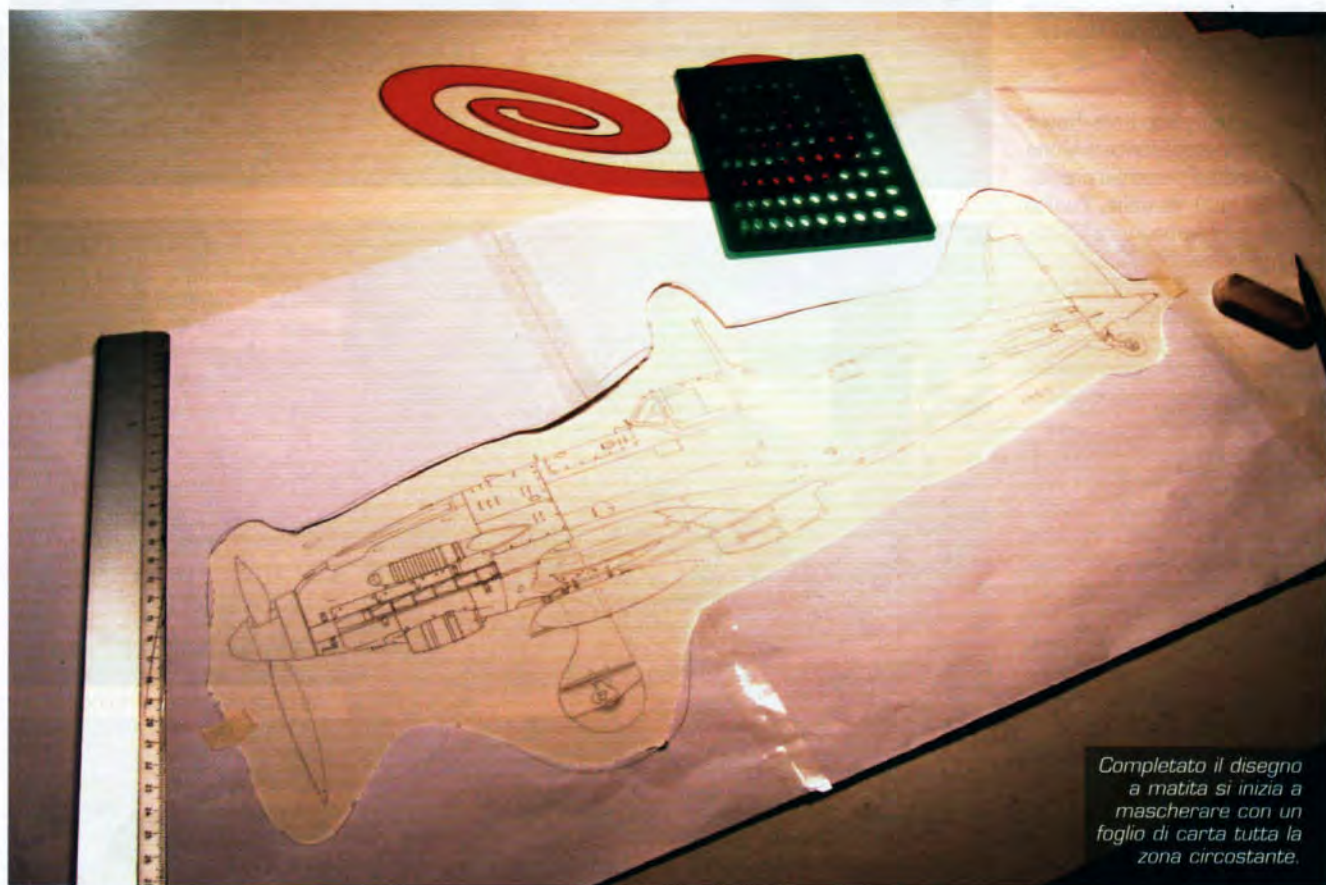


Aerodisegno



Completato il disegno a matita si inizia a mascherare con un foglio di carta tutta la zona circostante.

