit Balsa USA che vedete a pag. 63 e che ad oggi ha fatto 45 voli in tre anni e mi ha dato molte soddisfazioni, nel febbraio del 2014 ho iniziato a costruire il Sopwith Pup in scala 1:3. Il modello è sempre un kit Balsa USA di costruzione classica, ha un'apertura alare di 282 cm e pesa 19 Kg.





In questa pagina e alla successiva alcune fasi di costruzione del Sopwith Pup che testimoniano della complessità di una riproduzione di questo livello.

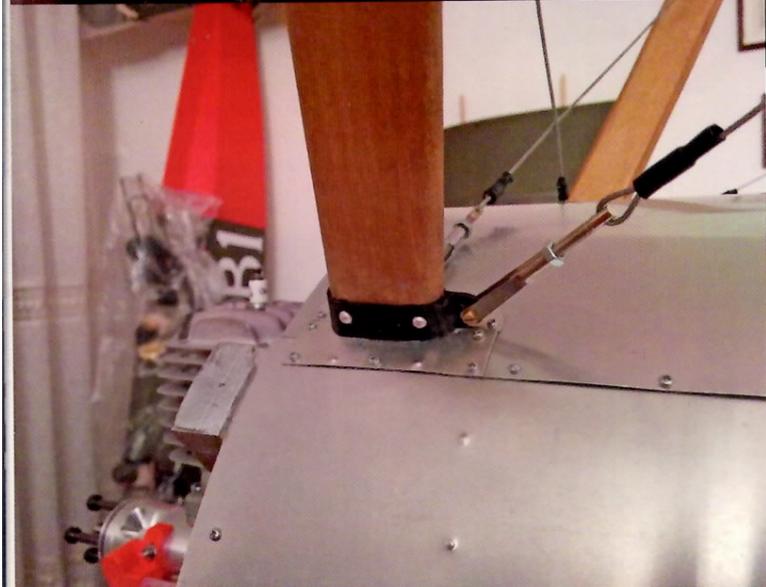


tubo di alluminio da 10x20 mm, come suggeritomi da Angelo Montagna. E se lo suggerisce lui, c'è da fidarsi! Dopo la cabana ho fatto le due semiali inferiori che ho terminato alla fine di giugno. Dopo la pausa estiva ho ripreso il lavoro a settembre con la costruzione dei piani di coda e della deriva. E' seguito l'immane e delicatissimo lavoro d'installazione della cabana superiore i cui quattro montanti hanno all'interno un'anima di acciaio inox piatto da 8x2 mm.

Per montare tutta la struttura dell'aereo con le ali inferiori a 0°, ho dovuto fare quattro colonne che impedissero alla cabana e ai quattro montanti di scendere durante l'incollaggio dei medesimi. Ne ho piazzate due sotto al bordo d'entrata e due sotto a quello d'uscita, naturalmente di differente altezza per il calettamento dell'ala; il tutto è stato calcolato con la trigonometria e controllato con un goniometro digitale. La geometria dell'aereo e delle ali ha richiesto molto tempo.

