

Volo Vincolato



VOLO VINCOLATO ANNO 8 N.3

Ricordo di Franco Balesio

CAD, ovvero come disegnare col computer - 3° p. - M. Formisano

WCN 2011 - Barcellona, Spagna - 6/10 Luglio 2011 - A.Parra

Gli amici di Volo Vincolato

Waldagno 12 Giugno 2011. Il ritorno... - G.Zenere

VIII Raduno WVC Reggio Calabria - Ennio Marra

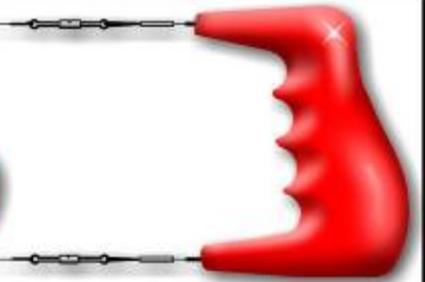
Il Link di Mimmo Speranza - M.Speranza

Volo Vincolato Puglia: Hi-Lo Stunter - G.Macri

Venti e più anni fa...

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 - 15 Settembre 2011 - Anno VIII - N° 3 -



SOMMARIO

- 2.....Ricordo di Franco Ballesio
- 3.....CAD, ovvero come disegnare col computer – 3° puntata - Massimo Formisano
- 9.....VCN 2011 – Barcellona, Spagna – 6/10 Luglio 2011 – A.Parra
- 14.....Gli amici di *Volo Vincolato*
- 15.....Valdagno 12 Giugno 2011. Il ritorno... - G.Zenere
- 18.....Volo Vincolato Calabria: VIII Raduno VVC Reggio Calabria – Ennio Marra
- 22.....Volo Vincolato Sicilia: Il *Link* di Mimmo Speranza – M.Speranza
- 27.....Volo Vincolato Puglia: Hi-Lo Stunter – G.Macri
- 32.....Venti e più anni fa...

In copertina: Un velocità di Corrado D'Aumiller di S.Floriano (VR) costruito per partecipare al "Trofeo Garofali", da progetto personale risalente alla fine degli anni '50. Il modello ha l'ala in alluminio da 2 decimi, una superficie di 5 dmq, apertura alare di 660mm, motore G20.

Ricordo di Franco Ballesio

Ricordiamo Franco Ballesio, recentemente scomparso, un amico e grande appassionato di f2B. Sempre ai vertici delle competizioni nazionali e internazionali, è stato campione italiano e più volte membro della squadra italiana F2B ai campionati europei e mondiali, nonché stimatissimo per le sue capacità costruttive.

Qui è ritratto a Desio nel mese di Aprile, con uno dei suoi fantastici modelli.



Foto G. Zenere

CAD

ovvero



COME DISEGNARE COL COMPUTER

di Massimo Formisano

3^a puntata

Ora che abbiamo il nostro trittico vettorizzato possiamo iniziare la fase di progettazione vera e propria. Chiaramente dobbiamo avere un'idea delle dimensioni finali, quindi avremo fatto qualche calcolo per proporzionare il nostro futuro aeromodello. Adesso andremo a dare la dimensione definitiva al nostro trittico con il comando *Dimension, Unit* (unità, drawing unit): clicchiamo ad esempio sulla lunghezza fusoliera e una finestra ci dirà che la fusoliera è lunga 38.03 *drawing unit* (Fig. 5) e sostituiamo quel valore con la nostra lunghezza. Abbiamo deciso 70 cm, quindi scriveremo 70, click su *OK* e... non succede niente! Non è proprio così: il programma scala tutto il disegno in proporzione, e se andiamo a misurare ad esempio l'ala con l'apposito comando *Dimension* (dimensione), *Info* (informazioni), *Angle&Distance between points* (angolo e distanza tra punti comando rapido da tastiera <), vedremo che la misura è cambiata.

E' importante stabilire adesso la dimensione finale del nostro aeromodello, in quanto andremo a disegnare i vari spessori della fusoliera, dei piani di coda, delle centine, ecc. e se poi ingrandiamo ulteriormente il disegno questi ovviamente cambieranno con conseguenze facilmente immaginabili. Con i nostri calcoli alla mano vediamo se i vari bracci di leva, le corde alari, la superficie alare e dei piani di coda sono giuste, diversamente le modifichiamo stando sempre attenti a mantenere l'aspetto e l'impressione generale del nostro aeromodello. Per allungare ad esempio la parte posteriore della fusoliera o una parte di ala è molto utile il comando *Edit - Section Edit - Stretch*.

Dobbiamo ora inserire il profilo alare prescelto e possiamo farlo in due modi:

A - Ci possiamo servire di un programma, *Profili 2* (ve lo raccomando, è eccezionale) in cui scegliamo il profilo, gli assegniamo una corda e lo esportiamo in formato DXF. Per renderlo

