

Volo Vincolato



ANNO VI - N.1 - FEBBRAIO 2009

- Recensioni: la Vincoliade - B.Massara
- Calendario Nazionale Gare e Raduni 2009
- Gli amici di Volo Vincolato - V.V.
- 3[^] Prova Camp. Cisalpino F2B - S.Fiussello
- 1[°] Corso di WWC "Super Pilota 1[°] - M.Del Torre
- Il modello in scatola - C.D'Aumiller
- Raduno "Hangar 82" - C.Scaramella
- Ricordi - M.Candido
- Brindisi al 2009 a Reggio Calabria - E.Marra
- La "Pulce Volante" - G.Viglianti
- 2[°] Raduno "Costa del Sud" - B.Massara
- Il GIP-46: la rivalsa del Vincolato - F.Castro
- Un G.50 di carta - G.Macri
- Venti e più anni fa...

Recensioni:

La VINCOLIADÉ di Gabriele Macri

C'è un nuovo libro sul volo vincolato circolare: la *Vincoliade* di Gabriele Macri.

Il poliedrico autore, ben conosciuto per le sue eccellenti doti artistiche ricche di ironico e dissacrante *humor*, di fantasioso aeromodellista e abile fotografo, nonché autore di altri due libri, ha scritto un libro sulla storia del VVC che farà la gioia

degli appassionati, un'opera che lo ha impegnato per molti anni durante i quali ha raccolto con cura il frammentario materiale disperso su un enorme numero di riviste, libri e siti web, cercando di riordinarlo e di inserirlo nel contesto cronologico, aiutato da grandi pionieri e mostri sacri del vincolato che a loro volta hanno fornito materiale inedito di stampo giornalistico e testimonianze verbali, mi riferisco a personaggi come *George Aldrich*, *Bob Palmer*, *Dale Kirn* e *Ninnetto Ridenti*, giusto per citarne alcuni.

Non è la "summa" delle conoscenze

applicative del VVC, piuttosto una traccia della nascita e dell'evoluzione della specialità colta negli aspetti più significativi partendo dalla fine dell'800 con gli esperimenti di *Tatin* passando attraverso tutte le fasi evolutive ricostruendo la successione di scoperte e di invenzioni che ha permesso l'evoluzione delle categorie: è il caso del capitolo sulla velocità, di quello sui *detroiters*, o dell'acrobazia italiana. In altri casi, il lavoro da topo di biblioteca ha consentito all'autore successi

da detective: per esempio la vera identità dell'enigmatico "*Collaborator*", o il brevetto glow-plug ottenuto molti anni prima dell'applicazione pratica di *Arden*.

La *Vincoliade*, scritta con notevole competenza letteraria, consente al lettore un approccio il più possibile simile ad un romanzo, quindi scorrevole e

ricca di aneddoti e storie particolari.

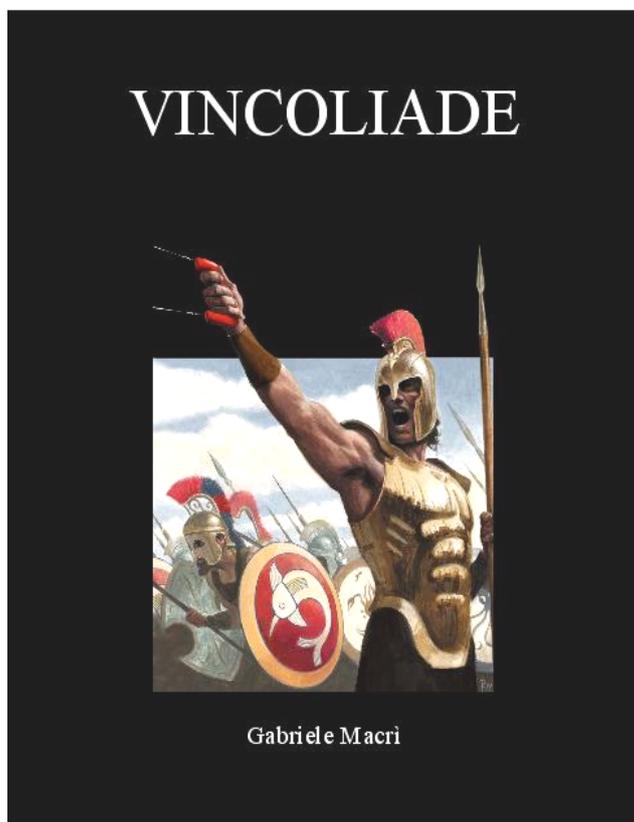
Infine, particolare cura è riposta nella ricerca del materiale iconografico: foto rare, vecchi brevetti che sembrano introvabili, tavole costruttive, fotografie di materiale d'epoca, cose che l'autore ha ritenuto indispensabile proporre al lettore.

Il volume è di ben 210 pagine con circa 500 illustrazione in bianco e nero e a colori, diviso in diciotto capitoli.

Il volume è ordinabile via internet sul sito www.blurb.com, sul quale troverete altre due opere di Macri:

"*Il mare inventato*", cinque racconti genere

fantasy, e "*Innerspace*", raccolta di splendide fotografie subacquee.



BRUNO MASSARA

CALENDARIO NAZIONALE GARE E RADUNI 2009

DATA	EVENTO	LOCALITA'	CLUB e contatti
01 Febbraio	TAVOLETTATA VVC	Grassobbio (BG)	Falchi Bergamo-SAM 2001
15 Marzo	Gara GIP 46	Gela (CL)	D.Tamburini – F.Castro
28-29 Marzo	RADUNO AEROMODELLISTICO DI PRIMAVERA OLDTIMER E VVC	Gualdo Cattaneo(PG)	393 WR-SAM2001
18-19 Aprile	1° PROVA CAMP. ITALIANO F2B	Lugo (RA)	Ae.C.I. Lugo
26 Aprile	XII RADUNO VVC E MOTORI D'EPOCA	Bassano del Grappa (VI)	G.A. "F.Baracca"
10 Maggio	5° RADUNO VVC SICILIA – gara GIP 46	Palermo	VVC Palermo
16-17 Maggio	2° PROVA CAMP. ITALIANO F2B	Malpensa (VA)	2000 Racing Club
24 Maggio	RADUNO VVC –ATOMINO DAY – gara GIP 46	Grassobbio (BG)	Falchi BG
31 Maggio	Raduno VVC	Melegnano (MI)	
07 Giugno	RADUNO VVC – 1° PROVA CAMP. CISALPINO F2B	Valdagno (VI)	G.A.V. Valdagno
13-14 Giugno	3°PROVA CAMP. ITALIANO F2B	Alessandria	CSI Model
21 Giugno	MANIFESTAZIONE VVC AUTODROMO MONZA	Monza (MI)	G.M.M. Monza
30 Agosto	RADUNO VVC – gara GIP 46	Chiasellis di Mortegliano (UD)	Hangar 82
5-6 Settembre	WORLD CUP	Lugo (RA)	Ae.C.I. Lugo
27 Settembre	2° PROVA CAMP.CISALPINO F2B – C.I. VVC OLD TIME	Ciriè (TO)	S.M.C. Ciriè
11 Ottobre	MEMORIAL MARTINELLO E CASTEGNARO – gara GIP 46	Nove (VI)	G.A. "F.Baracca"
11 Ottobre	VI° RADUNO VVC REGGIO CALABRIA – gara GIP 46	Reggio Calabria	VVC Reggio Calabria
18 Ottobre	FRITTO MISTO	Ciriè (TO)	S.M.C. Ciriè

PICCOLI ANNUNCI

VENDO:-acrobatico EXTRA con SAITO.62 fusoliera in resina Furlan e ali Maggi solo sei voli;

-acrobatico YAK con SAITO .91;

-acrobatico SUKOI ali e timoni smontabili, pochi voli, concepito per SAITO .72, .82 o .91.

Per informazioni e foto:

Alberto Ravelli
alrav2@libero.it

GARA GIP 46

15 MARZO 2009

GELA (CL)

Presso la pista in asfalto di Gela si svolgerà una gara riservata al GIP46

Informazioni e contatti:

Franco Castro 349 4534598
Daniele Tamburini 3351976332

AVVISO IMPORTANTE!

Abbiamo ricevuto tre ricariche on-line e tre da ufficio postale di rinnovo per l'anno 2009 al *Notiziario di Volo Vincolato* senza ricevere alcuna comunicazione da parte dei mittenti.

Ricordo che le poste, per le ricariche on-line o da ufficio postale, non forniscono alcuna informazione sulle generalità del mittente né della località di origine, limitandosi a notificare l'avvenuto accredito. Quindi è necessario avvisarci con qualunque mezzo per potere attribuire la ricarica.

Appare chiaro che in queste condizioni non sappiamo a chi spedire il notiziario!

Coloro i quali hanno effettuato le ricariche in oggetto sono pregati di mettersi in contatto al più presto, comunicando data della ricarica e località di origine, in modo da consentirci di spedire il notiziario.

