

Notiziario di

Volo Vincolato

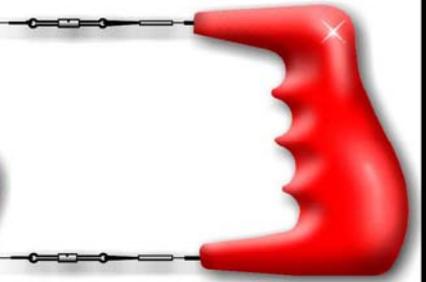


ANNO III - N. 3 - SETTEMBRE 2006

- Solo per sport... o quasi - B.Massara
- La posta di Volo Vincolato - C.Gazzola
- Ritorno al futuro - G.Capasso
- Valladolid (Spagna) luglio 2006 - S.Fiussello
- Eravamo quattro amici al bar... - M.Del Torre
- Gli amici di Volo Vincolato
- Vincolato estremo 3^a parte - G.Colbertaldo
- Il Falco di Luciano Compostella - E.Marra
- Sempre verdi - G.Viglianti
- 1° Raduno VVC Siracusa - O.Motta
- Dal Gruppo VVC Palermo - B.Massara
- Vincoliade 10^a puntata - G.Macri
- Venti e più anni fa...

Notiziario di

Volo Vincolato



Notiziario non periodico di informazione e tecnica per gli appassionati di volo vincolato circolare
Redazione e stampa : Bruno Massara – Piazza San Marino 2 – 90146 PALERMO -
Palermo - 15 Settembre 2006 – Anno III - N° 3 -

SOLO PER SPORT...O QUASI

Sarà che non sono più un adolescente, sarà che la vita negli ultimi anni è diventata sempre più complicata, sarà...sarà per un sacco di cose, ma devo confessare che il mio spirito competitivo già da un pò di tempo si è decisamente affievolito. Come ovvia conseguenza è cambiato anche il mio modo di fare e di intendere l'aeromodellismo e la ricerca di una sana, ludica, tranquilla attività modellistica, ha avuto il sopravvento.

Tranquilla, dicevo, ma non monotona. Gongolo nel pensiero di costruire modelli sempre nuovi e diversi, ora un semplice tavoletta, ora un impegnativo semi-scala, finalmente libero dalle scelte obbligate che monopolizzavano la mia mente quando l'unico pensiero erano le gare, d'acrobazia s'intende, giusto per non smentirmi.

Ad onor di cronaca devo dire che, per vari motivi, di gare non ne ho fatte tantissime, appena qualcuna e sempre con notevoli sforzi, e non sempre con piena soddisfazione.

In ogni caso è rimasto in me l'istinto della ricerca di una scrupolosa messa a punto, di lavorare sui motori, di costruire al massimo delle mie possibilità, ma solo per la mia personale soddisfazione e senza altro fine.

Insomma, oggi costruisco e volo *solo per Sport...o quasi*, perchè se è vero che oggi sono un *volatore della Domenica*, è anche vero che intimamente non ho rinnegato le gare.

C'è da chiedersi se il mio sopito istinto battagliero avrebbe un sussulto qualora dovesse capitarmi una gara d'acrobazia a pochi chilometri da casa...

Scherzi a parte, ho notato che questo modo giocoso e più rilassante di fare il VVC è condiviso da moltissimi amici, e che il concetto di "*volare sport*" si diffonde a macchia d'olio di ricino e come quest'ultimo è una macchia piuttosto densa.

Complici i raduni si potrebbe dire, o forse si potrebbe dire che il proliferare dei raduni, peraltro in tutto il territorio nazionale, è dovuto al diffondersi di questa nuova filosofia.

Ed ai raduni vedo infatti modellisti, amici, che come me sono molto motivati e non rinunciano a costruire e a mettere a punto in modo scrupoloso i loro modelli anche senza lo stimolo delle gare, concedendosi molti "capricci" nella scelta dei modelli. Vedo persone davvero felici e che hanno il tempo, nel corso di una manifestazione, di chiacchierare, ridere e scambiarsi in continuazione esperienze e consigli come a volte non è possibile fare nel corso di una gara.

Sento i miei amici parlare di nuovi progetti, di sperimentare questa o quell'altra soluzione per perfezionare il proprio acrobatico, di come rifinire la prossima riproduzione, sento gli appassionati di combat che bisognerebbe provare la nuova elica di *tizio* o il nuovo modello di *caio* e, non trascurabile, non ho visto nessuna faccia scura "*perchè la classifica non rispecchia i valori...ecc, ecc.*".

E' che dire della riscoperta e della sempre maggiore presenza di modelli che sembravano dimenticati come il Rodeo e il Flite Streak?

Modellisti, quindi, che fanno VVC in modo diverso ma non per questo privi di vitalità, anzi!

Tutto questo ha un solo nome, e si chiama entusiasmo.

Un entusiasmo che si rinnoverà tutte le volte che arrivando al campo troveremo gli amici ad aspettarci per regalarci un sorriso e un abbraccio, e tutte le volte che salutandoci prima di tornare a casa ci scambieremo la promessa che la prossima volta saremo ancora lì, tutti insieme, per ricominciare da dove ci siamo lasciati.

Volare solo per sport, dicevo? Quasi, e non solo, perchè c'è molto di più.

BRUNO MASSARA

SOMMARIO

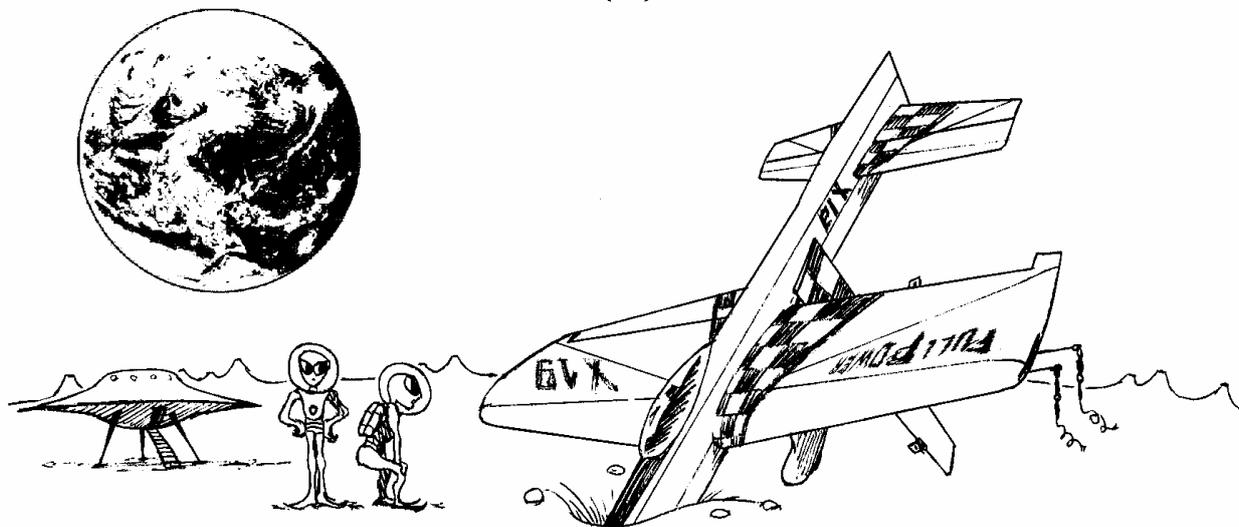
- 1.....Solo per sport...o quasi. – Bruno Massara
- 2.....Volo vincolato in allegria di Gabriele Macrì
- 3.....La posta di Volo Vincolato: - Carlo Gazzola
- 4..... – Ritorno al futuro - Giorgio Capasso
- 5.....Piccoli annunci
- 6.....Valladolid Camp. Mondiale F2b – Silvia Fiussello
- 10.....Eravamo quattro amici al bar... – Marino Del Torre
- 12.....Gli amici di Volo Vincolato
- 13.....Locandine delle prossime manifestazioni
- 14.....Vincolato estremo – Giancarlo Colbertaldo
- 23.....Volo Vincolato Calabria: - Il Falco, biplano acrobatico di Luciano Compostella – Ennio Marra
- 25..... - Sempre verdi – Giovanni Viglianti
- 27.....Volo Vincolato Sicilia: - 1° raduno aeromodellistico in volo vincolato circolare Siracusa – Orazio Motta
- 33..... - Dal gruppo VVC Palermo
- 34.....Volo Vincolato Puglia: -Vinciade - 10. Acrobazia “Italian Style” – Gabriele Macrì
- 39.....Venti e più anni fa...
- 40.....Venti e più anni fa...

VOLO VINCOLATO IN ALLEGRIA **DI GABRIELE MACRÌ**

Le nuove modifiche al regolamento FAI in Acrobazia

Ampliata la cilindrata dei motori a scoppio fino ai 15 cc. Consentite anche le turbine.

(2)



- Pare che a bordo non ci sia nessuno...



LA POSTA DI “VOLO VINCOLATO”

E' molto bello, dopo una vita trascorsa in "competizione", a scuola, sul lavoro, ed anche nello sport per hobby (ho fatto un pò di vela, che è un'attività molto competitiva), parlare con amici che hanno i tuoi stessi entusiasmi, hanno voglia di aiutare e non hanno problemi a riconoscere i propri limiti. Ho trovato la stessa positiva atmosfera nell'attivo gruppo OT del Fasce, amorosamente accudito dal cordialissimo Guido Mascherpa. Ho provato il pendio, perché nel mio passato c'era anche l'elastico ed il motomodello (ai tempi e con gli insegnamenti di Giulio Pelegi) ma alla fine la voglia di Volo Vincolato Circolare e di motori (che a quel tempo per me erano un lusso proibito) ha avuto il sopravvento. E' vero, non posso fare altro che concordare e riproporre:

“...but we have returned again to the speciality that provides that "DIRECT CONNECTION" sensation with one's flying machine: this sensation is so dear to us, it make us leave out the charming (almost taken for granted) technological sophistication of modern radiocontrolled aircraft.”

Bene, ancora un ringraziamento, questa volta a PINO che attraverso due lunghe telefonate mi ha riaperto quella carica di entusiasmo che è in lui un moto naturale. Grazie Pino.

Va bene, mi avete convinto, ecco alcune foto dell'acrobatico scuola che ho fatto recentemente. Come ho già detto, l'ho fatto prima di prendere contatto con il nuovo mondo dell'aeromodellismo (via Internet). Ho utilizzato esclusivamente la memoria degli insegnamenti di *Bruno Ghibaudi - Il Manuale dell'Aeromodellista - I^a ed.* Anche qui vado a memoria perché quel libro non c'è più. Ho utilizzato in gran parte materiale di cinquant'anni fa, non solo acciaio, squadrette, ruote e compensato, ma perfino balsa. Non ho usato la vecchia carta di copertura perché troppo ingiallita e stropicciata, così ho scoperto che la parola "*modelsplan*" è attualmente sconosciuta. A me pare che il prodotto sia lo stesso (non ho trovato le varianti leggera e pesante dei miei tempi, ma solo un prodotto "quasi pesante") e, naturalmente ho dovuto faticare non poco per non farmi vendere prodotti di plastica dal comportamento a me ancora ignoto. Il modello è motorizzato con un OS MAX .15 che non ha ancora completato il rodaggio. L'avevo acquistato nel 1975 con l'idea che prima o poi l'avrei usato, ma è stato 30 anni nella scatola. Da giovane volavo con un *G 23 D* di seconda mano, che purtroppo non ho più. Di quei tempi ho conservato solo un *Webra Piccolo* (0,8cc) con cui volavo free flight 1/2 A, un *B 40 Testa Rossa*, acquistato poco prima di smettere, che non ha mai volato ed una chicca ereditata attraverso la moglie: un *FRAM Testa Rossa* 3cc che a suo tempo mi ha messo in crisi perché è un RDVR - ACW e quindi gira all'incontrario.

Ma c'è di più, viste le vostre sollecitazioni, con l'amico Rodolfo abbiamo deciso di rompere gli indugi e farlo volare durante il suo periodo di ferie. (Lui lavora, perché è giovane, e così deve fare, senò come facciamo a prendere la pensione?).

Spero che la maturità raggiunta mi permetta di farlo volare senza catastrofi, perché se guardo indietro nella



mia breve carriera di aeromodellista, ho certamente distrutto più aeromodelli di quanti ne abbia costruito. Sì, perché il colmo è che passavo per un buon pilota. Il dramma più grosso, che ancora ricordo e mi brucia, è il collaudo di un bellissimo modello con ala a Delta, progettato e costruito dall'amico e compagno Wanche, motorizzato *Webra Mk I*. Stavamo volando in Piazza Rossetti a Genova Foce in una piazza giardino, tra una fontana ed un cerchio di panchine, con lo spazio giusto giusto. Il collaudo è stato formidabile, il modello - nonostante l'inusuale forma - reagiva benissimo, al punto di fare il looping, allora ho deciso di smozzicare l'elica con volo radente (diritto): il volo ed il modello sono inopinatamente finiti incastrati nelle traverse di una panchina. Scena da film: ali divelte ma motore e fusoliera pressochè intatti; perfino l'elica non si è smoccicata ed il motore è ripartito senza necessità di fare rifornimento. Ma addio modello. In quell'occasione ho perso la faccia ed un caro amico.

CARLO GAZZOLA

Ritorno al futuro

Non temete per un altro articolo intitolato come un famoso film. Questo rimane sempre un notiziario di volo vincolato ed anche se non scriverò di motori, modelli e cavi spero di riuscire a farvi sentire il suono dei motori e quell'inconfondibile odore di alcool ed olio di ricino!

Tuttavia, la scelta di questo titolo mi è sembrata azzeccata e quasi obbligata visto che ciò che ho cercato di descrivere può essere un ideale continuazione di quel bellissimo "Field of dreams" con il quale ci ha ammaliato il caro Gabriele Macrì nel Notiziario di marzo 2006.

In realtà sarebbe stato giusto iniziare così:

Tutto comincio in una bella giornata autunnale dal sapore ancora estivo. Dopo tanti anni di assenza dai campi di volo passati cavalcando le anguste sinusoidi della vita, dopo una telefonata con Bruno ed una con Leone, mi ritrovo quasi per caso (già mi sembra strano parlare di caso!!) a guidare l'auto per andare al campo di Terrasini per far prendere un pò "d'aria" al mio vecchio Zero. Caro Zero, perdonami per il "vecchio", ma lo dico con profondo rispetto!

La mia musica preferita suona dallo stereo della radio ed ogni tanto butto uno sguardo al modello dallo specchietto retrovisore e mi vengono in mente una cascata di ricordi, di emozioni, di suoni, di odori... E la strada scorre insieme alla pellicola del mio tempo.

Provo ad immaginarmi la scena di arrivo al campo, visto che era la prima volta che ci andavo nonostante ne conoscessi l'esistenza da tempo. Ma sì, sarà uno spiazzo in erba con un paio di modelli, Bruno, Emanuele, forse anche Leone... Certo sarà bello ritrovarsi, fare qualche voletto, risentire l'odore di miscela... Ed ecco la traversina... ancora qualche centinaio di metri e ci siamo. Attraverso il cancello, vedo qualche modello RC e arrivo al "cerchio".

E qui succede il primo fatto rilevante che non sono sicuro di riuscire a descrivere con le parole.

L'immagine è la seguente: giornata di sole meravigliosa, i modelli con i cavi attaccati, le solite cassetine da campo, Bruno ed Emanuele seduti su due sedioline da campeggio che parlottano divertiti e che appena mi vedono vengono verso di me... Tutto come previsto, no?

E invece no!! Perchè ho quell'immagine stampata a fuoco nella memoria e vi garantisco che significa per me molto di più di quanto io riesca a spiegare! Perchè quella che ho appena visto e sperimentato è una macchina del tempo! Ho capito solo in quell'istante di non essere mai andato via, perchè lì c'erano esattamente gli stessi amici di 20 anni prima, c'era anche lo stesso odore e lo stesso ingenuo entusiasmo di allora.

Anche l'amico Attilio deve essere entrato nella stessa macchina del tempo perchè qualche mese fa disse con un sorriso che tutti abbiamo sperimentato: Ma perchè ho smesso?

E' la stessa domanda che ho fatto a me stesso ed ho anche scoperto che molti di noi se la sono fatta!

L'Università, il lavoro, la casa, i figli, gli impegni di famiglia, un cocktail ideale per stendere veli e veli di polvere su di me.... e sui modelli appesi al muro che aspettavano con pazienza e forse con un pizzico di paura il loro momento.

Ma ho anche capito un'altra cosa riguardo alla vita ed allo scorrere del tempo e questa me l'ha insegnata una frase del film "Nuovo Cinema Paradiso" quando Alfredo convince l'adolescente Totò ad andare via dalla Sicilia per trovare lavoro al Nord:

"Vattene via da qui e non tornare indietro. Non farti fottere dalla nostalgia. Perché se torni pensando di ritrovare quello che hai lasciato non lo troverai più. Devono passare molti anni per ritrovare le cose e le persone veramente importanti che hai lasciato."

