

*Notiziario di*

# **Volo Vincolato**

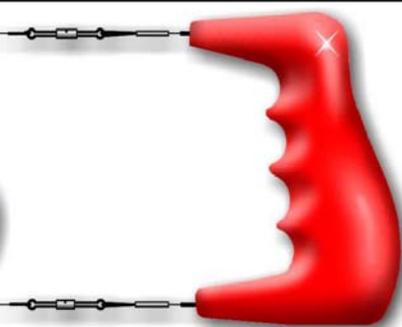


**ANNO III - N. 2 - GIUGNO 2006**

- Vincolato estremo 2<sup>a</sup> parte - G.Colbertaldo
- Dall'album di ricordi di Ninetto Ridenti
- Serendipity - P. Punteri
- Un semplice scaletto per fusoliere - I.Poloni
- Nuovi prodotti per il VVC - B.Massara
- Il Baldini .60 2<sup>a</sup> parte - G.Mauro e E.Marra
- MVVS .49 Stunt - B.Massara
- Le foto dei modellisti -V.V.
- 1° Raduno VVC del Salento - 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 - 05 Giugno 2006 – Anno III - N° 2 -



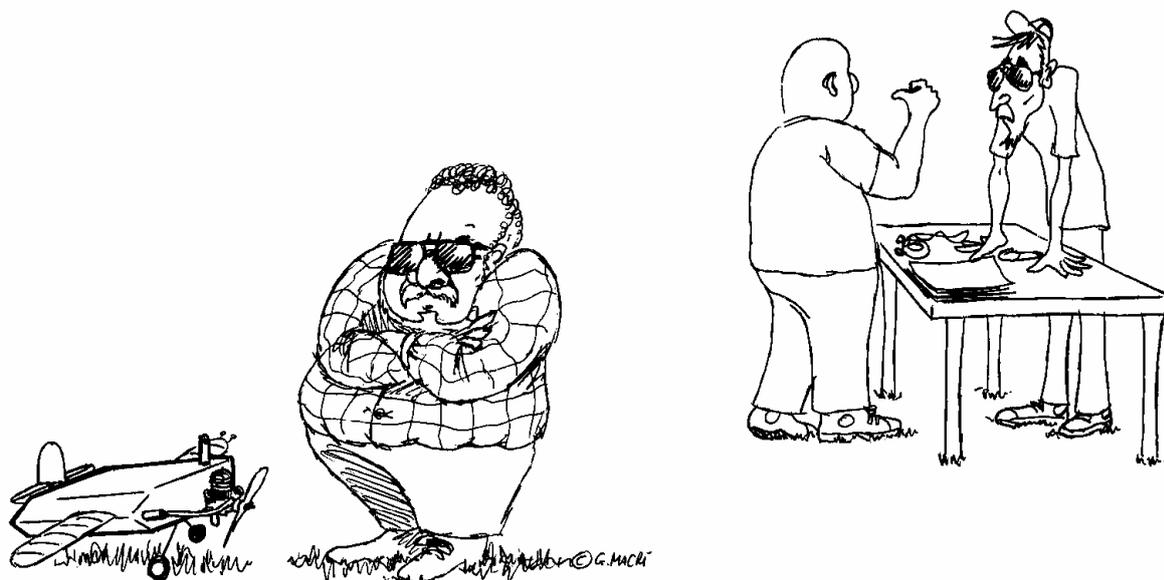
## 1° RADUNO VOLO VINCOLATO DEL SALENTO

Giuseppe Carbini   Gianni Chiarlone   Mario Bernardini   Ninetto Ridenti  
Ennio Marra   Giorgio Zenere   Gigi Madaro   Iaria Macrì   Corrado D'Aumiller  
Fabio Macrì   Emanuele Di Bartolo   Giovanni Viglianti   Giorgio Capasso  
Giulia Capasso   Salvatore Bonini   Orazio Motta   Gianfranco Dell'Erba  
Giuseppe Motta   Maurizio Anastasi   Franco Castro   Stefano Scardia  
Francesco Anastasi   Giuseppe Tuccari   Antonio Guerrieri   Attilio Di Figlia  
Antonio Leuzzi   Lorenzo Tuccari   Stefano Macrì   Gabriele Macrì  
Maristella De Giorgi   Michele Scotto Di Marco

**SOMMARIO**

- 2.....Volo vincolato in allegria di Gabriele Macri
- 3.....Vincinato estremo – Giancarlo Colbertaldo
- 10.....Dall'album di ricordi di Ninetto Ridenti
- 13.....Serendipity: Colorare la Modelspan con i gessetti? Si può – Paolo Punteri
- 14.....Invito: 1° raduno aeromodellistico in Volo Vincolato Circolare – Model Avia Club Aretusa, Siracusa
- 15.....Un semplice scaletto per costruire le fusoliere – Ivan Poloni
- 16.....Nuovi prodotti per il VVC
- 17.....Volo Vincolato Calabria: Chi l'ha detto che i motori giusti sono solo quelli Ucraini? – G.Mauro e E.Marra
- 21.....Volo Vincolato Sicilia: MVVS .49 Stunt – Bruno Massara
- 25.....Foto modellisti
- 26.....Volo Vincolato Puglia: 1° Raduno Volo Vincolato del Salento – Gabriele Macri
- 32.....Venti e più anni fa

## **VOLO VINCOLATO IN ALLEGRIA** **DI GABRIELE MACRI**



**- Dice che non capisce perchè gli tocca volare sempre per ultimo.**

## VINCOLATO ESTREMO

LUCI ED OMBRE SU UN'ATTIVITÀ PORTATA  
AI MASSIMI LIVELLI DELLA SPERIMENTAZIONE

di Giancarlo Colbertaldo

PARTE SECONDA

### ANNI MATURI: LA PASSIONE CONTINUA

#### Una rassegnazione impossibile

... Ma la ripresa di un'attività aeromodellistica “congiunta” non sarebbe stata più possibile. La distanza, il lavoro, la famiglia, e un'infinità di altri problemi ponevano ostacoli decisamente insormontabili. Mio fratello accettò questa rinuncia con una certa serenità e presto abbandonò definitivamente l'aeromodellismo. Io invece stentavo a mettermi il cuore in pace e giocai la mia “ultima carta”: progettai un nuovo modello a reazione sulla falsa riga dell'“Uragano”, che però non andò oltre il disegno.

Poi lo sconforto fece la sua parte, ponendomi di fronte alla triste consapevolezza che anche per me l'aeromodellismo era ormai da considerarsi un capitolo chiuso. Dopo tutto che cosa avrei potuto fare da solo in una città così grande come Milano, se non dei passi indietro? Difficilmente avrei potuto trovare persone disponibili a condividere con me una passione così fuori dal comune. Non mi rimase altro che “vivacchiare” sui ricordi di un glorioso passato, ricordi che oltretutto diventavano sempre più sbiaditi con il trascorrere del tempo.

Così passarono la bellezza di oltre vent'anni e arrivò il **1987**. Adesso non ero più un giovane ma un uomo di mezza età, e nonostante questo il richiamo di quella inesauribile passione non mancava di farsi sentire alla prima occasione.

Nell'estate di quell'anno feci una vacanza in Valle d'Aosta con mia moglie e per caso m'imbattei in una manifestazione aeromodellistica RC, che stava svolgendosi in un campo sportivo. Oltre ai numerosi aerei con motore a scoppio, ce n'era uno munito di pulsoreattore. Quando lo vidi e lo sentii funzionare **ne fui profondamente scosso**. Quell'emozione fu tale da riaccendere in me l'ardente desiderio di riprendere l'attività aeromodellistica da tempo abbandonata. E a far precipitare le cose fu la mia reazione ad un



foto 1

Il “Tuono X-2” fu l'aereo della ripresa. Sotto il muso del modello è visibile una sorta di “siluro”, contenente la zavorra necessaria per compensare il peso del pulsoreattore. Di fianco alla testa di quest'ultimo è visibile il serbatoio della benzina, a forma di fuso, color azzurro e rosso. La protezione dal calore prodotto dal pulso era fornita da coperture di amianto e alluminio. L'aereo aveva un'apertura alare di 160 cm e pesava 4,5 kg.



foto 2

**Il volo del “Tuono X-2” era lento e stabile. Qui lo vediamo proiettarsi nel cielo di Busto Arsizio.**

*circostanza signifi-*

Fu questo l’inizio della ripresa, e fu anche l’inizio di quella che sarebbe stata una nuova era da me vissuta nel campo del Volo Vincolato.

### **V.V.C. con la radio**

Su quel vecchio modello a reazione, ora ristrutturato e ribattezzato “Tuono X-2”, installai un nuovo tipo di pulso, sempre prodotto dagli Zanin. Si trattava di uno Z22 da oltre 3 Kg di spinta, un motore studiato per il Volo Radiocomandato. Il tubo era fatto di acciaio inossidabile e la testa era munita di un dispositivo con carburatore a spillo. Inoltre la candela non era più fissata alla camera di combustione, come nei precedenti motori in ferro, ma veniva inserita nella stessa dallo scarico, mediante una prolunga collegata a uno starter elettrico. Lo Z22 era un pulso magnifico, particolarmente leggero, che io impiegai nel Volo Vincolato, utilizzando quel bagaglio di regole e di accorgimenti acquisiti in tanti anni di esperienze fatte con mio fratello. Il “Tuono X-2” fu quindi l’aereo della ripresa (*foto 1*): lo collaudai in volo in un freddo giorno dell’autunno 1987. La prova fu effettuata su una vecchia pista V.V.C., da tempo abbandonata, situata vicino all’aeroporto milanese di Linate, una pista piena di buche e invasa un po’ dappertutto dalla vegetazione spontanea. In quell’occasione fui aiutato da un amico astrofilo, da un passante e dalla coraggiosa mia stessa moglie, che, munita di sordine, si occupò dell’accensione e del recupero della candela. Il volo fu spettacolare, ma l’aereo subì seri danni alla semiala destra, causati dall’inevitabile sfregamento contro un gruppo di rami sporgenti. Comunque la soddisfazione fu immensa.

*“... Dopo oltre vent’anni mi trovavo ancora con la manopola serrata fra le mani, a pilotare un aereo con il pulso: vedevo proiettarsi sullo sfondo del cielo azzurro la ben nota sagoma del motore, reso rovente dal forte calore, e ne udivo il rumore lacerante; nel contempo avvertivo su tutto il corpo gli effetti della forte tensione dei cavi, effetti che si traducevano in un’angosciosa sensazione di essere trascinati via; tutto avveniva come allora, tutto avveniva come ai vecchi tempi; non stavo sognando, ma stavo vivendo una realtà, una realtà che fino a poco tempo prima pensavo sepolta per sempre nei ricordi del passato”.*

Se da un lato rimasi entusiasta di quella meravigliosa “rimpatriata”, dall’altro continuavo ad essere rattristato dalla consapevolezza che dopo oltre vent’anni lo scenario aeromodellistico era nel frattempo cambiato. In altre parole il “Vincolato” non era più così importante come nel passato, anzi veniva considerato obsoleto e sopravviveva, senza però rinnovarsi, all’ombra di un prorompente “Radiocomando”, che imperava assoluto e stava al passo con il progresso tecnologico.

Venni a sapere che a Busto Arsizio, in provincia di Varese, esisteva un gruppo aeromodellistico che oltre al Volo Radiocomandato praticava anche il Volo Vincolato, disponeva delle rispettive piste, e accettava la rumorosità dei pulso. Stanco dei disagi di un’attività “randagia”, alla fine del 1988 mi iscrissi al Gruppo Aeromodellisti Bustesi (G.A.B.). Subito si instaurarono tra me e alcuni membri del gruppo, rapporti

problema di salute che nel frattempo dovetti affrontare, una reazione violenta che mi fece letteralmente sobbalzare da quel lungo letargo, incutendomi una determinazione e una carica di entusiasmo senza precedenti. **Niente mi avrebbe potuto fermare!**

*“...Spinto da una specie di frenesia, staccai dalla parete del tinello di casa un vecchio modello a reazione, lo posi sul tavolo e iniziai a pulirlo; poi ci studiai sopra e il giorno successivo cominciai ad apportargli certe modifiche... Sulla superficie di un tassello, da poco incollato all’interno della fusoliera, scrissi con il pennarello la data ‘25 marzo 1987’, e, sotto, la parola ‘avanti!’, una parola forte, che in quella*

*cava coraggio, fiducia, speranza.”*



foto 3

**Il “Pulsar” fu il primo telecomandato a reazione in cui installai una ricevente e un servomotore, allo scopo di spegnere a distanza il “superpulso” Z24, quando la forza centrifuga diventava insopportabile. Lo Z24 era fissato sotto la fusoliera, mentre il serbatoio della benzina era alloggiato all’interno della stessa. Dal fondo di quest’ultima uscivano due tubicini: uno andava al carburatore del “superpulso”, per l’alimentazione, l’altro serviva a pressurizzare il serbatoio, per un migliore funzionamento del motore. Nella fotografia è anche visibile l’antenna della ricevente, assicurata all’impennaggio verticale.**

amichevoli e di collaborazione. Così riuscii finalmente a provare con una certa regolarità il “Tuono X-2”, perfezionandomi sia sulla tecnica di pilotaggio, sia su quella di messa in moto del pulso Z22. (foto 2)

Nel frattempo avevo iniziato ad assemblare un elegante modello a reazione con ala a freccia, il cui materiale, di produzione Zanin, mi fu regalato da un amico, che da oltre un decennio lo teneva relegato in uno sgabuzzino di casa sua. Concepito per il Volo Radiocomandato, aveva la fusoliera in vetroresina, mentre l’ala e l’impennaggio orizzontale erano in polistirolo espanso, impiallacciato con legno sottile. Una tecnica di costruzione per me del tutto nuova. Le modifiche per il Volo Vincolato furono, tutto sommato, abbastanza semplici, e l’aereo, al quale diedi il nome di “Pulsar”, venne ultimato nella primavera del 1989.

Decisi di installarvi il pulsoreattore RC più potente degli Zanin: lo Z24, da 4,2 Kg di spinta, un motore analogo allo Z22, ma di proporzioni maggiori. Lo avevo acquistato alcuni mesi prima in un negozio di aeromodellismo e tenuto prudentemente nascosto a mia moglie per non spaventarla.

La sistemazione dello Z24 sul “Pulsar” era piuttosto insolita, essendo il motore fissato sotto la fusoliera, anziché sopra o di fianco.

Da prove effettuate al banco mi ero reso conto che per una partenza istantanea e un funzionamento stabile, il “superpulso” richiedeva un serbatoio di almeno 300 cc. E con un tale serbatoio il tempo di funzionamento del motore era di circa 2 minuti.

