

# A volte bisogna soffrire

*Publicato su FlyOff 2006*





*Già dal titolo avrete capito che questa riproduzione non è stata tutta rose e fiori. In effetti prima di veder volare bene questo modello ho dovuto penare non poco. Ma andiamo per ordine.*

Il prototipo del Ro. 41 della IMAM (Romeo - Industrie Meccaniche e Aeronautiche Meridionali), che volò per la prima volta nel giugno 1934, era stato progettato come caccia intercettore leggero, ma venne impiegato pochissimo in missioni operative in quanto ritenuto inferiore, salvo che nella velocità di salita, al caccia Fiat CR.32. Occorre però precisare che il CR. 32 montava un motore da 600 cavalli, mentre il Ro. 41 montava il Piaggio P.VII, che avrebbe dovuto erogare 390 cavalli, ma che in realtà era sempre al di sotto della potenza nominale, tanto che i piloti dicevano che si trattava di 390 cavalli stanchi, o peggio, 390 somari. Motore fiacco a parte, il velivolo si comportava piuttosto bene, ma nonostante questo venne dimenticato per quasi due anni.

Fu soltanto nel 1936 che la Regia Aeronautica decise di utilizzare l'agile biplanetto come addestratore. Venne così iniziata la produzione di serie che arrivò, tra monoposto e biposto, a quasi 800 velivoli di cui pochissimi in versione armata. Gli ultimi Ro. 41 uscirono, costruiti su licenza dall'Agusta, nel 1949.

Ma nonostante l'alto numero di aerei prodotti, non ne è sopravvissuto neppure uno.

*Il modello sul campo di Monticelli (PD), prima del volo di collaudo. Si nota molto bene l'ala a gabbiano, apprezzata dai piloti per la buona visibilità che offriva. Il buco sulla sommità del direzionale è l'alloggiamento delle luci di posizione non ancora installate.*



A fianco: bella immagine di un Ro. 41 della scuola di Pescara. (foto G. Mantelli). Sotto: l'ala inferiore del Ro 41 destinato al Museo Storico dell'Aeronautica di Vigna di Valle, ricostruita da Gian Luigi Gazzea.

Attualmente i soci del GAVS (Gruppo Amatori Velivoli Storici), ne stanno ricostruendo uno per il Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, partendo da i rottami di una semiala e di una naca motore.

C'è anche una replica del Ro. 41 in costruzione in Spagna, dove circa 25 esemplari vennero impiegati in combattimento dalle forze nazionaliste.

Del Ro. 41 non si trovano più i disegni di fabbrica e non esistono tritici attendibili, motivo per cui la sua ricostruzione, sia come modello che come replica, si presenta

alquanto ardua. In compenso è possibile ammirare il Ro. 41, protagonista insieme all'esordiente attore Alberto Sordi, nel film del '42 "I tre aquilotti", storia di tre allievi piloti della scuola di Capua. Nel film si vede il Ro. 41 saltellare negli incerti atterraggi degli aspiranti piloti da caccia, compresa una scassatura "da manuale".

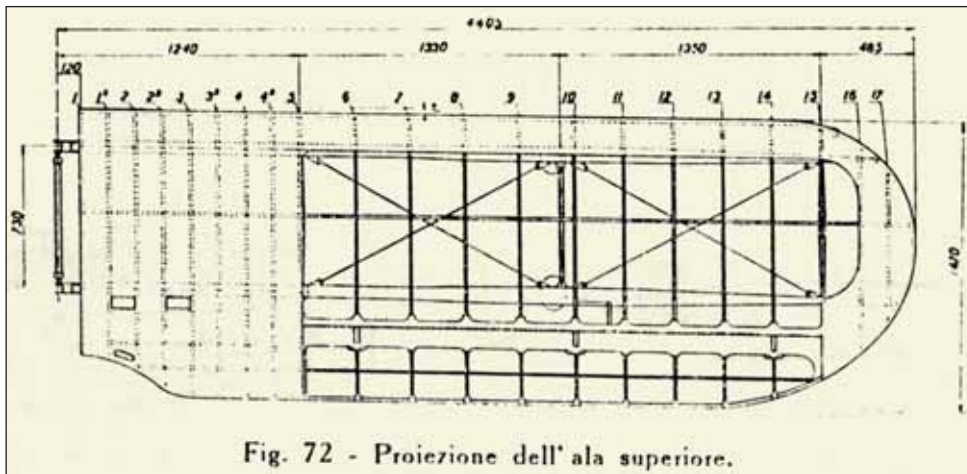
Lessi del Ro. 41 nel volumetto di monografie aeronautiche "Dimensione cielo" (Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri, Roma), dove c'era anche un tritico molto approssimativo. Quando appresi che aveva formato migliaia di piloti cadendo poi nel



dimenticatoio, decisi di cercarne ulteriori tracce per provare a riprodurlo. Fu proprio Cesare de' Robertis, l'editore di questa rivista, che mi procurò una fotocopia del manuale di "Istruzioni per il mon-



A fianco: il primo modello del Ro. 41 sotto carica in laboratorio. La livrea è quella mimetica. L'esemplare riproduce un velivolo della scuola di volo di Siena Ampugnano.



Vista in pianta dell'ala superiore tratta dal manuale "Aeroplano Ro.41 - Istruzioni per il montaggio e la regolazione".

Sotto: il primo modello era costruito interamente in legno.

In basso: il modello nel campo volo degli "Osei de Montesei".

taggio e la regolazione" nel quale si trovavano ulteriori disegni che, anche se parziali, mi consentirono di progettare una prima riproduzione del Ro. 41.

Fu una bella impresa, il modello venne molto bello, purtroppo però risultò completamente insensibile agli alettoni. Provai di tutto, ma non ci fu niente da fare: per virare bisognava usare il direzionale, e gli alettoni era come se non ci fossero. Cos'era successo? Dopo giorni di rimuginamento e discussioni con gli amici aeromodellisti giunsi alla conclusione che avevo sbagliato il

progetto dell'ala superiore. In effetti l'ala superiore era molto complessa: era ad ala di gabbiano e, stando ai tritici, pareva che