Come vedete gli ingredienti c'erano tutti ed i tempi erano maturi! Solo così riesco a dare un senso ed una misura alle emozioni che ho provato quella mattina a Terrasini.

Dopo questo nuovo inizio, mi trovo proiettato in una specie di paese dei balocchi!! Internet, negozi on-line, gruppi di tutto il mondo, di tutte le categorie e di tutte le età che parlano la stessa lingua a me perfettamente

comprensibile anche se non usata da molto tempo ormai! Considerate che la mia ultima puntata "vincolistica" risaliva al 1980.

Inizio a saltare, come ipnotizzato, da un sito all'altro arrivando quasi all'indigestione. Nel frattempo l'amico Bruno intuisce che il ferro è caldo e continua a batterlo dicendomi, quasi distrattamente, che c'è anche un notiziario di Volo Vincolato. E divorò anche quello!

E adesso veniamo a te, caro Gabriele.

Vai a scrivere quell'articolo "Field of dreams" che è anche uno dei miei film preferiti! E come se non bastasse, descrivi anche la fila di fari delle macchine che vanno al campo. Alla fine dell'articolo

avevo il groppone in gola ed ho capito che non sarei potuto mancare all'appuntamento perché c'era un sogno da realizzare.

Ciò che ho provato a Lecce è ancora più difficile da raccontare. Dico soltanto che è stato il mio primo raduno fuori dalla Sicilia (quando facevo acrobazia decentemente ero ancora minorenni) e che ho scoperto con piacevole stupore di avere tanti amici che ancora non conoscevo!

E per finire vi lascio con l'immagine Lecce, anche questa marchiata a fuoco nella memoria.

L'arrivo al campo di volo... La pista, i gazebo, le strisce a terra... ed i miei "nuovi/vecchi" amici che montano sedie e ombrelloni, si salutano, scherzano, si sfottono e poi ad un cenno quasi impercettibile entrano, come per magia, in quel "Field of Dreams" semisferico fuori da ogni tempo.

Grazie a tutti, Amici!



GIORGIO CAPASSO

Piccoli annunci

**Vendesi ad ultra appassionato e veramente interessato a motori d'epoca
n°180 pezzi tutti perfettamente funzionanti, come nuovi, dal MOVO D2 al
TECNO POWER 7 cilindri, un WANKEL e 3 pulsogetti.**

Telefonare a Ennio, 035610292 oppure 3395742890.

VALLADOLID (SPAGNA)

LUGLIO 2006

campionato mondiale F2b (Acrobazia)

La squadra italiana di Acrobazia F2b, formata da Alberto Maggi, Isidoro Lakunishok, Marco Valliera e Maurizio Milani è partita alla volta della torrida regione spagnola della Castilla y Leon tra giovedì 13 e sabato 15 luglio, chi prima e chi dopo, per disputare il Campionato Mondiale 2006.

La cerimonia di inaugurazione era prevista per la sera di lunedì 17 luglio e, fino a tale data, l'organizzazione non aveva ritenuto di dover predisporre al meglio l'accoglienza degli 84 piloti della categoria, giunti da tutto il mondo anch'essi, chi prima e chi dopo, con l'anticipo che meritano le grandi occasioni. I primi giorni sono stati quindi caratterizzati dalle lunghe e snervanti attese nella speranza di riuscire a fare uno o due voli di prova sull'unica pista disponibile, finalizzati a mettere a punto modelli e motori abituati a condizioni diverse di temperatura, di pressione e di altitudine; il nervosismo causato dai piccoli ma inevitabili problemi tecnici, si è così sommato alla stanchezza per le levatacce, per gli appostamenti davanti ai cancelli ancora chiusi dell'impianto sportivo, per i pasti saltati e per le attese prolungate fino oltre le dieci di sera, concluse poi dalla constatazione che ormai le tenebre erano calate inesorabilmente sulla pista, proprio quando era quasi giunto il turno per il terzo volo giornaliero.

La faticosa inaugurazione del Campionato, sancita dalla semplice ma solenne cerimonia del lunedì sera, ha posto fine alle limitazioni nelle prove: tutti hanno, da allora, potuto soddisfare a volontà le esigenze di allenamento, messa a punto, scambio di esperienze e quant'altro utilizzando, oltre alle due piste ufficiali (quella in asfalto e quella in erba allestita in un impianto sportivo adiacente) anche il prato che divide la pista di acrobazia da quella del Team Racing (inizialmente riservato alle prove del Combat) ed un piazzale appositamente destinato alle prove e collocato davanti allo stadio di Valladolid, in una zona però un po' distante dal sito di gara.

Martedì 18 luglio la squadra è stata impegnata, al mattino, nelle prove ufficiali sulla pista in erba; successivamente si è presentata alla direzione di gara per le operazioni relative alla punzonatura e, nel pomeriggio, ha potuto effettuare la seconda tornata di prova ufficiali, questa volta sulla pista in asfalto.

La gara vera e propria ha avuto inizio mercoledì 19 luglio: la squadra italiana, al completo, ha effettuato il primo lancio sulla pista in asfalto, sulla quale operava la giuria composta dallo spagnolo Tur, dall'americano Mc Clellan e dall'inglese Ladds. Al mattino i voli si sono svolti con buone condizioni meteorologiche; qualche disturbo dovuto al vento ha invece caratterizzato, nel pomeriggio, il volo di Marco Valliera a causa dell'arrivo di una perturbazione che, verso le cinque, ha fatto poi la sua breve ma devastante comparsa: vento fortissimo, grandine e una secchiata d'acqua che ha inzuppato tutto e tutti nel breve tempo in cui si è cercato un riparo per se stessi e, soprattutto, per i modelli. Fortunatamente questo evento, intenso ma brevissimo, non ha avuto conseguenze sulla gara: sulla pista in asfalto erano stati saggiamente sospesi i voli, mentre sulla pista in erba il polacco Dziuba ha concluso la disavventura con qualche rotolone in atterraggio, che ha provocato solo lievi danni al modello, e con la possibilità di ripetere il volo in condizioni normali.

Il giorno successivo, giovedì 20 luglio, la squadra si è spostata sulla pista in erba, sulla quale la terna giudicante era composta dal nostro Semoli, dal polacco Krazewsky e dalla australiana Mc Intyre. I punteggi ottenuti su questa pista sono apparsi, in generale, più bassi rispetto a quelli ottenuti, anche da piloti di altre squadre, sulla pista in asfalto. La motivazione va forse ricercata nella modalità, discutibile, con cui i punteggi erano calcolati, cioè facendo la media dei tre giudici; questa modalità appare forse meno equa rispetto a quella che prevede lo scarto della scheda più alta e di quella più bassa, soprattutto nei casi in cui un giudice (e qui era il caso della australiana) assegna valutazioni vistosamente difformi (in questo caso decisamente più basse) rispetto ai colleghi. Nel caso di



**Milani e Valliera con il costruttore dei loro
"ITALY", Yuri Yatsenko.**

Milani, inoltre, ha pesato sfavorevolmente la sua difficoltà ad individuare, sulla pista in erba, la giusta quota di volo; gli intensi allenamenti prolungatisi fino a sera inoltrata gli permetteranno poi di rimediare, nel quarto lancio, a questa iniziale difficoltà.

Venerdì 21 e sabato 22 luglio si sono conclusi i lanci di qualificazione: ogni squadra ha effettuato un altro lancio



Isidoro Lakunishok con il ceco Jiri Vejmola, campione europeo 2005 (con il suo Rhapsody motorizzato MVVS 49 con pipa).

sia sulla pista in asfalto sia su quella in erba e la classifica, finalizzata anche ad individuare i 15 finalisti senior ed i 3 junior, è stata elaborata sommando il lancio migliore di ogni pista.

Maggi, per soli 7 punti, risulta escluso dalla finale e conclude la gara al 21esimo posto: il suo modello motorizzato SAITO 91 - 4 tempi si è dimostrato efficace ed affidabile nonostante gli iniziali problemi di mancanza di potenza dovuti all'altitudine (Valladolid si trova a circa a 600 metri s.l.m.), problemi risolti, durante la fase di prova, aumentando la quantità di nitrometano nella miscela.

Lakunishok ha effettuato la gara con il "Nimbus" motorizzato anch'esso SAITO 91 - 4 tempi, iscrivendo come riserva il "Rhapsody", modello derivato da quello del campione europeo 2005 Jiri Vejmola ed equipaggiato con MVVS e pipa; a fine gara, conclusa esattamente a metà classifica (42esimo posto) Isidoro ha comunque avuto l'occasione di provare il "Rhapsody" in compagnia di Vejmola, arricchendo la propria esperienza con importanti scambi di opinioni e con preziosi consigli.

La gara di Marco Valliera, inserito nella compagine senior nonostante i suoi 15 anni appena compiuti, è stata un po' disturbata dal vento: il "Balos" motorizzato OS 52 - 4 tempi, nei due voli eseguiti col vento ha faticato a portare a termine le figure alte,

compromettendo soprattutto l'esito degli otto sulla verticale. La sua gara si conclude al 62esimo posto ma, se consideriamo ipoteticamente la sua posizione nella classifica junior, possiamo individuare un ottimo sesto posto, decisamente positivo se si considera che questa è stata la primissima esperienza di Marco in gare di questo livello.

Esaltante, infine, la gara di Maurizio Milani: dopo i lanci di qualificazione, tutti di alto livello, la sua posizione in classifica generale risulta, al pari di Maggi, appena fuori dalla finale; nella classifica junior appare invece nettamente chiara la sua supremazia, che lo porterà a conquistare agevolmente il titolo davanti all'americano Rud e al russo Korsov. La conquista di questa vittoria, già da sola soddisfacente ed esaltante, è stata poi accompagnata dal successo inaspettato ottenuto durante i voli della finale junior: se questi punteggi fossero stati validi al fine della classifica generale, Maurizio si sarebbe collocato al quarto posto assoluto, ai piedi del podio mondiale!

Le motivazioni di questo successo vanno certamente ricercate nella naturale predisposizione che ha sempre dimostrato questo giovane pilota, nella sua capacità di mantenere la calma e la concentrazione in ogni occasione, nell'impegno profuso in prove precedentemente e durante la competizione, nel sostegno datogli dalla famiglia e soprattutto da papà Beppe, in qualità di meccanico-allenatore e, infine, nella qualità di volo del suo "Italy", il modello costruito da Yatsenko e messi a disposizione dalla FIAM proprio per supportarlo nella sua scalata al titolo mondiale junior.

I lanci di finale, effettuati domenica 23 e lunedì 24 luglio hanno sancito la vittoria del 23enne francese Rémi Béringer, che riporta finalmente il titolo in Europa dopo anni di supremazia americana e, soprattutto, cinese e conferma il fatto che le giurie abbiano avuto, quest'anno, un occhio di riguardo proprio per i giovani, come ha dimostrato anche il risultato ottenuto da Milani. Rémi ha conquistato questa vittoria con il suo Gee Bee Sportser motorizzato SAITO 56 4 tempi, dimostrando ancora una volta l'efficacia di questo orientamento tecnico che accomuna la scuola francese a quella italiana.

Gli altri due gradini del podio sono stati conquistati dagli americani Fitzgerald e Walker; solo quarto il più volte Campione del Mondo Han Xin Ping, che conquista però la vittoria a squadre con gli altri cinesi Niu An Lin e Zhang Wei, giunti rispettivamente sesto e ottavo, confermando ancora una volta l'altissimo livello della scuola cinese sia nelle caratteristiche di volo sia nella qualità dei modelli, curatissimi e molto ammirati. Il secondo posto a squadre è andato invece, meritatamente, alla Francia, grazie alla vittoria di Rémi sommata al settimo posto di Delabarde e all'undicesimo di Gilber Béringer, sempre a proprio agio con il suo quasi decenne Sukhoi, da lui stesso definito "vecchia ma comoda pantofola".

La squadra americana conquista il terzo posto: oltre ai risultati di Fitzgerald e Walker , si è tenuto conto della posizione di Bob Hunt, 20esimo, e non di quella di Werwage, nono, in quanto quest'ultimo partecipava in qualità di detentore del titolo conquistato a Muncie nel 2004; la prestazione di Hunt è stata forse in parte condizionata dalla decisione di usare un motore elettrico, scelta molto innovativa (condivisa anche dall'olandese Van Hoek, dal canadese Doherty e dal tedesco Schmitz) ma che forse necessita ancora di sviluppo e perfezionamento.

La scuola acrobatica dell'est europeo ha avuto, nella finale, una discreta rappresentanza: gli ucraini Andrei Yatsenko e Sergey Solomyanikov, il ceco Jiri Vejmla e lo slovacco Alexander Schrek. Tutti questi piloti utilizzano motori a due tempi: Retro Discovery gli ucraini e MVVS con pipa il ceco e lo slovacco.

Tra i finalisti troviamo poi il giapponese Yokoyama, inizialmente escluso dai primi 15 per un errore di calcolo nei punteggi, errore però tempestivamente corretto. La gara del giapponese si conclude al 13esimo posto, con un recupero di due posizioni rispetto alla classifica delle qualificazioni.

Conclude la classifica della finale l'olandese De Jong il quale, dopo aver ottenuto il miglior punteggio del Campionato nel terzo lancio di qualificazione (1054,13 punti), ha poi disputato una gara piuttosto deludente e prematuramente conclusa con la rottura del modello titolare durante un volo di prova e la conseguente decisione di non effettuare il terzo lancio.

L'accesso alla finale limitato solo ai primi 15 tende a mettere un po' in secondo piano validi piloti che, per una manciata di punti ed anche per sfortuna o casualità, non hanno avuto la possibilità di rimettersi in gioco con altri tre lanci. Analizzando la classifica della qualificazione ci accorgiamo infatti che tra il 15esimo (Il giapponese Yokoyama, 1995,23 punti) e il 26esimo (Yuri Yatsenko, 1966,34 punti) ci sono meno di 30 punti di differenza, cioè circa 15 per ogni lancio: è sufficiente un punto e qualche decimo in più sui triangoli per colmare questo divario!

Possiamo quindi concludere che in questo Campionato del Mondo si sono visti piloti tutti di altissimo livello con materiali generalmente molto validi ed ugualmente affidabili ed efficaci; non possiamo però dimenticare che l'acrobazia è una categoria dove hanno un peso determinante sia l'abilità del pilota, indipendentemente dalla validità del mezzo usato, sia la discrezionalità del giudizio umano a cui sono sottoposti i voli: nell'affrontare gare di questo livello dobbiamo quindi necessariamente mettere in conto ed accettare un certo margine di inevitabile imprecisione di giudizio ed una buona dose di imprevedibile aleatorietà, fattori che purtroppo in qualche caso possono, da soli, vanificare tutto il duro lavoro di preparazione effettuato.



Milani sul podio.