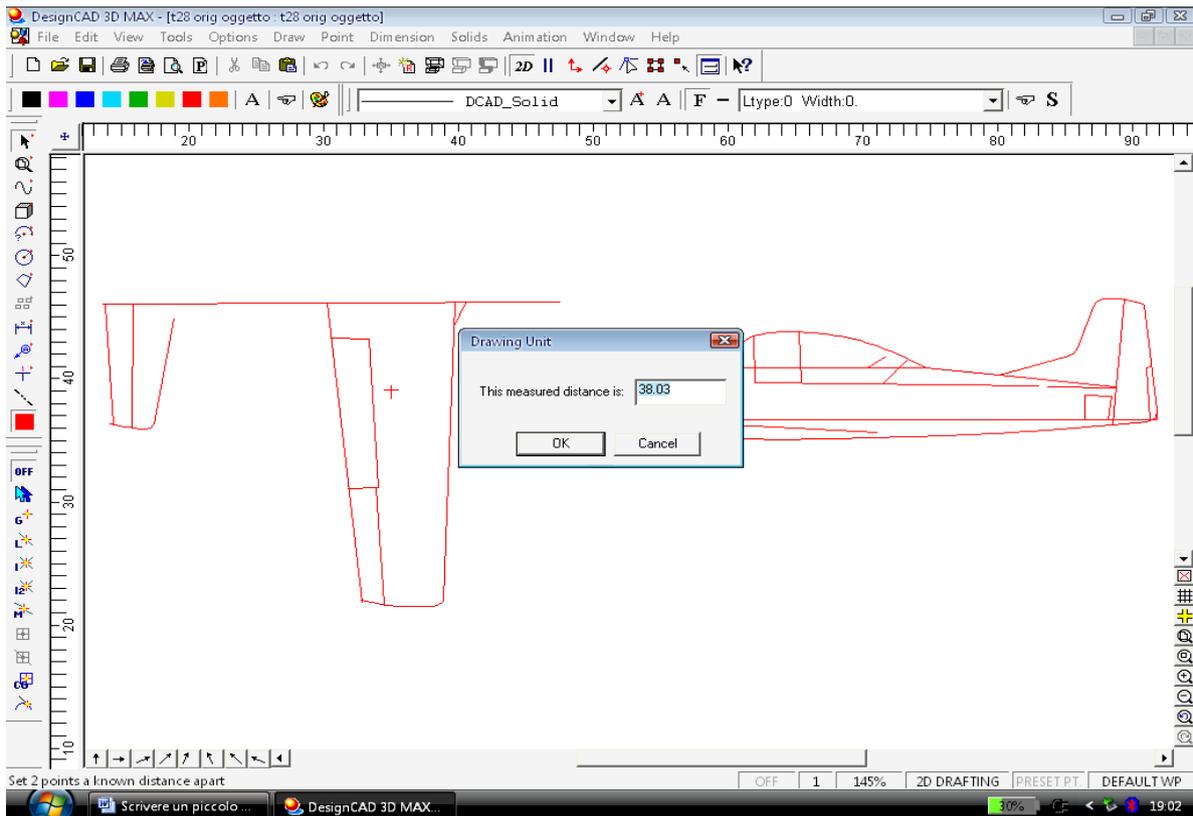


Fig 5

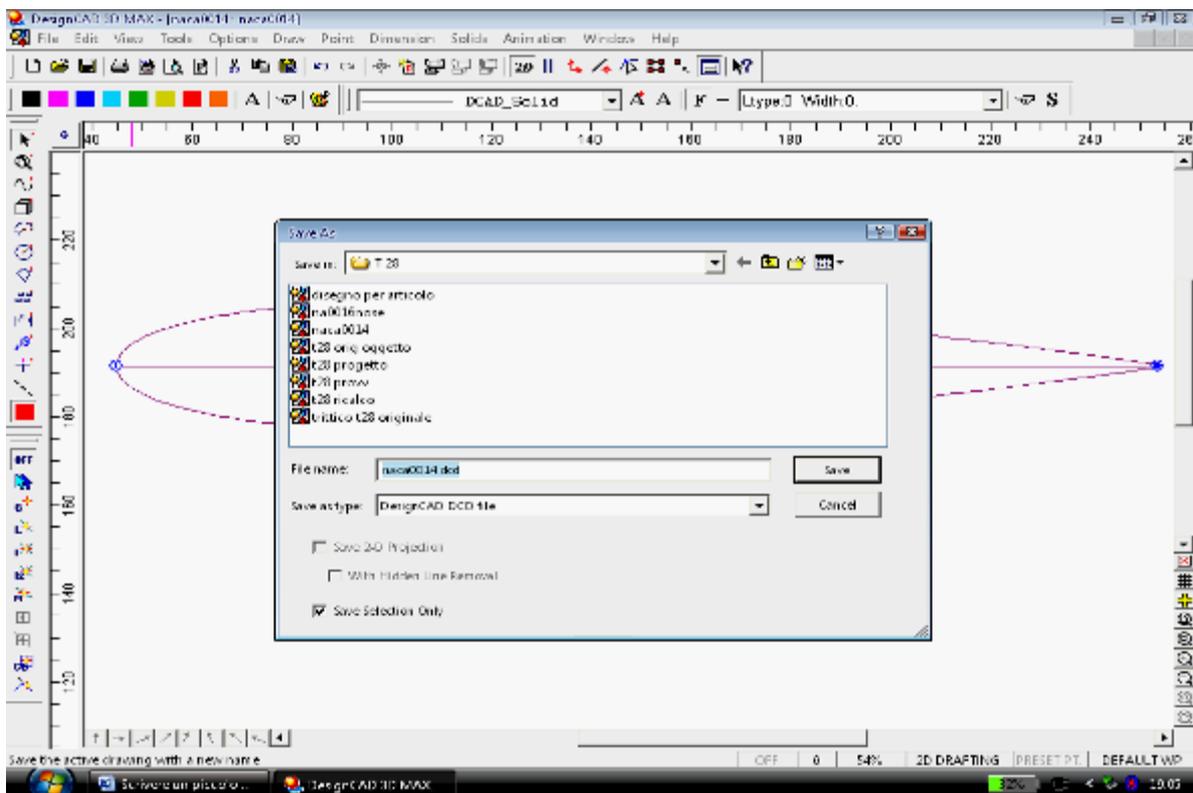


Fig. 6

facilmente utilizzabile vi illustro una procedura che ho elaborato ed è valida solo se utilizziamo lo stesso profilo per tutta l'ala. Apriamo un nuovo file nel Cad e tramite il comando *File - Import* importiamo il profilo, togliamo le linee che non ci interessano; con il comando *Set control handles* (maniglie di controllo) clicchiamo sulla corda in corrispondenza del bordo d'entrata e bordo d'uscita, e il nostro profilo è selezionato (color magenta). Attiviamo *File - Save As*, mettiamo un

segno di spunta su *Save selection only* (salva solo il disegno selezionato), selezioniamo il file del nostro aeromodello e clicchiamo su *OK* (Fig. 6). Con questa procedura una volta disegnata la posizione delle centine nell'ala attiviamo il comando *File - Load symbols* (scorciatoia da tastiera *Ctrl + F9*) togliamo la spunta da *Use original size* (usa le dimensioni originali) e mettiamola in *Explode symbol* (esplosi simboli o separa); a questo punto clicchiamo sul bordo d'entrata e sul bordo d'uscita della centina e avrete disegnata la centina della giusta lunghezza. Disegnata la prima centina quando è ancora color magenta (cioè selezionata), attiviamo la funzione di *copia* con il comando rapido da tastiera *Ctrl + C* e subito *Ctrl + V* (incolla); con il mouse clicchiamo sul bordo d'entrata e d'uscita e avremo la seconda centina. Facendo in sequenza *Ctrl + V* e click sui bordi, avremo le centine disegnate in un attimo (Fig. 7).

Se invece usiamo differenti profili alla radice e all'estremità, conviene disegnare l'ala in *Profili 2* e far elaborare al programma le varie centine che successivamente importeremo nel Cad usando il formato DXF.

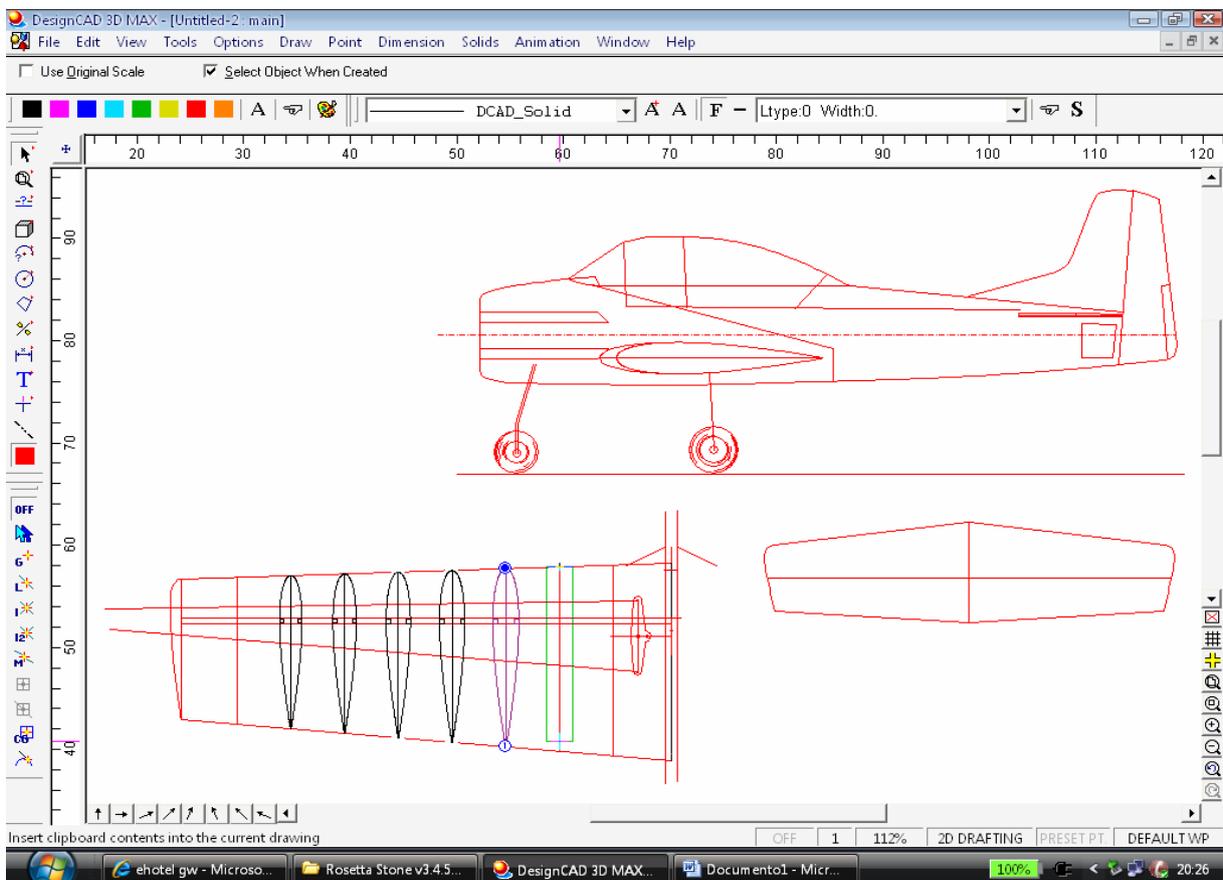


Fig. 7 - La centina color magenta è selezionata, il rettangolo verde indica i confini della centina in fase di posizionamento.

B - Un altro modo è usare la tabella del nostro profilo. Disegniamo la corda del profilo usando i valori della tabella (di solito la corda è 10 cm). Lungo la corda alle varie distanze mettiamo un segno (crocetta) con il comando *Draw - Point Mark* e poi (nel caso di profilo simmetrico) settiamo i punti della parte superiore; con *Line* attiviamo *Point Polar* (coordinate polari si specifica un angolo e una distanza): in *Angle* (angolo) indichiamo 90 (gradi) e la distanza (il valore che leggiamo sulla tabella). Con il comando *Curve* tracciamo il profilo cliccando sui punti individuati per ottenere la curva superiore. Con *Mirror* (specchio) abbiamo l'immagine capovolta del nostro semiprofilo che attaccheremo al disegno esistente e il gioco è fatto. Per il profilo asimmetrico dovremo disegnare sia l'estradosso che l'intradosso. Attiviamo il comando *Set control handles* e ripetiamo la procedura descritta al punto 1 per disegnare velocemente le centine nelle rispettive posizioni.

