

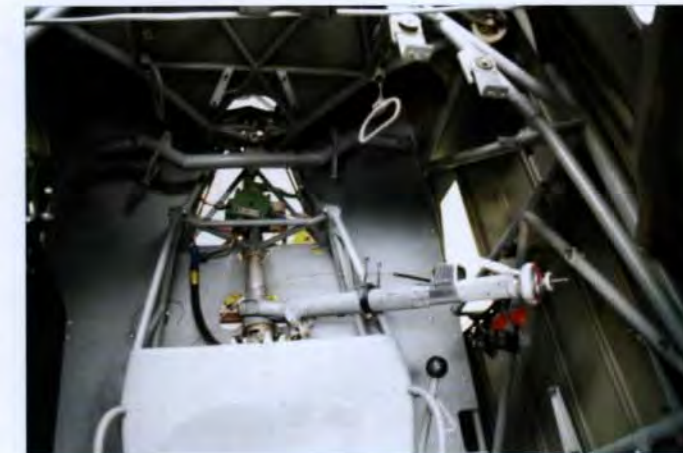
Il CR.42 di Duxford

di Federico Villa

Abbiamo fatto visita alla "The Fighter Collection" di Duxford per farci raccontare le ultime novità sul restauro del Fiat CR.42 direttamente da Peter Rushen, il responsabile di questo lavoro.

Peter ci ha condotti presso il campo di Audley End, a 15 minuti di auto da Duxford dove, immerso nella campagna inglese, il nostro CR.42 è stato spostato per la prosecuzione dei lavori. Qui abbiamo incontrato Alan, uno dei meccanici impegnati nel difficile compito di restaurare la macchina per riportarla in condizioni di volo. Alan ci ha intrattenuti per oltre un'ora illustrandoci nel dettaglio cosa è stato fatto e le sfide che si devono ancora affrontare in questo progetto.

Il Falco è lì, che attende mani esperte e pazienti che lo riportino in condizione di librarsi in aria e ritornare nell'elemento per il quale è stato ideato. Ancora senza ali e solo con lo stabilizzatore sinistro fissato alla fusoliera, mostra però alcuni dettagli risultato dei recenti progressi: notiamo infatti la presenza del ruotino di coda e di una delle due ruote del carrello principale. Non si tratta di parti originali, bensì recuperate da altri modelli di aereo e scelte perché quasi completamente compatibili con le dimensioni e le caratteristiche del Falco: il ruotino di coda è stato prelevato da un aliante, mentre la ruota del carrello principale - completa di mozzo e freno -



è stata prelevata da un Vodochody Aero L-29 Delfin: le dimensioni sono praticamente identiche alle ruote originali del caccia italiano ed hanno richiesto solo una parziale modifica del portamozzo che mostra una flangia un po' più grande di quanto fosse in origine il pezzo. E' indispensabile ricordare che questo Falco tornerà a volare e, come ci viene sottolineato, tutto il restauro è caratterizzato da continui compromessi che possano coniugare la sicurezza del volo con un recupero il più possibile fedele al modello originale e compatibilmente con la disponibilità di pezzi originali in buone condizioni. L'impianto frenante appare completamente ricostruito; l'unico elemento che ancora rende incompleto il carrello è l'ammortizzatore. Per questo pezzo si stanno incontrando non poche difficoltà: al momento si cercano i disegni del pezzo originale costruito dalla ditta FAST, mentre in ulti-

ma istanza si opterà per l'adattamento di ammortizzatori prelevati da altro modello.

Alan ci ha spiegato che il principale problema è rappresentato in via generale dalla incompleta documentazione tecnica originale disponibile: ci si trova di fronte ad un puzzle che richiede fantasia ed inventiva per collegarne i vari elementi e ricavare una visione integrale del velivolo. Questo vale in particolar modo per l'attuale attività riguardante la ricostruzione di tutti i sistemi interni; volendo recuperare il velivolo in condizioni di volo è infatti prioritario, nella fase attuale del restauro, ricostruire integralmente ed operativamente ogni sistema interno: lubrificazione, alimentazione, sistema elettrico, controllo delle superfici mobili. Il motore Fiat A74 appare già installato nel muso ma si tratta ovviamente di una sistemazione temporanea che è funzionale a determinare i corretti ingombri ed il posizionamen-

to di tutti gli accessori e dei collegamenti con i comandi del pilota. Ci viene evidenziato che mancano infatti tutti gli accessori: il carburatore, del quale peraltro si sta cercando il manuale, il generatore, i serbatoi di olio e carburante; questi ultimi sono stati ottenuti dal CR.42 presente ad Hendon ed ancora in buone condizioni.

Risultano anche incompleti i collegamenti tra il motore ed il gruppo manette presenti nel cockpit, ancora privo del pannello strumenti, del pannello elettrico e comandi lato destro. Troviamo invece già installata, ma non completamente collegata ai vari rinvii e cavi, la cloche. Alan ci fa notare che si tratta della cloche di un Re.2002 recuperata in ottime condizioni: si è deciso di installarla perché simile nelle dimensioni alla cloche originale sebbene non ne saranno ovviamente utilizzabili tutte le funzioni. In particolare, verranno rese funzionali la leva anteriore per il controllo dei freni ed il nottolino superiore che, quando premuto, attiverà la radio: ancora una volta si renderà dunque necessario un compromesso per utilizzare una cloche il più possibile fedele all'originale, ma che consenta anche un uso semplice e pertanto sicuro per il pilota.

Tra i futuri maggiori problemi che dovranno essere affrontati, oltre alla necessità di capire layout e funzionalità di tutti i sistemi interni ed alla conseguente ricerca dei singoli pezzi, vi è l'acquisizione delle tecniche e dei materiali per la copertura in tela della fusoliera; ogni informazione riguardante quest'aspetto risulterà importantissima per il miglior completamento del velivolo.

In ultimo abbiamo posto la faticosa domanda: quando sarà pronto per tornare a volare? Gli sguardi di Alan e Peter si incrociano, in un silenzioso imbarazzo.....poi Alan accenna alla possibilità che in un paio d'anni si possa tornare a veder volare il Falco.

Di seguito riportiamo la lista delle parti di cui si sta cercando documentazione e lo stesso pezzo per il completamento dei sistemi del velivolo:

Carrello - Gamba ammortizzatrice tipo FAST, sinistra e destra.

- (any FAST drawing or manual).
- Manometro per pressione freni (FAST) (Allemano da 10 kg/cm²).
- Manometro per pressione bombola (FAST) (Allemano da 50 kg/cm²).
- Riduttore di pressione (FAST).
- Filtro depuratore (FIMAC).

Combustibile - Filtro E.C. (also fitted to BR.20) Qty. 2.

- Pompa a mano E.C. (also fitted to BR.20).
- Barilotto per tappo NOVERSO per sfiato benzina.
- Tappo NOVERSO E.C.
- Indicatore di livello TELEVEL.
- Guarnizione per rubinetto.
- Guarnizione per tappo.
- Rubinetto E.C. special a tre vie con valvola di regolazione, valvola pompa a mano e raccordo a gomito.

Lubrificante - Filtro E.C. (also fitted to BR.20)

- Serbatoio del lubrificante.
- Radiatore, Qty. 2.

Accessori e varie - Avviocompressore GARELLI completo. (any parts welcome)

- Compressorino Zenith
- Serbatoio riserva olio per compressorino.
- Iniettore pneumatico E.C. (A.A.) 12017.