Dal momento che mi sarebbe stato difficile, se non impossibile, trattenere con manopola e cavi un modello del genere per un tempo “così lungo”, escogitai l’interessante soluzione di affiancare ai cavi il sistema radio. Quest’ultimo, infatti, sarebbe servito a spegnere il “superpulso” prima che la forza centrifuga avesse la meglio sulle mie forze, salvaguardandomi così dal pericolo di essere trascinato via. Lo spegnimento del motore sarebbe stato effettuato a distanza da un aiutante munito di trasmettente, con la quale avrebbe comandato il blocco dell’ingresso della benzina nella camera di combustione a un mio cenno, o previo accordo. Comunque non ritenni necessario coinvolgere un secondo aiutante per il trattenimento della mia persona.

Il collaudo in volo del “Pulsar” fu effettuato sulla pista V.V.C. di Busto Arsizio nell’estate del 1989: fu un vero e proprio successo! Lo spegnimento del “superpulso” mediante la radio avveniva con la massima precisione; e la temuta interferenza da parte dei cavi era semplicemente inesistente. Inoltre l’aereo volava molto bene, era manovrabilissimo ed eseguiva atterraggi da manuale.

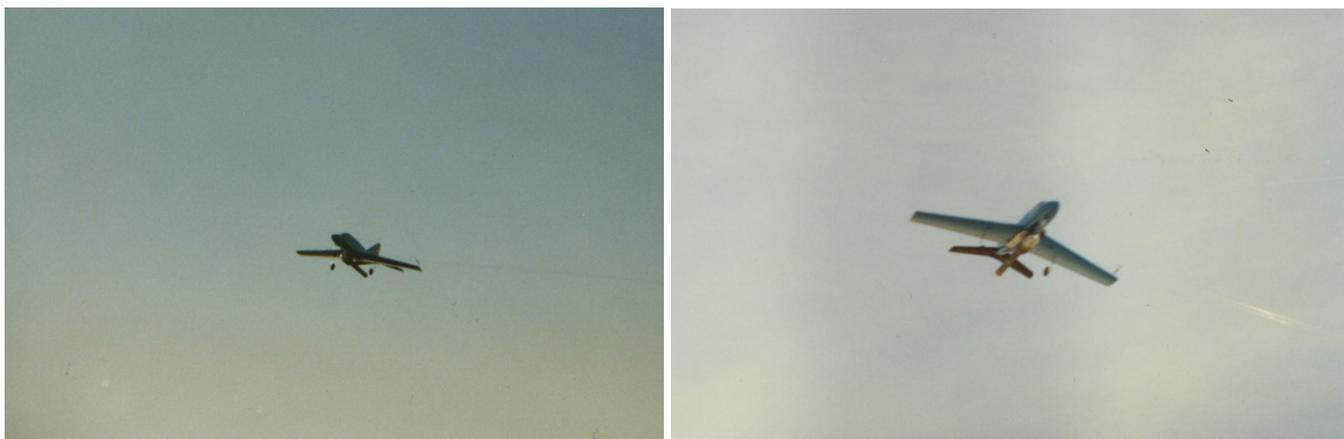


foto 4 e 5

**Il “Pulsar” in volo a 170 km/h, durante il collaudo sulla pista V.V.C. di Busto Arsizio nell’estate 1989.**

Il fatto di spegnere il motore prima dell’esaurimento della benzina, comportava anche l’improvvisa fuoriuscita dall’ugello di scarico di una lunga fiamma color giallo-argento, accompagnata da una sorta di sibilo infernale: tutto ciò contribuiva a rendere il volo del “Pulsar” ancor più spettacolare ed emozionante.

Il “Pulsar” aveva un’apertura alare di 150 cm, pesava circa 4 kg e volava a 170 km/h. Per il pilotaggio usavo cavi in acciaio a filo unico da 0,6 mm di diametro e lunghi 22 m.

Era un aereo importante e di grande effetto. I suoi lineamenti spiccatamente aerodinamici, la verniciatura in celeste, l’ampia cabina color argento, il diedro negativo dell’impennaggio orizzontale, l’ala a freccia, l’insolita antenna della ricevente, e il minaccioso “superpulso” che faceva capolino da sotto la fusoliera con il tubo fortemente bruciacchiato, catturavano immancabilmente l’attenzione del pubblico, che ne rimaneva colpito e ammirato, e non perdeva l’occasione di fotografarlo più volte o di riprenderlo con la videocamera.

**Che soddisfazione!** (foto 3-7)

Gli anni Novanta furono anni d’oro per il “Pulsar”. Lo portai dapprima alle manifestazioni aeromodellistiche organizzate dal G.A.B. di Busto presso alcuni comuni del Varesotto, poi agli annuali Raduni Nazionali “Tutto V.V.C.” di Alessandria, ottenendo sempre grandi successi.

A quei raduni, dove il tempo a disposizione per il proprio volo veniva assegnato con il contagocce, data



foto 6

**Il “Pulsar” in fase di decollo: è visibile la spettacolare scia di detriti prodotta dall’impatto dei gas di scarico del pulsoreattore con il suolo.**



**foto 7**  
**Il "Pulsar" in fase di atterraggio**

la grande partecipazione degli aeromodellisti, ero solito presentare il "Pulsar" munito non del "superpulso" Z24, ma del meno potente Z22, che, non richiedendo lo spegnimento via radio, consentiva una fase preparatoria al volo molto più rapida. Inoltre, dal momento che il "Pulsar" con quel motore volava più lentamente, era anche possibile fargli fare alcune evoluzioni spettacolari, come le "montagne russe" e i "passaggi sulla verticale".

Ma, mentre il "Pulsar" continuava a imporsi con i suoi voli "coloriti" – come qualche spettatore entusiasta li aveva definiti – la sfortuna volle colpirmi nel giugno 1998, quando nel corso di una manifestazione V.V.C. organizzata dal Gruppo Modellistico Monzese

(GMM) presso l'autodromo di Monza, persi con immenso rammarico il "Tuono X-2" a causa di un incendio, sviluppatosi in seguito a una drammatica "rientrata in campo" del modello in fase di decollo.

Lo volli rimpiazzare subito, e nel luglio di quello stesso anno, mentre trascorrevi con mia moglie una vacanza all'Isola d'Elba, con grande ispirazione feci a matita sulle pagine quadrettate di un notes alcuni schizzi di un nuovo modello a reazione, adatto al "superpulso" Z24. Ne disegnai una vista in prospettiva e una vista dall'alto, facendo anche uso dello sfumo per ottenere un effetto più realistico, poi ne abbozzai lo scheletro, e, infine, annotai provvisoriamente i tipi di materiale che avrei dovuto usare per la sua realizzazione.

Tutto sommato si trattava di un aereo abbastanza facile da costruire: una fusoliera a ordinate di compensato, rivestita con piastre e fasciame di balsa; un'ala a pianta rettangolare formata da un guscio in ABS supportato all'interno da un'anima di polistirolo espanso; un impennaggio orizzontale con due derivate laterali in balsa, un carrello triciclo. Infine lo Z24 sarebbe stato montato sopra la fusoliera, una posizione "classica" che avrebbe reso più agevoli sia l'operazione di messa in moto del motore sia l'attivazione del dispositivo atto a spegnere il "superpulso" via comando radio.



**foto 8**

**Ecco l'aereo "senza nome" con il "superpulso" Z24: Aveva un'apertura alare di 158 cm e pesava 5 kg. Il bulbo nero, rosso e giallo, posto di fianco al motore, era il serbatoio della benzina.**



foto 9

**La protezione dal calore emanato dallo Z24 era fornita da lastre di alluminio sottile, disposte sulla parte centrale dell'ala e sul dorso della fusoliera; le lastre erano sopraelevate rispetto a quelle parti, permettendo così un'abbondante circolazione d'aria con effetto isolante. Su quel modello installai successivamente un motore a turbina, chiamando la nuova versione "Diavolo Verde".**

Tornato a Milano mi affrettai a disegnare l'aereo nella scala appropriata, poi, in autunno, iniziai a costruirlo con grande impegno nel mio angusto solaio dal soffitto spiovente, un locale pieno di materiali oltre ogni limite immaginabile, che dal 1987 – cioè da quando ripresi l'attività aeromodellistica – avevo adibito a laboratorio per la costruzione e la riparazione dei miei modelli. Completai l'opera nella primavera del 1999.

Era bello quel nuovo aereo dai lineamenti così semplici, in parte dipinto con colori vivaci, tra i quali spiccava il verde, in parte lasciato color legno; era bella la sua cabina dorata, era bello ed esaltante lo Z24 applicato sopra con il serbatoio della benzina a forma di fuso che ne fiancheggiava la camera di combustione.

Dopo una serie di prove dall'esito positivo, il 23 maggio di quell'anno lo portai al 5° Raduno Nazionale "Tutto V.V.C." di Alessandria. Nel pomeriggio di quel giorno, sulle piste "Olimpia", rese bollenti dalla radiazione solare, gli feci fare un volo dimostrativo, usando la radio per lo spegnimento del "superpulso", che avvenne dopo cinque giri di volo, un limite invalicabile oltre il quale le mie forze non sarebbero più bastate a trattenerlo con manopola e cavi.

Stranamente, non diedi un nome a quell'aereo, come generalmente ero solito fare, forse perché, in fin dei conti, non rappresentava un "passo in avanti", ma semplicemente una variante a ciò che avevo già fatto.

Comunque il non avergli dato un nome presagiva qualcosa, qualcosa che presto lo avrebbe reso celebre. Su quell'aereo, infatti, all'inizio del 2000, avrei installato al posto del "superpulso" Z24 un motore a turbina; e in quell'occasione gli avrei dato finalmente un nome, perché ora, quell'aereo avrebbe costituito una vera e propria novità; e il nome sarebbe stato "Diavolo Verde", perfettamente intonato con la "diabolica" potenza del suo nuovo motore e con la magica tonalità del suo colore dominante, il verde per l'appunto. (foto 8 e 9)

### **La corsa alla turbina: incertezze e timori**

Parallelamente alla grande passione per i pulsoreattori RC, esplosa con la ripresa dell'attività aeromodellistica, nacque e crebbe in me, piuttosto sommessamente, l'interesse verso i motori a reazione "per eccellenza", ossia le turbine che, sempre più perfezionate, stavano diffondendosi nel Volo Radiocomandato.

Le prime notizie sulle turbine mi giunsero nel 1990 al campo di volo di Busto Arsizio:

*“... Sono meno rumorose dei pulso ed emettono un fischio acuto!”* – Diceva qualcuno che le aveva viste e sentite funzionare.

Circa un anno dopo un amico aeromodellista mi diede le fotocopie di un articolo su quei motori, apparso su “Modele Magazine” dell’ottobre 1991, articolo che lessi con molta attenzione e vivo interesse. Fra i molti dati tecnici, mi colpì il fatto che le turbine producevano un rumore realistico, che il loro funzionamento era assicurato da una complessa elettronica, e che, al contrario dei pulso, era possibile regolarne la potenza da un minimo a un massimo e viceversa. Fui eccitato da quelle caratteristiche, e piano piano cominciai a entrare nell’ordine d’idee di acquistare uno di quei motori e di impiegarlo nel Volo Vincolato. Ma quell’entusiasmo spesso si alternava ad un accorato senso di scoraggiamento, prodotto dalla mia innata scrupolosità.

*“... Sono ‘ordigni’ pericolosi, troppo complessi, troppo potenti, fanno oltre centomila giri al minuto, e poi costano un occhio della testa! Non devo rischiare!... E poi cosa dire a mia moglie già terrorizzata da quel micidiale ‘superpulso’ Z24?”* – Ripetevo a me stesso.

In quell’atmosfera di incertezza, nel maggio 1997 mi recai a Ghisalba in provincia di Bergamo a vedere per la prima volta una gara di aerei RC, propulsi da turbine. Ne rimasi entusiasta! Quei motori mi avevano conquistato, ma mi facevano paura, e mi sarei sentito un irresponsabile se ne avessi acquistato uno.

Ma a fare quel passo ero pronto, ero pronto perché ero preparato, perché avevo ormai alle spalle una lunga trafila di esperienze, e non certo facili; avevo affrontato il “bipulso”, il “quadripulso”, il “superpulso”; e allora dovevo smettere di aver timori, di preoccuparmi; dovevo decidermi, e **decisi**, urlando a me stesso **“AVANTI!”** – la stessa parola forte che nell’ormai lontano 1987 avevo scritto all’interno del “Tuono X-2”, l’aereo con il quale ripresi l’attività aeromodellistica da tempo abbandonata.

Vendetti del prezioso materiale ottico che non avrei più utilizzato, ricavando così la somma necessaria per l’acquisto della turbina. Poi ne parlai a mia moglie e cercai di convincerla:

*“... Vedrai, è molto più silenziosa del pulso, ed è anche molto più piccola; non è pericolosa, perché la sua potenza è gestibile; è una cosa eccezionale!”*

Fu comprensiva mia moglie e volle dimostrarsi d’accordo, anche se molto preoccupata: infatti, nonostante i miei tentativi di addolcire la pillola, si era perfettamente resa conto che quel motore sarebbe stato il più impegnativo e il più pericoloso di tutti quelli che avevo usato fino ad allora. Il suo “benessere” fu importante per me, in quanto non solo mise un po’ di serenità nei miei inquieti pensieri, ma anche rafforzò la fiducia in me stesso.

Così un bel giorno del settembre 1998 andai alla MOVO di Milano e feci ordinare la turbina da una certa ditta olandese AMT, di cui quel negozio aveva da poco tempo assunto la rappresentanza. Fu un momento emozionante!

La consegna da parte della ditta olandese si fece attendere moltissimo, per motivi legati a una sua ristrutturazione. Finalmente, nella primavera del 2000, dopo circa un anno e mezzo dall’ordinazione, la turbina arrivò:

*“Eccola!”* – mi disse con voce soddisfatta il titolare della MOVO – *“Va tenuta in posizione verticale, compressore in alto; dev’essere regolarmente lubrificata...”*

Era un oggetto magnifico, un vero e proprio gioiello di meccanica, era molto pesante, aveva la cappa frontale color fucsia, mentre il corpo principale, da cui emergeva una piccola candela, era di un vivido color acciaio. Al tocco con un dito, il compressore girava a lungo e sembrava non volersi fermare; l’ugello di scarico appariva brunito all’esterno, ed emetteva un forte odore di olio lubrificante, che mi ricordava quello delle armi quand’ero nell’esercito. Guardando all’interno dell’ugello si potevano vedere, dietro una sorta di cono metallico, le numerose pale del girante. Insomma, era la versione in piccolo del classico propulsore installato nei moderni aviogetti militari e civili.

La turbina, denominata “Mercury HP”, funzionava con miscela di kerosene e di olio; poteva sviluppare una spinta massima di 9 chilogrammi a 148 mila giri al minuto, e una spinta minima di circa mezzo chilogrammo a 48 mila giri al minuto. Caratteristiche sbalorditive in rapporto alle piccole dimensioni del motore, che superava di poco i 20 centimetri di lunghezza e aveva un diametro massimo di 10 centimetri.

