

Il sogno di Icaro

come ci divertivamo ... e come ci divertiamo

di Amilcare Angelucci



Il Sogno di Icaro

come ci divertivamo ...
e come ancora ci divertiamo ...

di Amilcare Angelucci

Chissà che invidia avranno avuto i primi abitanti della Terra nel vedere volare gli uccelli e, affascinati dalle loro evoluzioni, cercarono di catturarli per carpirne i segreti. Da sempre infatti l'uomo ha desiderato librarsi in volo e questa bramosia non fu ignorata dalla mitologia.

Per il presuntuoso Icaro, il padre, costruì due ali, ma solo per permettergli di fuggire dal labirinto. L'impresa ebbe successo ma, il figlio di Dedalo fu così entusiasta e felice di poter volare, che non si accontentò della libertà ottenuta e volle raggiungere il carro del Sole. Ma le ali erano attaccate con la cera che si sciolse in un baleno al calore dei raggi solari ed il povero Icaro finì nel mar Egeo. Neanche con i potenti collanti di cui disponiamo oggi, Icaro, avrebbe potuto realizzare il suo sogno, né c'è mai riuscito alcuno. La storiella mitologica era destinata a scoraggiare eventuali emuli ed impedire inevitabili indesiderati suicidi.

L'aspirazione al volo è stata da sempre la più agognata meta dell'uomo e non fu soltanto Icaro il soggetto di miti e leggende. Presto, però, i nostri antenati capirono che muscolatura ed ali posticce erano inefficaci ed inutili e che gli uccelli non si potevano basare solo sui muscoli perché non avrebbero avuto la forza di affrontare lunghi percorsi senza soste intermedie.

Più tardi si scoprì il loro segreto: l'importante e necessario apporto della portanza alare.

Ci volle Leonardo da Vinci. Il grande scienziato fu il primo a pensare al volo da effettuarsi con una macchina e non applicando ali al corpo umano. E lo fece osservando il volo degli uccelli. A tutti sarà capitato di assistere ad un decollo, ad una virata, ad un atterraggio di un grosso volatile: breve rincorsa sbattendo le ali sempre più velocemente per spiccare il volo, assumere una posizione obliqua per girare, toccare terra con le zampe in avanti ed il corpo leggermente indietro per atterrare. Sono le stesse manovre e gli stessi accorgimenti che adottano gli aerei supermoderni, imitando cioè, le tecniche dei volatili. Anche l'operazione del ritrarre il carrello si ispira alla posizione aerodinamica assunta dagli uccelli in volo.

E ci vollero 120 anni per passare dagli esperimenti dei fratelli Montgolfier a quelli dei fratelli Wright. Ma da allora gli anni sono passati più in fretta e l'industria aeronautica ha raggiunto, oggi, la quasi perfezione. I "pionieri" menzionati fanno parte della schiera dei tanti scienziati di molti Paesi del mondo. Questi luminari senz'altro sollecitati oltre che dalla conquista scientifica anche da una grande passione, ci permettono, oggi, di "allacciarci le cinture" senza renderci conto di essere seduti su un capolavoro dell'ingegno umano.

Tanta passione, tanta scienza e tanti anni. Lord Kelvin, presidente della Royal Society, nel 1895 affermò convinto: "Non è possibile realizzare macchine volanti più pesanti dell'aria". Morì troppo presto per essere smentito dai fatti.

Il fascino delle "macchine volanti" ha ammaliato tanti "modellisti". Fra questi, il nostro Segretario Amilcare, autore di questo autobiografico articolo leggendo il quale vien voglia di andare ad acquistare lamine di balsa, motorini, radiocomandi e libretti di istruzioni! (Lo.Ro.)