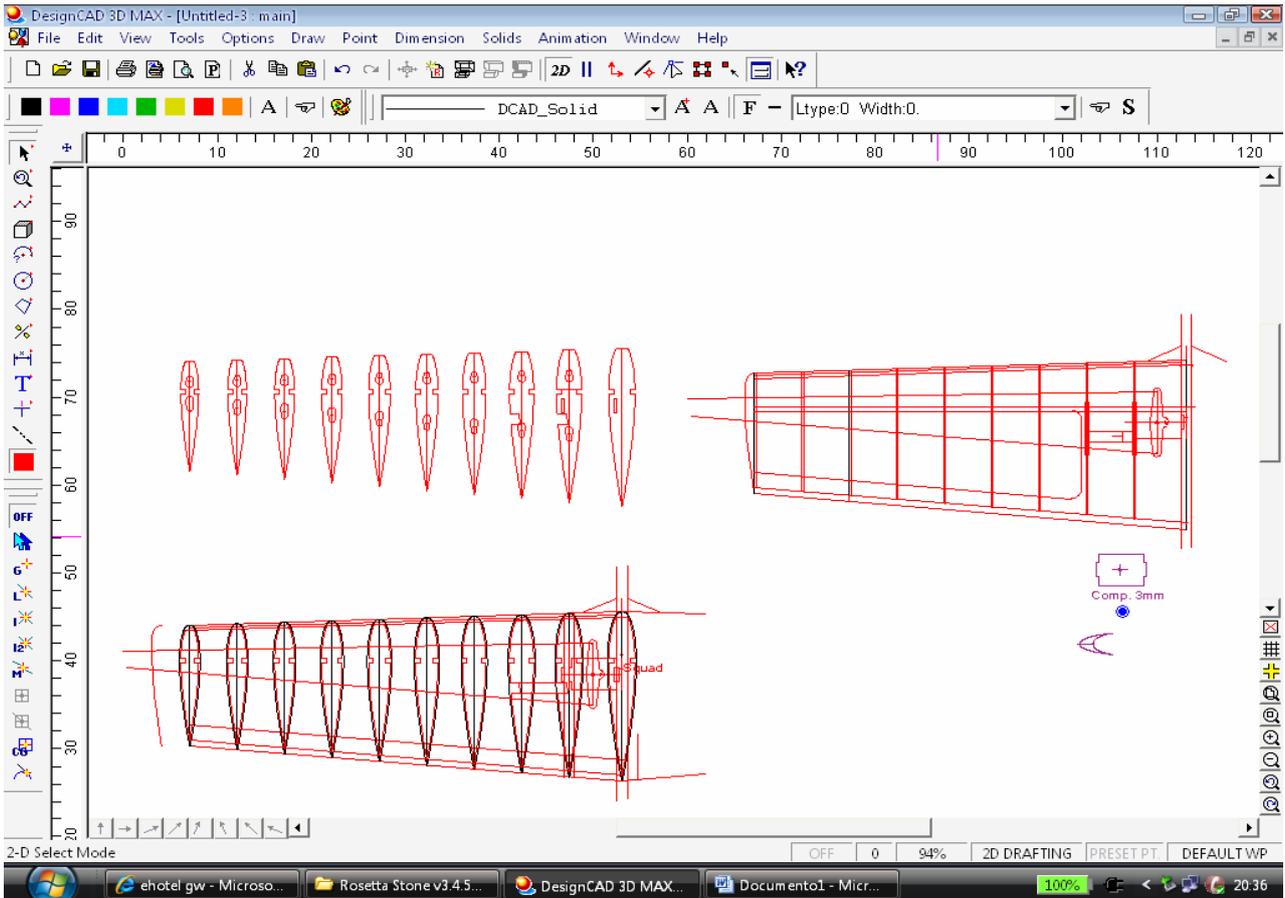


Fig 8. Disegno struttura ala. Nell'ala in basso sono disegnate le centine con tutti i componenti, le centine le ho copiate in alto e ripulite da tutte le linee di costruzione. Adesso sono pronte per essere organizzate sulla vista in pianta della tavoletta di balsa. (Bordo d'entrata, falso bordo d'entrata, longheroni, ecc). L'ala in basso a sinistra verrà eliminata nel disegno definitivo. Nell'ala in alto a destra si vede il posizionamento dei vari componenti e del rivestimento. Questa vista ci servirà per la costruzione vera e propria. In color magenta si vede la bassetta di supporto della squadretta che è stata disegnata nell'ala ed "estratta" mediante il comando di copia.

Una precisazione per ciò che riguarda gli angoli: 0° si trova a destra, 90° in alto e così via.

Terminati i vari aggiustamenti aerodinamici ed estetici, individuamo la posizione del motore, serbatoio, carrello comandi di volo, ecc. per poi passare al disegno della struttura. Se abbiamo avuto l'accortezza di disegnare i vari componenti su diversi *Layer* è facile escluderli a nostro piacimento per disegnare meglio la struttura.

Prima di procedere vorrei illustrarvi l'utilissimo comando *Layer* (strato). Per spiegarvi meglio uso di nuovo il paragone con il nostro vecchio caro foglio di carta. Immaginate di aver disegnato le linee esterne del nostro futuro modello sul foglio di carta bianco e di sovrapporre un foglio di carta trasparente (*Layer 1*) su cui disegnate tutta la struttura. Ponete un altro foglio di carta trasparente e su questo disegnate ad esempio il motore, il serbatoio, il carrello di atterraggio (*Layer 2*). Ponete un altro foglio di carta trasparente e su questo disegnate tutti i comandi (*Layer 3*). Se dovete apportare una modifica alla struttura togliete i fogli trasparenti che non vi servono (*Layer 2* e *3* rendeteli non visibili) e il disegno diventa meno "affollato" di linee e quindi modificabile più facilmente. Alla fine, quando il disegno è definitivamente terminato, copiate tutti i *Layer* sul n°1 (principale), e così quando andate a stampare sarete certi che stampate tutto (mi è già successo di stampare il modello parzialmente disegnato). Nel nostro caso il disegno è poco complesso ma quando diventa complicato - magari in un modello riproduzione - questo comando diventa molto utile.

Quando disegniamo la struttura, per tracciare gli spessori ci viene in aiuto il comando *Draw - Lines - Parallel by Distance* (linee parallele specificando la distanza). In questo modo possiamo disegnare ad esempio lo spessore di un listello attivando il comando e specificandone lo spessore (ricordandoci sempre la coerenza dell'unità di misura, se ragioniamo in centimetri e il nostro listello è 6 mm, scriveremo .6) (Fig. 8).

A proposito dell'estetica vorrei fare una considerazione. Il disegno è una parte importante del nostro bellissimo hobby (dalle mille sfaccettature), e così come curiamo la costruzione e rifinitura del nostro modello impariamo a curare anche il disegno da un punto di vista estetico, vi posso assicurare che ne trarrete grande soddisfazione. Dico questo in quanto un giorno venne a trovarmi *Cesare De Robertis*, l'editore della rivista *Modellismo*, e mi disse: "guarda questo disegno". Rimasi a bocca aperta: su un foglio di carta semitrasparente vi era disegnato un modello *old timer*, e negli immancabili spazi vuoti vi erano disegnati degli uccelli uno diverso dall'altro, delle api, degli insetti, credetemi, uno spettacolo. Da quel momento ho iniziato a curare molto di più i miei disegni.

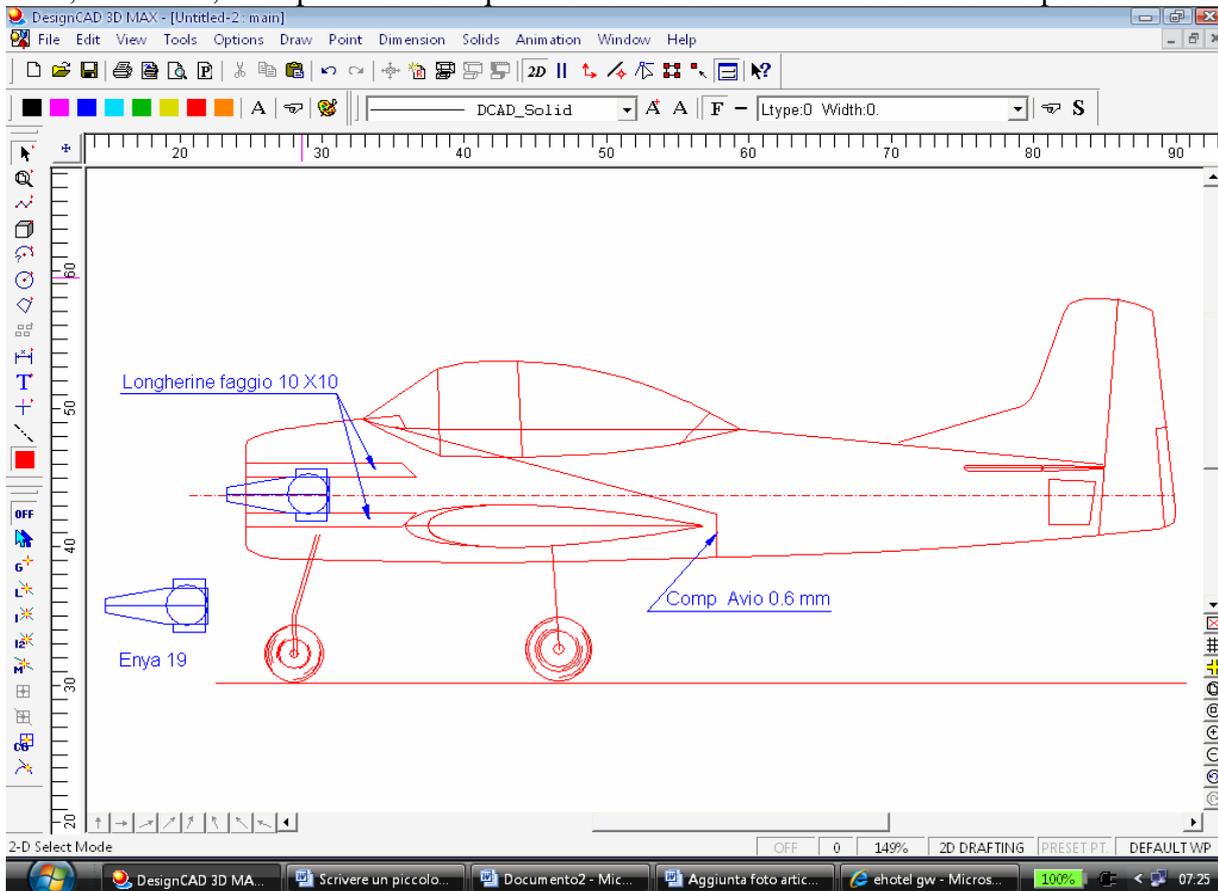


Fig.