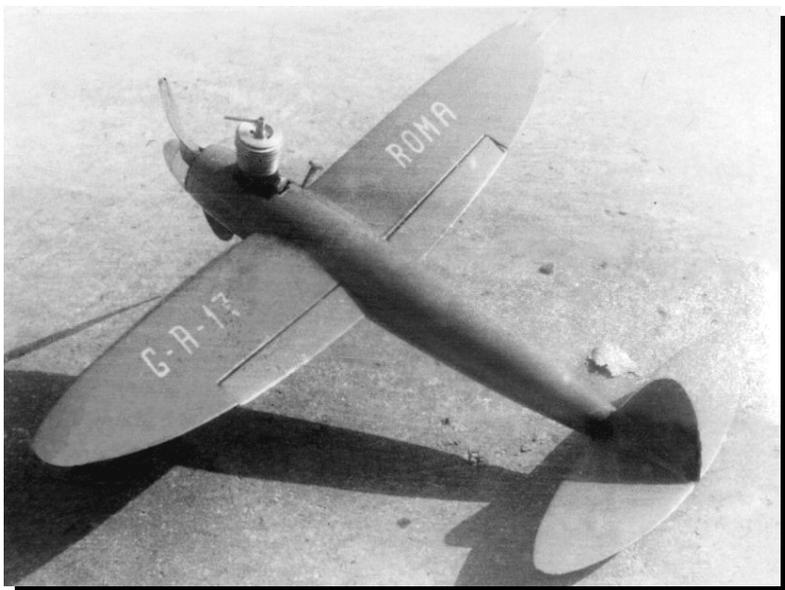
Dopo lo studio sistematico di un complicato manuale, che mi era stato fornito con la turbina, e dopo lunghe riflessioni, che spesso fissavo sulla carta mediante laboriosi schemi e appunti, decisi di installare il nuovo motore sul mio ultimo modello a reazione, al posto del “superpulso” Z24. Ero convinto di quella trasformazione, ed ero anche elettrizzato dal fatto che far volare un aereo “vincolato” propulso da una turbina

“radiocomandata” avrebbe sicuramente costituito un evento unico nel campo aeromodellistico.

Comunque l’“impresa” si prospettava particolarmente difficile, le incognite erano tante, la pericolosità ai massimi livelli. Ma era più forte di me, **dovevo tentare!**

**FINE 2^ PARTE**

## DALL'ALBUM DI RICORDI DI *NINETTO RIDENTI*



Il GR17 “*Telenino*”, dotato di motore OSAM GB16, fece la sua prima apparizione al Palaghiaccio di Milano in occasione dell’evento-spettacolo “*Aeromodellismo sul Palcoscenico*” dell’11 gennaio 1948, dove stabilì il record per la classe B con 132 km/h.

A Napoli, nell’aprile dello stesso anno, con cavi da 15 metri la velocità salì a 152 km/h, il che fruttò a Ninetto la conquista del *Trofeo Vesuvio* nonché l’aggiudicazione di uno splendido “Super Teseo” testa oro.

Notare il sistema di comando mediante “flaps”, sullo stile del *Whizzler*, per ottenere una risposta più graduale.

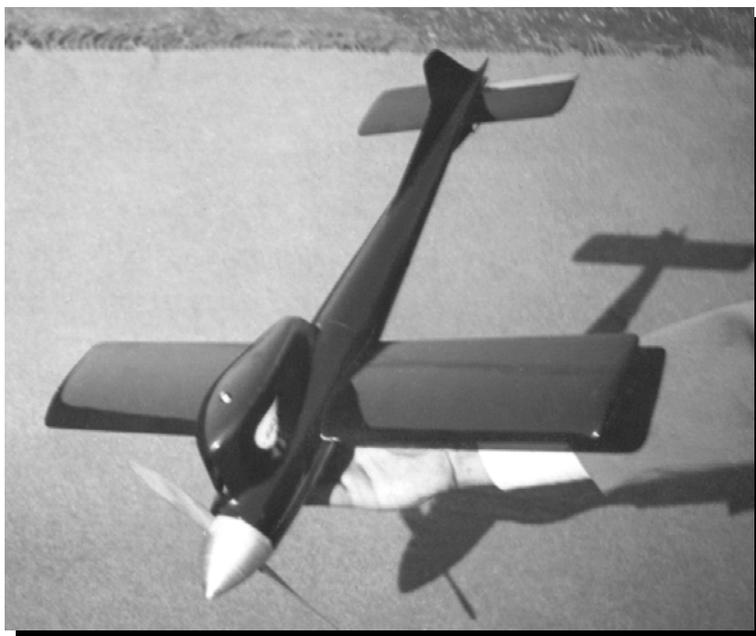
Nel 1949 Ninetto costruì questo modello attorno al *Dooling 61*, uno dei più celebri motori da velocità di tutti i tempi.

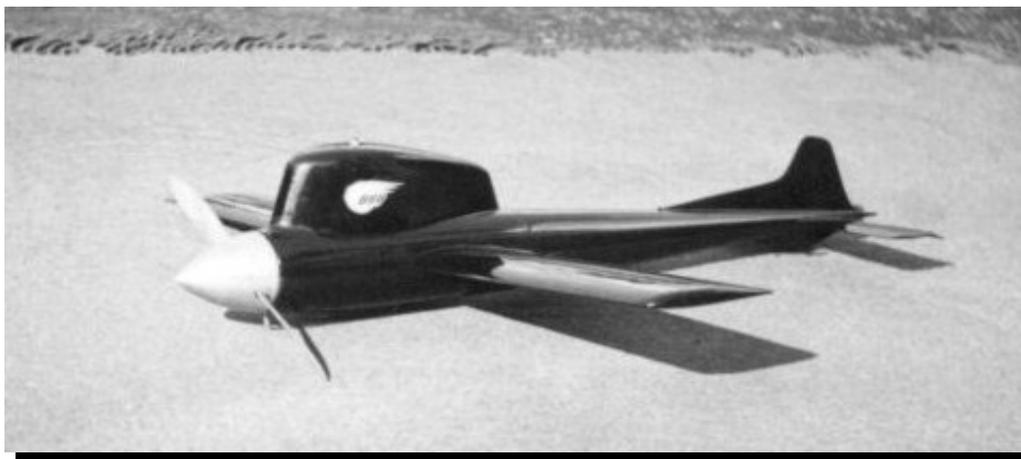
L’elica – rigorosamente costruita a mano – aveva 20,5 cm di diametro e 30 cm di passo. Con questo set-up il motore raggiungeva i 14.000 giri a terra che salivano a 15.000 in volo.

Come si ottenne quest’ultimo dato? Grazie alle *Officine Galileo* di Firenze, che avevano messo a punto uno stroboscopio portatile ad orologeria; un collaboratore, posto all’esterno del cerchio di volo, era in grado di effettuare una misurazione molto precisa.

Il modello, con cavi regolamentari da 25 metri, raggiunse la velocità di 220 km/h.

E’ tuttora in possesso di Ninetto.

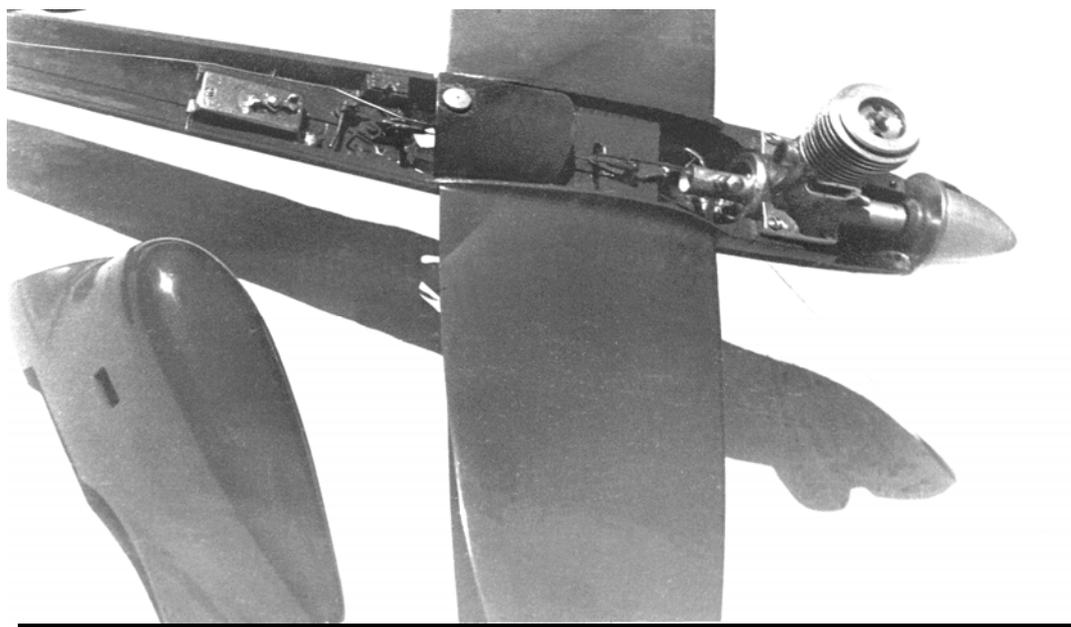
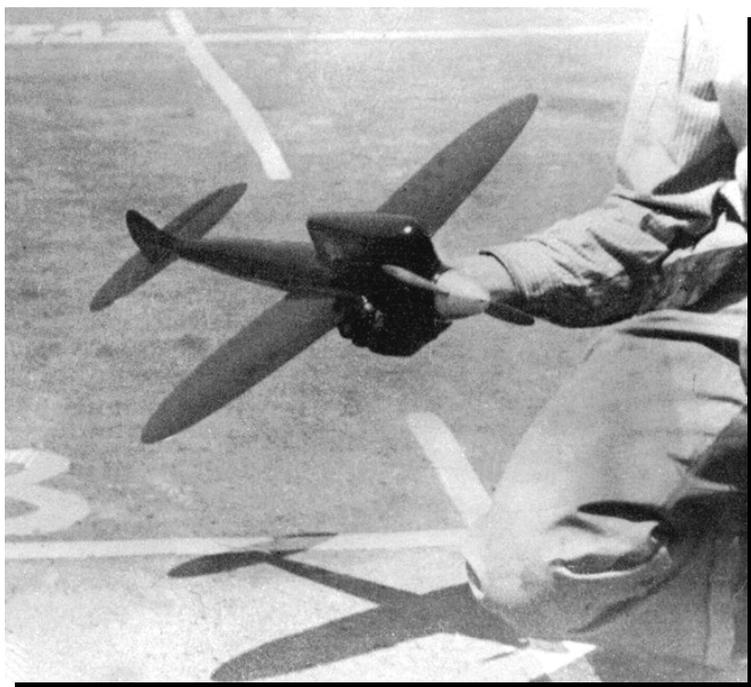




Non tutti i modelli hanno un nome. Ninetto lo ricorda come “il modello amaranto”, ed era dotato di carrello retrattile (all’epoca la F.A.N.I. non ammetteva il decollo con *dolly*, il cui distacco veniva considerato “perdita di parti in volo” e causava la squalifica del concorrente).

Come si vede nella foto a destra, si avviava e carburava il motore, un GB16 2° serie, si azionava l’autoscatto che ritardava la retrazione del carrello, e si richiudeva il modello con il guscio superiore dotato di meccanismo di bloccaggio a scatto.

Il modello amaranto partecipò a una sola gara, la *Coppa Tevere* dell’Aero Club di Roma che si tenne il 27 giugno 1947 sul Piazzale Apollo d’Oro nei pressi del Palazzetto dello Sport: con 138 orari, si aggiudicò il trofeo. Ma il secondo classificato era lo stesso Ninetto, con il *Telenino*, a 123 orari!

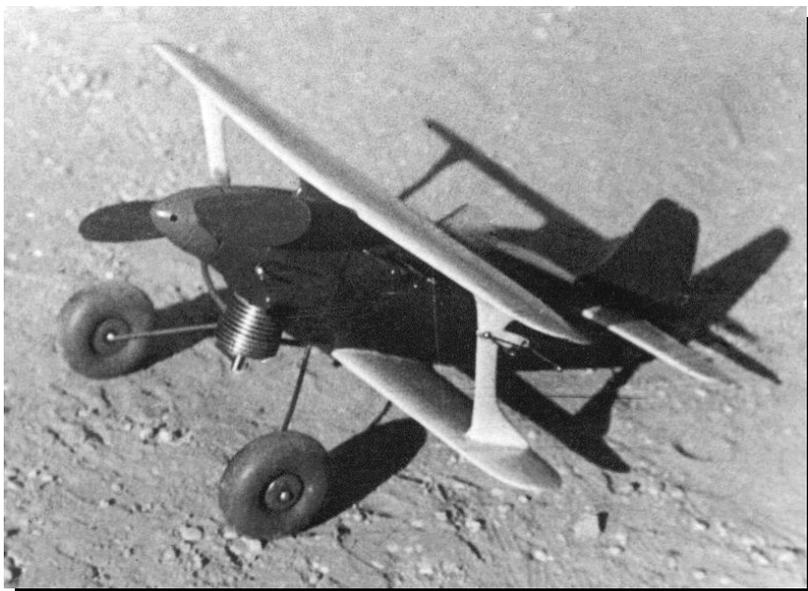




Una graziosa accompagnatrice (o “rondinella”, come si era abituati a leggere sulle pagine de “L’Aquilone”) presenta un semiscala disegnato e realizzato da Ninetto nel ’49 ispirandosi ai famosi racers della Coppa Thompson.

Pur essendo un modello da esibizione per manifestazioni e voli di propaganda, raggiunse i 180 km/h (con cavi da 25 metri) grazie al *Dooling 61 spark* nascosto sotto la carenatura.

L’apertura alare era di un metro, il profilo un biconvesso asimmetrico, ed il peso 1050 grammi.



Negli anni 1946-47, al “Parco dei Daini” di Villa Borghese era facile vedere Ninetto pilotare questo Knight Twister.

Era un classico modello da divertimento dotato da un Supertigre G.15 da 6,3 cc., ma... mamma mia, quanti assi rotti! Il travaso anteriore, infatti, era di dimensioni così generose che di metallo, nell’asse stesso, ne restava ben poco. Così, la prima cosa che si faceva non appena atterrati, era correre a dare una tiratina all’elica per vedere se era tutto a posto...

# Serendipity

## COLORARE LA MODELSPAN CON I GESSETTI?

### SI PUÒ.

di Paolo Punteri

Quando, dopo 40 anni e oltre, ho deciso, grazie a *Control-Line-it*, di cimentarmi nella costruzione di un modello U-Control non avevo alcun dubbio sul fatto che avrei potuto trovare un mondo diverso da quello che avevo frequentato. Ma poi, in definitiva, non ho notato molta differenza: d'accordo, c'è tanta tecnologia nuova, nuova almeno per me, ma ho visto ai raduni (Grassobbio, Bassano, Valdagno) ben vivi e vegeti il piacere e la voglia di essere "come eravamo". Come mai? Ho le mie idee e le mie sensazioni in proposito (*ah! l'odore del balsa di prima mattina*, ha detto qualcuno), ma adesso non è il caso di parlarne.

