

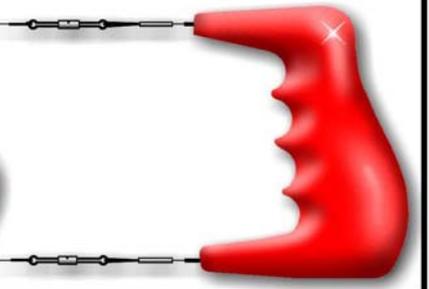
Notiziario di

Volo Vincolato



ANNO V- N.2 - GIUGNO 2008

- L'involuzione della specie - B.Massara
- Motorizzazione elettrica in F2B - V.Corwell
- La posta di Volo Vincolato - V.V.
- Variazioni sul tema - G.Colbertaldo
- Gli amici di Volo Vincolato - V.V.
- Il "Rebus 60" acrobatico F2B - V.Furlan
- 1^a prova Camp. Cisalpino F2B - S.Fiussello
- Il "Kiki" acrobatico F2B - E.Marra
- Ricordi - M.Candido
- Memorial "Turi Garpi" - O.Rocca
- 2° Raduno d'Oriente - G.Macri
- Venti e più anni fa... - V.V.



L'involuzione della specie

Non sono un biologo, ma da quel che ne so credo che da quando l'uomo ha iniziato a interessarsi allo studio delle specie viventi si sia parlato solo di "evoluzione della specie". Dalle prime proteine alla prima cellula e da questa agli organismi complessi come il nostro, l'acquisizione della parola, della ragione, fino alla creazione di complicate strutture sociali non sempre appaganti.

Ma, volendo filosofeggiare sulla questione, bisogna capire se si tratta davvero di evoluzione o di involuzione della specie. E vengo al fatto.

E' accaduto qualcosa di magico, Domenica 1 Giugno.

C'era una bufera di vento e i modelli "buoni", quelli "importanti" che richiedono attenzione e a volte generano una certa tensione, sono rimasti in macchina, ed io e qualche altra decina di umani abbiamo giocato per buona parte della giornata con le cassette della frutta e con la colla, in una atmosfera straordinariamente goliardica e amichevole.

Ero felice fuori misura e a volte saltellavo con le mani al cielo in modo infantile e ricordo di avere gridato a qualcuno, senza vergogna ma con stupore, - "guarda, mi sono involuto di almeno 35 anni!" - sicuro che mi avrebbe capito.

Ci ho pensato e ripensato, in quelle ore avevo dieci anni e non di più.

Ho usato il termine "involuto", ma è davvero corretto? Forse, quelle ore magiche hanno riportato in superficie quel che di buono c'è in me, il meglio di me?

Ci sarebbe da fare molta filosofia se volessi capire se, invece, sono da definire evoluto quando sono angosciato dalle "questioni della vita", il traffico, le bollette, le angherie degli umani come me, la ricerca del successo nel lavoro *per avere di più*, la fronte corrugata dalla tensione, la speranza che arrivi presto il 27 del mese.

Oppure il contrario.

Perdinci, non voglio farla troppo tragica, sono cosciente di avere una buona vita e non ho motivo di lamentarmi, ma scagli la prima pietra chi non ha mai pensato almeno una volta "*se ne vale la pena*".

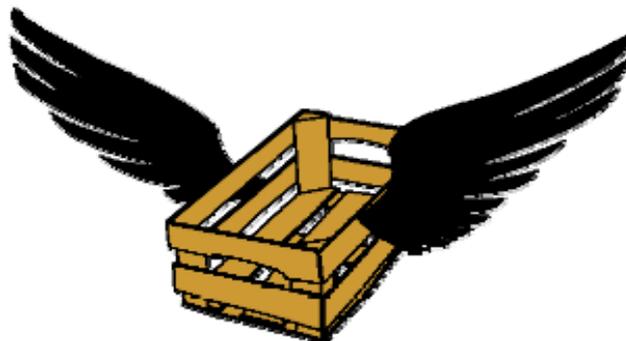
Il dubbio è che forse nella folle e liberatoria euforia di quella magica Domenica io mi sia finalmente evoluto a tal punto da essere per un giorno al di sopra di tutto, per qualche ora libero di esprimere tutto il mio entusiasmo e la mia vitalità, disinibito e libero.

La questione è complessa da definire, se si tratta di evoluzione o di involuzione, al pari del quesito *se è nato prima l'uovo o la gallina*, ma qualunque cosa sia stata mi ha reso felice.

E' accaduto qualcosa di magico, e devo fare attenzione a non dimenticare che può accadere.

Ci vuol poco, è sufficiente attaccare due cavi ad una cassetta della frutta.

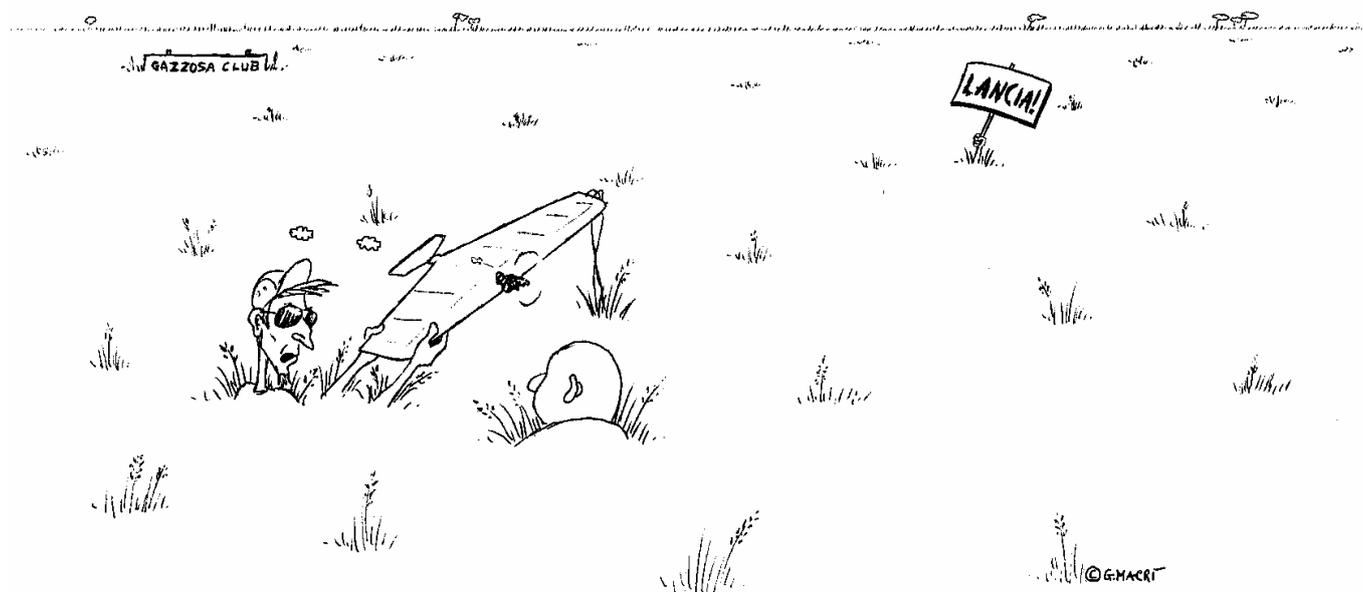
BRUNO MASSARA



SOMMARIO

- 1.....L'involuzione della specie – Bruno Massara
 2.....Volo Vincolato in allegria di Gabriele Macrì
 3.....Prime esperienze di un controliner nella motorizzazione elettrica in acrobazia – Vincent Corwell
 6.....La posta di "Volo Vincolato"
 7.....Variazioni sul tema-echi di un inizio turbolento – Giancarlo Colbertaldo
 13.....Gli amici di Volo Vincolato
 14.....Rebus 60 acrobatico F2B per motore Stalker.61 RE – Vittorio Furlan
 18.....Inviti
 19.....Prima prova del campionato Cisalpino 2008-Ciriè Domenica 13 Aprile – Silvia Fiussello
 20.....Volo Vincolato Calabria: - Il KIKI – Ennio Marra
 25.....- Ricordi, romantici e divertenti racconti di Mimmo Candido – Giacomo Mauro
 29.....Volo Vincolato Sicilia: – Memorial Turi Garpi – Orazio Rocca
 36.....Volo Vincolato Puglia: - 2° Raduno d'Oriente – Gabriele Macrì
 44.....Venti e più anni fa...

VOLO VINCOLATO IN ALLEGRIA **DI GABRIELE MACRÌ**



- Mi chiedi perchè odio la primavera?!?

Prime esperienze di un controliner nella motorizzazione elettrica in acrobazia

di Vincent Corwell

Vincent Corwell vive a Dublino e da anni è un assiduo corrispondente, nonché prolifico costruttore e caro amico. Il clima ventoso che incontra abitualmente quando va a volare a Phoenix Park lo accomuna a molti di noi del Sud, e rende prezioso l'interscambio di esperienze nel campo dell'acrobazia F2B di cui è celebre ed entusiasta alfiere. Quando ci ha accennato alle sue recenti acquisizioni nel campo del volo elettrico, non abbiamo saputo resistere e gli abbiamo chiesto di buttar giù un articolo per i lettori di Volo Vincolato: Vincent non si è tirato indietro e ci ha inviato queste note che, opportunamente tradotte, sottoponiamo alla vostra attenzione (G. Macrì).

Quando decisi di cimentarmi con l'elettrico in F2B, la prima cosa che saggiamente decisi fu di seguire i consigli di chi ne sapeva più di me in fatto di equipaggiamento, progettazione della cellula e dettagli tecnici. Così, lessi tutto quel che fui in grado di trovare sull'argomento, in particolare sui forum *StuntHangar* e *Stuka Stunt*. Così, l'anno scorso ho costruito il mio primo modello F2B elettrico, completamente smontabile e basato sull'ala del *Cardinal*, un acrobatico di Brodak con fusoliera a tavoletta per motori fino a 7,5 cc. Per me, dopo aver montato un bel po' di kit del *Cardinal*, il sistema adottato per la cellula è stato facile facile: ho solo acquistato da Brodak le centine belle e pronte, poi sono andato avanti scopiazzando bracci di leva e superfici dal progetto originale. Ho utilizzato tubi in fibra di carbonio per i rinvii, ed i pezzi prodotti da *Tom Morris* per rendere completamente smontabile il modello stesso.



Il primo tentativo di F2B a trazione elettrica, poi convertito al più convenzionale due tempi (il contrario di ciò che accade normalmente...!)

Alla fine il risultato mi sembrava abbastanza buono, anche se il peso era molto superiore al previsto. Questo era l'equipaggiamento, selezionato e messo a punto in base a quanto raccomandato sui forum:

- **Motore:** *Axi 2826/10* brushless settato per girare a 9400 g/min a terra
- **Batteria:** 4 celle *Thunder Power* da 14.8V 4200 mah (2 x 2100) collegate in parallelo
- **Regolatore:** *Castle Creations Phoenix* da 45 amp
- **Timer:** *Zigras* settato a 5' 30"
- **Eliche:** *Zinger* in legno 11 x 6 e *APC* per elettrici 12 x 6
- **Cavi:** 19,80 m

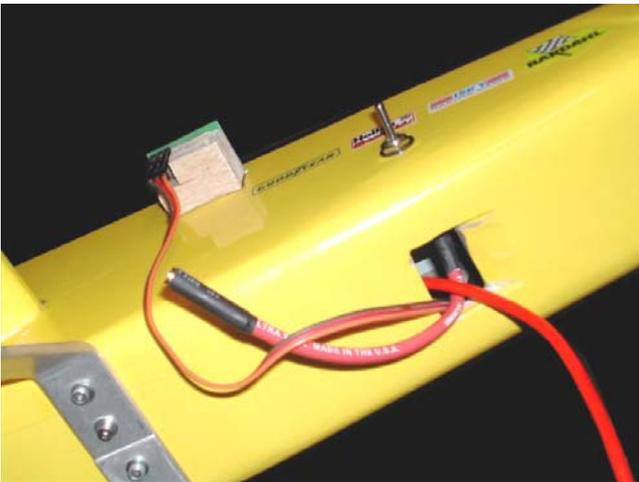
Al campo, il collaudo rivelò doti di volo perlomeno deludenti: tutto andava abbastanza bene fino ai quadrati, poi la batteria crollava e non c'era più niente da fare; nonostante innumerevoli voli per provare i settaggi più disparati di regolatore e timer, non mi sentii mai neppure lontanamente a mio agio come con la motorizzazione due tempi. Così, vendetti tutto l'equipaggiamento elettrico e ci montai un *Enya 45*. Alè! Istantaneamente ottenni tutta la potenza che mi serviva per il programma e le doti di volo del modello cambiarono drasticamente. Ora avevo la prova che era il rapporto peso/potenza ad essere troppo elevato per la superficie alare del *Cardinal*.



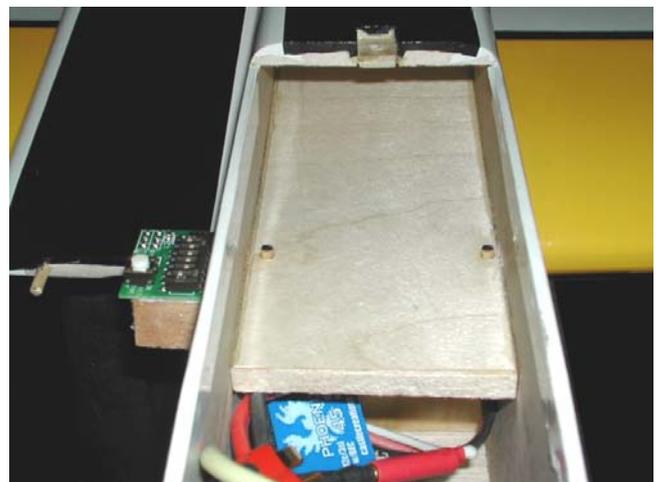
La parte anteriore del muso è completamente aperta per favorire l'entrata dell'aria per il raffreddamento; il motore è montato posteriormente sull'ordinata parafiamma, dotata di fori che consentono il raffreddamento anche del vano batteria.