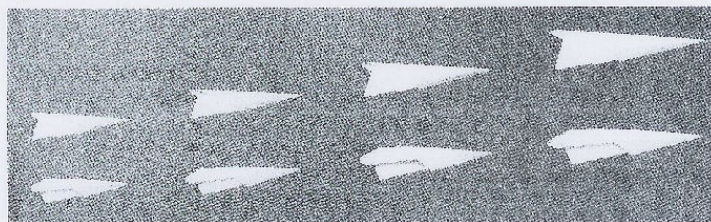
L'argomento di questo articolo non susciterà probabilmente ricordi né grande interesse in seno a quella che fu la nostra comunità in terra libica. Ciò non toglie che rappresentò seppur per pochi "addetti ai lavori" l'esercizio di una passione lungamente e profondamente sentita e vissuta. Ma di cosa dunque si tratta?

Certamente molti lettori ricorderanno di aver ceduto, almeno una volta, alla tentazione di costruire un velivolo. Infiltrando nascostamente sui quaderni scolastici, avranno ricavato materia prima adatta alla costruzione di quegli oggetti volanti che chiamavamo aeroplanini. Opportunamente sagomati e

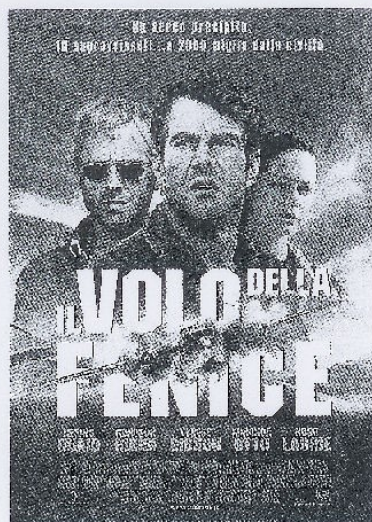
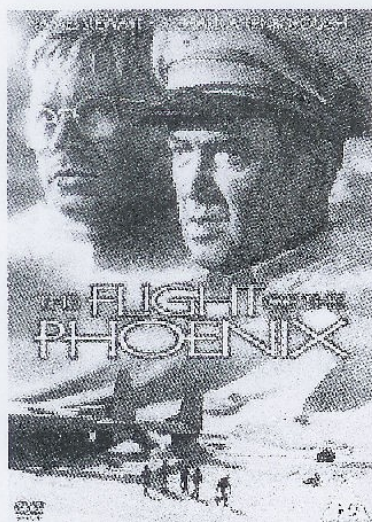
previo immane soffio sul muso del piccolo capolavoro, (era d'obbligo, ma mai saputo a cosa potesse servire questa procedura, né essa ha alcuna valenza scientifica) si dava così inizio alle ... trasvolate della fantasia. Alcuni però si appassionarono al volo ed è di costoro

che intendo parlare. Parlerò dunque di aeromodellismo in quel di Tripoli e dintorni, limitatamente a quelli che sono i miei personali e certamente parziali ma non appannati ricordi.

Definire cosa sia l'aeromodellismo non è cosa semplice, almeno per quanto mi



... opportunamente sagomati e previo immane soffio sul muso ...



La locandina del film del 1966 e quella della remake del 2004

riguarda. Potrebbe essere l'esercizio di uno sport con i suoi campionati nazionali e internazionali nelle sue molteplici articolazioni. Oppure una vera e propria disciplina scientifica perché esso richiede un minimo di conoscenze aerodinamiche senza le quali il volo non sarebbe possibile. A queste dovrà poi aggiungersi una buona pratica nella gestione di propulsori meccanici ed elettrici (*ma ormai siamo alle microturbine*) ed almeno una infarinatura di elettronica per usare correttamente gli ormai indispensabili apparati di radiocomando.

In sintesi, è un hobby alquanto sofisticato, ma soprattutto per chi lo pratica, è una passionaccia che se ti prende già in tenera età, com'è accaduto a me, te lo porti dietro per tutta la vita.