Bruno Massara

3477759683

volovincolatosicilia@libero.it

900m pista asfaltata - servizio-Bar - Ristorante
Info Bar - Ristorante 347 3560224

Avisuperficie del Sagrantino
Gualdo Cattaneo (Pg)
Organizzazione e Info:
www.393wr.com
Tel +39 3939772747

28 / 29 Marzo 2009

RADUNO AEROMODELLISTICO DI PRIMAVERA
Old Timer e Volo Vincolato

Gli aeromodelli Old Timer e quelli a Volo Vincolato rappresentano la storia dell'aeromodellismo. Il fascino delle prime macchine volanti nel Raduno di Primavera.
Guarda un Filmato: <http://www.vimeo.com/2737977>

<p>Sabato 28</p> <p>ore 14 Voli liberi in pista</p> <p>ore 18 Degustazioni prodotti Az. Agr. Angelelli Presentazione prodotti cosmetici al Sagrantino Visita al museo del Trattore d'epoca Voli in Elicottero</p> <p>ore 21 Cena al Ristorante Acquarossa (su prenotazione)</p>	<p style="text-align: right;">Domenica 29</p> <p style="text-align: right;">ore 8,00 Iscrizione Piloti ore 9,00 Lanci del mattino ore 14,00 Pranzo al Ristorante Acquarossa (su prenotazione) ore 15,00 Lanci del pomeriggio ore 18,00 Premiazioni e Saluti</p>
--	--

PROGRAMMA

www.centroacquarossa.it

Centro Acquarossa - Via Bonifacio Loc. Ponte di Ferro - Gualdo C.
E45 Uscita Ripabianca - Foligno - Gualdo Cattaneo

GLI AMICI DI VOLO VINCOLATO



Il P51 Mustang profilo dell'americano Tom McClain, motore Supertigre G.51.

TERZA PROVA DEL CAMPIONATO CISALPINO F2B GRASSOBBIO (BERGAMO) – 28 SETTEMBRE 2008

Domenica 28 settembre 2008, sul campo volo “Dino Sestini” dell’Aero Club di Bergamo, si è conclusa la ventiseiesima edizione del Campionato Cisalpino.

La terza prova dell’edizione 2008 è stata organizzata congiuntamente dagli aeromodellisti locali e dal Gruppo Modellistico Monzese; da quando la storica pista alle Cave Rocca non è più disponibile, se non in giornate e orari che ne limitano fortemente l’utilizzo, molti dei soci del GMM frequentano ormai abitualmente l’impianto bergamasco, situato a circa 45 Km da Monza ed attrezzato con una pista in asfalto recintata ed in buone condizioni; l’impianto comprende inoltre un’ampia pista RC in erba che, in occasione delle gare di Volo Vincolato, viene messa a disposizione dei concorrenti per i voli di prova.

Ad una sola settimana di distanza dalla terza prova del Campionato Italiano svoltasi a Ciriè, il popolo della acrobazia italiana si ritrova quindi, in un clima già autunnale, per concludere degnamente la stagione agonistica, proponendo anche interessanti novità che, si spera, daranno poi i loro frutti l’anno prossimo.

Tra queste novità la più interessante viene dall’ufficiosamente neo campione italiano Marco Valliera: non pago del titolo nazionale conquistato una settimana prima, decide di concludere il Cisalpino utilizzando una motorizzazione elettrica applicata allo “Score”, il nuovo acrobatico quasi pronto al volo della Top Flite. Anche se l’uso del motore elettrico ormai non è più una novità, sia campo internazionale che in Italia, Marco Valliera ha comunque dimostrato, concludendo la gara con un ottimo terzo posto, che questa strada è ormai agevolmente percorribile.

Un’altra novità che ha caratterizzato la giornata è stata l’imperversare dello “Score”, a pochi mesi dalla sua uscita in commercio: oltre al già citato Valliera, altri due concorrenti utilizzavano infatti questo acrobatico: il locale Roberto Viti e l’esordiente novarese Roberto Cottardo. In base a ciò che si è potuto osservare, il modello consente di ottenere discrete prestazioni ma presenta forti limiti riguardo al peso (circa 1800 grammi), variabile tra un kit e l’altro ma, tendenzialmente, eccessivo rispetto alle esigenze della acrobazia; per chi desidera avvicinarsi alla categoria F2b potrebbe comunque essere una soluzione poco costosa e tecnicamente agevole.

Una soluzione altrettanto agevole ma più costosa è invece quella presentata da Alberto Maggi: dopo quasi vent’anni di motori a quattro tempi, ritorna infatti all’uso di un motore a due tempi, uno Stalker, montato su un bellissimo Extra 300 di fabbricazione ucraina; l’acrobatico, costruito da Alexander Osetrov, è stato utilizzato dall’ucraino Sergij Solomianikov al Campionato Mondiale 2008. La validità di questi modelli è già stata ampiamente dimostrata da Milani e Valliera anche se occorre precisare che, per ottenere prestazioni ad alto livello da queste macchine molto sofisticate, servono specifiche competenze e conoscenze, soprattutto riguardo la messa a punto dei motori.

Sempre nel campo delle novità occorre poi menzionare l’esordio vittorioso del quattordicenne Aivia Bosio: dopo aver partecipato fuori classifica alle gare di Lugo e Ciriè ha infatti agevolmente vinto nella categoria “Sport”, dimostrando di saper eseguire correttamente e ad un livello più che dignitoso un programma acrobatico imparato in appena due mesi e anche di saper gestire correttamente tutti gli imprevisti dovuti ai vari inconvenienti tecnici che gli hanno impedito di portare a termine i voli. Il padre di Aivia, il torinese trapiantato a San Remo Mario Bosio, più che una novità è invece un rientro: già presente nelle classifiche degli anni ’70 ha infatti deciso di riprendere l’attività modellistica dopo più di trent’anni di pausa e, dopo qualche gara di riassetto, non mancherà di ritrovare tutto il suo potenziale.

Per quanto riguarda la gara, nella categoria “Big” vince Maggi, che si aggiudica anche il titolo 2008, davanti a Milani e Valliera; nella categoria “Acro” Zenere ottiene la sua prima vittoria davanti a Ravelli, vincitore del Campionato, e a Raveane. La categoria “Sport” vede prevalere Aivia Bosio su Doni, Cottardo e Savoldi ma il Campionato viene vinto da Savoldi, unico tra i concorrenti della categoria con due gare all’attivo.

I voli della giornata sono stati attentamente e pazientemente valutati da Guido Fasano, Massimo Sangiacomo e Giordano Laghi, scelti dagli organizzatori del Cisalpino nell’ambito di una ormai ristrettissima rosa di possibilità; tra le novità che vorremmo osservare l’anno prossimo ci sarebbe proprio la candidatura di molti nuovi aspiranti giudici, ai quali il Campionato Cisalpino 2009 darebbe l’opportunità di effettuare un anno di formazione in vista di futuri impegni nazionali ed internazionali. Chi fosse interessato si faccia quindi avanti: le possibilità di “carriera” non mancano!

SILVIA FIUSSELLO

CLASSIFICHE Terza prova Campionato Cisalpino (Grassobbio)

Categoria “BIG”

	concorrente	1° lancio	2° lancio	Totale
1	Maggi Alberto	1099,76	1161,2	1161,2
2	Milani Maurizio	1150,56	1135,66	1150,56
3	Valliera Marco	1023,53	1099,06	1099,06
4	Fiussello Mauro	991,7	1047,7	1047,7
5	Felici Giacomo	942,06	1021,3	1021,3
6	Furlan Vittorio	980,6	996,2	996,2
7	Furlan Dionisio	949,83	966,3	966,3

Categoria “ACRO”

	concorrente	1° lancio	2° lancio	Totale
1	Zenere Giorgio	889,6	953,96	953,96
2	Ravelli Alberto	925,13	917,93	925,13
3	Raveane Albino	902,83	900,5	902,83
4	Fiussello Silvia	864,5	860,4	864,5
5	Bosio Mario	826,73	864,37	864,37
6	Torchio Olimpio	757,06	860,2	860,2
7	Viti Roberto	769,13	814,33	814,33

Categoria “SPORT”

	concorrente	1° lancio	2° lancio	Totale
1	Bosio Aivia	837,43	771,37	837,43
2	Doni Enzo	704,66	696,33	704,66
3	Cottardo R.to	695,53	634,06	695,53
4	Savoldi Attilio	45,83	278,4	278,4

CLASSIFICHE FINALI

	concorrente	Ciriè punti	Ciriè millesimi	Valdagno punti	Valdagno millesimi	Grassobbio punti	Grassobbio millesimi	TOTALE
1	MAGGI	1050,17	1000,00	1118,1	1000,00	1161,2	1000,00	2000,00
2	MILANI	1029,77	980,57	1101,2	984,89	1150,57	990,85	1975,73
3	VALLIERA	1048	997,93	0	0,00	1099,07	946,50	1944,43
4	FIUSSELLO M.	976,2	929,56	1028,37	919,75	1047,7	902,26	1849,31
5	FELICI	0	0,00	975,8	872,73	1021,3	879,52	1752,25
6	COMPOSTELLA	987,57	940,39	0	0,00	0	0,00	940,39
7	BALLESIO	976,6	929,94	0	0,00	0	0,00	929,94
8	FURLAN V.	0	0,00	0	0,00	996,2	857,91	857,91
9	FURLAN D.	0	0,00	0	0,00	966,3	832,16	832,16

B
I
G

1	RAVELLI	882,37	1000,00	931,83	1000,00	925,13	969,77	2000,00
2	RAVEANE	876,57	993,43	858,03	920,80	902,83	946,39	1939,82
3	ZENERE	0	0,00	841,33	902,88	953,97	1000,00	1902,88
4	CASAROLA	864,17	979,37	824,8	885,14	0	0,00	1864,51
5	TORCHIO	813,57	922,03	0	0,00	860,2	901,71	1823,73
6	FIUSSELLO S.	791,93	897,50	849,47	911,61	864,5	906,21	1817,83
7	VITI	742,53	841,52	0	0,00	814,33	853,62	1695,14
8	BOSIO M.	0	0,00	0	0,00	864,37	906,08	906,08