Dicevo che dopo 40 anni ho costruito un U-Control così come facevo una volta, o quasi: con balsa, compensato, Vinavil, Cement, epossidica (quanto basta ben inteso: non sono contro il progresso ...), turapori, nitro trasparente, Modelspan pesante ... appunto, carta *Modelspan pesante*: in commercio io la trovo solo bianca!

Ma io la voglio azzurra, e non pitturata di azzurro: deve essere, o almeno deve sembrare, carta azzurra!

Mi sono allora ricordato di aver visto su Internet un "Chalking tissue tutorial" probabilmente noto a chi usa la carta *Esaky* per costruire la riproduzione di piccoli modelli a elastico (non so chi fa questo in Italia, ma negli USA deve essere un'attività parecchio diffusa che a me piace moltissimo) e ho deciso di provare il "chalking" con la carta Modelspan.

Traducendo l'inglesismo, il metodo del "chalking" consiste nel tingere la carta con i gessetti colorati o meglio con la malefica polvere che scaturisce dai gessetti colorati. Quindi, se a qualcuno può interessare, per ottenere la carta azzurra partendo da quella bianca io faccio così.

Ritaglio a misura i pannelli di carta Modelspan (da usare nel mio caso per rivestire l'ala) e stendo sul tavolo di lavoro un giornale quotidiano aperto, anche due, o tre, l'uno sopra l'altro, perché c'è da fare una sorta di materassino morbido.

Prendo un pannello e lo distendo sul materassino con la faccia più ruvida rivolta verso l'alto; poi prendo il gessetto colorato e vado a sfregarlo (di "faccia", non di punta) sulla carta. Faccio delle passate ampie: la polvere che si stacca penetra nelle fibre della Modelspan e non ne esce più (proprio come per i vestiti buoni).

Quando, a mio giudizio empirico, sopra e sotto il pannello e sul resto del giornale c'è polvere sufficiente, metto da parte il gessetto, prendo un batuffolo di ovatta e, come se fosse cipria, lo strofino su ambedue le facce della carta fino a raggiungere l'uniformità auspicata. A questo punto scuoto via la polvere rimanente e il pannello è pronto per l'applicazione.

Per l'applicazione io agisco a umido, come dire che una spruzzata di acqua non solo giova alla qualità della copertura ma anche alla sua colorazione. La successiva finitura a nitro trasparente diluita con acetone non mi da problemi. Anzi, dovrò fare un esperimento: mi è capitato di rovesciare una gocciolona di acetone puro su un pannello appena preparato: la macchia risultante aveva scurito l'azzurro e gli aveva dato una uniformità pressoché perfetta. Tuttavia non ho osato espandere la macchia a tutto il resto ma mi prometto di fare la prova.

In conclusione, ho usato questo metodo un paio di volte e ritengo che una volta metabolizzato esso possa dare dei risultati piacevoli. Alcune avvertenze. Invece di sfregare il gessetto sulla Modelspan (con il rischio di creare delle striature non volute) penso sia meglio grattugiarlo a parte e procedere poi con l'incipriatura.

Inoltre, come detto anche su Internet (chi è interessato trova il trattato completo all'indirizzo <http://www.easybuiltmodels.com/chalk.htm>), è ben difficile ottenere carta nera, o di color rosso vivo incipriando la carta bianca: si ottiene però sicuramente un bel grigio o un bel rosato!

In effetti l'assenza in commercio (io almeno non la trovo, come ho già detto) di Modelspan pesante colorata limita il metodo e a me piacerebbe provare anche con una carta non bianca: userò casomai la Modelspan leggera.

E per finire una raccomandazione: il gesso sporca! Del resto, all'asilo e alla scuola elementare ci sarà pure stata una ragione per mettere il grembiule, vero?

Ciao a tutti.

**PAOLO PUNTERI**

[fpellica@tin.it](mailto:fpellica@tin.it)

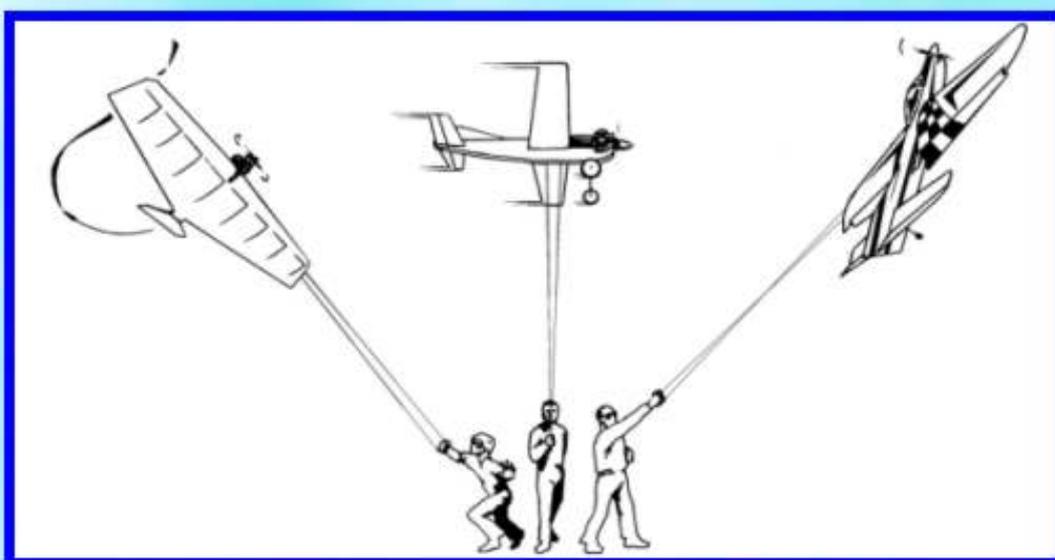
MODEL AVIO CLUB ARETUSA - SIRACUSA.



SIRACUSA, 25 GIUGNO 2005

Campo Scuola di Atletica Leggera "Pippo Di Natale"

# 1° RADUNO AEROMODELLISTICO IN VOLO VINCOLATO CIRCOLARE



## GARA DI SIMPLE SPEED RACE

Al raduno sono ammessi tutti i tipi di aeromodelli in V.V.C., ad eccezione, per ragioni di sicurezza, di quelli della categoria Velocità e/o propulsi da motori a reazione.

Sul campo di volo verranno ricavate due piste in erba di raggio minimo 20 metri ciascuna.

Tutti i partecipanti saranno tenuti a dichiarare di essere in possesso di adeguata polizza assicurativa per danni derivanti dalla pratica dell'aeromodellismo.

Chiunque fosse interessato alla manifestazione e/o per chiarimenti sugli alberghi potrà contattare Orazio Motta, responsabile della Sezione F2 (V.V.C.) del M.A.C. Aretusa, ai numeri telefonici 0931 702536 (dopo le ore 21.00) / 347 6432460, oppure via e-mail all'indirizzo:

[o.motta@libero.it](mailto:o.motta@libero.it)

## UN SEMPLICE SCALETTO PER COSTRUIRE LE FUSOLIERE

di Ivan Poloni

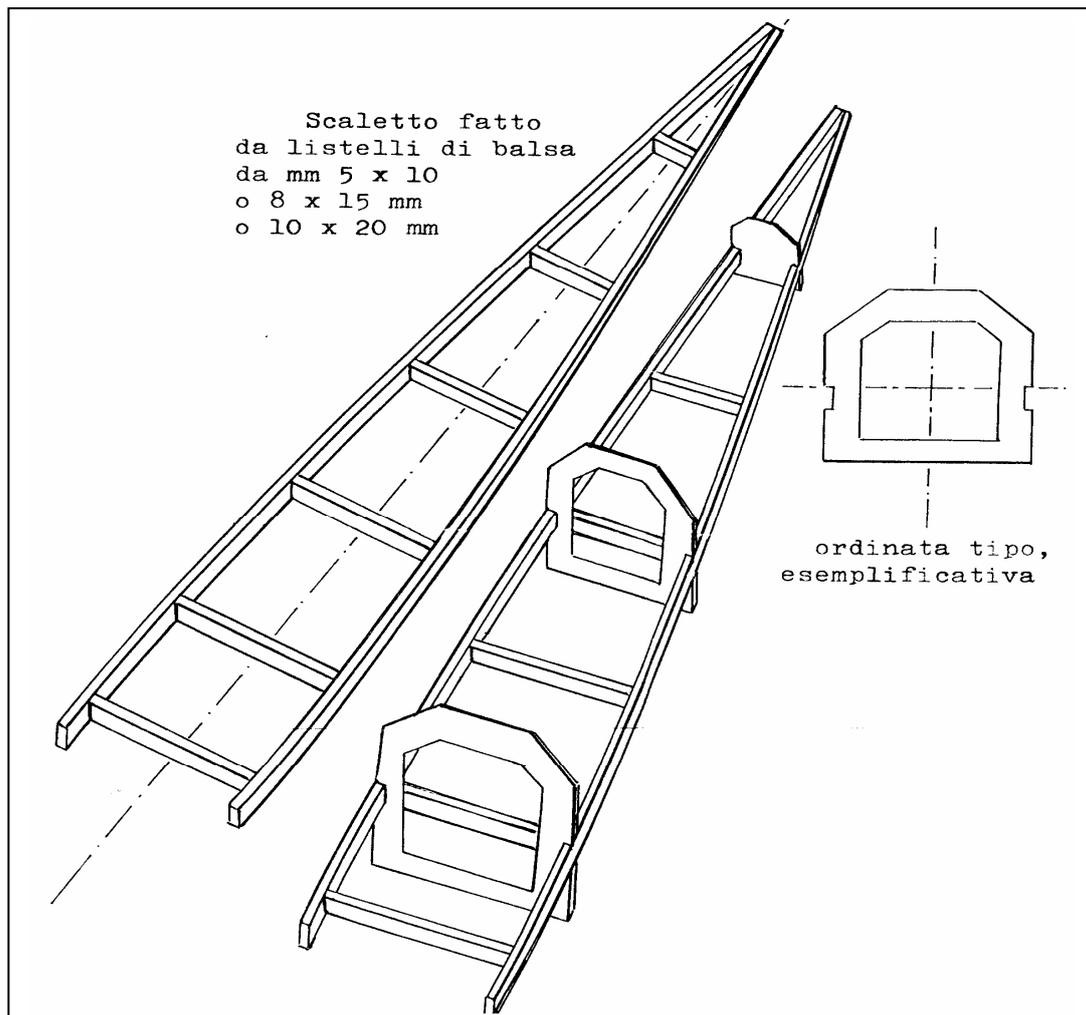
**D**opo di aver vivamente apprezzato ed ammirato lo splendido scaletto realizzato da ATTILIO DI FIGLIA e presentato sul Notiziario di VOLO VINCOLATO del Febbraio, mi sono proposto di aiutare i principianti a risolvere in modo semplice il problema presentando questo semplice scaletto per fusoliera.

Dopo veleggiatori anni '40, negli anni '50 ho cominciato anch'io con acrobatici e riproduzioni Aeropiccola ed allora perchè non sottoporre ai lettori quello che qui a Bergamo facevamo quasi tutti? Utilizzando la vista in pianta della fusoliera si preparava uno scaletto con balsa da mm 5 x 10 (anche più, in proporzione alla dimensione della fusoliera, es. un 8 x 15 ) e si prevedeva l'ovvio incastro nelle ordinate, con riferimento alla linea di costruzione, che di solito sui disegni è evidenziata nella vista in fianco. Incollando le ordinate (ben fatte, precise) ai traversini (ben a squadra) si otterrà la base per proseguire nella realizzazione della fusoliera: incollando un listello sopra e sotto od il fondo in balsa avrete già in mano l'embrione della fusoliera.

Cosa ne pensate, vi v  ? La riuscita ve la garantisco al 99%, provare per credere !

A tutti buon lavoro, tanti buoni voli e sempre splendidi atterraggi. Ciao

**IVAN POLONI**



## NUOVI PRODOTTI PER IL VVC

La disponibilità di articoli specifici per il VVC è, negli ultimi anni, in costante aumento.

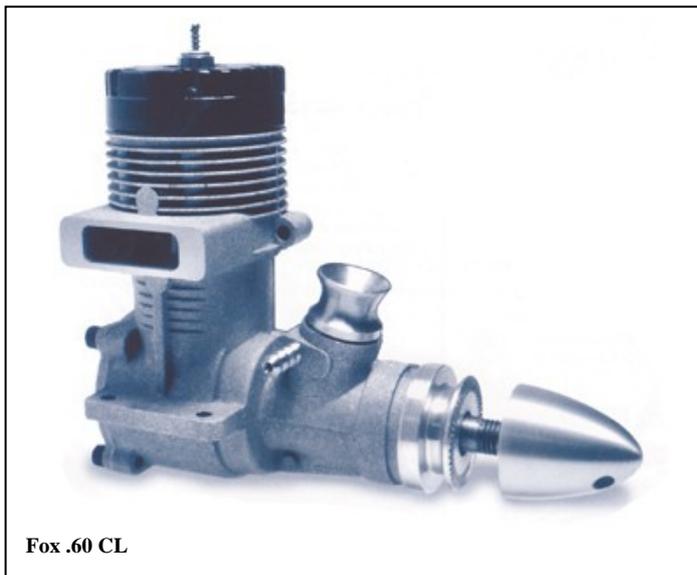
Non mancano i motori, molti costruiti appositamente, e non mancano le ditte in tutto il mondo che producono scatole di montaggio e più di recente ottimi modelli quasi pronti al volo denominati A.R.F.

Questa volta presentiamo ben quattro nuovi articoli che sicuramente faranno gola a molti appassionati di VVC, due nuovi motori della Fox e due modelli A.R.F. della Top Flite.

La Fox, mitica produttrice del famoso Fox .35 Stunt, ha di recente immesso sul mercato due nuovi motori: il Fox .60 CL e il .74 CL. Purtroppo non ne conosciamo le caratteristiche tecniche ma soltanto il prezzo che è di poco superiore ai 200\$.

C'è da ritenere che, se la Fox ha trasferito l'esperienza del suo intramontabile .35 Stunt nei suoi nuovi .60 e .74, quest'ultimi diventeranno in breve tempo i nuovi riferimenti in queste cilindrata.

La Top Flite, dopo le scatole A.R.F. del Nobler e del Flite Streak, continua la produzione di modelli quasi pronti al volo con lo SCORE e il TUTOR II. Sono due acrobatici di buon livello e che strizzano l'occhio, in particolare lo SCORE, alle competizioni. Di seguito le foto dei due nuovi modelli e le caratteristiche tecniche.