Quanto sto cercando di dire sul conto di questo hobby fantastico non potrebbe essere meglio suffragato se non da un famoso film, "Il volo della Fenice". La pellicola del 1966, con un *remake* di qualche anno fa, rende certamente giustizia all'aeromodellismo inteso come seria applicazione, sia pure in scala ridotta, della scienza del volo. Chi ha visto il film ricorderà il dramma vissuto dai superstiti di un incidente aereo in pieno deserto. Loro salvati anche se malconci, l'aereo semi-distrutto e quindi non in condizioni per riprendere il volo. Riavutisi dallo shock, i sopravvissuti, si resero conto che l'unica possibilità di salvezza era quella di tentare l'assetto-blaggio di un velivolo di fortuna utilizzando alcuni componenti del grosso aereo avariato. Questa tutt'altro che sem-

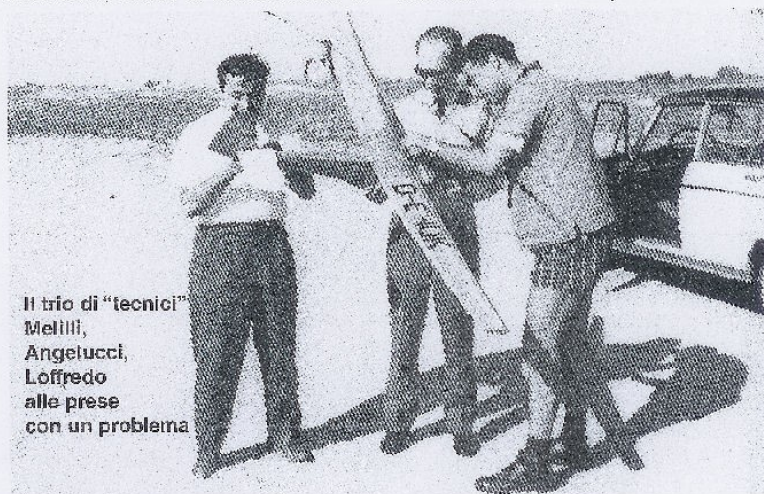
plice soluzione si sarebbe realizzata secondo il progetto e sotto la direzione di uno dei superstiti che vantava una passata esperienza nella costruzione di aerei. Ma quale sconforto e quanta delusione per i poveri naufraghi quanto si venne a sapere che il tizio era sì un costruttore di aerei, ma si trattava di aeromodelli! In effetti la faccenda era troppo seria per continuare a dare credito ad uno che in pratica aveva costruito dei giocattoli! È in queste drammatiche circostanze e nelle più totali derisioni e scetticismi dei suoi sventurati compagni che il nostro aeromodellista sostiene con estrema veemenza la tesi che sia gli aerei che gli aeromodelli volano soggiacendo alle stesse leggi aerodinamiche. E lui queste leggi le conosceva bene. Siccome tutto è bene quello che finisce bene, l'aereo di fortuna venne al-

la fine ultimato e, dopo un incerto decollo durato un'eternità, la "Fenice" prese il volo completando la traversata del deserto e portando felicemente in salvo quella che si era rapidamente trasformata in allegra brigata. Ovviamente riempiendo di orgoglio e soddisfazione noi aeromodellisti presenti in sala.

Fatta questa debita premessa, sarà il caso di partire *ab initio*.

Come ci divertivamo ...

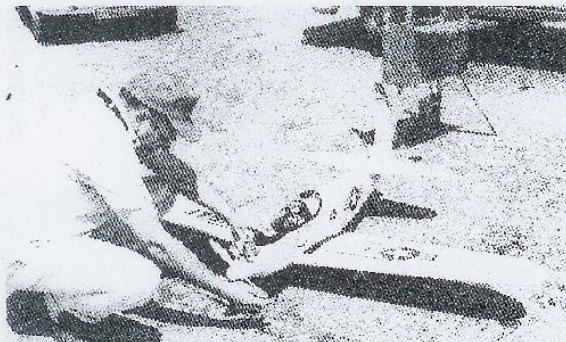
A parte gli aeroplanini di carta della prima "età della ragione", fu verso la fine degli anni quaranta, al tempo del liceo, che mi misurai con una vera e propria costruzione aeromodellistica. Era una scatola di montaggio e si trattava di un veleggiatore che però non percorse mai le vie dell'aria perché appresi poi, a mie spese, che alla corretta costruzione di un modello deve seguire una fase non meno importante e cioè quella del suo contraggio onde renderlo idoneo ad un volo stabile. Ma così non fu. In quegli anni venni a sapere che alcuni giovanotti facevano volare aeromodelli con motore a scoppio (*questo per me era già qualcosa di ultraterrestre!!*) nella spianata del molo Caramanli. Sottraendo un po' di tempo ai miei doveri scolastici e recandomi in bici in fondo all'omonimo Lungomare, dal muretto che delimitava la ripida scarpata che scendeva verso la spianata, potei furtivamente assistere a qualche volo di questi modelli ed udire il primo magico suono dei micromotori. Ma che fatica avviarli! I pionieri che riuscivano a realizzare quello che io con-



