

# Volo Vincolato

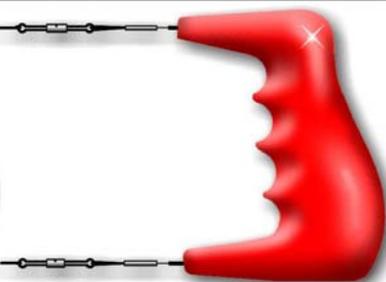


**ANNO V - N.3 - SETTEMBRE 2008**

- La posta di Volo Vincolato - M.Speranza
- La "mia" manopola - D.Furlan
- 2<sup>a</sup> prova Camp. Cisalpino - S.Fiussello
- Gli amici di Volo Vincolato - V.V.
- Mirabilis, una storia quasi romantica - M.Del Torre
- Raduno WVC Valdagno - G.Zenere
- Ricordando Mimi Caputi - E.Marra
- Il "Camelot" di Lucio Raccuja - E.Marra
- I primi U-Control a Lecce - M.Candido e G.Mauro
- La mia passione . F.Preianò
- Il "35" modello tuttofare - B.Massara
- Modellisti siciliani - V.V.
- Il restauro di un Fiat CR 32 - E.Capobianco
- 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 - 02 Settembre 2008 – Anno V - N° 3 -



## SOMMARIO

- 2.....La posta di “Volo Vincolato”  
 3.....La “mia” manopola – di Dionisio Furlan  
 7.....Seconda prova del campionato Cisalpino 2008, Valdagno(VI) Stadio dei fiori, 8 Giugno 2008 – Silvia Fiussello  
 9.....Gli amici di *Volo Vincolato*  
 10.....Mirabilis, una storia quasi romantica – Marino Del Torre  
 12.....Raduno VVC di Valdagno(VI) e 2° prova del camp. Cisalpino 2008,Stadio dei fiori, 8 Giugno 2008 – Giorgio Zenere  
 16.....Gli amici di *Volo Vincolato*  
 17.....Volo Vincolato Calabria: - Ricordando Mimì Caputi – Ennio Marra  
 18..... Il Camelot di Lucio Raccuja – Ennio Marra  
 21..... Ricordi, romantici e divertenti racconti di Mimmo Candido scritti da Giacomo Mauro:  
 I primi U-control a Lecce  
 25.....Volo Vincolato Sicilia: – La mia passione per questo meraviglioso sport – Ferdinando Preianò  
 26.....- 35 il modello tuttofare indistruttibile – Bruno Massara  
 29.....- Fotografie modellisti siciliani  
 30.....Volo Vincolato Puglia: - Il restauro di un FIAT CR32 – Ernesto Capobianco  
 35.....Venti e più anni fa...  
 36.....Venti e più anni fa...

In copertina: il *Curtiss P40* di Merlini.



## LA POSTA DI “VOLO VINCOLATO”

### Ci scrive Mimmo Speranza:

**C**aro Bruno, ho trovato fra le vecchie foto il primo dei 3 Super Master da me costruiti, di nome TETI. Si trattava di una versione modificata monoruota, motore fox 35, (lo stesso che monterò sul modellino in costruzione), senza silenziatore, ancora non era obbligatorio. Provavo all'aeroporto di Fontanarossa di Catania e pioveva. Era Novembre del '67, a causa della pioggia i cavi da 0.30 si incollarono (non erano trecciati) ed al PRIMO VOLO il modello si distrusse. Gli acrobatici sono così!

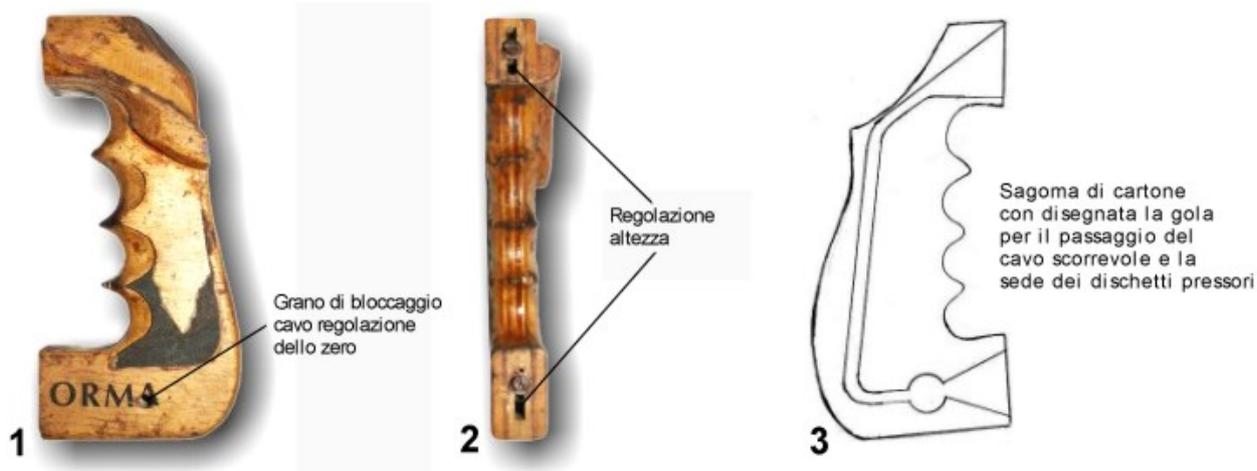


Ciao, Mimmo.

# LA “MIA” MANOPOLA

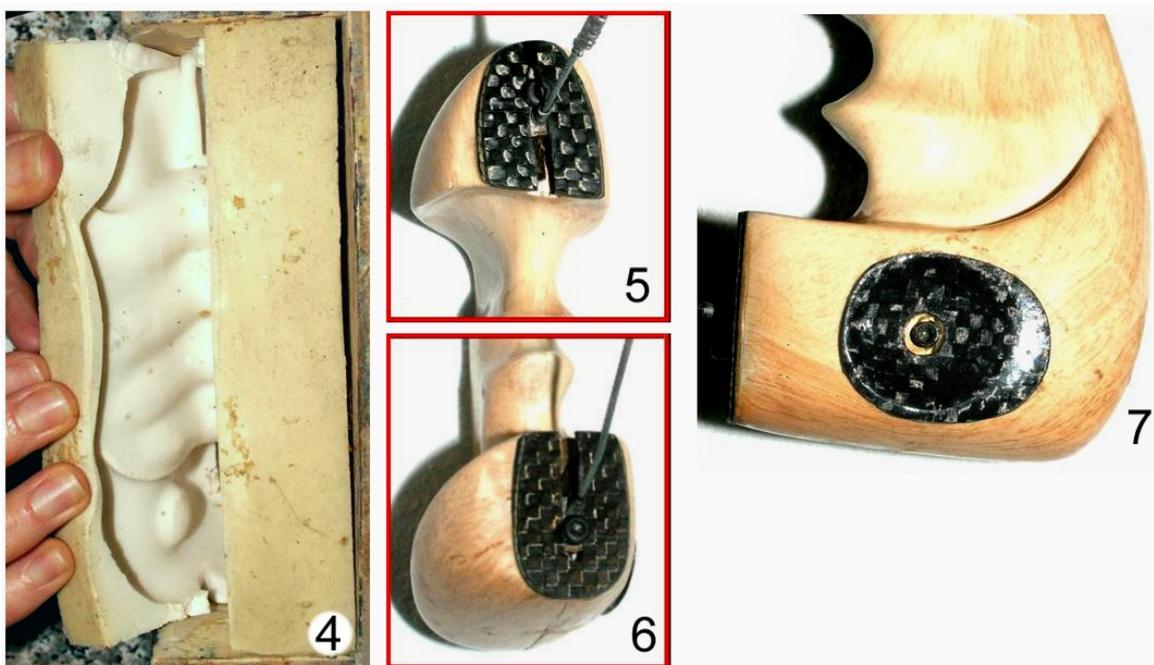
di Dionisio Furlan

Quando iniziai i primi timidi voli, con dei modelli a tavoletta, usavo una manopola in alluminio dell’Aeropiccola. Quando, dopo anni di stasi dovuti a continui spostamenti per ragioni di lavoro, approdai in quel di Alessandria, in seno al *CSI Model*, capitanato dall’instancabile *Mario Arbuffi*, riuscii finalmente ad apprendere l’intero programma FAI F2b, ed incoraggiato da suo fratello Carlo, nel 1974 feci la mia prima gara usando, come era generalmente usata allora, una manopola *Shuco* provvista di regolazione dello zero dei cavi del modello, mediante un cavetto in acciaio trecciato scorrevole all’interno della manopola e che si bloccava con un galletto che pressava il cavo tra due guance di metallo tenero .



Man mano che continuava la mia partecipazione alle gare, sentii l’esigenza di una manopola personale, adatta alla mia mano, e magari con ulteriori regolazioni, come ad esempio l’ altezza dei cavi (più alti o più bassi in base alle necessità e sensibilità, sia del modello che del pilota).

Costruii pertanto la mia prima manopola (*foto 1*) usando come materiale diversi strati di compensato di obeche, incollati tra loro, lasciando all’interno del sandwich una gola sufficiente al passaggio e allo scorrimento del cavo trecciato oltre ad una cava per ospitare dei dischi pressori in metallo tenero.





Dopo un periodo di uso di detta manopola, cominciai a pensare ad una manopola la cui impugnatura ricalcasse non solo l'impugnatura della mia mano, ma anche l'appoggio del palmo.

Riprendendo la stessa tecnica costruttiva approntai una sagoma di cartone (*fig. 3*) che si adattasse all'altezza della mano ed alle concavità delle mie dita a pugno semichiuso come quando si impugna la manopola. Con questa dima, ricavai i vari pezzi di compensato, duro all'interno, (dove scorre il cavo di regolazione) e tenero all'esterno (dove sarebbe stato sagomato).

Dopo incollatura con epossidica, armato di frese, raspa e carta vetrata cominciai a sagomare dapprima sgrossando e via via sempre più a finire, provando ad impugnare l'oggetto di tanto in tanto, tra un colpo di fresa e l'altro, sino a quando sentii la mano rilassata nell'impugnare la manopola.

Fare passare il cavo di regolazione inserire una bussola filettata M4 con relativo grano in corrispondenza di due dischetti di rame (o ferro dolce) che bloccheranno il cavo (*foto 7*) fu un tutt'uno.

Per la regolazione dell'altezza, applicai due slitte scorrevoli (come quelle che si usano sul terminale dell'ala dove escono i cavi per la regolazione dell'uscita dei medesimi) (*foto 2, 5, 6*).

Due tre mani di turapori, una bella verniciatura, una mano di antimiscela e la manopola fu pronta. Quest'ultima l'ho usata per parecchio tempo con grande soddisfazione.

In seguito provai altre soluzioni, come ad esempio una manopola ricavata tutta da strati di compensato di betulla con due piastrine di acciaio inox, quella del cabra fissa e quella del picchia scorrevole avanti e indietro (*foto 8*), con regolazione micrometrica tramite una vite inserita sul retro (*foto 9*). Anche questa



**La prima con regolazione a cavo scorrevole, ora in disuso**



**La seconda, "quella giusta" anche questa ottenuta in multistrato sagomato. Aveva la regolazione a cavo scorrevole. Successivamente è stata modificata ed impiegata per ottenere lo stampo.**



**La terza, ottenuta da compensato di betulla, la regolazione avviene tramite slitta scorrevole del picchia.**

manopola la usai per parecchio tempo, ma ogni volta che prendevo in mano quella precedente avevo una



La prima manopola in poliuretano ottenuta da stampo. La regolazione dello zero si ottiene con lo scorrimento del cavo. E' quella che uso attualmente con l'Extra 230.