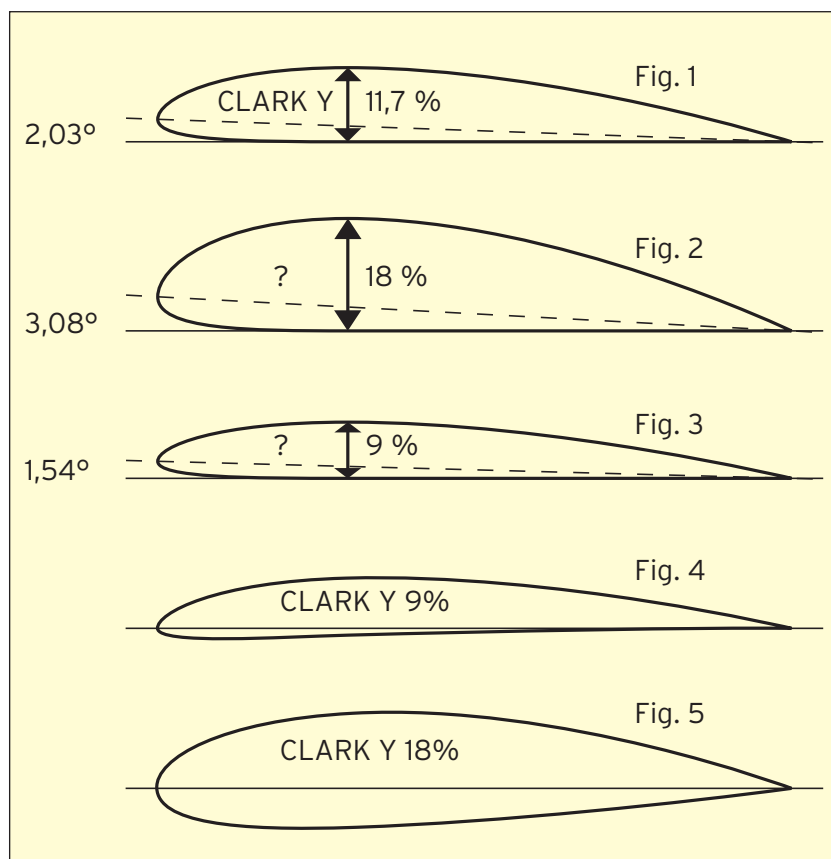
avesse uno spessore sottilissimo, circa del 9%, all'attacco con la fusoliera, che aumentava fino a circa un 18% in corrispondenza dei mon-



tanti, per poi assottigliarsi di nuovo verso le estremità. Avevo utilizzato un profilo Clark Y, così come pareva dai disegni sul manuale.

Ma non avevo tenuto conto che, aumentando lo spessore di un profilo piano convesso con il computer, utilizzando un semplice programma di disegno vettoriale, l'angolo tra il ventre e la linea mediana aumentava con l'aumentare dello spessore e viceversa (Fig. 2 e 3). Avendo costruito l'ala appoggiando il ventre delle centine su un piano, avevo ottenuto un'ala che aveva un'incidenza diversa in ogni sua sezione. In pratica avevo circa un grado e mezzo di incidenza all'attacco, oltre 3° di incidenza all'altezza dei montanti, e poi di nuovo a calare verso le estremità. Che orrore! Decisi di riprogettare e di ricostruire l'ala, per cui ridisegnai le centine con i classici supportini a perdere per tenere ogni centina rigorosamente a zero gradi di incidenza e, rispolverato lo scaletto ricurvo (per dare la forma ad ala di gabbiano), che per fortuna non avevo ancora demolito, ricostruii le ali superiori, ma niente da fare: il modello si comportava esattamente come con le prime ali. Anche questa volta provai di tutto, ma alla fine mi rassegnai, e dopo qualche altro volo senza possibilità di fare tonneau o altre acrobazie di cui il vero aereo era sicuramente capace, lasciai il modello nel dimenticatoio, proprio come era successo al vero aereo.

Col senno di poi penso, anzi sono sicuro, che l'errore era proprio nei profili dell'ala superiore. Come ho già detto, avevo utilizzato un programma di disegno vettoriale (Adobe Illustrator), ma in realtà per disegnare i profili alari bisogna utilizzare un programma specifico. Infatti, se si modifica con un programma vettoriale lo spessore di un profilo piano convesso, si noterà che il ventre del profilo rimane sempre piano, mentre solo il dorso

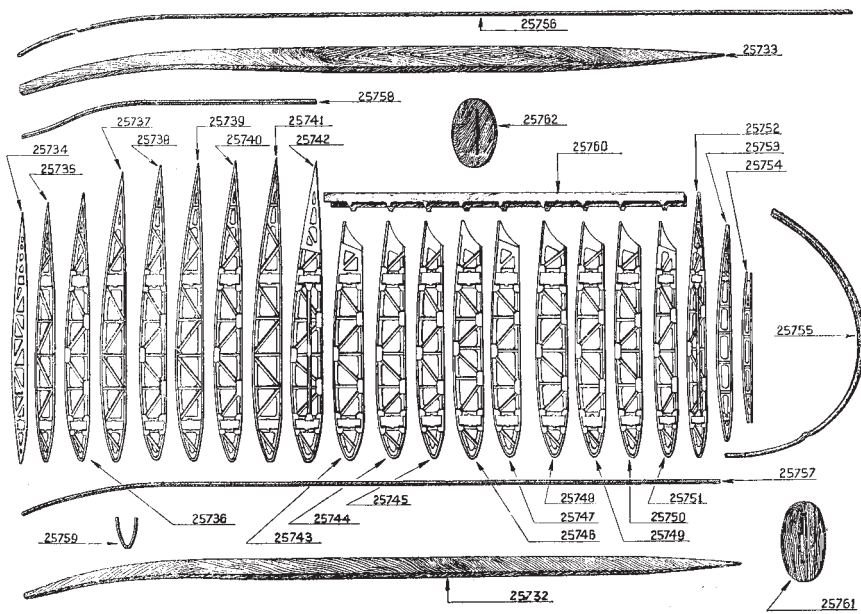


si inarca più o meno in base allo spessore (Fig. 2 e 3). In questo modo, partendo da un profilo Clark Y si genererà una serie di profili dei quali l'unico Clark Y sarà quello di origine all'11,7%, gli altri no.

Se invece si usa un programma specifico per la costruzione dei profili, si noterà che il Clark Y è piano convesso solo all'11,7% di spessore, con spessori più alti diventa un biconvesso asimmetrico, e con spessori più sottili diventa concavo-convesso (Fig. 4 e 5). Infine non è detto che profili così modificati siano impiegabili. Conclusi perciò che probabilmente l'alto spessore del profilo nella parte centrale dell'ala generava un distacco dei filetti fluidi che rendeva completamente inutili gli alettoni.