A
C
R
O

1	SAVOLDI	164,67	1000,00	0	0,00	278,4	332,45	1332,45
2	BOSIO A.	0	0,00	0	0,00	837,43	1000,00	1000,00
3	DAL MASO	0	0,00	773,2	1000,00	0	0,00	1000,00
4	DONI	0	0,00	0	0,00	704,67	841,47	841,47
5	COTTARDO	0	0,00	0	0,00	695,53	830,55	830,55
6	BERGOZZA	0	0,00	613,83	793,88	0	0,00	793,88

S
P
O
R
T

1° corso di Volo Vincolato Circolare

Super Pilota 1

Era da tempo che sentivo la curiosità di voler provare ad insegnare qualcosa, se non altro per tutti quei discorsi che alcuni insegnanti fanno costantemente ai genitori, lamentandosi sempre e comunque su tutto ciò che riguarda comportamenti, educazione e bullismo e di cui non si sentono coinvolti. Essendo fermamente convinto che molto dipende dall'insegnante e da come ci si pone nei confronti dei ragazzi, mi sono messo in discussione partendo dai ragazzi di prima e seconda media (11 e 12 anni). Certamente non sono mancati i rimproveri, la mancanza di regole deve essere affrontata con polso e determinazione, stabilendo che se le regole del "vivere insieme" vengono rispettate, tutto fila liscio. Avuti i primi accordi con la parrocchia per la disponibilità dei locali ed un primo approccio con i ragazzi per la spiegazione di questa nuova avventura, eccoci pronti a gennaio 2008 per il "1° CORSO DI VOLO VINCOLATO CIRCOLARE". Dovevo trovare il modo di incuriosire i ragazzi ed invogliarli a fare qualche cosa di diverso dalla solita Play Station; ho così chiesto loro di parlarmi "dell'aria", anzi ho chiesto loro di darmene un pò! Vi lascio immaginare le loro facce, ma certamente li avevo incuriositi. Allora ho spiegato quanto "magica" sia l'aria; infatti, non si vede ma c'è, è indispensabile per vivere, sposta le nuvole con una facilità estrema e, (dulcis in fundo) sostiene in volo aerei con centinaia di passeggeri e relativi bagagli con un peso non trascurabile. La curiosità era partita... Ho allora illustrato loro il progetto del "Super Pilota 1", aereo che tutti i volovincolisti conoscono; almeno quelli della mia età (classe 1961).

Da prima dovevamo costruirne uno, anzi due (non si sa mai) e imparare a volare, ma già alla seconda lezione, il buon Simone mi chiedeva chi avrebbe poi tenuto quell'aereo?

L'imbarazzo della risposta mi ha fatto riflettere e così, colto da un impeto di orgoglio, ho chiesto un aiuto al negozio di modellismo "MINI ELISO" di Pozzuolo che, capita la situazione, non ha perso tempo per consegnarmi balsa e colla (grazie Marco); per correttezza dovevo chiedere aiuto anche all'altro negozio: "MODELLISTICA DORIO" e, il buon Giulio, non si è fatto pregare anzi oltre al materiale, ha rispolverato manopole e colore adatti allo scopo. Nel frattempo un vecchio amico e il suo Team, ha inaugurato un nuovo negozio di modellismo a Remanzacco: AREA 52. Potevo fare un torto ad un amico? Grazie Gianfranco per le decals, le bacchette d'acciaio e il turapori. Non vi dico l'entusiasmo dei ragazzi nell'apprendere che ognuno di loro poteva possedere il proprio aeroplanino. E così con impegno e



Sulla pista Hangar 82 da sinistra: Marco, Simone, Gabriele, Luca, Alice, Claudia e Marino Del Torre.



Claudia, Simone, Agata, Alice



I due Stefano, omonimi, al lavoro

determinazione sono cominciati i lavori; vederli all'opera era un piacere ma ancora di più era vedersi rubare di mano il traforo per tagliare a più non posso ogni pezzo di legno che trovavano; la colla a due componenti che prima puzzava diventava ogni giorno più "profumata" così come il turapori che sotto la carta vetrata trasformava la balsa ruvida in liscia e vellutata, la segatura imperava nella nostra stanza e le pulizie erano sempre più dispendiose. Voglio perciò sottolineare quanto la mancanza di manualità sia frutto di mancanza di stimoli da parte dei genitori e dei nonni, che al posto dei video giochi farebbero bene a regalare un bel traforo con un pezzo di compensato (fatelo!). La rapidità con cui imparano è allarmante, se ben istruiti, usano il tagliabalsa con attenzione, in questo caso però mi sono fatto promettere che lo useranno solo con l'aiuto dei genitori.

A tal proposito ho impostato le lezioni, dedicando la prima mezz'ora (non andate oltre altrimenti si annoiano) per la teoria, le restanti ore per mettere in pratica tutte quelle parole astratte dette in precedenza.

Sarà per uno stupido pregiudizio maschilista, ma vi assicuro che le donne sono le migliori sia per l'attenzione dimostrata ma soprattutto per la precisione del traforo, senza contare la determinazione a raggiungere lo scopo prefissato. Ma questo non sarò certo io ad evidenziarlo, lo sapevamo già!!! Ringrazio quindi Agata e Alice per avermi aperto gli occhi; un



Simone Durat

grazie a Stefano per l'aver messo in pratica che i consigli dei genitori vanno sempre ascoltati soprattutto quando ci dicono che per dipingere è meglio togliersi la maglia della squadra del cuore; ringrazio Francesco per avermi ricordato che la dieta è meglio che la lasciamo agli altri; a Luca perchè sono certo che migliorerà in costanza e impegno; a Simone, perchè saprà quando mordersi la lingua; e a Claudia per aver accolto il nomignolo "argento vivo" per tutte le attività, e con quanta determinazione le svolge.

Lunedì 2 Giugno, sotto un sole spietato, la carovana di genitori e dei ragazzi si presentavano puntuali presso la pista di volo vincolato HANGAR 82 per il collaudo di rito. Un piccolo ragguaglio alle elementari regole indispensabili per la preparazione al volo ed ecco che uno ad uno i ragazzi, ma anche i genitori hanno fatto il

battesimo del volo lasciandomi senza fiato sia per il susseguirsi dei voli ma soprattutto per la bravura con cui hanno imparato.

Tutti i modelli volano stabili e sicuri a conferma del buon progetto e delle ottime costruzioni eseguite dai "miei MAGNIFICI SETTE" e...udite, udite, domenica 8 giugno a Valdagno (VI) durante la manifestazione, due nomi illustri dell'acrobazia, Laghi Giordano e il bravo organizzatore Giorgio Zenere in ricordo della loro infanzia, e con mia grande soddisfazione, hanno voluto riprovare l'ebbrezza del volo con il Super *Pilota 1*, così ora toccherà a loro farmi provare il loro ultimo acrobatico...!

Ringrazio di cuore i ragazzi per la realizzazione di un sogno; i genitori per il supporto; i componenti dell'HANGAR 82, per i preparativi della pista e il supporto tecnico e morale; i negozianti per aver creduto in questo progetto; la mia famiglia per le giornate trascurate, ma soprattutto Padre Bruno e Annalisa perchè senza la loro approvazione non avrei potuto raggiungere questo bel traguardo che spero, anzi ne sono sicuro, verrà seguito da altri. Resto a disposizione per qualsiasi chiarimento: deltorremarino@alice.it

MARINO DEL TORRE



IL MODELLO IN SCATOLA*di Corrado D'Aumiller*

Tutti ritengono che la abitabilità all'interno di un camper sia infinita, invece specialmente per far fronte al cambio di stagione è necessario avere spazio per l'abbigliamento, pertanto i modelli non trovano alcuna disponibilità.

L'imminente partenza per il Gargano a Maggio 2008 e la mail di Gabriele Macrì di alcuni giorni prima della partenza nella quale mi sollecitava di portare un mio modello per volare insieme agli altri, mi ha stimolato a cercare una soluzione compatibile con il mezzo di trasporto usato.

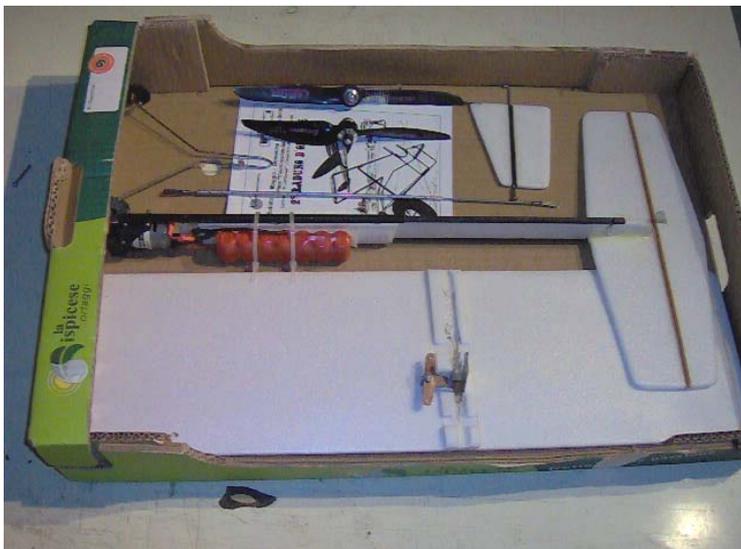
Avevo iniziato da un pò di tempo un modello in Depron per motore elettrico ma non era mai stato completato.

Ho recuperato alcuni pezzi (timoni e ali in parte) come basi di partenza del nuovo modello in scatola.

La scatola di partenza è un vassoio impilabile per la frutta di mercato dello spessore sufficiente a contenere il motore. Dimensioni esterne 800x400x80 mm.

