

Notiziario di

Volo Vincolato



Notiziario non periodico di informazione e tecnica per gli appassionati di volo vincolato circolare
Redazione e stampa : Bruno Massara - Piazza San Marino 2 - 90146 PALERMO -
Palermo - 20 Luglio 2009 - Anno VI - N° 2 -



SOMMARIO

- 2.....Locandina
 3.....YAK9 di Giordano Laghi
 7.....Avviso: notiziario di Volo Vincolato seconda comunicazione; -Locandine
 8.....Il kit del GIP46
 10.....Volo Vincolato Calabria: - Trofeo 3 mari 1° edizione gara F2b semplificato Reggio Calabria 21 Giugno 2009 – Pino Bianco
 13.....Trofeo 3 mari gara GIP46 Reggio Calabria 21 Giugno 2009 – Piero Angelini
 16.....Ricordi, romantici e divertenti racconti di Mimmo Candido scritti da Giacomo Mauro: “Gara di Milazzo 1966/70” quinta parte
 22.....Fotografie modelli
 23.....Volo Vincolato Sicilia: - Hawker Hurricane “Jampin’ Jack Flash” – Bruno Massara
 28.....Il cuscinetto, questo sconosciuto – Franco Castro
 30.....Gara GIP46, Gela(CL) 19 Aprile 2009 – fotografie e classifica inviate da Franco Castro
 32.....Fotografie modelli
 33.....Volo Vincolato Puglia: - Una gara che fece epoca: “La piccola coppa Schneider” - Gabriele Macri
 40.....Venti e più anni fa...

In copertina: Silvio Taberna con i suoi fantastici Schneider



6° Raduno Volo Vincolato Circolare

Reggio Calabria 25 Ottobre 2009

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: 320-0128148, 328-0108972

Email: emarra45@yahoo.it

YAK 9

di Giordano Laghi



***E'** appena finito il raduno di VALDAGNO, dove ho ritrovato Gabriele Macrì che avevo lasciato solo la settimana prima al RADUNO D'ORIENTE in PUGLIA, mamma mia quanta strada, ci rivedremo fra due anni! Troppo bello!*

La promessa di un articolo sul nuovo aereo in volo vincolato da me costruito non posso proprio evitarla.

L'idea di costruire un nuovo acrobatico non è nuova per me, ma circa un anno fa la spinta è stata quella di fare qualcosa d'importante e quasi decisivo: super....

Pensai: voglio migliorarmi cercando nuove soluzioni.

Primo: una riproduzione (la nuova moda è questa).

Insieme a mio figlio Gabriel individuammo nello Yak 9, caccia russo della seconda guerra mondiale, un aereo che ha una linea veramente accattivante. Poi, trovati disegni e foto in internet, si inizia.

Le tavole di balsa sono state pesate in negozio una per una e scelte le più leggere.

Le ali, i piani di coda sono in balsa 1,5, i flaps da mm 4.

La fusoliera in balsa 2,5/1,5, lo spessore 3 solo per le ordinate.

La prima sfida, dopo aver disegnato al CAD la fusoliera e le ali, è stata la sistemazione delle centine all'interno dell'ala, (non dico in maniera geodetica come avrei voluto ma quasi) e il loro disegno preciso e veloce.

Con i programmi di disegno CAD e RINOCEROS siamo (è stato Gabriel, ma siamo una squadra) riusciti a disegnare tutte le centine e a disporle in strisce da cm 100x10, fatte stampare e fissate con colla attacca e stacca sui listelli di balsa. A questo punto è bastato ritagliarle e togliere la carta. Questa ala sarà perfetta?

Posizionate le centine sullo scaletto, rigorosamente di marmo (faccio il marmista), il lavoro risultava veramente ottimo.

Guardare l'ala attraverso le centine svuotate fa un certo effetto vero?

Volevo un'ala veramente elegante così ho aggiunto degli angolari arrotondati fra i listelli copri centina e la ricopertura del bordo d'entrata, ottenendo un risultato più armonioso. Ho completato l'opera ricavando i terminali da blocchi di balsa svuotati all'interno per alleggerirli.

Carta vetrata e tampone in quantità.



Il resto è stato come al solito fino alla ricopertura. Termoretraibile? NOOO!

Carta seta leggerissima ma doppia sulla parte centrale, dove sono le centine, quella più vulnerabile; attenzione non ci devono essere saltini però! Carta vetrata e tamponi a manetta.

Si faceva così una volta, si fa ancora, cari pronti al volo! Peso ala ricoperta g.400!

Ora che mi ricordo: i flaps prima li ho costruiti in listelli e ricoperti di carta, ma si sono incurvati. Li ho ricavati da una tavoletta di spessore 4 mm e...oh! Mi

sono risultati perfino più leggeri!

I piani di coda e la deriva che riproducono l'originale sono realizzati con centine ricoperte di balsa mm 1,5.

La seconda sfida è stata la fusoliera.

Abbiamo optato per il motore rovescio e quindi il muso doveva essere bombato e non solo, anche il dorso non doveva avere parti dritte.

Come fare?

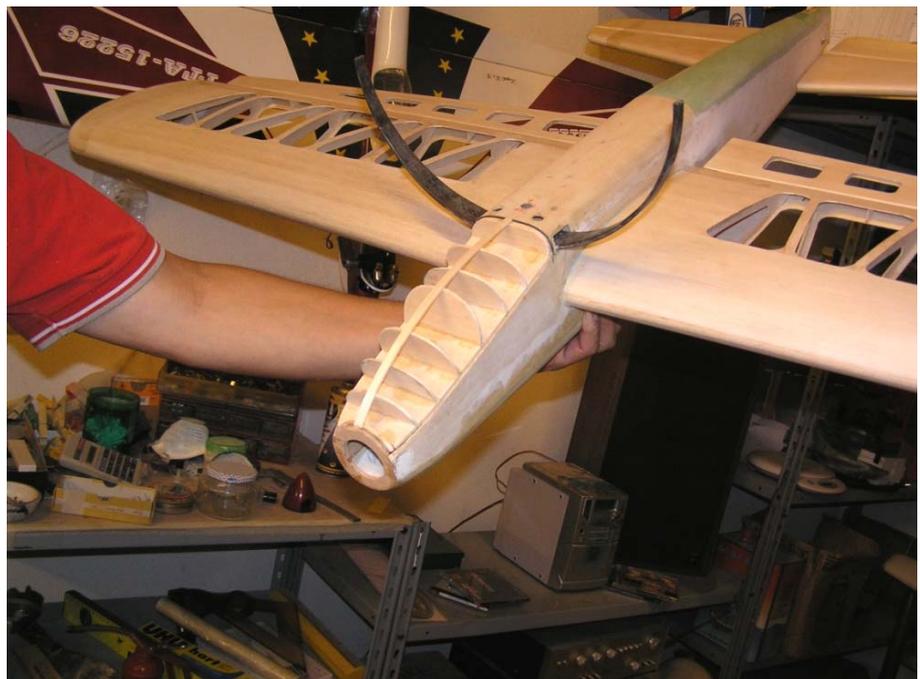
Ho usato il polistirolo denso sagomato ricoperto con seta e resina epossidica, da marmisti ovvio. Carta vetrata e tamponi a manetta.

La terza sfida è stata la carenatura che avvolge il motore.

Riuscirò a spiegarmi?

Ho realizzato la sagoma di polistirolo, l'ho tagliata in tante parti in modo da poter ricavare un numero elevato di ordinate poi fatte in balsa, dalle quali ho tolto il millimetro e mezzo che avrebbe occupato poi la ricopertura in balsa.

Tagliate le ordinate le ho fissate in ordine e ho proceduto alla ricopertura come se fosse una barca (mai fatto barche!), Zap a volontà, grattato, ricoperto con cartasetta, tendicarta, tolto le ordinate: fatta la carena.





Ho rinforzato l'interno con fibra di carbonio e ho praticato le aperture per il "motorino" SAITO .72 nero teste dorate.

Ora, fissate le ali e i piani di coda e fatte le regolazioni (cosa nuova, di solito si andava quasi a occhio) con lo strumento gentilmente prestato da Giorgio (Chi? Zener!) non rimaneva che la capottina.

Où: stampo di marmo e pvc da 1mm, in cucina scalda e strucca, premi(!!!)...1, 2, 3, 4, 5 prove e dopo un metro quadrato di pvc, fatto!

Non parliamo del fissaggio della capottina, che ho dovuto chiamare perfino mia moglie Marlene. Non ci devono essere saltini nelle parti incollate!

Ora, ricopertura totale con carta, tendicarta molto liquido, che così ci vogliono un mucchio di mani!

E poi stucca e gratta che deve venire perfetto, vero Giorgio? Accidenti l'*epicondilita* (male del tennista) mi è venuta. Vedi foto per prodotto finito.

In tutti questi passaggi si sono infilati lunghi periodi di pausa, ma a questo punto c'è da fare la verniciatura!

Aiuto devo fare i colori come l'originale, ci pensi tu Giorgio? Sì.

I colori sono rimasti lì per tre mesi, poi mi decido o la va o la spacca.

Prove per righe con pennarello punta fine indelebile.

Discussioni con l'amico aeromodellista radio e vicino di casa Luca, in macchina finché si va a sciare.

Tuta di carta bianca, mascherina e via.

Fondo grigio, macchie grigio scuro, azzurro sotto, Gabriel va bene? Cerco di far meglio: ripasso.

Righe: i sudori freddi.

Trasparente, maledizione troppo, sul muso si sciolgono le righe (ne dico una fra tutte quelle che mi sono capitate), rivernicia, rifai le righe perfette, ridai il trasparente... *fiùùù*, va bene!