Ancora da stampo, con regolazione a moschettone. Mi preparo dei moschettoni di lunghezze diverse e scelgo la lunghezza giusta in fase di messa a punto. Questa la uso con il Sukhoi; un'altra simile la uso per il Cap 231.



L'ultima non ancora ultimata. E' anche questa in multistrato sagomata a mano. E' predisposta per la regolazione a cavo scorrevole. E' possibile variare, oltre alla regolazione dello zero e dell'altezza, anche la lunghezza delle leve del cabra e del picchia, ma devo ancora provarla.

miglior sensazione, qualcosa che non so spiegare, ma sentivo che per me quella era "quella giusta".

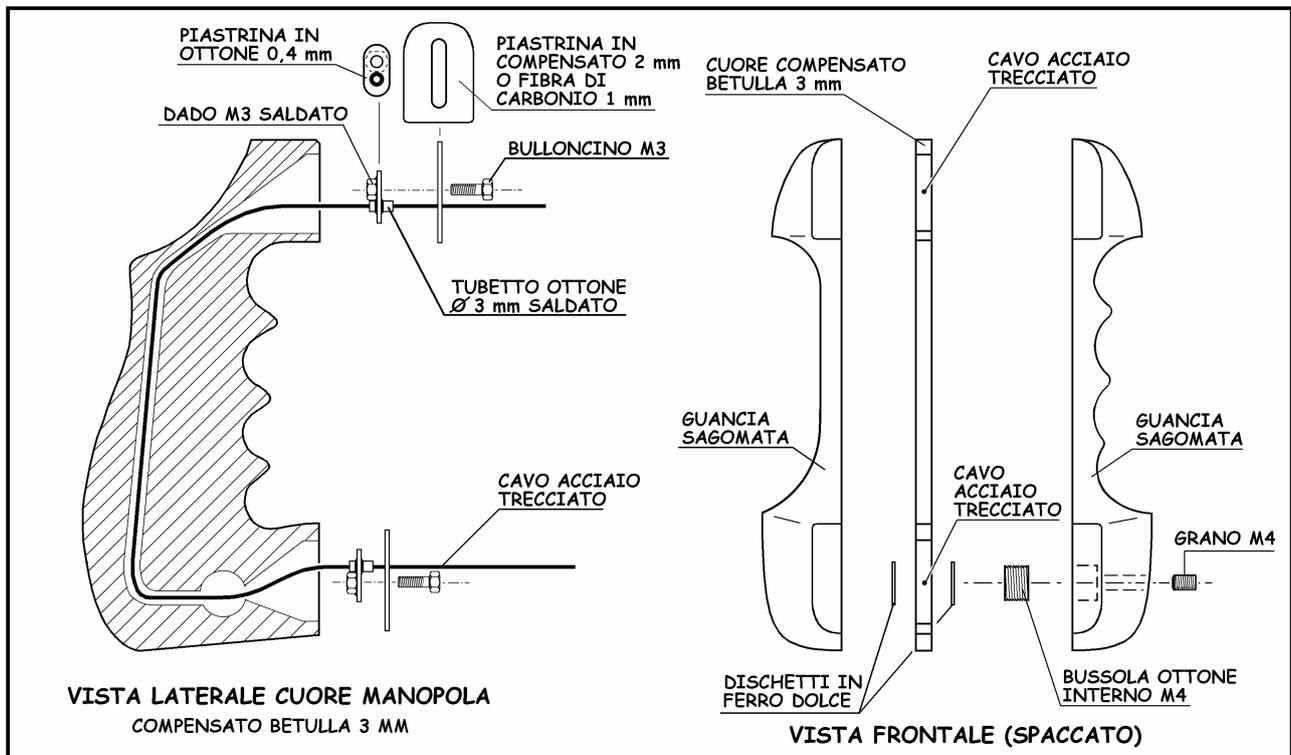
Nel corso degli anni mi ero anche reso conto che ad ogni modello, anche se di poco, ma bisognava fare delle regolazioni alla manopola, per cui se avevi tarato la manopola con un modello, non era più indicata per essere usata con un modello diverso. Fu allora che pensai di costruire uno stampo per farmi tutte le manopole che volevo, uguali a "quella giusta", ognuna tarata per ogni modello (foto 4).

Lo stampo è stato ottenuto per colata, in gomma siliconica per stampi, e le manopole vengono ottenute colando, dentro allo stampo, del poliuretano rigido mescolato con polveri leggere, per ottenere un prodotto finito dal peso contenuto.

Prima della colata del poliuretano, preparo e posiziono dentro lo stampo gli inserti (di legno o di metallo secondo il modello) in maniera tale che si crei un corpo unico. Una volta estratta la manopola, viene stuccata, carteggiata e verniciata con vernici bicomponenti. Alcune di queste sono state *cubicate*, cioè ricoperte, con uno speciale procedimento industriale, da un sottilissimo film che simula legni di diverse essenze (frassino, noce, radica, ecc.) tra le quali anche “quella giusta” che mi servì in seguito per ottenere lo stampo:

Spero di non essere stato troppo noioso e che il mio lavoro possa stimolare altri a ripetere o sperimentare soluzioni nuove. Per eventuali chiarimenti il mio numero di telefono è 0438 740064. E-mail [furlan1@tele2.it](mailto:furlan1@tele2.it)

P.S. – Chiamatemi pure per eventuali chiarimenti, ma non per acquistare la manopola: è una cosa personale, per cui è bene che ognuno la costruisca con le proprie mani, solo così sarà la “vostra” manopola. →



## **Seconda prova del Campionato Cisalpino 2008** **VALDAGNO (Vicenza) - Stadio dei Fiori** **Domenica 8 giugno 2008**

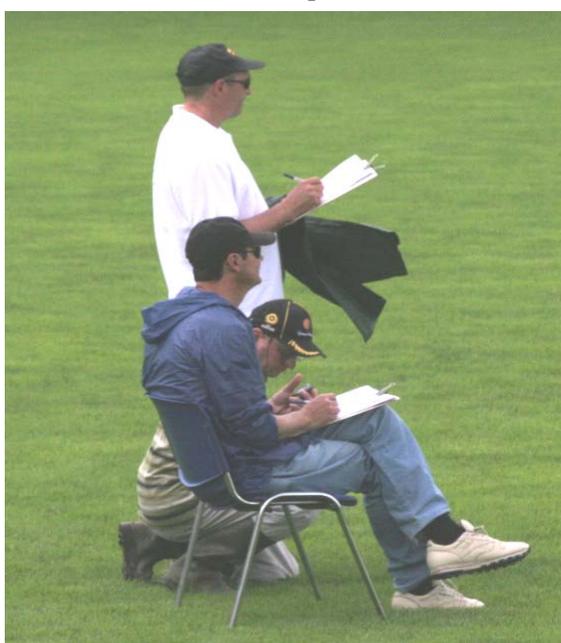
Se a Ciriè la partecipazione era stata penalizzata dal concomitante impegno elettorale, per cui molti potenziali concorrenti avevano preferito rinunciare alla gara pur di partecipare attivamente alla elezione del nuovo governo, a Valdagno la causa della scarsa affluenza è forse da ricercare nell'incertezza meteorologica: da settimane, infatti, subiamo quotidiani temporali o insistenti piogge al punto che, in alcune aree geografiche, si è sfiorato il rischio alluvione. Se si facesse riferimento al noto "Piove: Governo Ladro", potremmo quasi trovare una relazione tra i due eventi che hanno negativamente interferito sul Cisalpino 2008!

Comunque, nonostante le previsioni meteorologiche poco incoraggianti, lo svolgimento della gara è stato abbastanza regolare, anche se inevitabilmente condizionato dal maltempo: aria poco costante, che ha costretto i giudici a continui, repentini ed atletici spostamenti, qualche turbolenza, qualche breve episodio di pioggia e la decisione di effettuare entrambi i lanci al mattino per evitare il previsto peggioramento delle condizioni, poi in parte disatteso.

Nella categoria Big i quattro concorrenti presenti rappresentavano quasi al completo la squadra azzurra per il Campionato del Mondo 2008 (mancava infatti solo Marco Valliera) ed i loro punteggi hanno dimostrato ampiamente il buon livello di preparazione.

La vittoria va a Maggi che, avendo vinto anche la prova di Ciriè, si aggiudica in anticipo il titolo 2008.

Al secondo posto troviamo Milani, con l'acrobatico di fabbricazione ucraina che userà a Landres per difendere il titolo di Campione del Mondo Junior conquistato in Spagna.



**I giudici al lavoro: Laghi, Fasano e Sangiacomo**



**La gentile Silvia Fiussello in gara con il Nobler**

Mauro Fiussello, dopo un primo lancio sotto tono (problemi di carburazione e perdita dei punti di atterraggio), effettua un buon secondo lancio e si piazza in terza posizione, relegando Felici al quarto posto, a chiusura della classifica Big.

Anche nella categoria Acro il titolo risulta ormai assegnato: Ravelli, già vincitore a Ciriè, si aggiudica infatti anche la prova di Valdagno e, avendo anche superato i fatidici 900 punti, si avvia ad una sicura promozione nella categoria superiore.

Al secondo posto troviamo Raveane, seguito dalla sottoscritta con un distacco più limitato del solito e dopo un provvisorio sorpasso nel primo lancio.

Conclude la gara al quarto posto il "padrone di casa" Zenere, con un bellissimo acrobatico che imita quelli di fabbricazione ucraina ma che ha evidenziato, nelle brutte condizioni di turbolenza, tutti i limiti dovuti al peso

eccessivo. Chiude la classifica Casarola, con il suo modello con motorizzazione elettrica.



**Maurizio Milani**



**Giorgio Zenere**

La categoria esordienti ha visto la lotta tra due “locali”, Lino Dal Maso e Teresiano Bergozza, entrambi “armati” di Nobler. Dal Maso conclude la gara vincitore nonostante l’aiuto dato allo sfortunato Bergozza che, avendo danneggiato seriamente il proprio modello durante il primo lancio, ha effettuato il secondo proprio col Nobler del diretto avversario.

La gara si è così conclusa in anticipo rispetto all’orario previsto, lasciando tutta la scena ai voli del contiguo raduno VVC e permettendo ai concorrenti e ai giudici (Laghi, Fasano e Sangiacomo) una rilassante pausa pranzo ed un rientro anticipato.

La terza ed ultima prova del Campionato Cisalpino si svolgerà a Grassobbio in Settembre, dove si spera di avere una partecipazione più numerosa: confidiamo infatti nel bel tempo, ma anche nel fatto che la località risulta decisamente più baricentrica rispetto alla dislocazione degli acrobaticari cisalpini, alcuni forse poco inclini alle trasferte troppo lunghe.