Il modello come si può capire anche dalle foto allegate è completamente smontabile e assemblabile con tre viti ed è contenuto nella scatola da frutta.

La fusoliera è stata costruita sul supporto motore con 2 tubi di carbonio diametro 8 mm uniti con tavoletta di



Depron 6 mm incollata con resina. Alla fusoliera è incollato il timone orizzontale in depron da 6 mm, lunghezza totale 780 mm. Il timone verticale è composto da tubetto di carbonio 6 mm a cui sono incollate due appendici in Depron 6 mm per ottenere la sagoma desiderata. Il tubetto serve come passante per il tirante verticale di blocco alla fusoliera.

L'ala è ottenuta da un foglio di Depron da 3 mm opportunamente piegato su un longherone in obece 10x6 mm per ottenere profilo piano convesso. Il longherone al centro porta un supporto in alluminio a "C" opportunamente sagomato che funge da supporto di blocco alla tavoletta formata della fusoliera e sul lato interno del modello

a supporto della squadretta di comando, e sul lato esterno da appoggio della batteria. Ap. alare 780 mm.

Il carrello è un unico pezzo in filo acciaio da 2 mm piegato ad "U" con ruote diametro 35 mm in carbonio fissato alla fusoliera con 1 vite e 1 spina.

Il motore è lo Speed 400 ridotto 1:1,8 alimentato con una batteria da 7,2 volts a 7 elementi NiMh 600 mHa con connessione diretta senza interruttore, funzionamento in volo stimato di 3 minuti. ☺

RADUNO DI SETTEMBRE - HANGAR 82 **MORTEGLIANO (UD)**

Il 20 Settembre 2008 tutti i modellisti si sono ritrovati a CHIASIELLIS di MORTEGLIANO (UDINE), ed ho finalmente conosciuto tutto il resto dello "squadrone" di cui tanto avevo sentito parlare dal mio maestro Marino Del Torte, tra cui Paolo Punteri, ClaudioPol, Mauro Mandolini, Gabriele Ciani e relative mogli e fidanzate quali organizzatrici. Già dal mattino presto e mentre ci si preparava a ricevere gli ospiti, dalle auto uscivano i primi modelli che, a differenza del mio *SUPER PILOTA 1* erano enormi. Con l'arrivo di tutti i concorrenti mi ha colpito un nuovo ragazzo, Giacomo Meneghini, che



La fotografia d'archivio storico donata in ricordo della manifestazione.



aveva all'incirca la mia età (12 anni) ma ci metteva molto entusiasmo; era proprio molto bravo pur avendo come me cominciato da poco, ed era aiutato dal padre anche lui molto bravo a far volare il *Fantkas* e il *Twister*.

Si sono presentati anche dei campioni come Furlan Dionisio con un bellissimo aereo acrobatico che faceva figure mozzafiato, ed

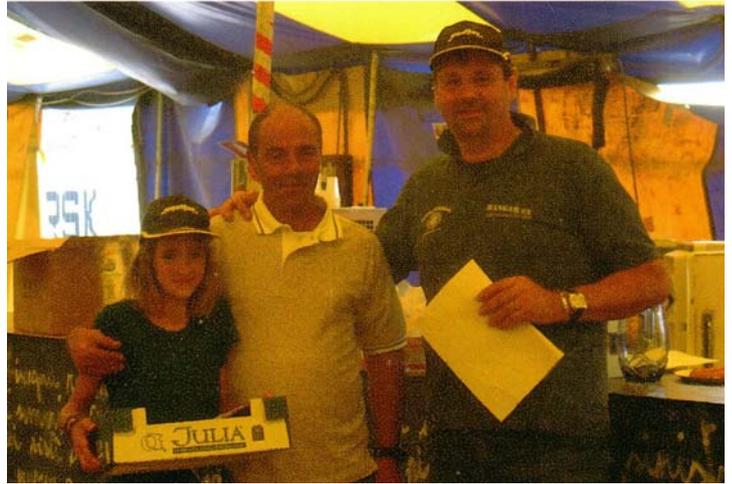
io ne ero meravigliata, così come nel vedere Carbini Pino con il vecchio *Jamison Special* ed un *Rodeo*. Mi ha fatto tanto ridere l'aereo di Luigi Marchiori, lo *Strunz Strupen*, che era simpaticissimo e che a fine giornata Marco Del Torre ha rovinato rompendo la carta delle ali per curiosare sotto l'aereo; il papà Marino non sapeva come scusarsi e solo la classe di Luigi ha salvato Marco da una probabile punizione... Ho visto volare Giorgio Zanetti e Casoi Alessandro, Corrado Nicolini, Biasi Maurino e (mi suggeriscono) l'immane Mauro Giroto: si sono sfidati in duello



Al decollo Pino Carbini con il *Jamison Special* aiutato da Luigi Marchiori



Dionisio Furlan con l'Extra



Claudia Scaramella, il Sig. Carmine e Marino Del Torre.

con combattimenti all'ultimo sangue facendo divertire tutta la gente.

Alle 13 siamo andati a mangiare una grigliata favolosa e abbondante. Alla fine del pranzo un signore, pur non essendo aeromodellista, ha regalato a tutti i partecipanti come consuetudine una cassetta delle famose mele *Julia*; grazie Signor Carmine!

E Marino, dopo un momento d'imbarazzo per il discorso improvvisato, ha consegnato come ricordo a tutti i partecipanti una fotografia storica che ritrae un *P40* durante la manutenzione pre-volo, consigliando a tutti di non mancare ai prossimi appuntamenti per ottenere le successive foto di una serie storica e inedita, gelosamente archiviata.

Peccato però che del corso di aeromodellismo eravamo solo io e Stefano Monti a sfidarci per chi volava di più, mentre gli altri si sono persi una giornata favolosa e indimenticabile, ma siamo sicuri che il prossimo anno come pure a pasquetta, saranno presenti per vedere, toccare e provare questa vera emozione, così come il cibo che è stato veramente buono! Garantisce...

CLAUDIA SCARAMELLA

GLI AMICI DI VOLO VINCOLATO



L'alessandrino Oriano Furlan con il suo bellissimo semiscala acrobatico *Spinks Akromaster*



VOLO VINCOLATO CALABRIA

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

Ricordi

Romantici e divertenti racconti di Mimmo Candido

scritti da Giacomo Mauro

Quarta parte

Frequentazioni a Lecce

Nell'agosto del 1955 lasciai Lecce. Non mi ricordo bene i dettagli ma mi sembra di ricordare che c'entrasse una qualche bella ragazza. Forse trovai che era arrivato il momento di un cambiamento d'aria che era la cosa che i medici, a quel tempo, consigliavano volentieri.

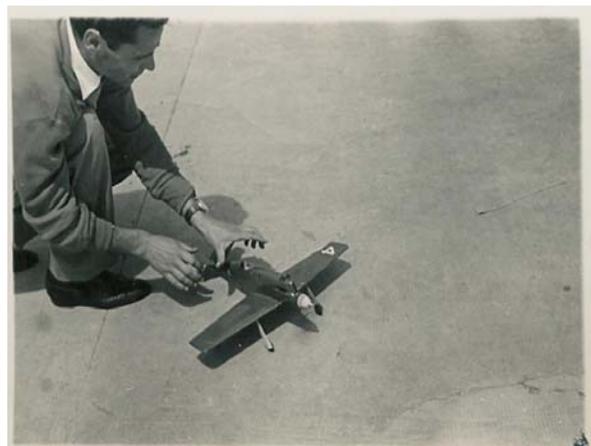
Il mio arrivo a Reggio Calabria fu subito segnato dalle nuove amicizie dell'ambiente modellistico dentro il quale fui velocissimo ad ambientarmi. In effetti la città dello stretto aveva la strana, nel contesto dell'Italia meridionale, contiguità con l'aeronautica (il vicino aeroporto) ed un vasto bacino di giovani aeromodellisti anche di fama nazionale. Un ottimo posto dove trasferirsi.

Poi le cose andarono che in provincia di Reggio Calabria ci vivo ancora e sono passati una cinquantina d'anni. Comunque non ho mai dimenticato gli amici e loro, per fortuna, non hanno dimenticato me.

Fin dalle prime esperienze di U-Control fatte a Lecce ero stato molto attratto dalle riproduzioni volanti. Ho conservato qualche foto di modelli miei ed altrui. In particolare quelle che seguono furono scattate sul campo di Galatina e mostrano lo stesso modello riproduzione all'avviamento ed al decollo.

Altri amici ne erano rimasti lungamente coinvolti e fu così che quando gli amici Luigi Pinto ed Enzo De Nunzio mi sollecitarono a partecipare una gara di riproduzioni io fui ben lieto di farmi coinvolgere.

Mi ricordo che partecipai all'edizione del 1967 della gara cittadina che si tenne in Piazza dei Trecentomila.





Lecce 1967, Piazza dei trecentomila. Seduto al tavolo c'è Enzo De Nunzio, in piedi di spalle Fernando Degiorgi



Lecce 1967, Piazza dei Trecentomila. In piedi con un rotolo di carta in mano Luigi Pinto

Gli amici che mi avevano coinvolto erano gli organizzatori e così compaiono con le carte in mano nelle poche foto che mi rimangono dell'avventura. Il profilo meno longilineo di quello che avevano negli anni del dopo guerra dimostra che il tempo non li aveva lasciati indenni ma lo spirito era quello di sempre. Ricordo che partecipai con due modelli di cui mi rimane qualche foto.



Il più grosso è il Fachiro che avevo riprodotto prendendo a modello direttamente l'originale di Franco Capua. L'altro modello è il Macchi 416 che è assai più piccolo e precedente.

Il Fachiro si apprezza meglio in una foto di formato più grande.