Ho consumato tutta la trasparente e in più qualcosa che avevo lì da un pò.

Fisso il motore, il serbatoio, regolo i cavi.



Finito.

Peso 1850 grammi in ordine di volo, non male, eh?

E' passato un anno dall'inizio.

Ne valeva la pena!

Al collaudo era agitato anche Gabriel, strano. Tutto

Ok...programma acrobatico completo!

GIORDANO LAGHI



AVVISO IMPORTANTE:
NOTIZIARIO DI VOLO VINCOLATO
SECONDA COMUNICAZIONE

Nel precedente numero del *Notiziario di Volo Vincolato* abbiamo cercato di richiamare l'attenzione su alcuni contributi ricevuti tramite ricariche su carta Poste Pay di cui non conosciamo i mittenti che a tutt'oggi non siamo riusciti ad identificare.

Le ricariche in oggetto sono sei: -tre sono state effettuate online; altre tre rispettivamente dagli uffici postali di San Floriano, Milano e Roma Ottavia.

C'È QUALCUNO CHE HA MANDATO IL CONTRIBUTO MA NON HA ANCORA RICEVUTO IL NOTIZIARIO, -TUTTAVIA APPARE CHIARO CHE IN QUESTE CONDIZIONI NON SAPPIAMO A CHI SPEDIRLO!

Coloro i quali hanno effettuato le ricariche in oggetto sono pregati di mettersi in contatto al più presto, comunicando data della ricarica e località di origine, in modo da consentirci di individuare la ricarica. Inoltre confidiamo sull'aiuto di tutti nel volere segnalarci, tra i rispettivi amici, casi di non ricezione del notiziario. Grazie.

Gabriele Maerì
3346553202
wendover@alice.it

Ennio Marra
3200128148
emarra45@yahoo.it

Bruno Massara
3477759683
volovincolatosisilia@libero.it

“HANGAR 82”
PISTA DI MORTEGLIANO
UDINE

4° Raduno VVC Mortegliano
30 Agosto 2009

E' gradita la conferma e la prenotazione per il pranzo

Informazioni:

- Marino Del Torre, 0432 531389 – 348 8553846

Email: deltorremarino@alice.it

- Claudio Pol, Email: polstefania@libero.it

Il kit del *GIP46* prodotto da Gino De Dominicis con la collaborazione di Cristiano Giustozzi

Una novità interessante viene dal kit del GIP46 prodotto da Gino De Dominicis con la collaborazione di Cristiano Giustozzi.

Il kit si presenta in busta con molte parti prefabbricate in balsa selezionato per le esigenze del progetto ed in particolare meritano una nota la fusoliera completa delle longherine motore e con le guancette in compensato già incollate, il carrello preformato e pronto per il montaggio, ruote lenticolari e, molto importante, l'ala sagomata a profilo.

Vista la diffusione ed il successo della categoria, il kit GIP46 sarà utile a tutti coloro che vorranno costruire il modello risparmiando tempo sulla costruzione, dedicandosi principalmente alla successiva messa a punto e quindi alla ricerca della prestazione migliore. Le fotografie che seguono illustrano uno dei primi kit prodotti.

V.V.





Nelle foto sopra e nella pagina precedente il kit in busta del GIP 46

Il Gruppo Aeromodellistico “**Racing Club**” affiliato alla FIAM - Federazione Italiana Aero Modellismo, organizza, per il **20 Settembre 2009** la

“**COPPA RACING CLUB**”

presso la Pista di Volo Vincolato Circolare sita in località **Malpensa** - Lonate Pozzolo

La Competizione è riservata alle Categorie **F2C-S Team Racing Sport**
ed **F4B Sport Riproduzioni**, valida per il Campionato Italiano.

PROGRAMMA

ore **9.00**: Iscrizioni e Controlli **F2C-S** e valutazioni **F4B-S**

ore 10.00: 1° Batteria **F2C-S**, 1° lancio **F4B-S**

ore 12.30-14.00: pausa pranzo ed eventuali prove

a seguire: 2° Batteria **F2C-S**; 2° Lancio **F4B-S**; 3° Batteria **F2C-S**; 3° Lancio **F4B-S**; Finale **F2C-S**. Chiusura e Premiazioni.

Direttore di Gara: Enrico Macchi

Riferimenti: mail : f2c@katamail.com ; tel. 0332-870164

Per ragioni organizzative e logistiche si prega di comunicare l'adesione entro il **10 Settembre 2009**.

Quote di Iscrizione : 30,00 € per concorrente.

La Pista di volo è fruibile dal Sabato pomeriggio ore 14:00 per prove ed ambientamento. E' possibile sostare anche con campers. Domenica 20 Settembre sarà predisposta una ristorazione al sacco inclusa nella quota di iscrizione.

Sono ammessi a partecipare gli Aeromodellisti in possesso di Licenza FAI valida per l'anno in corso.

*Per il Comitato Organizzatore del **Racing Club***

Il Presidente : Roberto Pennisi



Il C.S.I. MODEL dopo generale e simpatica richiesta di molti amici ha nuovamente il piacere di invitarvi al

13° RADUNO TUTTO V.V.C.

che si effettuerà sulle due piste in località “Olimpia” di S.S.Monferrato

Domenica 18 Ottobre 2009

aperto a tutti i modelli in Volo Vincolato Circolare (escluse le turbine)

Previsto, come al solito, piccolo bar per panini, bibite, caffè

E' un raduno alla “buona”, **SENZA PARTICOLARE ORGANIZZAZIONE**, pertanto non aspettatevi nulla di eccezionale, se non la **NOSTRA gratitudine** per la **VOSTRA** sempre gradita presenza e partecipazione.

Non sono previsti tavoli e gazebo. Chi ha intenzione di proporre il solito materiale di vendita-scambio, è pregato di volervi provvedere direttamente.

UN GRAZIE ANTICIPATO CON UN ARRIVEDERCI AD ALESSANDRIA IL 18 OTTOBRE 2009

Il C.S.I. MODEL

Info: Mario Arbuffi Tel 0131 56621 - Cell. 338 5818960

arbuffi.m@csimodel.it

csimodel@csimodel.it



VOLO VINCOLATO CALABRIA

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

TROFEO 3 MARI **1° edizione gara F2b semplificato** **Reggio Calabria 21 giugno 2009**

21 giugno... il giorno più lungo dell'anno. Per lo sparuto gruppetto del G.A.R. di Reggio Calabria risuona come il *D-day* per le truppe alleate nel 1944.

L'idea della gara F2b con regolamento semplificato ha immediatamente riscosso l'interesse sperato coinvolgendo tutti, purtroppo imprevidi dell'ultima ora hanno ridotto notevolmente le presenze al campo di gara.

La cronaca della gara citerà i partecipanti, ma in queste note desideriamo immaginare che anche gli assenti sono indaffarati nelle consuete attività di volo: la frenetica messa a punto del modello, il rebus della carburazione nonché quegli inconfessabili interrogativi del tipo "cosa viene dopo l'otto orizzontale?"

La gara

Già alle ore 9.00 i primi arrivi, che si susseguono fino a circa le 10.00.



Ennio Marra con i suoi Benny



Giovambattista Strano con il suo GBS ed il Super Master di Speranza

Le annunciate defezioni hanno permesso di procedere velocemente al briefing pre-gara nel quale, dopo la presentazione della giuria, sono state precisate le norme di comportamento ed il sorteggio della successione dei concorrenti che, per semplicità, è stata resa promiscua con la formula sport.

Dimenticavo!...questo 21 giugno, oltre che il giorno più lungo, è stato probabilmente il più ventoso.

Primo lancio

Il vento, che soffiava a molti più nodi di quanti ne sappia contare, avrebbe indotto a norma di regolamento l'annullamento della gara.

Rompendo gli indugi Mimmo Speranza (il primo a lanciare), con la grinta e la carica agonistica che lo contraddistingue, esegue la sua prova in barba al buon senso, avviando quindi la competizione.

Si sono alternati i modelli più prestanti, tipici della categoria maggiore, ad altri ben più leggeri e

penalizzati dal vento ma tutti hanno fornito ai loro piloti massicce dosi di adrenalina.

Viste le condizioni meteo, possiamo considerare un successo il limitato numero di scassate: il RODEO di Attilio Di Figlia ed il DISPE di Giovanni Viglianti.

La conclusione del primo turno di lanci ed il richiamo del profumo di salsiccia, hamburger e patatine fritte, ha fatto registrare l'assalto al punto ristoro dell'impianto sportivo...il cenno storico al *D-day* appare ancora più calzante.

Occorre evidenziare che quest'ultima attività non ha risentito delle avverse condizioni meteo.

Secondo lancio

E' presto raccontato: i concorrenti, all'unanimità, rinunciano al secondo lancio.

In effetti il vento non ha mai accennato un calo... un secondo lancio non avrebbe trasmesso il valore della perizia di pilotaggio ma piuttosto un'improbabile serie di tentativi di riportare il modello intero a casa!

Il pomeriggio è così trascorso con qualche temeraria svolazzata individuale e si è concluso con la rituale cerimonia di premiazione presso l'area ristoro, con la consegna dei trofei ricordo simpaticamente arricchita dal discorso dei giudici di gara Piero Angelini e Claudio Barbanera, ai quali noi tutti dobbiamo gran parte del successo dell'iniziativa.

La premiazione ha offerto lo spunto per il battesimo della competizione: 1° edizione Trofeo 3 Mari, con il chiaro riferimento alle splendide acque che bagnano le nostre regioni Sicilia, Puglia e Calabria.