**SILVIA FIUSSELLO**

### CLASSIFICA BIG

	concorrente	1° lancio	2° lancio
1	Maggi Alberto	1067.8	<b>1118.1</b>
2	Milani Maurizio	1007.7	<b>1101.2</b>
3	Fiussello Mauro	945.1	<b>1028.37</b>
4	Felici Giacomo	902.4	<b>975.8</b>

### CLASSIFICA ACRO

1	Ravelli Alberto	865.9	<b>931.83</b>
2	Raveane Albino	847.8	<b>858.03</b>
3	Fiussello Silvia	<b>849.47</b>	819.3
4	Zenere Giorgio	818.6	<b>841.33</b>
5	Casarola Giuseppe	<b>824.8</b>	757.4

### CLASSIFICA ESORDIENTI

1	Dal Maso Lino	707.2	<b>773.2</b>
2	Bergozza Teresiano	203.6	<b>613.83</b>

## GLI AMICI DI VOLO VINCOLATO



Lo splendido e rifinitissimo *DIABLO* di Vittorio Furlan di Alessandria. Il motore è un Supertigre ST.60 con un silenziatore artigianale molto leggero.



Dalle isole Canarie, Alberto Parra e Javier Aguiar, mentre carburano l'MVVS combat diesel.

# MIRABILIS...

## UNA STORIA QUASI ROMANTICA



**Il Mirabilis. La foto è del 9Febbraio 2008, il giorno del fallito collaudo a causa della rottura del piano di coda.**

Quasi per caso, ad una gara di volo vincolato in quel di Lugo di Romagna, mi è passato tra le mani un progetto, stretto e lungo, su una carta di un tempo, azzurrina, le cui pieghe facevano pensare all'inserito di una rivista, scoprii poi si trattava di *AEROMODELLER* di luglio 1974. Sarà stata la carta, sarà stato il costo di mezzo euro o la grafia del disegnatore (molto lontana dai disegni al CAD che le riviste ci propongono ai giorni nostri) sta di fatto che è stato amore a prima vista; se poi ci mettiamo anche la capottina, il gioco è fatto.

Si perchè non so voi, ma per me la capottina è una tragedia: se hai la fortuna (cosa molto rara) di trovare le dimensioni che possano avvicinarsi a quelle prestabilite, non si riesce (almeno per me) a capire di quale dannato materiale sono fatte, e la colla ideale per incollarla al modello. Sul Mirabilis la capottina è un semplice foglio trasparente facilissimo da adattare, resta solo l'incognita della colla...



**Marino Del Torre con il Mirabilis sul campo di volo HANGAR 82 a Chiasellis di Mortigliano (UD). Il campo ha due piste: una per cavi fino a 16 metri, ed una per cavi fino a 22 metri.**

Probabilmente la passione per questa creatura deve aver contagiato anche l'amico Paolo Punteri perchè di lì a poco si è presentato in pista con il modello quasi terminato. Solo ora mi rendo conto di averlo così tanto entusiasmato (per usare un euforismo) che la sera quel modellino era mio...

Terminato il musetto, ricoperte le ali e la fusoliera con carta colorata per non appesantire una così bella costruzione, dato l'antimiscela, il modello era pronto per il collaudo. Vi confermo che l'amico Paolo di Mirabilis ne ha già fatti tre, uno meglio dell'altro e, ad ogni costruzione trova soluzioni alternative ed interessanti.



Il *Mirabilis* versione piccola e grande: il piccolo ha un OS MAX.10 da 1,8cc, ap.alare 90cm; il grande ha un G51 da 8,5cc, ap.alare 146cm.

(Mauro ed io) pronti per la messa in moto ma ahimè un movimento maldestro del piede faceva “eco” ad un rumore sordo che sottolineava la rottura del piano di coda. Il silenzio è calato su di noi e non so proprio se ci sono rimasto più male io o l'amico Mauro che non smetteva più di scusarsi. Colgo l'occasione per dire pubblicamente a Mauro che la colpa di tutto è della dimensione del modello, dimensione che non siamo abituati a maneggiare, che l'aereo è già riparato ed è meglio di prima, e che quando leggerà queste quattro righe probabilmente lo avrà già provato, e chissà mai che non si sia innamorato pure lui di questo bel modello. Ora è arrivato il momento di salutarVi con la speranza che qualcuno, colto da un attimo di “compassione”, dia su queste pagine, consigli e informazioni sulle capottine e relative colle.

Per eventuali informazioni sono disponibile su: [deltorremarino@alice.it](mailto:deltorremarino@alice.it) e non dimenticatevi di partecipare alla nostra manifestazione di VVC il 21 Settembre nella pista HANGAR 82 a Chiasellis di Mortegliano (UDINE). Anticipatamente grazie,

**MARINO DEL TORRE**

**“HANGAR 82”**  
**PISTA DI MORTEGLIANO**  
**UDINE**

**3° Raduno VVC**  
**Mortegliano**  
**21 Settembre 2008**

E' gradita la conferma e la prenotazione per il pranzo

Informazioni:

- Marino Del Torre, 0432 531389 – 348 8553846

Email: [deltorremarino@alice.it](mailto:deltorremarino@alice.it)

- Claudio Pol, Email: [polstefania@libero.it](mailto:polstefania@libero.it)



**AERO CLUB BERGAMO ORGANIZZA:**

la prova unica del **CAMPIONATO ITALIANO delle Riproduzioni in VVC**, (F4B/S) si svolgerà nella giornata di Domenica 21 Settembre 2008 sul **CAMPO DI VOLO “DINO SESTINI”**.

La **GIURIA** (di tre componenti) valuterà sia lo statico che il volo. Sono ammessi anche i motori elettrici con massimo voltaggio 24V. Il regolamento è scaricabile dal sito FIAM cliccando su “Attività Sportiva”.

Per richiedere la scheda d'iscrizione: AecBG-Via Cavour 30 – 24050 ORIO al SERIO(BG) –

tel.035297062 – Fax 035301821

E-mail: [mailto:papalima@tele2.it](mailto:mailto:papalima@tele2.it)

## Raduno VVC di Valdagno (VI) e seconda prova del Campionato Cisalpino 2008

### Stadio dei Fiori

**Domenica 8 giugno 2008**



**E**ccomi qui anche quest'anno a relazionare sul raduno VVC tenutosi a Valdagno l'8 giugno 2008 e annessa 2° prova del Campionato Cisalpino 2008.

Ma torniamo un pò indietro: in gennaio abbiamo avuto la classica riunione a Grassobbio per stilare il calendario dei vari raduni e le tre prove del Campionato Cisalpino. Si era fissato l'appuntamento di Valdagno per il 15 giugno, avevamo anche messo in calendario il *Raduno d'Oriente* che si sarebbe tenuto il 31 maggio e 1° giugno a Lecce. Parto con la prassi delle domande in Comune per l'autorizzazione all'uso dello *Stadio dei Fiori*, le richieste di sponsorizzazione e così via. Ricevo in aprile una raccomandata dal Comune che mi comunica che il campo per quella data non sarebbe stato disponibile, ma lo sarebbe stato il *weekend* precedente e quello successivo. Guardo il calendario stilato e l'unica domenica libera è l'otto di giugno.

A quel punto mi metto a comunicare a tutto il mondo del VVC lo spostamento dell'appuntamento con e-mail e telefonate. Mi chiama l'amico *Pino Carbini* chiedendomi se ero sicuro...-*"Certo che sono sicuro!"*-, e lui replica dicendo che la domenica prima ci sarà il raduno nel Salento. -*"E che ci vuole?"* - rispondo io -*"Vengo a Lecce e poi facciamo il raduno a Valdagno!!"* -.

La voglia di andare in Puglia era tale che avrei sopportato un *tour de force* del genere.

Partimmo per la Puglia io e *Giordano Laghi* con al seguito consorti e modelli. Il raduno lo sappiamo tutti come è andata. Durante il rientro in macchina già macinavo tutti i dettagli per organizzare l'appuntamento a Valdagno. Quest'anno ho voluto il *Raduno* e anche la 2° *Prova del Campionato Cisalpino*: con la mancanza della pista permanente di Monza serviva un sito atto ad ospitare una gara, per cui ci offrimmo io e l'amico *Mario Crestani* che si sarebbe sobbarcato tutto il lavoro al computer per i punteggi, le classifiche, etc. Il sabato ci siamo adoperati per organizzare il campo: nel nostro *Stadio* ci stanno comodamente due piste, una per i radunisti e l'altra per i concorrenti F2B. Immaginerete che, giocando in casa, abbiamo potuto anche provare i modelli. Verso il tardo pomeriggio mi chiama *Gabriele Macrì* che annunciava il suo avvicinamento alla pista e che si trovava ormai in corto finale.....si, avete letto bene, *Gabriele Macrì*, un ospite che è sempre un onore avere al proprio appuntamento. Anche lui si è voluto accollare un pesante *tour de force* come è toccato a me anche se a date invertite. Più tardi arriva anche *Alberto Ravelli* da Milano: pure lui vuole fare un

paio di voli con il suo modello “*made in Ucraina*” motorizzato due tempi. Io riesco a fare ancora un paio di voli...è sempre emozionante per me volare allo Stadio dei Fiori.

Chiusi i cancelli dello stadio, accompagno Gabriele e Cinzia all'albergo che avevo loro riservato. Li lascio e mi precipito a casa, una ripulita e poi fuori a cena con loro. Siamo stati in un locale vicino a casa, abbiamo trascorso una serata molto piacevole.....purtroppo quando si sta bene il tempo vola, ma io dovevo alzarmi presto la mattina successiva e così mi sono congedato da quella compagnia che sicuramente mi avrebbe portato a fare le ore piccole. Per l'indomani Cristina era d'accordo con Cinzia di fare un giro turistico nei pressi di *Recoaro Terme*, Gabriele invece era autorizzato ad arrivare con comodo allo Stadio.

La domenica mattina arrivo presto al campo, provo la strumentazione, tutto è pronto. Iniziano ad arrivare i concorrenti della F2B, più tardi arrivano anche i radunisti.

I concorrenti della F2B sono 11, così suddivisi:

-ACRO BIG: *Alberto Maggi, Maurizio Milani, Fiussello Mauro, Giacomo Felici.*

-ACRO: *Alberto Ravelli, Albino Raveane, Silvia Fiussello, Giorgio Zenere, Giuseppe Casarola.*

-ESORDIENTI: *Lino Dal Maso, Teresiano Bergozza.*

La sequenza dei nomi è anche la classifica finale della gara. Sulla pista dei radunisti troviamo un sacco di amici : *Silvio Facchin, Tiziano Vicentini, Sergio Tomelleri* arrivati da Verona, *Giulio Bonora* da Ferrara che ha mantenuto la parola e si è presentato con il *Solar* che aveva costruito durante l'inverno; *Camillo Bruschi* con *Nobler* e *Mustang*, *Marino* e *Marco Del Torre* arrivati da Udine con *Combat Spectre* e *Pilota 1°*. Da Arcore arrivano *Carlo Panceri* con *Rodeo*, *Carlo Brambilla* con *T 34*, *Donato Corno* con *S.E.5A*, *Piper Comanche* e *Zephyr*. Finalmente *Carlo Panceri* è riuscito a mettere sul suo calendario questo raduno, dato che è sempre molto impegnato con il volo in pendio... grazie Carlo di essere venuto. Da Bassano arrivano *Bruno Meneghin* con il figlio *Giacomo* e con una squadriglia di modelli!