L'autore, noto disegnatore di aerei, ci svela le sue tecniche realizzative.

MARCO GUELI

La storia dell'aeronautica e degli aerei che ne sono protagonisti, hanno da sempre ispirato l'arte, espressione delle intense emozioni che l'avventura del volo ha suscitato nell'animo umano. In particolare la pittura, tra le varie forme d'arte, è stata quella che più di altre si è diffusa in questi anni che ci separano dal primo volo di un aereo a motore. Molti artisti hanno cercato di dare un'interpretazione pittorica alle emozioni suscitate dalla velocità, dall'ardimento, dall'eroismo nei duelli aerei, ponendo in risalto l'uomo e le sue gesta. Nei rari casi in cui l'attenzione dell'artista ve-

niva rivolta alla macchina volante, l'immagine del velivolo veniva spesso interpretata e non riprodotta, non si teneva cioè conto delle sue reali forme, delle proporzioni e dei colori. Proprio per questa dipendenza dall'estro e dalla interpretazione dell'artista, non si poteva dare una valenza storica a tali opere. Ne è prova il colore del cavallino di Francesco Baracca che alcuni artisti interpretarono rosso anziché nero, generando dubbi che ancor oggi non sono del tutto fugati. Già prima del secondo conflitto mondiale, con il diffondersi della stampa specializzata, gli appas-

sionati e studiosi cominciarono ad aver bisogno di elaborati più tecnici, nei quali più che l'estro artistico, all'autore era richiesta particolare cura nell'esatta riproduzione del velivolo. Questa esigenza divenne ancor più sentita quando la stampa in bicomia cedette il posto a quella a colori. Nasceva l'illustrazione aeronautica, nella quale la componente tecnica coloristica acquistava decisamente più importanza rispetto a quella più marcatamente artistica ed interpretativa. L'aeropittura non ha cessato di esistere, si è anzi sviluppata con artisti di notevole talento, attivi

ancor oggi in Italia ma soprattutto in Inghilterra, Stati Uniti e Francia. Alcuni di questi sposano perfettamente il rigore storico con la pittura, producendo opere che ritraggono un aereo con i suoi esatti codici e colori, immerso in un suggestivo quanto appropriato sfondo paesaggistico. I più bravi riescono a ricreare una "tridimensionalità dinamica", che fa dell'opera un vero capolavoro. Le difficoltà diminuiscono quando, invece che quadri, vengono commissionate delle illustrazioni, in particolare "profili" o "trittici" (pianta-profilo-vista frontale). In questo caso è determinante pos-



Si copre il disegno con una speciale pellicola adesiva trasparente appositamente studiata per questo genere di lavori ad aerografo. La parte esterna al disegno andrà tolta solo a lavoro ultimato, quella interna verrà incisa nei punti in cui si prevede un cambio di colore o delle sfumature. Per tagliare la plastica adesiva trasparente si usa un affilato taglierino simile ad un bisturi, da utilizzare con molta attenzione per evitare di incidere il foglio di carta sottostante.



sedere cognizioni di disegno tecnico, di storia aeronautica ma anche "tracce" di talento artistico, doti comunque indispensabili per ottenere risultati apprezzabili. L'illustrazione aeronautica si è andata evolvendo, divenendo una branca del disegno tecnico molto specifica.