Riflessioni e proposte

E' opportuno trarre da questa esperienza il massimo profitto.

Come tutti sappiamo le formule, i grafici e le teorie più conservatrici o innovative, richiedono sempre una verifica pratica.

Possiamo affermare di aver effettuato un cauto volo di collaudo, ma dobbiamo fare ancora un grosso lavoro di messa a punto.

Ritengo che l'elemento più critico è rappresentato dalla giuria: le capacità di valutazione delle figure, di applicazione delle norme regolamentari e delle eventuali sanzioni, la tempestiva capacità di intervenire efficacemente, per far fronte agli immaneabili imprevisti.



Franz Papasergio



Pino Bianco, giudice F2b, premia il vincitore Mimmo Speranza



Il Piccolo di Emanuele Di Bartolo



Giudici e direzione gara alla premiazione. In ordine casuale: Piero Angelini, Claudio Barbanera, Domenico Cuzzocrea, Pino Bianco, Umberto Locatelli.



...tutti a pranzo!

Non c'è scampo!...anche per fare il giudice occorre ALLENAMENTO!

Per la categoria "sport" pensiamo sia necessario adottare un regolamento con regole e figure acrobatiche più semplici ed adeguate alle medie capacità di pilotaggio del concorrente.

Forse inventeremo l'acqua calda...ma un programma composto da figure di media – bassa difficoltà posizionate in una successione definita, potrà rendere certamente più agevole ed equo il lavoro della giuria ed inoltre renderà più comprensibile la performance.

L'esecuzione del passaggio sulla verticale (al posto del doppio rovesciamento), alcune figure tonde con la ripetizione massima di due e la fondamentale conferma di alcuni giri di volo

rovescio, potrebbero stabilire validi criteri di valutazione ed un ottimo banco di prova per il passaggio alla categoria superiore.

Ben vengano tutti i suggerimenti possibili!!!

Conclusioni:

Penso, anche a nome di tutti gli amici del G.A.R., che lo sforzo organizzativo è stato ampiamente ripagato

GARA ACROBAZIA F2B - *REGOLAMENTO SEMPLIFICATO* *CLASSIFICA FINALE*

CONCORRENTE	NOME MODELLO	MOTORE (marca e cilindrata)	TIPO MOTORE (2T - 4T - Elettrico)	VALUTAZ. PRIMO LANCIO	VALUTAZ. SECONDO LANCIO	CLASSIFICA FINALE
Speranza Domenico	SUPERMASTER	OS 46 LA	2T	589,333	NON ESEGUITO	1°
Marra Ennio	BENNY	Stalker 61	2T	546,000	NON ESEGUITO	2°
Viglianti Giovanni	DISPE	Supertigre G 21/46	2T	436,000	NON ESEGUITO	3°
Anastasi Francesco	PERSONALE	Supertigre G 21/46	2T	NON ESEGUITO	NON ESEGUITO	NON CLASSIF.

GARA ACROBAZIA F2B - "FORMULA SPORT" *CLASSIFICA FINALE*

CONCORRENTE	NOME MODELLO	MOTORE (marca e cilindrata)	TIPO MOTORE (2T - 4T - Elettrico)	VALUTAZ. PRIMO LANCIO	VALUTAZ. SECONDO LANCIO	CLASSIFICA FINALE
Campa Mauro	PERSONALE	/	Elettrico	60,333	NON ESEGUITO	1°
Papasergio Franz	PERSONALE	G 20/23	2T	45,667	NON ESEGUITO	2°
Strano Giambattista	GBS	ST 35	2T	13,000	NON ESEGUITO	3°
Di Figlia Attilio	RODEO	FOX 19	2T	5,000	NON ESEGUITO	4°
Di Bartolo Emanuele	PICCOLO	FOX 35	2T	NON ESEGUITO	NON ESEGUITO	NON CLASSIF.

COMMISSIONE

Giudice coordinatore: Angelini Piero

Giudice: Barbanera Claudio

Giudice: Cuzzocrea Domenico

Giudice: Bianco Giuseppe

Giudice di campo : Locatelli Umberto



Giovanni Viglianti alla premiazione



Ennio Marra alla premiazione

dalle innumerevoli battute scherzose siculo-calabresi e dai volti distesi di tutti i partecipanti.

Tutti sappiamo quanto è difficile strappare una giornata *“tutta per noi”*, in particolare considerando i disagi e gli oneri di trasferta, ma tutto questo non può che considerarsi un valore aggiunto che rende ancora più esaltante il buon esito di queste iniziative.

L'amico Piero Angelini, dulcis in fundo, ha annunciato nel suo discorso di premiazione la prossima gara di GIP-46 ed F2b nella città di Mascalucia (CT) programmata in data da definire, ma comunque nel prossimo mese di settembre.

AVANTI COSI'!!!

PINO BIANCO

TROFEO 3 MARI
Gara GIP 46
Reggio Calabria 21 Giugno 2009

Nell'ambito della manifestazione reggina del 21 giugno 2009 a parte le condizioni meteorologiche della giornata che ha fatto desistere il secondo lancio della prova acrobatica causa il vento che a tratti colpiva la pista con raffiche incontrollabili, la prova riguardante il GIP46 ha dato la possibilità ai concorrenti partecipanti di dare un contributo fattivo alla competizione. Purtroppo la mancata presenza del gruppo dei palermitani del calibro di Tamburini, Todaro, Capasso e Di Figlia, ha favorito senza difficoltà il consolidarsi dell'ormai navigato Castro, alla ricerca di migliorarsi in ogni gara in un trend che lo vede in competizione con i migliori GIPPISTI continentali come il bassanese Bergozza, secondo alle spalle dell'acese Castro, nel campionato generale del 2008 e dell'emiliano Castagnetti.



Gianni e Francesco Anastasi



Il vincitore del GIP46 Franco Castro



Lorenzo Tuccari



Francesco Anastasi, Piero Angelini, Claudia Anastasi

La gara reggina improntata su una diecina di concorrenti provenienti dalla Sicilia, utilizzando la maggior parte un motore G20 Glow, mentre il catanese Lorenzo Tuccari ha matrimonializzato da tempo con l'ormai vecchio, ma sempre giovanile, Oliver Tiger, si è svolta su due manches, la prima delle quali ha visto nell'arco dei centesimi il contendersi provvisorio dei primi posti tra Castro, Pistrà e Giuseppe Tuccari nell'ordine di centesimi di secondo, facendo registrare un tempo iniziale di 25" mentre i restanti si attestavano sui 29" e 31", naturalmente con i vari centesimi. La seconda prova, svoltasi nel pomeriggio ha fatto confermare le stesse posizioni con lieve

modifica dei centesimi. Castro migliorava di 13 centesimi la prima prova, Pistrà faceva fermare i cronometri a più 5 centesimi mentre Giuseppe Tuccari a più 15 centesimi; seguivano quindi a ruota Pietro Maugeri con un tempo di 26",74 e il siracusano Gianni Anastasi con 27",20, quindi la classifica generale vedeva piazzarsi al primo posto Franco Castro, al secondo Francesco Pistrà mentre il terzo era appannaggio del giovane Giuseppe Tuccari.

Buone le prove sul campo dei restanti concorrenti Spampinato, Ascitti, Lorenzo Tuccari, Francesco Anastasi, del reggino (ritornato sul campo dopo tempi immemorabili) Mimmo Candido e la giovane Claudia Anastasi, che da qualche gara si sta rivelando una promettente gareggiatrice nella categoria GIP46.

A margine della gara c'è da dire che la filosofia della categoria GIP46 ha trovato terreno fertile in Sicilia e speriamo con qualche nuovo innesto anche in Calabria, facendo balzare l'isola agli onori nazionali con piloti che rispolverando vecchi e gloriosi motori, tanto per citare il G20 utilizzato nei tempi passati dai campioni nazionali Rossi e l'Oliver Tiger nelle vecchie gare di "team racing", e lavorando sulla tanto famosa "tavoletta", stanno riesumando e rinverdendo una categoria assopita nel tempo e destinata a spegnersi privilegiando nuove forme di aeromodellismo più pratico e spettacolare.



Giuseppe Tuccari e Federico Ascitti

Ricordi

Romantici e divertenti racconti di Mimmo Candido

scritti da Giacomo Mauro

Quinta parte

Gara di Milazzo 1966 - 70

Memorie a margine del felice ritrovamento della foto di un modello

Mimmo Candido è una delle riconosciute colonne del modellismo della Calabria. E' certo che il suo entusiasmo sia rimasto immutato difatti è da sempre un uragano di attività e di novità. Ha conservato quintalate di vecchie fotografie della sua multiforme attività di modellista. Pesca nel mucchio con mano felice ed intrattiene l'ascoltatore con le sue memorie. Una volta ne venne fuori una di piccolo formato che mostra un delizioso modello ad ala bassa. E' una riproduzione U/C di quelle di cui lui fu riconosciuto maestro per molti anni. Quel modello però non era suo. Non ricordava più di chi fosse ma ricordava bene il contesto, era la gara di Milazzo. Sul retro del cartoncino, a matita, sta scritto 1968, il che non era molto come punto di partenza per cercare di scoprire qualcosa di più sull'avventura e sui personaggi coinvolti.