Fox .60 CL

### V.V.



**Lo SCORE A.R.F. della Top Flite**

Apertura alare	1435 mm
Superficie alare	43,7
Lunghezza	1170 mm
Peso	1700/1900 grammi
Motori	6,5 – 8 cc

- Peso regolabile d'estremità
- Uscita cavi regolabile
- Regolazione squadretta piani di coda per mezzo di uno sportello posto sotto lo stabilizzatore.



**Il TUTOR II A.R.F. della Top Flite**

Apertura alare	1370 mm
Superficie alare	38,3
Lunghezza	1000 mm
Peso	1360/1610 grammi
Motori	6,5 – 8 cc

- Uscita cavi regolabile



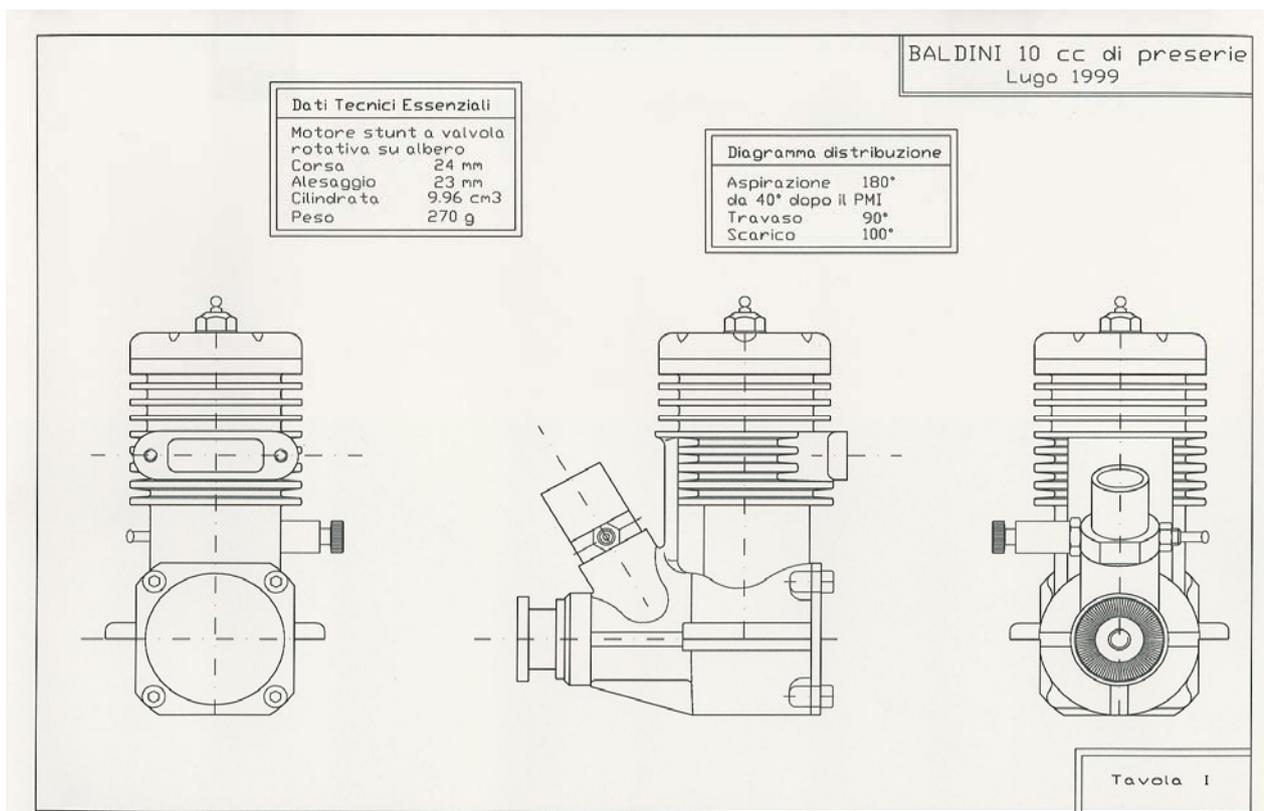
## VOLO VINCOLATO CALABRIA

*E. Marra e A. Barreca* – abarreca@tele2.it

# CHI L'HA DETTO CHE I MOTORI GIUSTI SONO SOLO QUELLI UCRAINI?

### Seconda puntata

**E'** recente la notizia che in F2B è stato reso legale l'uso di cilindrate fino a .90, ovvero fino a 15cc. Già da tempo Stalker o Jett offrivano dei motori da .75 – .81 in modo da risolvere uno dei più avvertiti problemi degli attuali modelli acrobatici. Con una apertura alare superiore al metro e quaranta e con un attuale motore da 10 cc i modelli hanno un tangibile deficit di potenza. Il problema è annoso ed è legato al fatto che per fare una acrobazia con angoli bene accentuati e figure "pennellate" serve grossa coppia a basso regime. A suo tempo si cercò una soluzione passando dal due tempi al 4 tempi (mi viene di pensare al Lampo di Luciano Compostella che montava un Webra 4T da .60). Poi si passò dal .60 4T al 90 a 4T il che consentì di disporre di coppie e potenze sicuramente maggiori. La potenza disponibile aumentò ma aumentò pure la massa complessiva ed il carico alare. Quindi dovettero salire anche le dimensioni dei modelli così aumentarono ancora gli sforzi sulla manopola. La nuova tipologia di modelli usava tutta la maggiore potenza disponibile ma, in pratica, ci si ritrovò con lo stesso deficit di potenza di prima. I costruttori, di volta in volta, hanno proposto soluzioni che cercavano di salvare capra e cavoli. Ad esempio sui modelli nati per il vecchio e sempre affidabile ST 60 proposero motori più gagliardi (e più leggeri) che avessero medesimo ingombro ed, addirittura, medesima dima di foratura (in modo che bastasse giusto sostituire il motore sulle cellule esistenti). Altri, forse più avveduti, da tempo propongono cilindrate un po' superiori al 60. Per esempio è già da tempo disponibile il nuovo Stalker .76 e .81 che, quasi a parità di peso rispetto al .60, consente di installare maggiore potenza sulle stesse cellule di prima.



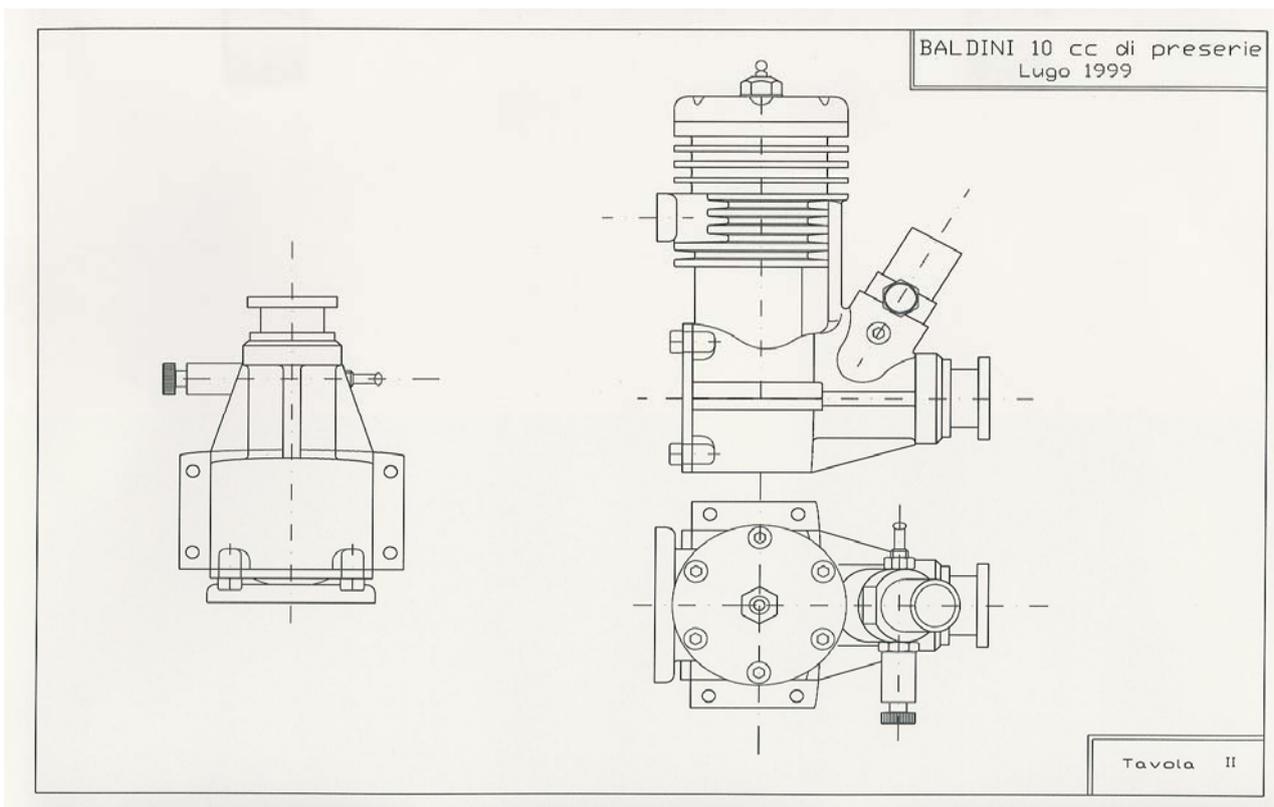
Vediamo invece il punto di vista degli acrobaticari. Cercano motori con un regime di coppia massimo al più basso regime di rotazione. In questa maniera possono far lavorare eliche generose sia per passo che per diametro vicino alle loro condizioni di maggiore efficienza. Questo impone un motore a corsa lunga che aspiri molto e travasi e scarichi quanto basta.

Se queste sono le esigenze vere sembrerebbe di dover escludere dall'elenco dei motori per acrobazia U Control tutti i motori superquadri dato che sono nati per essere veloci. Anche a giocare con luci di travaso e scarico sparagnine, quei motori hanno valori di potenza massima sicuramente elevati ma ad un regime così elevato che la coppia disponibile non è in grado di far girare eliche adeguate. Insomma i motori veloci non sono strutturati per rispondere alle specifiche necessità degli acrobaticari. E' per questo che una gran parte del mondo dello stunt preferisce corse lunghe che, con una cilindrata di 10 cc, consentono di far girare una bipala 13.5x5 un pò sopra i 7.000 g/'. Al momento attuale traspare che sarebbe ottimale disporre di una cilindrata un poco superiore al 10 cc per ottenere sempre un po' più di 7.000 g/' ma con una elica più grande; per esempio con una 14x6. Questo significa lasciare pressocché inalterato il peso del motore (il basso peso è il vantaggio principale del due tempi) ottenendo una potenza superiore di quel tanto da fare la differenza.

È possibile che si delineino presto delle nuove linee di progetto di modelli che possano utilmente installare motori da .90 ma al momento sembra di capire che sono ancora tanti quelli che si sentono attratti da cilindrata più contenute. I recenti campionati europei sono stati vinti con un MVVS .49 che costa appena 78 € Altri modelli molto competitivi montavano i MOKI .51. In realtà sono degli acrobaticari che si muovono nel solco della migliore tradizione dell'acrobazia americana. Quei modelli che sono ormai quasi degli Old Timer installavano il vecchio ma sempre valido FOX .35. L'evoluzione di quella tipologia di modelli vide l'installazione di motori intorno al .45. Con questa accoppiata per anni dominarono il mondo della F2B. Di quella tipologia di motori mi sovviene il vecchio ma affidabile ST 21/46 che purtroppo non è più prodotto da troppi anni. Da quel che si è visto agli ultimi europei non è ancora scontato che la crescita della cilindrata sia l'unica strada giusta da seguire.

Lasciando da parte i "massimi sistemi" e tornando a considerazioni più terra-terra, nel tempo trascorso fra l'inverno e la primavera sono andate avanti le prove del Baldini 10 cc che ha confermato prestazioni confrontabili a quelle del vecchio ST 60 di pari cilindrata. Infatti con la 13.5x5, al banco, siamo a 7.000 g/' il che è un buon risultato con miscela solo alcolica.

Per molto tempo abbiamo avuto a disposizione un unico Baldini 10 cc e questo ha un po' rallentato la fase sperimentale. Ora ne possediamo un altro uguale il che ci consente di dichiarare che i dati misurati sono pienamente riproducibili sul 50% della produzione complessiva di quel motore. Sia chiaro che stiamo parlando di un prototipo e la nostra attività è indirizzata allo scopo di disporre dei dati da riversare sui futuri esemplari di serie che sappiamo essere assai più belli e sofisticati. L'alettatura del cilindro dei nuovi esemplari (sempre di prototipi si tratta ma già più "evoluti") è cresciuta di diametro ed è diventata più fitta. Sappiamo che, almeno per la cilindrata



più importante, la testata è stata alettata in modo da smaltire meglio il calore. Sappiamo pure che è stato spostato il carburatore più in basso in modo che la mezzeria del serbatoio cada più facilmente all'altezza dello spillo senza quasi interferenza col collettore di scarico che è adesso solidale al carter. Questo significa consentire l'installazione di serbatoi di dimensioni meno sacrificate.

Il prototipo di Baldini è molto corto per tenere basso il peso e sappiamo che il progettista ha pensato ad una rondella di trascinamento che serva anche da eventuale prolunga. Sappiamo che è allo studio un trascinatore fatto bene che si assesti bene sull'albero e che sposti in avanti il disco dell'elica di un po'.

Una delle cose che intrigavano di più delle recensioni dei motori sui vecchi Aeromodeller erano i tritici disegnati; erano una gioia per gli occhi. Non siamo in grado di arrivare alle vette di un Peter Chinn ma abbiamo voluto disegnare il Baldini 10 cc prototipo in modo da avere contezza di quello di cui stiamo parlando. A suo modo il motore è bellissimo anche se inconsueto.

Abbiamo accluso pure lo schizzo quotato del collettore per la marmitta dello Stalker che è stato costruito da noi per il secondo prototipo. In buona sostanza riproduce la geometria dello scarico dello Stalker che usa come fissaggio e tenuta due O-ring distanziati a circa 2 mm.