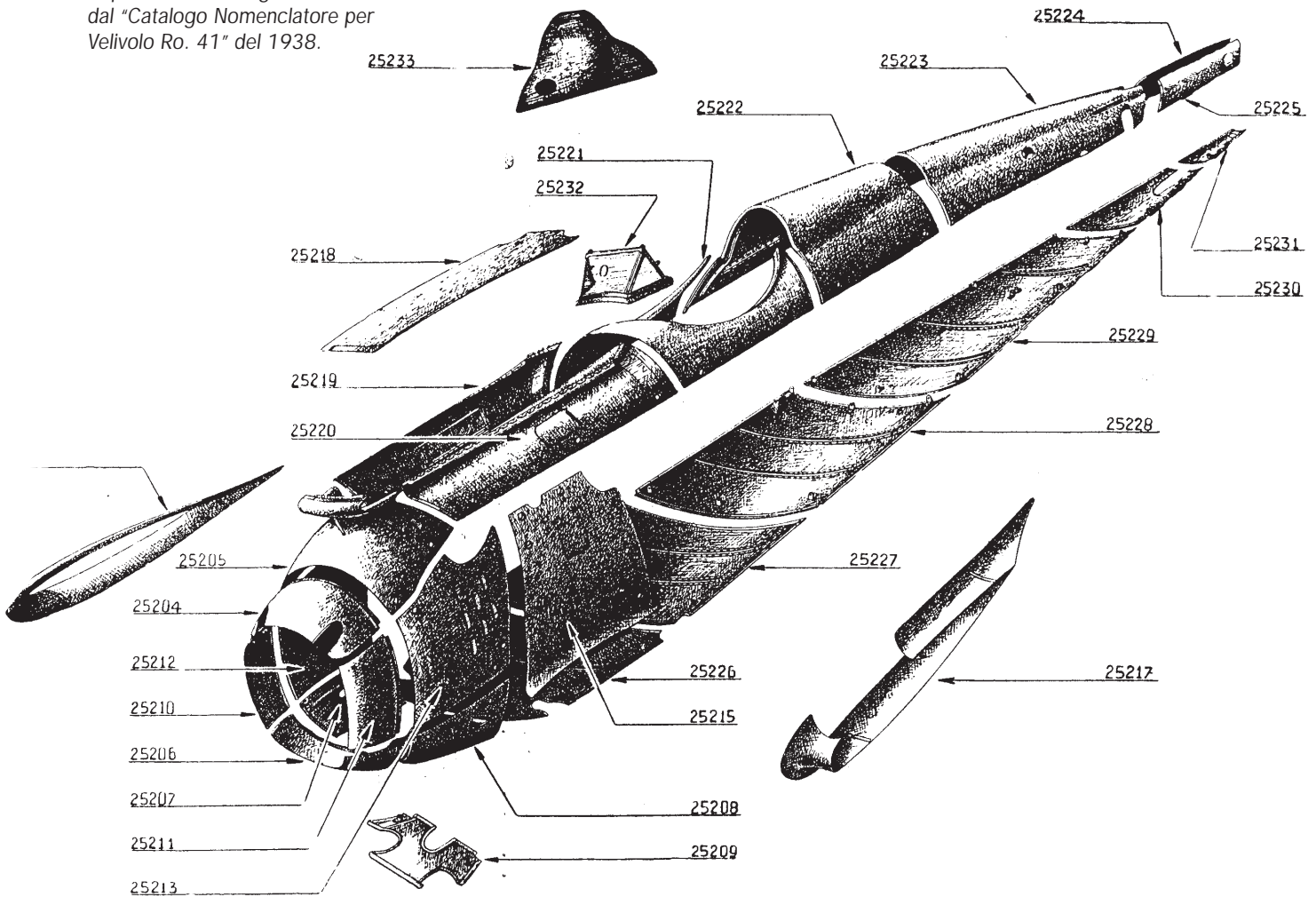
In seguito regalai il modello a Tony Pedrazzoli, presidente del nostro club, dicendogli che per me, poteva anche farne un lampadario. Ma ovviamente non era finita qui... Qualche anno dopo, mi recai a Roma per consegnare a Giotto

Mazzolini, grande pioniere del radiocomando, un Piper J3, del quale avevo prodotto con alcuni amici qualche Kit, (vedi Modellismo di Gennaio/Febbraio 2005). Giotto ci ospitò con grande stile e generosità per qualche giorno a casa sua, e nacque una sincera amicizia. Quando ripartimmo ci ritrovammo in mano un fiascone da 5 litri a testa di Rosso di Montalcino, vino col quale il buon Giotto usa libare allegramente e abbondantemente gli ospiti... insomma, un vero anfitrione e un grande signore. In quell'occasione ebbi modo di fare amicizia anche con Gian Luigi Gazzea, grande esperto di aeronautica e formidabile aeromodellista che, come ho già accennato, aveva ricostruito le vere ali del Ro. 41. Gian Luigi possiede la più bella e completa raccolta di documenti e libri aeronautici che io abbia mai visto. Tra l'altro il manuale che avevo utilizzato per progettare il mio Ro. 41 proveniva proprio da lì. Discutere di aerei con Gian Luigi era un vero piacere,



Fiano Romano, dove incontrammo Cesare de' Robertis e dove conobbi anche Vincenzo Genesi, aeromodellista che ho sempre ammirato, il quale aveva riprodotto un IMAM Ro. 37bis, (Modellismo no. 76), abbastanza simile al Ro. 41. Nacque un'animata discussione sulle cause del mio fallimento, sia Gian Luigi che Vincenzo sostenevano che non era possibile che l'ala avesse quello spessore variabile e che i trittici del manuale erano approssimativi. Gian Luigi possedeva anche un "Catalogo Nomenclatore" del Ro. 41, per cui decidemmo di passare da casa sua per consultar-

Sopra e sotto: disegni tratti dal "Catalogo Nomenclatore per Velivolo Ro. 41" del 1938.



anche perché non ho mai visto una persona accalorarsi tanto, e con tanta simpatia. Qualche mese dopo tornai ancora a Roma per

collaudare il Piper di Giotto, che ancora una volta non smentì la sua squisita ospitalità. Per il collaudo fummo ospiti del campo volo di

lo. Nell'enorme "Catalogo Nomenclatore" erano elencate e illustrate con disegni tutte le parti (circa 30.000!) del Ro. 41. I disegni

dell'ala non erano tecnici e neppure quotati, ma si potevano vedere bene tutte le centine, deducendone che in effetti l'ala per la maggior parte era a spessore costante. La discussione finì lì, ma tornato a casa cominciai a considerare la costruzione di un secondo modello, tra l'altro nel frattempo avevo messo a punto la tecnica costruttiva con tubo saldato e il Ro. 41 era proprio costruito così... Per farla breve, durante le vacanze di Natale 2005 ne ho iniziato il progetto e la costruzione.

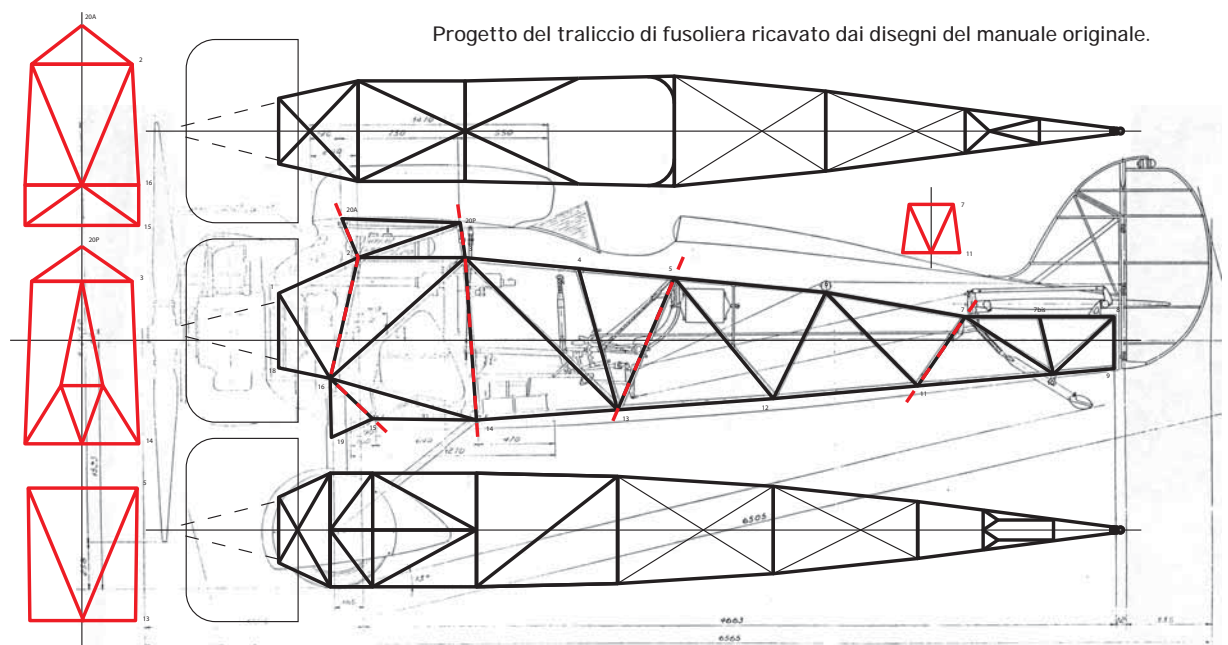
Ho deciso per una scala 1:4 che ben si adattava al motore OS 300 Gemini che volevo impiegare. La progettazione della fusoliera è stata abbastanza veloce in quanto nel manuale c'erano tutte le viste del traliccio con le quote dei nodi di fusoliera. Anche la costruzione del traliccio, per il quale ho utilizzato tubi da 5 e 6 mm di diametro spessi 2,5 decimi, è stata veloce (1).