La gara di Milazzo fu una vicenda modellistica che ebbe vasta eco e durò dal 1962 al 1970 quindi un tempo lungo in ambito modellistico. Si doveva alla eccezionale capacità organizzativa dell'Avv. Sibilla che non era aeromodellista ma fu lungamente Presidente del *Circolo Diana*, il più esclusivo della città. A cura di modellisti locali fu coinvolto dalla spettacolarità del nostro hobby che poteva avere una dimensione urbana compatibile con gli spazi del suo circolo e che, allora, si dedicava essenzialmente al tiro al volo. Fu lui ad imporre la massima attenzione ai dettagli di ospitalità che, a lungo andare, finirono però col limitare la partecipazione ai soli concorrenti locali. Gli aspetti specialistici dell'organizzazione gli furono sempre risolti da un modellista messinese che ne aveva ampia possibilità: fu Donatello Romano che, allora, era il riferimento

modellistico che si estendeva fra Sicilia e Calabria. Infatti nelle locandine il "Gruppo Aeromodellistico dello Stretto" compare nell'organizzazione dell'evento.



Carmelo Bruttaniti, Lorenzo Tuccari, Piero Angelici e Nino Chiavetta.



La foto col modello in volo dovrebbe risalire all'edizione del '69. Pare mostri un modello di Lucio Raccuja ma, su questo punto, Lucio ha promesso di scavare nel suo archivio fotografico che sappiamo essere importante. Gli edifici che fanno da sfondo sono i locali del Circolo Diana visti dal lato della pista circolare che era usualmente destinata alle macchine lancia piattelli. Il fondo era in gran parte erboso ma, nelle zone delle piazzole di tiro il fondo era lastricato con delle mattonelle di cemento a quadretti che si notano nelle varie foto.

Sulla sinistra dell'immagine trovava posto una grande gradinata coperta in genere affollata di spettatori. Il lato destro del piazzale arrivava fin quasi a lambire il mare.

Di quelle manifestazioni rimanevano diverse gigantografie di modelli e di concorrenti appese alle pareti del Circolo. Purtroppo una mareggiata, anni fa, ha devastato i locali del Circolo e quasi nulla di quell'archivio fotografico è riuscito a sopravvivere. Resta solo quanto era in possesso dei singoli partecipanti ma non è di facile reperibilità. Quando la vicenda si concluse nel 1970 era ormai nell'aria la rivoluzione del radiocomando o forse non ci stava più lo spazio per una gara U Control organizzata e partecipata con eleganza.

Alla gara si partecipava per invito e le cose venivano fatte con singolare larghezza di vedute e di mezzi. Non solo le coppe ed i premi erano prestigiosi ma i partecipanti che venivano da lontano (pure da Benevento) venivano ospitati con decoro a pranzo e, se necessario, anche in albergo.

Le tre foto che seguono sono del 1969 vengono invece dall'archivio personale di Mimmo Speranza per interposto Carmelo Bruttaniti che ha fatto un certo lavoro di restauro.



Mimmo Speranza e Franco Castro

La prima, mostrandolo al ristorante assieme a Piero Angelini, Lorenzo Tuccari e Nino Chiavetta, dimostra il livello dell'organizzazione milazzese.

La seconda dimostra che Mimmo Speranza, fin dall'epoca, è rimasto sempre fedele alla configurazione del carrello monoruota per i suoi acrobatici che, ancora adesso, montano lo stesso tipo di carrello. Il modello immortalato è il Super Master con motore VECO.35 ed, ovviamente, carrello monoruota. L'aiutante che regge la batteria di accensione è Franco Castro, diversi chili fa, ma che continua ad essere una presenza



Il gruppo dell'edizione del '69 citato nel testo



Il palermitano Costantino Catti

trainante nell'ambiente modellistico etneo.

La foto successiva mostra il nutrito gruppo a maggioranza "catanese" che partecipò all'edizione del '69.

I ragazzi di allora sono, nel frattempo, un po' cresciuti e qualcuno purtroppo è già volato a continuare l'attività sui campi del cielo.

Da sinistra in piedi: Giovanni Scuderi (a Catania detto "*Manichipanza*" a significare scarse attitudini alle diete alimentari, fra Messina e Reggio era invece detto "*Von Panzer*" per l'alta statura e per il profilo non esattamente longilineo— era stato lungamente messinese e poi, nell'ordine, di Caccamo e di Ragusa dove ora risiede), Nando Pennisi (uno di quelli che non c'è più), Nino Chiavetta (in trionfo e con la coppa del vincitore nel Rat Racing), Armando La Marca (allora studente in ingegneria aeronautica), Lorenzo Tuccari, Andrea Capone (anche lui manca all'appello ed era un bravissimo disegnatore), Mimmo Speranza ed il padre (anche lui non c'è più) di Franco Castro che regge il modello del figlio. In ginocchio sempre da sinistra stanno: Nino Nasisi che si vede raramente nell'ambiente locale, Piero Angelini, Franco Castro, Giovanni Pugliesi che era sostegno, anche economico, delle imprese di Andrea Capone e Carmelo Bruttaniti (alias *Zio Milly*).

Fra le foto di Mimmo Candido ne è saltata fuori una che documenta la presenza a Milazzo nel '68 dell'illustre riproduzionista palermitano Costantino Catti che fu istruttore, anche di volo, di molti modellisti suoi concittadini che sono ancora felicemente in attività di servizio. In quell'occasione Costantino catti partecipò con uno stupendo SVA.

Infine ecco il modello che ha suscitato questo lavoro di scavo.

La fotografia di Mimmo Candido mostra il vincitore della gara delle riproduzioni nell'edizione milazze del 1968. Si tratta della riproduzione di un Royal Turbulent che montava un Super Tigre da 10 cc. Il modello era stato costruito da Andrea Capone ed era stato pilotato da Mimmo Speranza. Pare che l'impetoso soprannome di Andrea fosse: "*U carruzzi*".

Il perché del soprannome è legato al fatto che i suoi modelli erano di eccezionale bellezza e rifinitura ma non erano esattamente leggerissimi. Ad esempio le serrature degli sportelli erano regolarmente riprodotte in scala e funzionanti ma tutte le superfici erano tirate a lucido con diversi successivi strati di stucco, appunto, da carrozzieri. In quegli anni il modello da riproduzione doveva essere in grado di volare ma non è che si chiedesse di fare grandi acrobazie. Tuttavia, se le rifiniture facevano arrivare il peso complessivo anche ben sopra i 3kg (il che non è poco), occorreva un motore di grande potenza ed un pilota capace. Ecco perché il designato alla gara di Milazzo del 1968 fu Mimmo Speranza.

Purtroppo non conosciamo tutti i dati tecnici di quella bella riproduzione e non abbiamo più la possibilità di chiederli al suo costruttore. Claudio Barbanera, incontrato sul campo di gara di Acireale a metà maggio di quest'anno, ricorda che il modello era stato costruito partendo dal trittico pubblicato su *Aeromodeller* e di cui



Il Royal Turbulent

era stata pure comprata la tavola costruttiva. Ricorda che c'era stato tutto uno specifico lavoro nell'individuare un aereo particolarmente piccolo che, nelle dimensioni massime consentite dalle motorizzazioni dell'epoca, potesse consentire un rapporto di scala tale da consentire la riproduzione anche dei particolari più minuti. Quindi non fu usata la tavola comprata da *Aeromodeller* in quanto fu giocoforza ingrandirla parecchio. Nella prima stesura il modello aveva avuto pure il comando del gas con terzo cavo ma il dispositivo non funzionò mai a dovere e fu abbandonato. Comunque il peso era veramente notevole quindi il pilota ebbe grossa parte nel successo in gara consentendo di conseguire anche il punteggio di volo che appariva un grosso punto interrogativo.

Barbanera, dato che vive ad Ancona, compare di rado nell'ambiente catanese ma fece parte lungamente della locale officina riparazione modelli altrui. Di suo faceva combat assieme a Zio Milly prima di diventare pilota ufficiale dei modelli da Team di Lorenzo Tuccari.

A proposito delle sue funzioni di riparatore dei modelli degli altri ci sta un episodio significativo che risale ai tempi in cui la squadra di Catania vinse tutto il vincibile alla gara di Siderno. Il team manager (oppure



Mimmo Candido in volo con il Fachiro nell'edizione del '69

l'aguzzino) che costrinse tutti ad allenarsi con impegno fu Carmelo Bruttaniti all'epoca sposino. Fra gli altri partecipava per l'acrobazia Nino Nasisi con un modello nuovo con fusoliera a cassone che aveva vistosi problemi di messa a punto. Nell'imminenza della gara, prima perse il motore che gli era stato prestato (pare dal gioielliere Avorio), così ne ebbe in cambio un G21/46 in prestito proprio da Carmelo. Subito dopo si perse anche il modello che si infilò in terra disintegrando la fusoliera. Un summit serale fra Barbanera e Bruttaniti, a casa di quest'ultimo che aveva preso in carico i rottami, condusse alla decisione collegiale di resuscitare il modello

infortunato. L'ala era quasi sana e la fusoliera fu rifatta a tavoletta mantenendo un dimensionamento che a spanne somigliava a quello di prima. Il carrello di filo di acciaio fu fissato alla svelta con un bullone passante ma la mattina successiva, tutti e due, convocarono Nino Nasisi sul campo per continuare gli allenamenti. Il modello andava molto meglio di prima e per diversi anni il suo pilota ci vinse tutte le gare a cui gli capitò di partecipare.

A proposito della partecipazione di Costantino Catti all'edizione di Milazzo del 7 settembre 1969, Mimmo Candido ricorda che aveva un meraviglioso bimotore della prima guerra mondiale. Al giudizio statico il modello di Catti aveva stravinto ma sulla pedana di volo la situazione si profilava più complessa tanto da lasciare ben più di uno spiraglio per chi, fino a quel momento, era solo il secondo classificato. I motori rifiutavano di andare in moto alternando l'urlo di uno solo al silenzio più completo.