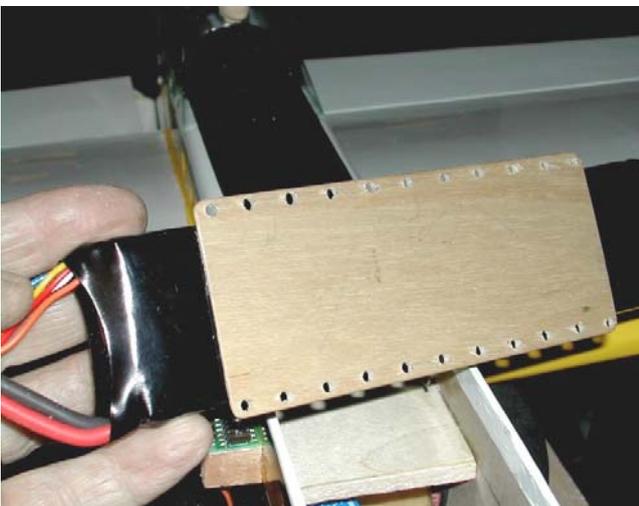
Sulla fusoliera, dietro il vano batterie, due aperture per lato permettono la fuoriuscita dell'aria calda.



Un'altra ampia apertura sotto il muso incrementa l'entrata dell'aria nel comparto batteria. Si nota il controller fissato provvisoriamente all'esterno per un più facile intervento sul campo.



Questo è il vassoio portabatteria, che si estende posteriormente al di sopra dell'ala. Sporgenti dalla piattaforma, sono visibili i due tondini in legno duro per regolare la posizione della batteria.



La piastra forata in compensato fissata con nastro biadesivo alla batteria.

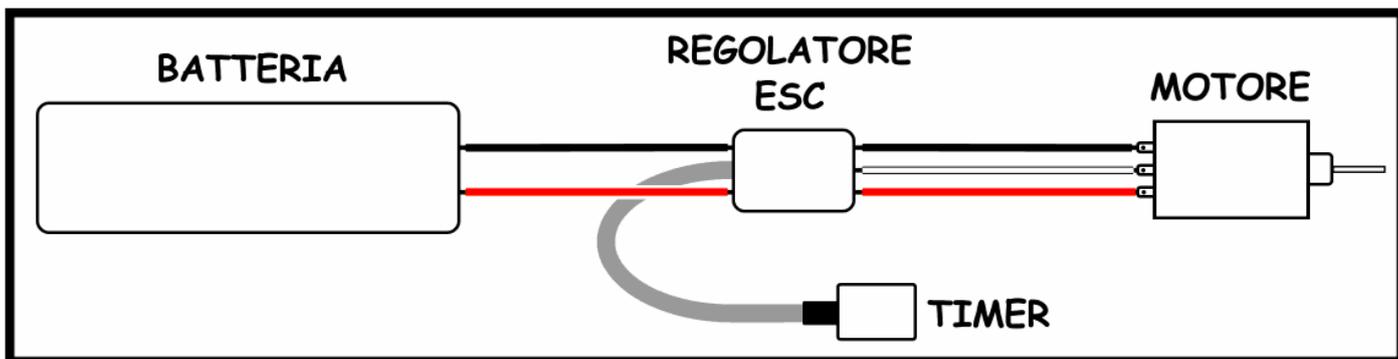


Batteria posizionata all'interno del suo vano.



Passò un anno e ci ricasci. Si sa che gli insuccessi bruciano più delle vittorie, e io *volevo* il mio acrobatico elettrico: in fondo avevo imparato un sacco di cose in questo campo ed era ora di correggere gli errori iniziali.

Il peso era stato il principale problema nel primo modello: ne costruii un altro – sempre basato sul Cardinal – con fusoliera a cassettone, una struttura molto più leggera ma non tale da comprometterne la robustezza, e mi costrinsi a rinunciare ad ogni velleità di rendere il modello smontabile per il trasporto. Impiegai lo stesso equipaggiamento elettrico tranne la batteria, più leggera e da 3850 mah. Di vernice non ne volli neanche sentire parlare (tranne quel po' all'interno del castello motore) e ricoprii integralmente il modello in Solarfilm. Peso in ordine di volo: 1587 grammi. Ora andava molto meglio!



Schema delle connessioni di tutti i componenti



Questo è l'attuale modello pronto per il collaudo. La linea, molto gradevole esteticamente, è vagamente ispirata al Dalotel Viking.



Non è indispensabile, ma quando serve e non c'è, qualcuno lo rimpiange: lo sportello d'accesso per la verifica dei comandi.

Volevo anche evitare di appesantire ulteriormente il modello con del piombo in fase di centraggio e di trimmaggio. Così, durante la costruzione ho realizzato una sorta di vassoio dietro l'ordinata parafiamma per ospitare la batteria, e vi ho inserito due tondini del diametro di 3 millimetri che sporgono verticalmente ai lati della batteria stessa, a sua volta fissata con nastro biadesivo ad una piastra di compensato da 1,5 millimetri dotata di una serie di fori da 3 millimetri che corrispondono ai tondini stessi. In questo modo sono in grado di spostare la batteria in avanti o all'indietro per far cadere il baricentro dove voglio io.

Dopo la prima esperienza, ho pensato bene di fissare il timer provvisoriamente all'esterno per poter intervenire sul campo senza aprire e chiudere il suo alloggiamento. Ho infilato tutto in macchina e sono andato al campo di volo. Stavolta tutto è filato liscio, e al terzo volo sono stato in grado di eseguire l'intero programma. Ora sono ancora in fase di valutazione, e ho bisogno di diversi voli per completare il trimmaggio, ma devo dire che mi sento soddisfatto: il modello vola bene, la trazione è buona, e il brushless non mi fa rimpiangere il consueto due tempi. Ne sono tanto entusiasta che ora sto già progettando la versione elettrica del *Legacy* della Brodak, più leggera e più robusta.

Ma non ora, non ora... Se ne parlerà tra un altro anno.

LA POSTA DI "VOLO VINCOLATO"



Ci scrive Ivan Poloni:

***E'** uno scatto di 54 anni or sono, quando a Bergamo volavamo tutti con le tavolette, uno solo tra noi sapeva eseguire un looping (con i modelli altrui) ma in compenso lavoravamo tutti per ben figurare nell'unica gara annuale riservata alle riproduzioni ed in questa occasione gli iscritti erano oltre 40, anche se la foto non li fa vedere tutti.*

*Ciao, cordialissimi saluti,
Ivan.*



VARIAZIONI SUL TEMA ECHI DI UN INIZIO TURBOLENTO

di Giancarlo Colbertaldo

“Sì, era quella la strada da seguire!”

Ovvero la strada di un vincolato "a reazione" di tipo sperimentale, la strada dei "pulsoreattori", la strada dell' "eccezionale".

Questo fu l'ordine d'idee nel quale io e mio fratello ci trovammo dopo una lunga e sofferta riflessione su come ci saremmo rifatti dal fallimento del nostro *P47 Thunderbolt*, con il quale, agli inizi del 1959, c'eravamo presentati per la prima volta a una manifestazione aeromodellistica, manifestazione che si era svolta a Udine, la città in cui, a quel tempo, vivevamo.

...***“Sì, era quella la strada da seguire!”*** - E quella strada, infatti, ci avrebbe aperto grandi orizzonti, in un crescendo di progetti sempre più complessi, sempre più arditi. Una linea evolutiva netta e determinata, che traeva i suoi presupposti dalla passione, dal desiderio di fare passi in avanti, dalla volontà di riuscire a tutti i costi.

L'acrobatico *"Uragano"*, *"l'ali a freccia"*, il *"bireattore"*, il *"quadrireattore"*, i *"televeloci a reazione"* furono le realizzazioni più importanti nate da quell'attività aeromodellistica "congiunta" che caratterizzò gli anni giovanili della nostra vita...

Poi tutto sembrò finire, quando nel 1965 io e mio fratello ci separammo; lui abbandonò definitivamente l'aeromodellismo, io invece, dopo un lungo intervallo di tempo, lo ripresi, continuando da solo a percorrere quella strada dell' *eccezionale* dalla quale, nel frattempo, non ero riuscito a distaccarmi.

Così, dal 1987 al 2002, negli anni maturi, mi trovai a sperimentare in campo VVC i motori a reazione più avanzati, come i "superpulso" RC degli *Zanin* e la turbina (vedi articolo Vincolato Estremo).

Ma quella linea evolutiva netta e determinata, di tanto in tanto era oggetto, soprattutto da parte mia - e qui mi riferisco all'attività aeromodellistica "congiunta" degli anni giovanili - di fugaci deviazioni, che potremmo definire "variazioni sul tema"... E la voglia di tali variazioni mi accompagnò anche negli anni maturi, quando mi trovai a svolgere l'attività "da solo". - Un desiderio prorompente di costruire modelli del tutto diversi, spesso stimolato da fantasie legate non solo a certe magiche sensazioni suscitate dai lineamenti di taluno o tal'altro aereo, ma anche a particolari ambienti naturali, ambienti affascinanti che sarebbe stato meraviglioso poter sorvolare proprio a bordo di quei modelli, immaginati grandi, immaginati veri... Era bello pensare a quelle cose, perché significava ritrovare se stessi in un mondo che ci appartiene, nell'ambito del quale si vorrebbe sempre stare, un mondo intimamente legato alla propria personalità, alla propria sensibilità, al proprio essere.

Quelle "variazioni sul tema" erano gli echi di quel nostro aeromodellismo iniziale, libero, disordinato, dispersivo, teatro di voglie, di smanie, di frettolosità, di inesperienza, di protagonismo, di fiaschi, gestito da una passione incontrollata, manifestatasi quasi all'improvviso negli anni che seguirono la conclusione della seconda guerra mondiale...

Quelle "variazioni sul tema" erano nostalgia inconscia di una fase mai superata del tutto, una fase, in fin dei conti, esaltante, segnata dalle esagerazioni di un puro comportamento spontaneo ai primi passi in un campo dal forte potere attrattivo, irresistibile: l'aeromodellismo! L'inizio della nostra attività in quel campo fu sollecitato dalle



“...ambienti affascinanti che sarebbe stato meraviglioso poter sorvolare proprio a bordo di quei modelli, immaginati grandi, immaginati veri.”

pagine pubblicitarie delle riviste Scienza e Vita e Sistema A, che nei primissimi anni Cinquanta spesso acquistavamo nell'unica edicola di Cave del Predil, il centro minerario del Tarvisiano, in cui vivemmo infanzia e adolescenza. In quelle pagine pubblicitarie, fra le altre cose, si segnalava una certa ditta "Aeropiccola" di Torino, che forniva "scatole di premontaggio" e cosiddetti "pacchi materiale", con i quali si potevano costruire numerosi modelli di aerei.

Fummo affascinati dalle figurine illustranti questi ultimi con accanto le relative caratteristiche tecniche, sapientemente formulate. Quante volte riguardammo quelle figurine e quante volte rileggemmo quei dati, cercando con l'immaginazione di saperne di più su quei bellissimi modelli, la cui realizzazione ci sembrava un qualcosa di irraggiungibile, sia per i costi sia per le difficoltà inerenti la loro costruzione.

Ma, pian piano, quelle difficoltà furono superate, e le prime ordinazioni alla ditta di Torino scattarono con le promozioni a scuola - Quando ricevevamo il tanto atteso e diciamo pure sofferto pacco postale, la gioia, l'emozione, l'entusiasmo salivano alle stelle!... E saliva alle stelle anche la voglia di prendere in mano il seghetto da traforo per cominciare subito a tagliare i tanti pezzi, necessari per la costruzione dell'aereo desiderato, l'aereo di cui si sarebbe voluto vedere al più presto la reale forma tridimensionale, per assaporarne i lineamenti più caratteristici.

Insomma, un crescendo d'impegno, purtroppo basato sul vuoto dell'inesperienza, che immancabilmente ci portava alla delusione e all'insoddisfazione. Ma la volontà di riuscire, di rimbocarsi le maniche, di ricominciare da capo, ne usciva di volta in volta caparbiamente rinforzata.

In questo periodo io e mio fratello costruimmo tanti tipi di aerei, sia dell'Aeropiccola sia della Graupner, quest'ultima ditta scoperta per caso durante i frequenti viaggi nella vicina Austria.

Lo Swift, lo Zephir, il Piper Stinson, il Chipmunk, il P-51 Mustang, il Messerschmitt 109, il bimotore Morane e altri modelli per volo vincolato e non, costituirono il grosso delle costruzioni intraprese durante quella fase instabile e irrequieta quale fu il nostro aeromodellismo iniziale.

Deviazioni dalla strada maestra

Durante "l'attività congiunta" - dal 1959 al 1965 io e mio fratello ci dedicammo esclusivamente ai pulsoreattori; nelle nostre menti era prevalso il desiderio di costruire modelli VVC per quei motori, modelli sempre più impegnativi, sempre più sorprendenti, che spesso esibivamo con soddisfazione e orgoglio al pubblico friulano, in occasione di indimenticabili manifestazioni aeromodellistiche.

In quei sette anni di "strada maestra" vi furono tuttavia alcune "variazioni sul tema", che - come già detto - traevano origine sia da una reminiscenza nostalgica del nostro debutto in campo aeromodellistico sia da una visione romantica dell'aereo:

"...l'aereo che vola piano e sorvola i bei paesaggi, l'aereo con il quale si decolla al chiaro di luna; l'aereo con la cabina trasparente, attraverso la quale si vede l'elica girare, attraverso la quale si vede il cielo azzurro e le nubi cumuliformi, attraverso la quale si vede la terra sottostante in una scala e prospettiva del tutto nuove, che suscitano fascino ed entusiasmo."