SILVIA FIUSSELLO

CLASSIFICA FINALE

N.	nome	Naz.	Lanci di qualificazione				totale	Lanci di finale			totale
1	Beringer R.	FRA	1032,73	1053,33	1009,83	954,77	2063,16	1067,98	1071,25	1076,62	1073,94
2	Fitzgerald D.	USA	1037,03	1047,93	993,3	1010	2057,93	1064,12	1076,62	1068,02	1072,32
3	Walker P.	USA	1013,17	1042,2	1039,7	1013,43	2086,9	1045,4	1069,45	1069,12	1069,29
4	Xin Ping H.	CHN	1011,97	1012,6	1009,1	1008,93	2021,7	1062,9	1032,3	1057,35	1060,13
5	Yatsenko A.	UKR	999,8	1053	981,6	1010,87	2063,87	1039,73	1058,1	1061,15	1059,63
6	An Lin N.	CHN	999	989,47	924,17	1012,17	2011,17	1041,12	1054,35	1062,85	1058,6
7	Delabarde S.	FRA	998,17	1011,73	993,57	1001,9	2013,63	1048,05	1062,98	1047,93	1055,52
8	Wei Z.	CHN	981,2	1047,23	1012,1	1014,3	2061,53	1055,8	1054,93	1054,73	1055,37
9	Werwage W.	WC	1041,93	1040,27	979,27	1005,73	2047,66	1030,15	1055,42	1052,42	1054,02
10	Vejmla J.	CZE	1029,57	1033,93	931,2	969,77	2003,7	1031,77	1049,18	1049,4	1049,29
11	Beringer G.	FRA	1007,93	1036,93	983,67	988,33	2025,26	1038,83	1043,5	1048,13	1045,82
12	Schrek A.	SVK	1000,53	1046,97	962,73	971,8	2018,77	1019,82	1027,35	1044,53	1035,94
13	Yokoyama M.	JPN	933,97	1009,5	932,83	985,73	1995,23	1002,18	1027,78	1042,25	1035,02
14	Solomyanikov	UKR	990,03	1014	926,5	990,2	2004,2	995,93	1000,55	1034,57	1017,56
15	De Jong H.	NED	963,27	1054,23	954,07	976,1	2030,23	993,58	1002,13	0	998,13
16	Gruber R.	USA	1003,3	997,83	907,17	990,5	1993,8				
17	Holtermann C.	GER	949,77	1027,9	954	965,43	1993,33				

18	Burger I.	SVK	972,2	1027,8	960,67	964,67	1992,47				
19	Milani M.	ITAjr	1011,57	1015,5	917,4	976,7	1992,2	1059,6	1075,23	1058,28	1067,42
20	Hunt B.	USA	983,13	1013,93	970,07	974,63	1988,56				
21	Maggi A.	ITA	993,2	1015,83	972,1	966,27	1987,93				
22	Yakovlev E.	RUS	864,23	1010,37	962,53	921,23	1972,9				
23	Salenek Val.	RUS	944,2	991,97	979,53	942,47	1971,5				
24	Ohata H.	JPN	990,57	980,47	961,13	980,7	1971,27				
25	Stano J.	SVK	1008,53	1008,4	10	960	1968,53				
26	Yatsenko Y.	UKR	1023,07	1011,77	943,27	938,93	1966,34				
27	Minato K.	JPN	989,53	990,57	959,47	967,5	1958,07				
28	Mas C.	ESP	960,37	1018,37	908,7	937,93	1956,3				
29	Liber D.	BEL	1007,9	1018,6	928,33	852,03	1946,93				
30	Lagan P.	NZL	974,87	973	953,37	929,07	1928,24				
31	Malila L.	FIN	978,87	100,63	927,07	803,6	1927,7				
32	Robinson B.	GBR	938,4	999,47	926,83	902,93	1926,3				
33	Salenek Victor	RUS	958,37	946,4	967,4	954,53	1925,77				
34	Webby K.	NZL	960,6	998,7	938,53	913,67	1912,37				
35	Ivanov Gomes	BRA	943,03	971,97	938,37	912,3	1910,34				
36	Rud C.	USAjr	963,7	971,53	931,97	938,43	1909,96	1031,6	987,58	1022,43	1027,02
37	Korsov M.	RUSjr	884,33	978,57	884,7	919,23	1897,8	992,3	1010,12	998,25	101,21
38	Kitley R.	GBR	904,03	981,8	912,23	888,4	1894,03				
39	Durkak P.	CZE	929,17	1008	855,53	885,53	1893,23				
40	Rodrigues B.	BRA	946,3	1011,8	863,53	878	1889,8				
41	Barnes K.	NZL	900,97	996,8	891,7	870	1888,5				
42	Lakunishok I.	ITA	903,07	940,6	834,87	938,7	1879,3				
43	Nell L.	RSA	967,57	998,4	875,7	871,9	1874,1				
44	Meltzer K.	NOR	893,33	988,03	883,37	793,43	1871,4				
45	Rong Hao G.	CHNjr	922,57	928,7	861	941,27	1869,97				
46	Germann P.	SUI	923,57	938,63	923,3	894,63	1861,93				
47	Battam F.	AUS	851,23	962,87	896,3	888,77	1859,17				
48	Tokai T.	HUN	939,7	887,53	679,9	904,17	1843,87				
49	Chapoulaud N.	FRAjr	792,47	965,27	681,17	878,4	1843,67				
50	Van Hoek B.	NED	907,4	932,17	861,13	902,77	1834,94				
51	Simons D.	AUS	928,43	973,5	855,87	860,63	1834,13				
52	Mayer E.	FIN	895,53	946,87	885,87	867,53	1832,74				
53	Draper B.	GBR	927,8	894,53	903,67	895,63	1831,47				
54	Costa F.	POR	788,4	976,23	814,6	848,13	1824,36				
55	Rodriguez R.	ARG	891,1	939,87	827,77	878,9	1818,77				
56	Doherty K.	CAN	913,9	968,67	835,83	848,4	1817,07				
57	Dziuba P.	POL	868,2	894,87	913,9	879,17	1808,77				
58	Renecke K.	RSA	900,53	916,53	889,7	883,63	1806,23				
59	Borzecki K.	POL	879,27	931,2	871,27	819,17	1802,47				
60	Bermelo J.	ESP	930,83	821,9	870,9	845,47	1801,73				
61	Zeira G.	ISR	921,3	826,33	869,53	845,5	1790,83				
62	Valliera M.	ITA	908,37	899,73	866,97	881,3	1789,67				
63	Lopes E.	BRA	893,53	831,97	867,1	890,93	1784,46				
64	Raetsch S.	GER	883,27	927,03	834,47	857,37	1784,4				
65	Daepfen P.	SUI	789,7	932,13	841,53	829,23	1773,66				
66	Konduros W.	CAN	912,97	951,67	787,9	813,73	1770,4				
67	Barile S.	BEL	861,8	884,5	819,57	866,17	1750,67				
68	Barrabino C.	ARG	787,67	865,43	773,73	847,8	1713,23				
69	Amos Case T.	BRAjr	834,27	901,27	783,17	799,47	1700,74				
70	Eizenberg R.	ISR	767,33	909,97	771,67	723,9	1681,64				
71	Gabor C.	HUNjr	777,9	751,03	877,23	900,43	1678,33				
72	Metkemeijer R	NED	871,43	864,87	769,13	791,6	1663,03				
73	Filipe J.	POR	825,33	860,8	740,2	798,37	1659,17				
74	Lokke Hune D	DEN	725,1	815,83	832,13	772,77	1647,96				
75	Radosavljevic	SCG	847,8	768,1	10	761,47	1609,27				
76	Shani A.	ISRjr	822,9	832,03	725,83	714,57	1557,86				
77	Aguiar J.	ESPjr	728,57	793,97	660,1	732,47	1526,44				
78	Schmitz H.W.	GER	754,8	780,03	698,4	725,9	1505,93				
79	Bebyak P.	ISR	796,5	856,97	642,53	584,47	1499,5				
80	Gehrig C.	GERjr	669,9	735,33	526,9	708,07	1443,4				
81	Yong Quiang	SINjr	732,23	630,5	681,07	658,67	1423,3				
82	Holguera J.	ESP	64,93	726,83	585,9	540,87	1312,73				
83	Pedersen F.	DEN	568,7	683,27	617,37	626,67	1309,94				
84	Chubinskiy K.	UKRjr			750,83		750,83				

UNA NUOVA PISTA IN FRIULI

ERAVAMO QUATTRO AMICI AL BAR...

di Marino Del Torre

Eravamo quattro amici al bar...mai canzone fu più appropriata; un grazie di cuore a Gino Paoli per aver musicalmente descritto cosa accade quando gli amici uniti da una stessa passione possono realizzare i loro sogni...Poi però, come sempre accade nella realtà, qualcuno si dilegua; non importa meglio pochi ma buoni...ed è così che magicamente, riunendo le forze, le idee, le conoscenze di ciascuno, nasce in località Chiasiellis di Mortegliano, a pochi km da Udine e nel cuore del Friuli, la nuova pista di volo vincolato circolare denominata "Hangar 82".

Per i lettori più arguti, nei numeri 1 e 2 di quest'anno su questo stesso notiziario, si leggeva un articolo: "Vincolato Estremo", che raccontava la storia dei pionieri del VVC in Friuli, terra di grandi tradizioni aeronautiche: della pista di Rivolto, tuttora sede della PAN pattuglia acrobatica nazionale, del GAU gruppo



Panoramica della nuova pista VVC presentata da Marino Del Torre.

aeromodellistico udinese e della pista di Campoformido, dove anchio ho mosso i primi passi del VVC ma in epoca diversa (1974, vedi foto 1) da quel Giancarlo Colbertaldo che ringrazio per avere riportato storie e tradizioni della nostra terra. Ed è proprio per la caparbietà di queste persone che il VVC rinasce, dalla Sicilia al Friuli. I primi contatti e la grande disponibilità del circolo "Il cantiere" a Febbraio del 2006e poi, avuta la disponibilità dell'area io, Claudio e Riccardo ci siamo rimboccati le maniche, riuscendo, per il giorno di Pasquetta ad inaugurare la pista insieme agli amici di Belluno e Treviso.

Le due piste in erba, la recinzione per la sicurezza del pubblico, l'hangar per ripararsi dal sole e i grandi spazi adiacenti con bar e ristorante rendono la nostra pista adatta al divertimento di grandi e piccini.

La grande passione che ci unisce riesce a fare cose inaudite ma non ditelo alle nostre mogli e fidanzate, che l'erba è sempre tagliata soprattutto quando vedono il giardino di casa assomigliare alla foresta ammazzonica e nemmeno quanti km si fanno girando a spirale per tagliare la pista, per poi sentirsi rifiutare una semplice passeggiata romantica a causa della stanchezza...

A proposito (e qui viene fuori la pazzia degli aeromodellisti) lo sapevate che avendo un tosaerba di soli 45 cm di diametro che moltiplicato per i giri necessari al taglio dell'erba, i km percorsi sono più di 2 e che moltiplicati per le due piste, più i corridoi di accesso e la piattaforma, sono un bel pò di strada?

Ecco quindi trovato il nuovo rivoluzionario dimagrante...e funziona davvero!

Scherzi a parte colgo l'occasione per estendere l'invito a quanti vorranno partecipare alla manifestazione del 17 Settembre. Ora non avete scuse, preparate qualsiasi modello. a tavoletta, acrobatici o combat, per quest'ultimi ci sarà una pista adeguata allestita per l'occasione, al resto ci pensiamo noi, è gradita conferma telefonica per organizzarci al meglio. A presto,

MARINO DEL TORRE

Contatti e informazioni:

0432 531389 o 3488553846 Marino oppure 3396706932 Claudio

E-mail: polstefania@libero.it



Riccardo Soncin e Rudy mentre si preparano al collaudo del Rodeo costruito quindici anni prima e mai fatto volare. Per Rudy è stato come tornare bambino.



L' "Hangar 82" della nuova pista Friulana.



Dalla nuova pista Friulana da sin: Riccardo Casol di Belluno e figlio, Rudi di Cervignano con la figlia Chiara, Mauro Giroto da Treviso, Marco Del Torre di Udine, Claudio Pol di Pozzuolo (socio fondatore), Mauro Mandolini di Porpetto. In ginocchio da sin: Riccardo Soncin (socio fondatore), Marino Del Torre di Udine, Biasi Maurizio di S.Dona-Treviso, Luca Monticolo con il figlio Davide e Carmine Russo, tutti di Pozzuolo(UD).

GLI AMICI DI VOLO VINCOLATO



Un'altro bellissimo modello di Luciano Compostella: l'acrobatico semiscala Macchi C 202, splendidamente rifinito. Il motore è un Enya .53 a quattro tempi.



La forte squadra di Monza ripresa sulla pista di Ciriè (TO) nel 1992. In piedi da sinistra: Isidoro Lakunishok, Alberto Maggi, Valeria Rimoldi, Luciano Compostella, Massimo Rimoldi, Antonio Neglia. In ginocchio da sinistra: Michele Nosedà e Giacomo Felici.

HANGAR 82

DOMENICA 17 SETTEMBRE

Piste VVC "HANGAR 82" CHIASIELLIS DI MORTEGLIANO (UD)

RADUNO DI VOLO VINCOLATO CIRCOLARE



L'aviosuperficie conta di due piste in erba rispettivamente di metri 21 e di metri 16, parcheggi, ampie zone verdi.

Adiacente la pista sorge il Bar Ristorante "All'abbuffata" che è lieto di proporvi stuzzicanti menù a prezzi interessanti.

PER INFORMAZIONI:

Marino tel. 348 8553846 - 0432 531389

Claudio tel. 339 6706932

e-mail: polstefania@libero.it

C.S.I. MODEL ALESSANDRIA

1° Trofeo MARENGO

17 Settembre 2006

Prova unica Campionato Italiano 2006 F2b
iscrizioni entro il 10 Settembre 2006

Coppa OLIMPIA

08 Ottobre 2006

Prova unica 4° campionato Italiano 2006 F4b/S
riproduzioni in volo vincolato circolare
iscrizioni entro il 30 Settembre 2006

Coppa OLIMPIA

08 Ottobre 2006

prova unica campionato Italiano F2c/S
Team Racing Sport
iscrizioni entro il 30 Settembre 2006

11° Raduno tutto V.V.C.

08 Ottobre 2006

raduno aperto a tutte le categorie di modelli VVC
ad esclusione delle turbine

Gli eventi si svolgeranno presso la pista OLIMPIA
di S.Salvatore Monferrato (AL).

Informazioni: Mario Arbuffi – tel: 0131 56621



24° CAMPIONATO CISALPINO F2B 11° CAMPIONATO NAZIONALE F.I.A.M. IIIa PROVA

GRASSOBBIO 10 SETTEMBRE 2006
CAMPO DI VOLO "DINO SESTINI"

ORGANIZZAZIONE A CURA DELLA
SEZIONE AEROMODELLISTI "AERO CLUB BERGAMO"

CAMPO AEROMODELLISTICO DI GRASSOBBIO (BG) - VIA LUNGO SERIO

(La competizione si terrà in qualsiasi condizione meteorologica)

- * Ore 8.30 Ritrovo e registrazione dei concorrenti - Regularizzazione quota di iscrizione
- * Ore 9.00 Inizio del primo lancio preceduto da eventuale lancio di riscaldamento per la Giuria
- * Ore 11.00 Breve sospensione per saluto delle Autorità locali
- * Ore 12.30 Sospensione per pranzo
- * Ore 14.30 Ripresa dei lanci
- * Ore 18.00 Premiazione della IIIa prova - Premiazione Campionato Cisalpino e F.I.A.M. 2006

LANCI DI GARA

Sono previsti due lanci di gara con giuria composta da 5 giudici
L'ordine del primo lancio è preventivamente stabilito mediante estrazione. Il secondo verrà invertito
Sarà adottato il Regolamento del Campionato Cisalpino
IMPORTANTE: Lunghezza massima dei cavi mt. 19,50,-

ISCRIZIONI

Le iscrizioni devono pervenire entro e non oltre il giorno 4 Settembre 2006 con le seguenti modalità:

- Posta: Suardi Fabio - via Piave, n.37- 24052 Azzano San Paolo (BG)
- Telefono: 338/8948465 - 035/530959 (ore pasti)
- Fax: 035/2922786
- E-mail al seguente indirizzo: fabiosuardi@alice.it

La regolarizzazione della quota di iscrizione verrà effettuata in occasione del ritrovo sul campo

Le quote sono fissate in: € 16,00,- per ciascuna categoria: ACROBIG-ACRO-ACROSPORT-ESORDIENTI

N.B. Le iscrizioni sul campo verranno accettate o meno ad insindacabile giudizio del Gruppo organizzatore

In caso di accettazione la quota di iscrizione sarà di € 32,00,-

PRANZO

L'organizzazione predisporrà sul campo un servizio rinfresco gratuito a favore di tutti i partecipanti
Non è previsto un servizio pranzo per i concorrenti

VARIE

RECLAMI: Eventuali reclami entro 15 minuti dal termine dell'ultimo lancio accompagnati da € 25,00 restituibili nel caso il reclamo risultasse fondato.

PREMIAZIONI: La premiazione di gara prevede Trofei oltre a premi vari ai concorrenti classificabili (possibili variazioni in base ad eventuali modifiche apportate dal Gruppo organizzatore)

NOTE: La partecipazione richiede obbligatoriamente una valida copertura assicurativa verso terzi
L'organizzazione non si assume alcuna responsabilità per danni a persone e cose sia dei concorrenti che di terzi in relazione allo svolgimento della gara

PROGRAMMA



SAM 2001



18 E 19 NOVEMBRE 2006

1° CONVEGNO DI STUDI DEDICATO A:

CONSTRUZIONE AMATORIALE DEL MOTORE AEROMODELLISTICO



Il convegno si terrà a Cartigliano (5 km. da Bassano del Grappa)
nella sala nobile di villa Morosini Cappello

PROGRAMMA:

- 18 mattina: arrivo dei partecipanti;
- 18 pomeriggio: presentazione delle relazioni e prove al banco
- 18 sera: riunione conviviale;
- 19 mattina: presentazione delle relazioni e prove al banco; pranzo
- 19 pomeriggio: prove al banco, rientro

Per informazioni sugli alberghi o altro, contatta:

GIUSEPPE CARBINI: tel. 0424/35058 - 3403541669

MAURO BIZZOTTO: tel. 0424-501493 - 3409674367

pica1940@fiscali.it - m.bizzotto@fiscalinet.it

VINCOLATO ESTREMO

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

di Giancarlo Colbertaldo

PARTE TERZA

Il mitico “Diavolo Verde”

... L'installazione della turbina sull'“aereo senza nome”, al posto del “superpulso” Z24, avrebbe comportato un drastico cambiamento nel mio modo di fare “Vincolato”, rendendolo non solo più complicato e disagiata, ma anche notevolmente più pericoloso, implicando misure di sicurezza senza precedenti.