Eravamo ancora ben prima dell'utilizzo indiscriminato degli avviatori elettrici che provocarono tanti disastri sia motoristici che di costume, quindi gli avviamenti, spesso difficoltosi, potevano avvenire solo a mano sfiancando i meccanici di turno. La vicenda si trascinò per quasi un'ora dato che i giudici di gara, di fronte all'eccellenza del modello, cercavano di dargli la possibilità di rimediare almeno un minimo punteggio di volo. Dopo tutto quel tempo, durante il quale il pubblico che si assiepava sulla gradinata sovrappiombata rumoreggiava sempre di più, i motori si avviarono anche se erano ben lontani dal dare piena potenza.

Apparve chiaro che il modello non riusciva a muoversi neanche sulla pista. Qualcuno gli dette una spinta e, solo così, prese a rullare pesantemente sulla pista finché una ruota si infilò in un piccolo avvallamento da cui non fu più in grado di uscire.

Ulteriori tentativi di messa a punto sul campo furono bruscamente interrotti dal sollevarsi degli spettatori che forzarono la direzione di gara a passare alla prova di volo del modello successivo.



La coppa *Ello Scala* in argento

speriamo prossimo.

I partecipanti più temibili alla competizione di Milazzo erano i Li Vecchi (padre e figlio) che venivano dalla lontana Benevento. Erano entrambi noti acrobaticari del grande circo di quegli anni però a Milazzo partecipavano con un modello riproduzione; sempre lo stesso. Non si poteva dire che fosse una riproduzione rigorosa dato che, col senno del poi, non aveva neanche le caratteristiche per essere definito uno *stand-off*, tuttavia era in grado di volare bene e fra le loro mani era in grado di fare pure dell'acrobazia di buon livello. In pratica per almeno due anni di seguito la coppa della vittoria per le riproduzioni fu la loro fino a che non fu presentato reclamo, nelle forme dovute, da Mimmo Candido il quale eccepi la troppo remota filiazione dal Piper di quel modello acrobatico.

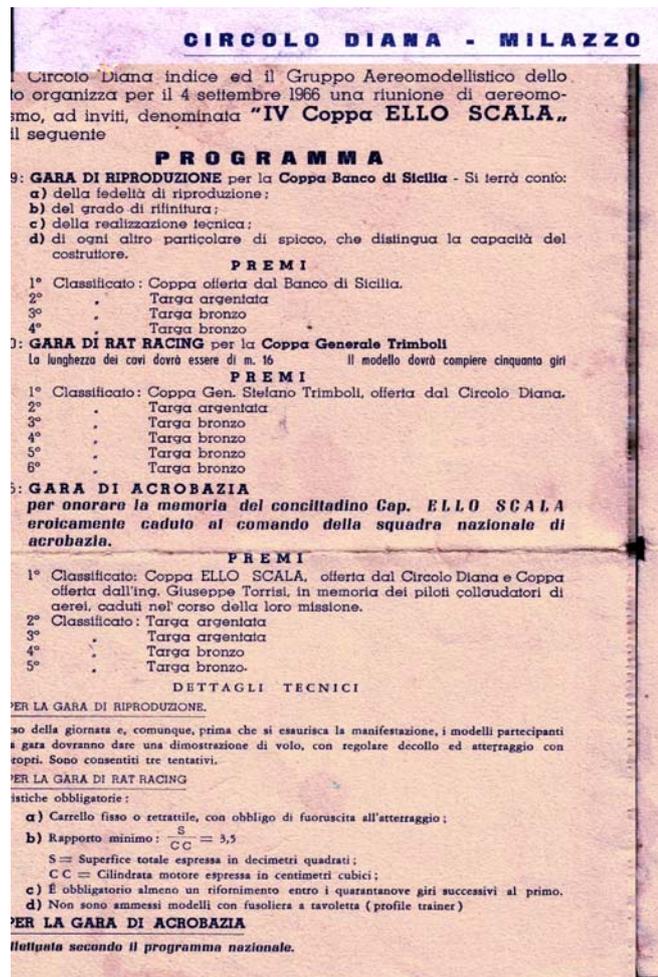
Alcune delle notizie approssimativamente riferite vengono dal fortuito incontro sulla pista degli

Vinse Mimmo Candido che partecipava con un Fachiro che esiste ancora. Il modello sta ad Aosta in casa del nipotino che se lo ammira nella sua stanzetta. Fra le mani del costruttore rimane soltanto una brutta foto a colori del modello in volo.

Residua un altro tangibile ricordo di quella gara di Milazzo che fu l'ultima edizione.

La coppa al primo classificato nelle riproduzioni, nella migliore tradizione di quegli organizzatori, non era di lamiera argentata bensì di argento massiccio.

La foto del modello vincitore della categoria riproduzioni nel 1968 che ha dato origine a queste note ha subito un attento restauro grafico da parte di *Zio Milly*, che è sempre in attività di servizio sia modellistico che fotografico. Infatti, a guardare bene la foto del "Gruppo di Catania" all'edizione del '69 si nota che gli pende dalla spalla una borsa che conteneva la raffinata cinepresa sonora allora recentemente acquistata da Lorenzo Tuccari. L'interessato ha dichiarato di possedere ancora le riprese cinematografiche fatte nell'occasione quindi non è impossibile riuscire a dare un'immagine documentata di quella gara lontana in un futuro che



Purtroppo non perfettamente ritagliata, una rara copia dell'invito del circolo Diana di Milazzo (ME) alla IV° coppa *Ello Scala* del 1966

aeromodellisti messinesi con Marcello Sorrenti, noto acrobaticaro U Control di Milazzo. Lui era uno degli organizzatori di quella competizione ed anche se la sua particolare situazione del momento non consente un ulteriore lavoro di scavo, non potrà sfuggire dal raccontarci un altro po' di dettagli in futuro.

Ricordi – Fine quinta parte



**Due nuovi modelli di Ennio Marra di Reggio Calabria.
In alto: il *BENNY4* motorizzato Stalker .61 LS, 1520 grammi.
Sopra: Il *MEDLEY* motorizzato Stalker.81.**



VOLO VINCOLATO SICILIA

B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it



Hawker Hurricane* *“Jampin’ Jack Flash”

Quando mi accinsi a disegnare l'*Hurricane* il progetto aleggiava nella mia mente già da qualche anno, ma al momento di passare ai fatti mi si presentarono davanti non poche difficoltà.

Quest'ultime nascevano dal fatto che non volevo disegnare un “acrobatico che assomigliasse ad un *Hurricane*”, bensì un “vero *Hurricane* che potesse fare una buona acrobazia”.

E qui le cose si complicarono.

In passato l'*Hurricane* come semiscala acrobatico è stato realizzato diverse volte, ricordo la scatola di montaggio *Veco*, il progetto di *Bob Palmer*, e il kit *Aviomodelli* e chissà quanti altri disegni, ma erano sempre dei comuni acrobatici con una fusoliera che somigliava alla lontana all'aeroplano vero mentre io volevo farmi il vero aeroplano con caratteristiche acrobatiche, per me indispensabili, soddisfacenti.

Il diedro alare, la linea di trazione altissima, i bracci di leva sproporzionati rispetto a quelli di un acrobatico moderno e altre difficoltà dimensionali mi costrinsero a rivedere profondamente i miei parametri sul progetto di un acrobatico ma alla fine sono riuscito a produrre un modello di cui sono molto soddisfatto sotto tutti i punti di vista. La fusoliera è fedelmente in scala, sia nelle proporzioni che nelle sezioni, l'ala differisce da quella vera solo di poco infatti la corda alare media inclusi i flaps è



più larga solo del 9% mantenendo quasi inalterata la freccia alare, il diedro è quello del vero aereo così come lo spessore dell'ala alla radice, mentre i piani di coda sono stati necessariamente ingranditi.

L'apertura alare è di 147,5cm e la struttura è tutta in balsa con costruzione tradizionale.

L'ala è costruita su uno scaletto in legno appositamente realizzato per allineare l'ala correttamente in presenza del suo particolare diedro. Il longherone è composto in balsa, listelli di tiglio 3x3mm e compensato di pioppo da 3mm. Tutta l'ala è ricoperta in balsa da 1,5, i terminali hanno la regolazione uscita cavi in quello interno e un pozzetto per il piombo esterno e sono in blocco di balsa scavato.

La fusoliera ha la struttura portante nel castello motore dal quale partono due false fiancate che collegano direttamente l'ala al castello motore e due longheroni che in pianta segnano il contorno della fusoliera e che arrivano fino alla deriva. A questi due longheroni sono incollate le ordinate inferiori, con la fusoliera capovolta, e su queste si costruisce il rivestimento lavorante in listelli da 8x2,5mm.

Le ordinate superiori sono incollate alle inferiori dopo che l'ala è stata incollata alla parte di fusoliera finita e



si completa il rivestimento superiore con lo stesso metodo.

La costruzione della fusoliera è impegnativa ma se tutto è allineato bene sul piano di lavoro risulta divertente e appagante.

Piani di coda e deriva sono centinati e rivestiti in balsa da 1mm.

Tutto il modello è ricoperto con carta *modelspar* leggera e verniciato con vernice nitro, comprese coccarde e scritte, per ultimo una mano di acrilico trasparente come antimiscela.

