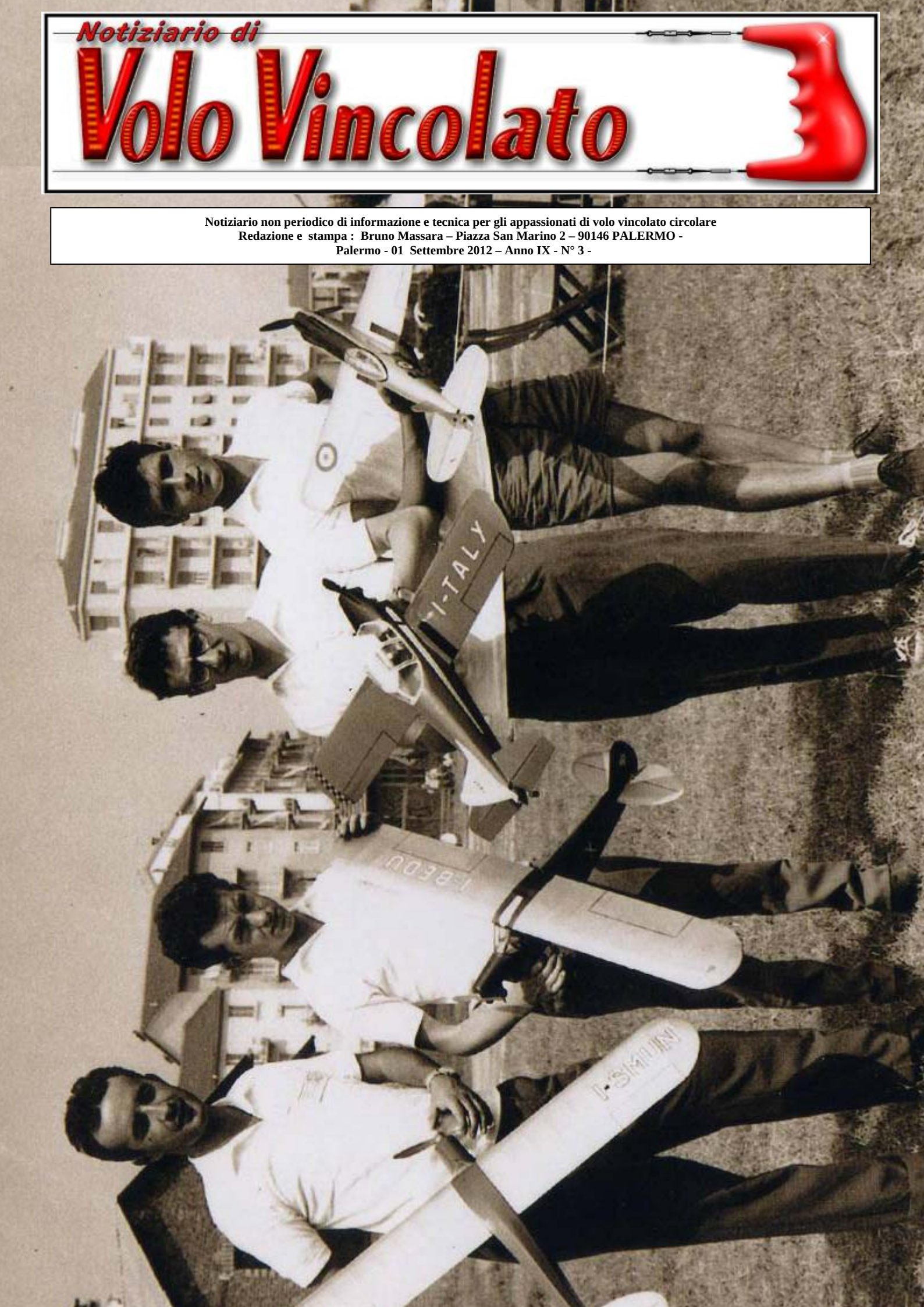
Volo Vincolato

VOLO VINCOLATO ANNO 9 N. 3

Gli amici di Volo Vincolato - V.V.
Ricordo di un aeromodellista: Valter Bagalini - A.Guerci
Gli amici di Volo Vincolato - V.V.
Valdagno 17 Giugno 2012…10 candeline! - G.Zenere
La nascita dell'Oscar - E.Marra
Tre modelli molto particolari - B.Massara
Volata in notturna - B.Massara
Le interviste impossibili - G.Macrì
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 - 01 Settembre 2012 – Anno IX - N° 3 -



SOMMARIO

2.....Gli amici di Volo Vincolato
3.....Ricordo di un aeromodellista: Valter Bagalini – A.Guerci
10.…Gli amici di Volo Vincolato
11….Valdagno 17 Giugno 2012…10 candeline! – G.Zenere
15.…Volo Vincolato Calabria: La nascita dell'Oscar – E.Marra
20….Volo Vincolato Sicilia: Recensioni: tre modelli molto particolari – B.Massara
23….Volata in notturna – B.Massara
24.....Volo Vincolato Puglia: Le interviste impossibili – G.Macrì
32....Venti e più anni fa…

IN COPERTINA:
Il "gruppo dei tele" di Torino al Trofeo Aeropiccola nel Settembre del '57 sulla pista del dopolavoro Lancia di Torino. Da sinistra ci sono Vivenza con il Piper, P.L.Tarisso con Piper, Olimpio Torchio con il Musca e O.Franceschinis con il Fiat G59.

GLI AMICI DI VOLO VINCOLATO

L'amico Olimpio Torchio di Ciriè (TO) con il suo incredibile acrobatico trimotore. Foto di Domenico Luppino.

Ricordo di un aereomodellista: Valter Bagalini (1946 – 2007)

di Angelo Guerci

Nei primi anni sessanta, era innegabile l'influenza esercitata, sul progetto degli acrobatici, dal "Nobler" di Aldrich principalmente e dal " Thunderbird " di Palmer. Queste due gloriose ed immortali " macchine da competizione ", fecero scuola, prima negli Stati Uniti e poi nel resto del mondo, diventando fondamentali per chi , facendo gare, voleva ottenere dei risultati.

Bagalini in questo contesto, seppe dire qualcosa di nuovo. I suoi modelli, così originali ed inconsueti, sia dal lato progettuale che da quello estetico, destarono molto interesse, ma anche delle perplessità. Queste ultime svanirono rapidamente, in virtù dei brillanti risultati ottenuti in gara, a dimostrazione che la strada intrapresa era quella giusta.

I progetti fondamentali di Valter Bagalini sono stati tre: l'I- BAGA 12 nel 1964, seguito dall'I- BAGA 14 nel 1965, ed infine l'I- BAGA 32 nel 1970.

Il papà Marino (1919 – 1998) è stato un raffinato e noto aereomodellista, già prima della Seconda Guerra Mondiale. Pubblicò sulla rivista " l'Aquilone " articoli sui modelli da Volo Libero, lavorò per diversi anni alla Caproni. Ebbe una parte fondamentale, nel progetto e nell'impostazione di questi acrobatici non convenzionali . L'I- BAGA 7 di Marino Bagalini, fù il capostipite della serie, che permise al giovane Valter di partecipare alle sue prime gare di Acrobazia, ottenendone lusinghieri risultati. Esaminando il trittico di questo modello, pubblicato su " Rassegna di Modellismo" del Novembre 1963, si può notare che, le soluzioni adottate per la sua realizzazione, le ritroviamo sui successivi I- BAGA 12-14-32.

Valter Bagalini vincitore del C.I. '70, premiato dall'Ing. Galè. Sullo sfondo il Cav. Tosaroni e Pesciolini. Da Modellistica n°9/'70.

La " Scuderia Bagalini ", formata dal papà e dal figlio, aveva adottato il sistema di chiamare i propri modelli con il prefisso " I-BAGA ", seguito da un numero progressivo.

L'I- BAGA 12 ", il secondo acrobatico utilizzato da Valter in gara, venne realizzato all'inizio del 1964.

Era un modello di grosse dimensioni, con ala a pianta rettangolare di notevole apertura (rispetto alla corda) 1500 mm., con diedro di 1°. Munito di Super Tigre .35 Stunt, montato diritto

Gli originali BAGA 10 e BAGA 12 del 1964. Foto Ivan Poloni

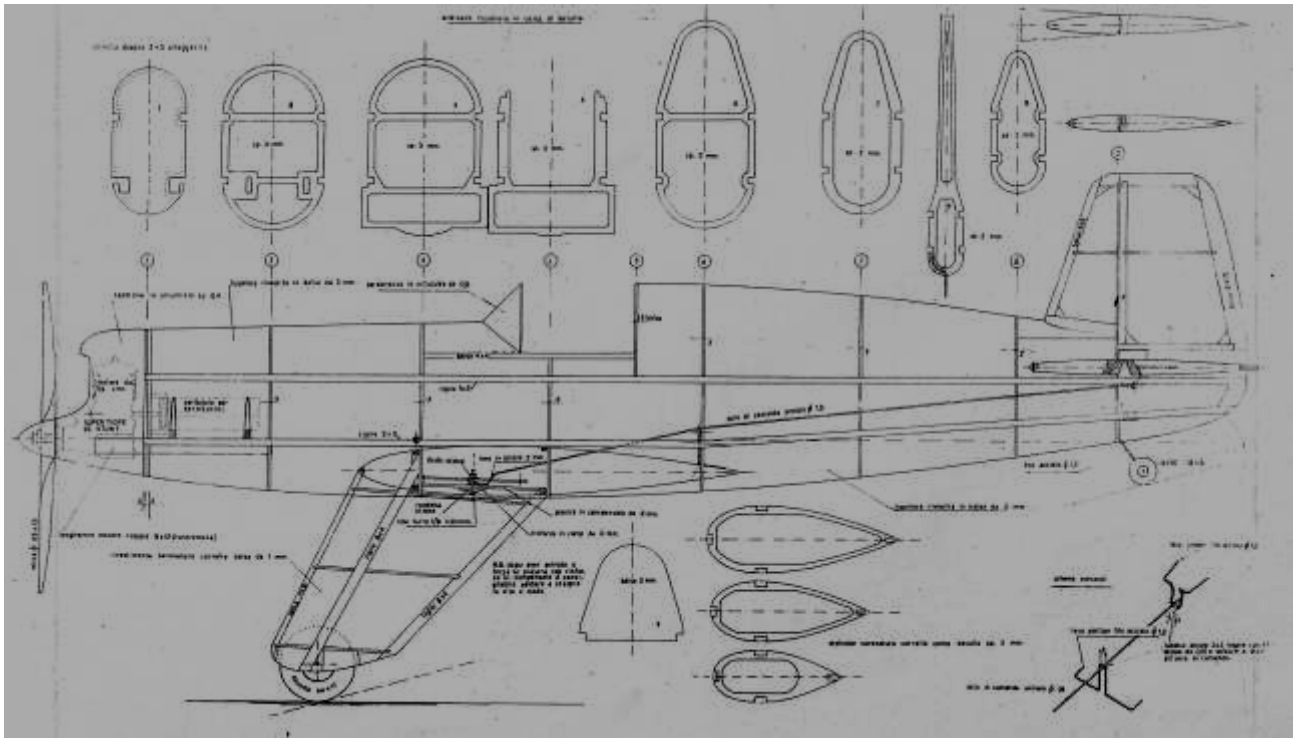
e disassato di ben 20°, elica 11 x 4 Super Record in legno. Con questo elevato ed insolito disassamento del motore, si voleva ottenere, come intuibile, una migliore e costante trazione sui cavi, unita ad una drastica riduzione della velocità media (in questo caso intorno ai 70 Km/h).Questa scelta caratterizzò notevolmente lo stile di volo per quasi tutta la carriera agonistica di Bagalini.Il peso dichiarato era di soli 1150 gr. in ordine di volo.

Questo acrobatico venne utilizzato in gara, per un periodo non lungo, subito sostituito nel 1965 dal più evoluto I-BAGA 14. Ebbe il suo apice vincendo il Campionato italiano del 1964, e partecipando, nello stesso anno, ai Campionati Mondiali di Volo Vincolato svoltisi a Budapest Ungheria (dal 28/7 al 3/8).