Come detto, l'esigenza di realizzare disegni a colori di aerei, si diffonde inizialmente per sopprimere alla mancanza di fotocolor originali, con cui illustrare le pubblicazioni a carattere storico-aeronautico che vedono la diffusione, durante e dopo la seconda guerra mondiale. L'utilizzo di pellicole a colori andò generalizzandosi alla fine degli anni '40; prima solo negli Stati Uniti, in Gran Bretagna ed in Germania si utilizzavano pellicole a colori in particolare diapositive ma la maggior parte del materiale fotografico disponibile, era in bianco e nero (Già durante la Grande Guerra esistevano foto colorate con speciali inchiostri ed anche lastre fo-

tografiche a colori). Con tale tipo di immagini era pertanto impossibile distinguere le mimetiche e le insegne degli aerei che per modellisti ed appassionati di storia aeronautica, rivestono una particolare importanza. A partire dagli anni '50 gli editori pensarono di avvalersi dell'opera di disegnatori specializzati a cui affidare la realizzazione di disegni a colori da integrare alle foto in bianco e nero. In alcuni casi i disegni si rivelarono determinanti per il successo di pubblicazioni aeronautiche. L'illustrazione aeronautica, essendo destinata ad un pubblico di esperti, deve rispettare precise caratteristiche. Il disegno di partenza a matita, che poi verrà colorato, deve rappresentare quel velivolo in un determinato periodo storico, deve inoltre contenere tutti i dettagli tecnici che identificano il soggetto come appartenente ad una specifica versione. Dopo aver tenuto conto anche dei più piccoli dettagli che identificano quell'esemplare, si può passare

a disegnare a matita i codici, gli stemmi ed infine si procede alla riproduzione dei colori mimetici. Questa è l'operazione più delicata di tutto il lavoro, si deve infatti riprodurre quella e solo quella tonalità perché solo così il risultato finale sarà ben giudicato dagli esertissimi lettori di queste pubblicazioni. Un colore sbagliato potrebbe dare una errata collocazione storica a quel dato velivolo, oltre a falsarne l'aspetto originale; i colori mimetici infatti erano caratteristici di fronti e di periodi ben precisi.

Le tonalità vengono riprodotte partendo da campioni pubblicati su cataloghi ufficiali di colori, su pubblicazioni militari ma anche modellistiche, Federal Standard (FS) 595 per gli americani, British Standard (BS) per gli inglesi, RLM per i tedeschi, Tavole dei colori tipo per noi italiani, fino agli attuali campionari RAL o Pantone. Spesso l'impegno del disegnatore nel riprodurre le esatte tonalità, è vanificato da una poco curata riproduzione tipografica; oggi il problema è superabile grazie alle

moderne macchine da stampa, ma un certo margine di errore è ancora possibile se il controllo della qualità è insufficiente.

Anche se le basi di partenza per questo genere di disegno sono i disegni tecnici di ditta, le foto d'epoca, la documentazione specifica, come i libretti uso e manutenzione ed i cataloghi nomenclatori, sta all'autore approfondire le ricerche per aver conferma dei dettagli tecnici e coloristici. Spesso si arriva a consultare libri e riviste solo per conoscere il colore di uno stemma di reparto. La ricerca storica può richiedere anche un buon terzo del tempo necessario per produrre un disegno. Per ottenere un lavoro realistico si può arrivare a disegnare l'olio che fuoriesce dalle cofanature del motore, il deterioramento della vernice causato dall'uso intensivo del velivolo ed il nero prodotto dal gas di scarico del motore.

Nel 1973, quando iniziai ad interessarmi a questo tipo di disegno, in Italia erano pochissimi a conoscerne la tecnica. Iniziai con i pastelli per poi passare subito al-



Si inizia a spruzzare il colore di fondo studiando in precedenza quali zone debbono essere colorate, le maschere mobili servono per separare un color dall'altro o per dare particolari effetti di luce.



Sul colore di fondo, in questo caso nocciola chiaro, si spruzzano a mano libera le macchie verde scuro della mimetica. È una fase molto delicata perché non si possono commettere errori e si debbono rispettare le proporzioni tra le macchie e la fusoliera.

l'Ecoline (inchiostro solubile in acqua e disponibile in vari colori, che può essere steso a pennello ma anche ad aerografo), che dava risultati migliori per la sua prerogativa di diluirsi con l'acqua, creando col pennello quelle rotondità tipiche delle fusoliere ma si poteva ancora migliorare e ciò era possibile solo con l'ausilio dell'aerografo, in pratica una pistola a spruzzo in miniatura alimentata dall'aria in pressione prodotta da un piccolo compressore.