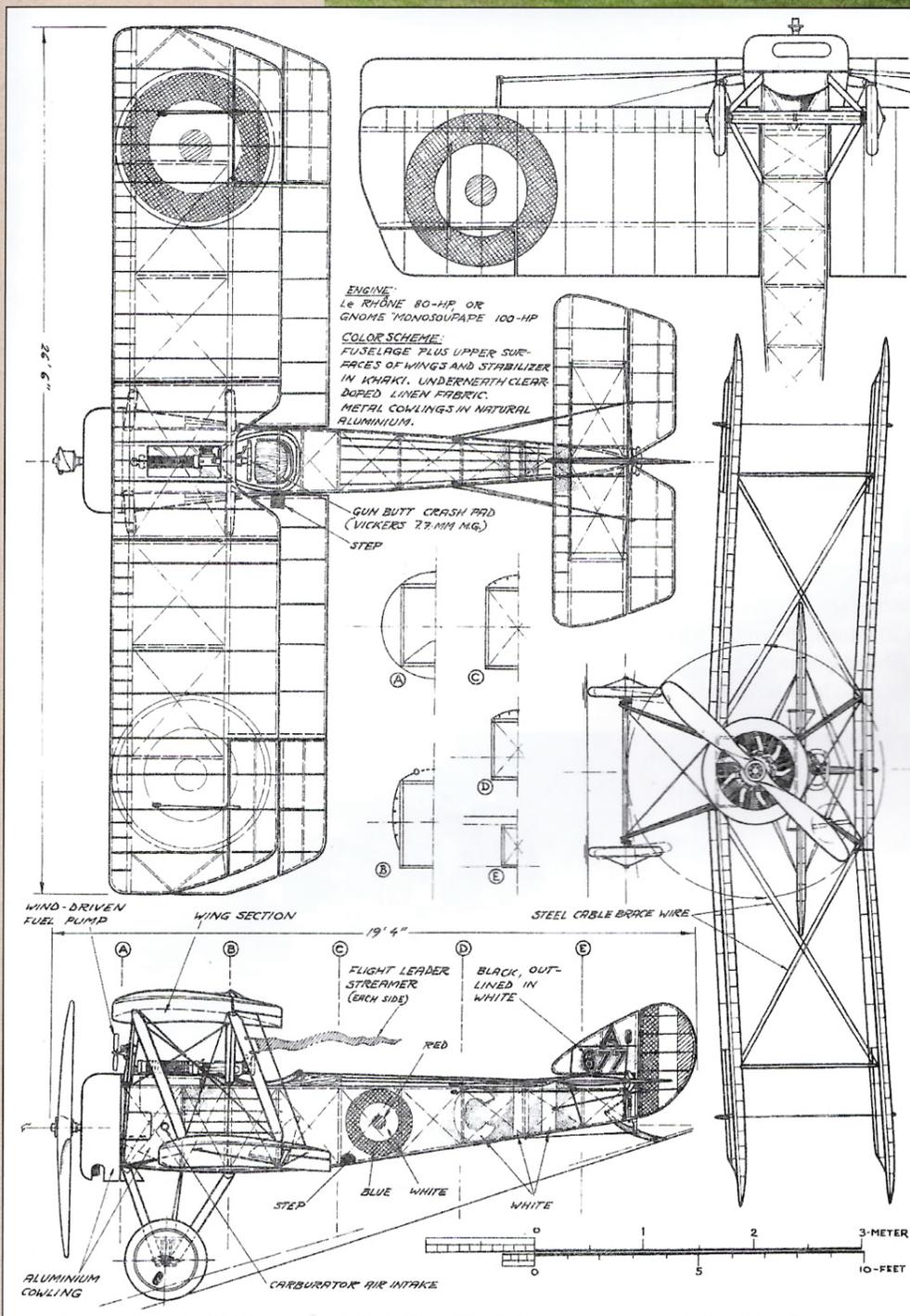


Come per il DH4, per la verifica dell'ortogonalità ho usato un'asta telescopica di alluminio con un perno in coda toccando i quattro spigoli delle semiali. Tutto Ok: pensate che c'è appena 1 mm di differenza su dimensioni così importanti! Poi ho dovuto fare il parallelismo delle quattro semiali a coppie, e ciò è stato fatto con gli spigoli dei bordi d'entrata ancora vivi, così come sono forniti nel kit. Un suggerimento per chi volesse costruire non solo questo modello, ma anche altri: per fare tutte le misurazioni con precisione, MAI arrotondare i bordi d'entrata prima di



aver verificato la geometria dell'aereo completo! I montanti alari esterni, alle estremità sono rivestiti con otto cappucci di lamierino d'alluminio da 0,3 mm, e per ognuno ho dovuto fare il campione in cartoncino. Altri otto cappucci sono serviti per i quattro montanti della cabina. A questo punto ho costruito la mitragliatrice Vickers in scala 1:3 sempre da kit Balsa USA e poi ho piazzato tutti i servi sia in fusoliera sia nelle ali. Il rivestimento è in Solartex Antique sul ventre e Olive Drab sul dorso. Il profilo alare è concavo convesso, e rivestendo il ventre ho dovuto mettere un

Ufficialmente conosciuto come Sopwith "Scout", il nome "Pup", (cucciolo) fu quello più comunemente applicato a questo minuscolo caccia al servizio del Royal Flying Corps britannico e specialmente del Royal Naval Air Service. Il primo "Pup" volò poco prima del febbraio 1916 ed entrò in servizio nel settembre dello stesso anno (anche se un singolo esemplare era stato impiegato in Francia diversi mesi prima). Il "Pup" divenne un eccellente primatista in combattimento, eguagliando senza problemi la maggior parte dei caccia



tedeschi dell'epoca. Dal settembre 1916 alla prima metà del 1917 fu uno dei più efficaci aerei da caccia degli Alleati. I "Pup" erano particolarmente apprezzati dai piloti - nonostante la bassa potenza dei motori rotativi in dotazione - in ragione della loro maneggevolezza e della loro ottima piattaforma per l'artiglieria. Varie industrie britanniche ne costruirono 1770 unità in totale. Alcuni "Pup" erano dotati di galleggianti gonfiabili per gli ammaraggi di emergenza, quando erano impiegati nella difesa dei mercantili o come scorta ai ricognitori idroplani. I "Pup" furono anche utilizzati per importanti esperimenti atti a stabilire la presenza di aerei da guerra sul mare. Le prove consistevano nel far decollare i "Pup" da piattaforme di lancio montate sulle torrette dei ponti di volo, motivo che impediva ai velivoli di riatterrarvi. Tuttavia, nell'agosto 1917, il comandante di squadra della Marina britannica E.H. Dunning riuscì a far atterrare un "Pup" sul ponte della prima portaerei, la H.M.S. Furious. Fu un tentativo rischioso - non esistevano tecniche o attrezzature specifiche per simili operazioni - e il ponte della nave, essendo la prima realizzazione di quel tipo, presentava svariate difficoltà di manovra. Il primo appontaggio riuscito di Dunning avvenne il 2 agosto 1917, ma durante un successivo tentativo di replicare la prodezza il comandante perse la vita. La Furious fu dotata di un vero e proprio ponte di atterraggio nel 1918, dopo di che, per sperimentare metodi di appontaggio sicuri, furono utilizzati diversi "Pup" dotati di pattini in legno.

