



# Westland Lysander

Publicato su Modellismo Marzo-Aprile 2005

*Nella lista degli aerei che prima o poi "devo" riprodurre, il Lysander occupava uno dei primi posti. E' stato scavalcato più volte per vari motivi: innamoramenti folgoranti per altri aerei, mancanza di trittici affidabili, mancanza di un motore adatto, ecc. Dopo una lunga attesa, è arrivato anche il suo turno.*

Il Westland Lysander era un aereo multiuso che gli inglesi impiegarono durante la seconda guerra mondiale sia come ricognitore che come aereo da collegamento, usandolo anche per

atterraggi notturni nei territori occupati dai tedeschi, in appoggio alla lotta partigiana. Fu anche usato in Birmania ed in tutto l'oriente, venne anche impiegato in bombardamenti applicando due alette alle gambe del carrello sotto alle quali venivano agganciate le bombe o i rifornimenti da lanciare. Ho acquistato i trittici che erano disponibili dall'archivio di Bob Banka (Scale Model Research [www.bobsairdoc.com](http://www.bobsairdoc.com)), ma devo dire che non erano un granché. Sempre in internet, attraverso i motori di ricerca, ho trovato una

buona documentazione fotografica. Ho deciso quindi di realizzare una riproduzione non troppo maniacale - di solito tendo a esagerare, specie per quanto riguarda il funzionamento dell'aereo -: non ho realizzato quindi carrelli con ammortizzatori funzionanti, meccanismi dei movimenti in scala ecc, ma un modello fedele nelle linee e nelle dimensioni e di costruzione abbastanza tradizionale. Ho deciso per una scala 1:5 con un'apertura alare di 305 cm. La riproduzione del Lysander ha, a mio avviso, due problemi da risolvere: il primo è il carrello, con le due grandi carenature al quale vengono agganciati i montanti alari, i quali devono avere un punto di attacco abbastanza rigido per non far battere le ali come un uccello durante il rullaggio. Ho risolto il problema utilizzando una lama in ergal da 4 mm. larga 9 cm agli attacchi dei montanti, decrescente fino a 3,5 cm ai fori dei perni delle ruote. In questo modo la flessione avviene principalmente nella parte vicina alle ruote, mentre gli attacchi dei montanti rimangono abbastanza rigidi. Per le carenature, dopo molte riflessioni, ho deciso di realizzare degli stampi. Il sistema del polistirolo a perdere in questo caso era piuttosto difficoltoso.





meno luminosa e poco realistica. Ho trovato un compromesso realizzando due ordinate in compensato di betulla da 3 mm abbastanza sottili, accoppiandole con due lame in ergal da 2,5 mm che costituiscono i punti di aggancio dell'ala. Tra le due ordinate ho realizzato un traliccio in tubicino di acciaio inox saldato ad autogeno per impedire torsioni e movimenti. La fusoliera, come si vede dalle foto, è di costruzione classica, in legni vari (compensato di betulla, spruce, balsa e tiglio), la ricopertura è in compensato da 1,5 mm per la parte anteriore

Ho realizzato due modelli (destro e sinistro) utilizzando una serie di ordinate in compensato tipo quelle dei modelli navali, interponendo tra un ordinata e l'altra dei pezzi di Styrodur (poliuretano espanso) da 4 cm. Dopo avere rivestito il tutto con un paio di strati di tessuto di vetro, ho passato i modelli al mio amico Alighiero, grande maestro dello stampaggio: il modo in cui ha rifinito i modelli, la costruzione degli stampi e la realizzazione delle carenature in composito di kevlar/ carbonio sono stati un raro esempio di maestria. Il resto delle carenature del carrello a profilo costante sono in lamierino di alluminio piegato su un modello in legno. L'altro problema del Lysander sono le grandi finestrate della cabina, che racchiudono anche la struttura alla quale è attaccata l'ala.

Non ho voluto impiegare due ordinate robuste che avrebbero chiuso come paratie la cabina, rendendola





ed in Solartex per il resto. Le vetrature sono in PVC da 1 mm. piegato con una pistola ad aria calda su modelli in lamiera di alluminio, il "parabrezza" ha richiesto un modello in legno ed una stampata in termoformatura. Tutti i particolari sono in strisciole di lamierino di alluminio incollato con UHU Plus. La capotta posteriore scorre su guide in compensato da 1 mm annegate nel rivestimento. La naca motore è in vetroresina realizzata su polistirolo a perdere. Le ali e gli impennaggi sono di costruzione tradizionale ricoperti in Solartex, i montanti sono in tubo di alluminio  $\varnothing$  8 mm spessi 1 mm comprato in ferramenta e rivestiti in balsa con profilo aerodinamico. Il motore è un OS Gemini bicilindrico a 4 tempi da 50 cc. che avevo acquistato su una



bancarella al Radio Model Show di Ozzano, devo dire che è una vera meraviglia sia per il rumore che per potenza e affidabilità.

Il collaudo è stato una routine: l'aereo volava benissimo, era perfettamente centrato, il motore regolare ed esuberante ma io, come al solito, sono rimasto semiparalizzato da subito. Nonostante fossi andato in campo volo al mattino per ambientarmi bene, avessi pranzato col Tony bevendo anche un mezzo litro di Merlot per farmi coraggio, avessi provato il motore e rullato sulla pista un bel po', appena il modello ha staccato le ruote e si è allontanato virando leggermente a sinistra per l'effetto della coppia, ho cominciato a tremare e a sentire le tempie pulsare, sembrava anche che qualcuno volesse uscire dal petto



bussando violentemente. Quando sono riuscito a portare a quota di sicurezza il modello e stavo passando alto sulla verticale ho detto: "Mi sto ...(bip) addosso Tony, adesso so com'è l'infarto... spero solo che non sia adesso...". Comunque sono riuscito ad atterrare, anche se ho guardato

inebetito e incapace di reagire il modello che rullava fino a finire nel fosso che c'è a bordo campo, riportando, per fortuna, solo lievi ammaccature. Preso atto che l'aereo volava bene, ho fatto un altro paio di voli, questa volta più tranquilli, rimandando la prova dei flap e di manovre più impegnative ai giorni successivi. Sono talmente contento del Lysander, che in seguito, contrariamente al solito, mi sono impegnato anche nel realizzare gli interni che mi hanno procurato un sacco di complimenti, specie il pilotino che pare mi assomigli un po', e nella riproduzione della mitragliera Lewis cal. 7,5. Il volo è veramente realistico e paga abbondantemente il lungo lavoro. Gli atterraggi lasciano sempre tutti a bocca aperta, il modello dopo una virata scende lento, con i flap abbassati, sembra non debba mai metter giù le ruote. Quando poi rullo fino alla mia postazione e lentamente abbasso il trim del motore una tacca alla volta fino a contare i giri dell'elica, con un rumore che somiglia molto a quello di una vecchia Guzzi...

*Il modello:  
Westland Lysander MKIII  
Apertura alare, 305 cm  
Lunghezza, 180 cm  
Altezza, 75 cm  
Peso, 8,5 kg  
Motore, OS Gemini 300 4T boxer*

*Nelle foto il modello in costruzione, un particolare della struttura di attacco delle ali e Sergio Filippini con il sottoscritto dopo il volo di collaudo*