Da Bassano NON arriva invece l'amico *Pino Carbini* che è impegnato con doveri familiari (battesimo)...quante imprecazioni che ho sentito da Pino! *Mario Verdi* è giunto anche lui da Ferrara ad infiammare l'ambiente con i suoi *combat*. Non potevano mancare *David* e *Manlio Vinjau* da Vicenza con un docile *combat* e un bell'*Oriental*. Chi giocava in casa era *Gianfranco Pegoraro* con il *Solar* che aveva

debuttato lo scorso anno.

Ancora da Verona *Lanfranco Costalunga* intervenuto con *Bazooka*, *GIP 46* e *Rodeo*. Avevo incontrato Lanfranco sul Lago di Garda alla manifestazione di idrovolanti dall'amico “*Prof*”, e si parlava del fatto che non c'era più nessuno che faceva il volo vincolato: -“...*allora ti aspetto a Valdarno l'8 giugno: ne vedrai delle belle!*”- gli risposi. Il mio amico “*Prof*” *Francesco Filippetti* da Desenzano con *Nobler*, *Nobler Junior* e *Rocket*. Come ultimo, non come importanza, ma come ordine di arrivo al campo, *Gabriele Macrì* con *Bi-Slob*. *Gabriele* ha avuto l'opportunità di rivedere vecchi amici e di osservare da vicino



**Marino Del Torre**



**Giorgio Zenere e Cristina**

le migliori manette oggi sul set del VVC.

Manca all'appello il locale *Mario Refosco* per un altro impegno preso tempo addietro.

Alle 9,00 in punto dò inizio ai lanci di gara posizionando i Signori giudici: *Giordano Laghi - Guido Fasano - Stefano San Giacomo*. Si apposta anche *Giuseppe Casarola*, ma solo come tirocinio per diventare giudice. I lanci iniziano a tamburo battente senza alcun tipo di intoppo. Arriva il mio turno di lancio: dò il tempo e parto per la mia prova. -“*Devo volare con calma e senza forzare*”- dico tra me e me. Mi accorgo che l'esecuzione delle figure non è nel mio standard... probabilmente la testa è impegnata più nella riuscita della giornata che nella gara. Al momento dell'otto verticale incappo in una botta di turbolenza che mi scompone il modello e continuo con il programma ma non certo con la solita grinta. Porto comunque a termine la prova entro il tempo. La bagarre non manca, nella *ACRO BIG* la battaglia tra Maggi e Milani è molto accesa; peccato che mancassero Valliera, Compostella e Ballesio ad infiammare la tenzone. Tra gli esordienti - si fa per dire - a Bergozza si spegne il motore al top di una figura con conseguente scassatura del modello. Alle 10.30 si termina la prima serie di lanci ed inizia a piovere. Poche gocce per fortuna e smette. Chiamo al *briefing* tutti i concorrenti e chiedo cosa si volesse fare, se continuare con la seconda serie di lanci o passare direttamente al pomeriggio. La decisione unanime è di proseguire ad oltranza con nuova sequenza. Altro sorteggio e via con il secondo lancio. Il mio è migliore del primo ma poco serve a fare un salto in classifica. Intanto tra gli “esordienti” Lino presta il suo Nobler a Bergozza che chiude così il secondo lancio. Un bel gesto di amicizia!

Sulla seconda pista intanto non si accenna mai ad un minuto di silenzio...i lanci continuano a ritmo continuo. Io continuo a girare per il campo per verificare che tutto sia a posto o se ci sia qualcosa fare. Alle 13.00 finisce anche la seconda serie di lanci nella F2B. Si va a pranzo, il posto è sempre il solito e cioè dall'amico *Gianni* al ristorante “*Alla Campagna*”. L'atmosfera è molto rilassata, la gara era conclusa e quindi si sarebbe ritornati al campo solo per espletare le operazioni di premiazione e consegna diplomi. Un bel pranzo con buffet iniziale, un buon piatto di pasta, vino, caffè, ed eravamo tutti sanamente rifocillati. Nella sala c'era un gran vociare tra amici nuovi e vecchi, tra soluzioni valide oppure no, problemi di dove reperire materiale e molto ancora, ma alla fine si deve rientrare al campo.

Chiamo tutti a presenziare per la foto ricordo della giornata ed inizio la premiazione con i soliti discorsi di rito e i ringraziamenti agli sponsor: *Oreficeria Soprana* per le coppe e gli occhiali da sole, le *Cantine Soldà* per il vino e la *Macelleria dei F.lli Urbani* per la gastronomia, formaggio e pasta fresca. Si parte con la premiazione dei concorrenti della F2B e poi tutti i radunisti. Devo dedicare anche due righe al generoso gesto che hanno voluto i ragazzi di *Arcore*: la mattina mi chiama in disparte *Carlo Panceri* per dirmi che avevano portato del materiale appartenuto all'amico *Roberto Marzoli*, recentemente scomparso, e sarebbero stati contenti se questo materiale fosse stato distribuito a sorteggio tra tutti coloro che erano intervenuti. Al momento di introdurre questa fase devo dire che mi è venuto un nodo alla gola, e il fatto di aver conosciuto e stimato Roberto mi rendeva emozionato nel distribuire il materiale a lui appartenuto.

-“*In questo modo Roberto sarà sempre tra di noi*”- concludeva il Panceri. Grazie Carlo!

A questo punto i concorrenti che venivano da molto distante si congedavano con una stretta di mano e i complimenti per l'ottima riuscita dell'appuntamento, mentre ritornavano a rombare i motori su ambo le piste.....anche Gabriele si esibisce con



Si prepara il modello di Maurizio Milani



Il Bazooka di Lanfranco Costalunga

il suo fido *Bi-Slob* inscenando la classica “*danza delle spade*” in completo hovering tra gli applausi di tutti i presenti.

Intanto il “prof” (Francesco) mi chiede di provare il suo Nobler: -“*Il modello vola bene*”- gli dico , -“*ma non devi mandarlo su così magro....dopo 18 minuti uno si stanca!*”-

E Giordano Laghi, che aveva portato il suo ultimo modello, lo vuole fare provare al “campione” e cioè Alberto Maggi. Il modello, che è una semiriproduzione del *YAK 9*, sembra avere problemi di gioventù, il motore non gira a dovere, ma l'impressione di Alberto è che il modello vola bene, per cui bisognerà lavorarci: forza Giordano!

Adocchio il giovane Marco Del Torre con il *Pilota 1°*:

-“*Fammi fare un volo con il modello con il quale ho imparato a pilotare*”- chiedo al papà Marino. Senza battere ciglio mi fa il pieno e mi manda al centro: il solito cenno e decollo. Quanta emozione a pilotare nuovamente quel modello che da giovane non riuscivo a domare e che adesso risponde così docilmente alle mie manovre! E intanto Marino scatta foto a ripetizione per burlarsi del fatto che un pilota F2B gli avesse chiesto di volare con il *PILOTA 1°*...

Quanti ricordi in quei momenti: mi ritornava alla mente quando prendevo il modello sotto braccio e in bicicletta si andava sui campi vicino a casa e si tornava delusi per aver rotto il modello, o per il motore che non partiva, o semplicemente per la batteria scarica; e quando sono passato al *Super Scoiattolo*: che macchina! Intanto il motore si spegne e porto in atterraggio il *Pilota 1°* con la stessa attenzione con la quale porto giù i miei acrobatici. Atterraggio morbido e dritto.....a differenza di quando ero giovane: capottava sempre due o tre volte!!!

Le ombre ormai si fanno lunghe e gli amici cominciano a sfoltire. Anche Gabriele ci lascia ma solo per andare a rimettersi a posto in albergo: alla sera sarebbe stato ospite a casa mia.



**Giordano Laghi con lo Yak3**

Rimesso tutto a posto chiudo i cancelli guardando con trasporto quel campo che, anche per quest'anno, ha ospitato un appuntamento di VVC. Alberto Maggi, durante la giornata, mi aveva confessato che era la pista più bella sulla quale avesse gareggiato dopo quella in Spagna.

Si sono conclusi così raduno e gara di Valdagno 2008. La sera a cena con Gabriele e Cinzia abbiamo avuto anche modo di commentare la giornata: -“*Un raduno meraviglioso*”- il commento di Gabriele mentre Cinzia era rimasta incantata dai posti che Cristina l'aveva portata a visitare.

Infine, ahimè, i saluti: l'indomani i “Macri” avevano vari appuntamenti tra Venezia e Verona, mentre io e Cristina dovevamo tornare al lavoro; un vero peccato dover lasciare andare via due persone come loro.

Concludo ringraziando tutti coloro che sono intervenuti,

ringrazio tutti coloro che mi hanno aiutato alla buona riuscita della manifestazione, compreso mio papà Gigi. A tutti auguro, come al solito: *Buoni Voli e Felici Atterraggi*, nonchè arrivarci al 2009! E se qualcuno che mi legge terrà fede alla parola data...*ne vedremo delle belle!*

Un amico di VVC,



**Giuseppe Casarola e Alberto Maggi**

**GIORGIO ZENERE**







**26° CAMPIONATO CISALPINO F2B**  
**13° CAMPIONATO NAZIONALE FIAM**  
**IIIa PROVA**

**GRASSOBBIO, 28 SETTEMBRE 2008**  
**CAMPO DI VOLO "DINO SESTINI"**

*Organizzazione a cura del Gruppo Modellistico Monzese,  
 del G.A.G. - Volare sul Serio, e del Gruppo Falchi- Bergamo.*

**CAMPO AEROMODELLISTICO DI  
 GRASSOBBIO (BG) – VIA LUNGO SERIO**

(La competizione si terrà in qualsiasi condizione meteorologica)

Sono previsti due lanci di gara con giuria composta da 3 a 5 giudici a secondo delle disponibilità.

**IMPORTANTE:** Lunghezza massima dei cavi mt. 19,50.

**ISCRIZIONI:**

Le iscrizioni devono pervenire entro e non oltre il giorno 22 Settembre 2008 ad uno dei seguenti recapiti:

- Albino Raveane tel.039/2841283 (ore serali) E-mail: [a.raveane@alice.it](mailto:a.raveane@alice.it)
- Fabio Suardi tel. 035/530959 (ore serali) cell. 338/8948465 E-mail: [fabiosuardi@alice.it](mailto:fabiosuardi@alice.it)

La partecipazione richiede obbligatoriamente una valida copertura assicurativa verso terzi. Gli organizzatori non si assumono alcuna responsabilità per danni a persone e cose sia dei concorrenti che di terzi in relazione allo svolgimento della gara.





**SAM 2001**  
**L'AQUILONE**

**22 e 23 NOVEMBRE 2008**

**4° CONVEGNO DI STUDI DEDICATO A:**  
**COSTRUZIONE AMATORIALE DEL**  
**MOTORE AEROMODELLISTICO CON MOSTRA-SCAMBIO**

Sono invitati a partecipare tutti i costruttori amatoriali ed i restauratori di motori modellistici di qualsiasi tipo (scoppio, vapore, aria compressa, turbina a gas, pulsogetti, razzi e relativi accessori).

I partecipanti potranno presentare una relazione, su un argomento a scelta della durata massima di 15-20 minuti, possibilmente intergrata da supporti audiovisivi (filmati, diapositive, foto, etc.) ed esporre i propri lavori e collezioni. Il convegno si terrà a Cartigliano (5km da Bassano del Grappa) nella sala nobile di villa Morosini Cappello.