(M.V. Lowe)

filo di cianoacrilato su ogni centina per avere la certezza che il Solartex non "smollasse". Ho fatto tutti i comandi con i tiranti di andata e ritorno come nell'originale. Il sedile e l'interno del posto di pilotaggio hanno richiesto parecchio tempo e poi sono passato al carrello che ha due ruote da 9,33 pollici di diametro col pattino posteriore ammortizzato. Siccome tutta la parte anteriore è ricoperta in lamierino d'alluminio da 0,28 mm che era nel fornito nel kit, mi sono rivolto all'amico Umberto Ghirardelli di Bergamo, riproduzionista con una manualità straordinaria, che in due giorni mi ha fatto la ricopertura completa: il risultato è fantastico!

Un altro amico del campo di volo di Cilavegna, Giovanni Raveri, ha fatto i due tappi dell'olio e della benzina in ottone come nell'originale ed inoltre ha modificato la marmitta del motore DA60. Il risultato è davvero straordinario. Una volta montato il motore (uguale a quello del DH4) ho chiesto ad Angelo Montagna di aiutarmi a piazzare le enormi decal (ben 48 cm quelle delle ali!). Ho costruito una struttura in legno che ho sagomato come la raggiatura interna della naca stessa e ci ho incollato sopra i blocchetti di tiglio con avvitati i prigionieri, sui quali ho potuto infilare ben cento piastrine sagomate di lastra di piombo poste tra i vani del finto motore radiale in resina; il tutto è stato chiuso da dietro con un anello circolare. Il peso totale della naca finita è stato di 3 Kg (sul DH4 ne avevo messi 2,7). Così siamo arrivati alla metà di aprile del 2016 quanto ho cominciato a realizzare tutte le tiranterie della struttura interplana delle ali come nell'originale: cavi doppi che lavorano in positivo e cavi singoli in negativo. E' stato un lavoro veramente duro.

Ai primi di maggio ho montato tutto il modello ed

insieme a Giuseppe Manazza lo abbiamo centrato. Ora è toccato al Team Melegari (Alessandro e Massimo) fare tutte le tarature e la messa a punto delle regolazioni dei sette servi. La radio è una Futaba T14 SG mentre i servi sono tutti digitali JR. Alla fine ho consultato tutti ed abbiamo fissato la data del collaudo per il 15 maggio. Per il montaggio al campo, che ha richiesto un'ora e 20 minuti, mi hanno aiutato i Ghirardelli padre e figlio, poi verso le 14 ho chiesto

ad Alessandro Melegari di provarmelo al primo decollo. Nonostante io abbia fatto 45 voli col DH4 in 3 anni lo considero comunque un cambio macchina e su quelle dimensioni non si può scherzare. Il modello è andato via dritto come un treno e in volo ci sono volute solo due tacche di picchia. Il resto, tutto Ok. Durante il primo volo Alessandro mi ha passato la radio e ho fatto più di metà volo rendendomi conto che vola meravigliosamente bene. L'atterraggio l'ho affidato

ad Alessandro, ma al secondo e terzo volo ho fatto tutto da solo avendo ormai preso confidenza col modello. Gli amici Claudio e Silvia hanno girato il video che potete ammirare all'indirizzo: www.youtube.com/watch?v=lot7PeQVqTM Per togliere le due tacche di picchia ho aggiunto ancora 500 g nel muso e ora lo devo riprovare. Le ore totali di costruzione sono state oltre 1200 compresa la struttura per il trasporto delle semiali al campo. Comunque sono soddisfattissimo sia del DH4 sia del Sopwith Pup. Pensate che il DH4 è finito sulla copertina del catalogo mondiale n° 34 della Balsa USA.

La foto lo ritrae mentre è in virata prima dell'atterraggio a Montalto Dora nel giugno del 2013 durante la manifestazione dedicata agli autocostruiti in cui si è classificato primo. Adesso tocca al Sopwith Pup che ha al suo attivo tre voli. I kit Balsa Usa sono davvero fantastici: io ne ho costruiti già tre: il Taube 90, il DH4 scala 1:4 ed il Sopwith Pup in scala 1:3. Volano tutti divinamente a cominciare dal Taube costruito dieci anni fa. Se qualcuno desidera chiedere informazioni, mi può telefonare: 328 5926998 ➔



Paolo Cascarano e Umberto Ghirardelli festeggiano dopo il perfetto collaudo.