La cappottina abitacolo è in acetato termoformato, mentre il silenziatore a sezione ovale è in lamierino da 2 decimi saldato, il





raccordo scarico che collega il motore al silenziatore è in ottone da 5 decimi e tutto l'impianto di scarico è stato cromato per motivi estetici.

L'impianto di scarico mi ha impegnato molto dal punto di vista progettuale e costruttivo. Lo scarico per un motore a due tempi è importantissimo per il rendimento e a maggior ragione su motori sui quali non è possibile, se non indirettamente e in misura lieve, intervenire sull'anticipo di accensione. Portando l'uscita dei gas in posizione molto arretrata, inferiormente, si correva il rischio di allontanare troppo la camera di espansione dalla luce di scarico, con serie

ripercussioni sul rendimento del motore e soprattutto sulla regolarità.

Il corretto calcolo del volume della camera di espansione, della sezione di uscita dei gas, unitamente ad alcune modifiche al motore, mi ha permesso di ottenere un gratificante rumore di scarico con una ottima regolarità di funzionamento ed una potenza adeguata all'*Hurricane*.

L'*ST .60* del mio *Hurricane*, con un'elica in legno 13x6, gira a terra a 8.600 gir/minuto in funzionamento a "quattro tempi" con miscela al 22% di olio di ricino senza nitrometano. Queste prestazioni sono state



ottenute dopo i primi venti voli circa, operando alcune modifiche al motore al fine di ottenere più potenza, ma senza distogliere l'attenzione dalla regolarità di funzionamento.

L'*Hurricane* al collaudo pesava 2.050 grammi, peso dovuto alla verniciatura ed alla riproduzione di alcuni particolari quali l'abitacolo, il finto radiatore metallico, il sistema di scarico che pesa 90 grammi.

Inizialmente temevo che a causa del peso le qualità di volo sarebbero state scadenti, fallendo miseramente l'obiettivo, invece dopo i primi voli mi resi conto che grazie ai profili adottati, al corretto centraggio e al motore generoso, il modello vola bene con cavi da 20,80 metri da 0,45, compiendo il giro in 5,2 circa.

BRUNO MASSARA

IL CUSCINETTO,
QUESTO SCONOSCIUTO
di Franco Castro

Quando Bruno mi ha chiesto se fossi disposto a scrivere qualcosa sui cuscinetti la prima cosa che mi è venuta in mente è stata: la difficoltà di trasferire “le sensazioni” in qualcosa di scritto e comprensibile ai più. Questa piccolissima premessa, significa che oltre i numeri, tolleranze, sigle e qualità dei pezzi, il montaggio di un banco è quel qualcosa che si avverte nelle mani, più ancora che con gli strumenti.

La scelta del cuscinetto non è così banale come può sembrare, sul mercato esistono – a parità di misure – svariate scelte di tolleranze, qualità, gabbie e materiali.

Ovviamente più cerchiamo la qualità più sale il costo, quindi per prima cosa dobbiamo avere ben chiaro cosa veramente ci interessa, tradotto, se vogliamo un motore per giocare va anche bene un cuscinetto ben montato da 3€, però se abbiamo in mano un pezzo importante o una prestazione da raggiungere dobbiamo stare un poco più attenti alla scelta.

Certamente il costruttore ci aiuta con il primo montaggio, perché ci dice quale grado di carico e con quali giochi è stato progettato, però parliamo sempre di motori di “serie”, se invece abbiamo in mano un purosangue il discorso è ben diverso e potrebbe essere opportuno cambiare subito per una resa migliore.

In dettaglio se il posteriore è un cuscinetto CN (std) significa che la tolleranza radiale è di circa 5-18 µm (valore valido per le misure più usate, da 6 a 18mm), quindi se il nostro carter precarica di più l’anello esterno dobbiamo scegliere un cuscinetto con tolleranza maggiore C3 (10-25) oppure C4 (18-30), inoltre il gioco radiale è

complementare con quello assiale, il quale permette, se ben regolato, di distribuire la pressione dell’albero a caldo, sui due cuscinetti e non caricare solo l’anteriore ricordando però che il gioco di funzionamento di un cuscinetto è il residuo fra montaggio e dilatazioni termiche.

Quando inseriamo l’albero, in un motore normale, risulta evidente che lo stesso si appoggia sul cuscinetto anteriore lasciando qualche decimo al posteriore: sarà anche la determinazione e la gestione di questa distanza a permettere o meno di distribuire il carico, alla temperatura di utilizzo, sui due cuscinetti.

Infatti in alcuni nuovi motori (racer soprattutto) si adottano due soluzioni per risolvere il problema, in un caso è stato filettato l’albero così da permettere, con un dado, il blocco del cuscinetto posteriore, nell’altro l’albero è diventato, opportunamente trattato, l’anello interno del cuscinetto.

La giusta distribuzione della pressione determinerà una minore vibrazione e uno sviluppo di calore inferiore con rendimenti e durata ottimali del bottone di manovella. Quanti di voi notano quella parte nera rigata sull’albero sotto il cuscinetto posteriore? Non è altro che l’evidenza della vibrazione sopra citata.



Foto 1

Come fare a trovare la giusta misura non è complicatissimo, quante volte vi sarà capitato di aver montato male un cuscinetto posteriore ed appena serrata l'elica si è bloccato tutto, ecco da quel tipo di errore si prende lo spunto, il modo più banale è quello di usare una fonte termica (uno phon sverniciatore va benissimo), cominciate, dopo aver montato il cuscinetto posteriore, a distanziare con rasamenti centesimali la battuta del cuscinetto anteriore, sino a quando riscaldando il motore, la rotazione dell'albero risulti sempre ben libera con elica serrata.

Non è "il metodo", ma permette senza necessità di attrezzature particolari di bilanciare con una buona approssimazione il banco.

Ricordate sempre che in fase di avviamento a freddo di un motore, proprio per la mancanza di "collaborazione" del cuscinetto posteriore, sarà l'anteriore a subire tutto lo sforzo.

Lubrificate con qualche goccia di olio, vi ringrazierà e ripagherà con una durata maggiore.

Il montaggio dei cuscinetti è certamente una fase delicata e deve essere dedicata molta cura alle sedi, che devono essere ben pulite, e ad allineare in asse il tutto riscaldando BENE IL CARTER prima di alloggiare i cuscinetti.

Abbiamo prima accennato alla qualità, gli stessi hanno vari gradi di precisione che ne determinano la scorrevolezza e la vibrazione, più la classe di precisione è elevata (P0-P6-P5) più sono precisi i rotolamenti.



Foto 2



Foto 3

Risulta chiaro che, come già citato, un cuscinetto di classe P0 costa molto meno di uno di classe P5. Lo stesso vale anche per le gabbie che anche se servono solamente a distanziare le sfere hanno caratteristiche di attrito e scorrevolezza diverse, una gabbia metallica non avrà sicuramente le stesse caratteristiche termiche e tecniche di una gabbia fenolica che resiste a ben oltre 150°C e ad una velocità di rotazione oltre i 100.000 giri, le gabbie più usate sono le T9H in poliammide e le TBH in resina fenolica.

Il cuore e l'arma vincente del cuscinetto sono le sfere, si possono acquistare a parte e sostituire facilmente nei cuscinetti che abbiamo, sono di acciaio al cromo, al carbonio, inox oppure ceramiche. Per il nostro uso l'inox risulta un pò troppo morbido, considerato che ogni scoppio è una martellata proprio sulle sfere, meglio quello al carbonio, le ceramiche sono le più performanti ma anche le più fragili e costose, vanno utilizzate solo in montaggi perfetti.

Non ho accennato a strumenti di misura perché l'uso degli stessi è subordinato ad attrezzi costruiti ad hoc e quindi non per tutti, certamente l'uso di un comparatore nella fase di montaggio ci dà i numeri necessari alle eventuali rettifiche con una precisione estrema, forse dalle foto allegate è più facile comprendere cosa intendo: nella **foto 1** il supporto per montare i cuscinetti, nella **foto 2** lo stesso in opera, nella **foto 3** il comparatore per verificare i giochi.

Spero di aver fatto comprendere l'importanza di qualcosa che da tanti è forse sottovalutato ma ricordate sempre che dove c'è qualcosa che gira, le palle sono importanti, e nel *VINCOLATO GIRA TUTTO!*

Se avete dubbi, oppure ho scritto male sono a disposizione

Ciao a tutti,

FRANCO CASTRO

**GARA GIP46
GELA (CL) 19 APRILE 2009**

Classifica e foto inviate da Franco Castro





CLASSIFICA

	concorrente	città	tempo	velocità	motore
1°	Francesco Castro	Acireale (CT)	24,07	149,56	G20 glow
2°	Daniele Tamburini	Gela (CL)	24,70	145,75	G20 glow
3°	Francesco Pistarà	Acireale (CT)	24,80	145,16	G20 glow
4°	Gregorio Vinci	Catania	24,81	145,10	G20 glow
5°	Pietro Maugeri	Acireale (CT)	27,01	133,28	G20 glow
6°	Salvatore Spampinato	S.G. la Punta (CT)	27,40	131,39	OS15LA
7°	Giuseppe Tuccari	Catania	27,42	131,29	G20 diesel/glow
8°	Federico Asciutti	Catania	29,00	124,14	Oliver Tiger
9°	Lorenzo Tuccari	Catania	29,99	120,04	Oliver Tiger
10°	Gianni Anastasi	Siracusa	33,00	109,09	G20 glow
11°	Francesco Anastasi	Siracusa	34,70	103,75	G20 glow
12°	Claudia Anastasi	Siracusa	35,72	100,78	G20 glow



Una semiala del TETI, il nuovo acrobatico di Mimmo Speranza di Catania, in costruzione. Il modello sarà pronto entro fine anno e monterà un OS.46LA. Nel riquadro a destra la squadretta autocostruita in dural.