Al traliccio di fusoliera ho applicato, per mezzo di opportuni distanziali, tutti i correntini in legno che partendo da un'ordinata in betulla da 3 mm, arrivano fino alla coda conferendo la forma leggermente ovalizzata alla fusoliera. La fusoliera è stata rivestita in Dacron da 90 gmq, lo stesso che si usa per i veri aerei (2).

I Karman di raccordo ala inferiore-fusoliera sono realizzati in compensato da 0,6 mm partendo da due centine infilte sui tubi che fuoriescono dal traliccio e che servono per le baionette dell'ala inferiore. Il raccordo tra fusoliera e attacco dell'ala è modellato in poliuretano espanso e quindi rivestito con uno strato sottile di tessuto di vetro e stuccato. Il dorso della fusoliera è ricoperto in lastra litografica di alluminio (3) fissata con microviti su archetti in compensato di betulla. La parte anteriore della fusoliera è in parte in vetroresina, modellato su

(2) Ho scoperto questo materiale da ricopertura dopo avere usato per anni i soliti tessuti termoretraibili.

Il Dacron deve essere incollato con apposita colla e verniciato con tenditela come una volta. In cambio di un po' di impegno in più, si otterrà una ricopertura eccezionalmente tesa, indeformabile, e insensibile alle temperature. Inoltre il Dacron può essere teso con il phon o con il ferro da stiro all'inverosimile. In pratica si può coprire una fusoliera, così come un'ala, con un unico pezzo. Il costo, poi, è notevolmente inferiore a quello dei comuni tessuti termoretraibili. Lo si compra a metri, è alto 170 cm, presso "La Bottega dell'Aquilone" di Tribano PD, Tel. 049 5342071 (ordinandone un rotolo da 30 mt lo si può avere anche da 50 gmq).



(1) Questa tecnica costruttiva, come ho già detto in altre occasioni, è veramente eccezionale. Contrariamente a quanto sembra è molto veloce e, dopo un po' di pratica, anche facile. L'unico problema è il reperimento dei tubicini di acciaio inox e il loro costo. Io li trovo dalla Castiglioni Tubi di Milano ([www.castiglioni-tubi.it](http://www.castiglioni-tubi.it)), e il costo dei tubi per la costruzione di un modello grande è di circa 2/300 euro.



Fig. 4

In alto: foto dell'interno della fusoliera dopo la ricopertura in Dacron.

Sopra: il traliccio di fusoliera completo di piani di coda e carrello, tutto in acciaio inox saldato all'autogeno.

A destra: la fusoliera già completa dei Karman, della parafiamma e con l'interno verniciato prima del montaggio finale.

Sotto: particolare del fissaggio dei correntini al traliccio mediante distanziali legati e incollati.







Il modello in costruzione. Il dorso della fusoliera è coperto con lastra tipografica di alluminio.

stampi a perdere di poliuretano espanso, e in parte in lastra litografica.

Il motore è fissato direttamente al traliccio di fusoliera inframmezando un'ordinata parafiamma in compensato di betulla da 3 mm. La naca motore è anch'essa modellata in vetroresina su poliuretano. Le 14 "bugne" sono in Styrene termoformato da 2 mm applicate alla naca con cianoacrilato e stuccate.

Il carrello d'atterraggio è compo-

**(3)** Questa lastra si trova presso le tipografie che di solito la rivendono a peso dopo averla usata, e perciò a volte qualche foglio lo regalano volentieri. Per utilizzarla al meglio, consiglio di lavare con acetone la parte stampata che risulterà così già trattata e pronta per la verniciatura senza bisogno di aggrappanti.

sto da due montanti in tubo con profilo a goccia (4) incernierati al ventre della fusoliera, e da due ammortizzatori a molla in tubo inox da 10 mm di diametro e spesso 0,5 mm, carenati con lastra tipografica piegata a goccia su un modello in legno.

Non trovando sul mercato nessuna ruota adatta alla riproduzione,



Particolare del fissaggio del motore.

ho deciso di costruirmi le ruote a raggi. L'amico Tiziano ha tornito i cerchioni e i mozzi partendo dal pieno d'alluminio (!), poi, dopo numerose simulazioni al computer ho trovato il modo corretto per realizzare i raggi.

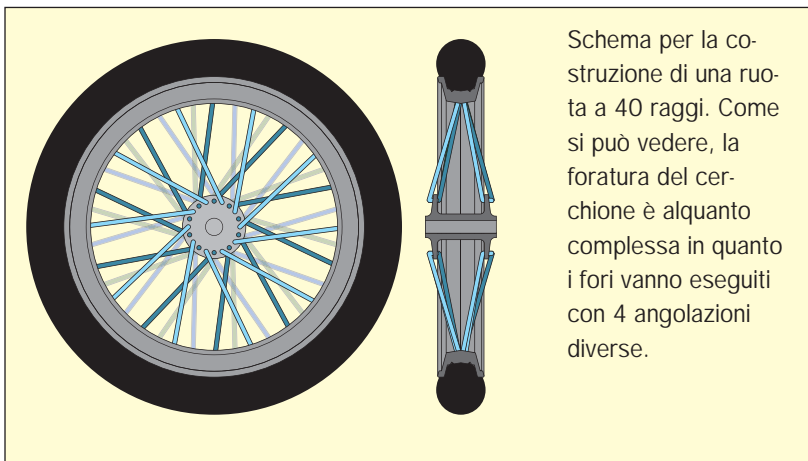
Ho dovuto costruirmi un divisore in compensato al quale fissare il cerchione sotto al trapano a colonna, e quindi sono passato alla

**(4)** I tubi con profilo a goccia li realizzo per mezzo di una favolosa trafila a rulli che l'amico Tiziano Piccolo costruì durante la produzione dei kit del già citato Piper. Con questa trafila riesco ad ottenere tre tipi di profilato partendo da tubi di 6, 9, e 15 mm di diametro, con i quali riesco a realizzare, anche se non in scala millimetrica, quasi tutti i montanti delle mie riproduzioni.

foratura dei 40 fori per i raggi. Una bella impresa se si pensa che ci sono 4 tipi diversi di foro con 4 diverse inclinazioni su due assi. Comunque alla fine ci sono riuscito, e devo dire che senza l'aiuto del pantografo Step4 a controllo numerico non sarei stato in grado di costruire il divisore e la maschera che è servita per forare con precisione i mozzi. Per i raggi e i nipples ho utilizzato quelli di una comunissima bici.