Fui pronto ad affrontare tutto questo, e mi misi all'opera con grande zelo. Dapprima mi occupai delle modifiche da apportare all'aereo, modifiche suggerite sia dall'esperienza sia dal manuale della turbina: il modello, infatti, necessitava di un diverso supporto motore, di un rafforzamento del carrello – in quanto il peso sarebbe salito alle stelle – di un maggiore spazio all'interno della fusoliera, perché doveva ora ospitare una complessa elettronica, un voluminoso serbatoio e una pompa per l'alimentazione della turbina. Realizzai tutto questo con cura e precisione. (foto 1 – 6)

Poi mi concentrai sulla tecnica di pilotaggio, punto delicato e di responsabilità.

Il controllo di un simile aereo richiedeva l'uso contemporaneo sia della classica manopola per “cabrare” e “picchiare”, sia dello stick “throttle” della trasmittente per gestire la potenza della turbina. Però sorgeva un problema: infatti, dovendo impugnare la manopola con entrambe le mani, per opporre la massima resistenza alla forza centrifuga, non sarebbe stato possibile azionare anche lo stick “throttle” della trasmittente portata a tracolla.

Per ovviare a questo inconveniente, inventai l'“acceleratore”, un meccanismo che permetteva di azionare lo stick “throttle” della trasmittente, pur mantenendo le mani impegnate alla manopola, semplicemente premendo o rilasciando con il pollice della mano sinistra il pulsante di un comune comando flessibile fotografico, collegato allo stick della radio, tramite un lungo cavetto rigido. (foto 7 e 8)

Infine preparai un nuovo paio di cavi, dello stesso tipo di quelli usati con il pulso Z24, cioè di acciaio a filo unico da 0,6 mm di diametro, ma più lunghi, misurando 25 metri, anziché 22, un'ulteriore difesa dalla forza centrifuga, che sarebbe stata esasperata dal peso considerevole del modello: oltre 7 chilogrammi!

Comunque ero tormentato da molti interrogativi, che avrebbero avuto una risposta solo a prove fatte: mi chiedevo innanzitutto se mi sarei trovato in difficoltà quando avrei premuto il pulsante dell'“acceleratore”, dal momento che la turbina, per sua natura, non avrebbe risposto istantaneamente all'input, se non con un po' di ritardo. Mi chiedevo poi se il sistema radio più la complessa elettronica del motore sarebbero stati disturbati dai cavi. Mi chiedevo anche se la forza centrifuga avrebbe interferito negativamente sul funzionamento della turbina, aumentandone la pericolosità. Per fortuna le prove che seguirono dimostrarono che quei dubbi erano del tutto infondati.

Nel settembre del 2000, imparai, con molta trepidazione, a mettere in moto la turbina, grazie anche alle preziose istruzioni precedentemente impartitemi da un aeromodellista esperto nel campo. Certo non fu cosa facile



foto 1

Il “Diavolo Verde” con motore a turbina costituì il mio più grande traguardo raggiunto nel V.V.C. Si noti il sostegno con ruotino all'estremità della semiala sinistra, necessario per impedire il pericoloso abbassamento della stessa durante il rullaggio, a causa del peso dei cavi.

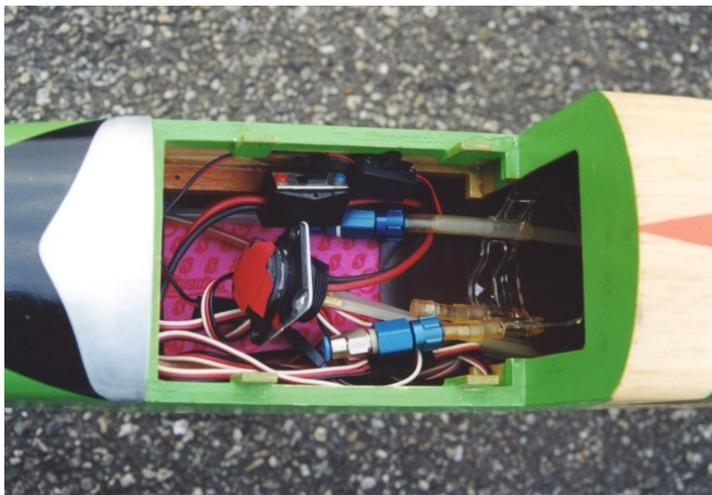


foto 2

La capottina del “Diavolo Verde” è stata rimossa: appaiono fili, connessioni, tubicini, ecc., un vero e proprio caos, al quale si fa gradualmente l’abitudine. In alto, si vedono gli interruttori dell’elettronica e della ricevente. A sinistra, spicca una “spina” speciale, alla quale viene di volta in volta collegata, per mezzo di una sorta di “cordone ombelicale”, l’Unità di Accensione Automatica o ASU, che si trova all’esterno del modello. L’unità ASU è necessaria per l’accensione e il raffreddamento finale della turbina. Dalla “spina” si diramano inoltre vari collegamenti, parte dei quali diretti alla turbina, parte all’Unità di Controllo Elettronica o ECU, collocata sotto la copertura viola visibile nella foto. L’unità ECU è un microprocessore che, unitamente all’ASU, assicura il funzionamento globale della turbina, e viene di volta in volta sintonizzato con il sistema radio utilizzato (Tx + Rx). Sulla destra della foto si vede anche il sacchetto per il plasma, usato come serbatoio per il kerosene.

sapersi districare con un’attrezzatura di base così pesante e complicata come quella richiesta per far partire un motore del genere: Unità di Accensione Automatica, Terminale Dati Motore, batteria, bombola di aria compressa, bombola di gas propano, ecc. Una faticosa complicazione, che tuttavia trovo esaltante, e con la quale, pian piano, riuscivo sempre più a convivere.

Arrivò la primavera del 2001 e il “Diavolo Verde” – così chiamai, come già detto, la nuova versione di quell’aereo – era pronto per le “passeggiate al suolo”, una fase che avrebbe preceduto quella del volo. Le “passeggiate” consistevano nel far correre l’aereo per terra, con la turbina da un po’ sopra il minimo fino al 25 per cento della sua potenza massima. Questa tecnica si rivelò di fondamentale importanza, in quanto mi permise di impraticarmi non solo sull’uso dell’“acceleratore”, ma anche su come avrei effettuato il decollo.

Le “passeggiate al suolo”, come pure i primi tentativi di volo, furono effettuati con successo sulle piste “Olimpia”, dove fui aiutato da alcuni aeromodellisti di Alessandria. A parte qualche inconveniente, per fortuna non grave, il “Diavolo Verde” superò brillantemente i test stabiliti; tuttavia, un volo completo fu fatto solamente il 2 luglio 2001, in occasione del 7° Raduno Nazionale “Tutto V.V.C.” di Alessandria. Fu un’esibizione spettacolare, precisa, di breve durata, che suscitò molta curiosità e meraviglia tra gli spettatori. Alcuni di loro non avevano mai visto una turbina, altri l’avevano vista ma non si aspettavano certo di vederla installata su un aereo per Volo Vincolato Circolare. Ricordo così quel gran volo, in cui fatica fisica e impegno psicologico raggiunsero il limite massimo delle mie possibilità:

“... Erano ormai le cinque del pomeriggio di quella torrida domenica, quando da uno dei gazebo, situati al lato opposto delle piste ‘Olimpia’, venne finalmente annunciato con il megafono il mio volo con la turbina; si invitarono anche i partecipanti a sospendere le loro esibizioni, data la pericolosità della prova e la grande concentrazione richiesta dalla stessa.

Mi sentivo affaticato per la lunga esposizione a un sole rovente, implacabile; mi sentivo scoraggiato per un senso di disagio, provato fin da subito in quel raduno, in quanto ero l’unico aeromodellista ad essersi presentato ‘da solo’ e per di più con un modello del tutto inconsueto. In altre parole mi sentivo un ‘emarginato’. In quello stato d’animo sentii venir meno la fiducia in me stesso e la capacità di affrontare quel volo così impegnativo e rischioso. Ma reagii energicamente, e mi diedi subito da fare, perché c’era tanto da fare, perché il mio non sarebbe stato il solito volo di routine, ma un volo eccezionale, un volo che avrebbe ringiovanito la vecchia categoria del ‘Vincolato’.

Affidai la manopola di pilotaggio a un aiutante, poi raggiunsi il ‘Diavolo Verde’ a 25 metri di distanza, e lo sollevai; quindi, mantenendo i cavi tesi, entrambi ci portammo all’interno della pista: quando l’aiutante raggiunse il centro e si fermò, posai l’aereo al suolo, e cominciai a spingerlo lentamente, facendogli percorrere tutta la circonferenza descritta dai cavi; un’operazione alquanto faticosa, ma necessaria per assicurarmi che lungo la traiettoria di rullaggio l’asfalto fosse sgombro da sassi o altro, e che le macchine parcheggiate lungo i margini della pista fossero a debita distanza.

Fermai il ‘Diavolo Verde’ all’altezza dei gazebo, in un punto in cui l’ugello di scarico della turbina si trovava sottovento, condizione indispensabile per un’accensione del motore in tutta sicurezza. Ero preoccupato per l’esito della prova e nel contempo infastidito dal prolungarsi di voli rumorosi, nonostante gli ulteriori solleciti a sospenderli; inoltre la stanchezza mi faceva commettere degli errori, e ciò mi affliggeva molto!

Mi recai all’altro lato della pista a prendere il pesante carrello con le bombole e il resto dell’attrezzatura

necessaria per la partenza; sistemai il tutto con cura vicino al ‘Diavolo Verde’, intorno al quale s’era nel frattempo formato un assembramento di curiosi, che chiacchieravano tra loro e nessuno sembrava intenzionato a collaborare.

Per mia fortuna arrivò un amico aeromodellista della Brianza, al quale riaffidai la manopola di pilotaggio, abbandonata a terra dal primo aiutante, e lo incaricai di trattenermi durante il volo, per mezzo di un’apposita cinghia intorno alla mia vita.

Feci il pieno di kerosene e collegai l’Unità di Accensione Automatica, esterna al ‘Diavolo Verde’, con l’Unità di Controllo Elettronica all’interno del modello, mediante una sorta di ‘cordone ombelicale’. A quel punto, effettuai la sintonizzazione con il sistema radio, girando opportunamente una manopolina sulla trasmittente; alcuni ‘bip’ mi confermarono che tutto era a posto, quindi avviai la turbina: un sibilo acutissimo, seguito da un fragore inquietante, al quale non mi ero ancora abituato, ruppero quel tanto atteso silenzio che finalmente era calato sulle piste ‘Olimpia’.

Abbandonai il ‘Diavolo Verde’ con la turbina al minimo – un assistente lo tratteneva e ne aveva anche distaccato il ‘cordone ombelicale’; impacciato dalla trasmittente che tenevo a tracolla, raggiunsi rapidamente l’amico aeromodellista al centro della pista, mi feci consegnare la manopola e la serrai tra le mani, unitamente al pulsante dell’acceleratore; l’amico mi afferrò da dietro, facendo presa sulla cinghia speciale. ‘Via!’ – gridai – e il ‘Diavolo Verde’ fu subito abbandonato, ma non si mosse; non si mosse



foto 3

L’attrezzatura necessaria per la partenza. Sul carrello si vedono la bombola grande dell’aria compressa e, alla sua sinistra, la bombola piccola (color rosso e argento) del gas propano; queste bombole sono collegate con l’unità ASU (mancante nella foto), e sono da essa gestite nella cosiddetta “fase di pre-accensione” della turbina. Sono inoltre visibili, la batteria da 12 V e, sopra di essa, il Terminale Dati Motore o EDT, anch’essi collegati con l’unità ASU. Il terminale EDT visualizza, in tempo reale, su uno schermo, alcuni parametri di sicurezza, come la temperatura dei gas di scarico e il numero di giri della turbina. Infine si può vedere anche la tank con pompa elettrica per il rifornimento del kerosene.

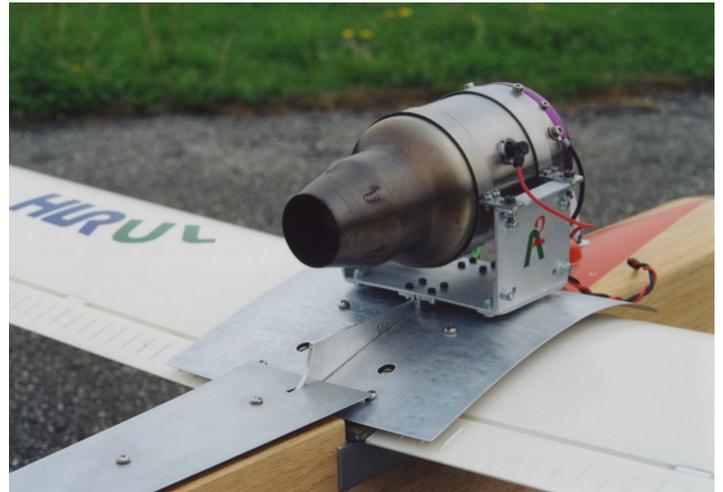


foto 4 e 5

La turbina necessita di tanti elementi per funzionare. Da sinistra a destra: il filo rosso che va alla candela e quello nero che va a massa; il tubetto con fascia nera proviene dalla pompa e porta il kerosene al motore; il tubetto con fascia azzurra e quello con fascia rossa portano rispettivamente l’aria compressa e il gas propano nella “fase di pre-accensione”; il filo arancione, nero e grigio sonda il numero di giri e quello verde la temperatura dei gas di scarico della turbina, parametri visualizzati, insieme ad altri, sullo schermo del terminale EDT.

Dallo scarico della turbina escono gas caldissimi (oltre 650°C) a velocità supersonica. Si noti il sopraelevamento delle lastre di alluminio sottile rispetto alle sottostanti superfici, per un più efficace isolamento termico di queste ultime.



foto 6

Il “Diavolo Verde” disassemblato per il trasporto in automobile.

perché così doveva comportarsi con la turbina al minimo. Poi con il pollice della mano sinistra premetti lentamente il pulsante dell’acceleratore; passò qualche secondo e il fragore prodotto dalla turbina si esasperò paurosamente. L’aereo si mosse di scatto e iniziò a rullare con velocità; premetti di più il pulsante – raggiungendo la metà della potenza massima del motore – e la velocità aumentò vertiginosamente.

Poco prima di completare un giro di pista ‘cabrai’ a fondo e il ‘Diavolo Verde’ decollò ‘teso’, portandosi subito dopo molto in alto, troppo in alto; era come se fosse attirato dal cielo; non mi spaventai, ben sapendo che avevo a che fare con l’effetto prodotto dai gas di scarico della turbina sull’equilibratore del piano di coda, effetto che esaltava la ‘cabrata’ – corressi subito l’assetto dell’aereo, portandolo ad un’altezza minore, che cercai di mantenere per tutto il resto del volo. Nel contempo fui impressionato dal cambiamento di rumore della turbina, che percepivo ora come una sorta di ‘sconquasso assordante’, che echeggiava un po’ dappertutto.

*La tensione dei cavi divenne fortissima, e se non ci fosse stato l’amico a trattenermi, sarei stato trascinato via. Allarmato, ridussi la potenza del motore, fino a rendere più sopportabile la tensione dei cavi, e così volai per circa un minuto; poi portai la turbina al minimo ed effettuai un atterraggio perfetto, riconducendo il ‘Diavolo Verde’ esattamente al punto da cui era partito. **Ce l’avevo fatta!***

‘Bravo!’ – urlarono più volte i colleghi aeromodellisti, battendo le mani, ma non si intrattenero con me, come avrei desiderato, e se ne andarono subito – Ma io avevo vinto, avevo vinto la mia lunga e difficile battaglia, e pertanto tornai a Milano con l’animo esaltato e carico di soddisfazione.”

Il successo del “Diavolo Verde”, comunque, non bastò a soddisfare la mia insaziabile voglia di progredire in un campo dal quale continuavo a sentirmi attratto e fortemente stimolato. Un nuovo progetto era già nella mia mente: far volare una “riproduzione” di un Jet militare con turbina interna.

“... Ma nubi oscure e malefiche cavalcavano l’azzurro cielo di quel nuovo orizzonte, al quale non seppi sottrarmi, e per il quale pagai il caro prezzo della mia più amara sconfitta”.

