

Volo Vincolato

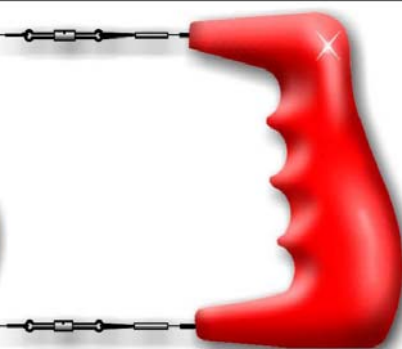


VOLO VINCOLATO ANNO 6 N.3

Fiato alle trombe - B.Massara
Il carrello retrattile del BARRACUDA - E.Fallini
Gli amici di Volo Vincolato - V.V.
Campionato Europeo F2B - S.Fiussello
Il mio rientro grazie all'elettrico - M.Campa
Il MUSTANG acrobatico - A. Di Figlia
Le riviste della nostalgia - G.Macri
Venti e più anni fa... - V.V.

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 30 Settembre 2009 – Anno VI - N° 3

FIATO ALLE TROMBE!

Il bravo riproduzionista Eugenio Fallini ci ha inviato un articolo di grande interesse in cui svela i segreti sul carrello retrattile del suo *Barracuda*.

Al di là dell'indubbio valore del modello, è un evento importante, perché permette agli aspiranti riproduzionisti di confrontarsi e prendere le misure per pensare a realizzazioni di prestigio attingendo idee da un ottimo progetto.

Svelare i propri segreti consente agli altri di crescere e rafforzare la propria passione, e questo è un concetto che ho espresso molte volte, quindi permette ad ognuno di noi di partecipare alle gare o ai raduni in compagnia di molti più concorrenti preparati. Questo accresce il valore della partecipazione di ognuno di noi, sia che si vince e sia che si perde.

Vale per le riproduzioni, vale per l'acrobazia e vale per il T.R. o per le gare di velocità, e spero che anche da altre categorie ci si decida a "dare fiato alle trombe" perché, bisogna renderci conto che non tutti (il primo io, n.d.r.) siamo "mostri dell'ingegneria" e che qualunque modellista, prima o poi, se non

raggiunge risultati soddisfacenti si demotiva e abbandona, lasciando il campione di turno solo e a concorrere contro se stesso e basta.

Franco Castro, per esempio, ha iniziato un percorso riguardo i motori racer su queste pagine e spero che possa avere un seguito a beneficio di quanti praticano il GIP46, come spero che altri possano partecipare in tal senso per le altre categorie.

Da segnalare anche il Mustang di Attilio Di Figlia che ha dimostrato come da una scatola di montaggio si può ottenere un modello prestigioso, e l'elettrico di Mauro Campa del quale attendiamo però maggiori ragguagli sulla parte elettronica per le stesse motivazioni sopra esposte.

Cambiando argomento, gli europei di VVC si sono conclusi con ottime prestazioni di tutta la squadra nazionale con i Junior che hanno fatto la parte del leone. Della squadra acrobatica con i

junior Maurizio Milani e Marco Valliera potrete leggere nell'articolo di Silvia Fiussello, mentre in attesa di ricevere notizie sul combat pubblichiamo una foto del junior Giuseppe Motta. A tutti i nostri complimenti.



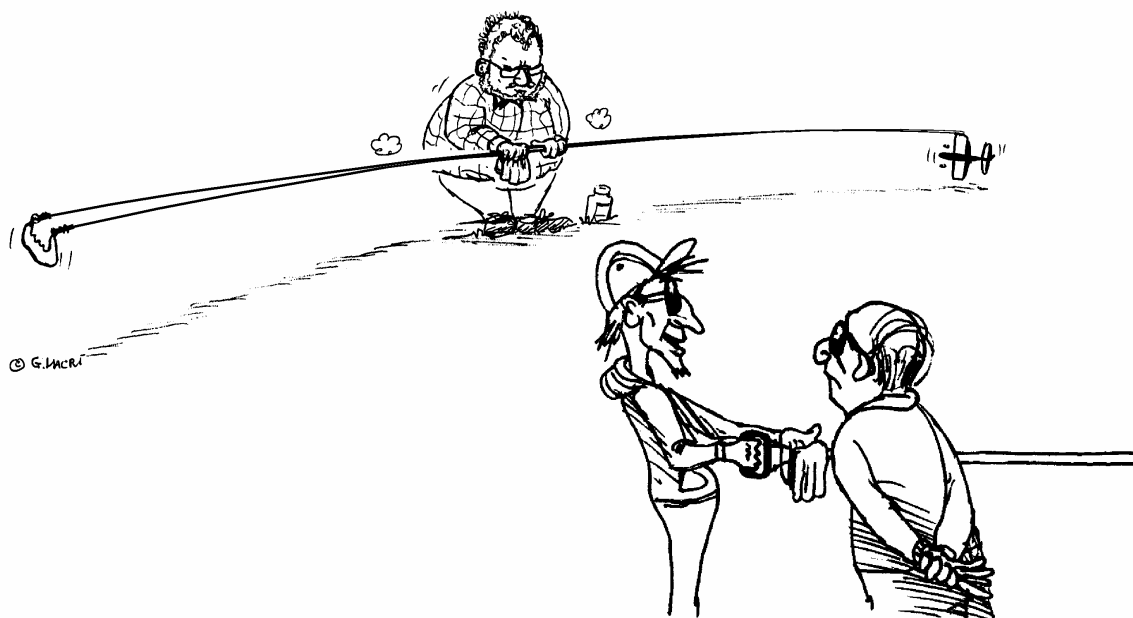
BRUNO MASSARA

SOMMARIO

- 1.....Fiato alle trombe - B.Massara
- 2.....Volo Vincolato in Allegria – G.Macri
- 3.....Il carrello retrattile del Barracuda – E.Fallini
- 9.....Gli amici di Volo Vincolato
- 10.....Campionato Europeo F2B 2009 – S.Fiussello
- 14.....Locandine
- 15.....Volo Vincolato Calabria: - Il mio rientro grazie all'elettrico – M.Campa
- 17.....Volo Vincolato Sicilia: - Il Mustang – A.Di Figlia
- 22.....Volo Vincolato Puglia: - Le riviste della nostalgia – G.Macri
- 28.....Venti e più anni fa...

In copertina: Il brillante junior Giuseppe Motta agli europei F2D di Belgrado 2009

VOLO VINCOLATO IN ALLEGRIA
DI GABRIELE MACRÌ



- Sapessi quante volte gliel'ho detto che sta esagerando con lo spessore dei cavi...

Una fantastica riproduzione:

il carrello retrattile del **BARRACUDA** di Eugenio Fallini



Finalmente ho trovato un pò di tempo per fare le fotocopie riguardante il carrello del mio Barracuda, un'amarcord, visto i bellissimi ed anche costosissimi sistemi che usano tuttora i radiocomandisti su modelli come il Curtiss SBC4 Cleveland o il Grumman F4F Wildcat, avvantaggiati anche dai grossi modelli e di conseguenza da enormi spazi in fusoliera.