L'anno successivo, quindi nel 1968, ricordo bene che tornai a Lecce per la medesima occasione. Questa volta avevo un modello diverso. ☺



BRINDISI AL 2009 A REGGIO CALABRIA

Grazie ad una idea di Giovanni Viglianti il 29 Dicembre 2008 gli appassionati del VVC di Reggio Calabria si sono ritrovati sul campo di volo per brindare al nuovo anno.

Nella foto in alto da sin a destra in piedi: Aldo Ruggeri, Antonio Viglianti, Francesco Campolo, Valerio Viglianti, Ennio Marra, Mimmo Cuzzocrea, Pino Bianco. Seduti da sin a destra: Lucio Raccuja, Gianni Viglianti, Franz Papasergio, Guido Raccuja. Manca Mauro Campa. Devo dire che il lavoro che Gianni sta facendo comincia a dare i suoi frutti.

Nella foto sopra da sinistra Franz Papasergio e Giovanni Viglianti.

ENNIO MARRA

La mia nuova fatica: la “Pulce volante”

Pensa e ripensa credo di essere arrivato a capire che se oggi si volessero pubblicizzare i modelli per il volo vincolato, bisognerebbe semplicemente fare un passo indietro.

Cosa voglio dire? Dico che basterebbe fare volare nuovamente i modelli nelle piazze cittadine. Come?

Semplice!

Bisogna costruire un piccolo modello facile da pilotare, con cavi corti per essere usato in spazi ristretti e poco rumoroso.

Dopo aver collegato il cervello alle mani, dai soliti residui di balsa, con un piccolo Cox ed un pò di fantasia è fuoriuscita la “Pulce volante”.

Sicuramente un modello sfizioso ma con le incertezze di un nuovo progetto e, come di consueto, si giunge al giorno del collaudo.

Dopo aver messo in volo la *Pulce volante* con grande gioia scopro un



modellino con doti eccezionali. Sì, eccezionali!

Riesco a capire subito che un bambino o adulto che sia, con la “Pulce volante” in mano, dopo pochi minuti da allievo diventa pilota riuscendo addirittura ad atterrare senza assistenza.

Mi piacerebbe condividere la bontà di questo progetto con voi e per questo ve lo propongo. Salutonì,

GIOVANNI VIGLIANTI

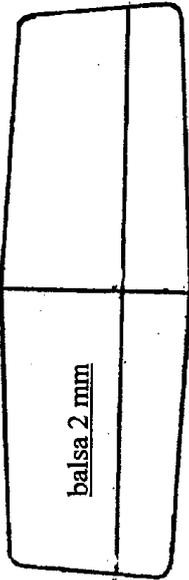
PULCE VOLANTE

progetto di Giovanni Viglianti - 2008

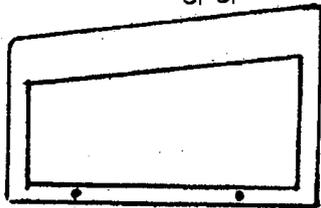
apertura alare.....440mm

motore COX 0,8 Thimble Drome

cerniera elevatore in nastro adesivo trasparente

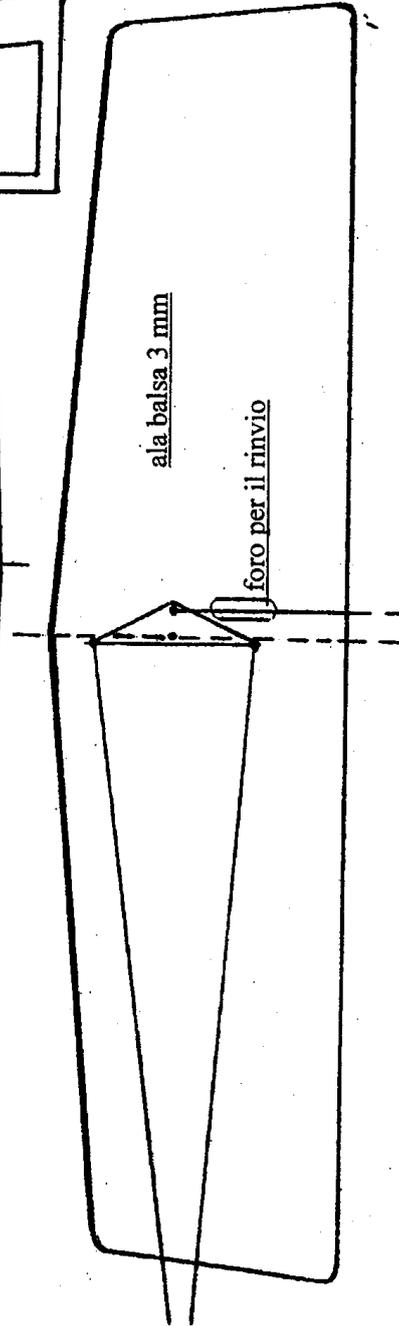


balsa 2 mm

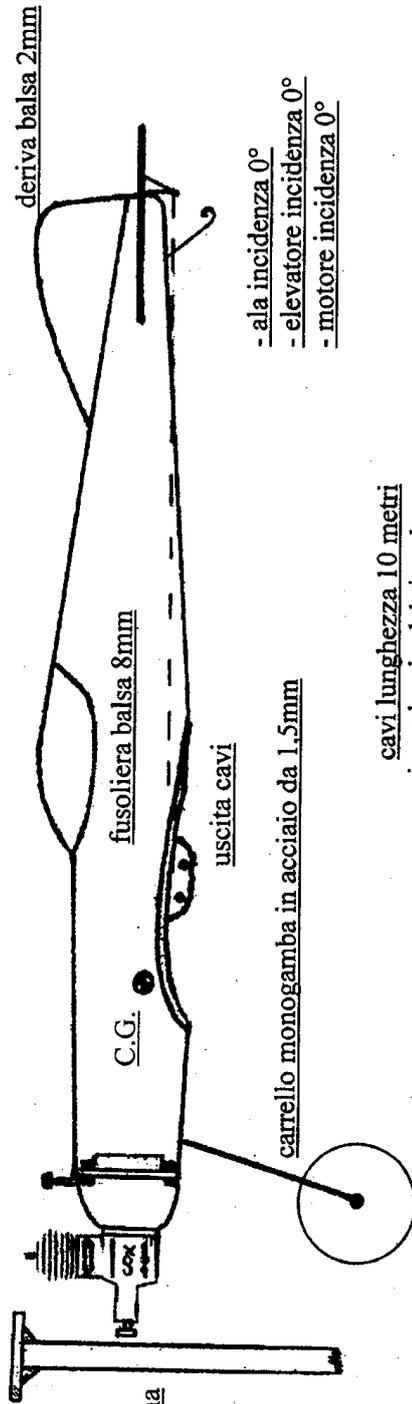


manopola
utilizzata
distanza tra i
cavi 60 mm

ala balsa 3 mm



foro per il rinvio



fusoliera vista
dall'alto con
ordinata parafiamma
disassata in
compensato di
betulla da 3 mm

deriva balsa 2mm

fusoliera balsa 8mm

uscita cavi

- ala incidenza 0°
- elevatore incidenza 0°
- motore incidenza 0°

carrello monogamba in acciaio da 1,5mm

cavi lunghezza 10 metri
in carbonio del tipo da pesca



VOLO VINCOLATO SICILIA

B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it

2° RADUNO VVC “Costa del Sud”

14 Dicembre 2008 - Gela (CL)

Dopo due anni dalla prima edizione anche quest’anno siamo stati ospiti di Daniele Tamburini sulla bellissima pista asfaltata di Gela. Daniele ha organizzato ancora una volta una accoglienza e una ospitalità di alto livello tanto che i partecipanti, giunti dalla Sicilia e dalla Calabria, hanno usufruito al loro arrivo di una ricca colazione con dolci e paste, caffè caldo e bibite, al riparo di una grande hospitality prefabbricata e montata per l’occasione, chiusa su tre lati oltre il tetto, in grado di ospitare almeno cinquanta persone in caso di pioggia.

L’ospitalità non è finita qui, perchè tutti i partecipanti con al seguito famiglie e accompagnatori sono stati ancora una volta ospiti dell’organizzazione di Daniele Tamburini per il pranzo, un’importante occasione di riunione nella pausa dei voli per stare insieme, ridere, e scambiare “*intelligenze aeromodellistiche*”, giusto per citare una frase tanto cara al mio buon amico Emanuele Di Bartolo.

Si temeva la pioggia ma in realtà non se ne è vista, anche se la giornata è stata caratterizzata da una certa variabilità che alternava il sole alle nuvole, mentre era presente un vento teso e di certo non debole ma che non ha messo in difficoltà nessuno.