Per informazioni contatta:

- Giuseppe Carbini:tel.042435058-3403541669-  
[giuseppe.carbini@tele2.it](mailto:giuseppe.carbini@tele2.it)
- Mauro Bizzotto:tel.0424-501493-3409674367-  
[m.bizzotto@tiscalinet.it](mailto:m.bizzotto@tiscalinet.it)

## GLI AMICI DI VOLO VINCOLATO



L'eccellente semiscala acrobatico *SUKOI 26* di Dionisio Furlan di Treviso. Degna di nota la fusoliera in resina ottenuta da stampo, mentre il motore è un SAITO .62 a 4 tempi.



## **VOLO VINCOLATO CALABRIA**

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

### *Ricordando Mimì Caputi...*



**E**ra un mercoledì di Luglio, uno dei tanti a cavallo della mia vita, che sono andato a fargli visita...Non sapevo che sarebbe stato l'ultimo suo mercoledì.

Non ci sono andato con l'animo di salutare un moribondo; mi aveva abituato alle sue straordinarie riprese, combattendo il suo male. L'ultima era stata la settimana precedente: si era fatto accompagnare a Caulonia per andare a trovare, pur nelle sue condizioni, Mimmo Candido.

Già... Caulonia...Quella strada, non proprio breve né agevole, me l'aveva insegnata proprio lui, tanti anni fa, ed era diventata una gioiosa consuetudine.

Speravo, perciò, che avrebbe ancora una volta avuto la meglio sul suo destino e, con finta allegria, l'ho esortato a riprendersi, che in Ottobre lo volevo al raduno. Mi ha guardato e, con la sua usuale serena agghiacciante semplicità, mi ha sussurrato:

*-"Non posso, sono fuori tempo massimo".-*

Se n'è andato il giorno dopo.

Entrambi aeromodellisti e appassionati d'aviazione, fin da quando eravamo ragazzini...

Ora che non c'è più i ricordi, dei tanti bei momenti vissuti insieme, hanno il sopravvento...

Ciao Mimì.

**ENNIO MARRA**

## Il “*Camelot*” di Lucio Raccuja



Non è una discendenza diretta, ma in questo acrobatico di Lucio si percepisce lo spirito della stirpe dei suoi *Camelot*.

In proposito Lucio sorride un po' enigmaticamente ed afferma che tutti i suoi modelli sono *Camelot*.

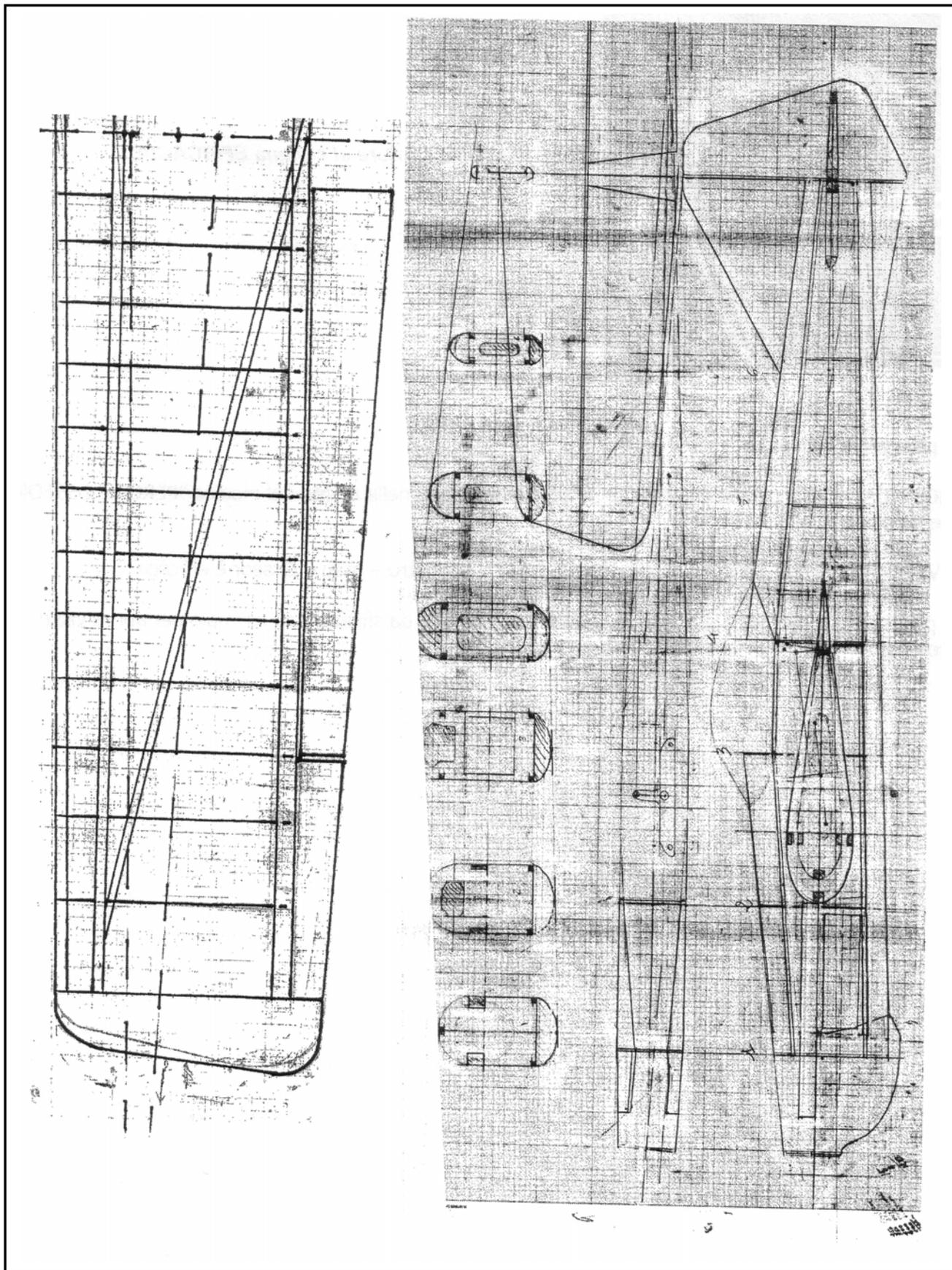


In effetti se guardiamo alla produzione di un Werwage o di un Compostella troviamo pur nella diversità dei modelli un qualcosa che ci ricorda che la mano è quella e non altra.

Tornando al modello possiamo dire che è di costruzione convenzionale, sulla quale è inutile soffermarsi; meno convenzionali sono però alcune sue caratteristiche che meritano di essere menzionate.

Una è la deriva mobile che aiuta a mantenere la tensione dei cavi; la stessa finalità perseguono gli schermi d'estremità inseriti sui terminali alari.

Altra caratteristica che va sottolineata è il profilo alare.





Lucio, incuriosito dal profilo del mio Sukoi, ha deciso di sperimentarlo.

Ha così disegnato un profilo a cono gelato estremizzandone le caratteristiche, infatti la sezione del bordo d'entrata è simile ad una semicirconferenza.

Così facendo la resistenza è veramente tanta, ma è anche vero che un'ala così profilata non stalla mai...

Ne è risultato un modello dotato di grande manovrabilità, addirittura eccessiva anche con poca escursione delle superfici. Dopo aver provato il modello ho consigliato a Lucio di avanzare ulteriormente il baricentro, che già lui aveva posto ben più avanti di quanto sia solito fare.

Detto fatto, adesso il modello è perfettamente stabile pur conservando eccellente manovrabilità.

Con questi profili il centro di pressione è così avanzato che ci vuol poco a mettere il baricentro sul centro di pressione o addirittura dietro, rendendo così instabile il modello; per intenderci, è come se in un Nobler mettessimo il baricentro addirittura dietro il longherone...



Il modello monta un OS40 4T, che consente l'esecuzione del programma senza problemi; per renderlo però adatto alle condizioni di vento di Reggio Calabria vedrei meglio un .52, cosa che Lucio forse farà, anche se è frenato dalla sua preferenza per i modelli dal volo lento.

Concludendo, si tratta di un modello veramente valido, che va ad aggiungersi alle precedenti realizzazioni del suo autore.

**ENNIO MARRA**

# *Ricordi*

*Romantici e divertenti racconti di Mimmo Candido*  
scritti da Giacomo Mauro

Seconda parte

## *I primi U-Control a Lecce*

**N**el 1946 avevo ormai superato a gonfie vele il mio primo apprendistato modellistico. Sapevamo già che era possibile far volare dei modelli a motore tramite due fili attaccati ad una manopola di comando. Ovviamente la difficoltà era rimediare il motore dato che gli U-Control hanno assoluta necessità di un motore.

Qualche motore diesel era comparso fra le mani dei pochi fortunati che erano riusciti a procurarselo con autentiche acrobazie e dando fondo alle riserve di nonni e di zii compiacenti. Erano motori che si chiamavano *Elia*, *Helium* ed avevano funzionamento capriccioso e potenze generalmente modeste. Col “senno del poi” ritengo che gran parte della colpa di quelle difficoltà erano da attribuire alle miscele che rimediavamo in cui la percentuale di etere tendeva ad essere molto variabile.

Comunque con l’arrivo dei primi motori fu possibile passare ad un aeromodellismo a dimensione urbana. Cosa volesse dire è presto spiegato: gli aeromodellisti semplicemente si appropriarono della grande piazza della Posta di Lecce. Il luogo non poteva essere più ufficiale dato che davanti al palazzo della Posta ci stava pure il Distretto Militare. Tuttavia l’appropriazione, almeno all’inizio, avveniva in ore molto notturne quando il già modesto traffico di veicoli si azzerava del tutto.



La foto mostra l’ingresso principale della Posta Centrale. L’immagine mostra l’attività di volo domenicale. Le foto in notturna, coi mezzi di cui disponevamo, non erano proprio possibili. Notate il modello in volo in primo piano.

Se può apparire strana la presenza di motorini rumorosi in una piazza cittadina fra le ore 22 e le ore 24 lo è di meno tenendo presente che tutti gli edifici prospettanti la piazza erano uffici e quindi deserti a quell'ora. Inoltre la piazza era anche abbastanza ben illuminata quindi, al prezzo del volo in notturna, era ragionevolmente facile svolgere regolare attività di volo.

I dubbiosi trascurano il fatto che in quelle condizioni volavano i primi modelli U-Control che venivano assicurati non con elegante cavo di acciaio armonico bensì con lo spago da pacchi il che, unito alla modesta potenza dei motori ed alle dimensioni generose dei modelli, rendeva il volo di quei primi U-Control qualcosa di molto simile al volo delle anatre zoppe.

L'atmosfera cittadina era di singolare tolleranza se non di sfacciata complicità. La piazza della Posta era una sorta di gigantesco crocevia e sebbene il traffico di automobili a quell'ora fosse virtualmente assente poteva anche capitare che ne passasse qualcuna. Era un problema di facile soluzione che veniva risolto con la sorridente comprensione di autista e passeggeri che, spesso, si fermavano pure un po' per godersi lo spettacolo.

Una notte invece l'automobile era di grossa cilindrata e l'autista che aveva chiaramente fretta era pure un piantagrane. Fra gli spettatori notturni ci stava pure un poliziotto in divisa che guardava i modelli in volo appoggiato ad un lampione. Quando l'autista della macchina, a cui avevamo intimato di fermarsi per non



La foto, purtroppo è danneggiata e poco nitida già di partenza, ma mostra uno scenario molto urbano come quinta dell'attività di volo degli allora baldanzosi aeromodellisti leccesi. Notate l'assetto di volo del modello che gira tenuto dai suoi "spaghi".