Nel periodo frenetico dei "tubi" assordanti vi furono quindi pause di tranquillità, di silenzio, di meditazione... E il *Piper*

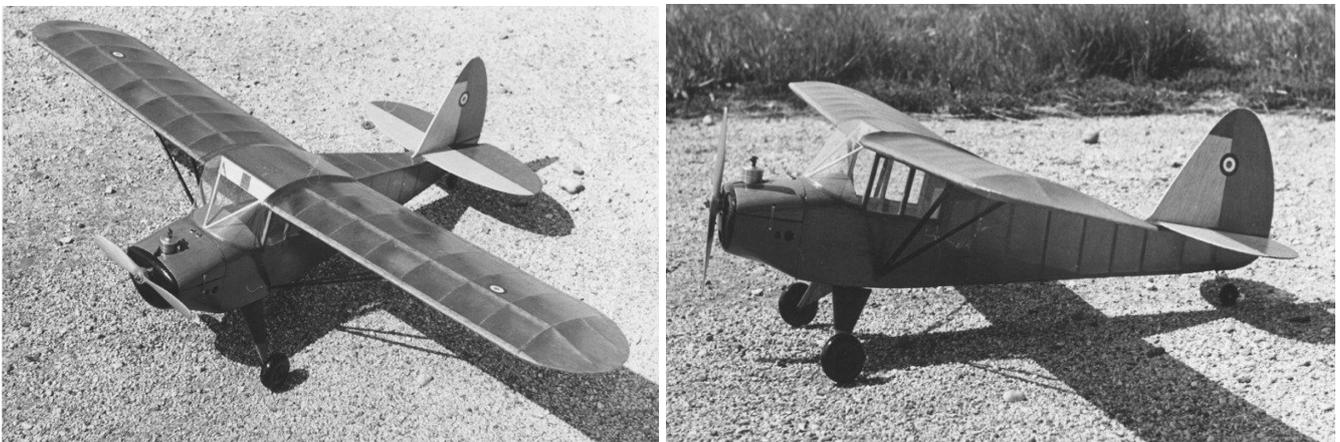


Foto 1 e 2 - Il Piper vagabond, ovvero l'aereo dei sogni, nella versione volo libero (della successiva versione V.V.C. non vi sono immagini). Aveva un'apertura alare di 120 cm ed era propulso da un Supertigre G26 diesel da 1,5 cc. Il carrello era costituito da ruote di legno accuratamente verniciate. Particolarmente difficile fu la realizzazione dell'ampia cabina, ricavata da un foglio di celluloido.

Vagabond (foto 1, 2 e 3), di cui parlerò adesso, fu il protagonista più piacevole, più interessante di quelle pause, di quegli “sconfinamenti”, di quelle “variazioni sul tema”; esso fu nel vero senso della parola l'aereo dei sogni.

Fui soprattutto io a dedicarmi alla sua costruzione. Ne avevo acquistato il disegno a Treviso in un noto negozio di aeromodellismo. Ero attratto dai suoi lineamenti, ed ero attratto anche dalla tecnica costruttiva proposta: fusoliera a traliccio con correntini e traversini in balsa, rivestita in carta seta rossa; ali centinate pure in balsa e rivestite in carta seta blu: sì, perchè il Piper Vagabond non era un modello per volo vincolato, ma un modello per volo libero, un modello che stimolava fortemente la fantasia: e questo fatto mi indusse a realizzarlo con una pazienza e precisione che non ebbero eguali nelle costruzioni che lo precedettero. Vi installai un piccolo motore diesel, il Supertigre G26 da 1,5 cc, un motore che conservavo con estrema cura, come un gioiello.

Ma per il volo libero non eravamo preparati, e il collaudo del Piper non fu coronato da successo. Fu un fallimento, al quale contribuirono l'inesperienza e una resistenza da parte nostra ad effettuare certe prove preliminari, come il lanciare a mano il modello con il motore spento, al fine di effettuarne un primo centraggio. Tale resistenza era semplicemente dovuta al timore di danneggiare l'aereo, ben sapendo che alcune parti, come il carrello, non erano state realizzate con la dovuta robustezza. Comunque qualche titubante lancio a mano alla fin fine lo facemmo, ma non portò a nessun risultato. Bisognava essere decisi e insistere, ma noi non fummo in quell'ottica, e ai primi strappi della carta seta, prodotti dall'impatto del modello con l'erba, desistemmo dal continuare. Non desistemmo invece dall'effettuare, alcuni giorni dopo, il collaudo, puntando tutto sulla fortuna, come in un gioco d'azzardo... Ma, ahimè, la fortuna non fu dalla nostra.



Foto 3 - Il Piper Vagabond

"Una giusta stretta del contropistone, pochi colpi all'elica, ed ecco accendersi, quasi miracolosamente, il G 26, che subito impregnò l'aria di un forte odore di miscela combusta; il rumore del motore, perforante, somigliava molto al ronzio amplificato di una zanzara. Di fronte, la vasta distesa erbosa dell'aeroporto di Campoformido, vicino a Udine.

Fui io a mettere in moto il G26 e fui io a lanciare il Piper Vagabond; lo lanciai con la mano sinistra, imprimendogli una modesta spinta, e conferendogli nel contempo un assetto leggermente cabrato: il modello spiccò il volo e si allontanò piuttosto velocemente, rimpicciolendosi alla vista; a un tratto cominciò a salire vertiginosamente, effettuando un primo looping; ne seguirono altri, ma nelle fasi discendenti il Piper si avvicinava sempre più al suolo, finché si fracassò sul terreno erboso.

Al di là di questa triste conclusione, quei pochi minuti di volo libero furono veramente esaltanti, oggetto di un'emozione mai provata prima, indimenticabile.

Comunque, fortunatamente, l'aereo dei sogni non subì danni gravi, e fui ancora io a ripararlo, e lo riparai lavorandoci sopra con estrema pazienza per alcuni mesi, spinto dal forte desiderio di rivederlo integro come prima, per rivivere quelle sensazioni romantiche legate al mistero dei suoi lineamenti.

E in questa fase di riparazione lo volli modificare, dipingendolo di bianco e di azzurro e predisponendolo per il volo vincolato, perché così facendo ne avrei potuto godere il volo senza l'incubo di danneggiarlo, e per di più in



Foto da 4 e 5 - Il Piper Super Cub si rivelò un aereo problematico, poco compatibile con il volo vincolato. Le fotografie sono state scattate alle piste Olimpia (Alessandria) durante le prove di collaudo nel maggio 1996. Nella foto 5 sono ben visibili il marcato diedro dell'ala e sulla sua estremità sinistra il lungo supporto per i cavi, realizzato in acciaio.



Dall'alto, foto 6, 7 e 8 – Nella foto 7 si può notare la grossa marmitta del Supertigre S 45, motore che s'intravede in posizione coricata attraverso la presa d'aria destra (sinistra nell'immagine) della sua ampia carenatura. La foto 8 illustra la meticolosa sistemazione del modello all'interno della Fiat Croma.

vincolati", anzi "radio-vincolati" per eccellenza (vedi articolo *Vincolato Estremo*).

Non poche e alquanto frustranti furono le difficoltà da me incontrate nel portare a termine questi assemblaggi. Tali difficoltà erano insorte sia a causa di grosse inesattezze che man mano riscontravo nelle parti costruite dalle ditte fornitrici, sia a causa dell'impiego di colle nocivissime alle vie respiratorie, le cosiddette "ciano", che mi creavano ansia e preoccupazione, nonostante utilizzassi sicure mascherine autocostruite.

Particolarmente laborioso fu inoltre il fissaggio delle squadrette di comando all'interno delle fragili fusoliere, che dovettero essere opportunamente rinforzate.

Sul *Piper Super Cub* installai un motore *Supertigre 45* a due tempi, mentre sul *Cherokee* un meno potente *O.S. 48 Surpass* a quattro tempi.

Il *Piper* era un modello molto grande, vistosissimo, in cui spiccavano, fra l'altro, l'azzurra cabina con ampio parabrezza e finestrini, e le affusolatissime carenature bianche intorno alle ruote anteriori. E bianco e giallo era tutto il resto dell'aereo che aveva un'apertura alare di quasi due metri e un peso di circa quattro chilogrammi.

Di proporzioni minori e di fattura più grossolana era invece il *Cherokee*, con un metro e mezzo di apertura alare e circa tre chili di peso. Il prevalente colore bianco e le rifiniture in nero, blu e magenta rendevano questo modello

un'atmosfera di rapporto diretto che solo i cavi potevano offrire...

Ma i cavi non furono mai agganciati."

Durante l'attività "da solo"

Ancora "variazioni sul tema", ma questa volta un pò meno romantiche, in quanto sollecitate anche da motivi di ordine pratico, presupposti di una "strada maestra" sempre più in salita.

Nelle fasi dei "superpulso" e della turbina, nella corsa "solitaria" inquieta ed esaltante verso il "potente" e l'"intentato", dal 1987 al 2002, eccomi fuoriuscire nuovamente dalle righe e costruire aerei ad elica che non avevano nulla a che vedere con la "linea evolutiva", ma che tuttavia, in questo caso, contribuirono al suo progresso. Quei modelli, infatti, al di là di nostalgici sentimentalismi, furono utili per allenarmi al difficilissimo pilotaggio dei mostri a reazione, i veri protagonisti della "strada maestra".

Gli aerei "sconfinanti" furono sostanzialmente due: il *Piper Super Cub* (Foto da 4 a 10) e il *Cherokee* (Foto da 11 a 15).

Va subito precisato che la realizzazione di tali aerei non era partita da tradizionali scatole di premontaggio o da disegni depositati, e non era nemmeno partita da un progetto personale. Si trattava in verità di modelli RC cosiddetti "ready to fly" o "pronti al volo", cioè di aerei forniti da ditte asiatiche ad uno stadio di costruzione molto avanzato, richiedendo da parte del modellista solamente un certo assemblaggio finale, comunque non così semplice e rapido come le vistose etichette delle grandi scatole che li contenevano facevano credere. Le ossature di questi modelli erano costruite seguendo grosso modo i procedimenti classici, e cioè ali a centine in balsa e fusoliere ad ordinate in compensato; la ricopertura, invece, era sui generis, in quanto realizzata con sottili lastre di un materiale molto soffice, una sorta di polistirolo espanso chiamato "schiuma", a sua volta ricoperto esternamente da due pellicole protettive sovrapposte: quella sottostante colorata e decorata, quella sovrastante trasparente. Ci vollero dei mesi per assemblare questi due modelli, che trasformai in radio-vincolati, cioè in aerei il cui pilotaggio veniva effettuato non solo con manopola e cavi, ma anche con la radio che serviva esclusivamente per variare a distanza il regime del motore. Questa trasformazione fu fatta a ragion veduta, dal momento che il *Piper Super Cub* e il *Cherokee* mi sarebbero serviti per l'allenamento al pilotaggio dei "potenti" a reazione pur essi "radio-

particolarmente attraente, suscitando in chi lo guardava il vivo desiderio di prenderlo in mano e di palleggiarlo, per assaporarne quella eccitante sensazione di macchina adatta al volo.

Tuttavia non ero per nulla soddisfatto di questi modelli. Pur avendoci lavorato sopra moltissimo, apportandovi sostanziali modifiche, essi rimanevano pur sempre cose fatte da altri, rifinite da altri, freddi prodotti industriali rivestiti di un materiale privo di consistenza, che si ammaccava alla minima pressione con le dita.

E poi, d'altro canto, dovevo fare i conti con la mia coscienza, in netto disaccordo con ciò che avevo fatto. In altre parole, l'acquisto del "già costruito" aveva un pò scalfito la mia immagine di aeromodellista, basata oltre che sulla passione anche sulla ferrea volontà di realizzare comunque e sempre "da me" i modelli desiderati, un pò per volta, passo dopo passo, qualunque fosse stato il grado della loro complessità.

A dire il vero, però, non ci soffrii più di tanto su queste cose, avendone presto ridimensionato l'importanza: in fin dei conti esse facevano parte di effimere variazioni su un tema che era ben lungi dall'essere incrinato nei suoi rigorosi principi, principi che erano stati caparbiamente perseguiti nel corso di tanti e tanti anni.

Volare con questi "radio-vincolati" fu certamente un'esperienza positiva, molto interessante, anche se il più grande dei due modelli fu spesso coinvolto in episodi di una certa drammaticità.

Infatti, mentre il *Cherokee* si rivelò un aereo facilmente manovrabile, che offriva al pilota il piacere di volare in tutta sicurezza e la soddisfazione di effettuare decolli e atterraggi da manuale, il *Piper Super Cub* si rivelò invece un aereo difficile da pilotare, problematico, che rischiò più volte di schiantarsi al suolo, un aereo, insomma, che richiedette lunghe e ingegnose messe a punto. E su questo elegante "radio-vincolato" dal brutto carattere, desidero ora soffermarmi.

Nella fase di collaudo il *Piper* presentò due preoccupanti difetti.

- Primo: una notevole propensione a capottare noni solo durante il rullaggio in presenza di asperità sulla pista, ma addirittura anche da fermo in seguito a folate di vento in coda.

- Secondo: un'altrettanto notevole propensione a rientrare in campo sia durante il rullaggio sia durante il volo, soprattutto in presenza di vento e con il regime del motore al di sotto del massimo.

Il primo difetto era dovuto al semplice fatto che, nella versione "radio-vincolato", la posizione del baricentro del modello cadeva un bel pò più in avanti rispetto a quella originale prevista per il volo radiocomandato, per cui le gambe del carrello venivano ora a trovarsi quasi sul baricentro stesso, predisponendo così l'aereo al facile capottamento. La soluzione del problema non fu facile, dal momento che quella più ovvia, consistente nello spostare in avanti il carrello, non avrebbe potuto essere attuata se non danneggiando irrimediabilmente il delicato rivestimento del modello.



Foto 9 - Il *Piper Super Cub* in fase di atterraggio sulla pista V.V.C. di Monza. La fotografia è stata ricavata da un clip di una ripresa con videocamera.

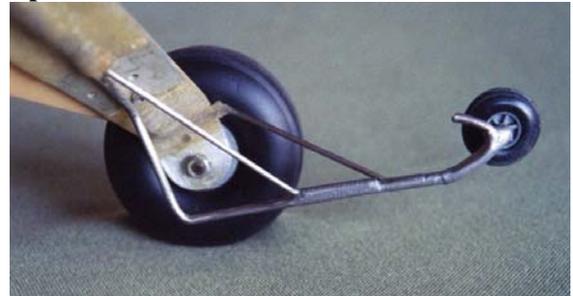


Foto 10 - Particolare di uno dei due pattini anticapottamento applicati al carrello del *Piper Super Cub*.



Foto 11 - Il *Cherokee* fu un aereo amico, con cui si poteva volare tranquillamente. Le fotografie sono state eseguite alle piste Olimpia (Alessandria) nella seconda metà degli anni Novanta. La foto illustra l'insolito equipaggiamento (trasmettente a tracolla) di cui il pilota V.V.C. doveva essere munito per controllare questo radio-vincolato.



Foto 12

Dopo lunghe riflessioni trovai finalmente un'originale soluzione alternativa, consistente nel saldare all'estremità inferiore di ciascuna gamba del carrello una sorta di pattino in acciaio con ruotino, esteso in avanti. Tale espediente si rivelò molto efficace nelle prove che seguirono.