Sopra: Il nuovo acrobatico di Attilio Di Figlia di Palermo, progetto personale. Il modello sarà motorizzato con un Fox.35.

A sinistra: I nuovi GIP46 di Ferdinando Preianò e Attilio di Figlia entrambi palermitani. I due GIP sono stati costruiti per gli OS.15LA.



VOLO VINCOLATO PUGLIA
G. MACRÌ - wendover@libero.it

Una gara che fece epoca
LA PICCOLA COPPA SCHNEIDER

di Gabriele Macrì



La Piccola Coppa Schneider in volo vincolato che si teneva ogni anno sulle rive del lago di Varese ha rappresentato un momento importante nella storia dell'aeromodellismo italiano, ma non sono tanti coloro che se ne ricordano ancora. All'epoca, sperduto nell'Oriente d'Italia, ne leggevo notizie vaghe e frammentarie sul Corrierino, ma restava per me avvolta in un alone di indefinibile mistero che è perdurato fino ai giorni nostri. Ebbene, ho voluto saperne di più, e mi sono rivolto a colui che più d'ogni altro l'ha amata e assistita nella sua crescita: Ettore Bizzozero in persona che, da gentiluomo d'altri tempi, non ha esitato ad inviarmi in visione il grosso faldone che racchiude tutte le sue testimonianze su di essa, ricordi, fotografie, articoli giornalistici. Ne è sorta questa ricostruzione che vi propongo nella speranza che non venga dimenticato un evento in cui estro, tecnica, pazienza, coraggio e – lasciatemelo dire – senso artistico si fusero per dar vita a una grande pagina di sportività e amicizia. – G.M.

Cominciò tutto molto tempo prima. Sulle pagine di *Aviazione Popolare*, la bella rivista curata da un Adriano Castellani in procinto di sfidare con la sua *Aviomodelli* il monopolio Aeropiccola, era comparso nel 1946 un breve articolo: “*La Coppa Schneider. Ricordando...*”, si intitolava, e l'autore era il prolifico Ferdinando Galè, che ci teneva a rinverdire i fasti dell'aeronautica da primato italiana dopo le umiliazioni di una guerra sciagurata. E sembrò finire tutto lì.

Passarono quasi quindici anni, e l'articolo ricadde sotto gli occhi di un trio atomico. *Ettore Bizzozero*, *Carlo D'Agostino* ed *Egidio Medaglia* erano tre amici che nella scatola cranica avevano una macchina a vapore sempre sotto pressione e, quando davano tutta manetta, non c'era dio in terra che li potesse fermare.



Silvio Taberna ed Ettore Bizzozero provano l'MC.72 alla Baia del Re nell'estate del 1960

Di Ettore l'orbe cisalpino aveva imparato ad ammirare gli entusiasmi, l'ostinazione e la tensione al risultato: forte vololiberista, guidava anno dopo anno l'attività dell'*Associazione Varesina Aeromodellisti* dimostrando grande apertura anche verso le categorie più nuove, come quel volo vincolato che cominciava ad andare davvero forte. Carlo, dal canto suo, era uno di quei rari esemplari che alla competenza sul campo affiancava una facilità di penna tale da consentirgli di affabulare chi lo leggeva e di trascinarlo quasi mesmericamente in laboratorio o in pista. Quanto ad Egidio, era il più invidiato dei tre. Perché il suo papà, a Norfolk, nel 1926, c'era andato davvero come componente dell'èquipe italiana, ed aveva sofferto in prima persona le pene di una gara in cui tutto quello che poteva andare storto era andato storto, e che solo grazie a uno sforzo disperato si era trasformata in una entusiasmante vittoria.

Non vi sembra abbastanza? Ebbene, aggiungete il fatto che il lago di Varese era stato per anni e anni la naturale cornice per le prove dei bolidi idro dell'*Aeronautica Macchi* che qui aveva il suo centro sperimentale, e che si era scavato un posto di rilievo nell'immaginario collettivo né più né meno della *Scuola di Alta Velocità di Desenzano* sul vicino Benàco. A colmar la misura, il volo vincolato attraversava il suo periodo d'oro, e le gare di riproduzioni attraevano schiere di appassionati costruttori.

Come vedete, gli ingredienti c'erano tutti, e l'idea dei tre prese forma: ricreare in scala ridotta l'atmosfera arroventata delle corse degli apparecchi da primato, su quello stesso lago che le aveva viste sfrecciare in prova; riproduzioni dei veri idro Schneider che si sfidavano in una corsa al cronometro, superando tutte le difficoltà dei lunghi decolli e dei delicati ammaraggi, della messa a punto dei motori e del corretto centraggio di macchine spesso capricciose. Uniche limitazioni, cilindrata massima 2,5 cc e cavi da 13,27 metri, con cronometraggio su 12 giri. La classifica sarebbe stata stilata sulla base della massima velocità cronometrata e del giudizio di decollo e ammaraggio, il tutto riparametrato sul coefficiente di fedeltà di scala raggiunto nel corso della prova statica.

La macchina della propaganda si mise subito in azione: tritici degli idrocorsa più attraenti vennero ingranditi alle dimensioni più opportune e distribuiti a decine di potenziali concorrenti, su tutte le riviste nazionali – e qualcuna estera – comparvero articoli sulla nuova categoria, la bozza di regolamento fu inviata



Prova di galleggiamento a Gavirate Lido. Il modello è ancora dotato di ogiva in legno



A portare sul podio L'M.52 di Silvio Taberna furono un buon G.30 ed un'elica in legno 8x6



L'MC.72 di Silvio Taberna con il gruppo delle eliche controrotanti. In realtà solo l'elica anteriore era collegata all'albero motore, e quella posteriore era in folle.

della fattibilità di una gara siffatta, costruì un bel *Macchi MC.72* e, assieme al buon Ettore e al meccanico Angelo Mangiarini, cominciò a provare.

Gli inizi non furono facili. Abituato allo strappo del decollo dei modelli da velocità, Silvio sulle prime disperò di poter decollare dall'acqua: appena rilasciato, il piccolo idro rosso affondava il galleggiante interno, imbarcava, e dopo un mezzo giro su se stesso finiva inesorabilmente per tuffare il muso nell'acqua. Infine, scoprì il sistema giusto: con i comandi a zero, dava ai cavi appena quel po' di tensione per tenerli fuori dell'acqua, lasciando andare il modello quasi per conto suo, fino a che non raggiungeva una velocità sufficiente a fargli tirare i cavi e consentire di cabrare per il decollo.

Le sue esperienze, sia costruttive che di pilotaggio, trovarono ampio spazio divulgativo sulle principali riviste specializzate italiane, nonché sull'autorevole *Aeromodeller* (inaspettato quanto lusinghiero riconoscimento per l'ostinazione del gruppetto); l'entusiasmo per la categoria dilagava; lettere e telefonate si incrociavano per la penisola; discussioni e progetti si prolungavano fino a notte fonda nelle riunioni dell'AVA: alla fine della primavera, tutto sembrava pronto per il battesimo. La data - 26 luglio 1961 - era stata fissata, gli inviti spediti, l'area di volo segnalata con pali e corde, una piastra metallica posta sul fondo al centro per il comfort del pilota di turno. Egidio aveva costruito e messo a punto un bellissimo modello, l'*M. 52 R*, Silvio addirittura due, l'*MC.72* ed un altrettanto bello *M.52R*. Ma la notte prima del giorno faticoso qualcuno si rigirava nel letto stentando a prender sonno: sarebbero stati solo quei tre modelli a disputarsi la gara, o la disseminazione condotta con tanta ostinazione avrebbe portato altri frutti?

L'indomani un sole splendente faceva luccicare la rossa livrea di ben *cinque* piccoli idro che si dondolavano lenti sulla superficie del lago a Gavirate Lido: Franco Bugada aveva portato da Milano un secondo *MC.72*, mentre il bergamasco De Dionigi si era presentato con un inedito *M.39*. Dopo la prova di galleggiamento – forse più coreografica che realmente indispensabile – i modelli furono portati trionfalmente al tavolo della giuria e sottoposti all'attento esame della commissione, composta da tecnici e ingegneri della Aermacchi. Dopodiché, iniziarono le prove di volo: sembra incredibile, ma tutti i concorrenti, compresi quelli che non avevano mai avuto modo di pilotare un idro, riuscirono a completare la base in ambedue i lanci - e con velocità di tutto rispetto, visto che



L'M.52 di Silvio Taberna al decollo.

a tutti i gruppi aeromodellistici italiani.

Nella primavera del '60 iniziarono le prime prove alla *Baia del Re*: una zona sufficientemente ampia di acqua bassa, calma e limpida – di inquinamento, allora, neanche a parlarne.

Se chiedete a qualche anziano varesino chi fosse il "Drago", è probabile che se lo ricordi ancora. *Silvio Taberna* era un tipo tosto: ciclista dilettante, corridore motociclistico, volovelista, ex pilota da caccia e pilota collaudatore durante l'ultimo conflitto mondiale, fu uno dei pochi a provare quel micidiale ordigno a razzo che si chiamava *Me-163 "Komet"*. Tornato a casa, restò a lavorare alla Aeronautica Macchi e si diede all'aeromodellismo, trovando anche il modo di vincere un paio di campionati italiani nei Wakefield e nella 1^ Serie.