Ecco l'affollamento ai "box" in Piazza della Posta. In primo piano compare il mio Stinson.

finire nel cerchio dei cavi, cominciai ad alzare la voce inferocito vedemmo il poliziotto avvicinarsi con aria molto accigliata. Ricordo un filo di preoccupazione dato che per un attimo tememmo le peggiori conseguenze. Per fortuna avevamo completamente frainteso. Il poliziotto si limitò a dare una bella strigliata all'autista scalmanato e minacciando non so più quante sanzioni, per tutto quello che la sua automobile non aveva in regola, lo invitò in maniera spiccia a togliersi di torno.

Fu un sospiro di sollievo collettivo.

L'attività in quella piazza durò per anni mentre i motori diventavano sempre più rumorosi e potenti e mentre le velocità crescevano a dismisura.

Poi arrivarono le prime gare anche sull'aeroporto di Gioia del Colle che, in tempi di ordinaria miseria e non



**Confesso che questo modello (un classe A con G20) non volava appeso agli spaghi ed aveva velocità di volo allineate alla media nazionale. Sul retro della bella foto da studio sta scritto Lecce 13 Dicembre 1952**

di temuto terrorismo come adesso, era del tutto trasparente per i baldi aeromodellisti. Forse andrebbe spesa qualche parola in più nella descrizione delle "condizioni di contorno" dell'attività di volo degli U-Control cittadini a Lecce. La scoperta della Piazza della posta non era stata un fatto casuale. Una serie di tre enormi edifici racchiudevano un ampio spazio prospiciente la Via Cavour. Di fronte al prospetto principale del palazzo delle Poste ci stava (e ci sta) la mole del Castello in cui era collocato il distretto militare (presenza importante per i giovani leoni dell'epoca) che svolgeva anche funzioni di caserma. Uno dei lati lunghi della piazza era occupato dagli oltre 200 metri dell'Istituto Tecnico per Geometri che frequentavo in quegli anni. Era un antico convento che disponeva al suo interno di chiostri giganteschi attorno cui giravano sterminati corridoi. Quei cortili, nelle ore non scolastiche, naturalmente, furono la palestra di tutti gli aeromodellisti leccesi della mia età. Fra le tante virtù di quell'edificio ci stava la presenza di una infermeria che, retaggio della guerra, rimase in attività a ricucire e *mercuriocromare* le nostre assidue ferite alle dita, fino al 1948.



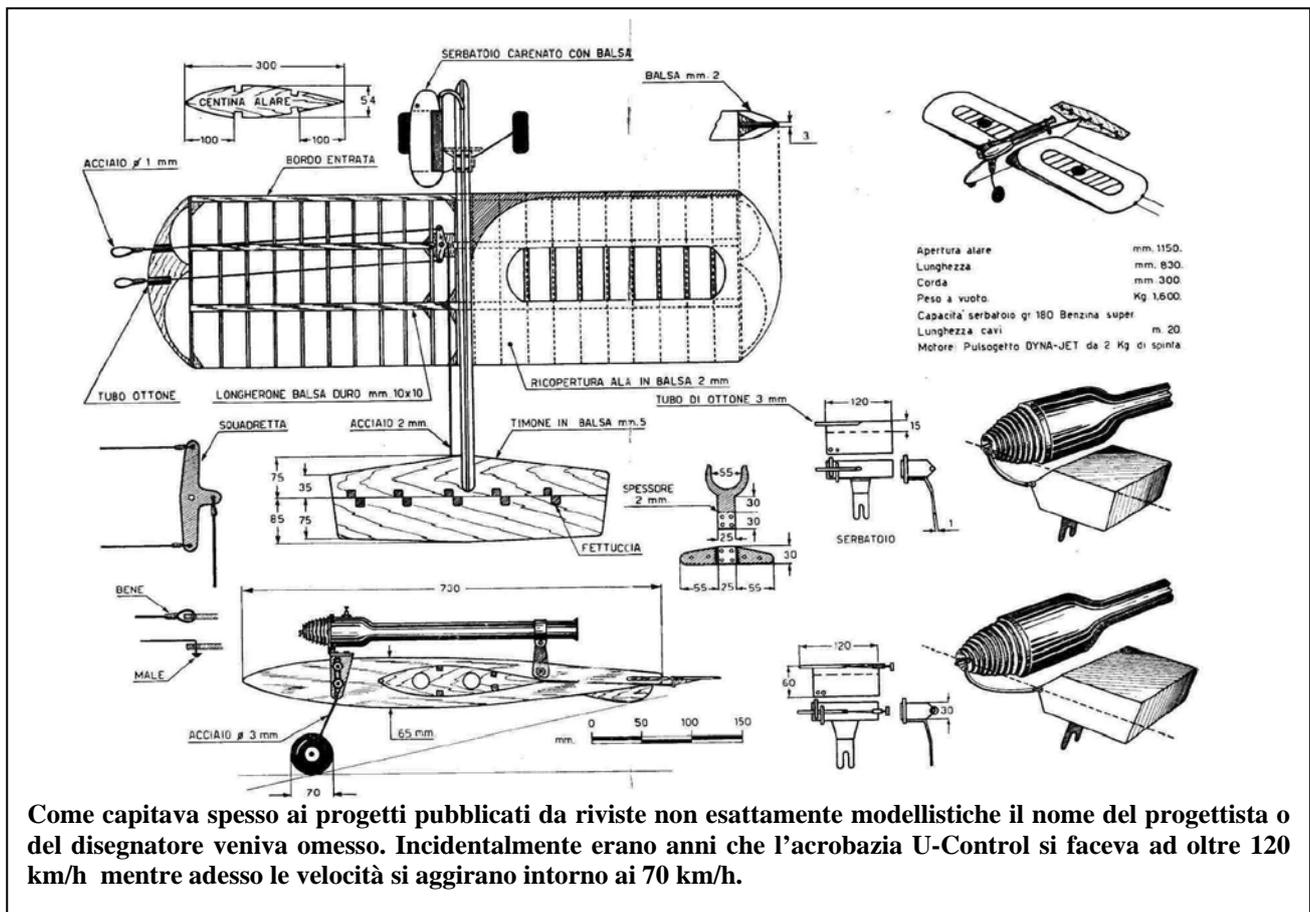
**La foto è coeva alla precedente ma è molto meno bella. Comunque mostra un mio Classe B, di qualche anno prima, che volava con motore GB 16**

A pensarci bene quei cortili non servivano solo di palestra per l'apprendistato dato che, dopo un pò, prendemmo a girare con i modelli da velocità che riempivano di un rumore delizioso, quanto assordante, quegli spazi che avevano conosciuto i silenzi della vita claustrale. Dirimpetto all'Istituto Tecnico, l'altro lato lungo della piazza era Via Cavour, oltre la quale si estendevano i giardini comunali che costituivano la via di fuga preferenziale nel caso di improvvise e non sormontabili difficoltà. Fra piazza e cortili l'attività con gli U-Control era frenetica e non si può dire che ci fosse un misurabile ritardo tecnologico fra le nostre realizzazioni e quello che avveniva in giro per l'Italia.

Per esempio Ferdinando De Giorgi mi pare nel '57 (ricordo che erano i primi anni del mio trasferimento in Calabria) mi spedì la foto del suo primo acrobatico spinto da un pulso. Ho ritrovato la foto di allora (foto successiva).

Il bimbo della foto è Claudio che allora era un bambino. Il modello è lo *Zio Tony* che segue da vicino le indicazioni di progetto del modello pubblicato nel '57 su *Sistema Pratico* di cui allego il trittico grazie alla cortesia dell'amico Gianpaolo Capitani.

Chissà come se la caverebbe oggi l'amico Fernando alle prese col suo acrobatico di allora. ☺





## **VOLO VINCOLATO SICILIA**

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

### *La mia passione per questo meraviglioso sport*

Tutto è iniziato durante una di quelle giornate d'estate assolutamente noiose, in cui non hai niente da fare.

Grazie al cielo è arrivato mio zio che aveva in mente di farmi vedere come vola un aeromodello in volo vincolato.

Quindi ci siamo incamminati verso il campo di volo di Terrasini, dove ad aspettarci c'era Bruno con i suoi modelli e che dopo essersi presentato ha iniziato ad illustrarmi come funzionano i modelli.

Ricordo di aver fatto una domanda, di cui oggi rido anch'io: "Ma non esistono aggeggi per avviare questi motori?"

Mio zio e Bruno si sono messi inevitabilmente a ridere e solo adesso capisco il perchè.

Non appena è toccato a me pilotare, ho provato una grande emozione e da allora la mia passione è irrefrenabile.

Con lo zio Attilio ho scommesso che se avessi imparato a pilotare da solo in un paio di lezioni mi avrebbe regalato un *Flite Streak* e così è stato. Subito dopo il volo di collaudo, ho cominciato a prendere confidenza col modello e, dopo avere distrutto letteralmente un *Rodeo*, ho imparato a fare i looping, il passaggio sulla verticale e appena possibile vorrei imparare il volo rovescio e...non solo.

Un lato molto bello di questo sport è la possibilità di condividere con altri la stessa passione attraverso i raduni, che danno modo di scambiare idee, di vedere e apprezzare i modelli e il modo di pilotare degli altri e, attraverso il notiziario, di apprendere sempre notizie nuove.



**Ferdinando Preianò con il *Flite Streak***



Purtroppo il volo vincolato è poco conosciuto dai ragazzi della mia età perchè nei negozi si vedono solo radiocomandi e scatole di montaggio di modelli già pronti al volo, e per questo mi sto impegnando per far conoscere ai miei amici il volo vincolato.

Spero di poter continuare a praticare sempre di più il volo vincolato e di poter continuamente migliorare grazie ai consigli e gli aiuti di tutti voi.