Il secondo difetto traeva origine da un'instabilità trasversale alla quale l'aereo era soggetto. Questo rollio anomalo, che dava luogo a un allarmante allentamento dei cavi, con il pericolo di far rientrare in campo il modello, dipendeva dal fatto che il *Piper Super Cub*, con quella sua grande ala sopraelevata e dotata di forte diedro, non era certo l'ideale per il volo vincolato, anzi ne costituiva una vera e propria forzatura.

L'aggiunta di un piccolo alettone all'estremità della semiala interna e di un adeguato contrappeso all'estremità della semiala esterna migliorarono molto le cose.

A ogni modo, nonostante gli accorgimenti adottati, il *Piper* continuava a rivelarsi un aereo difficile da pilotare: il decollo e l'atterraggio dovevano essere eseguiti con estrema attenzione e richiesero molta pratica; inoltre, durante il volo, era prudente mantenere il regime del motore prevalentemente al di sotto del massimo, altrimenti si dovevano fare i conti con una forza centrifuga decisamente stressante, quasi insostenibile, che metteva a dura prova non solo la solidità del modello ma anche le capacità psicofisiche del pilota.

GIANCARLO COLBERTALDO



Foto 13.



Foto 14 - Spicca il quattro tempi O.S. 48 Surpass, un motore che richiedeva certe precauzioni durante l'avviamento, in quanto spesso e volentieri emetteva fiammate dal carburatore e regalava dolorosi contraccolpi alle dita.



Foto 15 - Il *Cherokee* in fase di decollo sulla pista VVC. di Monza. La fotografia è stata ricavata da un clip di una ripresa con videocamera.

GLI AMICI DI VOLO VINCOLATO



Questa fotografia è stata scattata a Barcellona-Spagna il 7 Settembre 2000. Da sinistra: *Francisco Muns, Javier Bonell, Bruno Massara*, con i Team Racing della coppia spagnola in un pomeriggio di allenamento sulla pista del locale club VVC.

In realtà le piste sono due, una in asfalto ed una in erba, comprese all'interno di una vasta area del locale club di VVC che comprende anche un bar ed un piccolo museo del volo vincolato.

E inoltre, proprio per esagerare, le due piste di VVC sono perfino riportate nella cartina della città!



Da *Peter Germann* riceviamo la foto del suo *Saturn* costruito dal progetto del noto campione americano *Bob Hunt*. Il *Saturn* ha un'apertura alare di 147 cm, è motorizzato con un Jett .61 con scarico a risonanza ed elica tripala in carbonio, pesa 1658 grammi ed è stato costruito nel 2005.

REBUS 60

ACROBATICO F2B PER MOTORE STALKER 61 RE

Il *REBUS* che presento in questo articolo è il modello con cui ho partecipato alle gare F2B negli ultimi 2 anni. Il modello nasce un pò per caso prendendo una fusoliera iniziata anni prima e poi appesa al chiodo alla quale, dopo aver tolto polvere e ragnatele ho apportato alcune modifiche al muso e ai bracci di leva. Infatti, volevo provare ad utilizzare motori diversi dai soliti ST60, e possedendo due STALKER 61RE pensavo fosse



Il REBUS è completamente smontabile.

una strada da seguire. Volevo inoltre poter accedere facilmente ai comandi per poterli regolare e quindi, poter variare la sensibilità e il comportamento del modello senza per forza avere un'ala smontabile o complessi marchingegni. Scelsi quindi queste due soluzioni:

- 1) avere solo il timone di profondità smontabile per facilitare la costruzione e risparmiare peso;
- 2) il comando dei flaps e del timone di profondità

rivolti in basso per facilitare l'accesso ai comandi senza troppi interventi alla struttura della fusoliera. Per fare ciò si deve costruire una squadretta di comando con due bracci; uno ai flaps ed uno al timone, oltre ai 2 dove si fissano i cavi, quindi un disegno crociforme. Tale sistema veniva già usato negli anni sessanta su alcuni modelli di scuola russa.

Ricordo il *MOSCAU* di *Yuri Sirotkin*; io ho adattato tale sistema di comando alle tecniche attuali, perciò nella mia realizzazione ho utilizzato tubi in carbonio con terminali composti da aste filettate da 3mm di diametro e uniball tipo RC.



Foto 1.

E' bastato fare un pannello asportabile sotto l'ala, il direzionale e il profondità smontabili per poter accedere facilmente a tutto il sistema.

ALA: nel prototipo ho costruito un'ala in espanso rivestita in balsa realizzata da Dionisio Furlan per i suoi *EXTRA*.

Sul nuovo modello ho preferito costruire un'ala in balsa "I-BEAM" (Foto 1 e 2).

Questo sistema, da me già usato su modelli precedenti, permette di tenere più sotto controllo i pesi; inoltre è più economico in quanto è possibile realizzare le 60 mezze centine dell'ala in circa mezz'ora con sole tre tavolette da 1,5.

Per fare ciò si ritaglia la dima in compensato e s'incolla come da

disegno un listello di riscontro; poi si tagliano le tavolette da 1,5 a settori aventi misura uguale alla corda della centina di attacco dell'ala, che una volta posizionate sotto la dima vengono tagliate ad una ad una con il cutter, spostando la dima di taglio in basso di uno spazio di 10 mm che ne darà lo spessore.

Dopo, realizzo il longherone in balsa da 3mm avente tutti gli inserti per incastrarvi le centine e i due rinforzi in compensato da 1 che verranno incollati davanti e dietro dando robustezza al tutto. Una volta posizionati sull'asse di montaggio bordo d'entrata e d'uscita e longherone, si iniziano a fissare le centine tagliandole solo dietro via via che l'ala si rastrema. Una volta completata la parte superiore si gira tutta la struttura sull'asse di montaggio e si fa la stessa cosa con la parte inferiore, dove s'incolla una centina in compensato da 3mm e il relativo attacco per il carrello in alluminio. In alternativa si possono mettere due false centine in compensato con relativo incastro per posizionare il solito blocchetto in faggio scanalato, per ospitare una classica gamba carrello a barra di torsione. Si completa l'ala con il rivestimento in balsa leggero da 2mm, i terminali e i comandi.

FUSOLIERA: la fusoliera è costruita per contenere i pesi. Le fiancate sono in balsa da 2mm con rinforzi interni in betulla da 0,6mm. Le ordinate sono da 1,5mm tranne le 1 e



Foto 2.

2 che sono in betulla da 2mm. Anche la parte superiore, dietro la cappottina, è rivestita in balsa da 2mm. TIMONE: è di 12mm di spessore con struttura tradizionale centinata, rivestita in balsa da 1,5mm. E' anche possibile fare la struttura centinata e lasciata aperta, come del resto ho fatto sul prototipo. Sulla finitura ognuno è libero di adottare il proprio sistema; io rivesto il modello con due strati di carta leggera, tranne la fusoliera dove ne applico uno solo. Poi dopo aver dato sei mani di collante diluito, lo carteggio ad ogni mano con carta abrasiva 600/800. Applico poi, uno stato leggerissimo e molto diluito di nitro alluminio su tutto il modello; questo fa da fondo permettendomi di vedere eventuali irregolarità delle superfici. Levigo leggermente il primo strato con carta 1200/1500 e vernicio con un prodotto poliuretano a due componenti (tipo Isofan). Una volta completata la finitura passo le eventuali sovrapposizioni di colore con carta 2000 bagnata e termino il lavoro con pasta lucidante.



Il modello, a questo punto, è finito. Si montano motore, serbatoio ed elica e si passa alle prove di volo. Fin dalle prime prove ho capito che il *REBUS* aveva buone doti di volo. Nonostante i suoi 1940gr era affidabile e sicuro. Anche grazie allo *STALKER 61 RE 2-2* che ho potuto constatare essere un ottimo motore per potenza e regolarità.

Dopo un periodo di prova ho potuto verificare le migliori condizioni di volo con la seguente messa a punto: miscela a 20/80 con olio di ricino degommato e 5% di nitrometano, venturi 7,7mm ed elica bipala Discovery 13,3 x 5,9 o tripala 12,5 x 6 (adottata in condizioni di vento) e cavi da m.19,70.

Non mi resta altro che augurare a tutti gli amici acrobaticari.....buoni voli.

VITTORIO FURLAN

5° Raduno Volo Vincolato Circolare

Reggio Calabria 19 ottobre 2008

Categorie: Acrobazia, Riproduzioni, modelli Sport Vintage, Old Time. Sono esclusi i modelli : velocità, Team Racing e pulsogetti.

Mostra-Scambio: Possono essere esposti e/o scambiati modelli, motori ed accessori.

Luogo di svolgimento: Campo sportivo Bovetto a Reggio Calabria. Punto di raduno: Superstrada Ionica 106, uscita San Gregorio – piazzale, ore 8,00.

Programma:

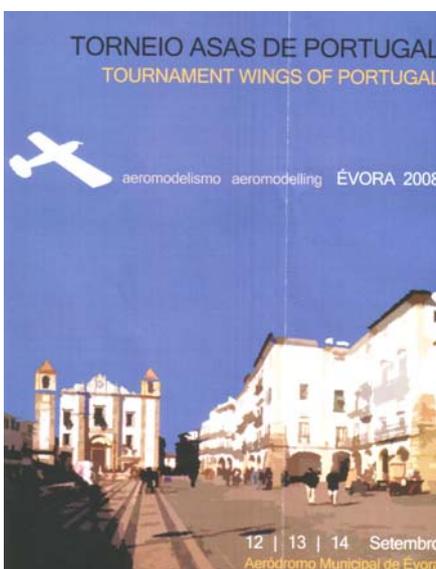
- ore 8,45 - registrazione partecipanti,
- ore 9,00 - inizio dei voli,
- ore 13,30 - pausa ristoro,
- ore 14,30 - ripresa voli.

Ogni modellista può partecipare con più modelli di categorie differenti che possono essere anche solamente esposti. La partecipazione è aperta a tutti.

L'organizzazione non si assume alcuna responsabilità per danni a persone o cose, sia dei partecipanti che dei terzi, in relazione allo svolgimento della manifestazione. E' richiesta ai partecipanti una valida polizza assicurativa.

E' previsto un punto di ristoro dove è possibile acquistare bibite, panini e prodotti dolciari, pertanto è opportuno prenotare tale servizio almeno con una settimana di preavviso. Per qualsiasi informazione rivolgersi a:

Ennio Marra tel: 328-0108972 , 320-0128148

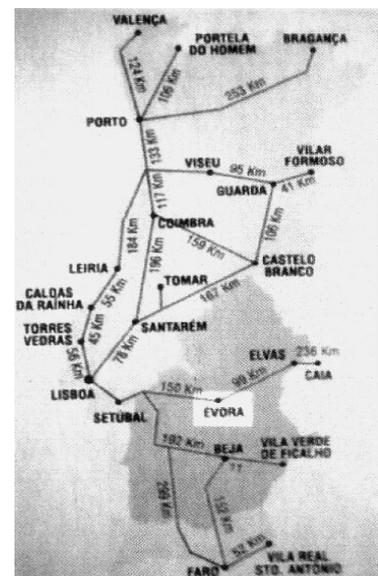


Tournament Wings of Portugal 12-13-14 Setembro Evora – Portugal

Categorias Volo Circular:

Handicap e Vintage Speed; Old Time e Classic Stunt; F2B; Vintage Team Racing; Barton B; Fox Racing; Quickie Rat; Clown Racing; MiniGoodyear; GoodYear; F2C National; Phantom Racing; Phantom Speed I e II; Combat; Escalas.

www.ciportugal.com



PRIMA PROVA DEL CAMPIONATO CISALPINO 2008
CIRIÈ, DOMENICA 13 APRILE

Il coordinamento del Campionato Cisalpino ha espresso, nel corso della annuale riunione tenutasi a Grassobbio nel mese di Gennaio, la necessità di individuare un canale informativo che sopperisse alla mancanza del tradizionale bollettino “*Il Cisalpino*” nel compito di pubblicare i risultati delle gare svolte. Avendo individuato nel “*Notiziario di Volo Vincolato*” il canale più idoneo a tale scopo, invio alla redazione queste poche righe per aggiornare tutti gli interessati, praticanti e non, sulla competizione di Ciriè che ha dato inizio all’edizione 2008 del Campionato, alla quale seguiranno gli appuntamenti di Valdagno (8 Giugno) e Grassobbio (28 Settembre).

Nonostante le pessime previsioni, il meteo si è rivelato abbastanza clemente: temperatura al di sotto delle medie stagionali ma gradevole, cielo molto coperto da nuvole che hanno però prodotto solo poche gocce di pioggia, ventilazione incostante ma di debole entità.

La partecipazione è stata piuttosto limitata, forse anche a causa del concomitante impegno elettorale: 12 concorrenti equamente divisi tra le categorie “Big” e Acro” e un solo concorrente nella categoria “Esordienti”, il bergamasco Savoldi, ovviamente risultato vincitore.

Nella categoria Big il podio è stato occupato dai tre piloti sinora già convocati nella squadra che parteciperà al Campionato Mondiale (Landres, Francia, 28 luglio – 3 agosto): Maggi al primo posto, Valliera al secondo e Milani al terzo. Seguono in classifica tre tra gli aspiranti agli altri due posti liberi della squadra nazionale: Compostella, Ballesio e Mauro Fiussello.

Molto combattuta, come al solito, la categoria Acro: vince Ravelli, nonostante i problemi di avviamento che lo hanno portato a rinunciare al primo lancio, davanti a Raveane, decisamente in ascesa, e a Casarola, diviso tra l’attività di concorrente “elettrico” e quella di apprendista giudice; segue al quarto posto il veterano Torchio, che per risparmiare l’altrettanto veterano modello continua la sua tattica della rinuncia al secondo lancio; chiudono la classifica la sottoscritta al quinto posto e Viti al sesto, alla prese con problemi di serbatoio e, come Casarola, anch’egli impegnato come apprendista giudice.

La giuria che si è occupata di valutare i lanci era composta da Luigi Cava, Guido Fasano, e Massimo Sangiacomo; lodevole anche il loro impegno nell’istruire i due già citati apprendisti, che si avviano così a rimpinguare un po’ la lista ormai molto scarna dei giudici italiani, privata anche della autorevole presenza di Walter Musetti, recentemente scomparso.

Il gruppo Scuola Modellismo Ciriè ringrazia tutti gli sponsor, i concorrenti ed i collaboratori ricordando i prossimi appuntamenti sull’impianto di Ponte Stura: la gara internazionale valida per la World Cup che si svolgerà nei giorni 21 e 22 giugno, la prova di Campionato Italiano del 21 settembre e il tradizionale “Frittomisto” a Ottobre.