Il caso G91: una tragedia sfiorata

L’avevo costruito per il Volo Radiocomandato quello splendido Fiat G91, color militare, che fece gran mostra di sé all’*Hobby Model Expo* del settembre 1995, a Novegro, vicino a Milano. L’avevo costruito con il materiale acquistato dagli Zanin e vi avevo installato il loro “superpulso” Z24. Fu una costruzione alquanto difficoltosa, che mi impegnò per circa quattro anni: fusoliera e deriva in vetroresina; ala e impennaggio orizzontale in polistirolo espanso, impiallacciato con legno sottile; alettoni, flap, serbatoi sub-alari, cabina con cruscotto e *Martin Baker*, intubamento del “superpulso”, carrelli retrattili, e un’infinità di altre parti. Fu un’impresa portarlo a termine; ci riuscii con la passione, con il sacrificio, con la caparbità, con la costanza, attributi forti che mi misero in grado di risolvere, uno dopo l’altro, i tanti problemi tecnici.

Sembrava un aereo vero quel G91; lo guardavo spesso, sempre sotto le stesse angolazioni, e nel contempo ci

sognavo sopra, riassaporando quelle magiche sensazioni legate al mio innato interesse per gli aerei. Era lungo 1,8 metri, aveva un'apertura alare di 1,6 metri, e pesava più di otto chilogrammi. Era imponente!

Per farlo volare, avrei dovuto affidarlo ad un pilota RC molto esperto, condizione che mi stette bene quando decisi di costruirlo, ma che non fui più disposto ad accettare quando la costruzione fu completata, perché il pilota doveva essere io e nessun altro. E siccome non avevo l'attitudine e l'esperienza per pilotarlo, il G91 finì per diventare un aereo accantonato, una sorta di pezzo da museo che di tanto in tanto facevo vedere ad amici, a conoscenti, a parenti. “...E' un bel modello, complimenti!” – mi sentivo ripetere, ma dentro di me regnava il profondo dispiacere di non poterlo pilotare. Questo fatto mi rattristava anche perché vedevo sminuita la mia capacità di portare a termine progetti e quindi la mia stessa immagine di aeromodellista.

Ma il successo del “Diavolo Verde” nell'estate del 2001 cambiò drasticamente quello stato di cose. L'ebbrezza della vittoria, la soddisfazione, l'entusiasmo accrebbero la fiducia in me stesso a tal punto da spingermi a **sfidare l'impossibile**.

Maturai l'idea di installare la turbina nel G91 al posto del “superpulso” Z24 e di adattare l'aereo al Volo Vincolato. Con tali modifiche io stesso l'avrei potuto pilotare, e l'avrei pilotato con quella straordinaria manopola munita di acceleratore, con la quale avevo controllato il “Diavolo Verde”.

Era una soluzione molto eccitante, ma comunque impossibile da attuare, perché richiedeva prestazioni psichiche e fisiche al di sopra delle mie possibilità. Infatti, nella versione con turbina, il G91 avrebbe pesato circa undici chilogrammi; e ciò significava che, durante il volo, anche alle basse velocità, la forza centrifuga avrebbe raggiunto valori proibitivi.

Ma forse c'era una via d'uscita: se avessi aumentato la lunghezza dei cavi da 25 a 28 metri, e se mi fossi accontentato di far fare all'aereo solo delle tranquille “passeggiate al suolo”, alternate con tentativi di decolli, immediatamente seguiti da atterraggi, forse ce l'avrei fatta.

Mi convinse quel ragionamento, e decisi di metterlo in pratica, dandomi subito un gran da fare. Passai giorni e giorni a studiare riviste e manuali tecnici inerenti il Volo Radiocomandato con le turbine. Quello studio, unito all'esperienza, mi consentirono di realizzare, in tempi abbastanza stretti, la nuova versione del G91.

Dapprima affrontai il problema della turbina “interna”, costruendo il “sistema di raffreddamento”, un congegno che aveva lo scopo di smorzare il calore prodotto dai gas emessi dal motore e nel contempo di convogliarli all'esterno della fusoliera, senza danneggiarla. Il congegno consisteva principalmente di due lunghi

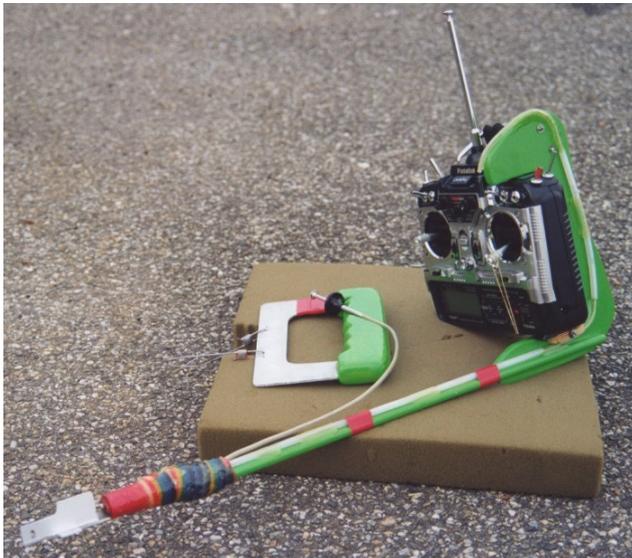


foto 7 e 8

L'“acceleratore” - da me ideato e costruito – è un meccanismo per mezzo del quale è possibile gestire a distanza, con precisione, la potenza della turbina, senza disimpegnare le mani dalla manopola di pilotaggio. E' composto da un comune comando flessibile fotografico – il cui pulsante può essere facilmente premuto dal pollice della mano sinistra – e da un cavetto rigido, che corre all'interno di un tubicino di pvc, incollato su un'asta (tondino) di legno, che a sua volta termina in una struttura a forma di gancio, pure di legno, fissata con tre viti nella parte sinistra della trasmittente. Il cavetto è agganciato allo stick “throttle” della trasmittente. Lo stick “throttle”, a sua volta, è mantenuto abbassato nella posizione di minimo, in quanto tirato da un elastico teso, una volta che il pulsante è rilasciato. L'escursione dello stick e quindi la gamma di spinta della turbina, dipendono dall'escursione del pulsante del comando flessibile e dal punto in cui il cavetto viene agganciato allo stick stesso. Nel caso del “Diavolo Verde”, per ovvie ragioni di sicurezza, quando il pulsante del comando flessibile veniva premuto a fondo, lo stick “throttle” si alzava fino a un massimo, al quale corrispondeva “solamente” il 60 % circa della potenza massima effettiva della turbina, cioè circa 5 kg di spinta invece di 9.



foto 9 e 10

Il Fiat G91 visto sotto angolazioni diverse, sulla pista V.V.C. di Monza, durante la prova preliminare di messa in moto della turbina. Si noti il “cordone ombelicale” che collega l’aereo con l’Unità di Accensione Automatica.

tubi aventi diametri differenti, disposti uno dentro l’altro, in modo concentrico. Il tubo interno, quello a diretto contatto con i gas, era in acciaio al cromo-nichel, mentre il tubo esterno era in alluminio.

Successivamente mi occupai della squadretta di comando, che ricavai da una lastra di duralluminio spessa 3 millimetri. Difficile fu la scelta del punto su cui fissarla all’interno della fusoliera, ed altrettanto difficile fu la realizzazione del suo supporto.

Seguirono altre modifiche, sebbene di minore entità, e, alla fin fine, nella primavera del 2002, la versione a turbina del G91 fu completata. Ora quell’aereo era più vero che mai, perché riproduceva non solo i lineamenti di quello reale, ma anche il tipo di propulsore installato.

Era meraviglioso quel Fiat G91, ma, ahimè, celava un qualcosa di sinistro, un qualcosa che mi suscitava preoccupazione, che mi incuteva paura; la paura dell’imponderabile, dell’imprevisto, dell’aver azzardato troppo. **Non dovevo andare oltre, dovevo**

fermarmi! – Ma subito reagivo a quelle inquietanti sensazioni, pensando alla grande soddisfazione che avrei avuto se fossi riuscito a collaudarlo nel modo in cui avevo stabilito. Poi ripiombavo nel turbamento, toccato anche dalle sagge parole che spesso sentivo ripetere da mia moglie:

“... Non è un aereo da far volare il G91, è troppo bello; lo devi tenere a casa, è qui il suo posto!”

Tuttavia prevalse in me l’ostinazione e passai alle fasi successive del mio progetto.

Dopo una serie di test preliminari e una prova di messa in moto della turbina, che effettuai sulla pista V.V.C. di Monza (foto 9 e 10), decisi di presentare il G91 all’8° Raduno Nazionale “Tutto V.V.C.” di Alessandria, programmato per il 30 giugno 2002. Concordai per tempo la mia partecipazione con chi di dovere, precisando che avrei effettuato due prove con quell’aereo, a puro titolo di dimostrazione: una “messa in moto” e una “passeggiata al suolo” a bassissima velocità. Mi fu anche risposto che, per l’occasione, avrei potuto usufruire di un gazebo, per esporre il modello e tenerlo al riparo, e di un’area delle piste “Olimpia” di ampiezza sufficiente a contenere la circonferenza descritta dai miei lunghi cavi.

Arrivò quella fatale domenica 30 giugno! – Quando giunsi alle piste “Olimpia” con la *station wagon* caricata all’inverosimile, teso e stanco per i lunghi preparativi, che mi avevano impegnato per giorni e giorni, erano le nove e trenta del mattino. Il cielo si presentava coperto da nubi traslucide e frammentate, attraverso le quali brillava un sole indebolito, sfumato e bianchiccio. Una piacevole brezza portava gli odori degli aeromodelli, che già volteggiavano rumoreggianti, dando piena vita a quel raduno.

“...Sembra una giornata fresca! Siamo fortunati! ... Che fracasso!” – Dissi a mia moglie mentre mi porgeva un bicchiere di plastica con un po’ di caffè.

Parcheggiai la *Rover* vicino alle “piste”, all’imbocco di una stradina che si inoltrava nel bosco, fiancheggiata da

molte macchine e letteralmente invasa da persone e modelli, molti dei quali avevano agganciati i cavi con le rispettive manopole. Mi piaceva sentire ripetere “*attenti ai cavi!... attenti ai cavi!*” – aria familiare, aria dei vecchi tempi di quando condividevo l’aeromodellismo con mio fratello, aria che tuttavia mi incuteva anche una certa apprensione.

“... *Ci vuole un attimo per montare il G91!... Vedrai!*” – Buttai là, cercando di incoraggiare la mia paziente e rassegnata consorte (e anche me stesso), mentre sollevavo lo sportello posteriore della macchina e rivedevo impressionato tutto quel materiale pazientemente sistemato prima di partire, e che di lì a poco avrei dovuto estrarre nel modo più appropriato onde evitare di danneggiarlo. Quella sistemazione non era improvvisata, ma frutto di un attento studio, basato su molte misure, su accurate simulazioni e su vari disegni in prospettiva.

Altro che un attimo!... Ci volle oltre un’ora e mezza per completare il montaggio del G91. L’ansia e il nervosismo raggiunsero in me picchi elevati, perché in mezzo a quel frastuono e a quella confusione non riuscivo a lavorare nel modo in cui mi ero preparato e rischivo di rovinare tutto, perché tutto sembrava ora essere diventato di gran lunga più difficile: non combaciava più niente, mi scivolava il cacciavite di mano, e tant’altro di negativo. A mezzogiorno, finalmente, l’aereo fu approntato. Lo portai subito nel gazebo che mi era stato messo a disposizione e lo posai su un tavolo coperto da un drappo bianco. La sua grande mole e il suo realismo suscitavano molto interesse nei partecipanti: lo fotografarono, lo rifotografarono, lo ripresero con le telecamere, sotto tutte le angolazioni, anche affiancandovi amici e parenti.

Gioivo per tutto questo e provavo immensa soddisfazione, anche se avvertivo una certa “perplexità” che traspariva dai volti di coloro che guardavano e non commentavano, rendendo il G91 una sorta di “pesce fuor d’acqua”, non adatto a quel genere di manifestazioni.

Nelle prime ore del pomeriggio fui autorizzato a effettuare la prima prova, cioè quella della “messa in moto”, che ebbe pieno successo, anche se dovetti farla in uno spazio ristretto, tra le macchine, perché le esibizioni dei modelli impegnavano tutte le piste “Olimpia”. Quella prova comunque passò praticamente inosservata, anche perché non venne annunciata con il megafono.

Quando il raduno stava ormai per concludersi andai a chiedere agli organizzatori se potevo effettuare la seconda prova, ossia la “passeggiata al suolo”: ottenni il benestare ed alcune persone si resero disponibili per aiutarmi.

La “passeggiata al suolo” ebbe luogo, ma purtroppo venne funestata da uno spettacolare incidente che per fortuna non provocò danni né a cose né a persone. **Andò bene! Mettiamola così!**

Comunque ciò che successe non fu assolutamente imputabile a trascuratezze, improvvisazioni, frettolosità da parte mia, che avevo curato tutto con attenzione, con responsabilità, e con infinita passione.

Un guasto al meccanismo dell’“acceleratore”, che comandava dalla manopola di pilotaggio l’escursione dello stick “throttle” sulla trasmittente e quindi la gamma di spinta disponibile della turbina, portò quest’ultima stabilmente alla massima potenza, trasformando quella che doveva essere una “tranquilla passeggiata al suolo” del G91 in una “corsa a velocità folle”, superando così i limiti di sicurezza previsti. Infatti, la forza centrifuga raggiunse livelli tali da provocare la rottura di entrambi i cavi con i quali l’aereo veniva controllato a distanza. Liberatosi da quel vincolo, il G91 sfrecciò poi lungo la “tangente”, finendo nel vicino bosco, dove terminò la sua corsa all’impazzata, sconquassandosi irrimediabilmente.

Il meccanismo dell’“acceleratore” era stato da me controllato circa mezz’ora prima della “sventurata” passeggiata, e tutto sembrava a posto come sempre.

Il guasto consistette nell’improvvisa rottura dell’elastico che richiamava lo stick “throttle” sulla trasmittente al minimo quando veniva rilasciato il pulsante del comando flessibile sulla manopola di pilotaggio. Un semplice elastico che aveva sempre funzionato bene, in tante prove, di volta in volta sostituito con uno nuovo.

Ecco i momenti più drammatici di quell’incidente, che lasciò una profonda ferita nel mio animo, e che segnò anche la fine della mia attività di “Vincolatista”.

“... Con l’ormai consueta trasmittente a tracolla e il comando flessibile dell’acceleratore sostenuto con la mano destra, raggiunti in fretta l’aiutante al centro della pista, mi feci consegnare la manopola, che serrai tra le mani, e assunsi la posizione adatta per il pilotaggio; poi avvicinai il pollice della mano sinistra al pulsante dell’acceleratore. L’aiutante cominciò a trattenermi, facendo presa sulla cinghia speciale intorno alla mia vita. – Gli dissi che il trattenermi era solo un pro forma, in quanto avrei fatto muovere l’aereo a passo d’uomo, niente di più.

Il G91 era laggiù, a circa 25 metri di distanza, con la turbina al minimo, che emetteva il solito fragore inquietante, sebbene più smorzato; nessuno lo tratteneva e se ne stava immobile. Era la prima volta che lo vedevo da così distante, ed era anche la prima volta che lo vedevo in tutto il suo esaltante realismo. Quell’aereo si imponeva, e si imponeva a tal punto che sembrava possedere un’anima, ma un’anima perversa, che inneggiava al suo mistero e alla sua beffarda imprevedibilità, tenendo tutti con il fiato sospeso. Fui intimorito da quelle

sensazioni; non le avevo mai provate così intensamente; ma presto svanirono, soffocate dall'impegno e dalla concentrazione che quella prova richiedeva.

Premetti il pulsante dell'acceleratore, portando la turbina a circa 80 mila giri al minuto; dopo qualche secondo il fragore si esasperò e nel contempo si sovrappose una sorta di 'mugolio grottesco'; l'odore di kerosene combusto divenne intenso, quasi inebriante – Fu a quel punto che il G91 si mosse ed ebbe inizio la 'passeggiata al suolo'. 'Fantastico!' 'Eccezionale!' 'Funziona tutto!' – gridai all'aiutante. Poi, preso dall'esaltazione, volli aumentare la velocità; premetti ulteriormente il pulsante dell'acceleratore, portando la turbina a circa 100 mila giri al minuto, e il G91 prese a correre piuttosto forte. Era troppo, bisognava ridurre, e rilasciai il pulsante dell'acceleratore; ma la turbina non calò la sua potenza. 'Non è possibile!' 'Cosa sta succedendo!' – urlai all'aiutante, sentendomi gelare il sangue. Ma egli non si rese conto del pericolo imminente, e mi invitò a stare calmo... 'Dev'essere impazzito l'ECU, il microprocessore all'interno del G91' – soggiunsi. Ma non ne fui convinto, e insistetti nel premere e rilasciare il pulsante dell'acceleratore, perché doveva funzionare, perché aveva sempre funzionato. E così facendo, portai la turbina a quasi 150 mila giri al minuto, ossia alla sua massima potenza, ai suoi micidiali 9 chilogrammi di spinta. La velocità dell'aereo salì moltissimo e la forza centrifuga raggiunse livelli insostenibili.



foto 11

Il Fiat G91 subito dopo l'incidente. Quel drammatico evento segnò anche la fine della mia attività nel campo del Volo Vincolato Circolare. (La fotografia mi è stata gentilmente fornita dal signor Gianilo Passuello)

Nella sua corsa folle, il G91 si alzava di qualche metro, e subito ritoccava il suolo, e avanti così in un carosello che non sembrava avere mai fine. 'Non ce la faccio più a tenerlo!' 'Ci sta portando via!' – gridai, preso dal panico, all'aiutante. 'Cabrai' a fondo, nel disperato tentativo di portare l'aereo in alto, molto in alto, in modo da ridurre la terribile forza centrifuga, ma i cavi si erano nel frattempo 'incollati' e l'equilibratore del piano di coda era pressochè bloccato.