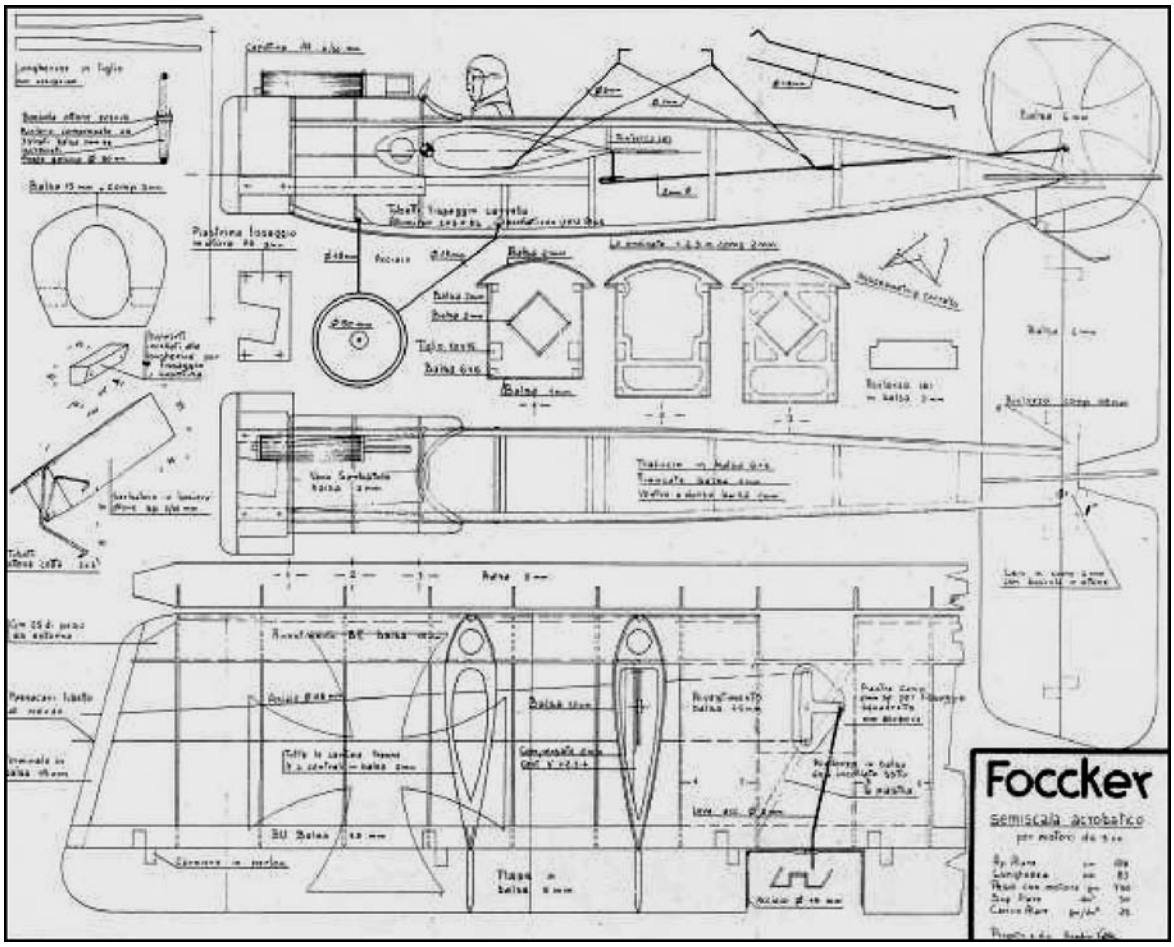
Le classifiche di quell'evento, vedono vincitore il russo Jury Sirotkin, con il suo magnifico e rifinito "Moscau" (Spacehound per Aeromodeller) già utilizzato ai Mondiali del 1962, al 21° posto G.Sbragia e al 24° posto V.Bagalini, su un totale di 44 concorrenti siamo tredicesimi su quindici nazioni.

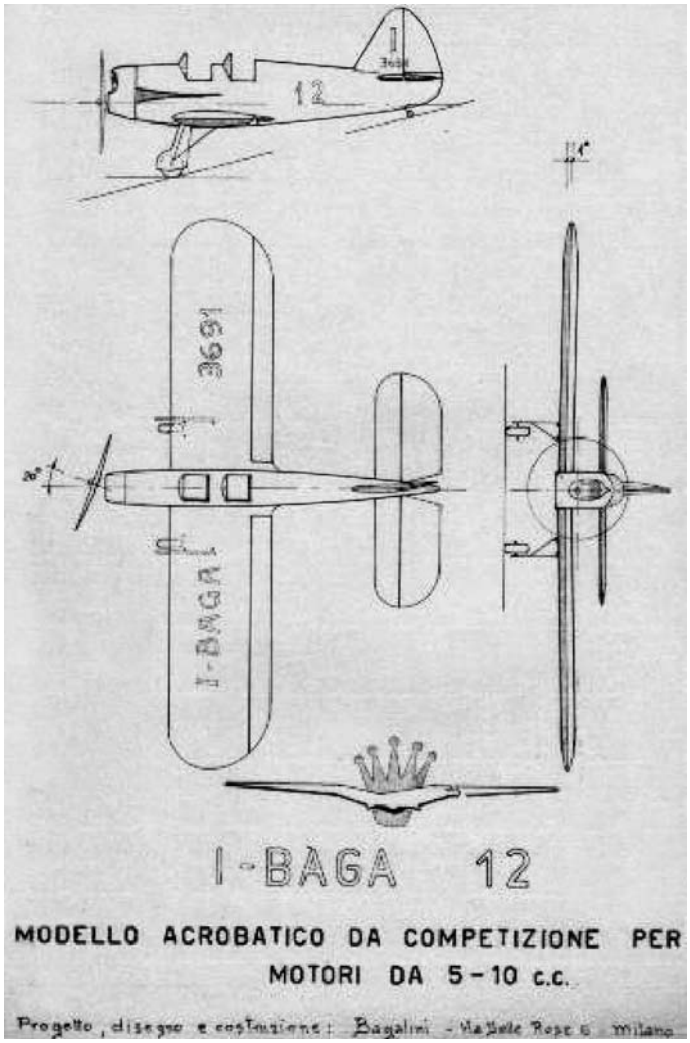
Purtroppo a questa edizione dei Mondiali, non potè partecipare Luciano Compostella, a causa del forte ritardo con cui gli veniva consegnato il visto sul passaporto. Nonostante tutto, il risultato ottenuto è più che onorevole, considerando che i nostri due alfieri erano assieme al finlandese J. Kari, i più giovani concorrenti, ma a differenza di quest'ultimo erano al loro primo impegno internazionale. A sfavore di Bagalini giocò pure il vento di Budapest, mal sopportato dal suo lento e poco aerodinamico acrobatico.

Di ritorno dall'Ungheria il Team Bagalini, non completamente soddisfatto del proprio modello, stava già pensandoal successivo. In occasione della cerimonia di apertura dei Mondiali, presso l'aereoporto di Budaors



Il BAGA 7





(circa 10 Km da Budapest), vide esibirsi in volo lo Zlin,molto probabilmente il 226 Trener Akrobat.

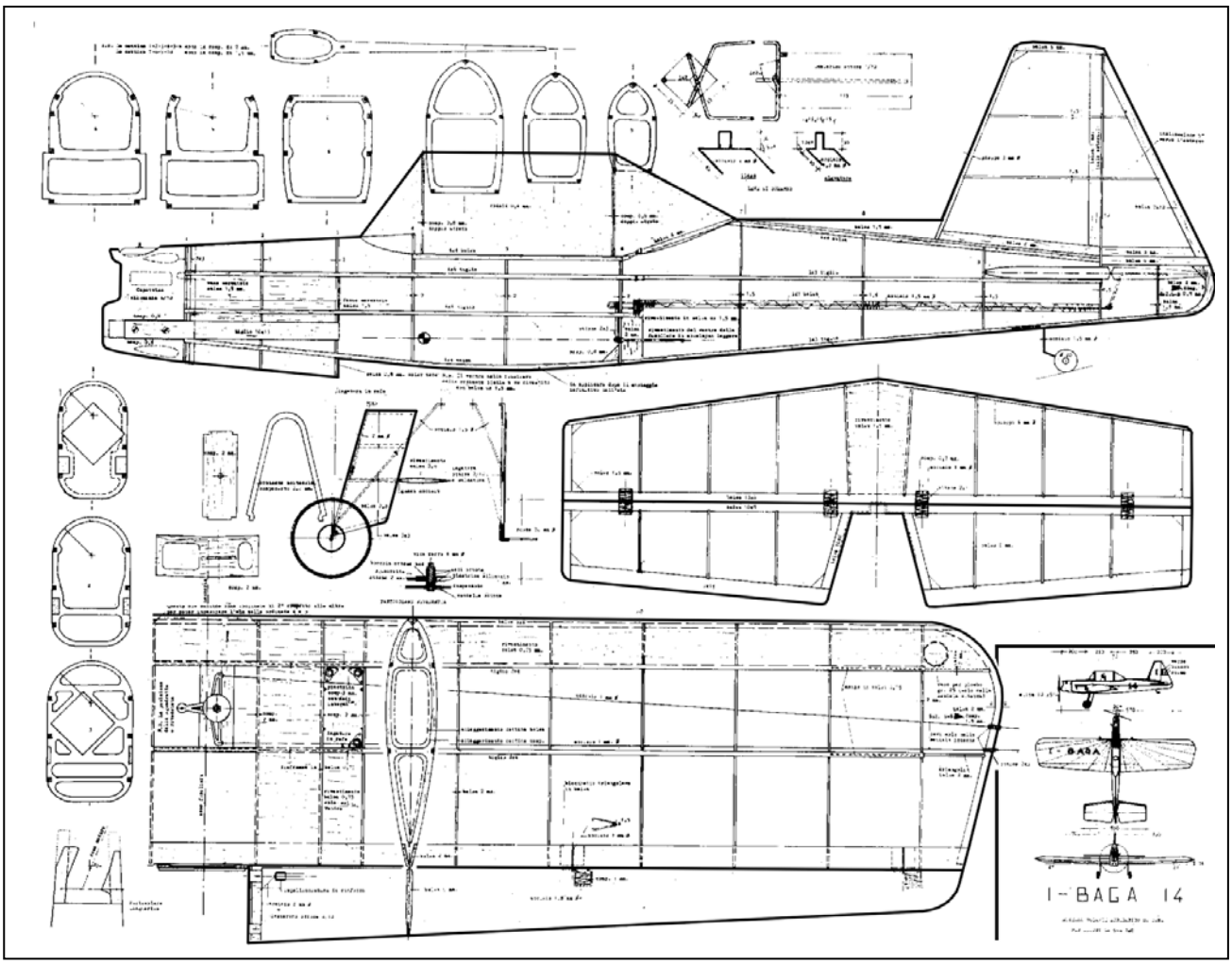
Rimase colpito dalla bellezza delle linee dell'aereo cecoslovacco.

Gli effetti sono ben evidenti nella nuova realizzazione, l'I- BAGA 14 ha una linea più piacevole, filante e aggraziata. Le differenze fondamentali , rispetto all'I- BAGA 12, sono oltre l'aspetto, le misure dei bracci di leva, quello anteriore più lungo di 3 cm., quello posteriore più corto di 2 cm., apertura alare 1400 mm., diedro di 2°, peso 1080 gr., elica 10 x 5.

Per questo acrobatico, venne allestita una pregevole scatola di montaggio, dalla ditta F.A.C.E. s.f. di Baranzate-Milano. Tutte le ordinate e le centine erano ritagliate con estrema cura e precisione, rendendo piacevole e veloce la costruzione.

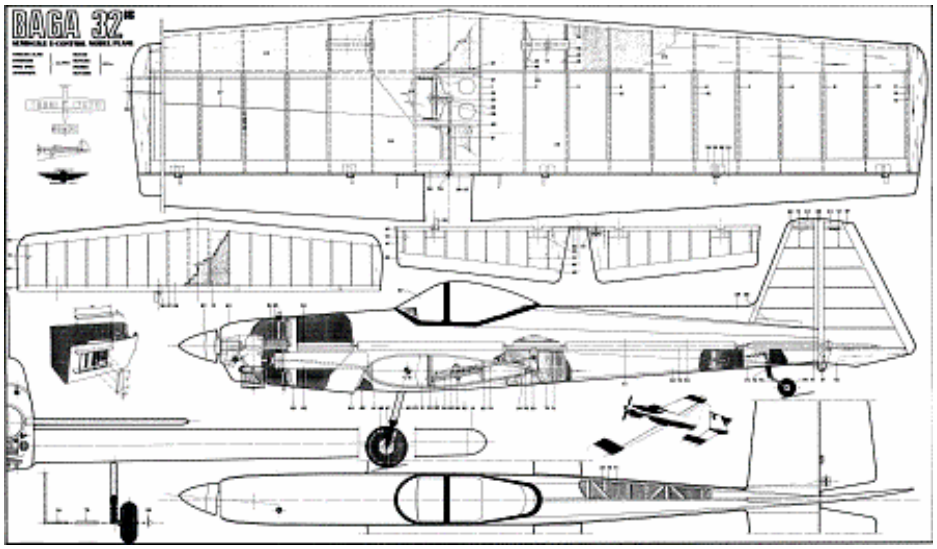
Con l'I- BAGA 14, il modello utilizzato più a lungo della serie ed il più famoso, Valter diverrà per tre volte Campione Italiano di Acrobazia negli anni 1966 – 1967 – 1968.

Nel 1966 Bagalini partecipa al suo secondo Campionato Mondiale, a Swinderby – Inghilterra (26-30 Agosto), presso l' aeroporto militare della Royal Air Force.