SILVIA FIUSSELLO

CLASSIFICA BIG

	concorrente	1° lancio	2° lancio
1	Maggi Alberto	1049,13	1050,17
2	Valliera Marco	984,9	1048
3	Milani Maurizio	1008,97	1029,77
4	Compostella Luciano	987,57	690
5	Ballesio Franco	971,73	976,6
6	Fiussello Mauro	944,83	976,2

CLASSIFICA ACRO

1	Ravelli Alberto	0	882,37
2	Raveane Albino	858,5	876,57
3	Casarola Giuseppe	831,23	864,17
4	Torchio Olimpio	813,57	0
5	Fiussello Silvia	791,93	758,3
6	Viti Roberto	117	742,53

CLASSIFICA ESORDIENTI

1	Savoldi Attilio	138	164,67
---	-----------------	-----	---------------



VOLO VINCOLATO CALABRIA

E. MARRA e A. BARRECA – emarra45@yahoo.it

Il nuovo acrobatico di Ennio Marra:

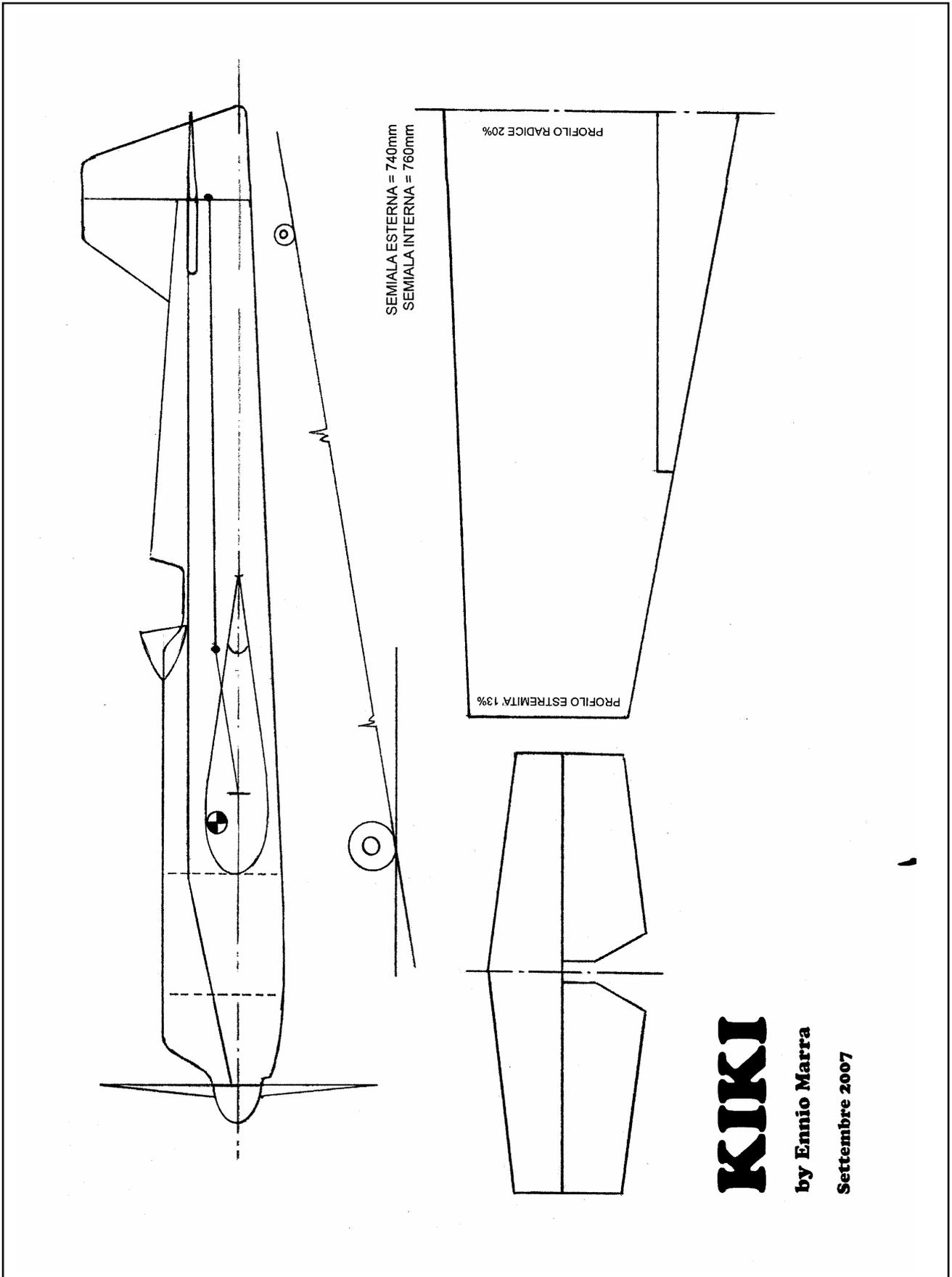
IL KIKI



Il modello che vi presento è nato dal desiderio di progettare e realizzare qualcosa di diverso dal Benny, di cui peraltro ho in costruzione il n.° 4.

Desiderando provare un approccio diverso all'acrobazia, gli obiettivi che mi sono posto sono:

- buona penetrazione nel vento;
- elevata stabilità in volo orizzontale, sia dritto che rovescio;
- semplicità di gestione(modello in un solo pezzo, motore dritto);
- basso carico alare;
- bassa velocità di volo e di esecuzione delle figure.



KIKI

by Ennio Marra

Settembre 2007



Conosco un modello che risponde a buona parte di questi requisiti, ed è il *Sukoi 31* di Beringer; però a causa del particolare profilo alare va centrato quasi sul bordo d'entrata e questo centraggio causa una tensione dei cavi non indifferente. Volevo un modello che non tirasse sui cavi in modo esagerato, per cui ho mantenuto la geometria (o i *numbers*, per dirla all'americana) del *Sukoi*, sostituendo il profilo con uno più tradizionale, con il centro di pressione al 25%: un Marra 021, insomma, molto simile ad un Naca 0021, ma con un raggio di curvatura del bordo d'entrata più ampio. Questo mi ha permesso di centrare il *Kiki* a circa il 22% della corda, contro il 12-15% del *Sukoi* ed anche con un motore come lo *Stalker 81* il tiraggio non è superiore a quello di un 60.

Due parole sulla struttura:

Ala

Del profilo ho già parlato; ho usato una struttura multilongherone, con quattro longheroni affioranti in balsa 3x7 che hanno la funzione antisvergolatura delle centine (preferisco questo sistema alle costolette) e un longherone di forza a pettine in balsa da 3.

Fusoliera

Se fosse più panciuta, potrebbe appartenere ad un biplano: motore dritto, abitacolo aperto, ricopertura in carta pesante (due strati) dall'abitacolo alla coda, su una struttura mista ordinate/traliccio.

Impennaggi

Sono realizzati a traliccio, rinunciando ai miei amati profili che danno sì più efficienza ai comandi, ma sono impegnativi da controllare in volo orizzontale, proprio per la maggiore efficienza.

Ricopertura in carta modelspan pesante, ma proprio pesante, ora difficile da reperire; alcune mani di collante e nitro diluiti, e mano finale di bicomponente acrilica, tutto come tanto tempo fa.





Non mi dilungo su altri particolari costruttivi, sottolineo solo che il Kiki è costruito in modo più che tradizionale.

In volo

Non seguo la buona regola: modello nuovo/motore vecchio, potrei montare uno Stalker 61 che mi ha ampiamente provato la sua affidabilità, e il modello non supererebbe i 1600 gr. Invece voglio fare pratica col nuovo Stalker 81, e così il peso arriva a 1675 gr., risultato peraltro più che accettabile. Monto una 15-6 di legno e, munito di cavi da 20m diametro 018 pollici (sigh...), metto in moto.

Non è che la partenza sia entusiasmante: modello molto stabile, come da miei desideri, ma oltre sei secondi a giro... Grazie ai polmoni del motore, con l'elica a 7000 giri posso stare sulla verticale indefinitamente, e il modello mi conferma anche che sa fare i looping quadri, dritti e rovesci, però non me la sento di insistere nella bufera Reggina anche perché il modello tende ad entrare nei rovesci.

Nel mio migliore stile, ho unito messa a punto di motore e modello, e mi reputo fortunato per essere riuscito a riportare a casa tutto. Qui trovo la solita svergolatura che curo, con i vecchi sistemi, riscaldando e mettendo sotto peso la semiala incriminata. Dopo qualche giorno tutto sembra a posto, ma spesso le svergolature hanno la brutta abitudine di ripresentarsi, per buona misura aggiungo anche un alettoncino di compensazione. Quanto al motore: Stalker consiglia di togliere una o due guarnizioni di testata (ce ne sono parecchie) se si usa il motore senza nitrometano, nei 61 non l'ho mai fatto, ma qui, forse per la maggiore cilindrata, potrebbe essere il caso... Tollo una guarnizione, monto una 14/6, e predispongo cavi da 19,60m spessore 015 pollici, in pratica gli stessi che uso per il *Benny* giacché il *Kiki* non tira eccessivamente, come da miei desideri, e se a qualcuno può sembrare strano che un 81 tiri meno di un 61. non posso che rispondere che il centraggio non è un optional...

Tornato sul campo, la messa a punto, o trimming, dà subito i suoi frutti, anche se continuo a fare insieme messa a punto di modello e motore; ecco le risultanze:





- Motore

È chiaramente in crescita e dimostra subito di gradire la guarnizione tolta. Con una 14/6 lo porto a 7000 giri, il che mi consente subito di fare il programma senza problemi; evidentemente era eccessivamente decompresso. Penso che tra una ventina di voli potrò usare la 15/6, nel frattempo sto preparando una 14,5/6...

- Modello

Adesso ci siamo!!! Il tempo sul giro è di 5 secondi e tre decimi, con cavi da 20,20 metri che intendo usare tra una ventina di voli, necessari per l'assestamento del motore. Considero che la velocità del modello si assesterà sui 5.5-5.6 secondi, quindi lento

come volevo. Posso affermare che ci sono tutti i presupposti per raggiungere gli obiettivi che mi ero prefisso e a questo è da aggiungere il *bonus* di un modello veramente piacevole da pilotare.

- Morale

Rispettate, almeno voi, la vecchia regola: **modello nuovo/motore vecchio, e viceversa...**

ENNIO MARRA



Il KIKI in tutta la sua bellezza e, in alto a destra della fotografia, la deliziosa e affettuosissima KIKI che sorveglia da vicino il "suo" acrobatico. La piccola KIKI di Ennio e di Annamaria Barreca è stata, infatti, colei che ha ispirato Ennio nella costruzione di questo fantastico acrobatico.

Ricordi

Romantici e divertenti racconti di Mimmo Candido

scritti da Giacomo Mauro

Prima parte

Ricordi di un aeromodellista...

Sono quelli di Mimmo Candido, vololiberista, riproduzionista vvc, adesso dedicatosi all'oldtime radioassistito...no! E' impossibile rinchiuderlo dentro definizioni. Chi lo conosce lo sa: nemmeno la definizione di aeromodellista è completa, per uno che ha fatto anche scafi, galeoni e chissà che altro...

Quello che trovo emerge da queste memorie, dove affiora il diffuso senso dell'umorismo dell'autore, è l'innata passione per tutto ciò che riguarda l'aviazione. Passione che spesso doveva superare la prova del reperimento dei materiali, cosa oggi incomprensibile per chi non abbia i capelli bianchi.

Gli appunti di Mimmo, che il paziente ed insostituibile lavoro di Giacomo Mauro ha riordinato, aiutano a ricordarci le nostre origini, cosa a mio avviso essenziale per i giovani, per i quali è così importante avere coscienza delle proprie radici, aeromodellistiche e non.

Ennio Marra

La volta che mi arrestarono

Ero molto giovane alla fine della guerra, un tempo lontano in cui la penuria di tutto era la regola, non come adesso che basta andare al supermercato o al negozio. Nel generale contesto di miseria ero quasi ricco dato che disponevo pure di una bella bicicletta che era il "comodo" mezzo di trasporto dei miei modelli. A ben vedere fra le mie ricchezze ci stava pure l'aeromodellismo (qui non parlo di ricchezza materiale, figuriamoci, ma di quella cosa meravigliosa che è la capacità di fare piccole macchine volanti con le mani).

Papà era un funzionario del Banco di Napoli e per questo motivo, da bambino, ho abitato quasi ovunque dove lui veniva trasferito per lavoro. La mia avventura è di quando vivevo a Lecce (vi ho abitato fino al 55) ed ero parte integrante dell'aeromodellismo pugliese.

Sulla strada che da Taranto va verso Otranto e Lecce ci sta l'aeroporto militare di Galatina.

Nell'estate del 1945 con la mia bicicletta mi facevo una passeggiata un pò lunga per andare a vedere il decollo degli aerei militari che operavano su quell'aeroporto. Lontano oltre i grandi capannoni ci stava un autentico cimitero di aerei. Ci stava di tutto: rimasugli di caccia G50 ed MC 200, qualche MC 202 e soprattutto miseri resti di bombardieri come l'SM 79 assieme a qualche trasporto tipo SM 82. Da ragazzino non occorre molto tempo per prendere le decisioni più strane anche dopo aver letto con attenzione i cartelli che parlavano di area militare con sorveglianza armata ed altre analoghe amenità. Dal momento che quella parte del vasto aeroporto appariva ben poco sorvegliata saltai allegramente la recinzione malmessa, e mi infilai fra le varie carcasse che

stavano lì a cuocere sotto il sole estivo. La molla era stato il semplice desiderio di avvicinarmi a quei resti che ai miei occhi di ragazzino erano oggetti incantati.

Quando arrivai a toccare con le mani quei rottami scoprii che erano molto interessanti anche per un altro motivo. Erano fatti di legno: ci stavano listelli, correnti, compensato di tutti i tipi e di tutte le misure, un ben di Dio che mai avrei creduto possibile.

Mi detti subito da fare per cercare di portarmi via qualche adeguato “campione”. Avevo bisogno di qualcosa di tangibile fra le mani in modo da potere organizzare una escursione “in forze” con un paio di amici del locale circolo aeromodellistico che come me erano sempre alla disperata ricerca del materiale per costruire i modelli.