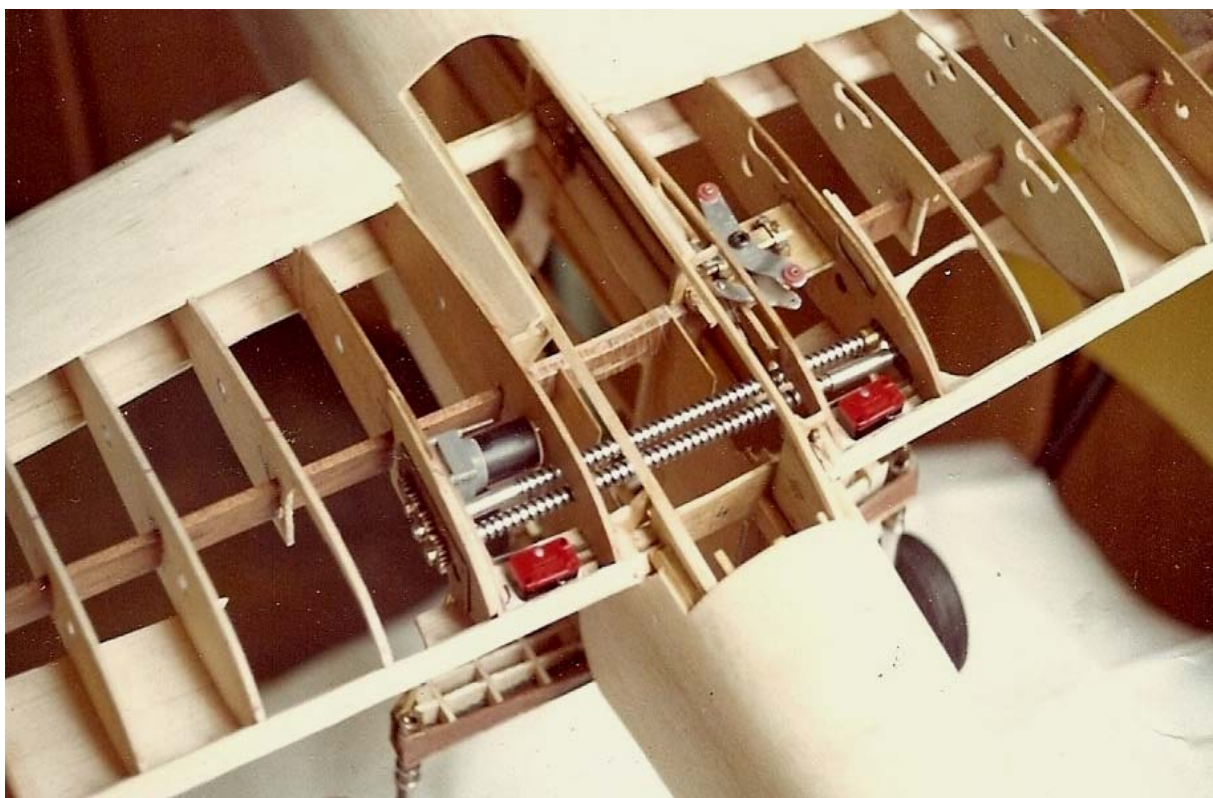
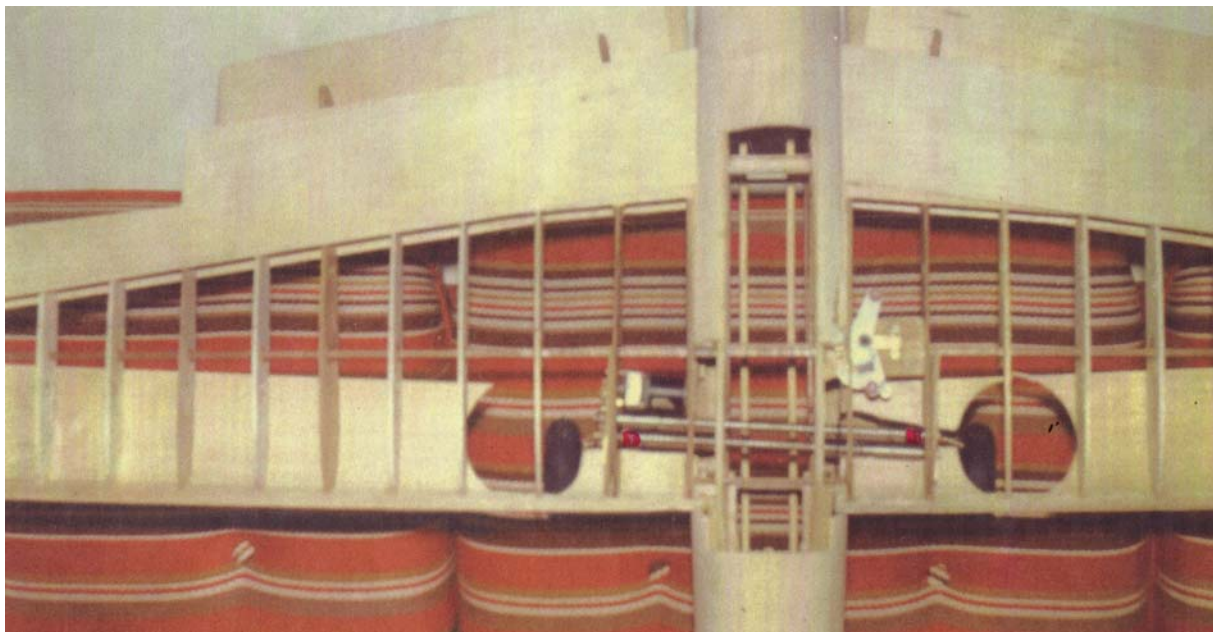
Tutto questo infatti per dire che questo mio sistema è nato appunto così, per i piccoli spazi che aveva il Barracuda.

Ho iniziato la costruzione del Barracuda nel 1973. Poi un po di RC e tanti anni di lavoro artigiano ed il modello è rimasto lì appeso.