Le ruote prima della verniciatura a polveri epossidiche.



Schema per la costruzione di una ruota a 40 raggi. Come si può vedere, la foratura del cerchione è alquanto complessa in quanto i fori vanno eseguiti con 4 angolazioni diverse.

Forse non sono proprio in scala, ma i raggi più sottili con relativi nipples costavano un vero capitale. I raggi sono stati accorciati a misura tenendo buono il filetto, per fissarli al mozzo li ho piegati con una curva a "Z" molto simile a quelle che si usano per i rinvii dei servi. Il montaggio ed il centraggio è stato un vero calvario, ma alla fine l'effetto è realistico mi ha ripagato della fatica. I cechioni sono stati verniciati nero opaco a polvere epossidica. Il verniciatore non credeva che fossero relizzati a mano (ho notato che è importante essere apprezzati da quei "fornitori" di favori ai quali noi aeromodellisti rompiamo regolarmente le scatole). I pneumatici sono in codolo di neoprene da 25 mm di diametro che ho trovato in un negozio di articoli tecnici, tagliato a misura e incollato con cianoacrilato.

Anche le superfici di coda sono in metallo, con i bordi di entrata in tubo, le centine in lamierino da 2 decimi piegato e i longheroni in tubo e lamierino, molto simili a quelli dell'aereo vero. L'incidenza dei piani di coda è regolabile tramite una vite. L'elevatore è azionato da un'asta rigida e il tutto rimane nascosto all'interno della fusoliera. Il direzionale è comandato da cavetti. I montanti dei piani di coda sono sempre in tubo di acciaio

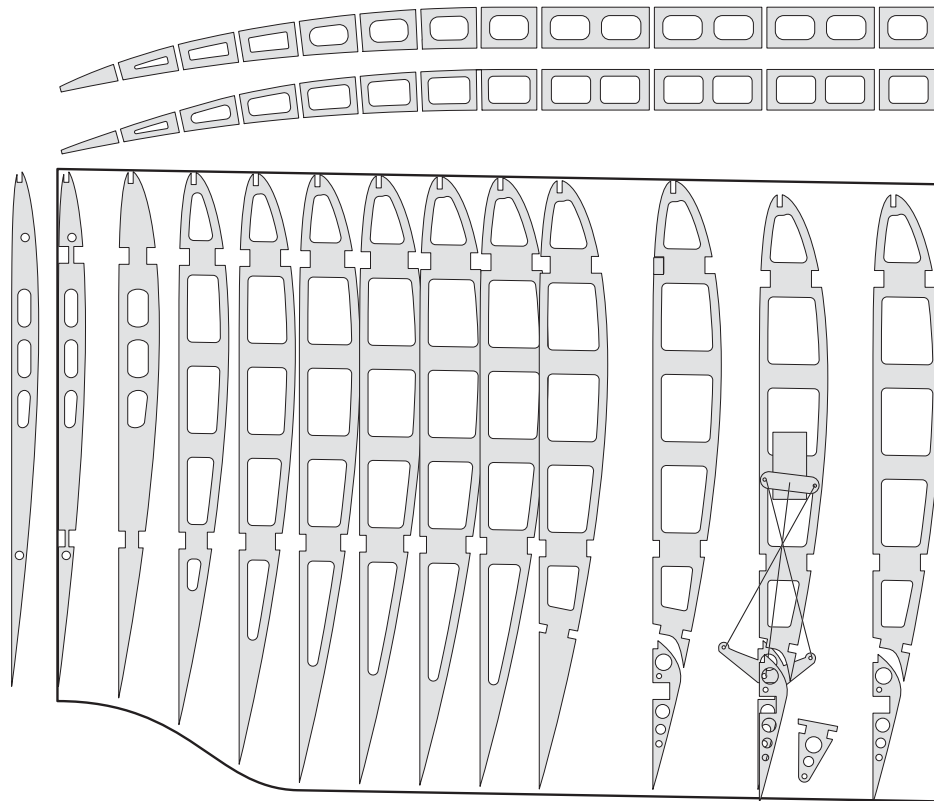
inox da 2,5 decimi di spessore, con profilo a goccia. L'ala inferiore è in struttura classica, fatto salvo del fatto che non ho usato balsa, ma compensato di pioppo alleggerito per le centine e compensato da 0,6 per il bordo d'entrata, le parti coperte e per le capstrip. Ho notato che il balsa, pur rimanendo un validissimo materiale per i modelli più piccoli, può essere completamente sostituito per i maxi, il tutto a favore della robustezza, senza aumenti di peso. L'ala superiore ha richiesto la costruzione di un apposito piano di lavoro curvo onde ottenere la caratteristica ala di gabbiano. Anche qui niente balsa, inoltre i longheroni sono in spruce lamellare modellati direttamente sul piano di lavoro e sull'ala. I bordi d'entrata sono in compensato da 0,6 mm piegato a caldo, la parte curva ha le centine molto più fitte ed è coperta in pannelli di com-



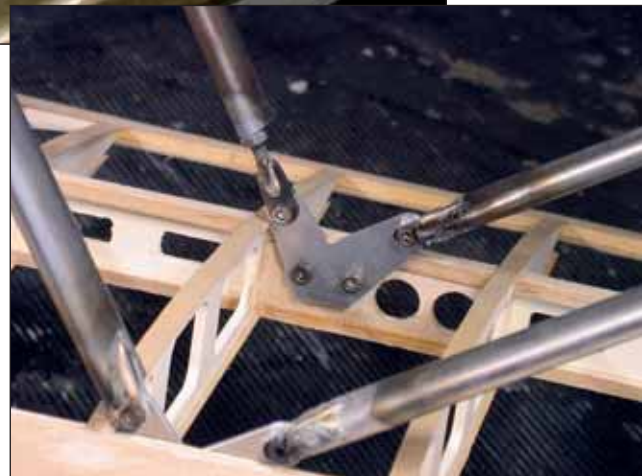
Particolare dell'elevatore. L'asta di comando rimane nascosta nella deriva. La molla che si vede è l'ammortizzatore del pattino di coda.