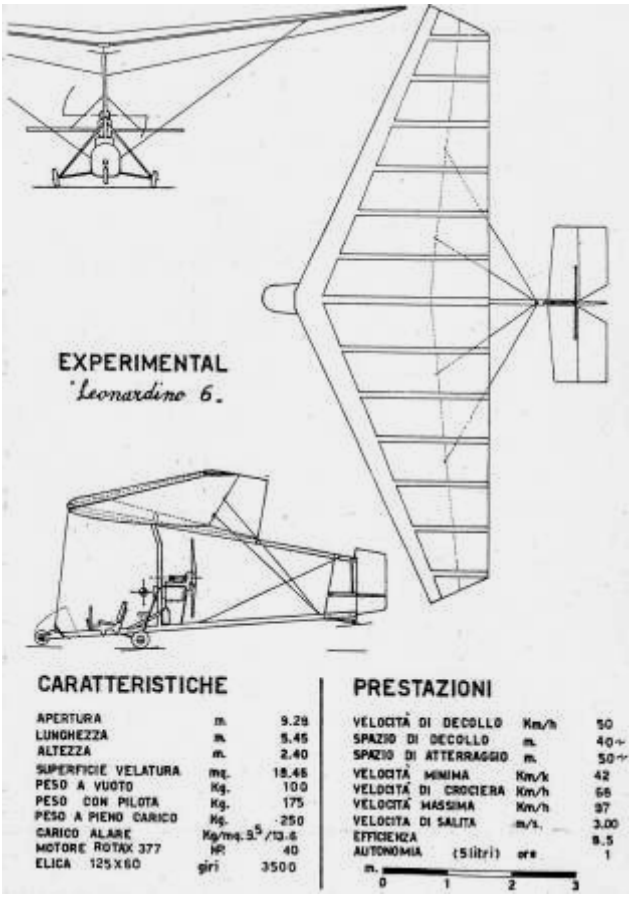
Accompagnato come sempre, dal suo mitico genitore, è intenzionato questa volta a far valere la sua classe e il suo stile di pilotaggio. La maggiore esperienza, rispetto ai Mondiali del 1964, il nuovo modello, molto più efficiente e gradevole di aspetto, una preparazione adeguata, portano Valter a classificarsi 7° su 48 concorrenti.
Sorpassa addirittura, di una posizione, l'ex Campione del Mondo Jury Sirotkin, un vero trionfo, Compostella e Sbragia si classificheranno rispettivamente 14° e 16°.
Quell'anno il Mondiale lo vinse il cecoslovacco Josef Gabris, con il suo magnifico "Super Master", l'Italia è terza dietro Cecoslovacchia e Stati Uniti.
Due anni dopo, nel 1968, ritroviamo Bagalini assieme a L.Compostella e a C.Cappi a rappresentare l'Italia, ai Campionati Mondiali di Volo Vincolato.Questi si svolsero a Helsinki in Finlandia dal 29 Luglio al 1° Agosto.

Valter e Marino Bagalini nel 1965.
Da "Ali Minime" del 1965.



Dal kit Aviomodelli il BAGA 32 bis. Si differenziava dal progetto originale per la fusoliera in ABS, il motore invertito e altri piccoli dettagli.

Nonostante problemi vari, dovuti al clima, al tipo di pista, alla sua infelice collocazione, la nostra squadra, portava a casa un risultato più che onorevole. L'Italia è 5^ su 15 nazioni. Bagalini si classifica 7° su 44 concorrenti, Compostella 10°, Cappi 23°. Per quanto riguarda Luciano e Clemente, la loro classifica sarebbe stata sicuramente migliore se non fossero stati bersagliati da notevoli contrattempi . Anche questo Mondiale viene vinto meritatamente da Josef Gabris con il " Super Master ".



L'ultraleggero *Leonardino 6,* progetto di Bagalini

Nell'Agosto del 1970 venne presentato su " Modellistica ", l'ultimo capolavoro l'I- BAGA 32.

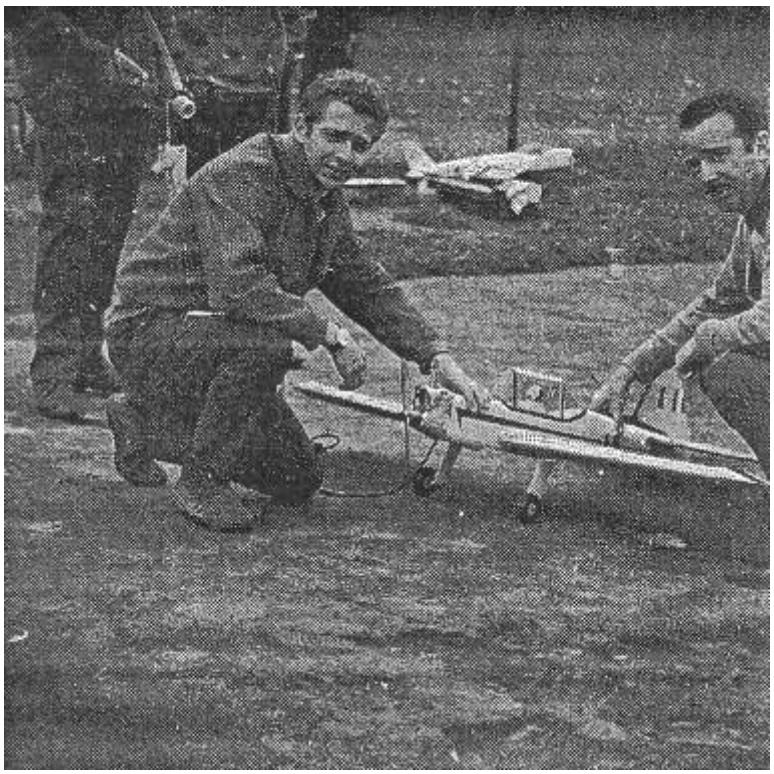
Il modello è veramente bello, al passo coi tempi, linea filante della fusoliera, ala finalmente rastremata, motore G.21/46 , con silenziatore (da allora obbligatorio in gara), disassato di 10° montato diritto, elica 10 x 6. Rispetto all'I-BAGA 14 il 32 ha alcune differenze, il braccio di leva anteriore è più corto di 15 mm., immutato quello posteriore, il profilo alare ha lo spessore massimo più avanzato, ed ha il naso arrotondato. Apertura alare 1400 mm., diedro 1°30', peso in ordine di volo 1250 gr.

Vista la validità ed attualità del progetto, Adriano Castellani, titolare della ditta "Aviomodelli"di Cremona, propose a Bagalini di realizzare un kit di montaggio dell'I- BAGA 32. Questi non solo accetta ma collabora per l'adattamento. Nasce così l'I-BAGA 32 bis ", dall'effetto estetico straordinario, tanto che il kit ebbe un notevole successo nelle vendite.

Il sistema costruttivo della replica, differisce notevolmente dall'originale, soprattutto nella fusoliera, costituita da due semi gusci in " ABS ", con una sola ordinata parafiamma sempre in ABS.

Con l'I- BAGA 32, nel 1970, Valter diventa per la quinta volta Campione Italiano di Acrobazia. Purtroppo in quell'anno fortunato, pieno di soddisfazioni e riconoscimenti, interruppe tutte le attività correlate al Volo Vincolato, comprese le competizioni.

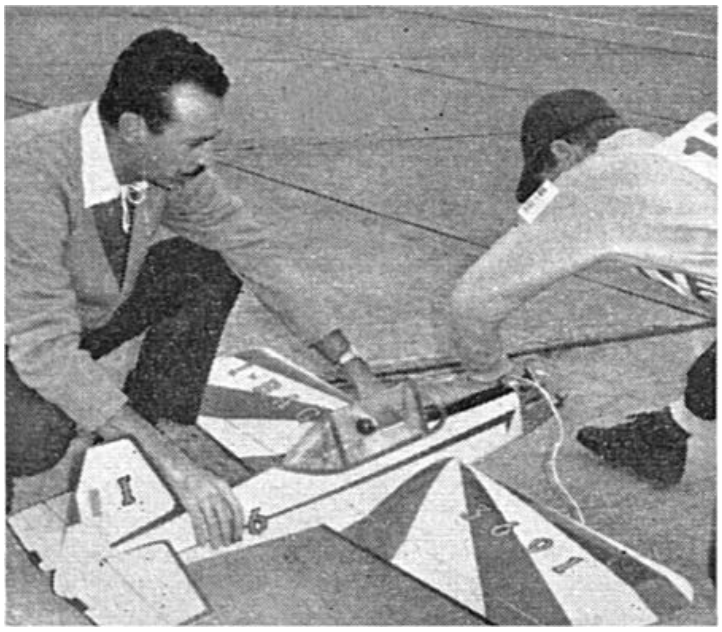
Le ragioni sono più che comprensibili. Tutto il suo tempo e le sue energie sono dedicate allo studio ed alla preparazione della tesi (Progetto di velivolo monoposto a motore con ala flessibile tipo Rogallo) che lo porterà a laurearsi in Ingegneria Aeronautica.
Nel 1972, Valter e Marino, riuscirono finalmente a volare con un ultraleggero autocostruito, semplice, sicuro ed economico, frutto dei loro studi ed esperimenti.



Valter e Marino Bagalini. Da Modellistica n°6/'68

Nel corso degli anni, gli Ultraleggeri della "Scuderia Bagalini", si sono evoluti in modelli sempre più "aeronautici" fino all'ultima realizzazione l'I-BAGA 68 (Motoaliante Ultraleggero), in quanto nel 2007 Valter ci lascia prematuramente.
Questo personaggio è stato, se così si può dire, quasi una meteora per quanto riguarda il Volo Vincolato.
Apparve nel mondo delle competizioni nel 1963 ed interruppe nel 1970, per i motivi sopra esposti.
Partecipò anche a gare di "Inseguimento", come la "1000 giri di Team Racing", svoltasi a Milano il 5 Marzo 1967, dove in coppia con Turlizzi vinsero la competizione davanti a 16 equipaggi.
Per quanto riguarda il radiocomando, altra sua passione, vinse diverse gare nella categoria Veleggiatori RC.
Fu redattore della rivista "Modelli e Sport" dal primo numero, che uscì nel Gennaio del 1967. Per questo mensile, pubblicato a Salerno, scrisse diversi articoli di notevole interesse, sul come dimensionare e costruire un Vincolato. Suoi articoli apparvero, sporadicamente, sulla rivista "Modellistica", in occasione della presentazione di sue nuove realizzazioni.
Molto interessante fu la presentazione dell'acrobatico "Foccker" (I- BAGA 21), su Modelli e Sport di

L'elegante BAGA 32 bis così come appariva nella pubblicità della Aviomodelli



Il Team Bagalini. Da Modellistica n°6/'68

Novembre del 1967. Questo simpatico semiscala, ispirato al monoplano tedesco della 1^ G.M., è stato ideato per il puro divertimento, e non per scopi agonistici. Molto leggero, circa 800 gr. in ordine di volo, motore Fox .35 (preferito in questo caso, al Super Tigre .35, in quanto più leggero), disassato di 10°, elica 10 x 5.

Grazie alle doti di agilità del modello, Valter era in grado di fargli eseguire loopings strettissimi, e di farlo restare fermo in posizione verticale per 5 o 10 secondi, all'altezza di 4 metri.

Coloro che videro le esibizioni del Foccker, rimasero colpiti da come avveniva il decollo. Semplicemente il modello veniva tenuto in posizione verticale dall'aiutante, con il motore al massimo dei giri, questi lasciata la presa permetteva l'inizio del volo.

Per concludere posso dire, e qui, penso siamo tutti d'accordo,che Valter Bagalini assieme a suo padre Marino hanno lasciato una traccia indelebile nel mondo aeromodellistico e in quello degli Ultraleggeri, ad ulteriore dimostrazione della genialità e creatività italiana.

Angelo Guerci

Il bellissimo BAGA 32 bis costruito da Gabriele Macrì, con l'originale livrea che ne esalta l'eleganza.

Gli amici di Volo Vincolato

Giorgio Capasso e Monica Parlavecchio con lo splendido *Zero*

Maurizio e Francesco Anastasi

Valdagno 17 Giugno 2012 .....10 CANDELINE!