'Maledetti cavi!' – impreciai, impotente di fronte all'inesorabile catastrofe.

Improvvisamente i cavi si ruppero, e vidi con orrore il G91 sfrecciare incontrollato a circa un paio di metri dal suolo, infilarsi tra due macchine, parcheggiate al bordo della pista, e sparire poi nel vicino bosco, dal quale un istante dopo vidi levarsi una colonna di fumo.

Era finita! – Ma io rimasi scioccato, pensando che mia moglie e le altre persone che avevano assistito fossero state investite dall'aereo. – **Furono momenti terribili**, ma l'aiutante mi tranquillizzò, ripetendomi all'infinito che alle persone non era successo niente, e che anche le macchine parcheggiate non avevano subito alcun danno.

Restai intontito ancora per vari minuti, stentando a rendermi conto delle reali conseguenze di ciò che era accaduto, e continuando a serrare tra le mani la manopola, dalla quale penzolavano attorcigliati i monconi dei cavi. Poi, insieme all'aiutante e ad altri, andai nel bosco a vedere ciò che era rimasto del G91. Fui colpito dal fatto che giacesse in posizione perfettamente orizzontale, adagiato sui rami delle piante, tra i quali si era aperto un varco; la fusoliera sembrava quasi intatta, mentre le ali erano andate distrutte, così pure i carrelli, e altre parti. Dal portello che dava accesso alla turbina continuava a uscire del fumo denso dall'odore acre, che a fatica riuscii ad eliminare con l'estintore.

Portammo il relitto al margine della pista, nel punto in cui il G91 era partito. E su quel relitto rimasi chino a lungo, sconvolto, incredulo e triste, accerchiato dai curiosi che se ne stavano in silenzio. (foto 11)

Addio Vincolato!

Per evitare che critiche superficiali e senza fondamento nella realtà ricadessero sulla mia preparazione e sulla mia immagine di aeromodellista, scrissi, dopo il mio ritorno a Milano, una documentatissima relazione tecnica sulle cause dell'incidente, che inviai agli organizzatori di quell'ottavo raduno, nella speranza che capissero come

realmente erano andate le cose.

... Comunque stavo male, stavo male perché non riuscivo a liberare la mente dall'accaduto: avevo sempre davanti agli occhi l'immagine del G91 impazzito, e continuavo a ripensare a quello che avrebbe potuto causare se la sua traiettoria fosse stata leggermente diversa. Mi tormentavano quei pensieri, ma nello stesso tempo mi sentivo la coscienza a posto, perché avevo operato con la massima serietà e con il massimo senso di responsabilità.

Inoltre, la micidiale forza centrifuga alla quale fui sottoposto durante quel drammatico volo produsse effetti dannosi sulle mie vertebre cervicali, tali da costringermi, di lì a poco, alla totale inattività per un lungo periodo di tempo, e ad abbandonare per sempre il tanto amato Volo Vincolato Circolare.

A sollevare il mio spirito dallo sconforto fu una lettera inattesa da parte di un anziano aeromodellista, che fu presente a quello sfortunato evento, lettera in cui egli metteva a fuoco le reali difficoltà incontrate da chi vuole concretizzare le proprie idee. Di quella lettera desidero riportare le toccanti parole conclusive, parole che mi hanno commosso, e che non dimenticherò mai:

“... La inviterei a non demordere fintanto che non avrà realizzato il suo sogno. Non ci si deve opprimere per gli errori commessi, fanno parte della nostra storia, servono a migliorare il prodotto al quale stiamo lavorando. La saluto con i miei migliori auguri ed i sentimenti della mia ammirazione per quello che ha realizzato”.

Si volta pagina

Quando finalmente uscii dalla fase acuta della malattia, e cominciai a sentirmi un po' meglio,

“un'alba serena e tinta di rosa, seguita dal sorgere di un sole caldo e splendente, portarono luce e speranza in me, annunciandomi l'approssimarsi di una nuova fase nella mia 'carriera' di aeromodellista, ormai seriamente compromessa, una fase segnata ancora una volta dal successo e dalla soddisfazione”.

Così, tra il 2003 e il 2004 realizzai, pian piano, il più personale, il più fantasioso, il più singolare dei miei modelli, ossia il natante “Alieno”. Si trattava di una macchina radiocomandata, molto complessa, metallica, costituita essenzialmente da un corpo centrale – in cui avevo installato la vecchia turbina – e da due lunghi scafi laterali ad esso attaccati e ad esso paralleli.

“Alieno” non racchiudeva in sé i lineamenti classici di un'imbarcazione, ma i lineamenti di un aereo a reazione, il simbolo forte di quella mia grande e inesauribile passione che, esplosa nei lontanissimi anni giovanili, non mi abbandonò mai, e sempre giocò un ruolo di primo piano nella mia vita, suscitandomi pensieri, fantasie, emozioni che sicuramente hanno contribuito a darne un senso. *(foto 12)*

... prima di chiudere

Desidero ringraziare tutta la redazione di questo splendido “Notiziario”, per avermi dato l'opportunità di far conoscere agli appassionati di Volo Vincolato Circolare le mie esperienze in questo campo.

Un ringraziamento particolare a Gabriele Macrì, con il quale ho avuto i contatti, per la sua estrema gentilezza, per le sue parole incoraggianti, e per la sua non comune apertura mentale al progresso e all'innovazione anche nel mondo dei cavi. Grazie Gabriele, grazie a voi tutti.



foto 12

Dopo “l'abbandono dei cavi”, decisi di dedicarmi alla realizzazione di modelli radiocomandati del tutto singolari e fantasiosi, come il natante a turbina “Alieno” qui fotografato in riva al fiume Adda.

GIANCARLO COLBERTALDO



VOLO VINCOLATO CALABRIA

E. Marra e A.Barreca – emarra45@alice.it

IL FALCO, BIPLANO ACROBATICO **DI LUCIANO COMPOSTELLA** **costruito da Ennio Marra**

Ho sempre desiderato fare un biplano ma, per qualche ragione, ho sempre rimandato questo progetto. L'anno scorso, però, mi sono deciso e, dopo aver preso in considerazione alcuni disegni tra i quali un Tiger Moth enorme, il cui disegno ho avuto donato da Bruno Massara, un modello di Maikis che però non mi ha entusiasmato, (questo invece donatomi da Gabriele Macrì) ed altri ancora, la scelta è caduta appunto sul Falco.

Il motivo è semplice: i modelli di Luciano possono piacere o meno sotto il profilo estetico ma, va riconosciuto a questo

grande aeromodellista e sportivo che, tutti i suoi modelli sono assolutamente affidabili e di facile centraggio.

Generalmente preferisco progettare i miei modelli, ma in questo caso, non avendo mai fatto un biplano, avrei rischiato di farne due o tre, prima di rimediare ai probabili errori di progettazione, e così mi sono affidato all'esperienza di Compostella; come dirò più avanti, non ho avuto da pentirmene.

Ho introdotto qualche modifica, principalmente ai

piani di coda: infatti ho ingrandito l'orizzontale di un buon 15%, e per il verticale ho adottato la "Rabe rudder", o deriva mobile, ideata e messa a punto, per quanto ne so, appunto da Al Rabe.

Perché modificare un disegno che si sa andare già bene? Le risposte sono due: la prima riguarda l'orizzontale; quando, una decina d'anni addietro, ho ripreso il VVC e l'acrobazia in particolare, ho esaminato i disegni dei modelli più rappresentativi, e ho notato che la maggiore differenza rispetto agli anni 70 era proprio nel maggior rapporto volumetrico di coda, notevolmente aumentato sia come superficie del piano di coda rispetto all'ala, sia come braccio di leva (Beringer docet).

Essendo il Falco un progetto dei primi anni 90, ho pensato che un piano di coda più autorevole non gli avrebbe fatto male.



La seconda risposta riguarda la deriva, ma anche la scelta dell'elica; ho pensato che l'elevata resistenza prodotta da una cellula biplana richiedesse una 13\6 come elica, e non mi pare di aver sbagliato. Non conoscendo le caratteristiche di un biplano, e conoscendo bene gli effetti della precessione giroscopica di una 13\6 a circa settemila giri, (di più il CS 60 non fa...) ho pensato che il direzionale mobile, che compensa l'effetto a rientrare creato dall'elica quando si fanno figure rovesce, fosse una buona idea. Anche qui i fatti mi hanno dato ragione.



Il modello pesa 1750 gr. e già dal primo volo ha dimostrato buone doti acrobatiche, e un buon centraggio: fatto sta che dopo alcuni voli. non ho sentito la necessità di apportare alcuna modifica, se non forse di diminuire l'escursione della deriva mobile perché, in caso di comandi violenti, tende a "to hinge", termine usato da Rabe ad indicare una forte derapata verso l'esterno: certo è che non mi era mai capitato un modello che, salvo acconce svergolature, tira i cavi più nelle manovre rovesce che nelle dritte!

Comunque ritengo si tratti solo di abituarti al modello che non gradisce comandi violenti.

Dato che non riesco ad allenarmi sufficientemente, anche perché ho altri modelli con caratteristiche di risposta si comandi abbastanza diverse, voglio provare a stringere di 15 o anche 20 mm. l'uscita cavi della manopola, evitando così di sovracomandare.

Comunque il Falco, senza alcuna trimmatura, ha eseguito tutto il programma con forte vento, perdonandomi le smanettate eccessive e senza problemi di tensione sui cavi, la cui lunghezza, 19m, non è certo modesta per un biplano.

Sono quindi ben contento di aver scelto un progetto di Luciano Compostella sia per la facilità di trimmatura sia per le ottime doti di volo; spero di presentare il modello in volo ai prossimi raduni.

ENNIO MARRA



SEMPRE VERDI

Sono stato catapultato negli anni 50 dalle affascinanti storie dei padri del VVC, narrate in modo così realistico dal nostro amico Gabriele Macrì. Grazie !!!

Non potendo fare a meno di pensare alla costruzione di un acrobatico con motore "vecchio stile", per condividere e capire gioie e dolori provati dai pionieri del passato, ho recuperato da amici un Fox 35 totalmente arrugginito, un'ala di Nobler semidistrutta, una vecchia fusoliera di modello non meglio identificato.

Pensa e ripensa perché non fare un modello simile al Nobler, non tanto come linea quanto come caratteristiche di volo?

Detto fatto: peso 1250 gr.; ora però mi aspettava una fase poco gradita a noi modellisti, la messa a punto.

L'ho iniziata con l'aiuto di chi ne sa più di me di quei modelli (Ennio Marra) e, con un po' di prove, è stato trovato il giusto equilibrio tra cavi, motore, elica, miscela, ecc.

Vi assicuro che sono salito sulla macchina del tempo ritrovandomi nei mitici anni 50 e vivendo in un sogno a 360°, forse perché giravo in tondo; sensazione unica da provare, in più grande soddisfazione quando, a fine messa a punto, Ennio Marra mi ha confermato che la macchina vola veramente bene. Queste costruzioni sono distensive ed appaganti.

Provateci e fatemi sapere!!!

ARRIVEDERCI DA GIOVANNI VIGLIANTI







VOLO VINCOLATO SICILIA

B. Massara - volovincolatosicilia@libero.it

MODEL AVIO CLUB ARETUSA - SIRACUSA.



1° RADUNO AEROMODELLISTICO IN VOLO VINCOLATO CIRCOLARE

Siracusa 25 giugno 2006

‘E’ stata una grande giornata di sport, di amicizia e di bei voli”, questo è quanto riferitomi da molti partecipanti al “1° Raduno Aeromodellistico in Volo Vincolato Circolare”, organizzato dal Model Avio Club Aretusa di Siracusa, sezione F2, e svoltosi il 25-06-2006 presso il Campo scuola “Pippo Di Natale” a Siracusa, patrocinato dal Comune di Siracusa.

I commenti dei piloti partecipanti al raduno sono stati, a fine giornata, estremamente positivi e la felicità di noi organizzatori è stata immensa per le parole di apprezzamento e di ringraziamento espresse nei nostri confronti.

Già il solo fatto di avere avuto ben 28 piloti che hanno presenziato alla nostra prima manifestazione è una cosa che è andata oltre le più rosee aspettative e che ci ha riempito di gioia e ci ha gratificato per gli enormi sforzi organizzativi che si sono dovuti necessariamente sostenere.

Ma la fatica per tali sforzi è stata messa da parte subito, quando abbiamo visto in campo piloti che hanno dovuto sobbarcarsi trasferte automobilistiche anche di 1300 chilometri per essere presenti: anche per questo motivo noi organizzatori abbiamo ringraziato vivamente tutti i partecipanti provenienti dalla Sicilia, dalla Calabria e dalla Puglia.



E' pertanto doveroso citarli tutti:

- da Siracusa e provincia: Giuseppe Motta, Orazio Motta, Salvatore Bonini, Francesco Anastasi, Mirko Aimone, Gaetano Mollica.
- da Palermo e provincia: Giulia Capasso, Giorgio Capasso, Attilio Di Figlia, Giacomo D'Anna, Leone Parlavecchio, Emanuele Di Bartolo, Bruno Massara, Luigi Massara.
- da Catania e provincia: Giuseppe Tuccari, Lorenzo Tuccari, Andrea Borzi, Domenico Speranza, Francesco Castro, Francesco Pistarà.
- da Gela (CL): Daniele Tamburini.
- da Reggio Calabria: Ennio Marra.
- da Lecce e provincia: Stefano Macrì, Gabriele Macrì, Fabio Macrì, Antonio Guerrieri, Antonio Leuzzi.
- da Brindisi: Michele Scotto Di Marco.



Il gruppo dei Palermitani da sin: Bruno Massara, Emanuele Di Bartolo, Leone Parlavecchio, Giacomo D'Anna, Giorgio Capasso, Giulia Capasso, Attilio Di Figlia, Luigi Massara.

Inoltre, l'aspetto positivo della faccenda è che tutti si sono già dichiarati disponibili a ritornare l'anno prossimo per la seconda edizione del raduno, e noi speriamo di essere in grado di soddisfare nuovamente le esigenze di tutti, per poter trascorrere insieme, ed ancora una volta, una bella giornata di vero sport aeromodellistico in serenità ed amicizia, all'interno di un impianto sportivo all'altezza della situazione.

Per tutta la domenica, l'organizzazione si è avvalsa della collaborazione di cinque hostess, che si sono occupate delle fasi di registrazione dei partecipanti, compilazione delle schede di iscrizione al raduno, del cronometrando dei voli delle batterie di Simple Speed, delle riprese cinematografiche, della consegna dei pasti e dei premi finali.

Ai bordi del campo la presenza del pubblico è stata soddisfacente, e molti hanno espresso curiosità per gli aeromodelli in Volo Vincolato Circolare ed interesse a praticare la specialità; hanno infatti chiesto come poter fare per iniziare a costruire un aeromodello in VVC, visti anche i non elevati costi da sostenere, e dove poter volare con questi aerei.

Inoltre, abbiamo avuto il piacere di ospitare, nel corso del raduno, diversi funzionari e consiglieri del Comune di Siracusa, nonché il Comandante della Base Aeronautica di Siracusa, Col. Salvatore Auteri, che ha espresso un vivo apprezzamento per la spettacolarità dei voli degli aeromodelli presenti al raduno.



Franco Castro di Acireale(CT) ai box prima di un lancio di Simple Speed Race.

Nell'ambito del raduno si è svolto, inoltre, il "I Trofeo Simple Speed Race", gara di velocità semplice a carattere promozionale, nata per avviare all'aeromodellismo sportivo le giovani nuove leve (... e non), che si svolge secondo il regolamento redatto dal Coordinamento Interregionale aeromodellistico Calabria-Puglia-Sicilia per il V.V.C..

Ed infatti tale gara ha visto la brillante partecipazione di ben quattro giovani al di sotto dei quattordici anni, che hanno portato in volo i loro modelli con un entusiasmo particolare, dovuto anche alla contemporanea presenza nella categoria di tanti piloti più esperti nel settore, quali il nostro inossidabile Franco Castro.