Il trio di "tecnici" Melilli, Angelucci, Loffredo alle prese con un problema



La nostra "favolosa" pista, gentilmente concessa. Al centro, poco visibile, un aeromodello in decollo.



Il Magg. Jim Graham con la sua "creatura". Una perfetta riproduzione del caccia-bombardiere americano A19cobra

sideravo una vera e propria irraggiungibile impresa, rispondevano ai nomi di Bruno Tascone, Ivo Passanisi e di altri che, purtroppo, non ricordo più. Spero che non me ne vorranno. Vorranno invece i "menzionati" integrare questi scarni ricordi con le avventure da loro personalmente vissute? Certamente potrebbero parlarci di quel glorioso aeromodellismo in maniera ben più completa e autorevole di quanto possa fare io a sessant'anni di distanza.

Gli anni Cinquanta mi consentirono di attrezzarmi in modo più adeguato alla pratica di questo hobby. Ebbi finalmente anch'io i primi motori ad accensione ed iniziai la costruzione di una lunga serie di modelli cosiddetti a volo libero che, in pochi secondi di funzionamento del motore, raggiungevano una quota considerevole iniziando poi un volo planato che puntualmente si concludeva ad una certa distanza dal luogo di decollo, con tutte le complicità del caso per il relativo recupero. Per queste mie *performances* avevo scoperto un luogo ideale: il Polo Ground che gli Inglesi avevano realizzato nei pressi di Porta Gargaresh. Sfruttai questa possibilità fino al giorno in cui, subito dopo aver lanciato il modello, si presentò un giocatore di Polo con il suo bel cavallo, evidentemente per

svolgere un allenamento. Sennonché il cavallo, alla vista di quel "coso" che volteggiava in aria, si imbizzarì di brutto ed il tizio che lo governava ebbe il suo bel da fare per non venire disarcionato. Riuscii a stento a salvare il modello dalla mazza del cavaliere inferocito, ma ritenni opportuno non farmi più vedere da quelle parti.

L'amicizia e la vicinanza di casa con Gianni Loffredo, aeromodellista dalla nascita, (pare che sia nato anziché con la classica "camicia" con un aeromodellino in

mano) segnò un nuovo capitolo in questa affascinante avventura. Se ben ricordo, Gianni difese i colori del Circolo Italia in un campionato italiano nella formula Wakefield (si trattava di aeromodelli molto sofisticati nella costruzione, azionati da una potente matassa elastica).

Arriviamo quindi ai primi anni Sessanta che segnarono per l'aeromodellismo una svolta di grande importanza: l'avvento generalizzato dei primi apparati di radiocomando. Questa nuova conquista tecnica consentiva finalmente di poter pilotare i modelli che fino ad allora non avevano avuto altro governo se non i capricci del vento. Uno sparuto gruppo di appassionati: ricordo il già citato Gianni Loffredo, quindi Nanni Guastella, Irio

Petri, Luciano Sembiante, Enzo Mcilli, oltre il sottoscritto e forse qualche altro (i "dimenticati" non se ne abbiamo a male) catalizzò l'attenzione della presidenza del Circolo Italia che molto generosamente mise a disposizione una sala che divenne per noi una specie di sede-laboratorio attivamente frequentata.