In estate la scuola è chiusa quindi non mi fu difficile persuadere l'amico Enzo De Nunzio a venire con me. Arrivati dopo una lunga pedalata ci infilammo con allegra disinvoltura in un varco della rete di recinzione e, alla faccia di tutti i cartelli minacciosi, spingendo a mano le bici, andammo a cannibalizzare una bella carcassa di bombardiere. Lo spasso durò poco dato che due carabinieri, ad armi spianate, ci intimarono di seguirli. Con i nostri poveri cimeli fra le mani (un grande foglio di tranciato da 1 mm che avevamo strappato dal rivestimento) li seguimmo con passo mogio fino alla palazzina Comando. La faccenda era grave e noi ci sentivamo già schiacciati dagli aspetti più immediati come il sequestro delle bici; con quel che costavano chi glielo raccontava a papà che ce la avevano sequestrata?

Dopo un minimo di anticamera fummo ricevuti dal Comandante dell'Aeroporto che dopo averci squadato ben bene ci interrogò a lungo con un tono che ci faceva semplicemente morire.

Probabilmente aveva capito subito dalla nostra età e dal nostro aspetto che non eravamo corsari neri né volgari



Ecco lo sparuto gruppetto degli specialisti in una normale domenica sul campo di Galatina

ladruncoli e neppure ragazzacci, ma solo poveri aeromodellisti che avevano cercato di procurarsi un pò di materiale da costruzione attingendo a quella autentica miniera che erano le carcasse del piazzale.

Le tante domande, a cui risponderemo con scrupolo, resero chiaro che eravamo due entusiasti dell'aviazione che avrebbero dato chissà cosa per esserne coinvolti in qualche maniera e, nel frattempo, eravamo accaniti aeromodellisti.

Non è che ci sia voluto molto a chiarire il punto ma a me che stavo in piedi davanti alla scrivania del Colonnello Riccio, che aveva l'aria molto accigliata, mi parve un secolo. Ad un certo punto dell'interrogatorio, che aveva preso il tono di una chiacchierata, l'ufficiale telefonò ad un tenente pilota.

Me lo ricordo ancora e sono passati 60 anni precisi.

Era il Tenente Napoleone Bragalente ed era “romano de Roma”. Alla nostra presenza fu incaricato di accompagnarci all’edificio tal dei tali. Pensai semplicemente che fosse la prigione e l’atmosfera della stanza e quello che era successo sul campo solo a quella poteva far pensare. Seguimmo il tenentino, che aveva l’aria simpatica e ciarlava fino ad un grande capannone, ma noi non avevamo più voglia di scherzare. Invece era il magazzino dei ricambi e lì dentro si trovava tutto il ben di Dio possibile ed immaginabile. Listelli di tiglio di ogni misura, tranciato di pioppo di tutti gli spessori, collante alla caseina ed alla nitrocellulosa, emallite, tela da ricopertura, seta, tondini di acciaio armonico, lastre di duralluminio, ecc. ecc.

Il nostro accompagnatore con un sorriso divertito ci disse di servirci pure e vi assicuro che, passati dalla tristezza alla gioia, abbiamo obbedito con prontezza.

Ricordo ancora la felicità della lunga strada del ritorno con le nostre bici cariche come camioncini sotto il sole estivo. Da quel momento in poi nella cerchia dell’aeromodellismo di Lecce divenni qualcuno dato che i successivi reiterati contatti con il benemerito tenentino erano in grado di aprirmi le porte a fonti di approvvigionamento quasi inesauribili.

Ancora adesso, a distanza di una vita, non posso che dire; grazie Tenente.

Il primo apprendistato modellistico

Nel 1945 vivevo a Lecce che, nei miei ricordi, resta la città della giovinezza e del mio diventare adulto. Avevo già preso a sognare di aeroplani e, già da tempo, avevo iniziato a costruire i miei primi modelli. Adesso non è facile descrivere come andavano questo genere di cose in quegli anni. Ora un ragazzo va in negozio e si compra per pochi soldi bellissimi aerogiocattoli dotati di radiocomando. Li porta al campo dove trova spesso qualcuno compiacente che gli dà una mano per farlo volare. Da quel momento in poi nella stragrande maggioranza dei casi rompe il giocattolo, si stufa e scompare oppure, semplicemente torna al negozio e riparte un altro giro.

All’epoca la faccenda era diversa. Anzitutto noi ragazzi non avevamo un soldo. I pochi spiccioli li ottenevamo più da mamma che da papà ma era sempre una faccenda seria. Comunque il negozio non c’era quindi la mancanza di denari non era troppo avvertita. Ci stava la mancanza di tutto ma questa era un’altra storia.

Dire che cominciai a costruire i miei primi modelli è un’espressione vaga che non rende l’idea delle costruzioni raffazzonate che era possibile realizzare partendo da materiale di recupero messo insieme con legature di spago e colla a caldo da falegnami. Quanto agli attrezzi era già tanto riuscire a disporre di un archetto da traforo e delle lamette da barba (quanti tagli alle dita). Anche rimediare il compensato, che messo lungamente a mollo in acqua finiva con lo sfogliarsi in modo da ricavare il tranciato per le centine, era una faccenda complicata. Insomma i miei modelli non erano il massimo dell’eleganza e dell’efficienza ma era quello che era possibile fare nelle condizioni dei pochi aeromodellisti della Lecce di quegli anni.

La svolta fu costituita dalla mia disavventura sul campo di Galatina su cui operavano il 5° e 51° stormo basato su Spitfire e Lightning. Lo spettacolo del decollo e degli atterraggi di quei caccia era in grado di calamitare gli occhi di tutti noi (altro che ragazze) ma ricordo pure le tante carcasse degli aerei italiani che giacevano su quel campo. Mi apparivano come una inesausta, quanto intagibile, miniera di materiale modellistico. Per varie ragioni non ebbi mai la necessità di ricorrervi.

A valle del mio inopinato arresto ad opera dei carabinieri di guardia si stabilì una sorta di protettorato fra la Regia Aeronautica ed il manipolo leccese degli aeromodellisti. Ci stavano però delle regole da rispettare.

Avevamo il fintamente distratto interessamento del Comandante. Avevamo la sorridente quasi complicità del Tenente Napoleone Bragalente ma non posso dire che avevamo il supporto incondizionato di tutti gli specialisti delle officine di riparazione. Questa era una complicazione dato che diventava assai incerto riuscire a rimediare anche solo una bottiglietta di collante cellulosico dopo aver fatto la lunga pedalata da Lecce fino a Galatina. La soluzione era banale: bastava organizzare le visite al campo giusto la domenica mattina. Quel giorno le officine erano chiuse e tutti gli specialisti che potevano erano a casa. Quei pochi che non potevano, vuoi perché abitavano troppo lontano, vuoi perché lo stato dei trasporti dell’Italia di quegli anni non gli garantiva di poter essere di ritorno al campo entro la domenica sera, erano così annoiati che non gli pareva vero di potere stare a giocare con gli aeromodellisti in visita interessata.

In questa maniera la situazione degli approvvigionamenti aeromodellistici migliorò in maniera decisa. Riuscivamo a disporre di listelli di spruce di ogni lunghezza anche se di sezioni generose che dovevano essere portate a dimensioni modellistiche con un intenso lavoro da falegnami. Fino a quel momento avevamo usato come listelli gli steli delle canne palustri (le giunchiglie). Ovviamente madre natura non le aveva prodotte



Sullo sfondo della porta scorrevole di un hangar due specialisti sorridenti attorniano un mio modello veleggiatore

esattamente rettilinee ed allora provvedevamo noi bagnandole con generosità per poi appenderle al soffitto per un estremo con un bel peso all'altra estremità. Il giochino ci regalava a costo zero dei listelli di discrete caratteristiche meccaniche ma di difficile utilizzo. La difficoltà principale era il fatto che la buccina esterna durissima era tanto lucida da essere quasi inattaccabile alla colla. Bisognava quindi scalfire la zona di contatto il che era una complicazione non da poco e provocava pure rotture immediate e future fratture localizzate.

Comunque, a quel tempo, l'officina della SRAM (ovvero Specialisti Riparazione Aeromobili) era poco più che una grande falegnameria, la domenica era deserta quindi era particolarmente agevole rimediare tutto quello che ci serviva.

Fra le inaspettate ricadute del patronato che il Colonnello Comandante della base esercitava sui giovani aeromodellisti leccesi ci fu pure un estemporaneo corso di aerodinamica a noi dedicato. Fu quello il mio primo apprendistato di aeromodellista. Infatti non è vero che solo i ragazzi di adesso usano il loro aerogiocattolo in maniera acritica ed inconsapevole. Anche noi, che avevamo costruito i nostri modelli con fatica ed impegno eravamo parecchio ignoranti. A distanza di tanti anni capisco bene il punto di vista di quel comandante che seppe pilotare l'interesse dei giovani neofiti, innamorati degli aspetti del gioco, verso i risvolti tecnici del volo che attengono a cose più durature.

L'ampia disponibilità del materiale per costruire ci regalò un autentico salto di qualità che consentì a me ed ai miei concittadini di allora di misurarci ad armi pari almeno dentro i confini regionali. L'aeromodellismo che si faceva nel nord, di cui avevamo cognizione tramite Modellismo, Aviazione Popolare e gli svariati numeri unici che si stampavano a quel tempo, ci appariva ancora lontano e forse irraggiungibile.

Un'altra svolta fu costituita dall'avvento dell'U Control che era una pratica che ci svincolava dalla necessità delle lunghe trasferte sull'aeroporto. Era una dimensione del volo di tipo cittadino e noi aeromodellisti fummo veloci a cogliere questo risvolto. Ma questa è un'altra storia.

Ricordi - Fine prima parte



VOLO VINCOLATO SICILIA

B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it

Manifestazione aeromodellistica di Volo Vincolato Circolare



“Memorial Turi Garpi”

Acireale 18 Maggio 2008



Sono passati tre anni ed eccoci di nuovo insieme ad Acireale riuniti tutti insieme per una giornata di sport, divertimento e principalmente amicizia, aiutati dal bel tempo che ci ha offerto una splendida giornata di fine primavera, moderatamente calda e piacevolmente ventilata.

C'è voluto qualche anno per riproporre in Acireale il “Memorial Turi Garpi” del luglio 2005 ma, sia gli impegni personali e le, non poche, vicissitudini legate alla organizzazione di una manifestazione del genere hanno costituito “un ottimo deterrente”.

Quest'anno non potevamo mancare a questo appuntamento in quanto, ricorrendo l'85° Anniversario della fondazione dell'Aeronautica Militare, la locale Sezione dell'Associazione Arma Aeronautica ha pensato di preparare una “Settimana Azzurra” che apertasi con una mostra di modellismo statico presso il Palazzo Comunale si è conclusa giorno diciotto anche con la nostra Manifestazione. Quale migliore occasione, tra l'altro, per continuare quanto già avevamo iniziato nel 2005: mantenere viva, nei giovani accesi e non, la memoria del nostro concittadino, Salvatore Garpi, meglio conosciuto come “u zu Turi”, che ha dedicato tutta la sua vita al volo in tutte le sue espressioni, fin da quanto da giovane fu chiamato al servizio di leva nell'Aeronautica Militare.

In occasione della passata edizione del Memorial ho ampiamente disquisito sulla figura di Turi Garpi e su cosa egli ha rappresentato per il mondo del volo in Acireale; ora, per non ripetermi, mi limito a questa foto che ritrae un Garpi già avanti negli anni, ma sempre vicino al suo mezzo preferito che amò fino alla fine dei suoi giorni.

Due parole permettetemi di spenderle per l'Associazione Arma Aeronautica, ed in particolare, per la sezione di Acireale che ci sostiene e ci aiuta nella concretizzazione di questo nostro appuntamento.

E' un'associazione con lo scopo di preservare e tramandare la cultura aeronautica della nostra nazione: vi aderiscono i militari, sia in servizio che in congedo, dell'Aeronautica Militare Italiana ed è aperta anche ai civili e più in generale a tutti i simpatizzanti del volo.

Fu fondata a Torino il 29 febbraio 1952 ed attualmente la sede nazionale è a Roma, l'Associazione è presente in tutto il territorio nazionale ed è articolata in sezioni locali e nuclei, esistono anche alcune sezioni con sede all'estero.

Ad Acireale nel 1987 è stato costituito un nucleo, posto alle dipendenze della sezione di Catania; nel febbraio del 2007, raggiunti i 100 soci, il nucleo è stato elevato a sezione.

Ritornando alla manifestazione, desidero innanzitutto ringraziare tutti coloro che hanno partecipato e se pur fiduciosi nella riuscita della manifestazione non pensavamo ad una così ricca partecipazione, ben 26 partecipanti con la presenza, in campo, di molti giovani e giovanissimi, segno che, malgrado la nostra società diventa sempre più sofisticata e consumistica, c'è ancora nelle nuove generazioni il desiderio di fare sport e divertirsi in modo semplice ma completo, come si faceva un tempo. Altrettanto piacevole è stato rivedere di nuovo al lavoro vecchi volti amici che da tempo erano assenti dalle piste di volo e, naturalmente, i tanti amici con cui periodicamente ci si incontra in queste manifestazioni.

Complice di tutto ciò, forse, è stata la scelta di inserire nella manifestazione una prova del GIP 46, sotto l'egida di SAM 2001 L'AQUILONE, presente con un gazebo e rappresentata dell'ing. Giacomo Mauro che

ha elargito, durante tutta la giornata, consigli e consulenza anche al pubblico presente.

Un'attenzione particolare va anche ai membri della giuria (c'è lo zampino di Franco Castro, che ha cercato di ricomporre il gruppo storico dei modellisti catanesi) che hanno amministrato impeccabilmente una manifestazione caratterizzata da più di un concorso: mi riferisco naturalmente a Piero Angelini, Claudio Barbanera e Armando La Marca – gli ultimi due provenienti rispettivamente da Ancona e Frosinone.

Quindi accompagnati da una bellissima giornata di sole, solo leggermente disturbata – per le miscele – dallo



Salvatore "Turi" Garpi



Da sinistra: Mimmo Speranza, Nino Nasisi, di spalle Luigi Massara e dietro Leone Parlavecchio.



I concorrenti del GIP 46, da sin.: Salvatore Spampinato, Tonino Maugeri, Francesco Anastasi, Orazio Rocca, Ciccio Capuano, Giuseppe Rocca, Attilio Todaro, Filippo Todaro, Ciccio Castro, Giuseppe Tuccari, Luigi Gueli, Lorenzo Tuccari, Pietro Maugeri.