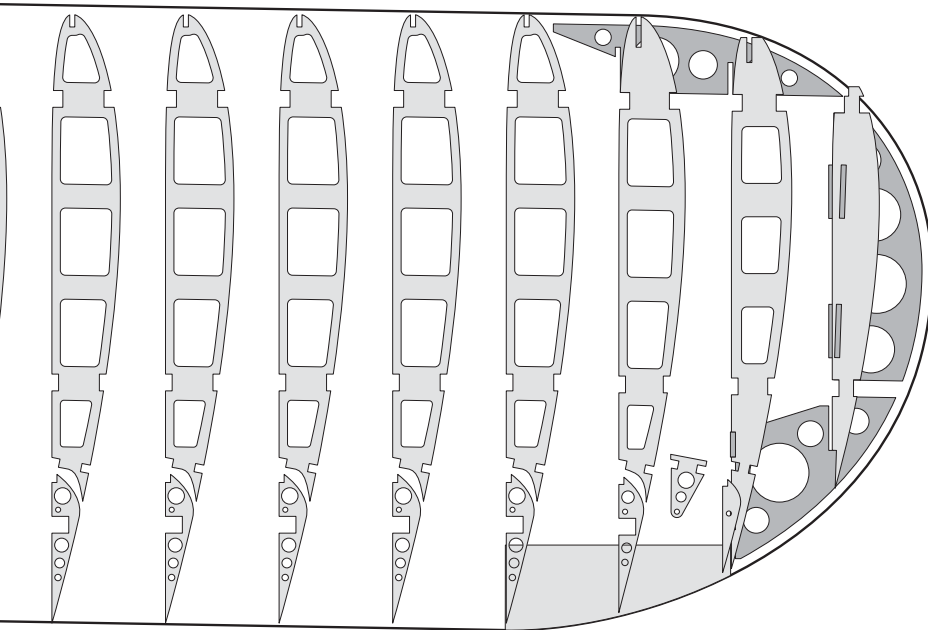
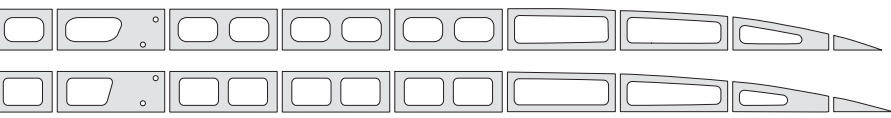
pensato da 0,6 mm. I montanti sono in tubo trafilato con sezione a goccia, gli attacchi sono coperti con carenature in lamierino d'acciaio da 2 decimi. Le cerniere degli alettoni sono in vetronite da 2 mm e riproducono i bracci di leva originali.

Per la colorazione ho ricostruito un ipotetico esemplare della scuola di Siena Ampugnano. La colorazione è classica della Regia Aeronautica: avorio di fondo, con fasce bianche in fusoliera. Dopo avere verniciato il modello con colori alla nitro, l'ho invecchiato sfregandolo con carta ad acqua del 1000 nei punti di maggior usura e sporcandolo in prossimità del motore e delle parti meccaniche. Alla fine l'ho protetto con una mano di trasparente bicomponente opaco.



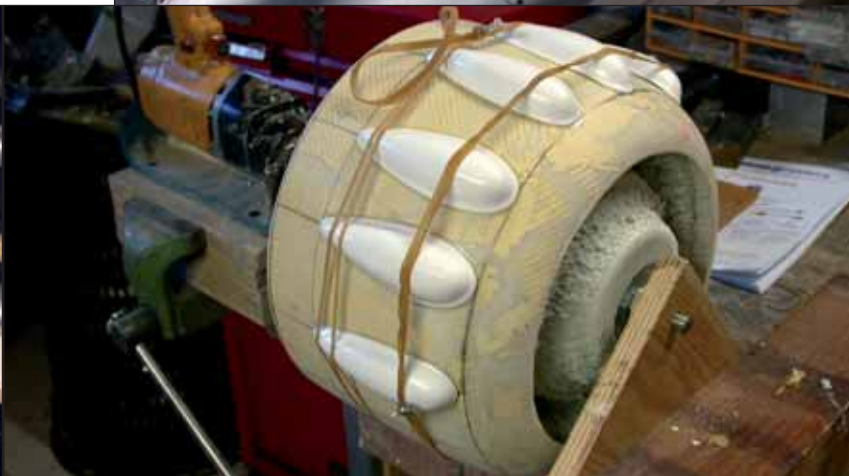
*Sopra: l'ala superiore in costruzione sull'apposito piano curvo.  
A destra: gli attacchi dei montanti.*

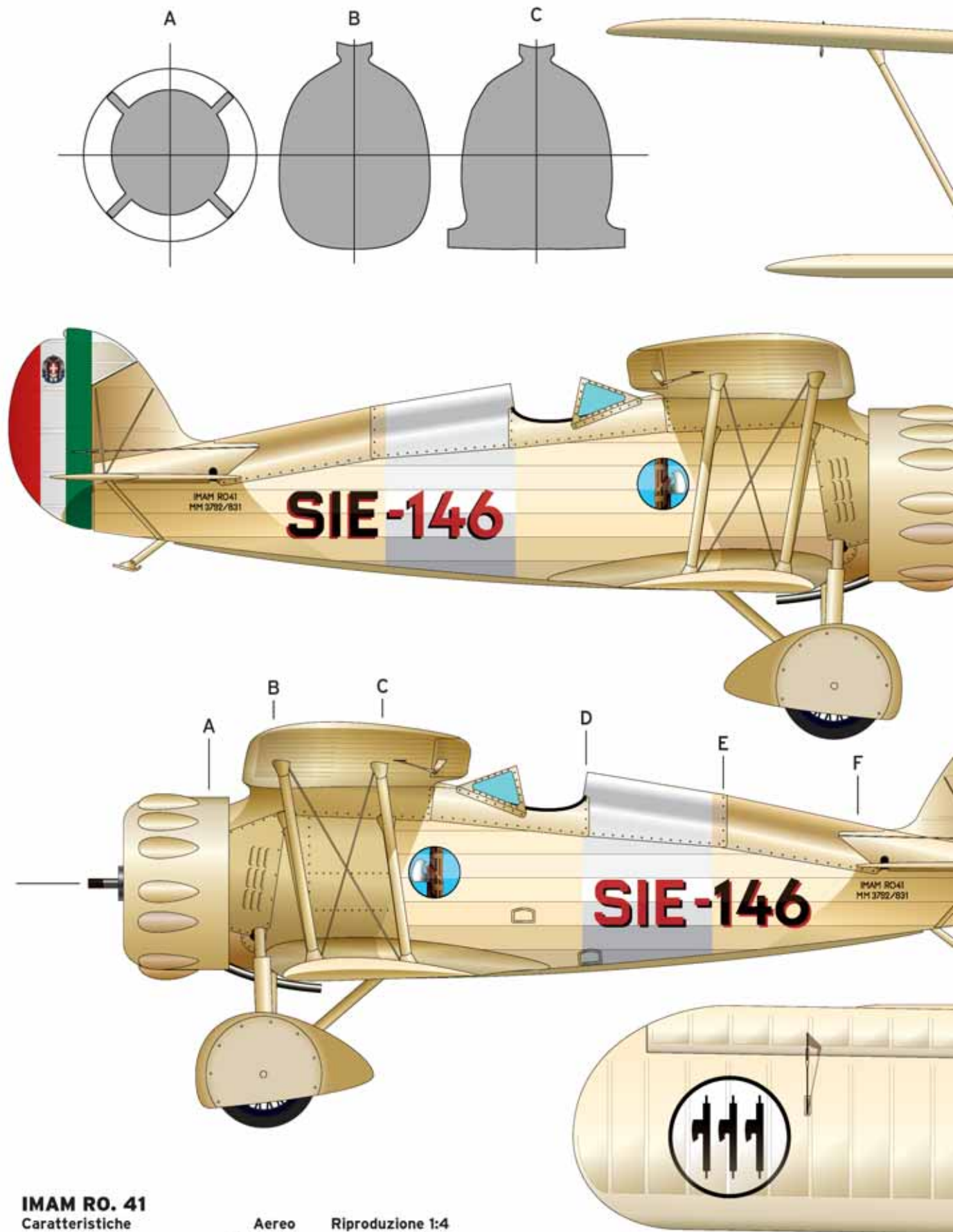




A fianco: progetto dell'ala superiore. Tutte le parti sono in compensato di pino o di betulla, compresi i distanziali dei longheroni, disegnati uno ad uno per conferire l'esatto profilo ad ala di gabbiano.