Vi chiederete perchè questo titolo, presto detto: quest'anno è la decima manifestazione che organizziamo a Valdagno! Si, sono passati 10 anni da quella prima edizione che ho voluto organizzare a Valdagno per riportarlo ai fasti del passato. Lo Stadio dei Fiori negli anni '70 ha visto competizioni di alto livello, ne sanno qualcosa i vari Crestani, Pegoraro, Bergozza, Carlotto e molti altri che hanno fatto di questo stadio l'arena del volo vincolato circolare. Nel 2003 era partito con un raduno amichevole in memoria dell'amico scomparso Stefano Ferraretto, successivamente si è visto il Nobler Day, per poi ospitare una prova di Campionato Cisalpino. Da allora di tempo ne è passato: facevo delle considerazioni con gli amici presenti e si diceva che si era più vecchi di 10 anni, ma l'entusiasmo a ritrovarsi per girare in tondo con un modello all'estremità di due cavi era rimasto quello di allora, anzi quello di sempre.
Questa "festa" è partita bene sin dal sabato, il campo è stato allestito di tutto punto e i voli di prova sono andati bene, forse un po' meno per l'amico Refosco che in un'uscita da un quadrato toccava terra rompendo la deriva ma, riparata, è pronto per la gara di domenica. Come al solito verso sera arrivano gli amici torinesi in tempo per fare un voletto: al manto erboso del campo e alla leggera brezza era impossibile a resistere a non fare un volo.
La sera consueta cena presso la trattoria "da Titon" dove Cristina e Marco ci hanno deliziato con piatti locali deliziosi…una bella serata passata in compagnia tra chiacchiere aneddoti e strategie per l'indomani.
La domenica apro le porte dello Stadio alle 7.45 e già all'esterno mi attendevano gli amici di Torino, mentre io preparo tutto per la gara loro si divertivano a volare e provare in vista alla gara. Piano piano arrivano i vari concorrenti da altrove, e alla fine per la gara ci troviamo in 13 concorrenti: 5 in ACROBIG e 8 in ACRO
Gli Acrobig sono: Maggi Alberto, Fiusello Mauro, Bosio Mario,Zenere Giorgio, Furlan Dionisio, mentre gli Acro sono: Raveane Albino, Fiusello Silvia, Brentonego Raffaello, Dal Maso Lino, Torchio Olimpio, Bernini Angelo, Refosco Mario, Storto Riccardo, l'ordine elencato è anche l'ordine di classifica. La terna dei giudici convocati sono stati i signori Fasano Guido da Cuneo, Luca Barzaghi da Milano e Sangiacomo Massimo da Torino.
Per me quest'anno è il debutto in Acrobig, una bella soddisfazione competere con i grandi ma la soddisfazione sarà anche quella di non arrivare ultimo…..vedremo a fine campionato, intanto sabato e domenica 30/6 e1/7 sarò a Lugo per la gara unica di Campionato Italiano e World Cup.
Alla seconda prova del 30° campionato Cisalpino era annesso anche il raduno amichevole che ha visto la partecipazione di molti piloti quali i friulani Del Torre Marino con figlio Marco, Punteri Paolo, Soncin Riccardo, Brumatti Ottavio, gli amici di Treviso capitanati da Mauro Girotto, da Bassano del Grappa Carbini

Albino Raveane, aiutato da Alberto Maggi

Mario Bosio con il Blue Max

I giudici al lavoro

Riccardo Storto prepara il Gaghet

Dionisio Furlan e Mario Refosco

Alberto Maggi e Mauro Fiussello

Olimpio Torchio con il Baga 14

Marino Del Torre

Giordano Laghi e Dionisio Furlan

Il Rapsody di Angelo Bernini

Silvia Fiussello alla premiazione

Giorgio Zenere

Pino, Laghi Giordano, il locale Pegoraro Gianfranco, da Verona Silvio Facchin, da Desenzano Filipetti Francesco, Vezzola Mirko.

La giornata dal punto di vista meteo e' stata perfetta: un sole spettacolare e un panorama di montagne fantastiche che facevano da cornice, il vento leggero e sempre nella stessa direzione. Ho cercato e voluto che i due lanci della gara si esaurissero prima di andare a pranzo in modo da sedersi a tavola rilassati e tranquilli mangiando e bevendo senza l'ansia del secondo lancio nel pomeriggio. Come al solito il pranzo lo abbiamo consumato da Gianni"alla Campagna" che come al solito o meglio dire come in dieci anni abbia saputo sedare fame e sete di tutti i convenuti. Verso le 15 abbiamo fatto ritorno allo stadio per concludere la giornata con le premiazioni e consegna degli attestati ai radunisti.

Come al solito i miei sponsors mi hanno aiutato: l'Oreficeria Soprana per le medaglie ai migliori tre , Cantine Soldà per il vino, e la macelleria F.lli Urbani per formaggio e pasta fatta in casa; per Silvia Fiusello, alla quale non piace il formaggio, un presente personale di dolcetti e caramelle! Con la foto di gruppo si concludeva una giornata anzi una festa ben riuscita. Anche se i piloti da lontano cominciavano a prendere la via del ritorno si continuava ad impegnare le piste con voli da parte di molti: Lino Dal Maso faceva volare i modellini di plastica che commercializzava la COX…che belli!
Un'altra cosa che volevo evidenziare e' che Mauro Fiussello si presentava in gara con un modello costruito dal carissimo amico e maestro: FRANCO BALLESIO. Mauro ha volato veramente bene con un modello che non conosceva, un modello che comunque non poteva riservare sorprese: gran modello! Mauro aveva inoltre allestito un banchetto e aveva messo in vendita varie cose appartenute a Franco: motori, eliche, cavi e altro. Grazie MAURO!! Alle 19.00 circa riuscivo a chiudere i portoni dello Stadio, prima di uscire però non sono riuscito a non dare un'ultima occhiata a quel bellissimo campo nel quale avevamo festeggiato il compleanno della decima edizione del raduno a Valdagno……
E come al solito…….***alla prossima!!***

Un amico VVC **Giorgio Zenere**

Guido Fasano

Giorgio Zenere, Giordano Laghi, Dionisio Furlan

Il Solar di Raffaello Brentonegro

VOLO VINCOLATO CALABRIA

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

La nascita dell'OSCAR

*Alla fine il **Partenavia Oscar** vide la luce. Il suo ideatore riuscì a completarlo, con non poche difficoltà, pochi giorni prima del campionato nazionale, che si svolgeva in prova unica sulla pista di Orio al Serio; correva l'anno 1973…*

L'ultima difficoltà che Lucio dovette affrontare lo portò a chiedere aiuto a Pino Bianco, allora giovane e promettente aeromodellista: Pino ricorda ancora lo sbigottimento provato allorché, suonato il campanello di casa di Lucio, la porta fu aperta, ma non vide nessuno: Lucio, di per sé di statura non gigantesca, era fuori dalla sua visuale, in quanto piegato a 45 gradi da un fastidioso colpo della strega.

*L'aiuto consistette nell'applicazione alla struttura dell'**Oscar** di centinaia e centinaia di teste di spillo, accuratamente selezionate per riprodurre le rivettature; operazione che Lucio non poteva assolutamente effettuare per la ragione già detta.*

*Questo non impedì la partenza della spedizione, cui partecipava Mimmo Candido col suo splendido **Siai 205**, che infatti conquistò il secondo posto.*

Io non andai, trattenuto da altri impegni, ricordo bene, però, la sensazione di nervosismo che aleggiava: si trattava non solo della normale tensione prima di un qualsiasi evento agonistico, ma

anche della responsabilità non certo leggera di dimostrare che anche al Sud esistevano aeromodellisti in grado di esprimersi, nella loro specialità, ai massimi livelli. L'impresa riuscì brillantemente, anzi fu ripetuta pari pari due anni dopo.
Il tempo è passato, l'affetto che mi lega agli amici summenzionati, no!

ENNIO MARRA

L'Oscar di Lucio Raccuja

Dall'articolo apparso su Modellistica, Febbraio 1973, un estratto relativo alla descrizione del modello

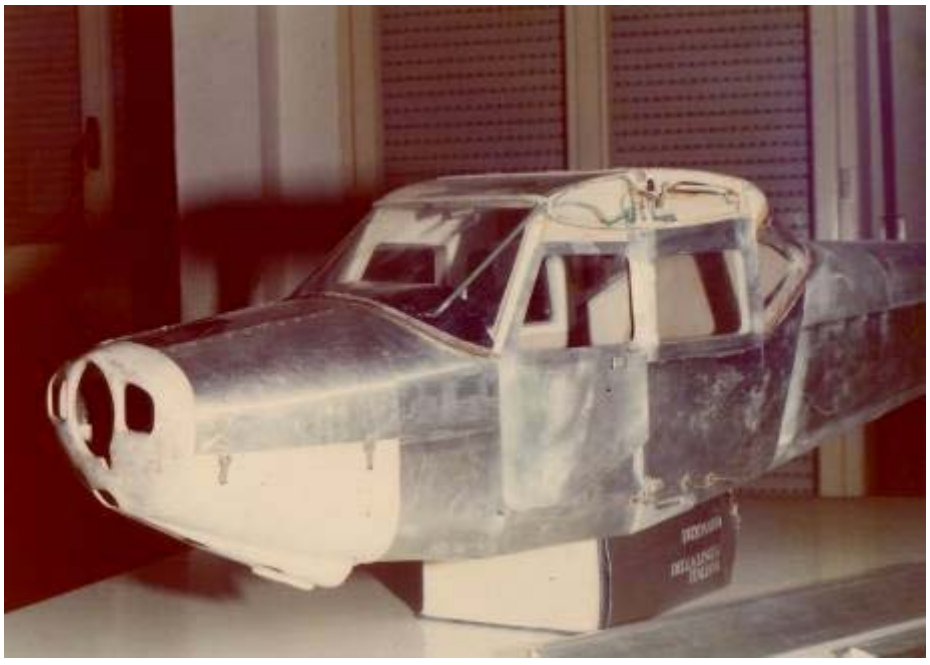
Il disegno costruttivo del modello è stato realizzato utilizzando i disegni della ditta in scala 1:5; infatti sia della fusoliera che dell'ala, come anche del piano orizzontale e verticale, la Partenavia mi ha dato i disegni esecutivi, appunto in scala identica a quella del modello. Ne consegue che l'errore è pressoché annullato; mi riferisco ad errore di scala prendendo le misure su di un trittico, diciamo in scala 1 :30.

ALA

E' stata realizzata con lo stesso numero di centine e longheroni che vi sono sul reale; centine in balsa da 2mm, longheroni in balsa 4x4 e rivestimenti in balsa da 1,5. Flaps e alettoni centinati e rivestiti con balsa da 1mm. Longherone di forza in balsa da 3mm, centine d'attacco alla fusoliera in compensato da 5 mm, che sono l'unica parte in compensato dell'ala; infatti le due semiali si uniscono alla fusoliera tramite due viti passanti nella centina d'attacco ed i montanti inferiori; non necessita quindi una unione centrale rigida, che anzi sarebbe dannosa.

FUSOLIERA

Ordinate in compensato da 3mm per il traliccio anteriore, comprendente la cabina e tutta la parte anteriore; nel trave di coda sono di balsa da 4mm, tranne l'ultima, che porta il tubo nel quale vanno infilati i semipiani dell'orizzontale, che è tutto mobile; vi sono 6 longheroni di forza di balsa da 4x4, mentre per la parte anteriore, inferiormente vi sono due longheroni di compensato da 3mm, alti quanto lo spessore del pavimento e alleggeriti. Ordinata parafiamma realizzata unendo con Evo Stik tre strati di compensato da 2mm, alternando la vena. II tutto rivestito con balsa da 1,5mm.



PIANO ORIZZONTALE

Realizzato in due semipiani come nel vero, centinati e rivestiti con balsa da 1 mm. Idem per il verticale e il timone di direzione.

CARRELLO

Anteriore usando tubi di ottone della opportuna misura, rettificati ecc.; unito alla fusoliera tra la ordinata parafiamma in tre punti, ammortizzato e sterzabile dalla pedaliera, che comanda anche il timone di direzione; per il volo va ovviamente fissato in posizione idonea. Forcella in avional, unita al pistone, come nel vero, con 6 viti in scala; compasso antitorcente in avional pieno, funzionante effettivamente.
Posteriore in avional da 3mm; anche qui l'asse della ruote è fissato come nel reale, con 4 viti in scala; i mozzi delle ruote sono di alluminio e portano il disco dei freni a disco, simulati, in quanto i freni del modello sono a tamburo, autocostruiti.

PARTICOLARI VARI

Cappottatura motore apribile

Ogiva in scala, con viti di fissaggio al disco.

Scarico motore autocostruito e funzionante come nel vero.

Musone e poppino di coda realizzati in vetroresina, come nel vero.

Motore montato orizzontalmente su castello di avional, completamente racchiuso e per nulla visibile, ammortizzato con gommini.

L'interno cabina è munito di ogni comando, flaps con le tre posizioni funzionante realmente, volantini ovviamente collegati agli alettoni ed al piano orizzontale, regolazione del trim tramite il disco tra i due sedili, pedaliera funzionante sia sul verticale che sul ruotino, con sui pedali incisa la scritta a rilievo Partenavia.

Sul cruscotto vi sono tutte le scritte inerenti i vari comandi, fatte a mano libera; gli strumenti non sono ricavati da foto o disegni, ma realizzati singolarmente tutti a mano libera. Circa il comando dei flaps, faccio notare che per abbassare la leva bisogna liberarla, tirando appunto la levetta, tipo freno di moto per intenderci.

Inoltre nell'interno della cabina non vi sono sporgenze estranee; il tetto della cabina è dello spessore dovuto, il pavimento pure e il vano bagaglio idem. Gli sportelli si aprono agendo sulle serrature, realizzate con lo stesso sistema del vero, e sono incernierati nello stesso modo, con cerniere di 5mm in scala perfetta.