Le due batterie del Simple Speed si sono svolte una al mattino ed una al pomeriggio, ed alla fine sono stati premiati con le coppe i primi tre classificati della gara, che ha visto piazzare i suddetti giovani concorrenti al primo (Giuseppe Tuccari), terzo (Andrea Borzi), quarto (Mirko Aimone) e sesto posto (Giuseppe Motta).

La mattina la manifestazione è iniziata con la cerimonia dell'alza bandiera e la recitazione di una poesia del Pascoli, in sostituzione dell'inno nazionale, da parte del Presidente del MAC Aretusa Raimondo Torrisi.



Motta e Bonini lanciano il FAISOV di Antonio Guerrieri



Gli acrobatici di Michele Scotto Di Marco di Brindisi.

Si è quindi iniziato a volare in maniera continuativa fino alla pausa pranzo delle ore 13,00, offerta dal Comune di Siracusa a tutti i partecipanti.

Si sono visti quindi in volo i bellissimi aeromodelli da riproduzione ed eleganti acrobatici presentati dallo “squadrone acrobatico palermitano”, termine con cui io ho amichevolmente definito gli amici palermitani, raggruppati negli ultimi tempi per merito dell’infaticabile Bruno Massara, che ha avuto la pazienza di far risvegliare la passione per il VVC in tutti coloro i quali, nella sua provincia, negli ultimi anni erano stati assenti dai campi di volo, oltre alla giovanissima e promettente junior Giulia Capasso.

Anche gli acrobatici di Mimmo Speranza, di Ennio Marra e di Daniele Tamburini sono stati molto apprezzati dal pubblico e dagli addetti ai lavori.

Inoltre, un evento particolarmente piacevole è stato il ritorno sui campi di volo di VVC di Gaetano Mollica, esperto pilota RC, che si è presentato con un nuovissimo Nobler motorizzato OS40LA, rodato direttamente in campo.

E poi, tanto per non farsi mancare nulla, si è anche cimentato in una batteria di combat con Orazio Motta, dimostrando che con un bel po’ di allenamento si potrebbe ritornare presto anche a combattere, così come si faceva negli anni settanta.

I piloti pugliesi hanno portato in volo i modelli sport e gli acrobatici di Fabio Macrì e di Michele Scotto, il Bi-Slob e l’autogiro di Gabriele Macrì, i combat del giovane Stefano Macrì e di Antonio Guerrieri ed il Coro Platter (disco volante) di Antonio Leuzzi.

Anche per il combat si sono susseguite diverse batterie tra i piloti siracusani e pugliesi, con diversi scontri in volo tra i modelli.

I Siracusani, in particolare, sono ormai specializzati da anni in questa categoria e annoverano tra le loro fila il



Giulia Capasso di Palermo con il suo FLITE STREAK.



L’originale autogiro di Gabriele Macrì di Lecce.



Un gradito ritorno: Gaetano Mollica di Siracusa ed il suo NOBLER motorizzato OS 40 LA.



Veduta del campo di volo con la direzione del raduno, hostess e quant'altro è servito a rendere accogliente il campo di Siracusa.

veterano Francesco Anastasi, l'infaticabile Salvo Bonini, lo junior Giuseppe Motta ed il campione italiano 2005 Orazio Motta.

Anche dopo la pausa pranzo, consumata per fortuna tranquillamente all'ombra, visto il caldo torrido di quei giorni a Siracusa, si è ripreso a volare incessantemente in tutte le categorie ed infine, alle ore 18,00, come da programma, si è passati alla premiazione di tutti i piloti e degli aiutanti meccanici, ai quali sono state consegnate le splendide targhe ricordo del raduno siracusano, oltre a guide, poster e piante topografiche della nostra città, fornite dall'APT di Siracusa.

Alla fine della giornata, gli organizzatori hanno ringraziato vivamente tutti i piloti presenti, ormai divenuti amici con i quali ci si incontra sempre più spesso sui campi di volo in occasione dei raduni.

I partecipanti hanno espresso un caloroso e vivo ringraziamento, oltre che al MAC Aretusa per l'impegno organizzativo profuso, anche al Comune ed all'APT di Siracusa, per l'ospitalità e per quanto ricevuto.

ORAZIO MOTTA

ELENCO RIASSUNTIVO DEI MODELLI VISTI IN CAMPO.

SENIOR		
PARTECIPANTE	MODELLI	CATEGORIA
ANASTASI FRANCESCO	CICCIO, SIMBOL, ALABAMA	3, 1, 2
BONINI SALVATORE	ARMAGEDDON, SIMPLE SPEEDY	2, 3
CAPASSO GIORGIO	MITSUBISHI ZERO	1
CASTRO FRANCESCO	ASTERIX 1	3
D'ANNA GIACOMO	VECTOR, NOBLER, ORIENTAL, SCORE	1
DI BARTOLO EMANUELE	KISMET	1
DI FIGLIA ATTILIO	RODEO	1
GUERRIERI ANTONIO	FAISOV	2
LEUZZI ANTONIO	CORO PLATTER, FAISOV	2, 4
MACRÌ FABIO	FLITE STREAK, WEE WUN	1
MACRÌ GABRIELE	BI-SLOB, AUTOGIRO	6, 4
MARRA ENNIO	BENNY, FALCO	1
MASSARA BRUNO	HURRICANE	1
MASSARA LUIGI	BOEING P26A	5
MOLLICA GAETANO	NOBLER	1
MOTTA ORAZIO	ARMAGEDDON, GEOWIND 2002, FIREWIND 4	2, 2, 3
PARLAVECCHIO LEONE	CONTINENTAL	1
PISTARÀ FRANCESCO	NOBLER	1
SCOTTO DI MARCO M.	PERSONALE, CONTINENTAL	4, 1
SPERANZA DOMENICO	SUPER MASTER, PERSONALE	1

<i>TAMBURINI DANIELE</i>	<i>NOBLER</i>	<i>1</i>
<i>TUCCARI LORENZO</i>	<i>NUREJEV</i>	<i>3</i>
JUNIOR		
<i>PARTECIPANTE</i>	<i>MODELLI</i>	<i>CATEGORIA</i>
<i>AIMONE MIRKO</i>	<i>SPEED</i>	<i>3</i>
<i>BORZI ANDREA</i>	<i>ARABA FENICE</i>	<i>3</i>
<i>CAPASSO GIULIA</i>	<i>FLITE STREAK</i>	<i>1</i>
<i>MACRÌ STEFANO</i>	<i>SEAWIND</i>	<i>2</i>
<i>MOTTA GIUSEPPE</i>	<i>GEOWIND 2002, FIREWIND 5</i>	<i>2, 3</i>
<i>TUCCARI GIUSEPPE</i>	<i>NUREJEV</i>	<i>3</i>

LEGENDA CATEGORIE

NUM.	CATEGORIA
<i>1</i>	<i>ACROBAZIA</i>
<i>2</i>	<i>COMBAT</i>
<i>3</i>	<i>SIMPLE SPEED RACE</i>
<i>4</i>	<i>SPORT</i>
<i>5</i>	<i>RIPRODUZIONI</i>
<i>6</i>	<i>FUN FLY</i>



Il Presidente Torrisi con le hostess dell'ospitality desk.



Il giovane Giuseppe Tuccari vincitore del Simple Speed Race.



Batteria di combat: Mollica in volo contro Motta, lancia Bonini.

A destra: Giuseppe Motta alla premiazione.





Emanuele Di Bartolo ritira da una gentile hostess i premi sotto lo sguardo compiaciuto degli altri.



Lo SCORE di Giacomo D'Anna di Palermo.



Il BENNY di Ennio Marra di Reggio Calabria.



I FLITE STREAK di Fabio Macrì di Lecce.



Leone Parlavecchio di Palermo, a sinistra, e Mimmo Speranza di Catania, a destra, discutono del modello di Leone.



Il KISMET di Emanuele Di Bartolo di Palermo.



Sopra: Il sorprendente BI-SLOB di Gabriele Macrì.
Sotto: Il BOEING P26A di Luigi Massara.



Sopra: Lo ZERO di Giorgio Capasso.
Sotto: Mimmo Speranza con il suo acrobatico.



Dal gruppo VVC di Palermo



Il nuovo RODEO, a sinistra, dell'attivissimi e prolifico costruttore Attilio Di Figlia di Palermo. Il modello è preziosamente rifinito in stile *Racer* e monta un FOX 19. A destra il promettente allievo Ferdinando Preianò di 9 anni, nipote di Attilio Di Figlia, durante un pomeriggio di allenamento sulla pista di Terrasini (PA).



VOLO VINCOLATO PUGLIA

G. Macrì - wendover@alice.it

VINCOLIADÉ

Piccolo viaggio a puntate nell'epopea del Volo Vincolato Circolare
di Gabriele Macrì

10. ACROBAZIA "ITALIAN STYLE"

Fu davvero una bella avventura. Una disfida. Una tenzone, un torneo, una giostra tra i migliori vincolatisti dei diversi paesi d'oltralpe per stabilire chi fosse *il più grande* tra i più grandi piloti di telecomandati europei.

Piloti, appunto. Perché a stabilire la classifica non sarebbe stato il solo cronometro, ma anche una schiera di severissimi giudici pronti a premiare o a punire le acrobazie che i partecipanti, dopo la gara di velocità, avrebbero saputo disegnare nel cielo con i loro modelli. Lo scenario era prestigioso: lo Stadio "Moneghetti" di Montecarlo, Principato di Monaco. I tempi erano maturi, e per il 23 gennaio 1949 l'Aero Club di Monaco volle avere l'onore di organizzare la prima gara internazionale di acrobazia che si vedesse nel Vecchio Mondo.

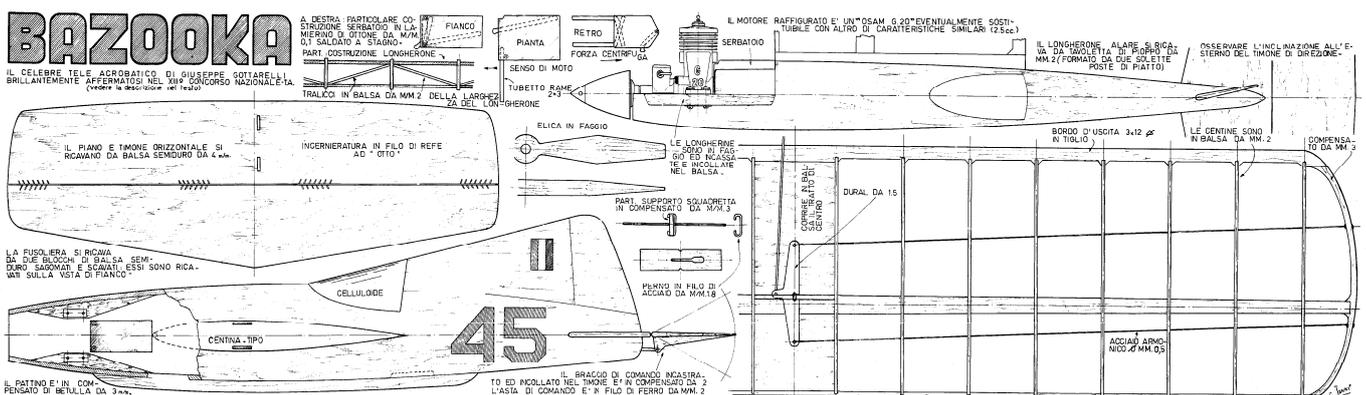
Il guanto di sfida fu raccolto per l'Italia dal Ninetto nazionale, che per l'occasione in quattro e quattr'otto impostò un modello acrobatico che avrebbe fatto scuola negli anni a venire: una fusoliera a traliccio a sezione ottagonale, una bella ala rettangolare con terminali ellittici e profilo biconvesso simmetrico, e un timone orizzontale bello grande con ampio elevatore. Come dite? Il *Massenzio*? Sì, solo che all'epoca non aveva ancora un nome, dato che Ninetto battezzava i suoi modelli solo quando qualcuno gli chiedeva espressamente come si chiamavano. Motore, il fido *OSAM G.16* ad autoaccensione che già aveva fatto vedere i sorci verdi a più d'uno nelle gare di velocità.

Fatto sta che Ninetto prese *Nerone* e *Massenzio*, salì sul treno, arrivò a Montecarlo, sparò un 157 km/h di velocità e – tra fumogeni colorati, loopings, decolli a schizzo, verticali e montagne russe – si aggiudicò trofeo e titolo tra gli entusiastici applausi degli incliti (e a loro volta titolati) notabili monegaschi che pestavano i piedi come scolaretti.

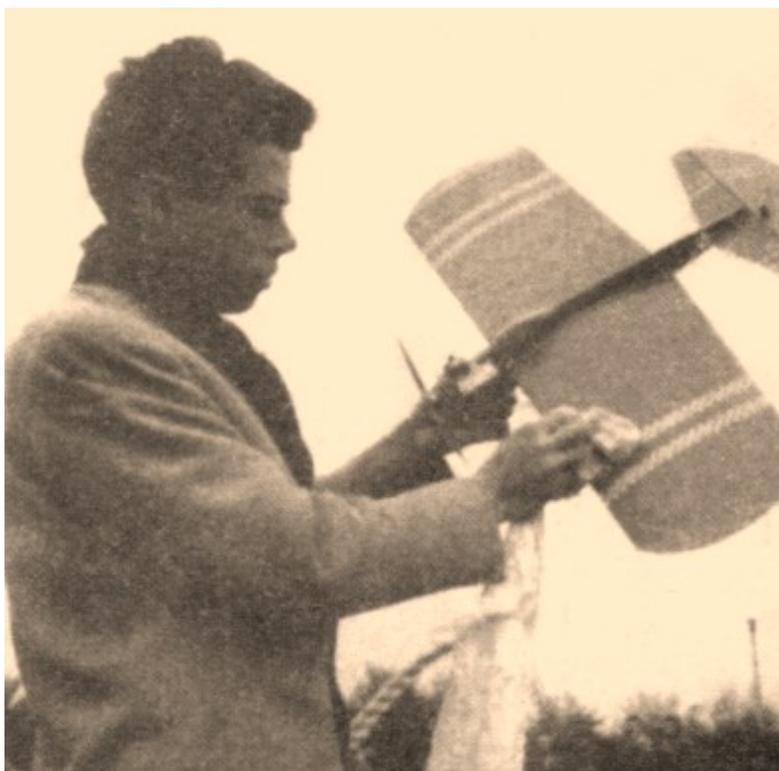
Il 4 settembre l'avventura si ripeté - in forma di esibizione internazionale - in uno scenario ancora più prestigioso a *Cannes*, in occasione del Festival Cinematografico, con relativa cornice di panfili, Miss, stelle del cinema, attricette,



Il *Massenzio* originale di Ninetto Ridenti



Il *Bazooka* di Pino Gottarelli



Il trevigiano Cellini accudisce uno dei suoi modelli

Diciamoci la verità. Agli inizi del vincolato, quando tutti facevano le gare, e le gare erano di velocità, il pilotaggio era da molti considerato quasi un male necessario; tant'è che le cronache dell'epoca sono piene di modelli lanciati *per procura*, e chi sapeva pilotare doveva abbracciare la sua croce e rassegnarsi a pilotare anche altri tre o quattro modelli appartenenti a meno dotati competitori. Solo agli albori degli anni '50 la massa degli aeromodellisti italiani scoprì l'emozione del pilotaggio acrobatico. E ci si buttò a pesce.

Piero e Ninetto avevano tracciato la pista da seguire, altri la percorsero, contribuendo alla creazione di uno stile in cui temperamento latino e vocazione artistica si fusero felicemente. A differenza degli *States* che indulgevano alle grosse cilindrate e dell'Inghilterra che si incarogniva in ridicoli micromotori, l'Italia per l'acrobazia scelse a larga maggioranza l'intramontabile due-e-mezzo. E nel 1950 quel volpone di un Sorino Garofali tirò fuori il più celebre dei due-e-mezzo, il *G.20*. E col *G.20* la sempre più numerosa falange dei fanatici dell'acrobazia si scatenò.

Dico a voi, signori acrobaticari d'oggi, pantografatori del cielo, geometri delle intersezioni, architetti delle traiettorie: ma ve la ricordate la grazia e la leggerezza dei vecchi acrobatici "*sport*", quel volo rapido e leggero come una danza di libellule? Ecco, quello era lo stile dell'acrobazia italiana dei primi anni '50. Le figure quadrate non esistevano ancora neanche in mente di Dio, e la manovrabilità era ottenuta fondamentalmente per due vie: ottimizzando il rapporto peso/potenza, e riducendo il rapporto volumetrico di coda. Il progetto si standardizzò così in un'ala rettangolare o più raramente trapezoidale contenuta entro gli ottanta centimetri/un metro di apertura, profili simmetrici non troppo spessi per consentire una buona velocità, corta fusoliera in

miliardari e snob che si contendevano l'onore di ospitare i nuovi "eroi" sui loro yacht. Fu in questa occasione che si rivelò l'astro nascente dell'acrobazia italiana, quel *Piero Gnesi* destinato a raccogliere il testimonio di Ninetto quando questi, poco dopo, lascerà l'aeromodellismo in favore delle corse motociclistiche.