9. Disegno fusoliera. Per disegnare le longherine motore ho disegnato molto schematicamente il motore che andrà montato sul modello e l'ho posizionato. Di conseguenza si ricava la posizione delle longherine motore e del serbatoio (non raffigurato per chiarezza). Così via via si procede ad arricchire il disegno con tutti i particolari che riterrete utili alla costruzione.

Un'ultima cosa: non dimenticate tramite il comando *Text* (testo) di apporre le varie didascalie (Fig. 10).

Terminato il disegno, vi consiglio di disegnare la tavoletta di balsa vista in pianta che misura 10cm x 100cm e all'interno di questa riportare i vari pezzi riuniti per spessore in modo che, una volta stampato il disegno, tagliate la parte rappresentante la tavoletta, lo appoggiate sulla stessa e con della trielina trasferite il disegno sulla tavoletta di balsa (questo accorgimento funziona se vi fate stampare il disegno con un plotter a toner). Oppure incollate il foglio con colla riposizionabile e tagliate i vari pezzi. Un'altra opzione è se avete un amico con la fresa a controllo numerico: gli

portate il file (formato DXF) e dopo alcune modifiche al formato del file potrete assistere al taglio delle parti del vostro modello (niente male eh?).

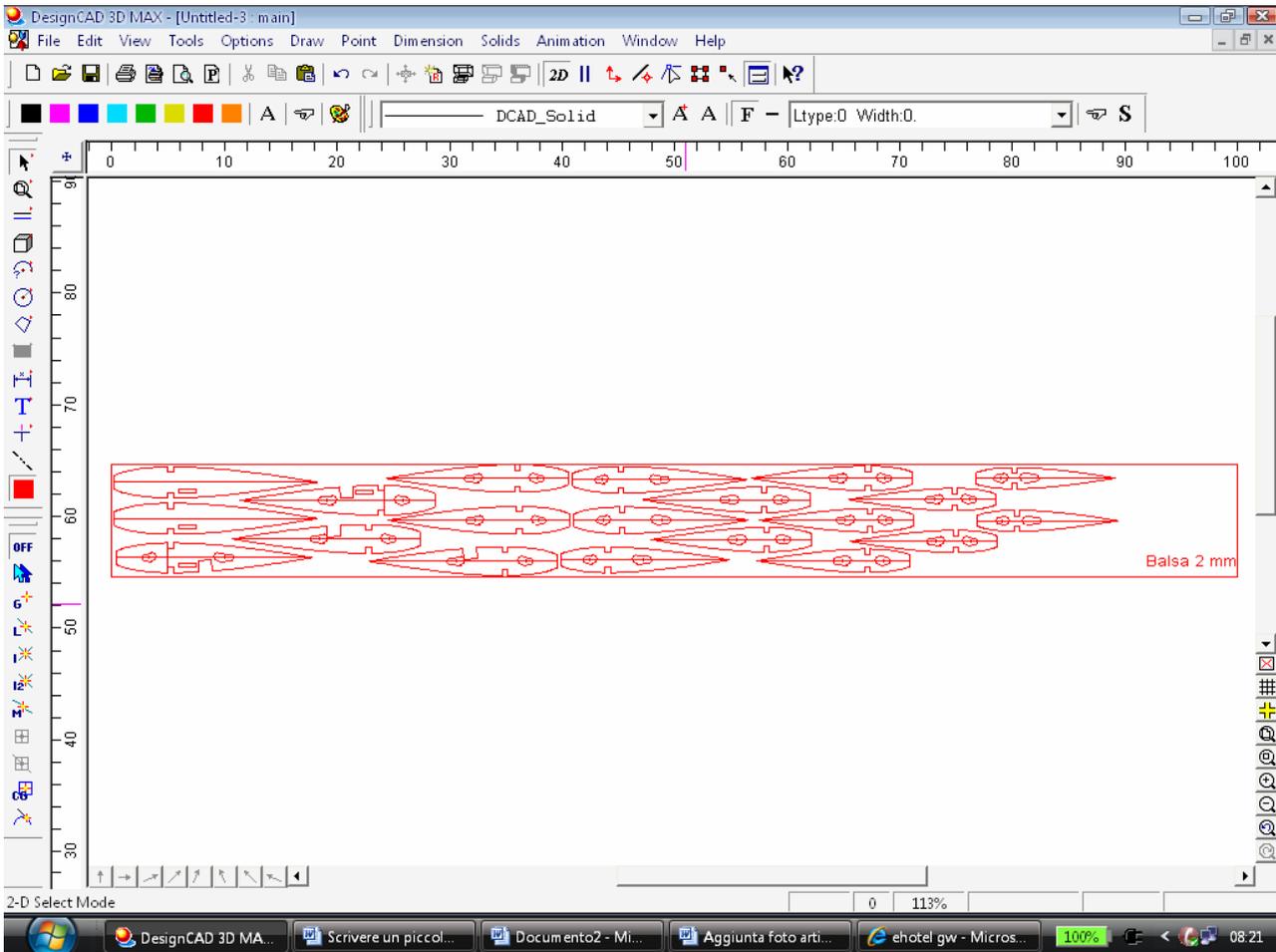


Fig. 10. Le centine sono riunite nella tavoletta, in questo modo lo scarto è ridotto al minimo.

OK, torniamo con i piedi per terra: è il momento della stampa.

Prima di stampare, nel menù di stampa *File - Print* nella casella *Unit* specifichiamo *Millimeters*, togliamo il segno di spunta da *Fit to paper* (adatta al foglio di carta, altrimenti il programma stamperà il vostro disegno in un foglio A4) e specifichiamo la scala. Se tutto coincide, mettendo 1 o 0.1 nella casella *Scale* verifichiamo che nelle caselle *Height* (altezza) e *Width* (larghezza) compaiano le misure corrette del nostro disegno.

Abbiamo due possibilità: o stampare su un foglio unico, e per farlo basterà cambiare le dimensioni del foglio da *Setup*, oppure lasciamo il foglio A4 e stampiamo su più pannelli. Selezionando la linguetta *Panel* selezioniamo in *Marker* (marcatori) - *Corner Mark* che farà un segno ai quattro angoli di ciascun foglio in modo che sovrapponendo questi segni si potrà ricostruire e allineare la tavola costruttiva.

Se mettiamo un segno di spunta su *Mark Panel Number* verrà aggiunta la numerazione a ciascun foglio per ricostruire la tavola più facilmente.

Bene, dopo questo lungo discorso spero innanzitutto di aver chiarito qualche dubbio e, per chi non ha mai preso in considerazione il Cad, di essere riuscito a stimolarlo a provare un approccio a questo tipo di disegno.

Resto comunque a disposizione al mio indirizzo email max.anto@inwind.it

FINE



VCN 2011
BARCELONA - SPAGNA
6/10 LUGLIO 2011
 Alberto Parra



Quarto anno del VCN, 31 concorrenti e 50 ospiti per la cena del Sabato. Questi sono i numeri della quarta edizione. Ogni anno sempre più partecipanti si aggiungono alla grande famiglia del volo circolare, persone nuove e vecchie che tornano a deliziarci con le loro conoscenze e know-how.

Il relax è stato il tono dei 5 giorni di estasi del volo vincolato. Eravamo preoccupati e avevamo dubbi sulla possibilità di far riuscire bene la manifestazione con solo due piste..... ma i dubbi sono stati sciolti, perché in realtà erano a disposizione non solo le due piste, ma tante mani e tanti cuori per facilitare il nostro lavoro.

Il club RACBSA è riuscito a farci sentire come se fossimo a casa nostra.

Abbiamo preparato le piste, il campeggio, il bar con prima colazione e pasti, docce calde, bagni, servizi igienici, tende ... con molti volontari che hanno reso impossibile che qualcosa potesse andare storto.

Mercoledì 6 la "Squadra Canarie Islads" è arrivata ci siamo incontrati con Peter Grabenstein che era arrivato il giorno prima dalla Germania.

Peter ha passato due anni frequentando molti eventi in giro per la Spagna, e con noi si trova molto a suo agio. Giovedì, tutti i modellisti si sono preparati per gli eventi che stavano arrivando nel weekend.

E' stata una intensa giornata di formazione. Ogni sera si andava in un centro commerciale nelle vicinanze per acquistare il necessario per trascorrere una piacevole serata, con barbecue facendo ben più tardi di mezzanotte ...



Giovani e vecchie glorie



Partecipanti al bar del club



Valutazione statica categoria riproduzioni



La bella riproduzione di Pepe Lòpez



Fieseler Storch di Ricardo Moret del Racbsa



Le giudici del combat...tutte mogli dei concorrenti



Il bellissimo T-rex di Jordi Font



Nico padre e figlio preparano un combat

Alle 10 del venerdì mattina sono iniziati i preparativi per i voli della *Velocità Formula X*, organizzato dal Club Paco Jiménez Tamaran, con l'aiuto di Iluminada, Jesus Hernandez, Pietro e Pepe Luján. Si potevano vedere tutti i tipi di modelli: asimmetrici, modelli classici e tuttala.

Motori di tutte le marche e tipi, come Rossi, Cyclon, WLWHA, Parra D, e per la prima volta, in una gara in Spagna, ha volato un modello da velocità elettrico...senza un grande risultato, ma è bello che ci siano delle novità.

Diversi i sistemi di alimentazione, dai tradizionali serbatoi a quelli a pressione e, per il modello elettrico, batterie lipo.

Blanch Gay con i suoi modelli ha ottenuto un grande risultato in termini di velocità, seguito da Paco Jimenez con asimmetrici e Rossi 15 con alimentazione a pressione. Quest'anno hanno partecipato nove concorrenti nella velocità, uno in più rispetto allo scorso anno ... non male ... a poco a poco vedremo più concorrenti nella velocità.