Tutto il modello è rivestito con pannelli di cartoncino (opalina leggera), sovrapposti come nel reale e chiodati con spilli spezzati uno per uno. Idem dicasi per le ali e i piani di coda. Per la fusoliera la chiodatura è completa, mentre per le ali manca ancora qualche fila trasversale all'attacco con la fusoliera.

Per il volo il modello è munito di tre cavi, uno dei quali è isolato con vernice isolante; i cavi sono da 0,4mm, il terzo serve per fare da neutro alla corrente e per azionare i freni delle ruote. Inviando corrente da terra, con due commutatori si possono comandare indipendentemente e in ogni momento i flaps ed il regime del motore.

Per la riduzione motore il meccanismo, azionato da un motorino elettrico, si trova nello spessore del pavimento della cabina, mentre per il comando dei flaps ho utilizzato una scatola dei servi della Futaba,

con ingranaggi, mentre il motorino è diverso ed ovviamente manca la parte elettronica; vi sono però due fine-corsa. Tutto questo sistema è semplice ma difficile da descrivere, per cui non aggiungo altro per ora.
II motore inizialmente montato era un vecchio ST 60; nonostante andasse benissimo, ho ritenuto opportuno sostituirlo con un G60 Testa Blu più potente, per cui anche al minimo dei giri tiene bene. II peso del modello inizialmente era di 4.450gr. (poi è salito a 4.900 grammi per una riparazione); considerando la superficie alare pari a circa 48dmq (non calcolando la larghezza della fusoliera), ne consegue un carico di 90-95 gr/dmq; per una riproduzione non sono tanti mi pare.
II volo è molto realistico, bisogna solo stare attenti all'uso dei flaps, particolarmente efficienti, per cui si ha un momento cabrante improvviso ed una riduzione di velocità notevole.
La vernice usata è reperibilissima, trattasi della vernice sintetica in bombolette spray della MaxMajer, le famose Casa Color. Si ottiene una verniciatura leggera, senza bisogno di preparare particolarmente il fondo, e si può tranquillamente rifinire con pasta abrasiva e polish, ottenendo una superficie quasi speculare; io comunque non ho voluto esagerare con la lucentezza, altrimenti si da l'impressione del giocattolo e non dell'aereo, che è sì lucido, ma delIa lucentezza che da la vernice alla nitro usata per l'aereo vero, senza poi tanto lisciarla.

Scritte e sigle sono sempre verniciate e non decals. Non c'è alcun bisogno di antimiscela, in quanto la sintetica tiene bene ed inoltre il motore scarica sotto !a fusoliera e, se si ha l'accortezza di pulire il modello dopo qualche ora, si è ancora più tranquilli.

Lucio Raccuja

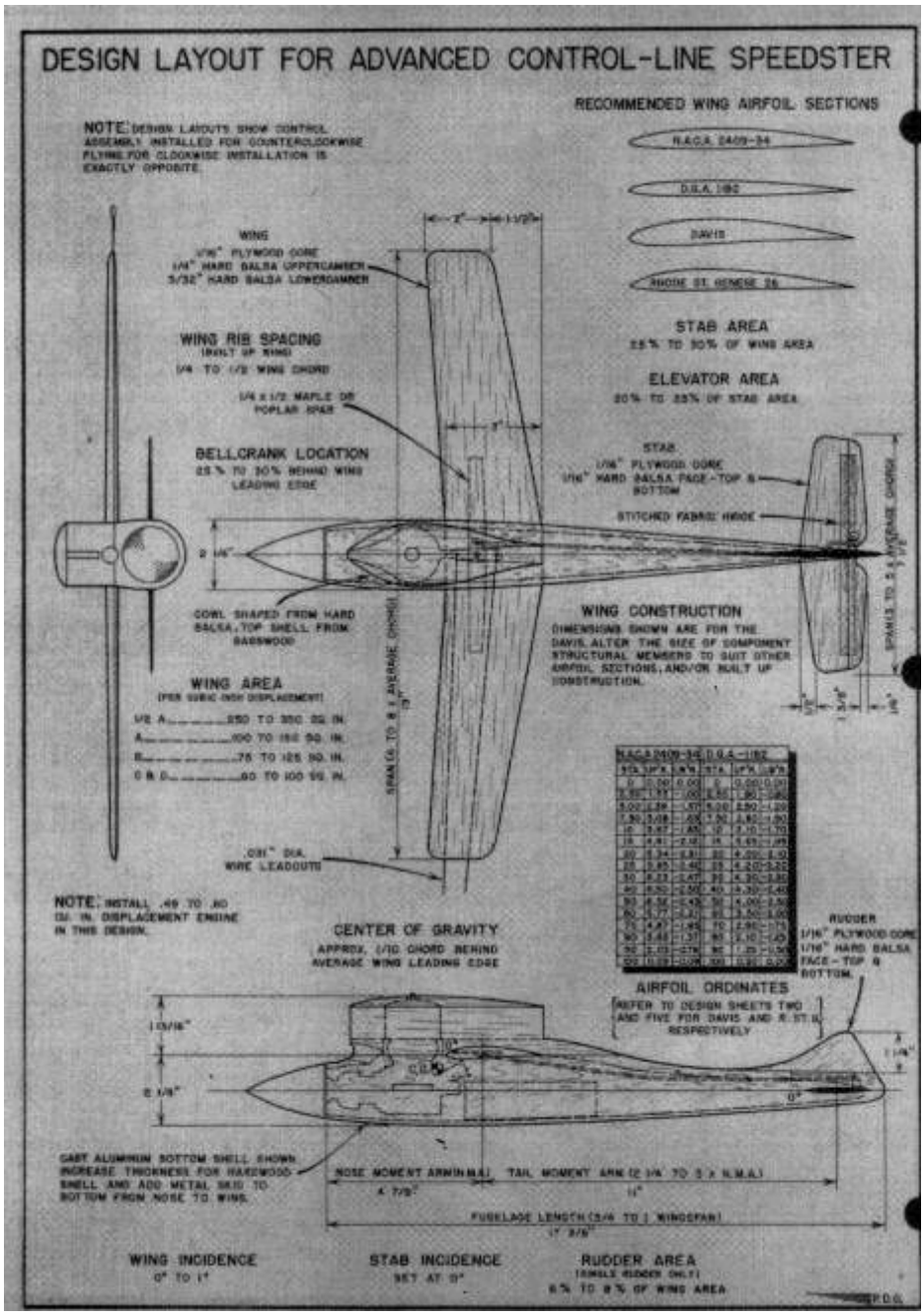
Guido Raccuja, figlio di Lucio, ritratto bambino con l'Oscar e uno dei tanti trofei vinti

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

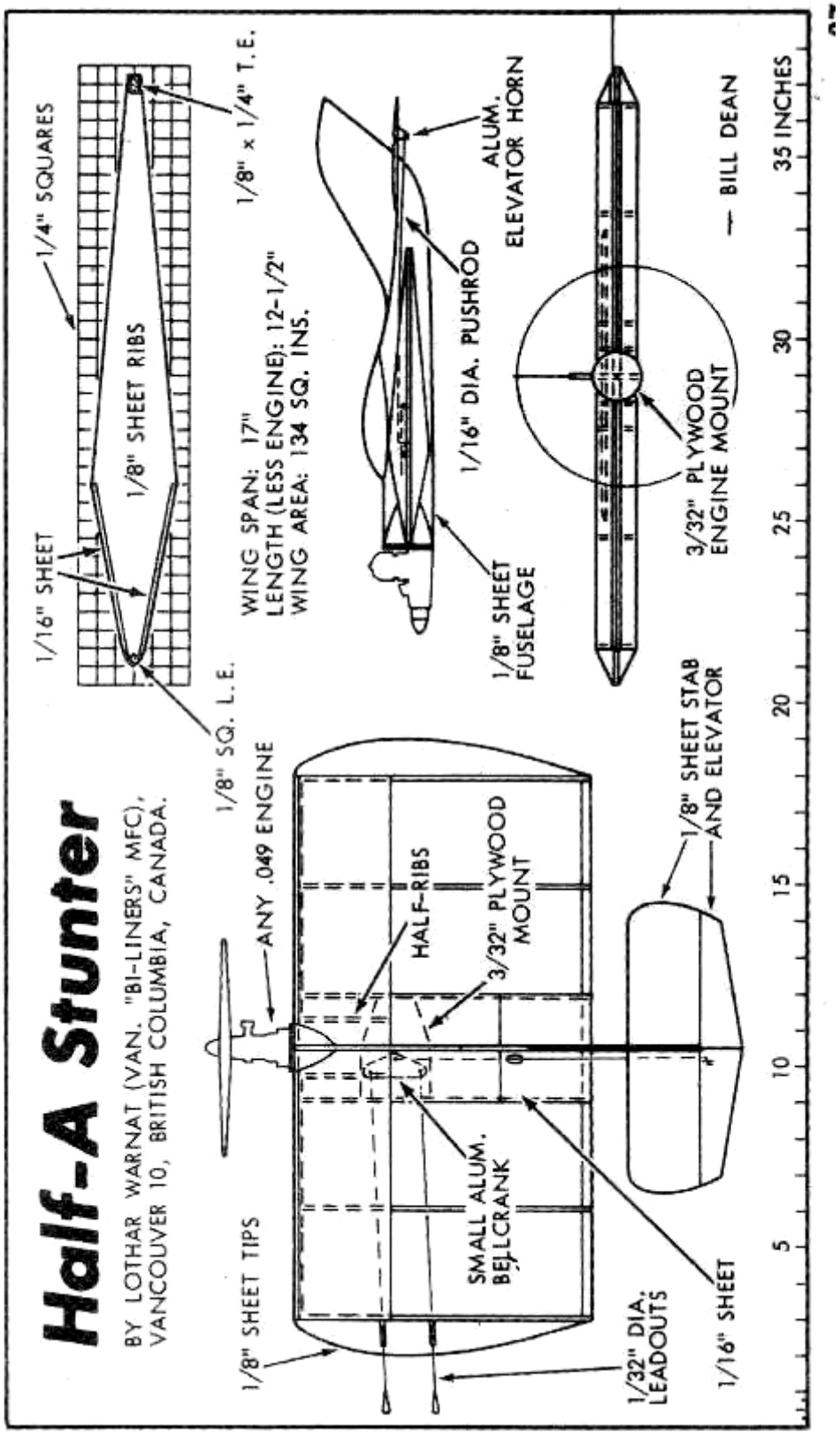
Recensioni:

Tre modelli molto particolari

Nei giorni scorsi l'amico Angelo Guerci di Savona mi ha mandato un plico con numerosi trittici e articoli e, tra i tanti, tre modelli mi hanno incuriosito e che adesso sottopongo alla vostra attenzione.
Il primo è un modello da velocità pubblicato su un non identificato numero di *Flying Models.* Si tratta di un modello da velocità senza nome degli anni '60, a giudicare dal progetto. L'ala di questo modello ha una insolita freccia negativa che ha catturato la mia attenzione, probabilmente per esigenze di centraggio. Infatti il modello, con una apertura alare di soli 48,26 centimetri (19 pollici), monta motori con cilindrata compresa tra 8 e 10 cc. che con il loro peso rendono critico il posizionamento del C.G. L'adozione dell'ala a freccia negativa permette quindi di migliorare, per quanto possibile, la manovrabilità del modello entro i limiti di sicurezza, a dispetto dell'azione destabilizzante della freccia negativa.