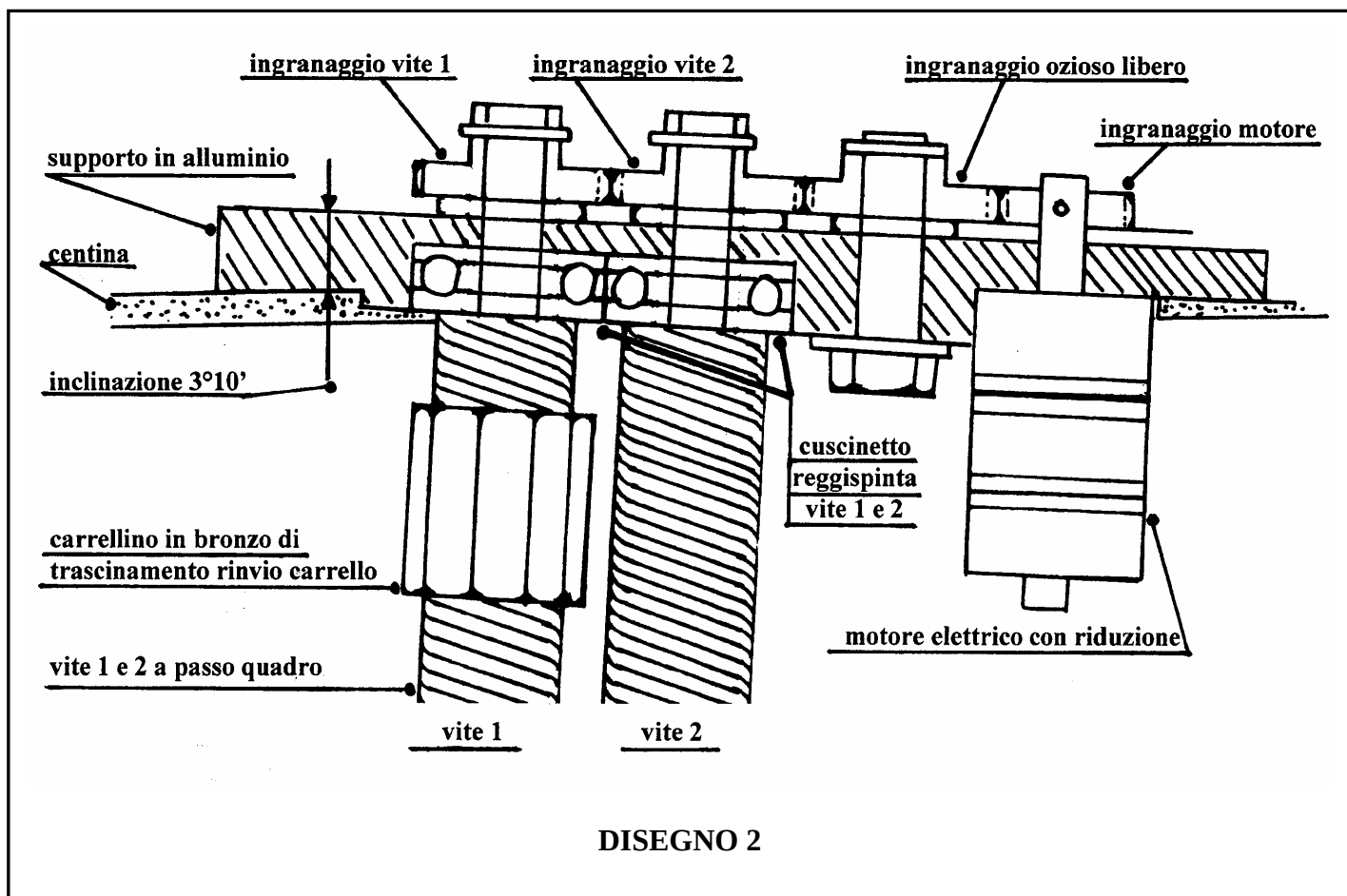
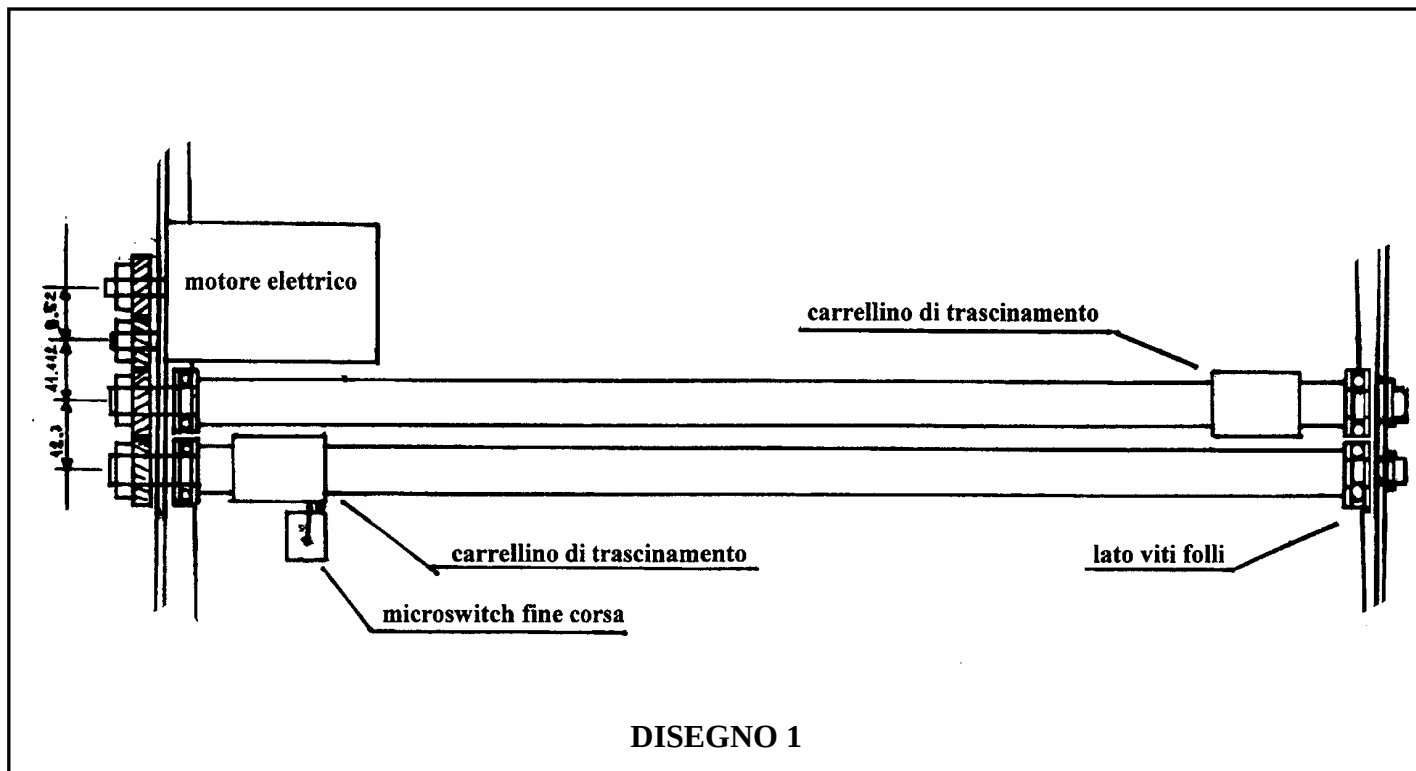
Quando sono andato in pensione ho incontrato il buon Ivan Poloni (vecchio avversario di tante gare) e con mio stupore mi ha detto che facevano ancora raduni ed allora, tra un Old Timer e vari modelli, l'ho finito e portato ad Alessandria nel 2002.

Il carrello retrattile è composto principalmente da 2 viti a passo quadro, collegate con ingranaggi ad un motore a settori satellitari per potere meglio regolare il tempo di retrazione, abbastanza simile all'aereo vero. Nelle 2 foto, riprodotte da vecchie foto e quindi non tanto nitide, di tutto l'insieme del sistema si può vedere l'inclinazione delle 2 viti senza fine (in anticorodal) rispetto al longherone centrale di circa 3° gradi, per poter avere i due carrellini (in bronzo) nello stesso allineamento con il carrello retratto, altrimenti risulterebbero uno avanti e l'altro spostato indietro.