Nino Nasisi e Mimmo Speranza con il *Super Master* di quest'ultimo



L'acrobatico di Giovanni Viglianti.



Lo Zero di Giorgio Capasso



Pausa pranzo: Luigi Massara, Bruno Massara, Leone Parlavecchio, Emanuele Di Bartolo



Il *Kismet* di Emanuele Di Bartolo



Il Sig. Spina, socio dell'associazione Arma Aeronautica, con Giuseppe Rocca.



Salvatore Spampinato con Orazio Motta



Il *Continental* di Leone Parlavecchio e il *Rodeo* di Attilio Di Figlia



Luigi massara con il Boeing P26A

tutto il pubblico che assisteva.

Numerosissima è stata la partecipazione degli amici di Palermo. Abbiamo potuto così ammirare all'opera Ferdinando Preiano con il Flite Streak, Attilio Di Figlia con il famosissimo "Rodeo", Emanuele Di Bartolo con il Kismet II motorizzato con un MVVS akrobat da 8 cc., Luigi Massara con l'ormai famoso Boeing P26A con motore da 8cc., Bruno Massara con il nuovo e maestoso Hurricane con motore da 10 cc. ed il Wrangler con motore da 6 cc, Giorgio Capasso con una bella riproduzione acrobatica di uno Zero con motore G21/46 da 7,5 cc. e un Flite Streak , Leone Parlavecchio con il modello Continental del 1964 motorizzato G21/46. Penso che sia superfluo qualsiasi commento in merito a



Giuseppe Rocca al pilotaggio con papà Orazio

sciocco che rendeva più complicate le carburazioni, ci siamo ritrovati in tanti sul campo di calcio acese: concorrenti provenienti da Palermo, Reggio Calabria, Siracusa, Messina, Gela, Termini Imerese, Valledlunga Pratameno, Catania e locali hanno impegnato le due piste messe a disposizione con modelli rappresentanti quasi tutte le categorie del vincolato: Acrobatici, Riproduzioni, Combat con gli inevitabili scontri e per la prima volta una prova del GIP 46.

Da Reggio Calabria insieme agli affezionati Ennio Marra e Giovanni Viglianti ho avuto il piacere di conoscere Lucio Raccuia (mi sono reso conto di essere l'unico a non conoscerlo).

Ennio ha volato con il Thunderbird II motorizzato OS 40 FP da 6,5 cc e con lo splendido modello appena finito, il KiKi con motore Stalker 81 da 13,5 cc. Veramente uno spettacolo.

Giovanni ha messo in campo il modello acrobatico I-Go con motore Fox 35, mentre Lucio ha volato con un paio di semiriproduzioni ed insieme hanno dato vita ad uno spettacolo gradito da noi e da



Francesco Anastasi con il GIP46

quello che abbiamo visto sul campo ed in volo con tanti così grandi nomi dell'aeromodellismo siciliano.

Da Termini Imprese ho avuto il piacere di rivedere i fratelli Filippo ed Attilio Todaro con il GIP 46 motorizzato G20/15 D così come "Ciccio" Capuano arrivato da Valledlunga Pratameno, anche lui con un GIP 46 motorizzato G20/15 D; è stato veramente bello ritrovarci dopo tanto tempo e ritornare indietro con i ricordi a tante gare del passato quando ci si vedeva sicuramente più frequentemente.

Da Siracusa è arrivato tutto il team al gran completo. Orazio Motta con il figlio Giuseppe ormai dalla manetta facile e spigliata; attento Orazio che Giuseppe è sulla buona strada per superare "il maestro". – notizia che giunge al momento di redigere queste note: Giuseppe Motta è stato selezionato come concorrente Junior ai prossimi mondiali di Combat che si svolgeranno a



Pausa pranzo: da sin. sopra: Piero Angelini, Mimmo Speranza, Claudio Barbanera. Sotto: Nino Nasisi, Armando La Marca, Daniele Tamburini, Ciccio Castro, Pietro Maugeri.



Mister sorriso: Giorgio Capasso!

Maugeri, figlio d'arte del buon Tonino ottimo meccanico di Racer degli anni 80, con Gip 46 motorizzato G20 G.

Come si rileva dal lungo elenco la partecipazione alla prova di Gip 46 è stata numerosa oltre ogni aspettativa con la presenza di giovani, giovanissimi e altri un po' meno su una pista di u-control, ben 14 modelli e 11 concorrenti con modelli efficaci, ben costruiti e fedeli al progetto proposto – sapendo che qualcuno mancava all'appello per motivi vari – ci sono ottimi presupposti per la prossima prova di Settembre a Mascalucia (CT).

Dobbiamo notare che a fronte di una prova generale positiva quasi per tutti non sono state, comunque, riscontrate velocità eccezionali, limitate dal già citato scirocco e da una messa a punto generale non elevata. La classifica evidenzia che i lanci migliori sono stati ottenuti nei due della mattinata, evidentemente l'effetto dell'abbondante pranzo consumato in campo ha inciso sui risultati.

luglio in Francia - Con i combat Armageddon motorizzati Fora hanno fornito ampia prova dell'elevato livello raggiunto deliziando il pubblico con i combattimenti a cui hanno dato vita. Non è stato da meno Salvo Bonini che, munito anche lui di combat Armageddon motorizzati Cyclon, si è cimentato in non poche sfide. E che dire dell'indomabile Francesco Anastasi che con un nutrito parco modelli (ben 3 Gip 46 motorizzati rispettivamente con G30, G20D e G20 glow; con il nonno del 1956 motorizzato con un ST35 da 5,65 cc. e con vari modelli combat) ha dimostrato che se l'età avanza per

l'uomo, per l'aeromodellista si è fermata a ventanni.

Da Gela, Daniele Tamburini che con un Rodeo fiammante, finito la sera prima, ma di non lunga vita, ha avuto uno scontro in volo rovescio con il Wrangler di Bruno Massara e modello distrutto.

Chiudiamo questa carrellata di nomi e modelli con noi "locali". L'intramontabile Mimmo Speranza con il Super Master con motore OS 46 LA (modello costruito nel 78) e il nuovo MIAO, modello di progettazione personale, con motore Fox 35 ci ha diletto con il suo morbido e perfetto modo di fare acrobazia. Lorenzo Tuccari ed il figlio Giuseppe ambedue con Gip 46 motorizzati, rispettivamente con motore Oliver/Tiger e G 20 D, Franco Castro e la figlia Stefania con Gip 46 motorizzati ambedue con motore G20 glow, così come io con mio figlio Giuseppe sempre con Gip 46 motorizzati ambedue con motore G20 glow, e le nuove leve Salvatore Spampinato con due Gip 46, rispettivamente, con motore G20 Diesel e Tiger MK3D e

Pietro



Giuseppe Rocca con manetta e cavi



La gentile Stefania Castro premiata dall'Ammiraglio Zangrì

Dobbiamo notare che a fronte di una prova generale positiva quasi per tutti non sono state, comunque, riscontrate velocità eccezionali, limitate dal già citato scirocco e da una messa a punto generale non elevata. La classifica evidenzia che i lanci migliori sono stati ottenuti nei due della mattinata, evidentemente l'effetto dell'abbondante pranzo consumato in campo ha inciso sui risultati.

Naturalmente altrettanto partecipata e spettacolare è stata la magnifica prova offerta dai voli acrobatici e dalle prove di combattimento. È stato, pertanto, particolarmente difficile assegnare i riconoscimenti relativi al "Concorso Eleganza" e "Migliore in Pista" e la giuria ha avuto un gran lavoro da fare: sono state accordate preferenze a tutti gli aeromodellisti partecipanti al raduno a dimostrazione dell'alto livello di preparazione presente in campo e dell'accuratezza con cui vengono realizzati i modelli. Il caso ha voluto che tutte e due i premi andassero allo stesso partecipante e allo stesso modello: si è aggiudicato, infatti, i due premi Bruno Massara con la riproduzione acrobatica dell'Hurricane.

Ci auguriamo che al di là dei riconoscimenti resti, per lungo tempo, il ricordo di questa bella giornata trascorsa insieme con l'augurio di poterne trascorrere ancora tante altre e in



Giorgio Capasso in volo con lo Zero



Lucio Raccuja



Due giovani raceristi: Giuseppe Tuccari e Salvatore Spampinato



Da sin: Il Sig. Vecchio premia Orazio Rocca e Giuseppe Rocca

tanti altri bei posti.

Prima di chiudere desidero ringraziare il caro amico e “maestro” Franco Castro, che ancora una volta, mi è stato vicino, mi ha aiutato e ha contribuito sostanzialmente alla riuscita della giornata.

Un ringraziamento non può mancare per tutti i soci dell’Associazione Arma Aeronautica che ci hanno sostenuto ed in particolare per coloro che in prima persona si sono impegnati per far sì che la manifestazione riuscisse al meglio; dovrei fare un lungo elenco di nomi ed allora ne cito uno per tutti: il nostro Presidente Cav. Aiutante Francesco Cusmano.

Grazie di vero cuore a tutti gli amici aeromodellisti che erano presenti ad Acireale perché è veramente bello vedere tanta gente unita con lo stesso spirito di gioia e amicizia e credetemi, più di un mio collega di lavoro che ha assistito alla manifestazione si è complimentato per l’atmosfera serena e gioiosa che ha visto in ciascuno di noi.

Il vero successo della manifestazione siete stati tutti voi. Grazie e alla prossima.

ORAZIO ROCCA

ACIREALE 18 MAGGIO 2008 GIP 46											
	CONCORRENTE	CLUB	MOTORE	1 PROVA TEMPO	1 PROVA VELOCITA'	2 PROVA TEMPO	2 PROVA VELOCITA'	3 PROVA TEMPO	3 PROVA VELOCITA'	MIGLIOR TEMPO	MIGLIOR VELOCITA'
1°	Castro Francesco	Acireale (CT)	G 20 G	28,05	128,34	28,09	128,16	29,65	121,42	28,05	128,34
2°	Castro Stefania	Acireale(CT)	G 20 G	29,38	122,53	28,74	125,26	29,99	120,04	28,74	125,26
3°	Rocca Orazio	Acireale(CT)	G 20 G	28,77	125,13	28,79	125,04	38,24	94,14	28,77	125,13
4°	Tuccari Giuseppe	Catania	G 20 D	32,05	112,32	30,03	119,88	31,46	114,43	30,03	119,88
5°	Maugeri Pietro	Acireale(CT)	G 20 G	30,86	116,66	32,05	112,32	36,97	97,38	30,86	116,66
6°	Anastasi Francesco	Siracusa	G 32	34,00	105,88	31,32	114,94	-		31,32	114,94
7°	Capuano Francesco	Vallelunga Pratameno(CL)	G 20 D	32,10	112,15	32,57	110,53	34,28	105,02	32,10	112,15
8°	Rocca Giuseppe	Acireale	G 20 G	32,44	110,97	33,96	106,01	-		32,44	110,97
9°	Todaro Attilio	Termini Imerese(PA)	G 20 D	32,89	109,46	33,11	108,73	38,91	92,52	32,89	109,46
10°	Spampinato Salvatore	San Giovanni La Punta(CT)	G 20 D	33,67	106,92	-		34,66	103,87	33,67	106,92
11°	Tuccari Lorenzo	Catania	Oliver Tiger	-		40,74	88,37	34,55	104,20	34,55	104,20





VOLO VINCOLATO PUGLIA

G. MACRÌ - wendover@alice.it



Copertino – Monteroni (LE), 31 maggio – 1° giugno 2008



2° RADUNO D'ORIENTE

di Gabriele Macrì
Foto di Franco Massari e Cinzia Rizzo



Eolo, si sa, è un vecchio bilioso. Son passati quattromila anni, ma quello sgarro che gli tirò Ulisse, facendogli rischiare di compromettere i suoi rapporti di buon vicinato con Poseidone, se l'è legato al dito, e appena può non manca di far dispetti all'umana genia. Così, quando ha saputo che era prossimo lo svolgimento del secondo raduno organizzato da *VoloVincolatoSalento*, lui se ne è stato buono e zitto per una settimana, poi la mattina del



Il Nemesi di Ninetto Ridenti e relativa manopola



Mimmo Speranza con il suo nuovo Miao

sabato quattro quattro ha tirato fuori la sua tramontana più gagliarda e l'ha spedita sul campo a briglia sciolta. In fatto di venti ci sa fare, e l'impatto di quella tempesta è stato all'altezza di quanto si proponeva.

Ma gli aeromodellisti evidentemente hanno ereditato dal mentecolorato Ulisse il coraggio e l'inventiva, ed Eolo è rimasto con un palmo di naso. Il primo a sfidarlo è stato *Mimmo Speranza* da Catania, che ha approfittato per provare il suo nuovissimo *Miao* dotato del classico Fox 35, un'accoppiata che ha dimostrato la sua validità anche in condizioni meteo non proprio ottimali.

Aperte le danze, tutti gli altri hanno seguito a ruota: l'insossidabile *Ninnetto Ridenti*, che ha voluto onorarci della sua presenza anche in questa seconda edizione, ha immediatamente collaudato il suo *Nemesis*, team racer classe B progettato nel 1947 dall'indimenticabile

Giuseppe Gottarelli. Se vi dico che il modello è stato costruito dal buon *Eugenio Fallini*, avrete già capito che è un capolavoro; per di più,

Ninnetto l'ha potenziato con un *Forster 29* ad accensione elettrica dotato di due puntine platinata, per l'alta e la bassa velocità. Grazie ad un relais, ai cavi isolati, e ad una manopola autocostruita contenente le batterie, è possibile agire sul regime motore, e a dimostrare in volo la perfetta efficienza del sistema hanno provveduto le aeree manine di *Emanuele Di Bartolo* e *Pino Carbini*.

Quando poi *Ninnetto* ha tirato fuori il *Bono Sugo* del 1947, spinto da un rombante *Hornet 60* anch'esso *spark*, i voli si sono succeduti a ritmo serrato: tutti volevano avere l'onore di pilotare uno storico modello che mettesse alla prova gli avambracci con una trazione da pesomassimo. E *Ninnetto*, da buon padre di famiglia, sorrideva e rimetteva in moto...