Altra caratteristica inusuale è che il progettista consiglia quattro diversi tipi di profilo, rispettivamente il *N.A.C.A.2409-34*, il *D.G.A.1182*, il *DAVIS* ed il *RHODE ST.GENESE 26*. Il motivo non mi è chiaro, ma è probabile che sia per dare al modello diverse caratteristiche di volo, inoltre l'autore dichiara che le dimensioni indicate sono per il *DAVIS* e consiglia di cambiare i componenti strutturali nel caso si vogliano usare altri profili.
Il secondo modello si chiama *GREEN BEE* del canadese *Lothar Warnat* ed è stato pubblicato su *American Modeler* nel Settembre del '61.
E' un simpatico e minuscolo *Half-A Stunter*, ha un'apertura

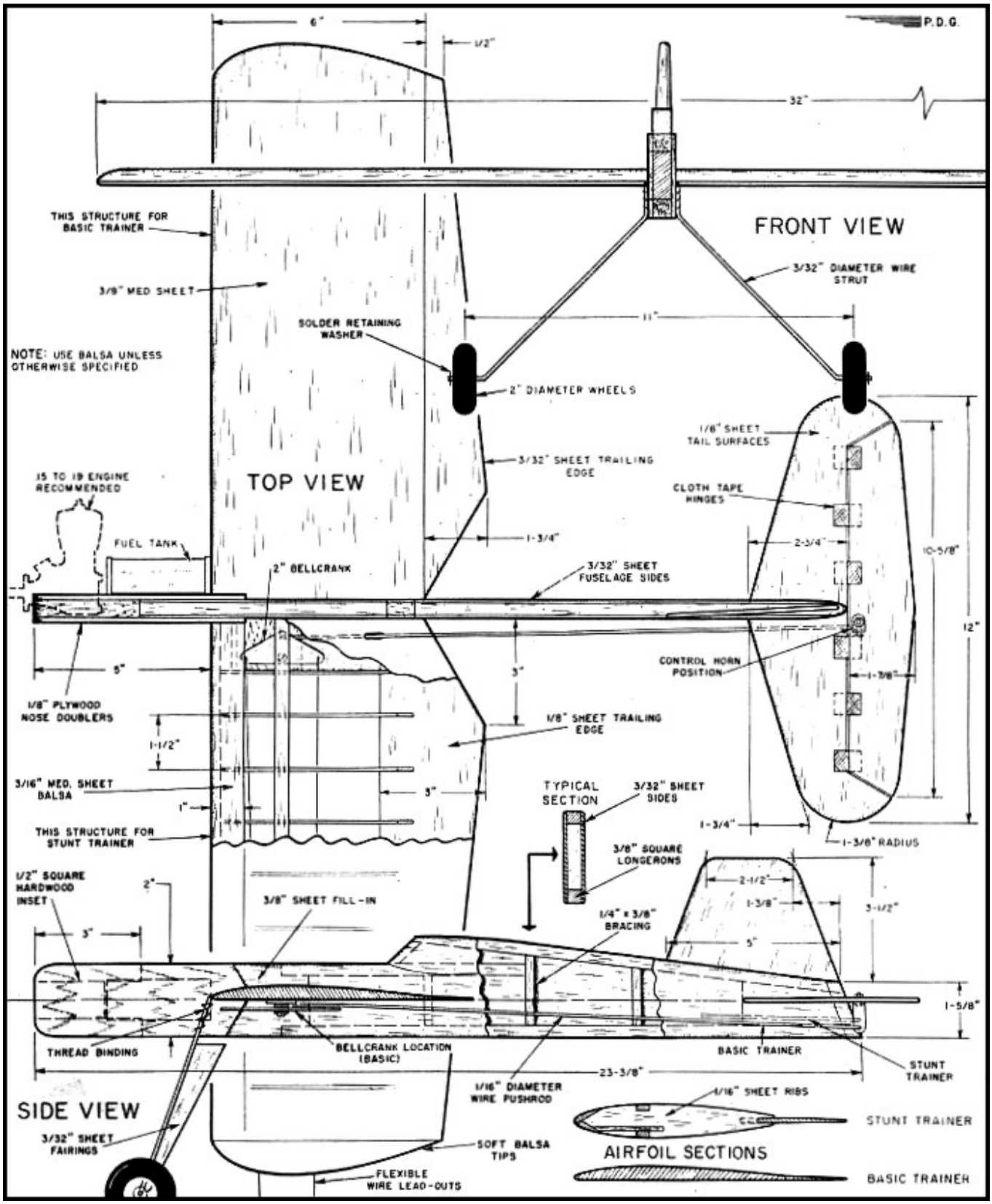


alare di soli 43 centimetri (17 poliici) ed è progettato per motori da 0,8cc. La particolarità è data dalle ridotte dimensioni, da una pianta alare praticamente "quadrata", e da un originale profilo a "diamante". Sicuramente un modello divertente e valido ancora oggi, da tenere sempre in macchina dentro una "24ore" e da far volare ogni volta che un piazzale largo quindici metri lo permette. Istintivamente, nel volerlo costruire, verrebbe di arrotondare quel brutto profilo e l'appuntito bordo d'entrata, ma così se ne snaturerebbe l'originalità. Da fare così com'è.

Il terzo è un modello più tradizionale, anche questo senza nome, presentato da *Paul E. Del Gatto* su *Model Airplane News* dell'Agosto del '60. Decisamente attuale, mi ha colpito per la sua bella pianta alare e la duplice possibilità di realizzarlo con l'ala a tavoletta o centinata, quindi o come modello scuola oppure come piccolo acrobatico da allenamento, ma anche la linea piacevole e la fusoliera a tavoletta ma in realtà a traliccio rivestita in balsa, alla ricerca della massima leggerezza.

Apertura alare di 81,2cm (32 pollici), motori consigliati da 2,3 a 3,5cc. Dopo avere valutato le superfici e il dimensionamento ritengo sia un modello molto valido e attualissimo, che può dare molte soddisfazioni sia ai principianti sia agli esperti che vogliono un modello "*sbarazzino*".

BRUNO MASSARA


P.D.G.
6"
1/2"
32"
FRONT VIEW
THIS STRUCTURE FOR BASIC TRAINER
3/8" MED SHEET
3/32" DIAMETER WIRE STRUT
SOLDER RETAINING WASHER
11"
NOTE: USE BALSA UNLESS OTHERWISE SPECIFIED
2" DIAMETER WHEELS
1/8" SHEET TAIL SURFACES
3/32" SHEET TRAILING EDGE
TOP VIEW
.15 TO .19 ENGINE RECOMMENDED
CLOTH TAPE HINGES
FUEL TANK
1-3/4"
2-3/4"
10-5/8"
2" BELLCRANK
3/32" SHEET FUSELAGE SIDES
12"
5"
3"
CONTROL HORN POSITION
1-3/8"
1/8" PLYWOOD NOSE DOUBLERS
1/8" SHEET TRAILING EDGE
1-1/2"
3/16" MED. SHEET BALSA
1"
3"
TYPICAL SECTION
3/32" SHEET SIDES
THIS STRUCTURE FOR STUNT TRAINER
3/8" SQUARE LONGERONS
1-3/4"
1-3/8" RADIUS
1/2" SQUARE HARDWOOD INSET
2"
3/8" SHEET FILL-IN
2-1/2"
1-3/8"
3-1/2"
1/4" x 3/8" BRACING
3"
5"
1-5/8"
THREAD BINDING
BELLCRANK LOCATION (BASIC)
BASIC TRAINER
STUNT TRAINER
23-3/8"
1/16" DIAMETER WIRE PUSHROD
1/16" SHEET RIBS
SIDE VIEW
STUNT TRAINER
3/32" SHEET FAIRINGS
SOFT BALSA TIPS
AIRFOIL SECTIONS
FLEXIBLE WIRE LEAD-OUTS
BASIC TRAINER

Non è facile fare fotografie di notte e con i soggetti a considerevole distanza. Sta volando Emanuele con il *Kismet.*

VOLATA IN NOTTURNA

Se ad Agosto fa troppo caldo per andare a volare, si può sempre volare di notte. L'importante è avere una discreta illuminazione e un campo sportivo che sia adatto allo scopo senza disturbare nessuno. E' così che abbiamo fatto la sera del 20 Agosto, io, Emanuele Di Bartolo, Attilio Di Figlia e Alessandro Agrusa, sul bellissimo prato del campo sportivo di Cinisi in provincia di Palermo.

Poi, in tarda serata, una rilassante cena in una vicina località balneare ci ha concesso di concludere in bellezza una divertente serata.

BRUNO MASSARA

A sinistra, Attilio con il suo *Rocket*. A destra, il simpatico "*bracchetto*" che ci ha tenuto compagnia per tutta la serata.

Da sinistra: Emanuele, Bruno, Alessandro, Attilio.

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

LE INTERVISTE IMPOSSIBILI

di Gabriele Macrì

1. Oba St. Clair

Qualcuno ricorderà la serie di trasmissioni omonime che RadioRai mandava in onda un po' di anni fa, in cui i vari Arbasino, Eco, Calvino, ecc., immaginavano di trovarsi a intervistare i fantasmi di personalità vissute nel passato, da Tutankhamon a Puccini, da Giulio Cesare a Dickens. Nel nostro piccolo, abbiamo voluto fare lo stesso con i nostri eroi, i pionieri che resero epica la storia del vincolato, ma andando oltre le aride notizie tecniche che ci giungono dalla stampa specializzata, per far emergere l'uomo con i suoi sogni e le sue debolezze, i suoi limiti e le sue grandezze. O almeno, ci proviamo.

Io: - Signor St.Clair, dopo decenni di silenzio, negli ultimi tempi il suo nome è salito alla ribalta come quello del vero "padre del volo vincolato", quale fu definito in una sentenza giudiziaria del '55. Non le secca che per tanto tempo il suo nome sia stato dimenticato?

Oba: - Se devo essere sincero, ebbene sì, c'è stato un tempo nella mia vita terrena in cui ciò mi è dispiaciuto. Avevo fatto tutto da me - come ho fatto, d'altra parte, in ogni occasione della mia vita - e, a parte qualche articolo sui giornali locali, la mia invenzione non fu mai pubblicizzata. D'altra parte, che vuole, relegato in quel lembo remoto dimenticato da dio, che contatti avrei mai potuto avere con la gente che conta? Non era certo ai boscaioli che interessava il *control line*…

Io: - Ecco il punto, signor St.Clair: come mai a *lei* - che pur faceva parte di una comunità di boscaioli - venne in mente di dedicarsi all'aeromodellismo?

Oba: - Giovanotto, piano con questa "comunità di boscaioli"! Mio padre non era un boscaiolo, era lui a dare di che vivere ai boscaioli. Era un imprenditore, e io e la mia famiglia abbiamo girato gli *States* in lungo e in largo. Da Richfield, dove sono nato, ci spostammo nell'Idaho, vicino alle Cascate, e di là a Dillon, nel Montana, il "*Grande Cielo*". Avevo cinque

Oba St.Clair nel 1960, accanto ai suoi modelli

anni quando coprimmo 700 miglia in un carro da pionieri per tornare nell'Idaho, a Dillon, dove papà aveva acquistato una segheria. E il viaggio durò appena un mese: papà aveva buoni cavalli e l'andatura era rapida; beh, rapida quanto può esserla quella di un carro da pionieri, intendiamoci. Ricordo ancora quando, nelle zone pianeggianti, papà mandava al trotto i cavalli, e nel carro io e mio fratello maggiore ci tenevamo stretti mentre il telone curvo si gonfiava a destra e a sinistra ed intorno a noi era tutto un clangore di padelle e stoviglie… per Giove, se ci tenevamo stretti!

Ecco dove abitava Oba a Yam Hill

Insomma, arrivammo alla segheria, e ricordo come se fosse ieri lo sgomento che mi colse al vedere quei macchinari in funzione; il rumore era assordante, ma presto diventò il sottofondo della mia vita. Quasi una musica, sa? Era entusiasmante, io sono sempre stato affascinato dalla meccanica. Così, appena compii dieci anni (nel frattempo ci eravamo trasferiti ad Orofino, nell'Oregon, dove papà aveva acquistato un'altra segheria), lui mi mise a lavorare lì come apprendista, e qualche anno dopo finii per progettare diversi accessori che aumentarono la produttività delle macchine. Sì, funzionavano bene, e c'era gente che veniva da fuori per vedere le mie modifiche. Quando papà decise di ritirarsi e vendette la segheria, il nuovo proprietario mi volle assumere a tutti i costi come progettista di piccole segherie e attrezzature per segherie.

Io: - Quindi fu la segheria a decidere della sua futura carriera?

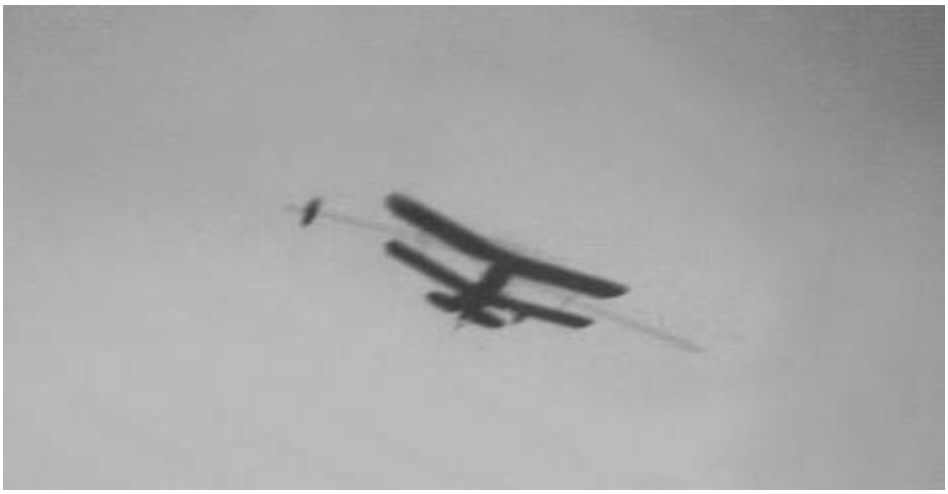
Oba: - No. Alla fine, no. Vede, non ci volle molto a farmi capire che i boschi si stavano rarefacendo, e che il legname non sarebbe durato in eterno. Così decisi di cambiare lavoro. Mi dicono che oggi in Italia il cambiare lavoro è vissuto drammaticamente, ma da noi era tutta un'altra cosa, quasi come cambiarsi d'abito. Insomma, era il '46, frequentai in tre mesi un corso annuale e diventai orologiaio; e feci l'orologiaio per tutta la vita nella mia bottega di Eugene, sempre nell'Oregon.