Lo stesso giorno è iniziata la valutazione statica dei modelli riproduzione, la cui gara è stata organizzata dal Club Cordoba, guidato da Rafael Alba, modellista esperto.

Nel pomeriggio, il vento con forti raffiche ha imposto l'annullamento della gara di acrobazia prevista dalle 16 alle 19. Dopo le 19 il vento è calato ed è stato possibile fare volare le riproduzioni, che hanno potuto fare voli belli ed eleganti.

Siamo rimasti con il desiderio di vedere in volo il Fieseler Storch di Richard Moret, che ha avuto grossi problemi di motore, mentre il Bellanca di Rafael Alba ha fatto un volo spettacolare, che ha attirato gli applausi del pubblico.

Il sabato si sono svolti due turni di acrobazia con l'aiuto di Rafa Escribano e Pepe Alvarez. Sono stati tutti buoni voli, così come ci si aspettava da Mas Carlos con il suo Squalo e Nacho Villar, che è migliorato molto, grazie all'allenamento e all'impegno di suo padre Nacho Senior.

Jordi Font ha volato con un bel T-rex con Stalker, impressionante in volo. Fernando Segura, ha fatto una gara molto dignitosa con il suo Lynx e motore Enya 15.

Pepe e José Luis Lopez hanno fatto volare un biplano con un bel rumore in volo con un tremendo Enya.

Successivamente è iniziata la gara di combat, con un record di 15 partecipanti.

In combattimento ci sono state molte sorprese con molti juniores che hanno vinto le batterie. Non c'è niente come un principiante junior, carico e determinato, che ti fa perdere le batterie, basta chiedere a Jordi Roura, a Paco Mons o Matteo che hanno perso la prima batteria nella quale erano dati favoriti.

Alla fine le batterie sono state spettacolari e di buon livello, con Raul Mateo (Campione Europeo junior) e Jose Luis Lopez (3° nel Mondiale 2010), tra tutti i partecipanti.

Il materiale utilizzato è stato il migliore per questa specialità con velocità limitata, con regolamento FAI, e motori limitati nelle loro prestazioni, 2,5 Glow Parra e eliche 8x4 Taipan per la maggior parte.

La bellezza di questa categoria è che si rompe quasi nulla in confronto alla FAI, permettendo l'accesso a tutti, specialmente i giovani. Si richiede anche poca tecnica, il che facilita l'accesso alle specialità-FAI F2D quasi senza rendersene conto.

Sabato pomeriggio è stato dedicato alle gare di velocità. Sono state organizzate dal Delta Club con la coordinazione di Francisco Javier Navarro. Prima, durante l'allenamento, siamo andati in onda in un servizio per una televisione locale, una visibilità importante per un evento come il nostro.

Ci sono state due manche di qualificazione, lasciando la finale di 100 giri la Domenica.

Il lavoro dei giudici e l'organizzazione hanno contribuito a rendere entrambe le gare snelle, che si sono svolte nei giusti tempi e con la precisione di un orologio svizzero. Si tratta della Formula 15, con modelli semplici, due ruote, 15cc di carburante, riempimento manuale.

I motori più utilizzati: Parra 2,5 diesel ABC, seguito dall'MVVS. Per tutti eliche APC 7x6.

In F2F, invece, 3 squadre hanno fatto i migliori tempi prima della finale, con motore Cyclon e eliche APC 6,5x6,5, mentre la squadra Zapata ha corso con un MVVS RV.

Alla sera del sabato ci siamo ritrovati tutti per la cena: molti si sono adoperati in cucina, in una atmosfera molto allegra, eravamo più di cinquanta persone, il tutto rallegrato da abbondante birra ed un *mojito* preparato da Pepe Lujan, poi a notte fonda tutti a letto nella speranza di essere operativi la domenica.

Domenica Jorge Benavente ha fatto una dimostrazione con un pulsoreattore Zanin, con un modello tutto metallico tranne lo stabilizzatore.

Due voli spettacolari eseguite con il polso, che hanno attirato molti applausi dai partecipanti che si sono riuniti sulle pendici del Montjuic. La maggior parte non aveva mai goduto il volo impressionante di un polso, un grande spettacolo.



Mr. Monito, Pepe Lujan



Il podio della velocità



Podio combat junior



Podio riproduzioni



Gli otto equipaggi della *Formula 15*



Il leggendario Pacheco con Kevin



Benavent con il pulso

Durante la giornata le ultime gare. Mentre la squadra di Kevin Lopez e di Alberto Parra hanno fatto i migliori tempi nelle manches di qualificazione, alla fine hanno subito la rottura del modello e sono stati relegati al terzo posto, mentre la squadra di Pepe e Jose Luis Lopez hanno ottenuto il primo posto seguiti da Zapata.

Il nostro più grande ringraziamento va a tutti coloro che ci hanno aiutato. Al popolo dei clubs che hanno consentito questa quarta edizione: RACBSA, ROBIN, TAMARAN, CORDOBA, DELTA. Al presidente della RACBSA, José Alfonso Pineda, per il sostegno incondizionato al progetto. A Manuel Marta e Raul, Jesús Hernández Abad, Mireja e Roura, e Illuminada.

Si noti inoltre l'appoggio incondizionato del RFAE nel considerare come il Campionato di Spagna il VCN, offrendo premi importanti, e per meglio sostenere la manifestazione per due giorni abbiamo avuto la presenza e collaborazione del Presidente della Commissione Tecnica Nazionale di Aeromodellismo, Neus Missé.

In conclusione, visto il grande successo, siamo pronti a dare battaglia per il VCN del 2012.

L'articolo è tratto dal sito <http://www.vuelocircular.es/cronica11.html>, è pubblicato sul Notiziario di Volo Vincolato per gentile autorizzazione di Alberto Parra.

Traduzione e adattamento del testo di Bruno Massara

GLI AMICI DI VOLO VINCOLATO



Franco Castro, Acireale (CT), nel suo laboratorio al lavoro con le resine.



L'americano Bob Hunt lascia il P47 *Thunderbolt* di Bill Werwage.

VALDAGNO 12 GIUGNO 2011

IL RITORNO...



Luciano Compostella e Giorgio Zenere. Il Modello è il Solar con cui Luciano ha vinto il campionato europeo nel 1997.

Inizio così questo resoconto del raduno tenutosi a Valdagno il 12 giugno 2011, ed il perché ve lo racconto. La Tavolettata d'Inverno, che si tiene a Grassobbio la prima domenica di febbraio, è un appuntamento al quale tutti i vincolisti non vogliono mancare e neanche io.

Sono voluto esserci. e assieme agli amici Carbini, Laghi, Dal Maso, Rigato, ci siamo trovati per onorare questo appuntamento. Al momento di preparare il modello mi si avvicina Luciano Compostella: come al solito i convenevoli e felice di averlo ritrovato "in campo di volo", gli impongo di andare al centro e prendere in mano la manopola...lui mi prega, appena finito la procedura di partenza, di raggiungerlo al centro: "sai sono 4 anni che non piloto, magari non ce la faccio fino alla fine"...e così è stato. Decollato ed assaggiato il modello inizia le figure di rito ma agli otto quadri mi dice di prenderlo. Volando dritto commentiamo il modello: avevo l'EXTRA di fabbricazione Dionisio, Gigi, Furlan: "Va molto bene il modello, mi sembra comunque po' picchiato, ma basta regolare un po' l'asta di rinvio e tutto si sistema".

Dopo il volo ci mettiamo a parlare e lo invito ufficialmente al raduno di Valdagno, se non per la gara, almeno al raduno. "Tanto, gli dico, lo sai che troverai ad aspettarti il tuo SOLAR dell'Europeo del '97..."

La giornata passa in totale serenità, si va a pranzo e poi al pomeriggio si inizia a ritirare per il rientro.

Quando ci salutiamo rinnovo a Luciano l'invito e mi quasi promette di esserci.

E qui parte il racconto di Valdagno.



Alberto Maggi



Raffaello Brentonego di Verona



Gli EXTRA di Dionisio Furlan e Giorgio Zenere



Il REBUS di Vittorio Furlan



Giorgio Zenere lascia a Luciano Compostella



Mario Crestani



Martina, Anna, Mario, tre collaboratori preziosissimi e insostituibili

Iniziano i lanci e dato l'esiguo numero di iscritti spingo per fare i due lanci al mattino. La gara ha presentato un buon livello di volo, infatti i punti sono abbastanza vicini. Nella Acro mi impongo già al primo lancio e sono così tranquillo per seguire l'andamento della manifestazione.

Nella AcroBig Maggi ha problemi di motore e non vola sui suoi livelli. Compostella, con un volo rilassato, mette dietro i due Furlan.

Al secondo lancio ancora problemi per Alberto Maggi e quindi la riconferma di Compostella.

Nell'Acro rinuncio al secondo lancio dopo aver visto che gli avversari più diretti non potevano più rimontare su di me.

Il secondo lancio finisce con i voli di Bernini e Fiussello Silvia sotto uno scroscio di pioggia. Alle 13,30 si va a pranzo con la tranquillità che tutto era finito. Ad attenderci Gianni del ristorante "Alla Campagna" che ci ha saputo rifocillare e dissetare a dovere. Sono sempre contenti i miei ospiti quando andiamo a mangiare da Gianni.

Al rientro in campo preparo il tutto per premiazioni e consegna attestati con gli amici del raduno che ripartono con i voli.