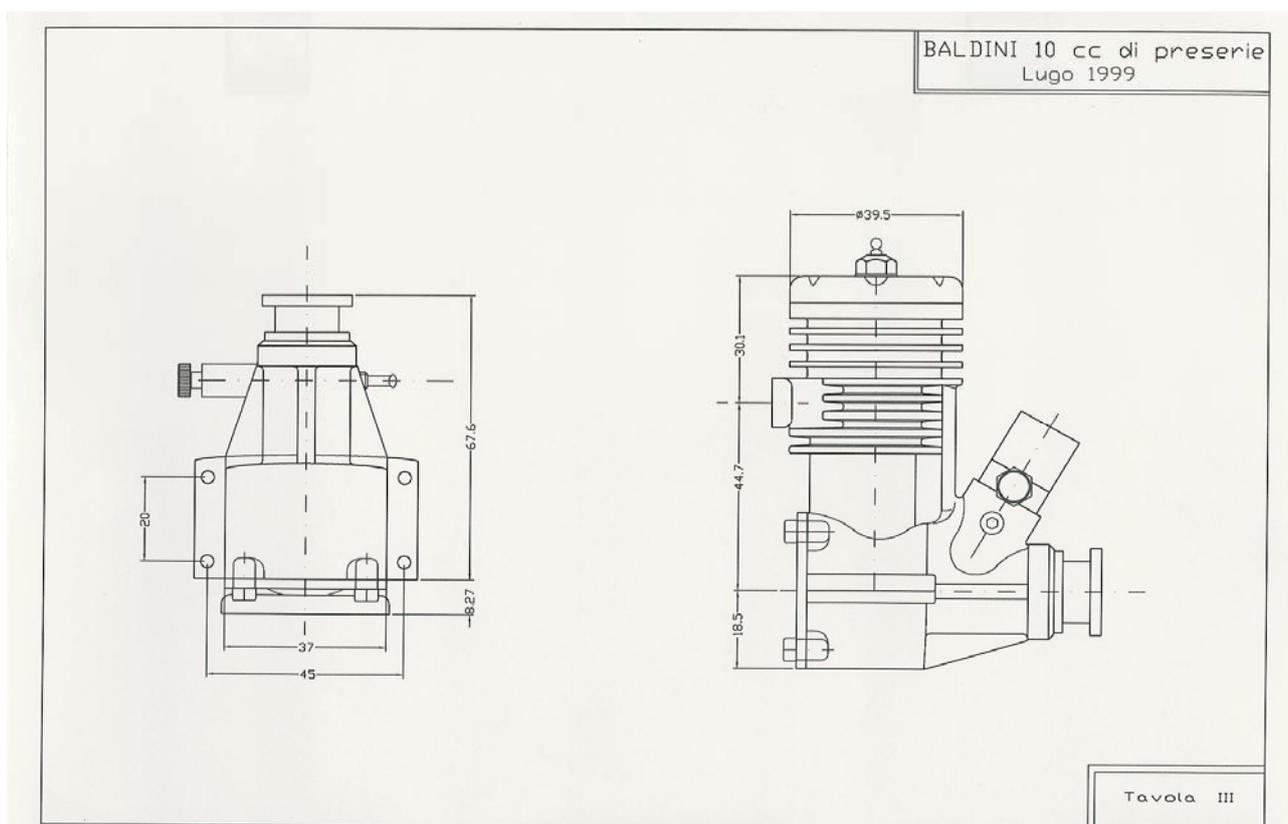
Adesso stiamo procedendo al lungo rodaggio del secondo prototipo che poi sarà spedito a Bassano del Grappa dove, a cura di Pino Carbinì, saranno effettuati i grafici dell'andamento della coppia. Ci sta una bella distanza fra il Veneto e la Calabria ma gli aeromodellisti sono sempre pieni di risorse.

Veniamo ora ai primi risultati del motore provato in volo. La sensazione che il motore gradisse assai una discreta percentuale di nitrometano è stata ampiamente confermata dalle prime prove di volo. Queste hanno tardato per colpa dello strano inverno e della ancor più strana primavera di quest'anno.

Il motore è stato installato su un acrobatico su cui era montato un vecchio ST 60, di venerata memoria, ed abbiamo già concluso che con elica 13x6 il motore è definitivamente "fuori coppia". Passando ad una 13x5 si comincia a notare una qualche miglioria di comportamento, specie passando ad una miscela al 5% di nitrometano. Con elica 12x6, sempre con miscela al 5% di nitrometano, la potenza resa appare un po' superiore a quella del motore che abbiamo scelto come riferimento.

Al momento abbiamo in animo di tornare a provare il medesimo acrobatico con miscela al 10% di nitrometano in modo da potere disporre di un maggiore range di dati di funzionamento in condizioni operative.

Veniamo ora a quelle che sono le caratteristiche "operative" di regolabilità e regolarità del motore. Dopo aver sostituito il gruppo spruzzatore del Baldini (bello e ben eseguito ma troppo "ripido" per l'uso operativo) con un altro preso dallo Stalker si è ridotta la fastidiosa caratteristica di essere troppo sensibile alla posizione dello spillo. Una rotazione dello spillo originale di 5° provoca un totale cambiamento di condizioni di funzionamento. Questa strana caratteristica non era stata riscontrata al banco ma è attribuibile all'architettura del tubetto del



carburatore quindi scompare sostituendolo. Con quello dello Stalker, che si adatta perfettamente nel venturi del Baldini, il livello di sensibilità è arrivato ad un ragionevole  $\frac{1}{2}$  giro di spillo per provocare sostanziali differenze di funzionamento del motore. Riteniamo di avere individuato il perché ed il percome sulla scorta dell'autorevole parere di Neville Palmer e di John Perry che hanno lungamente dibattuto sulle caratteristiche dei carburatori per acrobazia U/C sulla rivista MEW ormai, purtroppo, scomparsa da tempo.

Riteniamo pure che bisogna lavorare un po' anche sulla sezione del venturi che con il suo F 8 mm appare più adatta ad un regime costante a due tempi invece del classico 4-2-4.

Altra caratteristica che è emersa nell'uso reale del motore è la sua sensibilità alla temperatura di funzionamento. Detto in altre parole il motore parte all'istante a freddo ma, dopo anche un breve periodo di funzionamento in un alloggiamento normalmente carenato da una cappottina, che riduce la quantità di aria che lambisce il cilindro alettato, il motore semplicemente rifiuta di avviarsi. L'avviamento successivo avverrà solo dopo il completo raffreddamento del cilindro. Questo ha rafforzato la sensazione ricavata durante le prove di banco che la temperatura di funzionamento del motore fosse un po' troppo alta. Questo fatto lasciava intendere la necessità (ora già realizzata) di una alettatura più fitta e di maggior diametro. Analogamente una testata alettata dovrebbe essere un ulteriore vantaggio. Sul punto ci riserviamo di effettuare prove più approfondite.

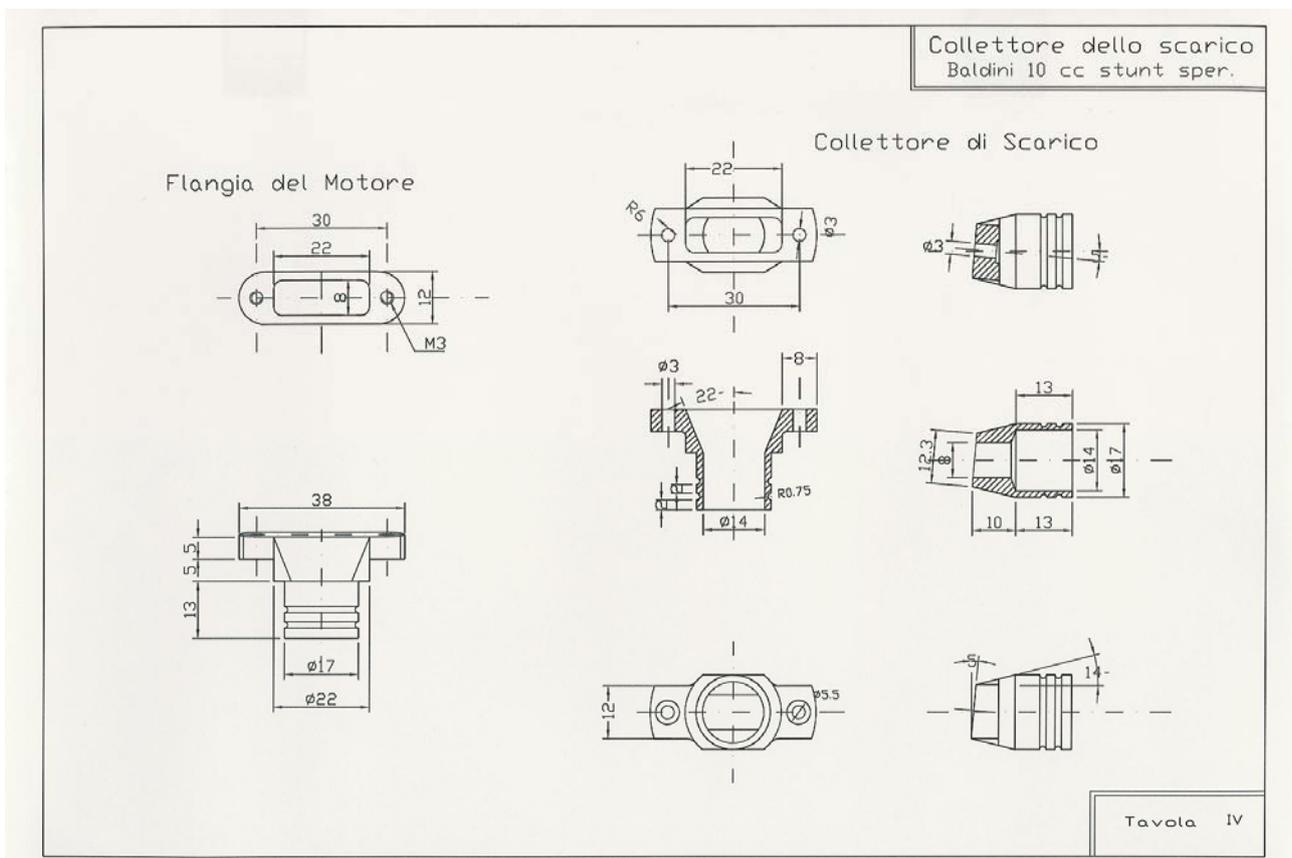
Quello che sicuramente abbisogna di maggiore attenzione è il perno filettato M5 che si impegna sull'albero e consente l'installazione dell'elica. E' un'ottima idea farlo come pezzo separato dall'albero, dato che i problemi del precario centraggio sono poco avvertiti intorno a 7.000 g/, ed è un grosso vantaggio ad averlo intercambiabile. Il problema è che il materiale originale è "ferraccio" quindi insufficiente a reggere il tiro di un'elica ragionevole. Dato che la memoria degli uomini è corta (anche la nostra) siamo riusciti a "spanare" sia il perno filettato del primo esemplare che del secondo facendo poi qualche acrobazia per estrarre il moncone dal recesso dell'albero.

Per intanto, in attesa degli sviluppi delle prove in volo con uno dei prototipi del Baldini 10, nonché delle curve di coppia (misurata) a cura di Pino Carbini a Bassano concludiamo qui questa puntata dell'esame pignolesco delle caratteristiche dell'unico motore da acrobazia di produzione italiana. La sensazione attuale, largamente bisognosa di verifiche ulteriori, è che si tratti di un motore che offre un quadro di funzionalità almeno paragonabile a quello del vecchio ST 60 a fronte di un peso assai più contenuto e di "pulizia aerodinamica" (leggi scarico posteriore) maggiore. E scusate se è poco per un prototipo di preserie.

È tutto anche per questa volta

I motoristi per passione

**GIACOMO MAURO & ENNIO MARRA**





## **VOLO VINCOLATO SICILIA**

**B. MASSARA** - volovincolatosicilia@libero.it

# MVVS .49 Stunt

Tra i tanti motori a due tempi disponibili sul mercato, progettati e realizzati per l'uso in RC, l'MVVS .49 è tra quelli che si adatta meglio ad essere usati per l'acrobazia VVC.

Non a caso, infatti, la casa produttrice ne commercializza una versione VVC denominata Stunt equipaggiata con venturi fisso.

Inoltre, come tutti i motori MVVS, anche il .49 ha la caratteristica di avere il carter in due pezzi diviso sul piano orizzontale e che divide il cilindro dal basamento che alloggia i cuscinetti per l'albero motore. Questa caratteristica consente di ruotare il cilindro e la relativa camicia di 360 gradi per orientare lo scarico come meglio si preferisce. A tal fine l'MVVS produce diversi tipi di silenziatori: due tipi di scarico laterale che si differenziano per volume e peso e uno posteriore dal peso davvero ridotto e di grande volume.

### **L'analisi del motore.**

Il motore ha una cilindrata di 8cc e una potenza dichiarata di 1,25 cavalli a 12.000 giri al minuto, peso dichiarato di 356 grammi. Tale potenza, se non con l'utilizzo dello scarico accordato, non è raggiungibile con l'uso di un silenziatore standard e con eliche di diametro rilevante, ma bisogna considerare che questi sono parametri misurati dal costruttore in condizioni ben distanti dalle normali condizioni d'uso.

Il peso rilevato è di 352 grammi, quindi 4 grammi in meno rispetto a quanto dichiarato.

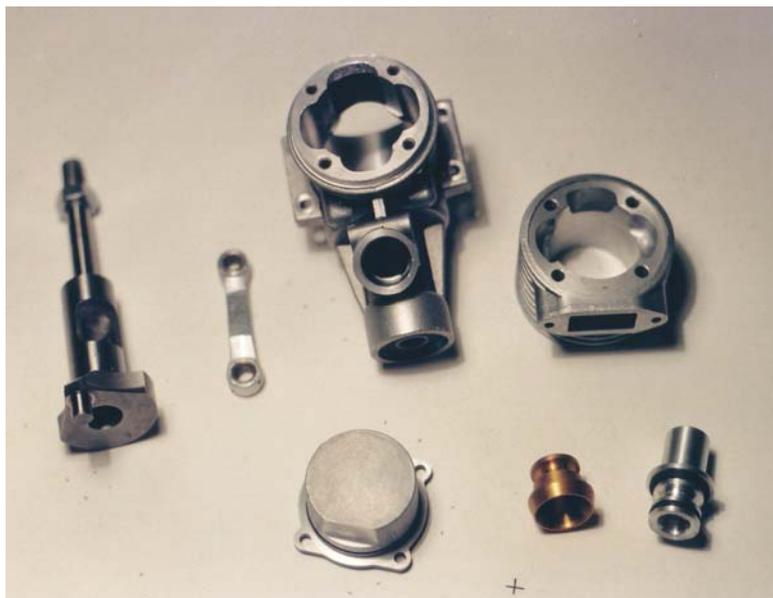
Il motore ha una bellissima finitura, il carter è fuso in conchiglia ed ha un attraente color alluminio scuro, mentre la testata, il venturi e la rondella di trascinamento sono anodizzate in color oro.

Anche le finiture interne sono ottime e tutti i pezzi sono realizzati con estrema cura.

Girando l'albero motore a mano spicca immediatamente l'eccellente scorrevolezza d'insieme, indice di cuscinetti a sfera di ottima qualità oltre che di un ottimo allineamento del banco e di un ottimo assemblaggio.