Sotto: particolare della fusoliera con le carenature degli attacchi dei montanti in lamierino inox da 2 decimi. In basso: la naca in costruzione con il sistema del polistirolo a perdere. Le "gocce" coprivalvola sono in Styrene termoformato da 2 mm.





### IMAM RO. 41

#### Caratteristiche

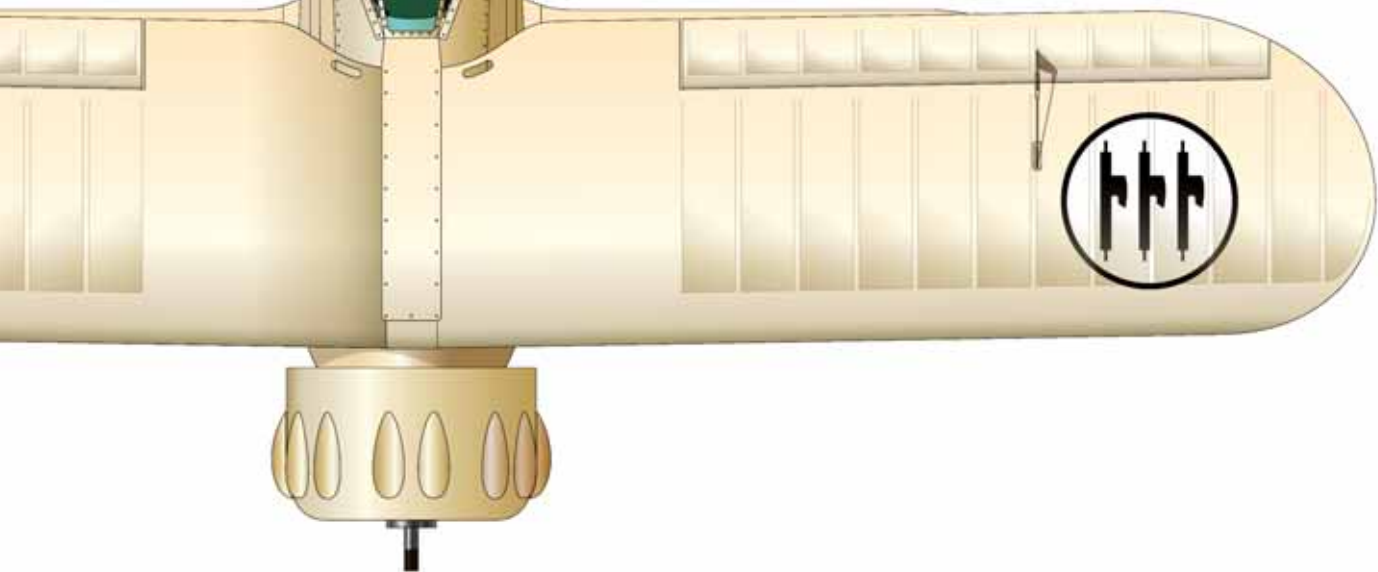
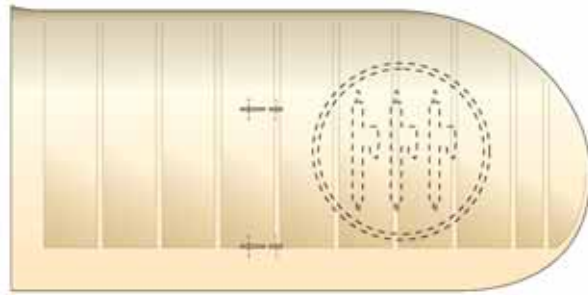
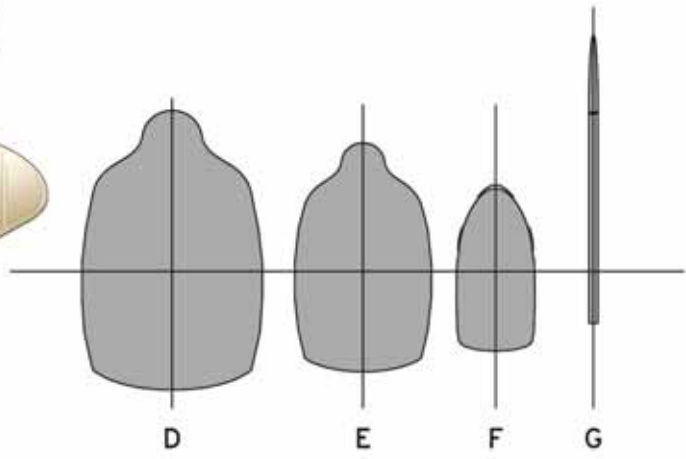
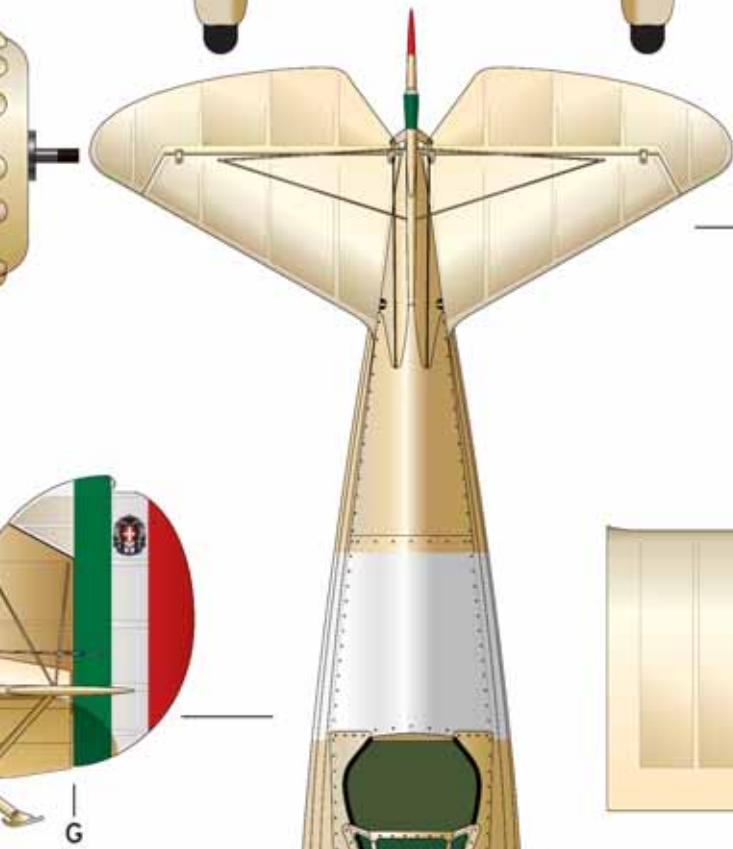
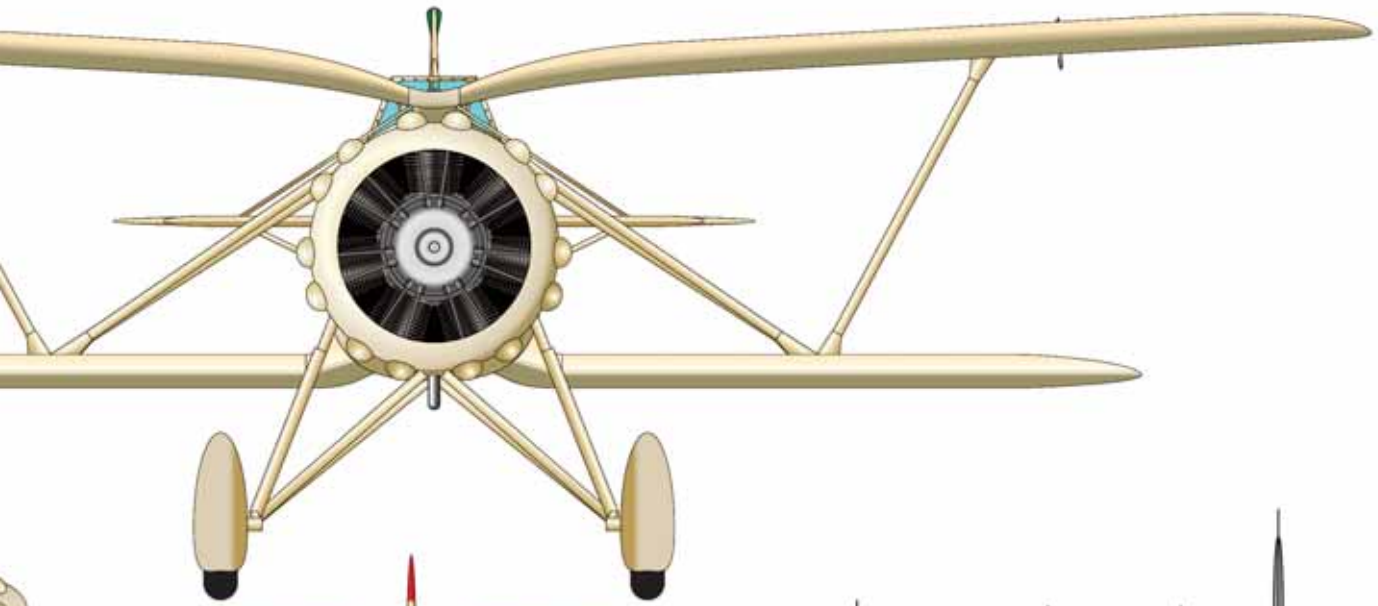
Apertura alare	mm 8810
Lunghezza	mm 6565
Motorizzazione	Piaggio PVII
Potenza	390 hp a 4500 mt
Peso in ordine di volo	1130 kg
Superficie alare	mq 19.15
Carico alare	kg/mq 59