Gli amici intervenuti al raduno sono un po' i soliti: Del Torre Marino con il figlio Marco da Udine, Panceri Carlo da Arcore, Ottavio Brumatti con gentil signora da Gorizia, il mitico Dal Cero Sergio arrivato da Verona con Silvio Facchin, Corno Donato da Arcore, il locale Gianfranco Pegoraro e una new entry: Brentonego Raffaello da Verona, pensate che Raffaello è pilota di Cessna, vola con i modelli radiocomando giant scale (Stinson, Piper Cub) e gli è ritornato il tarlo del VVC!!!

Chiamo tutti a radunarsi per la foto di gruppo e ognuno con i propri modelli si appostano per la foto. Si sono visti bei modelli: Solar (Compostella e Pegoraro), Rodeo, Nobler (Dal Maso, Brumatti) auto costruiti, e acrobatici da gara.

Alla premiazione inizio con il ringraziare i signori giudici e tutti i ragazzi che sono intervenuti (Silvia compresa) e inizio le premiazioni della 2° gara del Campionato Cisalpino:

Categoria ACROBIG: Compostella Luciano, Maggi Alberto, Furlan Vittorio, Furlan Dionisio

Categoria ACRO: Zenere Giorgio, Raveane Albino, Fiussello Silvia, Dal Maso Lino, Refosco Mario, Bernini Angelo.

Ai primi tre classificati una medaglia dalla *Oreficeria Soprana Enrico*, e poi a tutti le ghiottonerie: pasta mulino *Faloppi*, formaggio della macelleria *F.lli Urbani*, vino della *Cantina Soldà* e attestati di partecipazione.

Concludendo ricordo che il sabato era piovuto per gran parte della giornata, sono riuscito a preparare il campo e fare dei voletti solo alla mattina, la domenica invece è stata una bella giornata a parte uno scroscio di pioggia verso le 13.00 che ha turbato il lancio degli ultimi due concorrenti Silvia ed Angelo. Dopo la pausa pranzo sole tutto il pomeriggio.

Si chiude così la nona edizione del raduno Valdagnese, i concorrenti iniziano a lasciare il campo per fare ritorno, saluto tutti e ringrazio di essere venuti e ringrazio particolarmente Luciano Compostella che ha fatto il rientro in gara. Non so se sarà una ripresa che continuerà ma sono sicuro che se riprendesse a volare seriamente Luciano avrebbe ancora qualcosa da dire.

Alla prossima, un amico in VVC,

GIORGIO ZENERE

Al mattino iniziano ad arrivare i concorrenti della gara ed amici del raduno, arriva il mezzo da Monza: Corno Donato, Carlo Brambilla e Luciano Compostella. Al saluto mi chiede dove si può provare il modello e dove ci si iscrive: "Ma allora vuoi fare la gara?"...chiedo, "e certo che la faccio".

Lo rassicuro e lo informo che avevo provato il modello il sabato precedente la gara e che stava a posto, intanto mi porto al tavolo iscrizioni per preparare le schede di Compostella Luciano, cat ACRO BIG.

Alle 9.00 in punto parte il volo di riscaldamento giudici: i signori Luca Barzagli, Giordano Laghi, Guido Fasano sono appostati e pronti. Il volo lo fa Dionisio Furlan.

La categoria ACRO vede iscritti:

Zenere Giorgio, Fiussello Silvia, Dal Maso Lino, Refosco Mario, Bernini Angelo, Raveane Albino.

Nella categoria ACRO BIG: Maggi Alberto, Furlan Vittorio, Furlan Dionisio, Compostella Luciano.



VOLO VINCOLATO CALABRIA

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

VIII RADUNO VVC REGGIO CALABRIA 18 SETTEMBRE 2011

Domenica 18 Settembre, in una giornata di piena estate, sul campo in erba sintetica di Bovetto, si è rinnovata quella che ormai è una tradizione - che speriamo di portare avanti ancora a lungo - e cioè il ritrovarsi di tanti amici che condividono la propria passione: di vedere librarsi in volo i propri modelli, nonostante l'età che avanza e le difficoltà sempre crescenti che sembrano voler dire: “*Chi ve lo fa fare?*”

Qualcosa ce lo fa fare; ho ancora negli occhi due immagini che voglio descrivere: l'ingresso in campo, col modello in mano, di Mimmo Candido, 84 anni e un recente intervento al cuore e Francesco Anastasi, che si avvia verso la pista, il modello nella mano destra e la...stampella in quella sinistra!



Ennio Marra con uno dei suoi Benny



Annamaria Barreca

Non so se chi si avvicina, oggi, a questo nostro meraviglioso hobby, avrà occasione di poter godere di immagini simili, per quanto mi riguarda posso affermare che sono felice di averle potuto vivere.

La cronaca della giornata ha registrato alcuni momenti notevoli, tra i quali voglio ricordare un combattimento di altissimo livello tra due campioni, Maurizio Anastasi e Giuseppe Motta, reduci dalla prova di campionato nazionale di Combat, che non hanno rinunciato, nonostante la stanchezza della trasferta, ad essere presenti all'appuntamento di Reggio e l'arrivo di Giacomo Mauro, in partenza per impegni professionali fuori città, che ha fatto di tutto per spostare il suo volo e poter trascorrere qualche ora sul campo (e magari arrivare ai propri appuntamenti lavorativi con gli abiti olezzanti di miscela...). Ci voglio aggiungere anche la scassata del modello del sottoscritto, causata dal cedimento di un ball link; mi accorgo però che così facendo rischio di mettere in sottordine gli altri momenti della giornata, tutti ugualmente importanti.

Partiamo dal Gip 46: la presenza di Franco Castro, Orazio Rocca ed alcuni altri non è bastata ad evitarmi la sensazione che la categoria è nettamente in calo, almeno



I Maugeri con Francesco Pistrà



Francesco e Maurizio Anastasi



La famiglia Rocca



Pino Bianco



Giovanni Viglianti



Paolo Morabito



Mimmo Candido e Bruno Massara



Franco Castro



Mimmo Candido



Bruno Massara



Mimmo Speranza



Lucio Raccuja e nipote



Attilio Di Figlia



Giuseppe Motta



Orazio Motta

da noi. Penso sia fisiologico che dopo alcuni anni di grande partecipazione ed entusiasmo, si verifichi un momento di stanca; se poi non sarà solo un momento, bisognerà pensarci. Da tempo con Anastasi e altri si parla di fare uno slow combat con i vecchi G20 diesel, giusto per divertirsi.

Qualora il Gip 46 non dovesse, così com'è, suscitare ulteriori entusiasmi, perché non sfruttare gli stessi modelli, ormai numerosi ovunque, per un team racing semplificato, tipo batterie di due e non tre, e senza rifornimento intermedio, che richiede una pista, su base di 50 giri? Oppure.....

Sollecito le meningi di chiunque a produrre nuove proposte... possibilmente facili da attuare!

Mi accorgo che parlare di momenti notevoli è improprio (anche se la mia scassata, per me è stata notevole, e come!!!): improprio perché, come si fa a considerare momenti meno che notevoli il sempre emozionante volo del bimotore di Bruno Massara, con i due Fox il cui suono (musica?) ci riporta indietro negli anni, o il volo di Lucio Raccuja, con un quattro tempi perfetto (raro non sentire Lucio brontolare contro il motore di turno...) o ancora assistere al collaudo di un nuovo modellino di Mimmo Speranza, una miniatura con motore 2,5cc proprio come una volta, progettato e realizzato con lo stesso rigore usato per il suo nuovo acrobatico Fai, non ancora collaudato ma che so già gli darà grosse soddisfazioni, avendo potuto studiarne il progetto?

E non finisce qui, che dire di Gianni Viglianti e il suo ben riuscito modello, motorizzato con un G21/46 che lungi dall'aver visto tempi migliori sembra godere di eterna giovinezza, va in volo e quasi con noncuranza presenta un programma che non esito a definire di livello nazionale e di Mauro Campa che, avendo incidentato il suo modello con motorizzazione elettrica, corre a casa, torna con un altro assolutamente simile, ma non ancora provato, e dimostra che l'elettrico è affidabilissimo?

Potrei continuare. Ma spero di aver dato un'idea della giornata: unico rammarico, gli amici assenti, ma purtroppo sappiamo bene che l'ideale è tale proprio perché non raggiungibile.

Infine, esausti per il sole da Ferragosto e non certo da fine estate, ci siamo detti arriverci all'anno prossimo, quando il raduno di Reggio ospiterà la prova di F2b e non quella di Gip, in una logica di alternanza che speriamo sia gradita.

ENNIO MARRA



Da sin: Orazio Motta, Ennio Marra, Giuseppe Motta



VOLO VINCOLATO SICILIA
B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it

IL *LINK* DI MIMMO SPERANZA

Il LINK di Mimmo Speranza, a dispetto delle dimensioni, è un acrobatico progettato e costruito con tutti i migliori criteri applicabili ad un acrobatico da gara di dimensioni più tradizionali.

Ho visto volare il LINK e, credetemi, non vola da “modellino” bensì da modello “grande”, e bene, segno evidente che Mimmo ha centrato gli obiettivi che si era posto durante il progetto e la costruzione.

Quindi, con una innata simpatia per i modelli “classe .15”, vi lascio alla presentazione del LINK, ricca di fotografie e con le poche note che servono a comprenderne i dettagli.