Sul grande piazzale di Gela sono state tracciate due piste, una con 25 metri di raggio ed un’altra con raggio 20 metri dedicata al GIP. Alla gara di GIP46, ormai un appuntamento fisso ai raduni, hanno partecipato ben 16 concorrenti di cui tre esordienti. Li cito tutti, sperando di non dimenticare nessuno. Da Acireale: Franco Castro, Tonino e Pietro Maugeri, Orazio Rocca, Giuseppe Rocca, Francesco Pistarà. Da Catania: Gregorio Vinci, Giuseppe Tuccari, Federico Ascitti, Lorenzo Tuccari. Da Palermo: Daniele Tamburini, Giorgio Capasso,



Daniele Tamburini



Franco “Ciccio” Castro



Giacomo Mauro e Ennio Marra



Leone Parlavecchio



Giacomo Mauro



**Pietro Maugeri e Federico Asciutti.
Dietro Tonino Maugeri e Daniele Tamburini**



Orazio e Giuseppe Motta



Mimmo Speranza



Giuseppe Avolio e Pippo Vinci



Francesco Pistarà



Giorgio Capasso



Orazio e Giuseppe Rocca



Emanuele Di Bartolo



Romeo Letor



Piero Angelini



Ennio Marra



Giambattista Strano



Attilio Di Figlia



Lorenzo e Giuseppe Tuccari



Francesco Anastasi

Attilio Di Figlia, Emanuele Di Bartolo, Bruno Massara. Da Siracusa Francesco Anastasi e da S.G.La Punta (CT) Salvatore Spampinato. Gli esordienti erano Emanuele Di Bartolo, Giorgio Capasso e Bruno Massara. Un ringraziamento va a Piero Angelini che con la consueta passione si è occupato della direzione di gara. Per la cronaca ha vinto Franco Castro con uno strepitoso 23,60, seguito da Daniele Tamburini con 24,35 e terzo Gregorio Vinci con 25,10.

Sull'altra pista per tutta la giornata si sono alternati i voli degli acrobatici e dei modelli sport, in particolare Orazio e Giuseppe Motta di Siracusa con un Flite Streak e altri acrobatici, Giacomo Mauro di Messina con un Nobler appena restaurato, da Catania Mimmo Speranza e Giambattista Strano, il primo con lo Stunt Master e Strano con un acrobatico personale, e Romeo Letor con un Thunderbird. Da Reggio Calabria Ennio Marra con un Thunderbird, Giovanni Viglianti con un acrobatico personale. I palermitani Emanuele Di Bartolo con il Kismet, Giorgio Capasso con il suo Zero ed il Nobler, Attilio Di Figlia con il nuovo Mustang, Leone Parlavacchio con il Continental. Altri partecipanti ogni tanto si spostavano dalla pista di GIP46 sull'altra pista con modelli sport e acrobatici, tra questi Francesco Anastasi con un Nobler e Daniele Tamburini con il Rodeo.

Una atmosfera goliardica e grande allegria hanno caratterizzato l'intera giornata che si è conclusa con l'ultimo lancio di GIP46 quando era quasi del tutto buio.

Ringrazio quindi Daniele Tamburini per l'eccellente ospitalità e tutti gli amici che hanno partecipato al raduno.

BRUNO MASSARA



Giovanni Viglianti



Pietro e Tonino Maugeri



IL GIP 46

LA RIVALSA DEL VINCOLATO

di Franco Castro

Non ricordo molto bene quale sia stata la molla che mi ha fatto avvicinare al Gip (teoricamente molto distante dai miei trascorsi modellistici), ma so solo che questo semplicissimo progetto, senza alcuna velleità se non quella di essere un’ottima scuola, ha permesso la ripresa di attività di tanti che non toccavano una tavoletta di balsa da anni. Lentamente in campo siamo cresciuti di numero e quasi in sordina abbiamo creato interesse, coinvolgendo diversi ragazzi - ovviamente tanti sono “figli d’arte”, ma altri, con un pò di orgoglio, sono stati distolti da macchinine e radiocomando – oltre che amici tornati a dissertare di modelli e motori come se il tempo trascorso fosse un nulla.

Ma come mai non eravamo riusciti prima, con i vari Speed – Good Year e altro, a creare un interesse simile? Una spiegazione facile potrebbe essere quella che grosso modo tutti avevamo per casa quanto la “categoria” richiede: un po’ di legno e un vecchio motore che si recupera facilmente. In particolare, la scelta di aprire al G20 la ritengo fondamentale - basta scorrere le classifiche - ma c’è sicuramente qualcosa di più: sarà forse quel poter competere con tutti anche a distanza, senza penalizzazioni o il modello non complicato che in poco tempo metti in pista?

Sicuramente il fascino della competizione, a dispetto di coloro che sono “refrattari”, è uno stimolo in più e i circa 50 concorrenti ne sono la dimostrazione: significa che sono stati costruiti almeno 80 o più modelli di GIP, un risultato inconsueto visto che nessuna categoria di VVC può vantare tanti partecipanti.....da anni.

Lo spirito della categoria serve alla fratellanza – come cita il buon Gabriele – e non è insolito vedere concorrenti classificarsi fra gli ultimi o volare in un modo non conforme alle regole – come non ricordare la mano al petto di Lecce (ovviamente non si cita il peccatore) o i tiratori professionisti - e riderne insieme agli altri con una allegria coinvolgente, considerando anche che il tutto viene svolto durante raduni dove il piacere di vedersi e chiacchierare diventa la priorità.

Quest’anno sono state sei le gare (Acireale – Lecce – Lugo – Nove - Reggio Calabria - Gela), ed è stato un crescendo di partecipanti e prestazioni. Nel 2007 solo Dall’Oglio era sceso sotto i 26; nel 2008 sono 6, con tanti addirittura sotto i 25: per il futuro abbiamo qualche richiesta di “internazionalizzazione” dagli amici portoghesi che vorrebbero “essere della partita”. Vedremo...

CLASSIFICA GENERALE 2008

Concorrente	Club	motore	ACIREALE		LECCE		LUGO		NOVE		REGGIO CALABRIA		GELA		class
			tempo	speed	tempo	speed	tempo	speed	tempo	speed	tempo	speed	tempo	speed	
			18 MAGGIO	1 GIUGNO	13 LUGLIO	12 OTTOBRE	19 OTTOBRE	14 DICEMBRE							
Castro	Acireale	G20 G	28,05	128,34	25,87	139,16					24,60	146,34	23,60	152,54	1
Bergozza	Bassano	OS 15 LA			disq									148,15	2
Tamburini	Palermo	G20 G												147,84	3
Dall'oglio	Vicenza	Barbini T.N.			25,07	143,60					26,40	136,36	24,35	147,84	4
Vinci	Catania	G20 G												143,94	5
Grotto	Schio	Barbini T.N.												143,43	6
Ugolini	Cesena	G20 G			26,70	134,83								143,14	7
Castagnetti	Reggio Emilia	G20 G			29,03	124,01								134,83	8
Tuccari	Catania	G20 D	30,03	119,88										134,58	9
Maugeri	Acireale	G20 G	30,86	116,66										133,04	10
Romagnoli	R.S.Marino	G20 G			27,72	129,87	28,03	128,43						131,87	11
Rocca	Acireale	G20 G	28,77	125,13										129,87	12
Capasso	Palermo	OS 15 LA												128,07	13
Dal Maso	Bassano	G20 G												126,05	14
Castro	Acireale	G20 G	28,74	125,26										125,87	15
Guerrieri	V.V.S. Lecce	OS 15 LA												125,26	16
Angeloni	Volare S.S.	G20 G			30,84	116,73	28,75	125,22						125,26	17
Costalunga	Verona	Barbini T.N.												125,22	18
Di Filia	Palermo	G20 G												125,00	19
Asciutti	Catania	G20 G	32,84	109,62										123,16	20
Pelliconi	Lugo	G20 G			29,41	122,41								121,21	21
Rocca	Acireale	G20 G	32,44	110,97										122,41	22
Pistarà	Acireale	G20 D												122,12	23
Tuccari	Catania	Oliver Tiger	34,55	104,20										121,01	24
Bezzi	Cesena	G20 G												120,40	25
Anastasi	Siracusa	G20 G	31,32	114,94										119,92	26
Todaro	Termini Imerese	G20 D												119,68	27
Todaro	Termini Imerese	G20 D	32,89	109,46										119,48	28
Bezzi	R.S.Marino	G20 G			30,28	118,89								119,21	29
Pelliconi	Lugo	G20 G			30,50	118,03								118,89	30
Spampinato	S.G.Ia Punta	G20 D	33,67	106,92										118,03	31
Anastasi	Siracusa	G20 G												116,47	32
Capuano	Vallelunga	G20 D	32,10	112,15										115,53	33
Vita	Lucca	G20 G			31,38	114,72								115,27	34
Massara	Palermo	OS 15 LA												114,72	35
Tura	Lugo	G20 G			31,80	113,21								114,43	36
Zenere	Valdagno	TT GP-15/Meteor	31,83	113,10										113,21	37
Di Bartolo	Palermo	OS 15 LA												113,10	38
Gangemi	Taranto	G20 G	32,47	110,87										111,63	39
Laghi	Bassano	TT GP-15	32,62	110,36										110,87	40
Carbini	Bassano	TT GP-15	32,86	109,56	33,13	108,66								110,36	41
Capobianco	C.A.B. Bari	OS 15 LA	33,21	108,40										109,56	42
Scotto Di Marco	A.D.M. Brindisi	G20 G	34,59	104,08										108,40	43
D'Aumiller	Verona	Barbini T.N.												104,08	44
Contato	Bassano	Meteor 15												102,86	45
Vinjuau	Vicenza	Meteor 15												100,00	46
Bergozza	Bassano	OS 15 LA			disq									98,12	47
Macrì	Lecce	G20 G												0,00	48
														0,00	49

Intanto analizziamo quanto accaduto nell'anno in corso. Cominciamo dalla mia città, Acireale, prima gara del 2008 a Maggio.