Io: - Sì, ma l'aeromodellismo?

Oba: - Sa che anno era quando io ne avevo quindici? Il 1927. L'anno della storica trasvolata di Lindbergh. Lei non può immaginare l'atmosfera che si respirava a quell'epoca negli Stati Uniti: si discuteva di aeroplani, si sognavano aeroplani, si investiva negli aeroplani, si scommetteva sugli aeroplani. Era una grande, eroica ubriacatura collettiva. E lei crede che un simile ambiente potesse non marchiare a fuoco un ragazzino con il pallino della meccanica? Lindbergh divenne il mio eroe, il mio paladino e il mio dio in terra. Vede, per Lindbergh l'aeroplano non era una macchina volante, ma un prolungamento del suo corpo, e ricordo ancora il senso di una sua frase a proposito dello *Spirit of St. Louis*. Disse: "*Non siamo stati nè io né lui ad attraversare l'oceano; lo abbiamo fatto assieme"*. Forse è per questo che ho sempre voluto un "collegamento diretto" con i miei modelli: il control line.

Oba accanto al *Berliner-Joyce* nel 1936

Così, senza aver mai visto un aereo dal vivo, costruii un modello a elastico: era un trabiccolo fatto di fil di ferro con i longheroni di abete tagliati in segheria, le ali ricoperte con la carta del macellaio e l'elastico ritagliato da vecchie camere d'aria. Era inverno quando lo finii, così lo dotai di sci per il decollo, il lancio a mano non mi passò neanche per l'anticamera del cervello. Insomma, lo mollai e lui,



Il *Berliner-Joyce* in volo. A destra Oba al lavoro con la sua canna da pesca

incredibilmente, si sollevò di un buon mezzo metro da terra. Chi più felice di me?

Nel ’32 ci trasferimmo a Yam Hill, dove il legname era ancora abbondante, e qui ebbi davvero il colpo di fulmine: un amico mi allungò un paio di numeri di *Modern Mechanics and Invention*, e scoprii che al mondo esisteva altra gente appassionata di aeromodellismo. Fui così in grado di acquistare una matassa di elastico per aeromodelli. Le performance dei nuovi modelli migliorarono di molto, ed applicai loro un controllo a pendolo che m’inventai lì per lì. Mi crede se le dico che il momento in cui mi ritrovai tra le mani quella matassa fu uno dei più emozionanti della mia vita?

Oba tace, gli occhi socchiusi, un lieve sorriso sulle labbra, perso in lontani ricordi. Non oso disturbarlo. Ma il tempo a mia disposizione - mi hanno detto - è limitato. Così mi faccio coraggio:

Io: - E i motori, signor St.Clair, i motori per aeromodelli?

Oba: - Sì, i motori. Fu proprio quello il colpo di fulmine: la pubblicità del *Brown Junior* che trovai a pagina 91 del numero di agosto 1935. Ma i motori erano un lusso molto costoso, all’epoca. Io lavoravo per una paga di venti cents all’ora, e mi ero già dissanguato per comprarmi un’*Harley-Davidson* con tanto di sidecar per gli attrezzi: mi serviva, capisce, per raggiungere la segheria distante 20 miglia da casa, e risparmiavo un sacco di soldi di benzina rispetto all’automobile. E poi… beh, diciamolo, quella motocicletta era la mia passione!

Mi piaceva tanto, quella moto, che quando iniziai a realizzare uno dei progetti contenuti nelle riviste, la riproduzione in volo libero del caccia biplano *Berliner-Joyce*, ero deciso a dotarlo di un bicilindrico. Ma due motori non ce la facevo a comprarli, quando il modello fu terminato avevo messo da parte appena quindici dollari, giusto quanto bastava per un *Forster Model A* e relativi condensatore e bobina. Pazienza, pensai, il bicilindrico lo monterò sul prossimo modello. Ordinai il motore ma l’attesa fu lunga: ogni settimana dalla fabbrica mi arrivava una cartolina in cui mi chiedevano di pazientare, che il motore era in lavorazione. Quando finalmente me lo trovai tra le mani, intagliai un’elica in frassino e lo montai sul biplano: Ero pronto per la grande prova.

Io: - Ma era ancora un modello a volo libero, vero?

Oba: - Se lei, caro signore, mi lasciasse parlare senza continue interruzioni, vedrebbe la sua curiosità soddisfatta in tempi molto più brevi. Sì, era a volo libero. Ed era questo a preoccuparmi.

Si interrompe per cercare qualcosa nella tasca interna della giacca; tira fuori una vecchia foto un po’ gualcita, la stira con il palmo della mano e me la porge:

Oba: - Io abitavo qui. Guardi, guardi questa distesa d’alberi. Alberi di trenta metri, eh? Se lo immagina lei come si sarebbe ridotto il mio bel modello nuovo? Io sì che me lo immaginavo. Non avevo scelta: se dovevo far volare il *Berliner*, dovevo farlo volare in cerchio entro una delle poche radure disponibili, tenendolo al guinzaglio come un cagnolino. Ma per ottenere ciò dovevo risolvere alcuni problemi.

Quello principale era come evitare che il muso si allontanasse dalla tangente del cerchio di volo, e un'apertura alare maggiore, pensavo, mi avrebbe aiutato, visto che progettavo di fissare il cavo all'estremità alare; così attaccai un bel listellone all'ala interna per simulare un'ala più grande, e a questo legavo il cavo, che altro non era se non una lenza da pesca con relativa canna. Per bilanciare la resistenza indotta dal cavo, all'altra estremità alare fissai una sorta di manica a vento. Solo dopo molto tempo mi resi conto che tutto questo accrocco non era necessario, e ne feci a meno. Ma i primi lanci furono molto soddisfacenti, e mi sentivo un leone. Era il giugno del '36, e da quel giorno feci volare il *Berliner-Joyce* centinaia di volte, spesso davanti a un pubblico rappresentato dagli operai della segheria: era buffo vedere tutti quegli omaccioni irsuti che applaudivano e pestavano i piedi, entusiasti come ragazzini in gita.

Io: - Beh, mi permetta: visto che alla fin fine il suo ruolo era solo quello di reggere la sua canna da pesca, quei voli dovevano essere diventati anche un po' monotoni per lei…

Oba: - Monotoni mica tanto: specie nelle giornate ventose, facevo una fatica del diavolo con la mia canna. Mi accorsi subito che il modello tendeva a salire controvento e a scendere col vento in coda, e non era roba da niente contrastarlo con la canna. Allora mi scervellai per trovare un sistema che mi permettesse di azionare un *trim* durante il volo. E si accese la lampadina: macchè *trim*, se inventavo un meccanismo a distanza, tanto valeva azionare direttamente i comandi, come su un aereo vero.

Così mi misi al lavoro e in un anno il *Miss Shirley* era pronto, con sul muso un paio di Forster 99 accoppiati mediante gli ingranaggi di una pompa per l'olio d'automobile: vede? la mia passione per l'*Harley* era infine soddisfatta. Non mi chieda i particolari tecnici perché sono ormai di pubblico dominio: li trova su qualunque libro o rivista specializzata ed anche su quell'affare elettronico che a voialtri piace tanto. Basterà dire che con quattro cavi riuscivo a controllare profondità, alettoni e motore, anche se, sì, devo riconoscere che quel marchingegno da tenere sotto il braccio, la mia *full house*, era un po' ingombrante.

Io: - E lei riuscì a usare correttamente tutti e tre i comandi fin dal primo volo?

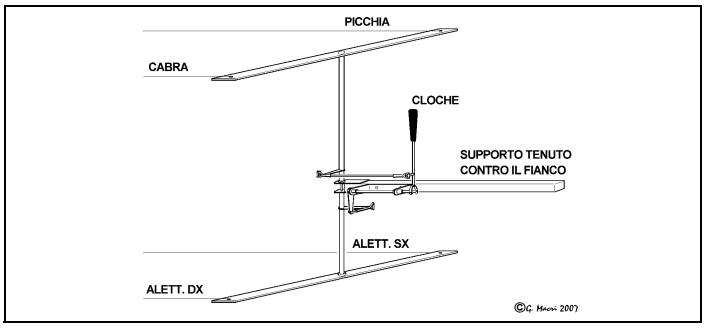
Oba: - Se lo dicessi sarei un bugiardo e, come può immaginare, nella mia attuale condizione non mi è permesso. Francamente il primo volo fu del tutto inaspettato. Avevo creato un cerchio di volo tagliando il frumento e spianando il terreno con l'autocarro della segheria; la mia intenzione era di prendere confidenza con il pilotaggio facendo dei semplici rullaggi a terra, usando quel tanto di motore che facesse muovere il *Miss Shirley*. Ma il terreno era in pendenza, e quando lui si trovò nella parte in discesa, improvvisamente staccò. Io ero sbalordito, del tutto impreparato al volo; così lasciai i comandi, confidando nella stabilità del modello. Ma quando, dopo mezzo giro, incontrò la parte in salita, fui costretto a cabrare per evitare l'impatto: come potrà immaginare, il *Miss Shirley* stallò, piombando al suolo e facendo scoppiare un pneumatico.

L'unico danno riportato fu quello, ma io ero un rottame. D'altra parte forse l'ha capito, io sono molto emotivo: mi fumai quattro sigarette nella mezz'ora necessaria a mettere una pezza al pneumatico e un po' d'ordine nella zucca. Nei rullaggi successivi imparai a ridurre gas in discesa e a darlo in salita, impratichendomi nella coordinazione dei comandi. Visto che sembra che per voialtri siano molto importanti le date, le dirò che il primo volo completo avvenne il 4 luglio 1937. Troverà questa data anche sul giornale, il *Telephone Register* di qualche giorno dopo, ma fu tra i pochi che poi diedero risalto alla mia invenzione. Vede, io mi rendevo conto di aver inventato qualcosa di innovativo, qualcosa che anche il grande pubblico avrebbe apprezzato, ma non ebbi mai occasione di trasformarlo in un *business*, cosa che mi avrebbe fatto molto comodo…

Io: - Ma perché non lo ha brevettato e prodotto industrialmente?

Oba: - I soldi, vecchio mio, i soldi. Non ho mai avuto il denaro sufficiente ad una valida copertura brevettuale, si figuri metter su un'azienda mia… Sì, devo dire che per tutta la vita la mia inventiva è stata sempre frenata dalla mancanza di denaro. Non che fossi povero, per carità, avevo i soldi per il necessario e anche per qualcosa di superfluo, ma spesso mi chiedevo cosa avrei potuto realizzare con un po' di denaro in più. In questo mi sentivo molto vicino a quel suo compatriota, quel tale cui Bell soffiò l'idea del telefono, come si chiamava… vabbe', non importa. Tutto quello che riuscii a realizzare con il Miss Shirley fu la vendita di qualche set di piani costruttivi, grazie a degli annunci economici sui giornali. So anche di un certo *Wilbur Hahn* che li acquistò, costruì il modello e lo fece anche volare. Ma poi tutto finì lì.

Il *Miss Shirley* in una rara foto a colori

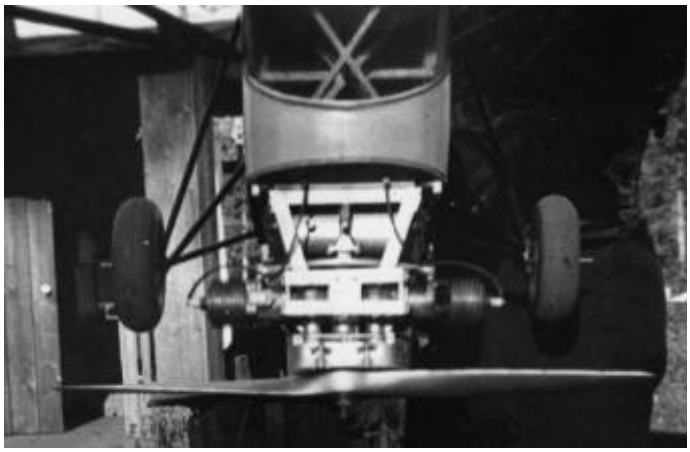


La complessa "*full house*" di Oba

Il *Miss Shirley* con le ali ripiegate e la provvisoria installazione di un solo *Forster*

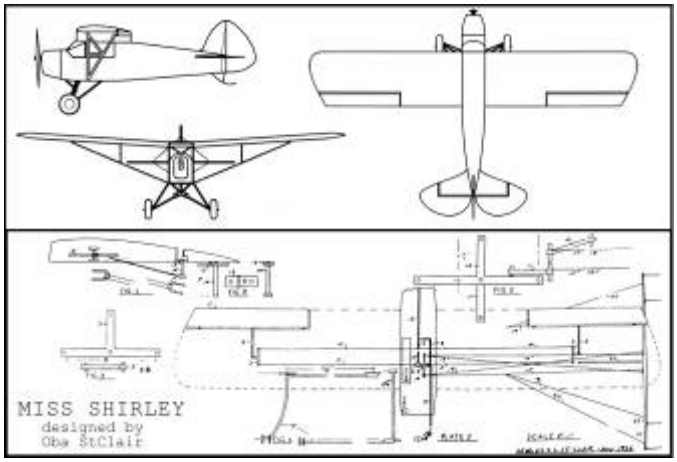
Orgoglio di padre: le due *Shirley* a confronto

Oba pronto al decollo



Il bicilindrico ottenuto con i due *Forster*

Un'altra vista del *Miss Shirley*



Il trittico con i particolari dei comandi

Io: - Adesso mi scusi, signor St.Clair, ma dovrei toccare un argomento un po' spinoso: quali furono i rapporti con Jim Walker, contro il quale finì per essere teste a carico in un'aula di tribunale?