Completato il disegno a matita si inizia l'operazione di mascheratura utilizzando speciali fogli di plastica trasparente adesiva che va incisa nei punti in cui si prevede un cambio di colore. Va predisposta una maschera fissa, da togliere solo al completamento della colorazione e numerose maschere da rimuovere, o fatte aderire, a seconda se si vuole o no che il colore si depositi sul foglio. Molto importante è il tipo di supporto su cui disegnare, occorre un'ottima carta da disegno di media pesantezza che assorba bene il colore, che non si danneggi in caso

Testo tratto dal volume "La storia dell'Aeronautica in 100 disegni di aerei" edito dall'Ufficio Storico della SMA nel dicembre 2013, che ringraziamo per la concessione.



Completata la verniciatura, compresa l'ombreggiatura delle superfici in ombra ed in luce, si toglie ogni mascheratura adesiva e si inizia la minuziosa rifinitura del disegno.

di cancellatura e che abbia una superficie liscia o lievemente ruvida. Fin dall'inizio utilizzai i colori a tempera che ancor oggi prediligo, nonostante i nuovi colori acrilici disponibili.

La realizzazione di un profilo a colori di un aereo è simile a quella di altri disegni eseguiti con l'aerografo; una volta tolte le numerose mascherature fisse e mobili, occorre intervenire con matite, pennelli, sfumini, tiralinee ed altri piccoli segreti che contribuiscono a far "uscire" il disegno dal foglio. Particolare cura va posta nella riproduzione di dettagli come alettoni, timoni e carrelli che necessitano di un accurato lavoro di pen-

nello per ottenere quel realismo che neppure l'aerografo può dare. Completata la stesa del colore, si passa all'ombreggiatura che consiste nello spruzzare un velo di bianco per le zone in luce ed uno di grigio scuro per le parti in ombra, ottenendo così l'effetto "cilindrico" delle fusoliere e delle carenature dei motori. Molta attenzione deve essere posta nella stessa dell'ombreggiatura, troppo bianco o troppo grigio possono falsare il realismo del disegno. È possibile realizzare dei disegni, invece che su carta bianca, su cartoncino nero. Questa tecnica è più laboriosa di quella normalmente utilizzata, perché il nero,

non possedendo la trasparenza della carta bianca, non consente l'uso del tavolo luminoso nelle fasi di disegno e rifinitura. È necessario conoscere l'architettura dell'aereo che si sta disegnando; esistono vari tipi di fusoliera: a sezione circolare, ovale, quadrata ed ognuna presenta una diversa ombreggiatura che deve essere fedelmente riprodotta. Per ottenere buoni risultati in questo genere di disegno, occorre anche avere cognizioni di storia e tecnica aeronautica che si acquisiscono con anni di costante, appassionato interramento per l'aviazione e le sue macchine.

Oggi il disegno elettronico ha quasi del tutto soppiantato il disegno ad aerografo, col computer è infatti possibile correggere all'infinito gli errori ed ottenere dettagli non riproducibili a mano libera con i pennelli e le matite. Ritengo però che il sempre più diffuso utilizzo dei programmi di grafica, limiti lo sviluppo di quella manualità che fa di un originale realizzato con i vecchi sistemi, una piccola opera d'arte, unica, irripetibile, diretta e riconoscibile espressione del suo autore. Un disegnatore dotato naturalmente di talento artistico può anche divenire un buon disegnatore al computer, mentre non sempre si verifica il contrario. ■



Il disegno è finito, la foto mostra parte degli "attrezzi" che il disegnatore utilizza per rifinire il lavoro e dargli l'aspetto finale. Un lavoro lungo, paziente che si spera verrà apprezzato.