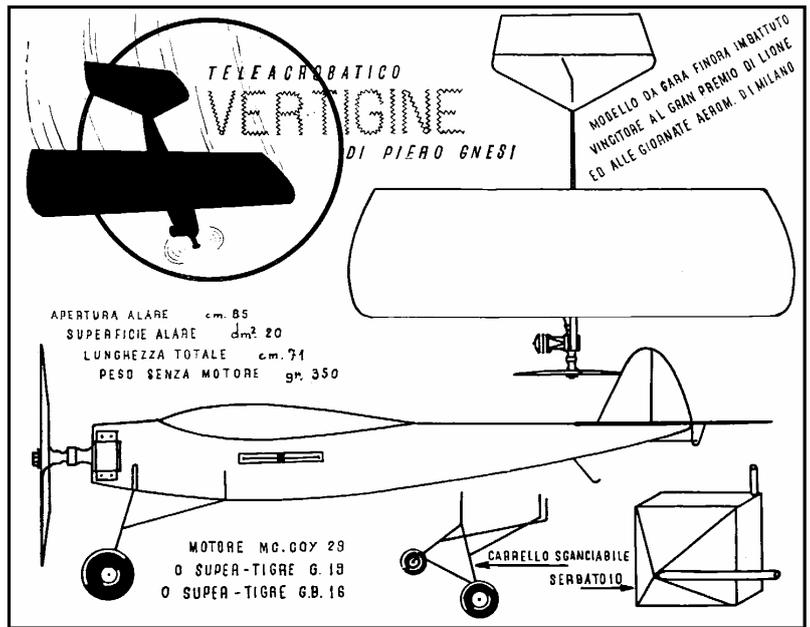
Spigoloso nel carattere quanto nell'esecuzione delle sue acrobazie al cardiopalma, pronto di lingua quanto di manopola, Piero diventò l'uomo da battere nella nuova categoria. E, da buon toscaniccio, lo diceva pure: "*Alle gare non si va per vincere, ma per battere Gnesi*". Ma intanto i suoi programmi acrobatici, complicatissimi in un'era in cui di codificato non c'era niente, erano un traguardo lontano per tutti. I suoi modelli – il *Quasimodo*, poi l'*Orage*, infine il *Vertigine* e il *Piroetta* – filavano a 120-130 all'ora inanellando looping, otto e croci di otto (dritti e rovesci) con guizzi da pesce baleno. Irraggiungibile, certamente. Ma Piero ebbe comunque un grande merito: la gente cominciò a rendersi conto di quanto l'acrobazia potesse essere divertente.



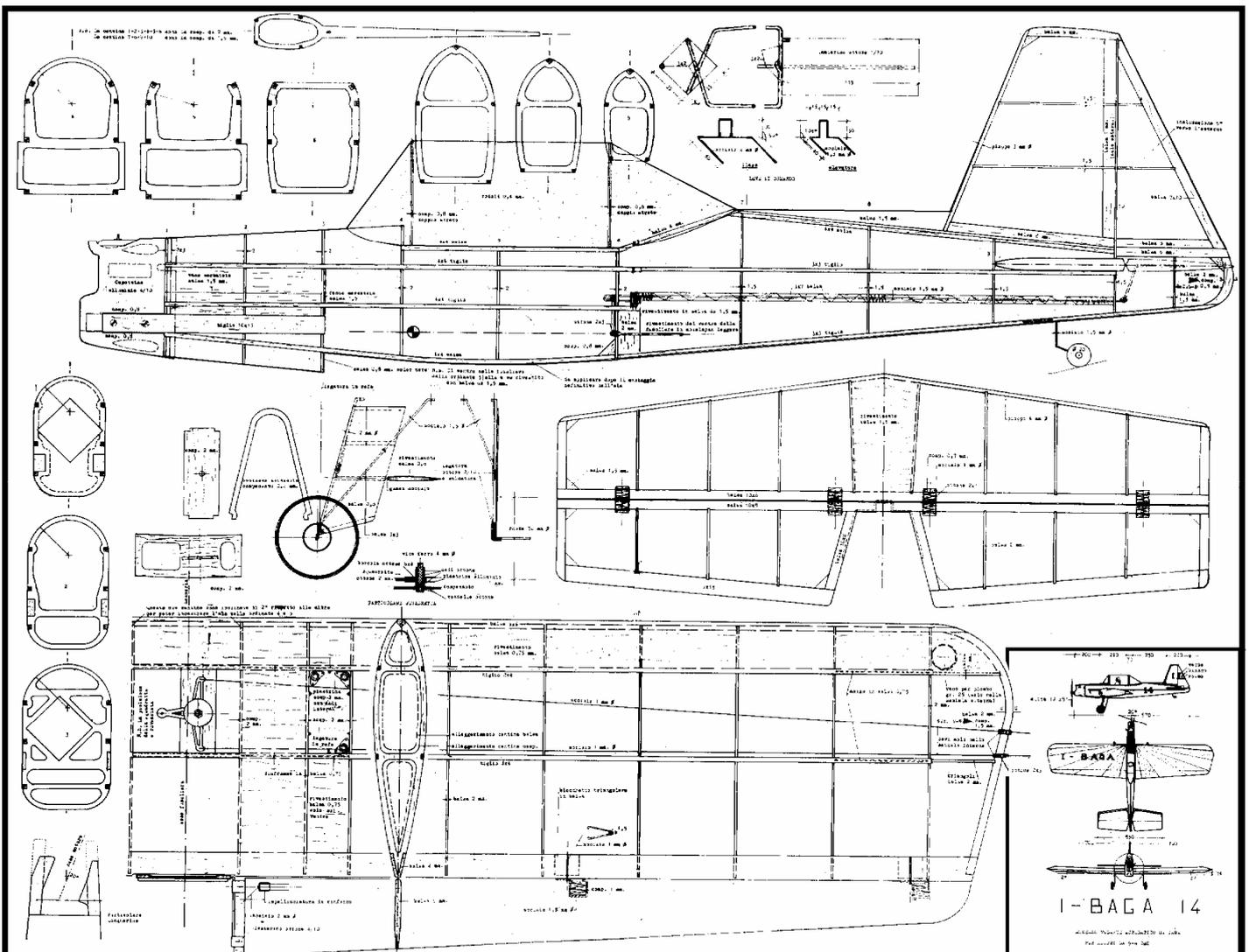
Paolo Vittori con il suo *Jaguar*

genere del tipo a tavoletta, profondità grande, sovente con elevatore di esasperata superficie.

Su questa base i progetti fiorirono: a Roma Paolo Vittori teneva banco con il *Jaguar*, quintessenza dell'essenzialità, mentre a Bologna l'indimenticabile Pino Gottarelli faceva schiattare tutti dall'invidia per l'avveniristica linea del suo *Bazooka*, uno dei pochi modelli – se non l'unico – a permettersi il lusso di una fusoliera in blocco di balsa sagomata. A Treviso, Alberto Segantini, con l'*I-ALSE 69*, contava sulla rigidità di un'ala a basso allungamento irrobustita da otto longheroni, e il suo amico Cellini, altro grande pilota, costruiva un modello dopo l'altro sempre alla ricerca di quel grammo in meno, mentre a Milano i due fratelli Contini, Fabio e Marco, consegnavano alla storia l'acrobatico medio più amato dagli italiani, il *Rodeo*. E, sempre a Milano, un certo signor Clemente Cappi bastonava tutti con il suo *Boomerang*, motorizzato diesel (E.D. 2.46) sulla base di considerazioni curiosamente simili a quelle che oggi portano alla scelta del 4 tempi in F2B.



Il Vertigine di Piero Gnesi



L' I-BAGA 14 di Walter Bagalini

Si andò avanti così fino al 1955, anno di svolta nell'acrobazia italiana. E sì, perché qualcosa cominciò a trapelare anche da noi del nuovo corso dell'acrobazia "lenta" e delle figure quadrate che si facevano nel Nuovo Mondo. A luglio qualcuno era anche andato in Francia per partecipare agli Internazionali di Parigi (vinti dal belga Henry Stouffs con un *Blue Pants* di indiscutibile scuola italiana), e al ritorno aveva raccontato mirabilia dell'esibizione di *mister Lutker*, un americano che aveva fatto vedere quello che si sapeva fare negli USA in tema di angoli secchi. Insomma, l'acrobazia larga e veloce non piaceva più e si aveva bisogno di nuove sfide, anche se ciò significava buttar via modelli, motori ed esperienza e ricominciare tutto daccapo.

Colui che illuminò le menti fu il milanese *Flaviano Fermi*, che per primo in Italia introdusse l'uso dei *flaps* in acrobazia e ne dimostrò l'efficacia, una volta che ebbe trovato nel magico *Fox 35* la motorizzazione ideale. Trascinate dalla sua idea, le ormai ampie schiere degli acrobaticari varcarono il Rubicone e si diedero anima e corpo al nuovo corso delle cose. E Fabio e Marco Contini, con l'*Allegra Inferno* e il *Piccola Liù*, sbancarono tutto nel corso delle stagioni 1956 e 1957. Quando poi gli italiani trovarono sugli scaffali dell'Aeropiccola e della Movo le scatole di montaggio del *Nobler* e del *Thunderbird*, capirono di essere in grado di allinearsi agli standard internazionali.

Era questa la fine dell'*Italian Style*? Ci si riduceva ad adeguarsi semplicemente alla visione globalmente accettata dell'acrobazia in volo vincolato, ad uniformarsi ad uno standard e rassegnarsi a perdere una interpretazione personale del nuovo programma con le figure quadrate appena formulato? Ma neanche per sogno! Niente può fermare l'estro e la creatività di un popolo di artisti, santi e navigatori...



Tre fasi dell'evoluzione che portò all'I-BAGA 14: I-BAGA 7, I-BAGA 10 e I-BAGA 12



Walter Bagalini ripreso con l'I-BAGA 14 ai Mondiali del '66

Correva ormai l'anno 1962, e un giovane studente d'ingegneria fece pressappoco questo ragionamento: "Vogliono l'acrobazia lenta? Vogliono gli angoli con un metro e mezzo di raggio? Saranno serviti!" e assieme al papà Marino si sistemò in pianta stabile nel laboratorio, costruendo un prototipo dopo l'altro, provando e riprovando una soluzione dopo l'altra, per quanto "eretiche" fossero.

Il giovanotto di chiamava *Walter Bagalini*, ed il suo nome fu sulla bocca di tutti dopo i Mondiali del 1966: il suo *I-BAGA 14* lasciò allocchiti gli avversari di tutto il mondo per la personalissima interpretazione del programma F.A.I., che gli fruttò il 7° posto nella classifica individuale, lasciandosi alle spalle vecchie querce come il russo *Sirotkin*, il belga *Vanderbeke* e l'ungherese *Egervary*. La sua prova dovette essere davvero scioccante, se un tipo come John Franklin usò queste parole nell'articolo pubblicato sull'autorevole *Aeromodeller*:

"... *Walter Bagalini (Italia)* aveva un modello che colpiva per la sua stranezza e che violava tutte le regole progettuali generalmente accettate per la moderna Acrobazia. La sua grande capottina, l'ala bassa e un *Supertigre 35* estremamente disassato si sommarono per dare la singolare impressione di un modello che si fermava 'a cambiar marcia' per come patteggiava ogni singolo angolo delle figure quadre..."

Il Baga 14 era lento, ma lento davvero, tanto che al buon Walter i 7 minuti erano appena sufficienti per lo

svolgimento del programma, e i venti gradi di disassamento del motore erano necessari proprio tutti per mantenere tesi i cavi. Ma l'impressione di vederlo arrampicarsi nel cielo rimane ancora viva in tutti coloro che l'hanno visto volare o l'hanno a loro volta costruito. E costruire il BAGA 14 era diverso dal costruire qualunque altro acrobatico, molto più simile ad una reale costruzione aeronautica: fusoliera a correntini e ordinate alleggerite all'osso, grande ala con diedro a quattro longheroni a ridotta sezione, rivestimenti in balsa da 1,5 e 0,75 millimetri, il tutto per ottenere un peso in ordine di volo non superiore al chilo.

Lo so, birbanti, cosa vi state chiedendo: se lo *stile Bagalini* era così efficace, perché lo si è seguito (e non da tutti) solo per pochi anni? Il motivo è semplice. Il BAGA 14 non era, per dir così, un modello *ognitempo*: lontano dalla sua Milano e dalle brezze padane, si rivelava vulnerabile al vento a raffiche, contro cui la sua lentezza era il tallone d'Achille. Ciò, tuttavia, lascia inalterato il merito di Walter di aver creato uno stile che ha lasciato una profonda traccia nella storia dell'acrobazia internazionale.

Quando, qualche anno dopo, Walter abbandonò l'acrobazia per dedicarsi agli ultraleggeri (il *Leonardino* è opera sua), la mano passò ad altri creativi, che ebbero ampie occasioni per far conoscere al mondo l'*Italian Style*.

Luciano Compostella da Monza non ha mai nascosto che, a lui, quel 4-2-4 non è mai piaciuto, come non è mai piaciuta quell'acrobazia tanto "smooth" da diventare noiosa. Per Luciano l'acrobazia doveva significare: *adrenalina*. E riuscì a coniugare le due cose, estro e disciplina, con una perfezione e un senso "artistico" riconosciuti dagli avversari di tutto il mondo e attestati dalla conquista di *sette* titoli europei. I suoi modelli – dal *Camàcc* al *Solar* attraverso *Skilàt* e *Tango* – hanno rappresentato gli strumenti con cui generazioni di acrobaticari si sono fatti le ossa e hanno gareggiato. E, per finire, Luciano è stato colui che per primo ha introdotto in F2B l'impiego dei motori a quattro tempi, e che ha mostrato al mondo le potenzialità di questa scelta.

E se non è creatività questa...

FINE DELLA DECIMA PUNTATA



Luciano Compostella con il suo *Falco*

Venti e più anni fa...



Il quattordicenne Marino Del Torre di Udine alla verniciatura dello Snoopy, accanto il Dragon con G20/15 Diesel, copia ingrandita del Satan junior . Udine, 1975 circa.



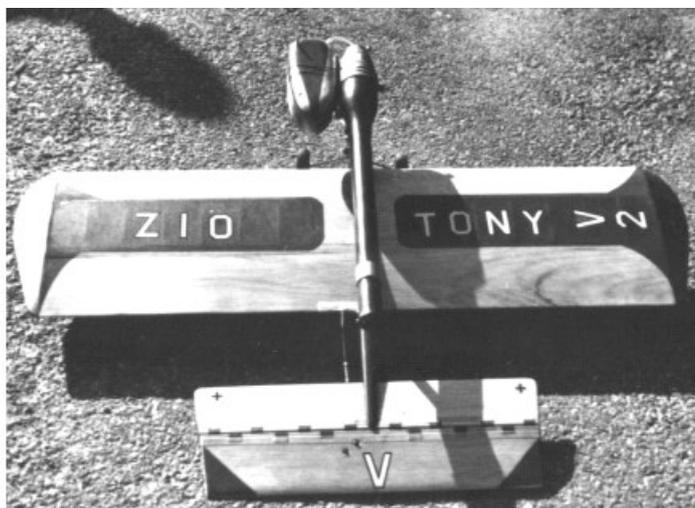
Il romano Piero Balsi fotografato nel 1966 accanto all'Heinkel HE.51 costruito dal papà Franco.



Figli d'arte: a sinistra Claudio De Giorgi e Antonio Leuzzi, a destra, con i loro combat. Lecce 1967.



Il SIAI S. 205 di Mimmo Candido al decollo. Scorrano (LE), Maggio 1970.



Il pulso acrobatico di Fernando De Giorgi. Lecce, anni '60.

Venti e più anni fa...



Luciano Compostella avvia il Webra 60 del suo *POKER*.
Vigevano 1986



Il *MISS CAT* di Bruno Massara motorizzato PAW 35 Diesel e
successivamente FOX35. Aeroporto Boccadifalco(PA)1986.



L'acrobatico "*PICCOLO*" di Emanuele Di Bartolo di
Palermo. Aeroporto di Boccadifalco(PA) 1984.



Dino Sbragia sta per lasciare il *FAMOS* del figlio Giampaolo.
Campionato Italiano F2b, Ravenna 1983.



Da sin: Claudio Orsini, Duilio Garbolino, Franco Ballezio,
Bertoldo. In ginocchio: Mauro Fiussello e Olimpio Torchio.
Ciriè (TO) 1985.



A destra: Il *SUPERSTAR III* di Clemente Cappi,
G21/46, 1973.