La prima volta per tanti, **siamo in 11**, con alcuni motori diversi dai soliti: i Termitani (i Todaro brothers più il Dott. Capuano), e il gruppo Tuccari si presentano con motori diesel, gli altri con G20 Glow con prestazioni contrastanti. Sono in gara 4 ragazzi sotto i 15 anni ed anche una rappresentanza femminile, il prof. Tuccari (IL PROF di tutti noi della Sicilia Orientale) usa un clone Oliver cinese appena acquistato e ancora carente di tutto, eliche giuste, miscela e prestazione adeguata: si vince con un G 20 Glow a **28,05**, velocità adeguata alla alta classifica del 2007, i motori diesel sembrano lontani;

A giugno la seconda prova a Lecce - IL RADUNO - ormai fa parte dei classici sebbene sia solo alla seconda edizione. Sabato disturbato dal forte vento così da permettere lanci solo la domenica: **siamo in 9**, prestazioni non eccelse ma si scende anche sotto i 26", Antonio Guerrieri porta in volo il suo OS 15 come lo scorso anno, al quale però ha tolto quasi due secondi. Si vince con **25,87** sempre con un G 20 Glow;

Terza prova a luglio nella pista mito per il vincolato italiano – Lugo. Purtroppo io non sono presente, i concorrenti **sono in 14** e le prestazioni cominciano a diventare interessanti: Dall'Oglio è l'unico, con il Suo Barbini T.N. a sfiorare i 25, si ferma a **25.07** e vince, gli altri con prestazioni simili all'anno precedente, la novità viene dai Bergozza con modelli muniti di OS 15 – bomba, vengono però squalificati per modelli non conformi al regolamento, la prestazione però resta e chiaramente si vedrà alla prossima.

Quarta prova ad ottobre a Nove, **sono in 13**, come previsto le prestazioni scendono sempre, si conferma quanto previsto e Bergozza, non solo scende sotto 25 ma sfiora la soglia dei 24 con il miglior **24,30** strepitoso. Il suo OS inarrivabile, dicono giri a regimi altissimi. Anche gli altri si migliorano e risulta evidente che si lavora alacremente tutti per dare il meglio.

Ad ottobre a Reggio Calabria la quinta prova, **siamo in 17**, cinque giovanissimi, tutti più preparati ed agguerriti di inizio anno, con il G20 Glow si raggiungono ormai prestazioni notevoli, il mio **24.60** è solo di 3 decimi lontano dal migliore e i motori diesel nelle mani di Giuseppe Tuccari cominciano ad andare: in classifica generale ci sono già ben 43 concorrenti.

A Gela l'ultima del 2008 a dicembre, Daniele Tamburini ci ospita nella bellissima pista adiacente la raffineria e ci accoglie con cornetti caldi, caffè e poi pranzo, **siamo in 16**, e mancano i tre Termitani, subito dalle prove del mattino è chiaro che tutti hanno una marcia in più e la splendida giornata di sole, in contrasto con il resto d'Italia allagato, ci accompagna sino alla fine della gara. Si chiude con un ottimo **23.60** – impensabile fino a pochi mesi fa – e altri due concorrenti con **24.35 e 25.10**, tutti con G20 G.

La classifica finale 2008 vede ai primi sei posti – tutti sotto i 26 – tre motori diversi, segno questo di una possibile scelta da parte dei concorrenti, ma soprattutto parecchi nomi nuovi in classifica rispetto al 2007.

Un arrivederci al prossimo anno sempre più numerosi e.....veloci!

FRANCO CASTRO



Tonino Maugeri, Franco Castro e Francesco Pistrà



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

UN G.50 DI CARTA

di Gabriele Macrì



La telefonata di Bruno mi lascia penseroso. “Porterai qualcosa di nuovo?” mi aveva chiesto, e io spedisco un triste sguardo in giro per la mia “scuderia”: motori da pulire, serbatoi da sostituire, carburazioni da mettere a punto dopo la lunga pausa estiva, e già so che il prossimo fine settimana non potrò neanche andare a provare sul campo; il *Bi-Slob* è l’unico pronto, come sempre, ma ormai ha annoiato l’urbe e l’orbe. Mettere in cantiere qualcosa di nuovo? Peggio che andar di notte, mancano meno di due settimane al raduno di Reggio Calabria.

Mentre mi aggiro sconsolato per casa, mi cade l’occhio sui miei vecchi modellini di carta, un hobby che mi ha appassionato per alcuni anni e che – grazie anche alla popolarità raggiunta da *Internet* – raccoglie proseliti in tutto il mondo; sembra incredibile, ma una volta montate queste riproduzioni acquistano una sorprendente robustezza e una notevole fedeltà di scala... “In fondo, basterebbe un *PeeWee* e qualche irrigidimento strutturale in balsa” mi dico, e senza neanche un ripensamento mi metto al lavoro.

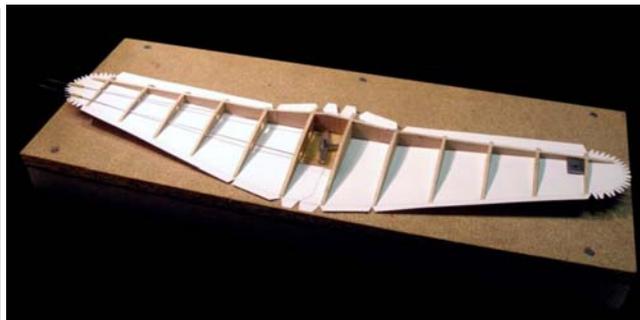
Scelgo il *Fiat G.50 “Freccia”*, un aereo che mi ha sempre affascinato per la sua aria demodè e le attraenti mimetiche, nella versione creata da *Fabrizio Prudenziati*, uno dei più dotati disegnatori di modelli di carta; ingrandisco al PC il relativo file portandolo alle dimensioni giuste, lo stampo su cartoncino



La tavola originale del G.50 di Prudenziati



Il longherone con il carrello in posizione



La struttura alare completa dei comandi

comune e lo monto, prendendo nota delle modifiche da apporre al modello e degli irrobustimenti da inserire. Dopodichè, l'indomani parto con la versione definitiva e, rosicchiando ogni attimo di tempo libero, arrivo a dare l'antimiscela il giorno prima della partenza per Reggio.

Al momento del collaudo sono un po' scettico: il modellino, con i suoi 93 grammi in ordine di volo, supera di una ventina di grammi il mio obiettivo iniziale. Ma, complice il profilo piano-convesso che ho adottato, tutto va oltre ogni mia migliore previsione, e il G.50, appena rilasciato, schizza in aria come se non avesse desiderato altro in vita sua: quel profilo deve generare davvero un bel po' di portanza, visto che sono costretto a tenerlo costantemente picchiato. Un po' di negativa al motore sarà l'unica modifica da apportare per i voli futuri.

* * *



La fase decisiva: la ricopertura dell'estradosso alare

La cosa è stata divertente, i risultati buoni, e l'interesse da parte degli amici presenti al raduno incoraggiante. Vale la pena di darvi qualche notizia su come procedere se qualcuno volesse provare la tecnica.

La prima cosa da fare è trovare il modello adatto: la scelta è vastissima, ed esistono migliaia di modelli scaricabili gratuitamente da Internet. Probabilmente la cosa migliore è partire da portali specifici come <http://www.icebergbouwplaten.nl/linkse.html> e <http://www.d1.dion.ne.jp/~hamanaga/ThumbLink/Thumb40.html>

dove troverete tonnellate di modelli suddivisi nelle varie categorie, o fare una ricerca su *google* per

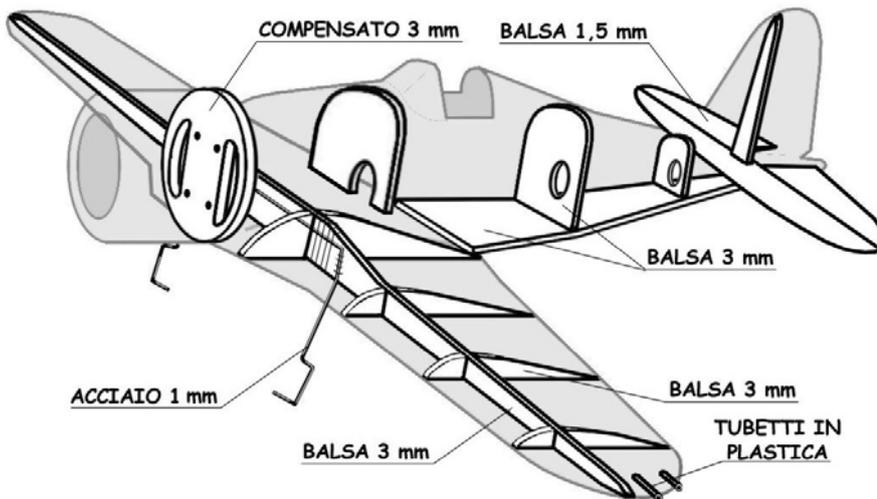
“*paper models*”. Fatta la scelta, occorre modificare il file portandolo alle misure desiderate con appositi programmi tipo Photoshop; se il file è un *pdf*, sarà necessario un passaggio di *Adobe Acrobat* per trasformarlo in *jpeg*. La dimensione la giudicheremo sulla base del buon senso: io il mio G.50 l'ho portato ad un'apertura alare di 44 centimetri, prevedendo di usare un *Cox PeeWee .020*.



Il pezzo principale della fusoliera curvato e pronto per il montaggio



La fusoliera completa con la sua ordinata parafiamma



Lo schema degli irrobustimenti applicati al G.50

A questo punto, converrà stamparlo su cartoncino comune da 150 g/mq., in maniera da impraticarsi con le tecniche di costruzione, visto che da bravi aeromodellisti sappiamo già usare il tagliabalsa, le tecniche da apprendere si riducono alla *piegatura* e alla *curvatura*.

La piegatura è semplicissima: dato che le piegature sono sempre rettilinee, basta ripassarle con, per esempio, una biro esaurita sotto la guida di un righello metallico, in maniera da segnare la carta e consentire angoli netti.