***FERDINANDO PREIANÒ***

## **35**

### **il modello tuttofare indistruttibile**

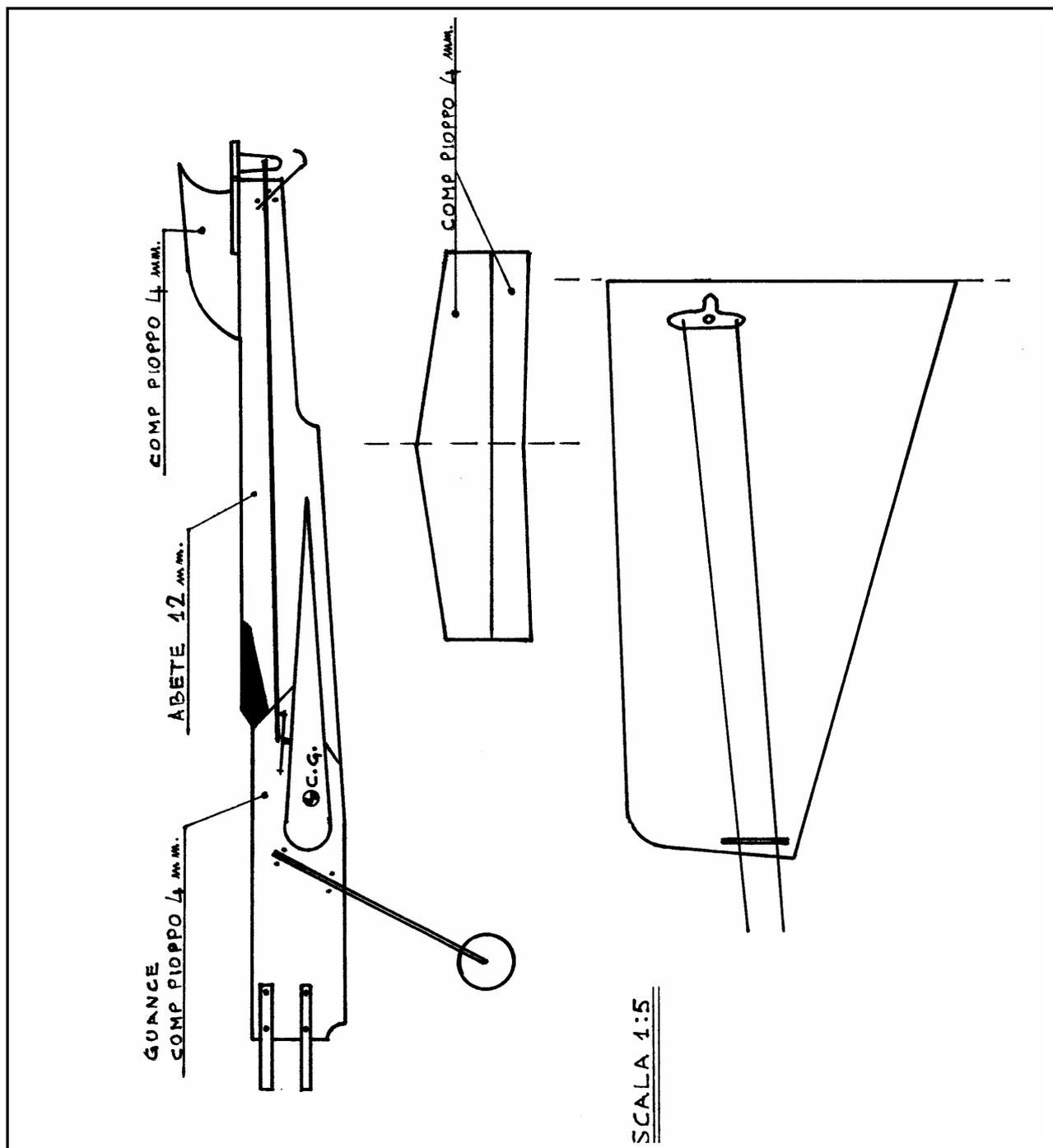
**H**o costruito il 35 per fare volare gli amici e gli spettatori presenti alle manifestazioni. A tale scopo ho costruito anche una manopola con doppia impugnatura.

Il 35 e la manopola a doppia impugnatura sono stati usati anche per insegnare il pilotaggio VVC ad alcuni allievi in totale sicurezza, senza correre il rischio di rompere il loro primo modello.

In tali occasioni il 35 è caduto a terra in più di una occasione a pieno motore riportando solo la rottura dell'elica e guadagnandosi il titolo di indistruttibile.

Per la costruzione ho utilizzato materiali di scarto ed economici che avevo in laboratorio. La fusoliera è in abete da 12mm con guance di rinforzo nel muso in compensato di pioppo da 4mm. Le longherine motore





sono in barra di alluminio a sezione quadrata da 10x10mm, e sono avvitate sul lato esterno della fusoliera con quattro viti passanti da 4mm.

Il carrello è monogamba in filo d'acciaio armonico da 4mm con una ruota da 60mm. Due barre filettate da 3mm piegate a U attraversano la fusoliera e da un lato abbracciano la gamba del carrello, mentre dall'altra parte sono fissate con dadi e rondelle. Lo stesso sistema di fissaggio è stato utilizzato per il pattino di coda in acciaio da 2mm.

I piani di coda e la deriva sono in compensato di pioppo da 4mm. e come cerniere per l'elevatore ho usato due cerniere in nylon riciclate da un combat danneggiato.

L'ala è un moderno combat al quale si era strappata buona parte della copertura in Mylar, ed è stata scelta per la sua grande robustezza. Ho smontato la squadretta interna e ho montato una piastra in compensato di betulla da 4mm come supporto per la squadretta esterna, incollata a filo del dorso del profilo tra la centina centrale e la prima centina della semiala interna. Successivamente ho incollato sulla centina centrale per tutta



**Particolare del castello motore e serbatoio**



**Due immagini della manopola con doppia impugnatura**

la sua corda una striscia larga 6cm di compensato di betulla da 0,6mm, incollandola in parte anche sulla piastra di supporto della squadretta.

In questo modo ho ottenuto una buona superficie di incollaggio alla fusoliera e una discreta area di appoggio per la copertura dell'ala. La esistente basetta sul bordo d'uscita che serviva per l'incernieramento del pianetto mobile è stata tagliata via ottenendo un bordo d'uscita a freccia sino alla centina centrale.

Successivamente ho incollato al terminale alare della semiala interna una guida per i cavi esterni e 30 grammi di piombo nel terminale esterno. Tutto il modello è costruito con colla epossidica 5 minuti.

I comandi prevedono una squadretta con distanza tra i buchi per i cavi di 75mm, e una leva con il buco per il rinvio a 19mm dal buco centrale di fissaggio. La squadretta dell'elevatore è in nylon tipo combat e ha il foro per il rinvio a 25mm dall'asse della cerniera, la barra di rinvio è in tubo di alluminio diametro di 6mm. La posizione di fissaggio della squadretta e l'uscita dei cavi sono indicati nel trittico, mentre il C.G. si trova a circa 5cm. dal bordo d'entrata.

Ho usato Monokote rosso per tutto il modello, comprese le parti dell'ala dove mancava il Mylar, mentre l'abitacolo è stato simulato con Oracover bianco.

Il motore è disassato all'esterno mediante l'applicazione di due rondelle sotto le flange di fissaggio in corrispondenza dei buchi anteriori, mentre il serbatoio da 200cc è Uniflow con pendolino.

Il modello ha un'apertura alare di 118cm e pesa 1250 grammi, ed è stato provato con tre diversi motori: un 3,5cc di origine russa, un Fox35 e un OS35FP. Con tutte e tre le motorizzazioni il modello vola bene e esegue l'acrobazia di base con cavi trecciati da 0,38 di diametro lunghi 16,50 metri, looping e volo rovescio, con una velocità di circa 5 secondi sul giro.

Usandolo come modello scuola lo faccio volare alla velocità di circa 6 secondi a giro, e sorprendentemente il modello mantiene la sua grande stabilità e dolcezza di pilotaggio con una forte trazione sui cavi.

La capienza del serbatoio consente voli di oltre 12 minuti e questo mi ha dato la possibilità di avere con me al centro della pista più persone alle quali fare pilotare alternativamente il modello.

Il trittico è in scala 1:5 ed è sufficiente per ricavare le dimensioni per la costruzione. Qualsiasi combat danneggiato o dismesso va bene per l'ala, e nel caso il combat da usare dovesse avere una corda centrale diversa da quella indicata nel disegno è necessario solo rispettare la lunghezza del muso curandosi poco delle piccole variazioni in lunghezza che si determinano nel braccio di leva

posteriore.

Utilizzando materiale di scarto e riciclato il 35 risulta una modello economico e quasi a costo zero, vola bene e può fare divertire gli amici e gli spettatori presenti alle manifestazioni. Bisogna solo avere a disposizione un bel pò di miscela e un paio di eliche di ricambio senza preoccuparsi del modello, tanto il 35 è robustissimo e sopporta qualsiasi caduta.

**BRUNO MASSARA**



**Daniele Tamburini sulla pista di Gela (CL) con il suo acrobatico Yatsenko, motore Retro Discovery.60**



**Mirco Aimone di Siracusa, Giuseppe Tuccari di Catania, Giuseppe Motta di Siracusa.**



## VOLO VINCOLATO PUGLIA

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

# IL RESTAURO DI UN FIAT CR 32

di Ernesto Capobianco

Il mio Fiat CR 32 realizzato su disegno del 1953 commercializzato dalla Movo giaceva in soffitta a casa dei miei genitori all'incirca dalla metà degli anni settanta. Me lo aveva regalato mio zio, Vito Lapenna, grande medico, ma soprattutto bravissimo aeromodellista che in quegli anni passava al radiocomando e voleva che il modello continuasse a vivere nelle mie mani visto che io in quel periodo coltivavo il volo vincolato in attesa e nella speranza di poter mettere qualche lira da parte per poter acquistare l'ambitissima radio. Per la verità, e per quanto ricordi, il modello nelle mie mani non ebbe gran fortuna, perché al primo volo ebbe qualche noia e fu riappeso al muro. Negli anni ottanta anch'io feci il salto al radiocomando, poi un incidente in pista mi fece passare la voglia di volare.



Foto 1

Nel 2006, dopo una pausa di quasi vent'anni, ho ripreso l'aeromodellismo con un certo accanimento sia sul versante RC, sia, grazie agli amici leccesi Macrì, Guerrieri e Leuzzi, su quello del CL. Il ritorno in soffitta a curiosare nel mio vecchio laboratorio fu un atto dovuto. Ritirai da casa dei miei genitori un

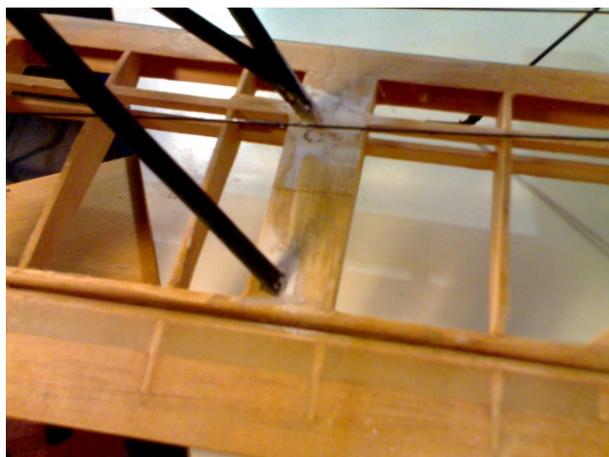


Foto 2

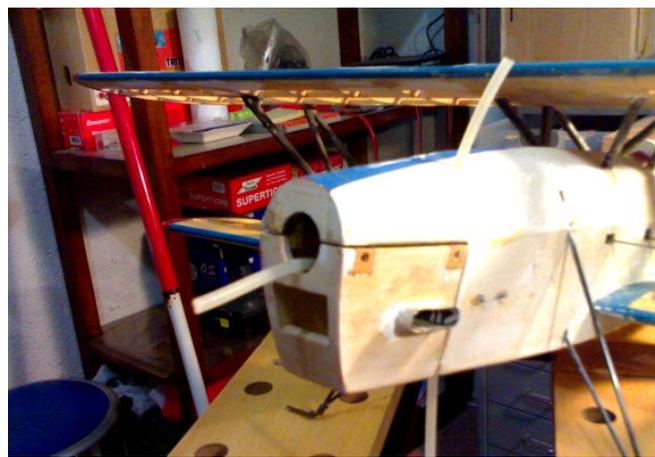


Foto 3



Foto 4 e 5

*Headmaster*, un *Fournier RF4D* e, infine il *CR 32*. Sistemati i primi due radiocomandati, cominciai a pensare che era il caso di salvare anche il vecchissimo Fiat *CR 32*. Fatti i debiti conti, a mio avviso quel modello era stato costruito al più tardi alla fine degli anni sessanta, quindi oggi ha circa quarant'anni. Si trattava di una semiriproduzione perché il disegno della *Movo*, e nelle proporzioni, e nei particolari, non riproduce fedelmente l'originale. Anche la sua colorazione non aveva granchè a vedere con l'originale. La costruzione tuttavia, sebbene il modello fosse logorato dal tempo, era impeccabile, come tutti i modelli del resto costruiti da zio Vito.