Nel disegno n°1 c'è l'insieme del meccanismo mentre nel disegno n°2 c'è il motore con gli ingranaggi. La foto n°3 rappresenta il tipo di motore che si usava allora, con i settori con i quali si potevano ottenere varie velocità.

Caratteristiche tecniche del *Barracuda***Apertura alare:** 1520 mm**Motore:** Supertigre ST 60 RC**Peso:** 4 kg**Cavi:** 4 cavi da 18 mt X 0.45 (0.018 della Brodak): 2 cavi per l'elevatore; il 3° cavo per il minimo motore ed i flap; il 4° cavo aziona un interruttore che attiva i carrelli retrattili.

Nelle foto sopra e in alto è mostrato il meccanismo del carrello retrattile con tutte le componenti installate



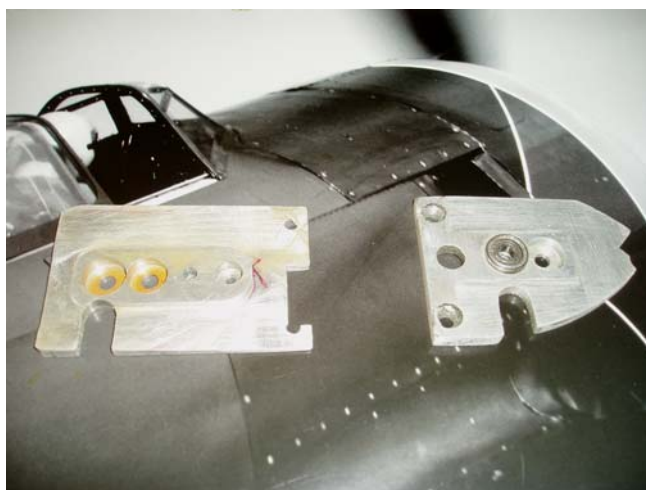
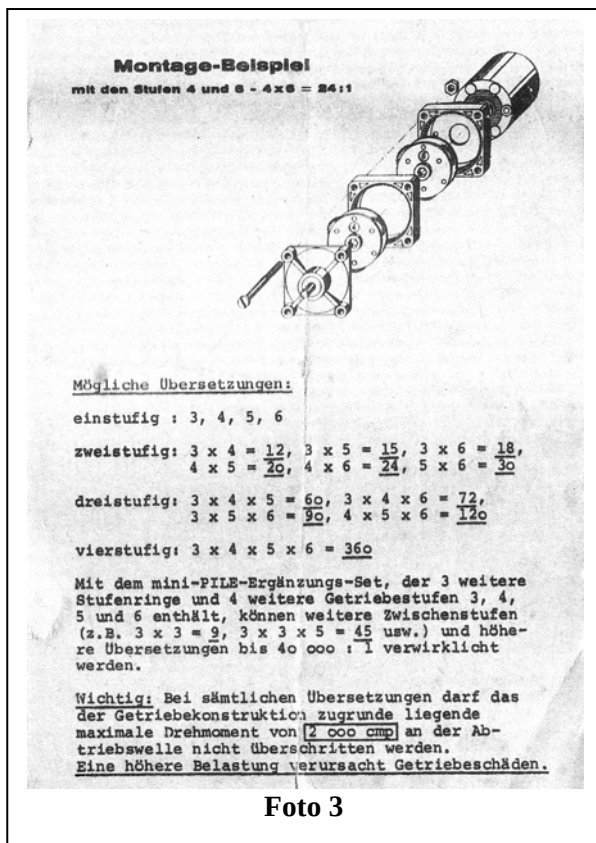


Foto 4 e 4bis: I supporti in alluminio avvitati alle centine e che sostengono le viti senza fine, il motore e gli ingranaggi

Le foto n°4 e 4bis documentano come erano fatti i supporti che sostenevano le viti senza fine, il motore e gli ingranaggi, che andavano avvitati alle centine in compensato, e che avevano gli alloggi per i cuscinetti normali e reggispinta dove necessitava.

Come nell'aereo vero, i carrelli ricevevano il moto di apertura e di chiusura tramite due tubetti in ottone, che avevano saldate alle estremità due forcine snodate collegate ai carrellini trascinatori in bronzo che scorrevano sulle viti senza fine.

Mi scuso per i disegni, d'annata ritrovati in cantina per buon Glenn e spero di essermi spiegato adeguatamente.

Il sistema di retrazione veniva comandato con il 4° cavo e un interruttore con scambio di polarità, ed a fondo vite 2 microswict per il fine corsa.

A questo punto, riguardo la costruzione di tutto il marchingegno penso sia giusto precisare che ho fatto per tanti anni il fresatore-alesatore e tornitore di mestiere, con a disposizione una buona attrezzatura.

Il metalmeccanico in parole povere, il *bisuntone* come li chiamano quì.

Saluti cordiali

EUGENIO FALLINI



Il carrello del Barracuda durante la retrazione





Sequenza 1



Sequenza 2



Sequenza 3



Sequenza 4

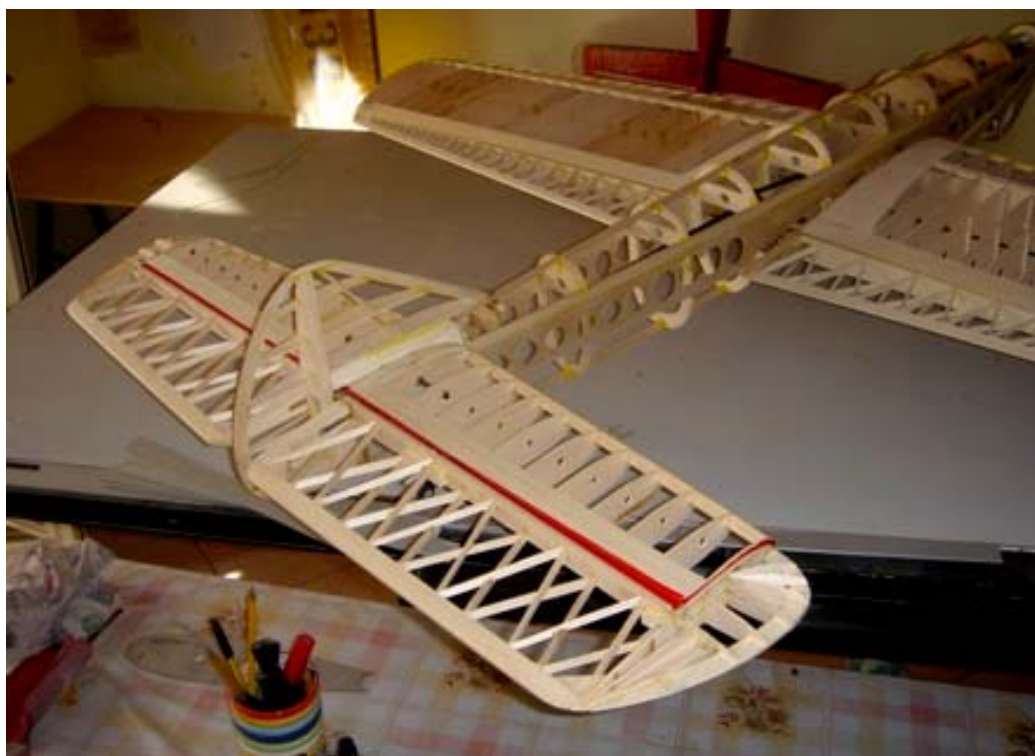
In sequenza quattro belle foto che illustrano la retrazione del carrello del *Barracuda* in volo:

- 1- Il *Barracuda* in rullaggio;
- 2- Decollo;
- 3- In quota inizia la retrazione;
- 4- Il *Barracuda* in volo con i carrelli completamente retratti.