Intanto, anche i capaci portabagagli della compagine veneta si aprivano come cornucopie per riversare sul campo i loro tesori: *Giorgio Zenere* ha così potuto mostrare all'orbe modellistico la sua ultima creatura, un *KA-10* di *Yatchenko*. Ma non il solito, banale, inflazionato pronto al volo di estrazione ucraina: un *KA-10 all'italian*, amorevolmente costruito e magistralmente rifinito da quel *Leonardo* che vien da *Valdagno*, e con soluzioni tecniche che hanno colpito tutti. Per tutti e due i giorni del raduno, non era



Giorgio Zenere completo di KA-10



I tre alfieri della Serenissima: Giorgio Zenere, Pino Carbini e Giodano Laghi



Franco Castro con il trofeo GIP-46

proprio ottimali.

Pino Carbini da Bassano del Grappa ci ha portato il suo famoso *Jamieson Special*, classico rappresentante dell'acrobazia americana degli anni '40, dimostrando ancora una volta che il Fox 35 è un grande motore, in grado di dominare anche le tempeste.

Sempre da Bassano è giunto *Giordano Laghi*, donandoci l'emozione di veder volare sulla nostra pista uno dei *Solar* sapientemente costruiti e trimmati da *Luciano Compostella*. La sua partecipazione è stata particolarmente apprezzata anche in virtù di un precedente: anni fa ero sul prato del Parco dei Ragazzi del '99 in occasione di uno degli splendidi raduni organizzati da Pino Carbini, e ventilai l'ipotesi di un raduno a Lecce. "Io vengo sicuro! Dai, Giordano, vieni anche tu?" fu la pronta risposta di Giorgio Zenere, che poi non ha mai mancato l'appuntamento. E Giordano: "Nooo... è massa lontan!" Bene, quest'anno il *Lake* ha dimostrato che l'Italia non è poi così lunga, e che siamo noi talvolta a volerla rendere tale...

difficile individuare ogni tanto qualcuno che si aggirava pensoso sul campo rimuginando su come Giorgio aveva realizzato quelle cerniere così "aeronautiche"... Giorgio ci ha offerto un programma bello, pulito e ben disegnato, grazie anche ad un Saito 72 4T che ha contribuito a superare agevolmente le condizioni meteo non



Ennio Marra con il Benny 3



Mimmo Candido con il suo Stinson L-5



Lucio Raccuja prepara i suoi acrobatici

Franco Castro da Acireale, anche lui un “veterano” del Raduno d’Oriente, è tornato per darci la gioia di vederlo e di sollazzarci con la sua arguta ironia. Si è presentato con il solito cassone che usa in F2C, al cui interno riposavano due nuovissimi *GIP-46* pronti a far mordere la polvere agli avversari; dovete sapere che Franco si è reso alfiere del Trofeo GIP-46 in Sicilia, stimolando la partecipazione a questa gara ed avviando alla categoria un nutrito vivaio di giovanissimi.

La Calabria è stata rappresentata da un trio atomico: *Mimmo Candido*, *Ennio Marra* e *Lucio Raccuja*. Mimmo ha esposto una splendida riproduzione dello *Stinson L-5* potenziata da un OS 61 con riduzione motore, pronta per il collaudo: collaudo che all’unanimità gli abbiamo imposto di rimandare a condizioni meteo più favorevoli, lasciando il modello a terra per la gioia degli occhi degli astanti. Ennio si è



Attilio Di Figlia con il *Cocozza* e il *Rodeo*



Bruno Massara pronto per esibirsi con l’*Hurricane*

portato dietro il *Benny 3*, una delle sue creature più belle, ma disgraziatamente alla fine della seconda giornata l’ha immolato sull’altare dell’amicizia e della voglia di volare in compagnia. Grande il compianto ma anche la partecipazione emotiva di tutti i presenti...

Lucio ha scelto – all’interno del suo notevole parco velivoli – il biplano già oggetto di un articolo in un precedente notiziario, ed un nuovo acrobatico, il *Camelot 5*, che sarà oggetto di un successivo. Ambedue rigorosamente a finitura opaca, come nello stile personale dell’autore. La motorizzazione quattro tempi ha trovato in Lucio un potente sostenitore, ed è un peccato che Eolo gli abbia messo i bastoni tra le ruote; ma lui – come vi racconterò più avanti – ha trovato ugualmente modo di divertirsi in compagnia.

Nel primo pomeriggio del sabato si è riunita la squadra palermitana: *Emanuele Di Bartolo*, l’architetto dell’F2B, che ha offerto agli occhi dei presenti l’immacolata visione di un *Kismet II* di rara bellezza. *Attilio Di Figlia*, che ai già noti *Rodeo* e *Cocozza* affiancava il nuovo *GIP-46* - rifinito con cura da liutaio - e la “sorpresa”, un inconsueto minuscolo *Belzebù* propulso da Cox .049, così smagliante nella sua livrea multicolore da essere scambiato da qualcuno per un pronto al volo in plastica... E *Bruno Massara*, che finalmente ha fatto assaggiare la pista VVS al suo splendido *Hurricane*, che molti



Mimmo Speranza (a sin.) ammira il *CR 32* di Ernesto Capobianco (a destra)



Emanuele Di Bartolo e Attilio Di Figlia con la loro *Fenice*



Lo scatto da centometristi degli equipaggi chiamati a scegliersi il materiale per il Volo della Fenice



Rombo di Tuono con il proprio modello appena terminato

Un barese che invece è frequentatore assiduo della pista VVS è *Ernesto Capobianco*, che ha recentemente riscoperto il piacere di volare coi cavi, e lo affianca all'attività RC. Stavolta ci ha portato un *CR 32* della Movo costruito più di trent'anni fa ed ora puntigliosamente restaurato in tutto il suo splendore, e l'ultimo nato: il *Paquita 18 H.B.*, costruito a tempo di record per il diciottesimo compleanno della figlia Claudia, un acrobatico di progetto personale che consente completa accessibilità a serbatoio e comandi grazie ad una serie infinita di pannelli rimovibili magistralmente applicati.

Da Taranto *Carlo Gangemi* si è presentato con un acrobatico di progetto personale potenziato dal classico *Mc.Coy 35 Red Head* ed un *GIP-46* appena finito ancora odoroso di vernice. E' stata una partecipazione che ci ha fatto tanto piacere, dato che Carlo è stato uno di quelli dello "zoccolo duro" degli anni '60 in acrobazia e riproduzioni.

E che dire dell'immane *Michele Scotto di Marco*? Il suo entusiasmo, oltre ad essere proverbiale, è anche contagioso, così ha coinvolto il buon *Gino Chiaravalle* – anche lui brindisino – nella partecipazione al raduno. I suoi acrobatici sport sono sempre spettacolari: stavolta ha dato libero sfogo alla sua aggressività con una scarica di piombo sul chiosco degli hot-dog. E Ninetto, da buon istrione, ha rapidamente interpretato il ruolo del personale di terra colpito dal fuoco avversario...

I leccesi c'erano tutti: "il professore", al secolo *Gigi Madaro*, decano dell'acrobazia, *Antonio Guerrieri*, *Antonio* e *Alessandra Leuzzi*, *Fabio* e *Ilaria Macrì*, e il

hanno scambiato per una vera riproduzione finché il magnanimo proprietario non ci ha piazzato sotto il naso un emozionante programma acrobatico di tutto rispetto.

I pugliesi hanno fatto la loro parte. Da Bari abbiamo avuto la gioia di rivedere due cari amici, *Gregorio Iacobelli* e *Franco Posa*, forti vololiberisti che non disdegnano – dimostrando in ciò grande apertura mentale – di limitare la libertà dell'aeromodellismo in traiettorie circolari. Ci è particolarmente piaciuto il *Wright Flyer Mod.B* di Gregorio, un'inconsueta riproduzione dotata di Cipolla 1.5, ma abbiamo anche ammirato il *Wakefield* e l'*F1A* che i due hanno esposto in mostra statica.



I Soliti Ignoti con il bellissimo biplano



Attenti a Quei Due con la fenice costruita a tempo di record



sottoscritto. Anche a costo di essere accusato di nepotismo, non posso fare a meno di citare la mia dolce metà *Cinzia*, che si è serenamente sorbita due giorni sotto il sole nel poliedrico ruolo di burocrate, hostess, fotoreporter e animatrice, peraltro coadiuvata validamente da *Anna*, *Arianna* e *Rossella*, le altre metà del cielo.

Anche se sempre pronto a prestare soccorso, il nostro medico, *Franco Massari*, non ha per fortuna avuto modo di metter a frutto le sue doti; così ha sostituito fonendo e sfigmomanometro con telecamera e macchina fotografica, fornendoci un puntiglioso resoconto dell'attività sul campo. Un grazie anche a lui per averci donato il suo fine settimana di riposo.

La domenica era dedicata ai due eventi agonistici previsti: il *Volo della Fenice* e il *Trofeo GIP-46*. Vista la determinazione dei partecipanti durante il sabato, per la domenica il vecchio Eolo ha mandato un ruggente maestrale a dar man forte alla tramontana, ma non ha cavato un ragno dal buco, e le due gare si sono svolte regolarmente.



Il Prostata Stunt Team con il trofeo eroicamente conquistato

concorrenti tesi fino allo spasimo per la vittoria. Alla fine, i cinque modelli facevano bella mostra di sé allineati a bordo pista accanto ad una cassetta di frutta che ne rammentava l'origine. L'equipaggio *I soliti ignoti* (Mimmo Candido, Gregorio Iacobelli e Franco Posa), ha stabilito di sfruttare tutto il tempo a disposizione per realizzare un biplano dalla perfetta costruzione, il *Primo Sole*, che ha fatto l'*en plein* nel giudizio a terra. Al contrario, *Attenti a Quei Due* (Carlo Gangemi e Michele Scotto) ha terminato il proprio modello in poco meno di un'ora, anche se a costo di allineamenti non proprio perfetti.

Anche le concezioni progettuali erano diversificate: accanto a modelli ad ampia superficie e basso allungamento, come quello presentato dal *Rombo di Tuono* (Pino Carbini, Giordano Laghi e Giorgio Zenere), si notavano realizzazioni a ridotta superficie e forte allungamento dotate anche di qualche ricercatezza stilistica, come il *Phoenix* del *Prostata Stunt Team* (Ennio Marra, Bruno Massara, Lucio Raccuja e Ninetto Ridenti), e concezioni intermedie con strutture alleggerite come il *Siamo alla Frutta* del team *Eppur Si Muove* (Emanuele Di Bartolo e Attilio Di Figlia). La vittoria ufficiale è andata al *Prostata Stunt Team*, seguito dal *Rombo di Tuono* e *Attenti a Quei Due*.



Le Fenici in attesa della prova di volo

In cosa consista il *Volo della Fenice* è presto detto. Al via, gli equipaggi schierati a bordo pista scattano verso il centro per scegliersi il materiale necessario; materiale che nella fattispecie è costituito da legname di recupero ricavato dalle cassette della frutta. Dopodiché hanno due ore di tempo per costruire un modello che dovrà poi effettuare la prova di volo. La classifica è stilata in base ai punteggi ottenuti nei vari parametri riguardanti la velocità e la qualità della costruzione, e le doti di volo.

Era la prima volta che si tentava una cosa del genere. Ebbene, *incredibile dictu*, tutti e cinque gli equipaggi iscritti hanno terminato il modello nel tempo assegnato e hanno effettuato con successo la prova di volo. Le risate, i frizzi, gli sfottò tra gli equipaggi e all'interno di essi sono inenarrabili: la gara prometteva di essere divertente e lo è stata tanto, con tutti i



Lo smagliante GIP-46 di Attilio Di Figlia



Bruno Massara pilota il *Phoenix*

Più “serio”, invece, il *Trofeo Monomodello GIP-46*, che ha eccezionalmente visto la presenza in campo di Presidente e Segretario della SAM 2001, sotto il cui patrocinio si svolgevano gara e raduno, nelle persone di Ninetto Ridenti e Pino Carbini, quest’ultimo responsabile anche dell’ideazione della formula. Nove i partecipanti iscritti, tutti classificatisi dopo aver effettuato i due lanci ufficiali. A stracciare tutti ha provveduto Franco Castro, il cui G.20 ha spinto il GIP a quasi 140 orari, una prestazione tra le migliori ottenute in tutte le prove effettuate finora.

Intanto, tra una cosa e l’altra il tempo volava, e si avvicinava al termine anche la seconda giornata del raduno. Così, mentre i gazebo si apprestavano a esalare l’ultimo respiro dopo aver resistito strenuamente all’uragano, la consegna delle targhe-ricordo e la solita lotteria segnavano il momento di rimettersi un po’ in ordine e dirigersi verso la vicina villa nobiliare per la cena di gala.

Gli addii sono sempre un po’ tristi, ma in questo caso il dispiacere è stato temperato da un’atmosfera di amichevole complicità, consci che ci rivedremo ancora tra due anni per volare di nuovo assieme, senza ritrosie, senza protagonismi nè patemi d’animo, ma con semplicità, entusiasmo e passione. E un pizzico di goliardia. ➔

IL VOLO DELLA FENICE - Classifica finale

	Equipaggio	Punteggio	Punteggio volo	Bonus	Totale
1°	Prostata Stunt Team	15	20	6	41
2°	Rombo di Tuono	6	16	8	30
3°	Attenti a Quei Due	4	10	10	24
4* p.m.	Eppur Si Muove	10	6	6	22
4° p.m.	I Soliti Ignoti	20	2	-	22

TROFEO MONOMODELLO GIP-46 – Classifica finale

	Concorrente	Club	Motore	Miglior tempo	Migliore velocità
1	Franco Castro	Acireale	G.20	25.87	139.16
2	Antonio Guerrieri	VVS Lecce	Os 15 LA	28.74	125.26
3	Giorgio Zenere	GAVA Valdagno	Thunder Tiger 15	31.83	113.10
4	Carlo Gangemi	Taranto	G.20	32.47	110.87
5	Giordano Laghi	G.A. Baracca	Thunder Tiger 15	32.62	110.36
6	Attilio Di Figlia	Palermo	G.20	32.84	109.62
7	Pino Carbini	G.A. Baracca	Thunder Tiger	32.86	109.56
8	Ernesto Capobianco	CAB Bari	G.20	33.21	108.40
9	Michele Scotto	Brindisi	G.20	34.59	104.08

Venti e più anni fa...



Un ricordo della bella pista di Ravenna nel 1983 in occasione una gara di C.I. F2B.



Sergio Pochini dopo una scassatura con il *Galaxi AT*, ST.35. Aeroporto di Boccadifalco 1986 (PA).



Il *Fokker D.VIII* di Martinesi fotografato durante la gara a Scorrano (LE) nel Maggio 1970.