Silvio si assunse il compito di accertarsi



Il Pegna PC.7 di Franco Bugada in flottaggio (sopra) e lanciato da un esasperato Italo Magrotti.

sollevarsi sulle alette in una scia di spuma: ma, ecco, la resistenza dell'acqua è troppo elevata, il modellino non riesce a prendere velocità, si trascina inerte derapando, poi butta giù il muso e s'infila in acqua in un coro di "Oooooohh..." di delusione. Finchè, non potendone più, il pavese Italo Magrotti, grande motorista e futuro padre dei *Kosmic*, afferra il Pegna e lo giavellotta in aria: i cronometri segnano un bel 120 Km/h, che è la seconda miglior velocità della giornata, nonostante che il centraggio troppo avanzato costringa il modello a volare assai spanciato, parzialmente vanificando con la resistenza indotta l'eccezionale profilatura

qualcuno sfiorò i 115 orari. Sorpresa: non fu il modello più veloce ad aggiudicarsi la gara, ma quello che aveva conseguito il coefficiente di fedeltà di scala più elevato. L'M.52R di Silvio Taberna si assicurò la vittoria con poco più di 102 Km/h, grazie ad una rifinitura virtualmente perfetta e a una riduzione in scala matematicamente esatta.

L'entusiasmo fu grande, non solo da parte dei concorrenti, ma anche da una folla di aeromodellisti che si erano presentati per curiosare, e che su due piedi decisero che l'anno successivo sarebbero scesi in campo anche loro. Neanche la grande importanza attribuita alla fedeltà di scala spaventò gli appassionati: ve l'ho detto, a quei tempi le riproduzioni andavano forte, e la gente non aveva ancora imparato a passar le serate sul divano buono a farsi narcotizzare dai varietà televisivi. I tre erano al settimo cielo, dato che si profilava un futuro roseo per la neonata categoria: la prima edizione si era appena conclusa e già non si vedeva l'ora che arrivasse la seconda.

Un anno passa in fretta, e il due settembre del '62 gli idro iscritti alla seconda edizione della Schneider erano passati a sette: oltre ai soliti MC72 e M.52, comparivano uccelli più rari come il *FIAT CR.29* e qualche antagonista come il *Supermarime S.6B*. Tutti belli, bellissimi, certo. Ma gli sguardi degli astanti furono inesorabilmente calamitati da una coraggiosa realizzazione: il milanese Franco Bugada si era cimentato nella riproduzione del *Piaggio-Pegna P.C.7*, l'unico idro al mondo che aveva tentato di sostituire i galleggianti con le alette idroplane in seguito usate sugli aliscafi, e che avrebbe segnato un nuovo standard nell'aeronautica – se solo fosse riuscito a staccarsi dall'acqua. Ora la rivincita sembrava a portata di mano. Negli occhi di ciascuno si indovinava la stessa domanda: grazie all'aeromodellismo si sarebbe infine riusciti a dimostrare il genio dell'ingegnere italiano?

Ebbene, non ci fu niente da fare. Provare, ci provarono, eccome. E ci sperarono, anche, vedendo il piccolo idro



Due momenti della prova statica: il galleggiamento e il giudizio di fedeltà di scala sotto il severo sguardo dell'ingegner Cattaneo

aerodinamica.

A chiusura della giornata, le considerazioni degli organizzatori sono più che positive: il numero dei partecipanti è in aumento, anche se molti non hanno fatto in tempo a finire il modello (bene, si troveranno per il prossimo anno...), dall'Inghilterra si promette di raccogliere il guanto di sfida, ed anche la scelta di spostare a settembre la gara è parsa giusta: la giornata, nonostante i nuvoloni, ha tenuto, di pioggia neanche una goccia, e la temperatura è stata molto più tollerabile rispetto alla prima edizione. E allora, vada per fine agosto o inizio di settembre anche l'anno prossimo.

L'anno successivo, invece, è un vero disastro. Si aprono le cateratte del cielo e il diluvio imperversa, mentre gli intervenuti si affrettano a cercar riparo nella vicina Colonia Elioterapica, dove sono stati approntati tavolati e vasche in legno e politene per la prova statica. Ma qui li attende la sorpresa più grossa, e i tre trattengono il fiato mentre assaporano increduli la ricompensa ai loro sforzi: pian piano, sui lunghi tavoli si allineano a far bella mostra di sé ben *sedici* modelli provenienti da tutto l'areale nord della penisola. La Piccola Coppa Schneider è diventata una realtà nazionale, e poco importa se a disputarsela saranno solo pochi temerari sotto una pioggia battente: la consacrazione della nuova formula è già avvenuta lì, in quei locali un po' in disuso affollati di chiacchiere e sguardi d'ammirazione. Ricorda Carlo D'Agostino:

“...Quello che ci ha colpito maggiormente in questa interessantissima gara, è stato il fatto di vedere tanti nomi nuovi... Era la prima volta che li vedevamo su una tabella di gara e questo è più che un buon segno, perché dimostra che la gara è viva e che ha richiamato gente che per la prima volta costruiva modelli, o almeno da molto tempo non si presentava in gara. Riteniamo che la categoria è più interessante e merita pienamente quel successo che sta conquistando di anno in anno.”

Furono in cinque a sfidare gli elementi, e a lanciare sotto la pioggia scrosciante. Il genovese Bruno Canevari seminò tutti con un velocissimo M.39, innalzando il record di gara a un inaspettato 132 Km/h, e



1° settembre 1963: i modelli partecipanti si allineano all'interno della ex-Colonia Elioterapica.



Il Macchi M.39 di Bruno Canevari



Il velocissimo Gloster IV di Silvio Taberna, che si aggiudicò le edizioni 1964 e 1965



Il Pegna P.C.7 di Pinotto Bruno

panoramica dei diciotto anni di Coppa Schneider: monoplani, biplani, italiani, inglesi, americani, monomotori, bimotori, insomma, tutta la fantasia aeronautica dal 1913 al 1931. Erano arrivati da ogni parte dell'Italia settentrionale, e qualcuno anche dal Sud: "Pinotto" Bruno, architetto partenopeo, si era sobbarcata la lunga trasferta (non erano i tempi d'oggi, né le automobili attuali...) per portare in gara due bellissimi *Supermarine S.7B*, ed il gioco evidentemente gli piacque tanto da spingerlo a partecipare a tutte le successive edizioni, ogni anno con nuove realizzazioni. Da New York era arrivato anche un entusiasta *John Mussat*, recando un trofeo a suo nome e la promessa della propria sponsorizzazione anche in futuro.

Insomma, le cose funzionavano: le velocità salivano di anno in anno, e restarono proverbiali le sfide a colpi di cronometro tra il Drago e Italo Magrotti, che alla fine si aggiudicò il record assoluto con un impensabile 161 Km/h; anche la partecipazione diventava sempre più vasta, e quel fine settimana sul lido di Gavirate rappresentò uno dei grandi appuntamenti dell'aeromodellismo italiano, tanto da essere citato nelle riviste specializzate di tutto il mondo. Anche se poi – nonostante i buoni propositi – i figli di Albione non

spingendo gli altri *habituè* – tra cui un detronizzato Silvio - a pensare a nuove realizzazioni per il 1964.

E il '64 fu l'anno della rivincita. Messa definitivamente da parte l'idea dell'edizione settembrina, si estese la durata su due giorni, con il sabato pomeriggio dedicato alla valutazione statica dei modelli: ormai le due mani non bastavano più a contarli, ed il tempo necessario alla prova di galleggiamento e al giudizio di scala diventava considerevole. Sì, perché quell'anno furono *diciannove* i modelli presentati, e i tavoli all'interno della Colonia poterono offrire un'inedita



La coppia Magrotti – Serra vincitrice dell'edizione 1966



Franco Secomandi con il Curtiss CR3

scesero a raccogliere il guanto di sfida lanciato a trent'anni di distanza e i nostri non poterono prendersi la rivincita sulla scarsa sportività inglese dell'edizione di *Spithead*.

Ma c'è una foto, nell'album personale di Ettore, che non può fare a meno di colpire l'osservatore. Accanto, Ettore ha scritto a penna: *“Silvio guarda il suo MC.72, non sorride, è serio serio! Che sia il presagio che la Schneider sta per finire?”*

Ebbene, sì. Finì tutto lì, proprio al culmine della popolarità e della partecipazione. Accadde nel '68, anno di grandi sommovimenti politici e culturali che non risparmiarono il piccolo mondo del vincolato, portando ad un'autocritica che decretò la fine delle gare di Gaviate: centosessanta all'ora erano tanti, e i successivi traguardi avrebbero imposto misure di sicurezza tali da snaturare un'evento nato con lo scopo di divertirsi. Inoltre il radiocomando già cominciava a lusingare le menti degli italiani, e si pensò di applicarlo alle successive edizioni della gara.

Non fu proprio così facile. Dovettero passare oltre dieci anni per assistere alla prima edizione R/C della *Piccola Coppa Schneider*, e qualcuno in più perchè il modello di un *Pegna PC.7* riuscisse, questa volta, a decollare dalla superficie del lago e a riscattare il nome dell'ingegnere. Ma questa è un'altra storia.



Angelo Colombo con il *Macchi M.39*



Il *Gloster VI* di Silvio Taberna

Venti e più anni fa...



Mario Ferrero con la seconda versione di *Rat Racer* con G40RV. Foto Ferrero



Stadio dei Fiori - Valdagno (VI) 3 Settembre 1967, gara di acrobazia e riproduzioni. Foto Crestani.



Monza Campionato Italiano 1975. Il modello motorizzato G21/46 di Mimmo Speranza di Catania in atterraggio. Foto Speranza.