GLI AMICI DI *VOLO VINCOLATO*



Michele Nosedà, “*Michi*” per gli amici, a sinistra della foto, posa con Dionisio *Gigi* Furlan in uno scatto di alcuni anni fa a Lugo. La foto ci è stata inviata da Gigi Furlan per ricordare l’indimenticato amico *Michi*. Foto D.Furlan.



Dettagli costruttivi dell’incredibile struttura di uno dei tre nuovi *Benny5* di Ennio Marra. L’immagine parla da sola, credo che Ennio sia l’unico al mondo che costruisce gli acrobatici così....

CAMPIONATO EUROPEO F2B 2009

BELGRADO(SERBIA) 26 LUGLIO-2 AGOSTO 2009

La Serbia non può certamente essere considerata una amena meta turistica. Lo si intuisce non appena si abbandona il confine croato, quando una rude funzionaria della dogana, controllando accuratamente i passaporti, domanda a tutti con tono perentorio dove si è diretti e a fare cosa e, alla dichiarazione “European Championship of Control Line in Belgrado”, risponde con una strana risatina, quasi a voler dire: “se proprio ci tieni, vai pure”.

La certezza di trovarsi in una zona depressa si consolida poi nel corso del viaggio vedendo che, invece degli autogrill presenti nella autostrada croata, ci sono soltanto squallide aree di sosta con una panchina e due bagni chimici.

Il sito di gara, potenzialmente, non sarebbe comunque diverso da quelli visti in nazioni più floride. Collocato presso un piccolo aeroporto alla periferia nord di Belgrado, l'impianto è stato

attrezzato con una pista asfaltata posizionata al centro del complesso, tre piste in erba allineate sul vasto prato che fiancheggia l'aeroporto e un'area per il combat collocata di fianco alla struttura ospitante l'organizzazione. In questa descrizione non sfuggirà però un piccolo dettaglio: mancano le piste asfaltate e recintate per svolgere le gare di team racing e velocità, gare che sono state infatti annullate all'ultimo momento, quando cioè l'organizzazione si è resa conto di non poter far fronte alle spese necessarie per realizzare queste strutture. Dopo tutto questa è una zona depressa, soprattutto economicamente.

Nonostante queste premesse la squadra italiana di acrobazia, ottimista e fiduciosa, ha scelto di anticipare l'arrivo a venerdì 24 luglio per partecipare alla gara valida per la World Cup, sperando di poter così ricavare preziose informazioni sulle strategie degli avversari e sugli orientamenti della giuria; lo scopo è stato però in gran parte disatteso, poiché due dei tre lanci sono stati effettuati in una condizione di vento fortissimo con folate che hanno spesso superato gli altissimi limiti tollerati dal regolamento (ma non per la durata di 30 secondi, necessaria per poter chiedere la sospensione dei voli); molte sono state quindi le rinunce ad effettuare uno o due lanci da parte di concorrenti che, comprensibilmente, non intendevano correre rischi inutili.

All'uscita della classifica ci si è però accorti che a molti dei voli non effettuati era stato comunque attribuito un punteggio; l'anomalia è stata prontamente segnalata, ma l'organizzazione non ha provveduto a fornire una classifica riveduta e corretta e non ha neanche spiegato le motivazioni dell'accaduto.

Nei tre giorni precedenti l'effettivo inizio del campionato europeo, tra lanci di prova e operazioni varie di messa a punto dei materiali, abbiamo formulato svariate ipotesi, ma nessuna è risultata plausibile; questa gara, gestita in modo pessimo, è però sicuramente servita a prolungare di ben tre giorni il soggiorno dei concorrenti, sicura fonte di ingenti guadagni per l'organizzazione dell'Europeo.

Qualche indicazione, anche se non particolarmente confortante, sugli orientamenti della giuria si è comunque potuta ricavare: la terna “A” composta dall'australiana Joan McIntyre e dai francesi Serge Delabarde e Claudio Garcia Rosa, risultava molto più bassa rispetto alla terna “B”, composta dallo svizzero Georg Biber, dal ceco Rostislav Razboril e dall'ungherese Havran Sandor; il motivo di questo divario risiede soprattutto



La squadra italiana di acrobazia con i modelli titolari e riserva

nelle basse valutazioni della McIntyre, la quale non risparmia gravi insufficienze a fronte di errori anche marginali, in rapporto agli altissimi punteggi di Biber, quasi sempre superiori a otto.

Queste enormi discrepanze non dovrebbero esserci in una giuria competente ed affiatata, quella che ci si aspetterebbe cioè di trovare nelle competizioni di questo livello. Durante la riunione preliminare sarebbe quindi stato meglio che le giurie discutessero dei criteri di valutazione delle figure acrobatiche, invece di disquisire sul problema del raggio di curvatura delle ogive: una curiosa novità di questo campionato è stata infatti la decisione di rispettare le indicazioni del regolamento che, per ragioni di sicurezza, prevede che



Vista dell'aeroporto che ospitava la gara

l'ogiva degli acrobatici non sia troppo appuntita; dal momento che la norma era sempre stata ignorata, molti piloti sono stati costretti ad effettuare grossolane operazioni di limatura per rientrare nei limiti previsti.

I quattro lanci di qualificazione, effettuati in due giornate, hanno stabilito la conquista del diritto al fly-off di ben tre dei cinque piloti italiani. Milano si è subito collocato ai vertici della classifica, lasciando anche aperta la possibilità di raggiungere il podio della classifica senior; buona anche la performance di Valliera, che aveva ottenuto, provvisoriamente, un ottimo 12esimo posto. Maggi, vanificato il primo lancio di qualificazione per aver saltato due figure (capita a tutti di avere qualche amnesia improvvisa!), riesce poi a recuperare lo svantaggio ed accede alla

finale in 13esima posizione.

Esclusi invece Felici e Fiussello, rispettivamente 29esimo e 34esimo. La gara di Felici, molto promettente dopo la prima tornata di voli, ha poi subito una svolta negativa con la rottura del modello titolare durante un volo di prova, rottura causata da un cedimento strutturale, forse conseguenza delle eccessive sollecitazioni patite durante i lanci della ventosissima World Cup; il bellissimo "classic" arcobaleno è quindi stato sostituito dal modello di riserva, decisamente inferiore, col quale non è stato possibile risalire le posizioni necessarie per accedere alla finale.

La gara di Fiussello non è stata funestata da rotture ma da problemi vari, mai evidenziatisi in prova: nella prima giornata di lanci il modello con motore MVVS con "pipa" ha infatti avuto problemi di carburazione; sostituito, per sicurezza, col modello di riserva dotato di un OS LA 46 che ha sempre funzionato bene, anche quest'ultimo ha deciso di creare problemi e, nel quarto lancio, si è spento a metà volo.