Bruno Massara

Note sul *LINK*

FUSOLIERA

Fusoliera a tavoletta in balsa da 10 mm, longherine motore faggio 10 x 10, ricopertura laterale anteriore in compensato da 1 mm. Pinna dorsale balsa da 5 mm, carrello in durall 1.5 mm, ruote da 34 mm.

Serbatoio uniflow a sezione rettangolare 60 x 40 x 25 mm pressurizzato dal silenziatore.

ALA

Semiali uguali. Centine balsa da 2 , bordo entrata tavoletta da 6 sagomata in opera, struttura longherone a doppio T costituita da due listelli quadrati 6 x 6 in balsa duro affioranti sulle centine e da una soletta in balsa da 1.5 con vena verticale ogni due centine fra i longheroni.

Bordo d'uscita due strisce di balsa da 2 x 25 mm e listello da 2 x 4 alla fine sagomato tondo. Costole sulle centine in balsa da 2 mm larghe 6 mm con vena trasversale sul naso e longitudinale posteriormente al longherone.

Ricopertura ala nella parte centrale in balsa da 2 mm.

Estremità alari in balsa da 4 mm.

Ricopertura in Polyspan.

Flap in balsa da 4 mm, cerniere in nylon.

Sulla semiala sx regolazione della posizione dei cavi, sulla dx pozzetto per il peso.

PIANI DI CODA

Piano orizzontale in balsa da 5 mm. Piano verticale in balsa da 5 ricoperto di seta.

COMANDI

Squadretta in durall da 1.5 imboccolata in ottone, leva dei flap in ottone da 1 mm imboccolata in ottone 2 x 3 ed acciaio da 2 mm.

Leva piano orizzontale in nylon tipo RC.

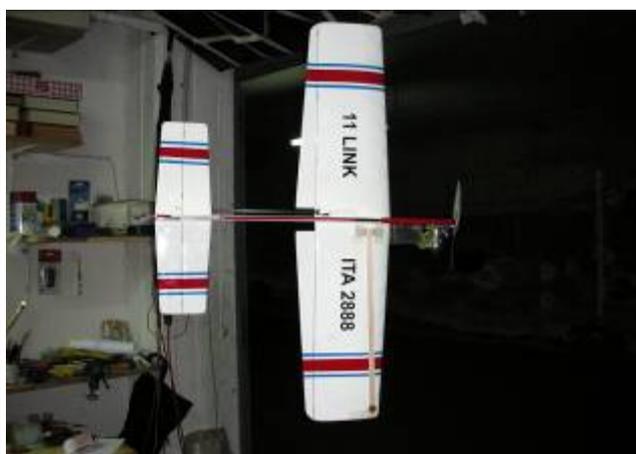
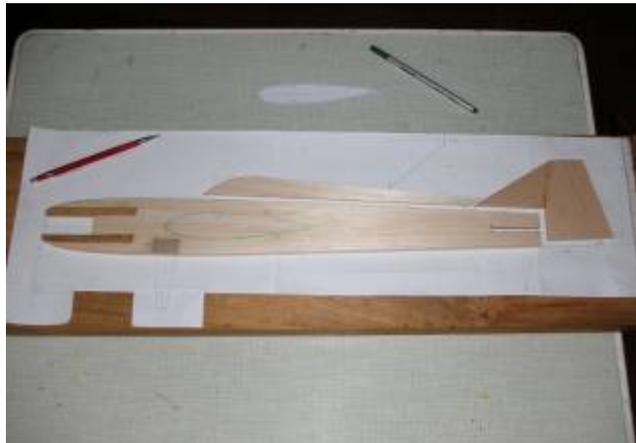
Rinvii in tubo di carbonio da 5 mm.

FINITURA

Tre mani di collante cellulosico diluito al 50 % su tutta la struttura.

Colorazione con smalto acrilico ed una mano di 2 K come antimiscela.









VOLO VINCOLATO PUGLIA

G. MACRÌ wendover@alice.it

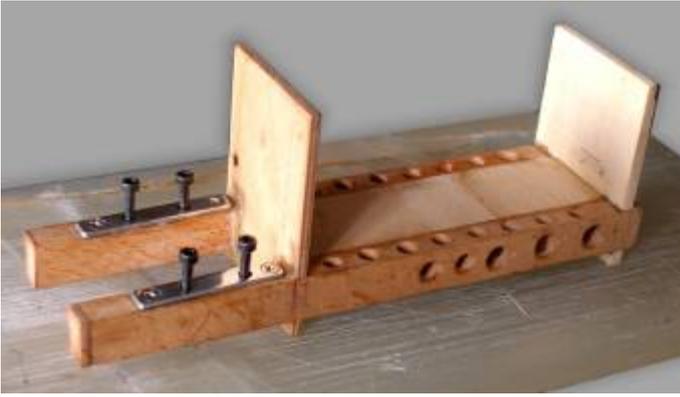


Avevo quattordici anni quando lo vidi per la prima volta, e fu amore a prima vista. A quell'epoca l'unica mia fonte di aggiornamento era la cara vecchia *Modellistica*, ve la ricordate? piccolo formato, carta patinata, fotografie un po' sgranate (scelte tenendo sempre sott'occhio il conto del tipografo), insomma qualcosa a mezza strada tra rivista di lusso e *fanzine* a basso costo.

Ebbene, non so come, ma un bel giorno venni in possesso di un numero di *Flying Models*, e un nuovo mondo si dischiuse ai miei occhi. Era l'*America*, amici. Quell'*America* scoperta al cinematografo domenicale, mitizzata nei racconti tra adolescenti, sognata sulle pagine di Kerouac, io la ritrovavo tra quei fogli di carta polposa e un po' ingiallita zeppi di fotografie e disegni al tratto, pieni di parole nuove e accattivanti: *America's Hobby Center*, *Polk's*, *Sterling*, *SIG*, *Goldberg*. Leggevo e sfogliai, e rivedevo nella mente le autostrade polverose che attraversano il deserto, le metropoli rigurgitanti *Chevrolet* e *Corvette*, mandrie a perdita d'occhio sotto il Grande Cielo, *easy raiders* e *hot dogs*.

Ma sto divagando. In quel numero di *Flying Models* del settembre del '69 compariva tra gli altri un progetto di Paul Palanek, lo *Hi-Lo Stunter*, per l'appunto. Non so perché mi colpì tanto; forse quell'ala ampia dalla larga corda, o l'abitacolo aperto vecchio stile, o quel carrello aggressivamente avanzato, o forse la costruzione per tanti versi inconsueta rispetto alla scuola italiana... Fatto sta che me ne innamorai perdutamente, e al diavolo i *Continental* e i *Camacc* che tutti mi consigliavano.

Tuttavia, quell'*Hi-Lo* non lo costruii mai: a quei tempi svolazzavo con Scoiattoli e Rodei, e non possedevo neanche un motore da cinque. Poi, quando mi potei permettere un motore "di grossa cilindrata", ero ormai distratto da altri e più competitivi progetti e la rivista giacque, seppur gelosamente conservata, negli scaffali di una libreria.



Il castello motore

Quarant'anni dopo, ecco che mi ricapita di nuovo sotto mano quella rivista, orba della copertina e ancor più ingiallita nelle pagine; riguardo il disegno del mio vecchio amore e mi rendo conto che mi piace ancora. E allora, perché non farlo? Ho un *OS 40 LA C/L* nuovo di zecca che non vedo l'ora di provare, una bella provvista di balsa ben selezionato in laboratorio, e la prospettiva di quattro mesi da passare nella casa al mare. Detto fatto: impacchetto da una parte il materiale necessario, e dall'altra gli attrezzi indispensabili (e qualcuno quasi superfluo) per la costruzione. Si parte per il soggiorno estivo.

I primi giorni sono dedicati all'esame critico del progetto. Il buon Paul lo dice a chiare lettere, il modello è destinato a chi vuole imparare il programma acrobatico, e tra le doti che vuole conferirgli c'è quella della *robustezza*. Ma a me non piacciono tutte quelle solette che rinforzano la giunzione dei longheroni nella parte

centrale, mi sembrano una perdita di tempo non compensata da una proporzionale robustezza aggiunta. Allora: longheroni in balsa 6x6 rinforzati sì nella parte centrale come vuole il buon Palanek, ma utilizzando del roving di carbonio incollato con cianoacrilato sulle due facce verticali di ciascuno, e bordo d'uscita classico formato dalle solite due tavolette di balsa da 3 mm. Modificherò le centine prolungandone la parte posteriore, e giacché ci sono renderò più razionale la posizione dei longheroni posteriori.

Neanche l'attacco della squadretta mi sconfinferà, e decido di sostituirlo con due piastrine in compensato solidali ai due longheroni anteriori, tra le quali sospendere la squadretta stessa. Anche il sistema di fissaggio del carrello è un po' prolisso, e lo rimpiazzo con una razionale piattaforma orizzontale in compensato da incastrare tra il castello motore e le fiancate della fusoliera. Il serbatoio non sarà più accessibile una volta chiusa la fusoliera... e che diamine, come si faceva trent'anni fa? farò così anche oggi!

Resisterò anche alla tentazione di fornire l'ala di uscita dei cavi regolabile e pozzetto della zavorra apribile: il modello è quello che è, un trainer acrobatico, e poi non voglio perdere troppo tempo, l'estate è breve e al termine il modello lo voglio finito e pronto per la verniciatura.