#### Riproduzione 1:4

mm 2202
mm 1640
OS Gemini 300
4,5 hp
10,5 kg
dmq 121,5
g/dmq 86.4

**Nota:** non essendo disponibile nessun trittico attendibile del velivolo originale, ho disegnato il trittico del modello, ricavato da quanto reperito. La colorazione, pur ispirandosi a livree caratteristiche dell'epoca, è puramente ipotetica.

Paolo Severin





Il collaudo è avvenuto il 1° Maggio di quest'anno. Ero molto in ansia, l'insuccesso del primo Ro. 41 aleggiava in campo e non riuscivo a liberarmene. In ogni caso mi sono fatto coraggio, forse anche un po' troppo, tant'è che dopo un breve rullaggio ho alzato deciso il modello dalla pista: è stato un un disastro! Era ipersensibile all'eleva-

tore. Nonostante avessi inserito la riduzione di corsa, non c'era modo di tenerlo in volo orizzontale. Ho tolto motore ed è stato ancora peggio: il modello non sentiva gli alettoni, proprio come il suo predecessore! Dopo un primo stallo ho ridato motore, ma ormai era impossibile riprendere il controllo del velivolo, che dopo un altro stal-

lo precipitava da un'altezza di una cinquantina di metri con un tonfo sordo in un campo adiacente. "Basta!... Il Ro. 41 è un aereo maledetto! E' inutile, non volerà mai!..." Queste furono (anche se notevolmente mitigate per non compromettere l'editore), le prime parole che ho pronunciato. Arrivato sul luogo del disastro è stato ancora peggio: quando vedo una bella riproduzione distrutta mi sembra di assistere (con tutto il rispetto per quelli veri), a un disastro aereo reale. I pezzi sparsi per il campo sono identici a quelli di un vero aereo e tutto sembra perso irrimediabilmente!

Poi inizia il triste recupero...beh tutto sommato la fusoliera è ancora intera...toh, guarda le ali si sono staccate e non si sono rotte...la naca è tutta crepata ma con un po' di tessuto torna nuova...il carrello va rifatto nuovo, le ruote però sono intatte!...







Dopo il recupero, all'ombra della tettoia del campo, iniziano le immancabili discussioni: "...secondo me va aumentata la corsa degli alettoni..." "...era cabrato..." "la naca è troppo grossa..." "i timoni sono troppo piccoli..." "...io cambierei l'incidenza del motore..." e così via. Qualcuno però aveva ragione, nonostante avessi cercato di calcolare attentamente il centro di gravità, il modello era

sicuramente cabrato. Tutta quella instabilità ne era un chiaro sintomo.

Senza perdere tempo in riparazioni accurate, ho rimesso insieme il modello con nastro adesivo e fil di ferro, aggiungendo 1,2 kg di piombo sul muso, ed il sabato seguente ero in campo per un secondo tentativo.

Questa volta ero più rilassato: tanto, peggio di così... Dopo aver

montato il modello, che senza naca sembrava un'accozzaglia di ferri vecchi, ho avviato il motore. Dopo un lungo rullaggio ho cabrato un po' e il modello si è alzato dall'erba del campo andando avanti dritto e salendo leggermente. Avevo talmente paura delle reazioni, che sfioravo appena gli stick. Il modello era talmente stabile che non se ne accorgeva neppure e continuava ad allontanarsi tranquil-



lamente... Ripresomi dal momento istupidimento, ho agito più decisamente sui comandi e il modello ha risposto preciso. Era perfetto. Ho provato tutta una serie di passaggi, un paio di looping, poi ho atterrato perfettamente senza bisogno di interventi o correzioni particolari. Una volta a terra ho tolto la miscelazione alettoni-timone che avevo inserito nel timore che gli alettoni non fos-

sero efficienti. Ho inserito la stessa miscelazione con la possibilità di toglierla in volo ed ho di nuovo decollato. Una volta in quota ho disinserito la miscelazione per saggiare l'efficacia degli alettoni... perfetti! Tonneau da manuale, virate dolci e realistiche. Dopo un altro paio di voli, pienamente soddisfatto ho riportato il modello a casa dove ho iniziato il lavoro di rimessa nuovo. Ho intenzione di costruire anche

le carenature delle ruote, anche se i veri aerei erano quasi sempre senza, probabilmente a causa di scassature continue dovute ad allievi troppo ansiosi di diventare piloti da caccia, per andare a combattere una guerra inutile e ingiusta come tutte le guerre.

*Paolo Severin*



*Foto grande: il modello a Monticelli, frazioncina dei Colli Euganei dove è splendidamente ubicato il nostro campo volo. Nelle foto piccole: Il Ro.41 in riparazione e dopo la "cura" di oltre un Kg di peso aggiunto sul muso. Rimuovendo i pannelli in alluminio, si accede dappertutto come su un vero aereo.*