Ricordo che al Circolo venne allestita anche una mostra a cui si interessarono in particolare alcune scolaresche. Non ci volle molto perché in questo gruppo confluirono alcuni amici di altre nazionalità, animati dalla stessa passione: i tedeschi Horst Geerow ed il suo amico Manfred (?), l'inglese Kenneth Day, gli americani Jim Blick, Chuck Mannhof, Jim Graham, Joe Morton. Questa piccola multinazionale dell'aeromodellismo si ritrovava puntualmente nelle giornate festive presso l'aeroporto civile di Ben Gashir da dove decollavano i sempre più sofisticati aeromodelli. Avevamo fatto amicizia con gli addetti alla torre di controllo che, molto benevolmente, ci consentivano l'uso della testata di una pista secondaria che offriva un super spazio per il volo dei nostri modelli. Che dire dello spirito di grande fratellanza che univa tutti nell'entusiasmo per un volo ben riuscito, o nell'incoraggiamento ad andare avanti nel caso di un ... indecoroso flop. Purtroppo ogni tanto ciò accadeva e le pacche sulle spalle lenivano parzialmente il mesto rituale della raccolta di un bel mucchio di rottami. Il contatto con gli amici americani ci consentiva anche di acquisire materiali sempre più "avanzati" che l'industria aeromodellistica metteva allora a disposizione di questo hobby. Fu per noi una vera magia quella che vide protagonista il Magg. Jim Graham (pilota della vicina base del *Wheelus Field*) quando, tirata fuori dal suo camper una perfetta riproduzione di un caccia-bombardiere

Avviamento sotto lo sguardo di giovanissimi fans. Il primo a destra, Nicola Costagliola, oggi è un valente ingegnere aeronautico





Airacobra, lo mise in moto e con il motore al minimo lo guidò alla linea di decollo al centro della pista. Azionando quindi il comando dell'acceleratore lo portò in volo e dopo un buon numero di volteggi ed acrobazie lo fece atterrare riportandolo esattamente al punto da cui era partito, con arresto finale del motore. Tutto questo era avvenuto senza mai toccare l'aereo, salvo l'iniziale messa in moto, unicamente azionando i comandi della sua radio trasmittente. Restammo allibiti di fronte a tale esibizione, che però ci servì di sprone per tentare di fare altrettanto.

Enzo Melilli fu uno di quelli che intrapresero con maggior energia ed entusiasmo questa avventura. Con Enzo avevo stretto una fraterna amicizia basata sul comune intenso coinvolgimento in questo hobby. Attraverso gli amici americani riuscimmo ad ottenere i più aggiornati radiocomandi in circolazione per quell'epoca e con la molteplicità di funzioni che essi consentivano, fu possibile assemblare aeromodelli che potevano ora volare in modo molto più realistico. Percorrere in "convoglio" la strada Tripoli - Suani - Ben Gashir con le auto cariche di modelli nei pomeriggi delle giornate festive, era diventato per il nostro piccolo gruppo un piacevole impegno fisso. Spesso eravamo seguiti da familiari e amici simpatizzanti, tutti attratti dal sempre affascinante miracolo del volo anche se si trattava di "fratelli minori" dei veri aerei.

Tutto questo riempì per qualche anno in modo pressoché totale il nostro tempo libero, nel duplice aspetto di provvedere alla costruzione e manutenzione dei modelli e in quello di farli poi volare. In entrambi i casi fu sempre grande la soddisfazione che la pratica di questo hobby ci procurava. Purtroppo gli eventi di politica internazionale del giugno 1967 segnarono l'inizio della fine di questa af-

fascinante attività. Perdemmo la nostra sede al Circolo Italia che non venne più riaperto ed iniziò la diaspora dei componenti il nostro piccolo sodalizio. Con l'amico Enzo tentai ancora qualche sortita, ma lo spirito e l'atmosfera non erano più quelli di prima. L'anno 1969 decretò la conclusione di questa esperienza il cui ricordo certamente permane in coloro che l'hanno intensamente vissuta.