Così inizio la costruzione, come per me consueto, con la coppia ala e castello motore. Per quest'ultimo sostituisco la tavoletta di legno duro sagomata con un più razionale assemblaggio di longherine in faggio (opportunamente alleggerite nella parte posteriore) e ordinate in compensato



Particolare del montaggio della squadretta

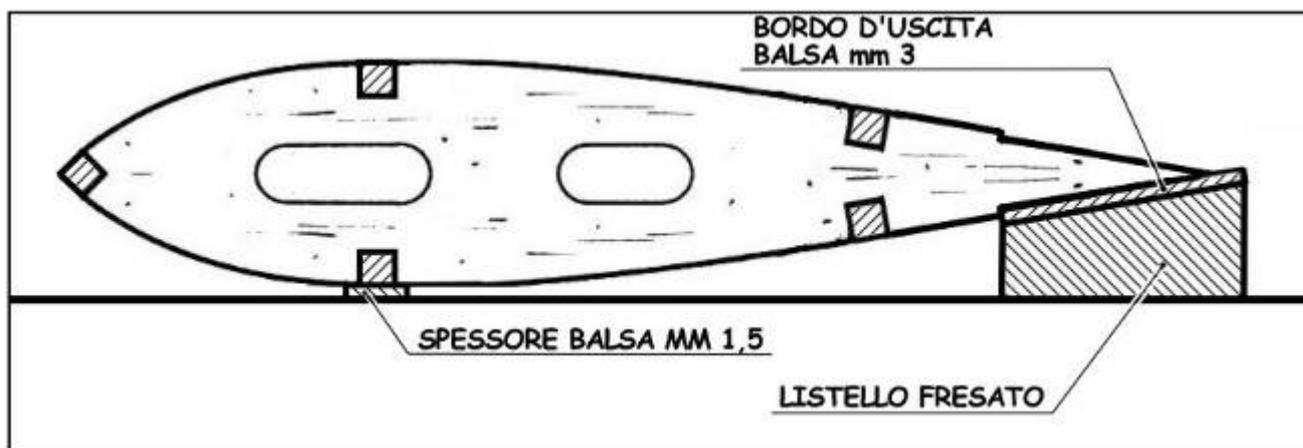


Fig. 1



L'ala completata

avio. Lo spazio tra le longherine dietro l'ordinata parafiamma è il principale amplificatore di vibrazioni, ergo è necessario riempirlo: il sistema migliore è una piastra in balsa da 3 millimetri con vena trasversale e una struttura geodetica dello stesso spessore a essa solidale. Ciò cui non rinuncio sono le piastrine in dural da 2 millimetri avvitate e incollate alle longherine in corrispondenza delle alette di fissaggio del motore: un paio d'ore di lavoro in più che eviteranno in futuro tante frustrazioni al momento di smontare e rimontare l'OS.

Nel frattempo ho preparato lo scaletto per il montaggio dell'ala. Niente di complicato, per carità: quando mi appresto a costruirne una, faccio una passatina da Pantaleo, il mio falegname, e mi faccio fresare un listello di abete con la sezione che mi sono disegnato in precedenza; poi lo fisso con viti a legno sul piano di montaggio e il gioco è fatto (Fig. 1). A questo punto fisso con gli spilli la tavoletta del bordo d'uscita sul listello e il longherone anteriore sul piano (interponendo uno spessore di 1,5 mm), così non mi resta che posizionare le centine mantenendole in squadra con i soliti mattoncini Lego che uso abitualmente (magari qualcuno ricorderà un articolo su quell'argomento comparso qualche anno fa su queste stesse pagine).

Per l'incollaggio, dite quello che volete, ma sono ancora fedele al vecchio collante celluloso, riservando l'impiego dell'epossidica (24 h) solo ai punti più critici, come i supporti della squadretta. A proposito di quest'ultima, da anni uso con grande soddisfazione quelle prodotte da *Tom Morris* in materiale fenolico, leggere, resistenti e soprattutto *comode*, dal momento che vengono fornite complete dei cavetti in acciaio trecciato già impeccabilmente installati. Sempre Tom Morris mi rifornisce di ottime squadrette/accoppiatori per flap ed elevatori. Quanto ai rinvii, tubi di carbonio e *ball links* con asse da 3 mm sono tutto ciò di cui ho bisogno.



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

Una volta completata l'ala, passo alla ricopertura. Mi ero portato dietro qualche metro di seta Esaki, ma l'articolo pubblicato da Mimmo Speranza sulla ricopertura in *Polyspan* mi intriga: una telefonata in Inghilterra e tre giorni dopo il materiale è in casa. Decido di seguire le istruzioni del produttore, ed incollo direttamente il materiale ai bordi dell'ala mediante collante diluito, attento a porre il lato lucido all'esterno (Fig. 2). Il giorno dopo mi armo di phon e procedo a tendere la pellicola, che inevitabilmente presentava un bel po' di grinze: fantastico, il materiale si tende istantaneamente e le grinze spariscono (Fig. 3). Unica accortezza che scopro necessaria è il non insistere a lungo sullo stesso punto, in quanto una temperatura troppo elevata può provocare la comparsa di buchi nella ricopertura. La prima mano di tendicarta accentua la tensione, tanto che ho paura che si possa deformare la struttura: così per le mani successive passo alla vernice alla nitrocellulosa, notoriamente meno energica del collante, e la faccio asciugare con l'ala bloccata sullo scaletto mediante pesi (io uso sacchetti di stoffa pieni di pallini di piombo). Alla fine il risultato è eccellente: ala dritta, copertura perfetta e di grande resistenza, incremento di peso quasi trascurabile (Fig. 4).



Fig. 5

Attenzione: il *Polyspan* non concede nulla per quanto riguarda le doppie curvature: io, nonostante quanto riferito da Mimmo, mi sono incaponito a volerlo usare anche per i terminali, e come risultato mi son dovuto tenere alcune piccole ma fastidiose grinze in quest'area. Non c'è niente da fare, per i terminali bisogna davvero usare seta o *modelsan*.

La realizzazione di fusoliera, flap e timoni è ordinaria amministrazione. Come mia abitudine, applico le cerniere incassandole nella parte mobile con l'aiuto di un attrezzino in balsa e carta vetrata che si ottiene in cinque minuti (Fig.5).



Le cerniere in loco

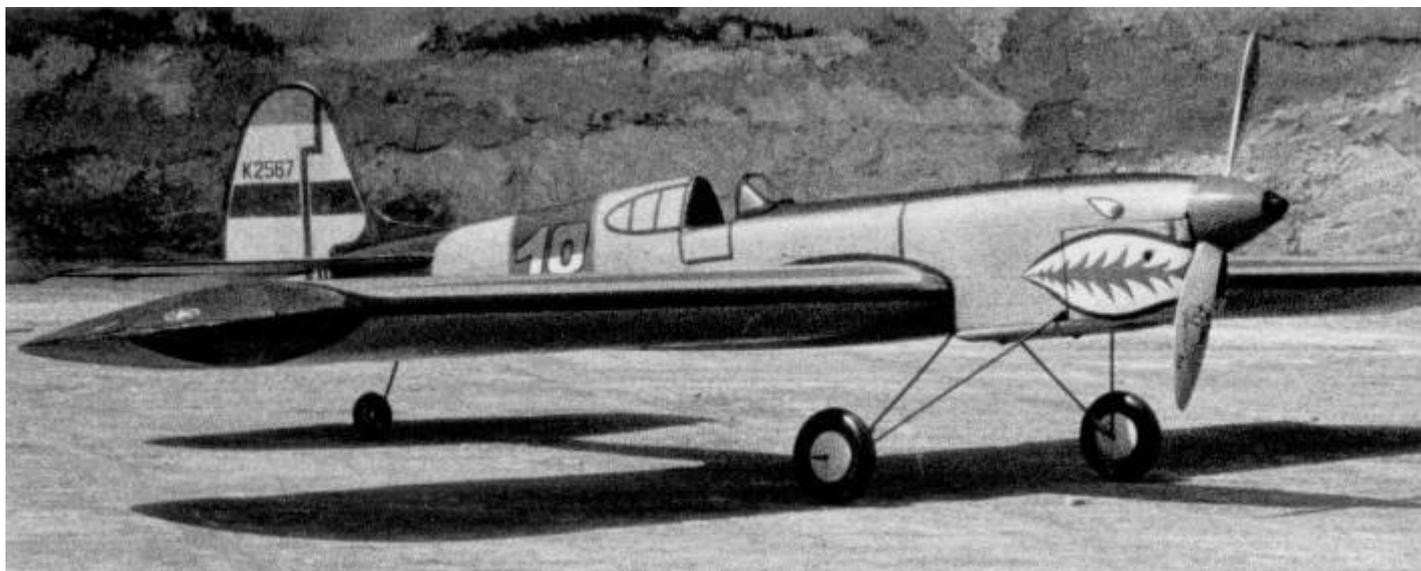
Fine 1^ parte

Venti e più anni fa...



-A sinistra: Il palermitano Daniele Tamburini a Monza alla 1° prova del camp.Italiano F2B del 1984, qui ritratto con un modello del monzese Salvatore Rossi. Il noto acrobaticaro monzese diede in prestito il modello a Tamburini per consentirgli di effettuare il secondo lancio di gara, dopo che il suo modello esplose in volo a causa del vento fortissimo. Da Modellistica N° 5 del 1984

- A destra: Il bergamasco Raffaele Oberti con il *Cessna 150* campione Italiano categoria riproduzioni.
Foto I.Poloni



Il bellissimo acrobatico *ALFA Special* del '75 di Gabriele Macrì di Lecce. Motore G20/23. Foto Macrì.