Quelle patite da Felici e Fiussello sono state solo le avvisaglie di una ondata di sfortuna che stava per



La squadra francese

abbattersi sul team italiano. In un volo di prova prima dell'inizio della finale Milano distrugge infatti il suo "Italy", forse per un cedimento analogo a quello subito da Felici. Nella stessa giornata Maggi rompe i cavi durante la prova di trazione e si vede costretto a sostituirli poco prima del lancio, effettuato senza aver potuto verificare adeguatamente la regolazione della manopola. Poco dopo toccherà infine a Valliera la sintesi delle sfortune capitate a Milano e a Maggi: durante il secondo lancio di finale distruggerà infatti il suo "Italy" a causa della rottura di un cavo.

Dopo i primi due lanci di finale, effettuati al venerdì, la gara si è interrotta per un giorno, per poi concludersi, con l'ultimo lancio, alla domenica mattina. La scelta di collocare il giorno di riserva al sabato anziché in coda a



L'ucraino Solomyanikov con il suo Extra 300

quelli strettamente necessari allo svolgimento della gara è stata un'altra bizzarra trovata della organizzazione serba, ovviamente finalizzata a trattenere il più a lungo possibile i concorrenti in questa terra depressa e inospitale.

Se al sabato le condizioni meteorologiche erano state buone, alla domenica si è prospettata invece una giornata piuttosto ventosa nella quale i concorrenti non hanno potuto, nella maggioranza dei casi, migliorare i loro punteggi e variare le posizioni della classifica provvisoria.



Il Campione Europeo Richard Kornmeier

Milani, con l'Italy di riserva, ha conquistato agevolmente per la seconda volta il titolo di Campione Europeo Junior, consolidando anche l'ottima quinta posizione nella classifica senior dietro al tedesco Kornmeier, al ceco Vejmolá e agli slovacchi Burger e Schrek. Maggi rimane 13esimo mentre Valliera, entrato nel fly-off 12esimo, scende al 15esimo posto: la sperata rimonta del terzo lancio, effettuato col modello di riserva, viene infatti vanificata dallo spegnimento improvviso del motore durante i looping rovesci, facendo sfumare anche la possibilità di conquistare la medaglia d'argento junior, che andrà al francese Alexandre Gauthier, giunto solo 26esimo nella classifica generale.

Nella classifica a squadre l'Italia conclude al settimo posto, anche in funzione del fatto che l'eccellente risultato di Milani non conta ai fini di questa classifica; Slovacchia, Ucraina e Repubblica Ceca, che si sono

aggiudicate i primi tre posti, risultavano sicuramente irraggiungibili ma Francia, Russia e Germania potevano essere sicuramente alla nostra portata, se la sfortuna non avesse giocato decisamente a sfavore.

Per quanto riguarda infine i modelli presenti ed i materiali usati dai vari piloti, questo Campionato Europeo ha confermato l'efficacia della motorizzazione elettrica, soluzione usata dal ceco Vejmolá e dallo slovacco Burger, rispettivamente secondo e terzo. Più "tradizionale" la soluzione del vincitore, il tedesco Kornmeier, con un modello di concezione slovacca motorizzato ST 60. Confermata anche l'efficacia della soluzione "pipa", in finale con Schrek e Stano, e quasi scomparsa, invece, la motorizzazione a quattro tempi usata, in questo Europeo, solo dai francesi Pigout e Chapoulaud e dall'ungherese Morotz (tra i quali solo Pigout accede, discutibilmente, alla finale).

Nei primi quindici classificati l'egemonia della scuola russo-ucraina è però risultata decisamente preponderante: i nostri Milani e Valliera, l'ucraino Sergij Yatsenko, il russo Yakovlev e il francese Philippe Gauthier pilotavano un "Classic" con motore Retro Discovery 60; Andrij Yatsenko usava il suo "Shark" con Retro Discovery, Maggi e l'ucraino Solomyanikov l'Extra 300 con motore Stalker e il russo Garfutdinov un modello progettato da Strachov con motore anch'esso di Strachov, silenziosissimo e lento ma, a differenza degli altri russo-ucraini, poco efficace nel vento.

La gara si è finalmente conclusa domenica, nel tardo pomeriggio, con la cerimonia della premiazione: la conquista, da parte dei concorrenti junior, di due medaglie nella acrobazia ed una nel combat (proprio quella d'argento sfuggita nell'F2b) ha chiuso quindi con una nota positiva una trasferta molto sofferta e non priva di sfortune ed inconvenienti assortiti e, dopo dodici giorni di stressanti tensioni, l'equipe italiana ha finalmente abbandonato la depressa terra serba.