... e come ancora ci divertiamo...

Qui occorre fare un bel salto indietro e ritornare alle vicissitudini e alle peripezie seguite al forzato esodo del 1970. Sarebbe stato assolutamente banale evocare in quei momenti l'argomento "Aeromodellismo". I miei modelli assieme ai miei tanti e felici ricordi, rimasero a Tripoli. Fu grazie all'interessamento di cari amici che riuscii faticosamente a recuperare i radiocomandi che ne costituivano i componenti più preziosi.

Passata però la bufera e recuperata un po' di serenità, l'antico tarlo non tardò a rifarsi vivo. Non fu difficile iscrivermi in uno dei vari gruppi modellistici di Milano, dove mi ero stabilito, anche perché, pur dovendo ripartire da zero, il grado di "stato dell'arte" che avevamo raggiunto a Tripoli non aveva nulla da invidiare a quello riscontrato nel nuovo contesto. Dispersi i vecchi amici di un tempo, l'unico che riuscii a recuperare fu Enzo Melilli che si era stabilito a Pordenone. La nostra vecchia amicizia, già cementata dalla comune lunga militanza, divenne ancora più profonda nel raccontarci le nuove avventure che il nostro hobby ci faceva vivere. Infatti anche Enzo non tardò ad inserirsi nell'ambiente modellistico di Pordenone, diventandone ben presto uno degli esponenti



La mia più recente realizzazione

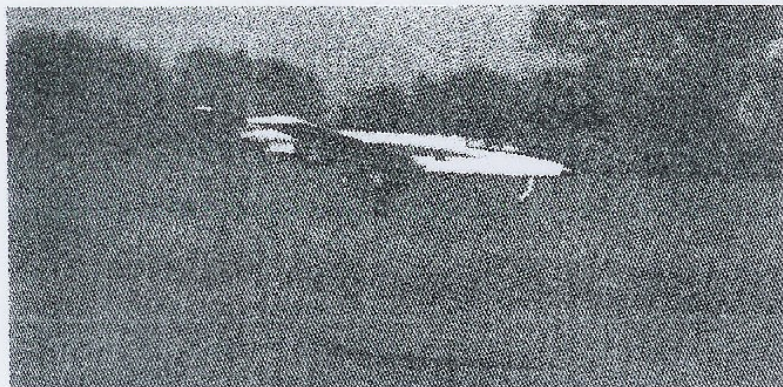
più apprezzati per la generosità e l'impegno che vi aveva profuso.

Il vecchio percorso Tripoli - Ben Gashir ora era diventato per me Milano - Pordenone (*moltiplicato per 10!!*). Infatti due o tre volte l'anno mi recavo colà con i miei modelli per poter rivivere con Enzo le vecchie emozioni già vissute in un'altra parte del mondo. Per me, per Enzo e la sua famiglia ogni incontro era una vera grande festa.

Enzo ci ha lasciati improvvisamente e prematuramente nella primavera del 1997. Con lui se ne è andato l'ultimo aggancio che avevo con quell'esperienza che ho qui tentato di ricordare. Di lui rimane un grande rimpianto per tutti coloro che lo conobbero ed una lunga teoria di coppe, targhe e trofei gelosamente conservati dalla consorte signora Adriana Carrubba Melilli, alla cui cortesia devo alcune foto qui riprodotte.

A questo punto non mi resta altro da rievocare se non, che malgrado la mia quarta ... età, continuo a percorrere le vie del cielo idealmente a bordo dei miei sibilanti modelli, chiedendomi ogni volta se l'aeromodellismo, oltre ad essere un magnifico hobby, non sia anche un piacevole risvolto della vita.

Amilcare Angelucci



P.S.: Una raccomandazione: non chiedete mai ad un aeromodellista come vanno i suoi "aeroplanini". Potreste ricevere una risposta alquanto piccata ed essere mandati ... a ... a "volare" da qualche parte!