Oba: - Seppi di Jim Walker nel 1936 da Dan Calkin, produttore dei motori *Elf* a Portland, e lo trovai al campo da golf che faceva volare dei piccoli motomodelli; ma quella volta non mi presentai, né parlai con lui. Non avendo ancora finito il *Miss Shirley*, forse temevo inconsciamente che un suo giudizio negativo potesse frenare il mio entusiasmo.

Gli parlai invece un anno più tardi, con il *Miss Shirley* già finito e collaudato, infilato nel retro del mio *pick-up*, quando andai a trovarlo appositamente. Lui fu molto interessato, osservò tutto e mi fece un sacco di domande, ma non mi propose mai, né allora né in seguito, alcuna collaborazione nonostante le mie offerte. Me ne tornai a casa alquanto deluso.

La delusione si trasformò in disappunto l'anno dopo, quando qualcuno mi disse di aver visto Jim che pilotava un piccolo motomodello attaccato a due cavi. Perbacco e boccaccio! Niente poteva togliermi dalla testa che mi avesse copiato l'idea. Dopo una notte insonne decisi di mettere le cose in chiaro, e partii per Portland.

Lo trovai nel cortile della scuola che attaccava due cavi ad un modello che rassomigliava al *Fireball* ma non era proprio il *Fireball*, e gli feci volentieri da aiutante. Lui sembrò riconoscermi vagamente, ma non disse nulla salvo qualcosa come "*la sua faccia non mi è nuova*", poi decollò e fece un bel volo inanellando looping e otto orizzontali. Alla fine raccolse la sua roba; "*è tardi, devo tornare in fabbrica*", disse, e salì in macchina, piantandomi lì come un cetriolo. Io lo seguii e, giunto a destinazione, lo affrontai e gli dissi qualcosa del tipo "*bene, ho l'impressione che lei stia cercando di sfruttare la mia idea*". Lui levò gli occhi al cielo: "*Ma se ci lavoravo da anni, da molto prima che lei mi mostrasse quella sua "cosa"…!*". Poi mi prese sottobraccio, mi fece visitare la fabbrica e mi mostrò tutti i suoi modelli sperimentali, spiegandomi con entusiasmo il perché e il percome di ogni particolare. Credo che si possa dire che mi trattò con molta gentilezza. Ma io ero offeso, mortalmente offeso: perché lui aveva chiamato "cosa" il *Miss Shirley*. E quanto alle mie rivendicazioni, me ne tornai a casa con la sensazione di essere stato elegantemente, magistralmente, preso per i fondelli.

L'ultima volta che lo vidi fu al processo, quello che sancì la cancellazione dei suoi brevetti.

Io: - Mi perdoni, forse non sono spiegato bene. Intendevo dire quali sentimenti provava per Jim: antipatia, rancore, diffidenza…

Oba: - Sì, ha ragione. Lei non si era spiegato bene. Allora le dirò che nella mia vita terrena sono sempre stato convinto che qualcosa di ciò che avevo inventato era stato effettivamente sfruttato da Jim, e che lui mi avesse derubato almeno di una parte del merito. In qualche occasione mi capitò di vederlo sui campi di volo, ma non lo avvicinai mai né gli parlai. Non lo consideravo un amico, ecco tutto.

Io: - Ed ora?

Oba: - Ora è tutto diverso. Qui abbiamo avuto modo di spiegarci, capisce? Ed ho capito che sbagliavamo entrambi.

Oba con il suo *P-40* in alluminio e la manopola anti-rientro

Io: - Questo significa che “nella sua attuale condizione”, come dice lei, ha la possibilità di vedersi e di parlare con altri nelle medesime condizioni?

Lui stringe le labbra, come pentito di qualcosa che gli è scappato di bocca, e abbassa lo sguardo. Poi riprende:

Oba: - No comment, caro signore: mi è concesso di parlare solo di ciò che fui in vita, nient’altro. Ciò che volevo dire è che viaggiavamo su binari paralleli, e Jim, quel geniaccio, non aveva bisogno di copiare nulla da nessuno. Vede, eravamo entrambi un po’ paranoici: io temevo che lui mi copiasse l’idea, lui che qualcuno avanzasse diritti sulla sua: su queste basi non si possono certo stabilire rapporti idilliaci…

Ora, come le dicevo, sono convinto che l’U-Control fosse un genuino parto della mente di Jim, e anzi devo riconoscere che il suo sistema con due soli cavi era più pratico del mio, tanto che lo adottai nei modelli successivi.

Io: - Allora ha continuato con l’aeromodellismo anche dopo il *Miss Shirley*?

Oba: - Certamente, amico mio. E perché non avrei dovuto? Sul retro della mia casa, ad Eugene, avevo realizzato la mia pista personale, e spesso mi facevo un paio di voletti prima di cena.

Cava dalla tasca un’altra fotografia e me la porge:

Oba: - Vede? Questo era il mio *P-40*: fusoliera in alluminio e superfici portanti tradizionali in balsa con carrello ammortizzato. Lo costruii nel 1949 ed è ancora a far bella figura nel soggiorno di mia figlia Shirley.

Io: - Quella che ha in mano è una manopola *U-Reely*, vero?

Oba: - Ma quale *U-Reely*! Non vede che non c’entra nulla con la *U-Reely*? Quella manopola la inventai io, e mi ha evitato un disastro almeno un migliaio di volte: ogni volta che un colpo di vento fa rientrare il modello, immediatamente scatta un congegno a molla che riavvolge quel tanto di cavi lenti sufficiente a ridar loro tensione. Guardi, se le interessano le manopole, le dirò che ne ho progettate diverse, specie per il comando motore con terzo cavo, e un paio son riuscito poi a coprirle anche con brevetto. Ma - *sospira* - non hanno mai attirato l’interesse di nessuno.

Cambia nervosamente posizione nella poltrona, e comprendo che il tempo concesso sta finendo. Decido di chiudere con una domanda da giornalista televisivo:

Io: - Signor St.Clair, un’ultima domanda, anzi, una richiesta: un rimorso e un rimpianto.

Oba: - Un rimorso… sì: quello di aver accettato di deporre al processo di Jim. Ci fui tirato dentro da Walter Schroeder, direttore di *Air Trails*, che ce l’aveva a morte con lui per non so quale ragione; ma lo ammetto, ci andai comunque in piena consapevolezza, un po’ per il rancore che covavo dentro, un po’ per la vanità di veder riconosciuta, finalmente, la mia invenzione. Ma nessuno mi può togliere dalla zucca il sospetto che fu proprio il dolore per la perdita del brevetto a causare il declino in salute di Jim e il successivo infarto che ve lo portò via.

Abbassa il capo e tace; poi torna a guardarmi e sorride:

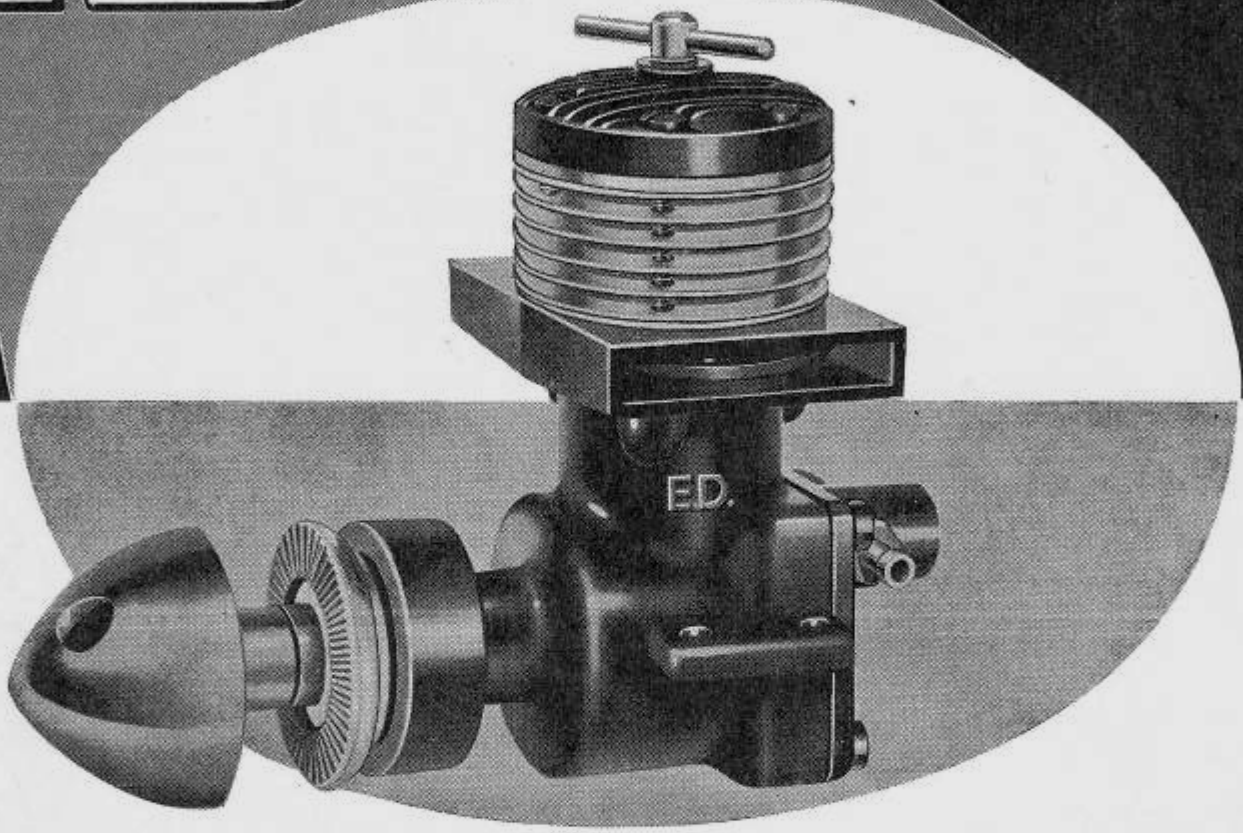
Oba: - Un rimpianto, dice? Beh, quello di non essere mai riuscito a collaborare con Jim. Era la cosa che più desideravo al mondo.

Io:- Credo che basti così. Grazie, signor St.Clair, e arrivederla.

Oba: - Sì, ora devo proprio andare. Arrivederla anche a lei. Ma - glielo auguro - il più tardi possibile.

FINE

E.D. Spotlights the NEW 2·46 RACER



THE ALL PURPOSE ENGINE!

Another thoroughbred from the E.D. Stable. Develops over ¼ b.h.p. at 14,000 r.p.m. plus! **SPECIALLY DESIGNED FOR USE AS A DIESEL, GLO-PLUG OR SPARK IGNITION ENGINE.** It weighs only 5 ozs., has disc inlet valve induction, two ball-races on the crankshaft, and exhausts as an integral part of the crank-case. This engine has EVERYTHING and will prove to be Britain's best racer. Price **£3 12s. 6d.** Tax paid.

E.D. Mk. I "Bee" 1 c.c. Diesel Engine	£2 12 6
E.D. Mk. II, 2 c.c. Diesel Engine	£2 17 6
E.D. 2 c.c. Competition Special Diesel Engine ..	£3 0 0
E.D. Mk. III (Series 2) 2·46 c.c. Racing Engine ..	£3 12 6
E.D. Mk. IV 3·46 c.c. Diesel Engine	£3 15 0

Prices include Purchase Tax.

YOUR MODEL SHOP WILL GIVE YOU FULL DETAILS

E.D. ELECTRONIC DEVELOPMENTS (SURREY) LTD
KINGSTON ON THAMES
DEVELOPMENT ENGINEERS
1223 18, VILLIERS ROAD, KINGSTON-ON-THAMES, SURREY, ENGLAND.

Kindly mention AEROMODELLER when replying to advertisers

Venti e più anni fa...

Gara di riproduzioni nel settembre del 1970, sul piazzale Rivoli a pochi passi dallo Stadio dei Fiori di Valdagno

Il *Bucker* del palermitano Costantino Catti, al Campionato Italiano a Bergamo nel 1970