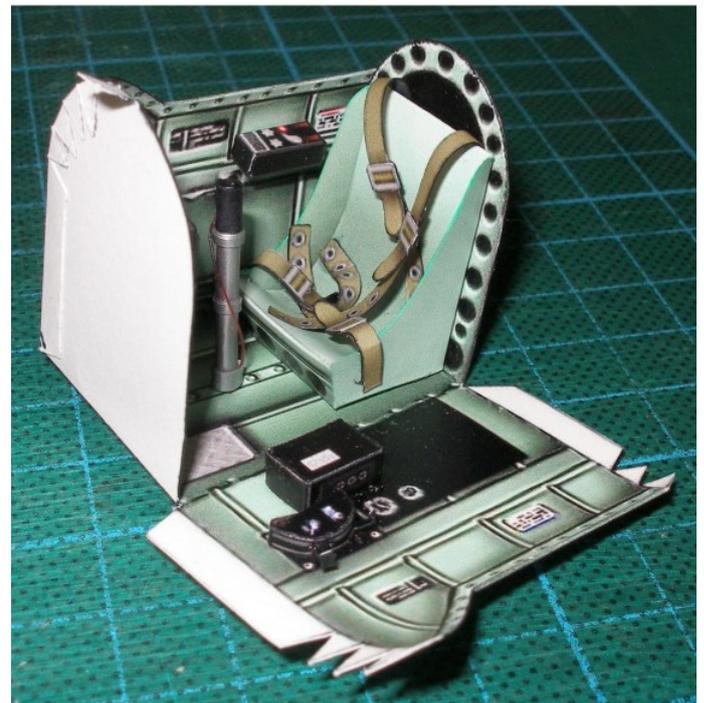
La curvatura esige invece un po' più di allenamento, e può essere ottenuta in vari modi, il più semplice dei quali consiste nel far scorrere il pezzo verso il basso tenendolo aderente al bordo del tavolo. Io preferisco usare un pezzo di neoprene espanso (è il materiale usato per le mute da sub) posato sul tavolo, e un tondino in metallo che faccio rotolare premendolo sul pezzo rovesciato sul neoprene, né più né meno di una brava massaia quando stende la sfoglia per le tagliatelle; maggiore la pressione (e minore la sezione del tondino), più accentuata la curvatura imposta.

Tutti gli incollaggi sono effettuati con colla bianca tipo Vinavil. Per saperne di più sulle tecniche impiegate per la costruzione in carta, basta andare su <http://www.cardfaq.org/faq/> e troverete tutte le informazioni che potreste desiderare e forse anche qualcosa in più.

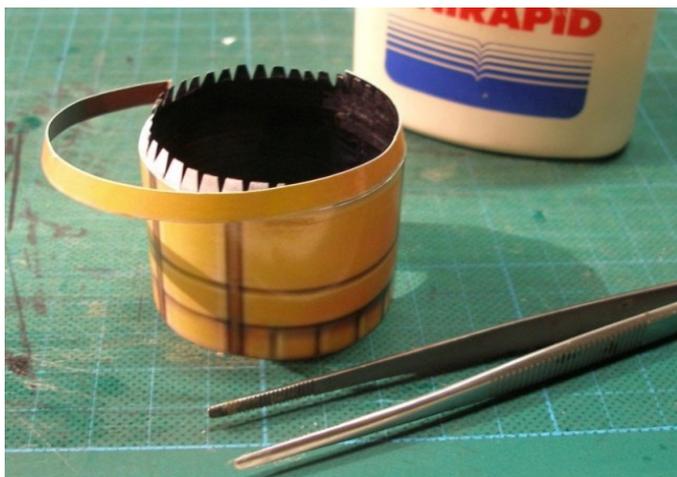
Una volta messe a punto le tecniche, ristampiamo tutto su fogli di carta fotografica da 150 o 200 g/mq, e passiamo una leggera mano di antimiscela per evitare che maneggiandoli l'umidità delle mani li possa danneggiare. Poi possiamo cominciare. Dicevo prima che il risultato è sorprendentemente robusto, ma se vogliamo farlo volare, il modello necessiterà di qualche irrigidimento in balsa; rovistiamo nella scatola dei rimasugli e ce ne sarà d'avanzo per i nostri scopi.

Le ali avranno bisogno di un bel longherone a tutto spessore in balsa da 3 mm, in modo da conferir loro il giusto diedro; al longherone sarà fissato il carrello in acciaio armonico da 1 mm mediante legatura con filo interdentale irrobustita con ciano ultraliquido. Seguiranno tre o quattro false centine per semiala ricavate "a occhio" da qualche ritaglio di balsa da 3 mm, il supporto per la squadretta in compensato da 0.8 incollato sul cartoncino tra le due centine centrali, e due tubetti in plastica all'estremità alare per il passaggio dei cavetti di comando (non trascuriamo di arretrarli rispetto al baricentro per ottenere una buona tensione dei cavi in volo). Non dimentichiamoci il pesetto d'estremità nella semiala esterna! Una volta montati i comandi e certi che scorrono bene e senza intoppi, ricopriamo anche la parte superiore dell'ala con gli appositi pezzi: attenzione a questo punto, perché le svergolature si rischiano proprio in questa fase, e sono irrimediabili.

Nella fusoliera, visto che era a fondo piatto, ho inserito una sorta di chiglia in balsa da 3 mm, cui ho fissato il carrello di coda e due ordinate nello stesso materiale con il foro per il passaggio dell'asta di rinvio in acciaio da 1 mm. Un'altra ordinata l'ho inserita poco avanti l'abitacolo, ed infine ho fissato sul muso l'ordinata parafiamma in compensato avio da 3 mm. Se si vuole irrigidire ulteriormente qualche parte della fusoliera (quando si avvia il motore, il modello da



Un paio d'ore al computer ed ho realizzato dei soddisfacenti interni per il modello. Rigorosamente in carta, è chiaro!



La naca in costruzione



Particolare del rinvio di coda



L'uscita dei cavetti di comando



Il PeeWee montato sull'ordinata parafiamma

qualche parte bisogna tenerlo), si può incollare all'interno del tessuto di vetro da 20 g/mq con del ciano ultraliquido. Questo trattamento l'ho riservato alla parte anteriore della fusoliera e alla carenatura motore.

Le parti relative al timone orizzontale le ho stampate su cartoncino fotografico molto più leggero, da 70 g/mq, e le ho usate per rivestire le superfici ricavate in balsa da 1.5 mm opportunamente sagomata: in questo modo ho potuto usare una U di acciaio armonico da 0.8 mm per unire tra loro le due parti mobili, e le minuscole cernierine in



Nonostante il vil materiale, la linea del "Freccia" è soddisfacentemente riprodotta

nylon prodotte dalla *Olympic* per incernierarle alla parte fissa. La squadretta che riceve il movimento dalla barra di rinvio è in vetronite, diligentemente ritagliata con l'archetto.

Una volta provata e riprovata a secco l'unione di ali, fusoliera e timoni, e certi di avere tutto a zero gradi di incidenza, si può procedere ad incollarle; per questa fase ho preferito usare l'epossidica (che del resto avevo già usato per fissare la parafiamma al muso), ma facendo attenzione perché pesa.

Il resto è tutto dettagli. Le gambe dei carrelli si possono "ingrossare" avvolgendovi attorno delle striscioline di carta, che sapientemente usate possono fornire buone doti di realismo all'insieme. Il parabrezza è realizzato in acetato sottile, incollandovi



Una vista della parte ventrale del modello finito



sopra i montanti pazientemente ritagliati dal kit di carta; io ho usato il cianocrilato, ed ho evitato i noiosissimi fumi bianchi soffiandovi sopra dell'aria con l'aeropenna fino a completa polimerizzazione.

Non resta altro da fare se non passare due mani di antimiscela satinata a spruzzo (ho amaramente scoperto che una sola non basta, altrimenti l'olio si infiltra malignamente nelle giunzioni delle parti), poi possiamo montare il motore (con almeno 2-3 gradi di incidenza all'esterno) e fissare la naca con tre minuscole viti a legno nello spessore dell'ordinata parafiamma.

Per il volo avremo bisogno di cavi della lunghezza di circa sei metri: io uso quelli in *kevlar* trecciato da pesca da 0.20 mm di diametro tipo *SpiderWire*, perfettamente anelastici e molto resistenti a trazione, anche se non proprio economici. Una vecchia manopola *Skylon* della Cox, che integra anche la bobina avvolgicavi, è il massimo della praticità per questo tipo di micromodelli.

E questo è tutto, amici. Io mi ci sono divertito tanto, sia durante la costruzione che sul campo di volo. Non sarà una roba da puristi, più d'uno storcerà il naso, ma che ci volete fare: se non ci provavo, non ero io. ↻



Venti e più anni fa...



Stadio dei Fiori - Valdagno (VI) 3 Settembre 1967, gara di riproduzioni e acrobazia. Due *Mustang P51D*, a sinistra quello di Crestani e a destra quello di Pegoraro. Foto Crestani.



Stadio dei Fiori - Valdagno (VI), 3 Settembre 1967, modelli della categoria riproduzioni. Foto Crestani.



Ciccio Natoli di Palermo, indimenticato caro amico, ripreso mentre fa il pieno al suo nuovissimo e splendido *Pitts Special* il giorno del collaudo sul piazzale di Villagrazia di Carini (PA) nel 1988. Ciccio aveva costruito il Pitts, motorizzato con un ST.60, da una scatola di montaggio giapponese RC dopo averne adattato il progetto per il VVC. Il modello volò subito benissimo ed era di grande effetto a terra come in volo, un gran modello per il bravo e carismatico Ciccio Natoli. Foto Massara.