Il mio obiettivo nel restauro era solo quello di rimetterlo in sesto per farlo volare. Il primo passo è stato quello di trovare il motore giacchè quando passai al radiocomando feci l'errore di regalare il *G 20/23* di cui era equipaggiato. Per fortuna sono riuscito a recuperarne uno da un modellista siciliano che aveva messo un annuncio su una rivista, per fortuna in buone condizioni: ho potuto tirare un sospiro di sollievo giacchè non avevo alcuna intenzione di manomettere il castello motore, per adattarlo a un nuovo motore, per non indebolire ulteriormente il modello.

Nel restauro sono partito dalle ali. Ho rimosso la copertura in seta anche per poter verificare lo stato degli incollaggi (Foto 1) e provveduto a rinforzarli, aggiungendo qui e là piccoli rinforzi e sostituendo qualche pezzettino di centina e qualche pezzo di ricopertura del bordo d'entrata in alcuni punti in cui era ridotta a una sfoglia sottile. Ho curato in particolare l'incollaggio e la sistemazione dei montanti alari che ho trovato piuttosto sconnessi (Foto 2), la stuccatura di punti critici, la verniciatura della struttura con collante cellulosico diluito. Nel frattempo provvedevo a verificare e sistemare l'incernieramento del piano di coda e a verificare la tenuta dei comandi e delle squadrette.

Passando alla fusoliera ho ricordato che il modello era privo, non so per quale motivo, del serbatoio: sicchè ho dovuto operare uno scasso per sistemarvi un vecchio serbatoio americano della *Perfect*. L'occasione è stata propizia per rinforzare gli incollaggi della parafiamma e delle ordinate



Foto 6



Foto 7

con le longherine.



**Foto 8**

4 e 5) tesa prima con acqua e poi con quattro mani di tendicarta. Con molta onestà devo dire che ho trovato l'ala inferiore leggermente svergolata e non ho potuto fare granchè per porvi rimedio se non provare a tenerla sotto qualche peso quando ho incollato qualche rinforzo nella struttura e quando ho passato il tendicarta. Ho rimosso e rifatto il carrello posteriore con un attacco che ricorda quello del Nobler Top Flite ARF, posizionandolo sul fondo della fusoliera realizzato - per quel tratto - in compensato con un piccolo incavo e con la parte anteriore del filo d'acciaio girata a L al suo interno. Una colata di epossidica e una copertura in lana di vetro hanno assicurato la tenuta.

Ho poi provveduto a una sana scartavetratura della fusoliera, risanando con stucco raschi e ammaccature accumulate nel tempo e poi turapori, carta abrasiva e ... olio di gomito.

A questo punto pensavo di aver finito e di fare una bella verniciata per poi andare al collaudo. Mi sono però poi posto il problema dei colori sbirciando quali tinte avessi sui miei scaffali per impiegarne qualcuna che l'umore del momento mi avesse indicato. E' capitato però che nel frattempo, dovendo andare a difendere un cliente a Roma in Cassazione, mi sia venuta la curiosità di verificare quale fosse la colorazione dell'originale andando alla ricerca di una libreria aeronautica che avesse materiale sul modello. A Roma ce n'è una e lì ho trovato un volumetto monografico sul CR 32 di Ali d'Italia. Ammesso (e non concesso) che io sia un accettabile aeromodellista, non sono invece un conoscitore di aerei e di aviazione. Tuttavia quel volumetto mi ha davvero incuriosito e ho visto tritici, disegni e vecchie



**Foto 9**



**Foto 10**



**Foto 11**

Il modello era anche privo della naca motore che ho realizzato empiricamente, in compensato e balsa, costruendola direttamente sul muso senza guardare al disegno e realizzando le necessarie aperture per l'aria e per lo scarico che ho costruito con lamierino. L'attacco alla fusoliera è stato assicurato con autofilettanti su piccoli rinforzi in faggio (Foto 3).

Ho poi provveduto alla ricopertura alare. Avevo acquistato una bellissima seta termoretraibile (*orasilk?*), ma ho abbandonato l'idea di usarla perché avevo paura di non riuscire a infilare per bene il ferro da stiro tra le ali già montate dovendo fare peraltro i conti con gli ostacoli rappresentati dai montanti alari. Ho optato per una classica modelspan pesante (Foto

foto di varie versioni del velivolo. Nessuna velleità da riprodotto, però, mi sono detto, piuttosto che colorarlo di un colore qualsiasi, quasi quasi provo a avvicinarmi all'originale. La scelta è ricaduta sul modello del 4° Stormo del 1935, del colonnello Pezzè, per la semplice ragione che mi sembrava facile da realizzare essendo color alluminio con coda tricolore. Provvedevo quindi a trovare un accettabile grigio della Humbrol con cui davo, a spruzzo, tre mani leggere (Foto 6). Successivamente, provvedevo a fare il tricolore in coda sempre con tinte Humbrol scelte ad occhio. Poi cominciavo a sistemare gli adesivi alari faticosamente trovati da *Modellismo Riccione* (Foto 7). Nel frattempo vagando su Internet entravo in contatto con *Luca Silviotti*, un modellista di Grosseto che ne stava realizzando una versione radiocomandata e che mi inviava le foto del suo modello in costruzione, foto in cui spiccavano un serbatoio al centro dell'ala e i copriruota. Poi da *Myhobbistore*, un sito inglese, mi facevo inviare i piani di montaggio di un altro Cr 32 radiocomandato, molto fedele all'originale da cui traevo altri spunti per perfezionare il mio modello.

Benche' avessi promesso a Gabriele Macrì che non avrei fatto i copriruota "tanto il modello deve volare e non servono e poi possono danneggiarsi in atterraggio" realizzo in balsa e compensato sia quelli anteriori (che per la verità il progetto Movo contemplava) (Foto 8), sia quello posteriore (Foto 9) che riducevo grossolanamente alla mia dimensione in scala facendo delle foto ridotte del disegno inglese. Realizzo anche il serbatoio alare in balsa (Foto 10) e poi, in un impeto di energia, il parabrezza in compensato e plastica

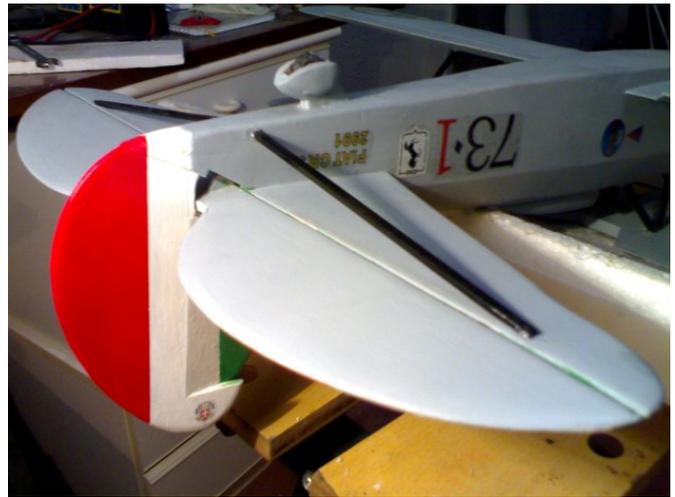


Foto 12



Il modello finito e pronto per il collaudo

trasparente con una forma molto libera realizzata con una certa disinvoltura. L'appetito vien mangiando e sfoggiando voglio da riproduzionista realizzo il cannocchiale con mirino fatto con tubetto di ottone e un occhiello microscopico da modellismo navale. Realizzo poi il cruscotto, piuttosto di fantasia, nello spazio di due cm. riducendo con la fotopiatrix degli strumentini in formato più grande che avevo buttati in un cassetto e facendo un sandwich con due strati di compensato da 0,8 ripieni di un foglio di plastica trasparente. Impazzito, smonto la mia *Montblanc* e con la carica faccio la leva di pilotaggio, una bombola che era presente nell'abitacolo del modello, e realizzo altre leve e bottoni con capocchie di spillo. Coloro il tutto in modo da evidenziare queste piccolezze e mi metto alla ricerca di un pilotino di corpo 2 cm. (Foto 11).

Dopo aver visitato, senza fortuna, tutti i siti di modellismo, in un negozio di giocattoli acquisto una scatola contenente uno scenario militare con alberi, elicottero, carrarmato, armi varie, in cui spiccano due soldatini muscolosi con bombe a mano incollate alla cintura, cinghie varie, coltelli tra i denti ecc. Terrorizzato dall'idea di incontrare per strada mia moglie o i miei figli con la busta contenente i giocchini in questione e comunque bestemmiando per i soldi spesi per ricavare un pupazzo da uno scenario che non mi serviva a nulla, tra i due energumani che la scatola conteneva mi dirigo a quello con sembianze più miti e, amputandolo dalla vita in giù e privandolo, ahimé, anche delle braccia riesco a ridurre il figurino alle dimensioni microscopiche del mio cockpit.

Realizzo i due montanti posti sotto al piano di coda orizzontale che incollo con epossidica (Foto 12). Resta il problema degli stemmi della Regia aeronautica e delle scritte sulla fusoliera che riesco in parte a realizzare in Word (le scritte e i numeri) e in parte a trovare su internet. Chiedo però a Gabriele Macrì di migliorarmi la grafica e soprattutto le dimensioni degli oggetti. Con pochi passaggi di mail e grazie alla sua abilità dispongo di stemmi adeguati che stampo su fogli adesivi trasparenti reperiti in cartoleria. Sistemo il motore, chiudo la naca (che nel frattempo arricchisco con due prese d'aria in balsa), trovo una vecchia ogiva che coloro con la stessa Humbrol grigia. Il modello è ora pronto per il collaudo. Auguratemi buona fortuna! ☺



## *Venti e più anni fa...*



Gianni Chiarlone avvia l'ST.35 del BAGA 14 di Enzo Iannello durante il "2° Trofeo del Prete" del 1973 a Lecce.



Mimmo Speranza di Catania corre al centro del cerchio di volo per un lancio di gara. La foto è del 1968.

## Venti e più anni fa...



Carmelo Dalfino con un acrobatico personale, ST.35. Aeroporto di Boccadifalco, Palermo, 1986.



Il *Continental* di Sergio Pochini con cappottina a goccia e motore da 7cc. Aeroporto di Boccadifalco, Palermo, 1986.



Gruppo di concorrenti ad una gara di *Rat Racing* negli anni '60. In piedi da sinistra il secondo è Salvo Trovato, seguono Lorenzo Tuccari, Claudio Barbanera e Nino Chiavetta. In basso da sinistra: Mimmo Biazzo e Antonello Ruscazzio. Purtroppo non siamo riusciti ad identificare il primo in piedi e l'ultimo in basso, ma bisogna considerare che è pur sempre una foto di quaranta anni fa!