La testata ha una camera di scoppio emisferica ed è fissata al cilindro con quattro viti da 3mm e passo decimale 0,5. In effetti sarebbe stato più opportuno un fissaggio con sei viti ma nel caso specifico è impossibile perchè sotto la testata, sfalsate di 45 gradi rispetto alle viti della testata e annegate nel cilindro, ci sono altre quattro viti che provvedono al fissaggio del cilindro al basamento. Questa soluzione, come già detto, permette di ruotare il cilindro orientando lo scarico come si preferisce, usufruendo dei quattro travasi presenti nel basamento, uno dei quali rimane inutilizzato dato che si trova appena sotto la luce di scarico. Questo quarto travaso aumenta sensibilmente il volume del carter ed è stato oggetto di una modifica descritta successivamente.





**Foto 1 - Tutte le parti del motore sottoposte a modifiche: albero motore, biella, carter basamento, cilindro, tappo carter e venturi.**

il passo 0,5 troppo “fitto”, stringendo le viti con il cacciavite o con la chiave a brugola, non si avverte mai un netto indurimento che avverte di metter fine al serraggio, e il rischio è di strappare i filetti dall’alluminio.

L’accoppiamento è ABC e risalta la realizzazione pulita delle luci di lavaggio. La biella, di dimensioni generose, ha le bronzine sia nel piede che nella testa e l’albero motore in acciaio ha un volano a mannaia pur mantenendo un anello circolare di irrobustimento.

Da segnalare anche l’ottima qualità del gruppo spillo/spruzzatore, simile nella concezione a quello Supertigre. Grazie alla filettatura molto stretta dello spillo questo complesso permette di ottenere regolazioni molto precise.

#### **Modifiche apportate al motore**

Prima di avviare un motore nuovo ritengo sia utile smontarlo per pulirlo perchè inevitabilmente restano sempre dei residui di lavorazione che possono danneggiare il motore. Durante la pulizia e lo studio delle soluzioni progettuali e costruttive del motore la mia attenzione è stata richiamata da alcune parti che non ho esitato a modificare. (Foto 1)

Innanzitutto ho sostituito il venturi originale che, con foro da 5mm e spruzzatore tangenziale, è così corto e svasato da sembrare un venturi “racing”. E’ stato sostituito con uno



**Foto 2 – A sinistra il venturi originale, a destra il venturi autocostruito con il secondo O-ring nella parte interna al carter.**

realizzato appositamente, più lungo per favorirne il funzionamento a regimi “medi”, con il foro da 4,75mm, con un secondo O-ring nella parte bassa come mia abitudine, e i buchi che aspirano la miscela nei venturi riposizionati in altezza rispetto all’originale. (Foto 2).

La biella, generosa nelle dimensioni, è stata fresata e alleggerita nel gambo.

L’albero motore è stato fresato eliminando quasi del tutto l’anello di irrobustimento. Questa soluzione ha lo scopo di aumentare lo sbilanciamento del volano a favore del contrappeso, al fine di ottenere un funzionamento più “rotondo”.(Foto 3)

La modifica più importante è stata fatta a carico dei travasi del cilindro. Innanzitutto, dopo aver segnato sul cilindro la corrispondenza con i travasi del basamento, i travasi del cilindro sono stati fresati e allargati per allinearli perfettamente con quelli del basamento (Foto 4). Questa operazione è molto delicata perchè nella zona dei travasi il cilindro è molto sottile e dopo la fresatura lo



**Foto 3 – L’albero motore con il volano fresato.**



Foto 4 – I travasi del cilindro fresati.

spessore residuo è di non più di qualche decimo di millimetro.

Successivamente, montata la camicia, ho segnato nel cilindro i contorni delle luci di lavaggio della camicia, dato che anche con quest'ultime i travasi del cilindro non sono allineati. Una ulteriore e attenta fresatura verso l'alto e lateralmente, visto il ridotto spessore disponibile, ha permesso di allineare i travasi con le luci rispettando le angolazioni di quest'ultime.

Una ulteriore modifica ha riguardato il riempimento del quarto travaso del basamento, quello che è inutilizzato poichè rimane chiuso sotto la luce di scarico del cilindro (Foto 5). Anche questa modifica è stata fatta per ridurre il volume del carter. Il riempimento è stato fatto con il *Quicksteel*, una resina durissima in pasta che resiste a temperature elevate.

Infine, il tappo carter è stato tornito nella parte interna della flangia di fissaggio per ridurre il volume nocivo del carter, ed è stato tornito anche nella parte cava esterna per ridurne il peso.

L'insieme delle modifiche ha comportato una riduzione di peso di 9 grammi nonostante l'adozione di un venturi di maggiori dimensioni generali.

### Rodaggio

Insieme al mio amico Emanuele Di Bartolo abbiamo rodato contemporaneamente due MVVS .49 entrambi configurati con lo scarico posteriore, il suo soltanto smontato e pulito e il mio oggetto delle suddette modifiche.

I due motori sono stati rodati per circa un'ora e mezza, prima con carburazione molto grassa a quattro tempi e successivamente, dopo mezzora di funzionamento, con carburazione quattro tempi al limite del due tempi. E' stata utilizzata la classica miscela 1/3, quindi con il 75% di olio di Ricino, ed elica 11x6 in nylon mantenendo la candela originale. Ambedue i motori sono risultati di facile avviamento e facili da carburare, il mio con spruzzatore Supertigre e venturi autocostruito e quello di Emanuele con spruzzatore e venturi originale. Sin dal primo avviamento abbiamo notato che il motore di Emanuele perdeva gocce di miscela dal venturi a tutti i regimi di funzionamento e indipendentemente dalla carburazione, mentre nell'altro motore con il venturi autocostruito questo problema non si verificava. Il fenomeno si manifestava sotto forma di gocce di miscela che invece di essere aspirate all'interno del venturi venivano spruzzate all'esterno, probabilmente a causa di turbolenze esterne al venturi ma anche a causa della, a mio parere, forma inadatta del venturi nonchè all'errato posizionamento in altezza dei forellini di aspirazione rispetto al profilo interno del venturi.

Oltre che causa di un maggiore consumo il suddetto fenomeno rendeva meno regolare il funzionamento del motore di Emanuele. In seguito anche il secondo motore è stato equipaggiato con un venturi autocostruito, eliminando completamente la fuoriuscita di miscela.

Dopo un'ora e mezza di funzionamento i due motori hanno mostrato ancora una leggera tendenza a stringere se carburati a pieno regime, segno che l'MVVS .49 necessita di un periodo di rodaggio più lungo.

### Prove al banco

Successivamente sono state provate alcune eliche ed ho provveduto a fare delle misurazioni con il contagiri per valutare se le modifiche apportate al mio motore hanno aumentato le prestazioni così come desiderato.

Le misurazioni sono state effettuate a scarico libero, miscela 1/3 e carburazione quattro tempi al limite del due tempi. I risultati sono stati i seguenti:

	MVVS originale	MVVS modificato
Elica: - Graupner 11x6	8.500 rpm	9.500 rpm
- APC 12x6	7.600 rpm	8.500 rpm
- APC 12x6	6.800 rpm con silenziatore originale	
- Aviomodelli legno 13x6	6.500 rpm	6.900 rpm

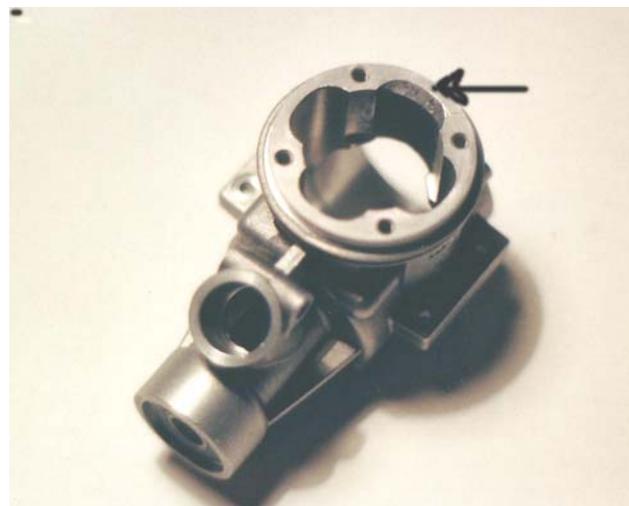


Foto 5 – La freccia indica il quarto travaso riempito con la resina *Quicksteel* al fine di ridurre il volume nocivo del carter pompa.



Lo Stone sul quale è stato montato l'MVVS modificato oggetto dell'articolo. Elica 12/6, silenziatore originale.



Il bellissimo Kismet di Emanuele Di Bartolo costruito attorno all'MVVS.49, elica Graupner 12/5.

### Prove di volo

L'MVVS .49 di Emanuele è stato montato su un fiammante Kismet dall'apertura alare di circa 150cm e del peso di oltre 1900 grammi, elica 12x5 e cavi da 19 metri.

Il mio è stato montato sullo Stone, apertura alare 140cm e che pesa 1800 grammi, cavi da 20,80 metri ed elica in legno 12x6.

In tutti e due i casi l'MVVS .49 parte facilmente, di solito al primo colpo se ben preparato con cinque colpi sull'elica a venturi chiuso, ed ha un funzionamento molto regolare. Tiene bene la carburazione impostata a terra ed esprime un funzionamento 4/2/4 pronto ed affidabile. Nonostante sia in grado di portare eliche da 13 pollici di diametro è mia ferma convinzione che il motore si trovi più a suo agio con eliche di misura comprese tra 11 e 12 pollici, con le quali esprime una doppia carburazione più dolce con una meno marcata variazione di regime. Inoltre è poco incline ad accettare eliche con pale spesse mentre funziona molto bene con eliche a pale larghe purchè sottili. Con eliche grandi o con pale molto spesse accade che il motore mostri una marcata riduzione di giri nel funzionamento a quattro tempi rispetto a quello a due tempi. Il risultato è che la variazione di regime nel passaggio al funzionamento a due tempi è di notevole entità accelerando troppo durante l'esecuzione delle figure. Questo effetto non si verifica utilizzando eliche da 11,5/12 pollici di diametro, inoltre un appiattimento della curva di coppia è stato ottenuto aggiungendo una seconda guarnizione sotto la testata. In questo modo il funzionamento 4/2/4 del motore è ottimo.

Tra i due motori ci sono piccole differenze di funzionamento in termini di regolarità ma bisogna considerare che lavorano con eliche e serbatoi diversi, mentre in termini di potenza il motore modificato gira sensibilmente più forte malgrado abbia un venturi da 4,75 contro i 5mm dell'altro. Il consumo in 6 minuti di funzionamento è di circa 125cc con un leggero vantaggio sui consumi per il motore modificato.

### Ultime considerazioni

L'MVVS .49 è un eccellente motore per modelli acrobatici VVC. Caratteristiche come la regolarità, il pronto avviamento, l'elevata affidabilità e, non ultimo, un prezzo accessibile, rendono l'MVVS .49 un valido sostituto anche di motori come il Supertigre ST.60 o di altri di pari cilindrata. Non è possibile confrontare l'MVVS .49 con motori come il G21/46 o l'OS .46 LA in quanto l'MVVS è molto più potente ed è paragonabile all'eccellente OS 46 LA solo in termini di regolarità.

Di questo motore colpisce la notevole regolarità, sia in versione originale che in versione modificata.

E' opportuno segnalare che con eliche di misura compresa tra 11 e 12 pollici il motore modificato, nonostante il venturi più piccolo, fa circa 1000 giri in più. Ritengo che questo aumento delle prestazioni sia molto utile considerando che con il silenziatore originale ed elica 12x6 il motore perde 800 giri al minuto. Inoltre l'adozione di un venturi di minore sezione ha probabilmente generato anche un lieve vantaggio nella regolarità di funzionamento. La potenza in più espressa dal motore modificato ha permesso di volare con cavi più lunghi con beneficio sull'esecuzione del programma acrobatico.

L'MVVS .49, inoltre, può essere utilizzato con lo scarico accordato usufruendo di un ulteriore aumento di potenza.

**BRUNO MASSARA**



**Giorgio Capasso di Palermo con il suo bellissimo semiscala acrobatico ZERO, G21/46.**



**Daniele e Dario Tamburini con il loro Nobler sulla pista VVC di Gela (CL).**



**Giacomo D'Anna di Palermo ed i suoi nuovi modelli: il Vector con Fox .35 e l'Oriental con Enya .40.**



**Attilio di Figlia di Palermo sulla pista di Terrasini (PA) pronto al collaudo del suo nuovo Rodeo con OS .25 LA.**



## VOLO VINCOLATO PUGLIA

G. MACRÌ [wendover@alice.it](mailto:wendover@alice.it)

### 1° RADUNO VOLO VINCOLATO DEL SALENTO

Piste Volo Vincolato Salento Copertino – Monteroni (LE)

3 giugno 2006



**A**vevo un sogno. Niente di grandioso, intendiamoci, solo un piccolo sogno di quelli che popolano le notti dei fanatici della manopola: un raduno. Un raduno che riunisse insieme tanti amici di tutt'Italia. Un raduno che dimostrasse che si poteva fare, e che si potevano cancellare i chilometri in nome della Fratellanza del Vincolato.

Ebbene, è accaduto. Inaspettatamente e immeritamento, è accaduto proprio nella prima edizione del raduno che il gruppo *Volo Vincolato Salento* ha voluto organizzare il 3 giugno di quest'anno.

La festa è cominciata già il giorno prima, anzi *due* giorni prima, con l'arrivo dalla vicentina Valdagno di quello scatenato di un *Giorgio Zenere*, inseparabile dalla sua *Cristina* e dal suo splendido e coloratissimo *Solar*. Ha mantenuto la promessa fatta più di un anno fa e tenuta alta la reputazione della motorizzazione a quattro tempi in F2B, offrendoci l'esecuzione di un programma acrobatico di elevatissimo livello.

Anche il palermitano *Emanuele Di Bartolo* ha pensato bene di partire due giorni prima, trasportando l'intera famiglia in un container con sotto appesa la sua Mercedes... no, scusate, volevo dire con la sua Mercedes dotata di cassone per trasportare un *Kismet* la cui rara bellezza meritava qualche riguardo. Nel baule era invece amorevolmente riposto un *Nipper*, trainer oldtime dell'inglese Veron, impreziosito da una rifinitura degna di un liutaio.

Il venerdì è giunta la quasi totalità dei partecipanti. Mentre sul campo fervevano gli ultimi preparativi, da un intrico di modelli stivati con sapienza in una Punto sono emersi un *Ennio Marra* ed un *Giovanni Viglianti* da Reggio Calabria;



**Giorgio Capasso avvia il suo Zero Stunt aiutato da Attilio Di Figlia**



**Giorgio Zenere (sx) e Pino Carbini con il Jamison Special di quest'ultimo**



**Ninetto Ridenti prepara il suo Texan per il volo di collaudo con la collaborazione di Antonio Leuzzi**

quest'ultimo – evidentemente in cerca di primati – ha immediatamente steso i cavi e avviato il motore, guadagnandosi il titolo di primo ospite di fuoriregione a volare sulla pista salentina. Ennio lo ha seguito a ruota con il suo *Benny 1* per un paio di voli di settaggio della carburazione, dandoci un primo assaggio delle doti di volo di un modello di una bellezza quasi metafisica. Siamo tutti in attesa di vedere a punto il *Benny 2* che, più che un modello, è una sfida.