SILVIA FIUSSELLO

CLASSIFICA FINALE CAMPIONATO EUROPEO F2B

	CONCORRENTE		NAZ.	PISTA A		PISTA B		FLY - OFF			TOTALE
				Lancio 1	Lancio 3	Lancio 2	Lancio 4	Lancio 1	Lancio 2	Lancio 3	
1	KORNMEIER Richard		GER	1063,50	1093,46	1194,96	1209,96	1112,25	1129,06	1073,75	2241,31
2	VEJMOLA Jiri		CZE	1027,80	1051,60	1153,10	1182,30	1058,63	1100,28	1051,50	2158,91
3	BURGER Igor		SVK	998,46	1050,30	1173,46	1187,73	1062,33	1067,56	1033,63	2129,89
4	SCHREK Alexander		SVK	1022,73	1022,26	1179,33	1199,30	1056,90	1062,70	1036,85	2119,60
5	MILANI Maurizio	JUN 1°	ITA	996,30	1034,70	1191,03	1178,03	1057,42	1046,81	1039,03	2104,23
6	YATSENKO Andriy		UKR	963,70	1045,10	1150,06	1190,00	1036,26	1032,21	1031,53	2068,47
7	STANO Jan		SVK	990,06	983,20	1148,40	1180,80	1026,33	1040,31	1025,05	2066,64
8	SOLOMYANIKOV Sergii		UKR	1003,20	1029,23	1165,60	1192,36	1029,96	1035,51	1020,93	2065,47
9	YAKOVLEV Evgeny		RUS	900,83	974,70	1163,73	1175,86	990,93	1016,45	1043,33	2059,78
10	GAUTHIER Philippe		FRA	841,93	987,56	1130,10	1165,43	984,06	1038,41	997,20	2035,61
11	YATSENKO Yuriy		UKR	943,70	988,00	1121,10	1132,60	1010,30	994,35	1022,41	2032,71
12	GARFUTDINOV Albert		RUS	969,43	1015,13	1140,23	1168,36	999,00	1003,71	131,50	2002,71
13	MAGGI Alberto		ITA	748,60	975,43	1142,60	1152,56	965,26	1014,43	988,21	2002,64
14	PIGOUT Jacky		FRA	925,80	941,53	1160,26	1178,16	972,65	1011,98	961,68	1984,63
15	VALLIERA Marco	JUN 3°	ITA	927,46	967,66	1148,46	1170,10	100,55	392,46	84,93	1401,01
16	DE JONG Henk		NED	931,46	945,90	1170,06	1147,10				2115,96
17	MOROTZ Attila		HUN	917,56	964,56	1099,90	1148,00				2112,56
18	DOBROVOLNY Radomil		CZE	926,30	930,76	1129,20	1179,80				2110,56
19	BENES Pavel		CZE	963,83	910,16	1141,93	1137,30				2105,76
20	TOKAI Tamas		HUN	958,06	921,03	1103,90	1142,46				2100,52
21	HOLTERMANN Christoph		GER	927,00	935,00	1150,50	1164,33				2099,33
22	CHAPOULAUD Nicolas		FRA	924,60	862,26	1118,36	1168,93				2093,53
23	MALILA Lauri		SUI	893,40	884,36	1160,20	1192,46				2085,86
24	KITLEY Robert		GBR	888,13	935,23	1125,23	1145,93				2081,16
25	DZIUBA Pavel		POL	905,43	952,33	1140,40	1123,36				2075,39
26	GAUTHIER Alexandre	JUN 2°	FRA	909,20	925,36	1113,13	1124,56	971,18	979,98	989,76	2049,92
27	STRAHOV Vladimir		RUS	881,63	894,40	1102,70	1151,76				2046,16
28	CHERRY Roy		GBR	890,00	925,43	1030,23	1174,70				2040,13
29	FELICI Giacomo		ITA	915,23	913,43	1114,83	1116,90				2032,13
30	BORZECKY Krystian		POL	888,03	917,23	1099,66	1025,26				2016,89
31	GALLIULLIN Anton		RUS	820,90	853,36	1104,30	1146,40				1999,76
32	WANDLE Frank		GER	880,20	863,96	1118,43	1100,80				1998,63
33	AGUIAR Javier	JUN 4°	ESP	875,00	881,43	1094,10	1115,46				1996,89
34	FIUSSELLO Mauro		ITA	858,60	594,83	65,06	1122,20				1980,80
35	MELTZER Clamer		NOR	781,90	862,10	1113,50	1106,10				1975,60
36	PARRA Alberto		ESP	774,96	859,70	1104,90	1102,96				1964,60
37	HOLGUERA Javier		ESP	833,13	872,60	1081,76	7088,60				1961,20
38	METKEMEIJER Rob		NED	778,53	868,80	1081,93	1028,00				1950,73
39	DRAPER Bill		GBR	825,50	813,56	1008,16	1095,36				1920,86
40	TRAVNIK Istvan		HUN	822,16	806,63	1035,40	1085,73				1907,89
41	MEISL Michal	JUN 5°	CZE	762,43	772,83	998,63	1080,96				1853,79
42	METKEMEIJER Bert		NED	740,13	790,00	1038,63	1050,00				1840,00
43	SOKOLOVSKIY Vladislav	JUN 6°	UKR	751,33	725,86	1001,96	1023,50				1774,83
44	VYTAUTAS Vasiliavskas		LTU	379,00	768,16	959,20	945,36				1727,36
45	RADOSAVLJEVIC Ljubomir		SRB	0,00	675,76	0,00	1008,20				1683,96
46	MARGAROV Angel		BUL	629,13	611,63	890,26	920,96				1550,09
47	SVETOSLAV Sinapov		BUL	447,06	510,16	699,36	649,26				1209,52
48	DENISLAV Valkov	JUN 7°	BUL	334,76	70,66	616,23	144,93				950,99
49	DENISLAV Kalev		BUL	D/Q	0,00	873,70	781,16				873,70

MODEL AVIO CLUB ARETUSA - SIRACUSA.



CAMPIONATO ITALIANO 2009 FAI F2D

Siracusa 25 ottobre 2009

Il Model Avio Club Aretusa di Siracusa organizza per Domenica 25 Ottobre 2009 la prova finale di campionato italiano 2009, intitolata “VIII Trofeo Città di Siracusa”, categoria FAI F2D Combat VVC, con svolgimento nel campo di gara all'interno della struttura di volo del MAC Aretusa, località monte Climiti, sulla provinciale Floridia-Sortino.

Alla gara potranno partecipare i possessori di licenza FAI rinnovata per l'anno 2009.

Iscrizioni sul campo di gara, quote 25 euro senior e 15 euro junior. E' preferibile dare un cenno di adesione alla gara entro il 14 Ottobre a:

-Orazio Motta 0931 702536-347 6432460 dopo le 21, email: o.motta@libero.it

-Raimondo Torrisi 0931 35542-339 8274710, email: torrisi25@alice.it

La pista sarà disponibile il pomeriggio del Sabato 24 Ottobre dalle 15,00 fino alle 18,99 per prove e allenamenti.

Il programma di Domenica 25 Ottobre sarà il seguente:

-ore 08,30 ricezione dei concorrenti e iscrizioni;

-ore 09,30 inizio lanci;

-ore 13,00 pausa pranzo;

-ore 15,30 prosecuzione lanci;

-ore 18,00 premiazione.

Si riportano qui di seguito le coordinate geografiche della pista di volo:

37°08' 07.62" N 15° 08' 24,52" E 340m. s.l.m.



AVVISO:

La data di svolgimento del 6° Raduno Volo Vincolato Circolare Reggio Calabria

è stata spostata a Domenica 8 Novembre 2009

Categorie: Acrobazia, Riproduzioni, modelli Sport Vintage, Old Time. Sono esclusi i modelli: velocità, Team Racing e pulsogetti.

Mostra-Scambio: Possono essere esposti e/o scambiati modelli, motori ed accessori.

Luogo di svolgimento: Campo sportivo Bovetto a Reggio Calabria. Punto di raduno: Superstrada Ionica 106, uscita San Gregorio – piazzale, ore 8,00.

Programma:
ore 8,45.....registrazione partecipanti,
ore 9,00.....inizio dei voli,
ore 13,30.....pausa ristoro,
ore 14,30.....ripresa voli.

Ogni modellista può partecipare con più modelli di categorie differenti che possono essere anche solamente esposti. La partecipazione è aperta a tutti.

L'organizzazione non si assume alcuna responsabilità per danni a persone o cose, sia dei partecipanti che dei terzi, in relazione allo svolgimento della manifestazione. E' richiesta ai partecipanti una valida polizza assicurativa.

E' previsto un punto di ristoro dove è possibile acquistare bibite, panini e prodotti dolciari, pertanto è opportuno prenotare tale servizio almeno con una settimana di preavviso.

Informazioni: Ennio Marra tel: 328-0108972, 320-0128148



VOLO VINCOLATO CALABRIA

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

Un interessante esperienza con l'elettrico:

Il mio rientro grazie all'elettrico **di Mauro Campa**

Dopo circa 30 anni di fermo aeromodellistico, il **diavolo tentatore**, sotto le spoglie di Giovanni Viglianti, si avvicina proponendomi una soluzione ai miei problemi per farmi rientrare nel modo del modellismo: -“Mauro, ho sentito che stanno sperimentando il VVC con i motori elettrici, anzi ti dirò di più, io ho un modello elettrico RC e vola niente male”.

Oggi quello che vi sto raccontando non vi meraviglierà più di tanto, ma quel gran.....**diavolo tentatore** questa dritta me la diede circa un anno e mezzo fa.