Due camper hanno subito fatto capire che non c'era da scherzare. Dal primo sono scesi i veronesi *Liliana* e *Corrado D'Aumiller*, reduci dal Concorso Nazionale VVC Vintage di Lugo, e che hanno presentato due modelli da velocità "cattivi": *The Biggest* di Renzo Grandesso e il modello da record di *Hickman* del '51, entrambi potenziati da *Barbini B.40*, "Testa Oro" l'uno e "Testa Nera" l'altro. Pur non potendo volare per motivi di sicurezza, hanno conferito al raduno un sapore particolare ed offerto la rara opportunità di osservare dal vivo due macchine da primato che hanno fatto la storia del vincolato europeo.

Il secondo ci ha portato due forti combattari siracusani ed una giovane promessa: *Orazio Motta* con il figliolo *Giuseppe* e *Salvo Bonini* li abbiamo abbracciati con grande gioia, ed immediatamente li abbiamo lasciati liberi di provare il cerchio da combat. Il sibilo dei *Cyclon* e dei *Fora* hanno riempito festosamente l'aria facendoci pregustare i voli dell'indomani.



**Pino Carbini lancia il suo Hachette elettrico assistito da Giovanni Viglianti. Alla manopola Giorgio Zenere**

Abbiamo appena fatto in tempo a intravedere una station wagon parcheggiare sul prato ed ecco che *Maurizio Anastasi* con il "fratello minore" *Francesco* erano già in aria con code e tutto: grazie, amici, per l'entusiasmo che ci avete donato. Pensate che Maurizio è partito da Fano per andare a prendere Francesco a Siracusa e venire a Lecce... Ma chi l'ha detto che le distanze sono insormontabili?

Un'altra Punto ci ha portato l'ospite d'onore del raduno: *Ninetto Ridenti*, *the living legend* dell'aeromodellismo italiano, ha dovuto superare difficoltà logistiche inaudite per riuscire ad essere presente alla manifestazione;



**Giorgio Capasso al decollo**



**Ilaria Macrì si prepara al decollo sotto l'occhio attento di papà Fabio**

performer americano dell'acrobazia "fast & furious", e il *Controlled Lightning*, raro esempio di modello U-Control che utilizzava un sistema di comando diverso dalla solita squadretta. Ma, dato che Pino è un cultore eclettico ed esploratore a tutto campo della tecnologia vincolatistica, ci ha presentato anche un *Hachette* motorizzato Speed 400 che non ha mancato di interessare chi, come Gianni Viglianti, non desiste mai dal fare propaganda VVC con il suo vivaio sulle piazze cittadine.

*Gianni Chiarlone* ha lasciato la sua Taranto e i suoi impegni come giudice nazionale F3A per essere con noi anche la vigilia del raduno, recando con sé la sua *Margherita* ed un *Continental* nuovo di zecca motorizzato G.21/46. E' stato un piacere averlo con noi per due giornate, e soprattutto constatare il suo entusiasmo nel tornare al suo vecchio amore, gli spaghi. La prossima volta ci aspettiamo di vedere sul campo il *Reggiane Re.2005*, protagonista delle gare di riproduzioni degli anni '60 e tutt'ora cimelio dei cimeli di casa Chiarlone.

Da Acireale giunge – ospite graditissimo - *Franco Castro* con la famiglia al completo per sottrarre un paio di giorni alla solita routine. Franco ha interrotto la messa a punto dei suoi amati team racers pur di partecipare alla gara di *Simple Speed Race* prevista all'interno del raduno e la sua presenza ha arricchito la manifestazione di un apporto di tecnica motoristica a livello internazionale.

L'oscurità imminente ed un certo languorino procurato dalla lunga trasferta ci hanno spinti nella vicina trattoria dove era organizzata la cena sociale, e dove si è data la stura a tutte quelle chiacchiere che per noi altri rappresentano un corollario così piacevole dei nostri incontri. Poi, tutti ai rispettivi alberghi.

di ciò non possiamo che essergliene grati e lusingati. Ninetto ha recato con sé tutta una serie di cimeli e di meraviglie: dal *Nerone* appena restaurato dopo l'incidente di Alessandria al *Bono Sugo* costruito nel '48 in coppia con *Delle Chiaje* e dotato di *Hornet .60* ad accensione elettrica, dal *Flite Streak* della figlia *Giovanna* al *Massenzio* originale con cui vinse la gara internazionale di Monaco del 1948. Per non parlare dell'ultimo nato, una riproduzione del *North American "Texan"* tutto "stick and tissue", potenziato da un OK 19 e che presto sarà dotato di carrello retrattile e flaps funzionanti.

Dalla lontana Bassano del Grappa è giunto *Giuseppe Carbini* – per gli amici *Pino* – con la dolce consorte *Floriana*. Come segretario della SAM 2001 (sotto il cui patrocinio si svolgeva il raduno) non ha voluto far mancare la presenza di alcuni esemplari della sua collezione oldtime: il *Jamison Special*, classico



**Michele Scotto e Gianni Chiarlone**



**Il North American T-6 "Texan" di Ninetto Ridenti e il Veron Nipper di Emanuele di Bartolo**



**Il gruppo dei palermitani al completo**



**Maurizio Anastasi e Orazio Motta duellano. Salvo Bonini attende il suo turno**

L'indomani, sveglia alle cinque. Guardo fuori dalla finestra: un sole che spacca le pietre. Bene bene. Ci si mette in macchina ma, a otto chilometri dal campo, le cateratte si aprono: piove che dio si è scordato dell'acqua.

Con il cuore pesante, bagnati fino al midollo, montiamo tristemente i gazebo, sistemiamo gli striscioni degli sponsor, attacchiamo la segnaletica stradale. Arriva anche *Franco Massari*, il medico che ci darà assistenza sanitaria per tutta la giornata nel suo gazebo. Ci guardiamo sconsolati tra di noi. Possibile che sia finita così?

Ebbene, esiste un dio degli aeromodellisti: alle nove il cielo si apre, non piove più e i partecipanti cominciano ad affluire. Ci si riunisce così con il resto della *gang*: *Lorenzo* e *Giuseppe Tuccari* che dalle catanesi Tremestieri Etnea e Misterbianco avevano trovato alloggio nella non lontana Otranto e che daranno filo da torcere agli avversari del *Simple Speed Race*.

La squadra palermitana viene completata dall'arrivo di *Attilio Di Figlia* e *Giorgio Capasso* con la figlia *Giulia*, anche lei pilota. Attilio, di lontane ascendenze salentine, ha riscoperto da poco la passione del vincolato dopo trent'anni di interruzione, ed un travolgente entusiasmo gli ha fatto portare uno splendido Rodeo motorizzato OS 25 LA tradizionalmente e meticolosamente rifinito ed un *Mercury Marvin* in fase di ultimazione che, se tanto mi dà tanto, sarà un autentico gioiellino.

Giorgio, forte acrobaticaro, ha esposto alla nostra ammirazione un immacolato *Zero* semiscala che aveva costruito trent'anni fa su disegno del grande *Leone Parlavecchio*. Dico ciò facendo atto di fede su quanto riferisce Giorgio, dato che, a vederlo, il modello sembra



**Stefano Macri testa il *Seawind* con *Fora***

appena uscito dal laboratorio. C'è poco da fare, quando uno sa costruire...

Una figura imponente si fa largo tra le auto in arrivo: *Michele Scotti Di Marco*, lui, non è tra coloro che sono tornati al primo amore. Perché Michele non ha mai smesso, tra il lancio di un Texaco ed un volo col pluri, di concedersi il piacere della *direct connection* con i suoi vincolati. Ha portato con sé un bel *Continental* ed un acrobatico personale dalle linee molto oldtimer accoppiate ad una livrea originale ed accattivante, ed ha prestato i suoi servigi, assieme a Gianni Chiarlone, quale speaker all'impianto di amplificazione con la *verve* e la competenza che sono loro proprie.

Anche gli "indigeni" aprono i bauli delle auto e tirano fuori le proprie creature. *Gigi Madaro*, "il professore", posa sul prato i suoi modelli di progetto personale, alcuni nuovi di zecca, altri – appena restaurati – che furono i protagonisti indiscussi delle gare di acrobazia del Basso Salento negli anni '60 e '70. Quanti ricordi!

*Gianfranco Dell'Erba*, modesto e gioviale come sempre, espone una gran



**Gianfranco Dell'Erba con lo *Zephyr***



**Giuseppe Tuccari al decollo nel Simple Speed Racing**

abiti da nonna per prendere le prime lezioni di pilotaggio. Per non parlare di *Cinzia*, mia moglie, che si è assunta l'ingrato compito di badare alla registrazione dei partecipanti, agli annunci al microfono, alla compilazione delle scartoffie, all'assistenza logistica, insomma tutto quanto concerne la gestione dell'*Hospitality Desk*. Dal canto mio, ho buttato in fretta nel baule della macchina un *Bi-Slob* ed un *Pirata* acrobatico con due Black Widow da 0.8 cc.

Un discorso a parte, invece, lo merita *Antonio Leuzzi* e il suo team. Assieme a *Rossella*, *Alessandra* e *Claudio*, ha sacrificato voli, lavoro, sonno ed affetti per rendere possibile questo raduno, ed ha messo a disposizione degli altri soci le attrezzature per l'approntamento e la manutenzione del campo di volo. Vorrei che a lui andasse la gratitudine di tutti coloro che quel giorno erano presenti sulle nostre piste.

Che dire dello svolgimento del raduno? Da tutta una giornata di voli emergono dei flashback, vividi lampi nei ricordi di poche ore che ci sembrano lunghe una vita. Il giallo Texan di Ninetto Ridenti che effettua qui il suo primo volo di collaudo, con il rombo del suo OK che ci ricordava di quando il cielo di questa stessa pista era solcato dai veri Texan della vicina base dell'Aeronautica Militare. I rossi *hinomaru* sulle ali dello Zero di Giorgio Capasso che disegnano arabeschi sullo sfondo di nuvole non più minacciose. Il tifo con cui gli spettatori seguono i duelli dei combattari siciliani. Gianfranco Dell'Erba che

riesce a tenere in volo e a posare indenne a terra un Big King Stunt cui si è staccato mezzo profondità. Il sibilo dei Simple Speed Racers che si alternano in una appassionata e sofferta competizione che ha visto l'amicizia prevalere sull'agonismo. Uno scatenato Attilio Di Figlia, alla prima esperienza di raduno fuori regione, che non risparmia carburante e approfitta di ogni istante per far volare il suo Rodeo. La sfida per Giorgio Zenere di riuscire a pilotare il Flite Streak di Ninetto modificato per volare "al contrario". Stefano Macrì che, al suo primo combattimento con modello dotato di Fora, trancia in due quello del paziente Orazio, che così gentilmente si era prestato allo "svezzamento". I ripetuti voli di Gianni Viglianti con il suo Dispe, tuttora in fase di trimmaggio, e la sua manina che, invece, non ha bisogno di alcun trimmaggio. E l'ultimo volo della giornata, quello di Ennio Marra, che con il suo Benny ha voluto dedicare alla pista VVS l'esecuzione di un bellissimo programma acrobatico.



**Stefano Scardia con i suoi acrobatici**

Alle sei, la premiazione. Ha conquistato il Trofeo Simple Speed Race *Franco Castro* spingendo il suo *Micro Asterix 2* alla fantastica velocità di 137.40 km/h grazie ad un CS 09 sapientemente messo a punto. Seguono con 132,50 orari, il giovane Giuseppe Tuccari con il suo *Nurejev* e medesimo motore e Francesco Anastasi, il cui Fora ha fatto fermare i cronometri a 124.57 km/h. Questa categoria ha fatto grossi passi avanti, e sono ormai lontani i tempi in cui con 115 orari ci si aggiudicava la gara... Abbiamo avuto il piacere di vedere consegnare le coppe dalla cara *Maristella*, figliola dell'indimenticabile *Fernando De Giorgi*, alla cui memoria non abbiamo potuto fare a meno di rivolgere un commosso pensiero.



**Giovanni Viglianti con il nuovo Dispe**

Dopo la consueta distribuzione delle targhe-ricordo, una simpatica lotteria ci ha permesso di protrarre ancora per qualche minuto il piacere di stare assieme, e a tutti i partecipanti di portarsi a casa un piccolo ricordo del Salento. Il primo premio è andato nelle mani giuste: il giovane Giuseppe Motta, infatti, ha vinto il *Flite Streak ARF* generosamente offerto da *Antonio Fracasso* della *R & B Model*.

E' finito così il 1° Raduno di Volo Vincolato del Salento? Macchè! La sera, tutti alla cena di gala presso una vicina villa baronale per ubriacarsi di chiacchiere e racconti in un'aria di festa e di intima complicità. Solo l'ora tarda e la consapevolezza di dover affrontare, l'indomani, un lungo viaggio di ritorno hanno dato termine alla serata e all'intera avventura.

Se mi è consentito un commento finale, vorrei riportare quanto mi è scappato di dire sul campo, e che rappresenta la mia forte sensazione: dei tanti amici in pista, nessuno si è considerato *ospite* o semplice partecipante al raduno. Al contrario, in ciascuno abbiamo visto un protagonista, un "padrino" ansioso di tenere a battesimo un nuovo germe della Fratellanza del Vincolato. Di ciò, amici, del vostro entusiasmo e della vostra partecipazione emotiva, tutti i soci di *VoloVincolatoSalento* vogliono dirvi: grazie.

**GABRIELE MACRÌ**



**Ninetto Ridenti prepara l'anziano Bono Sugo**



**Giorgio Zenere e il bellissimo Solar**



**Gigi Madaro e il nuovo acrobatico con G.51 Stunt**



**Giuseppe Motta impegnato nel Simple Speed Racing**



**Ennio Marra tra Benny e Blue Speed**



**Franco Castro riceve il Trofeo Simple Speed Race**

03/06/2006

## Venti e più anni fa...



**L' S.M. 79 di Camponeschi all'aeroporto dell'Urbe di Roma. Maggio 1967.**



**Lucio Raccuja con il Fachiro e Mimmo Candido con il SIAI S.205 ed il Mustang. Aeroporto dell'Urbe, Roma, 1972**



**Il Curtiss P40 di Mimmo Candido**



**Un bell'acrobatico di Salvatore Rossi di Monza fotografato a Torino nel 1972.**



**Caputi di Reggio Calabria con il suo Camelot nel 1970. Il progetto del Camelot è di Raccuja.**