Bene, detto fatto, in men che non si dica eravamo già all'opera nella “mitica” cantina con un motore *Speed* a spazzole della potenza molto discutibile che a malapena riusciva a tirare su un modello RC in depron. Noi però non ci potevamo certo arrendere per questa piccola bazzecola, e approntato un prototipo (di modello ancora aveva ben poco) ci accingemmo a fare le prime prove.

Le prove naturalmente avvenivano rubando il tempo che non avevamo e l'unico momento libero erano le ore notturne grazie alla non trascurabile dote di silenziosità dell'elettrico. Noi eravamo quei pazzi che nelle piazze cittadine, che ormai a tarda ora erano desolate, in compagnia dei nostri calmissimi figli, si apprestavano a fare i primi voli (oddio voli forse è una parola un po' troppo azzardata diciamo meglio starnazzamenti).

Comunque sia i primi starnazzamenti furono catastrofici, vuoi perché il motore a spazzole più di tanto non fa, vuoi perché le batterie tipo Duracell ricaricabili, per l'alto assorbimento si fondevano letteralmente, vuoi perché i nostri figli nel frattempo riuscivano a combinarle di tutti i colori. Insomma morale della favola il massimo risultato ottenuto era stato un volo completo di decollo e atterraggio, il tutto sacrificando un pacco batterie, completamente sciolto con la fusoliera su cui era fissato.

Inutile, il diavolo tentatore non si arrendeva: -“Mauro la soluzione si chiama Brushless, l'unico problema è che questo potentissimo motore (il potentissimo lo aggiunse per tirarmi un pò su il morale) funziona con



Mauro Campa di Reggio Calabria con il suo modello elettrico dalla livrea “giapponese”.

TRE fili o meglio per farlo funzionare serve una centralina che si usa sui modelli RC, ma quello che manca a noi è un comando che dia manetta al motore”.

Dopo una estenuante ricerca su internet il mitico Pino Bianco (ebbene sì, nel frattempo avevamo inguaiato anche lui) riuscì a trovare su un sito spagnolo ancora non ben definito un altro folle che aveva costruito in maniera artigianale una schedina elettronica che messa al posto del comando per dare gas nei modelli RC poteva, addirittura, accelerare a piacere il famoso Brushless e deciderne il tempo di volo.

Il tempo che passò dall’ordinare la schedina ed un motore Brushless completo di batteria Lipo e una centralina fu praticamente nullo.

L’indomani il Viglianti aveva già tagliato un’ala in polistirolo e una fusoliera in balsa, il piano di coda era già esistente (suo malgrado ce lo aveva procurato Pino Bianco durante un’evoluzione finita male). Il modello doveva essere pronto prima che il corriere consegnasse il tutto, e così fu. L’ala, per risparmiare tempo, fu

ricoperta in cartapesta anche perchè il modello (questa volta assomigliava veramente a un modello) doveva servire solo come prototipo, per vedere se il tutto era solo l’ennesimo buco nell’acqua o se si poteva investire tempo e denaro, in questa nuova avventura.

Questa volta la cosa è seria, il modello ha un’apertura alare di circa 105 cm per una lunghezza della fusoliera di 90 cm. I cavi sono da 18 metri e il motore Brushless può montare eliche da 8-10”.

Appena assemblato il tutto proviamo a dare corrente, il motore tira che una bellezza, sembra quasi un motore a scoppio.

Bene, sempre più “gasati” dai risultati ottenuti, decidiamo di portarlo al campo.

Il volo inaugurale è stato un successo nonostante il modello fosse un po’ nervoso, sotto le abili mani di Giovanni il modello fa tutte le figure tonde abbozzando anche qualche looping quadrato, sicuramente non è tutto rose e fiori, ma la strada da fare per portare un modello elettrico ai livelli del motore a scoppio non sembra essere poi così lunga.

La conferma delle potenzialità del prototipo, ma in generale della propulsione elettrica nel VVC, l’ho ottenuta classificandomi al primo posto nella gara di acrobazia sport tenutasi a Reggio Calabria il 21 giugno. Tengo a precisare che attribuisco l’insperato piazzamento esclusivamente alla eccezionale penetrazione nel vento dimostrata dal modello (abbiamo gareggiato con vento molto teso e con improvvise raffiche intense) tanto da permettermi un lancio con qualche punticino in più.

Supportato dal “vulcanico” Giovanni Viglianti stiamo eseguendo numerose prove con modelli diversi (quasi di tipo usa e getta), tuttavia è il complesso motore/batteria/elica che ci fa tribolare di più.

Ma chi ci conosce bene... sa che non molleremo!

MAURO CAMPA





VOLO VINCOLATO SICILIA

B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it

Dalla scatola di montaggio ad un eccellente modello:

Il *MUSTANG* **di Attilio Di Figlia**



La scatola di montaggio del *Mustang* della Olympic mi ha sempre affascinato. La ricordo bambino negli scaffali di uno dei negozi di modellismo di Palermo, che mi attraeva per la sua bella grafica e con la foto del modello foriero di acrobazie a mai finire. Ripresa dopo tanti anni l'attività aeromodellistica mi recai presso il negozio di modellismo superstite a Palermo, perché volevo acquistare la scatola di montaggio di un altro per me mitico modello: il *Continental*.

Il negoziante mi promise che sarebbe arrivato in brevissimo tempo, ma quando mi recai nuovamente presso il negozio invece del *Continental* vi trovai il *Mustang*. La scatola, vi confesso, non è rimasta per molto tempo nel negozio, anche perché visto che eravamo sotto le feste natalizie, ho pensato bene di farmela regalare da mia madre e mia sorella. Aperta la scatola ed esaminato il contenuto, decisi sì di costruirlo, ma con alcune modifiche.

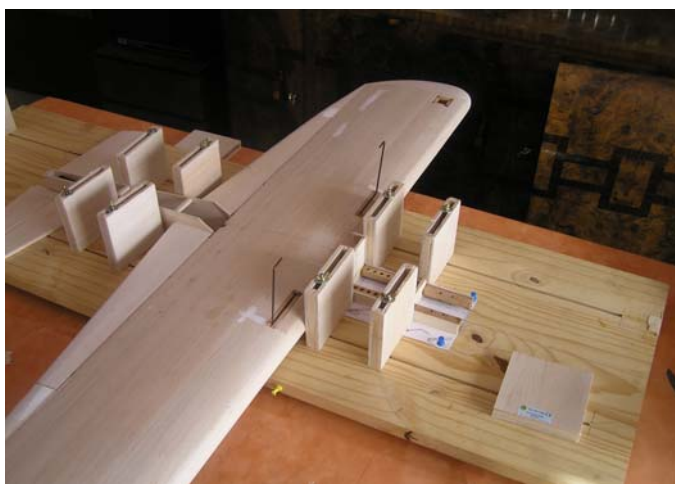
La prima cosa che decisi fu di modificare il profilo, in quanto mi sembrò troppo appuntito. Avevo infatti ascoltato con attenzione i numerosi scambi di, come direbbe il mio carissimo Emanuele, "intelligenze aeromodellistiche" tra lo stesso Emanuele, Bruno, Ennio, Gabriele, circa l'importanza di avere un bordo di entrata il più possibile rotondo e così, prese le tabelle dei profili, ho disegnato un NACA 0018.



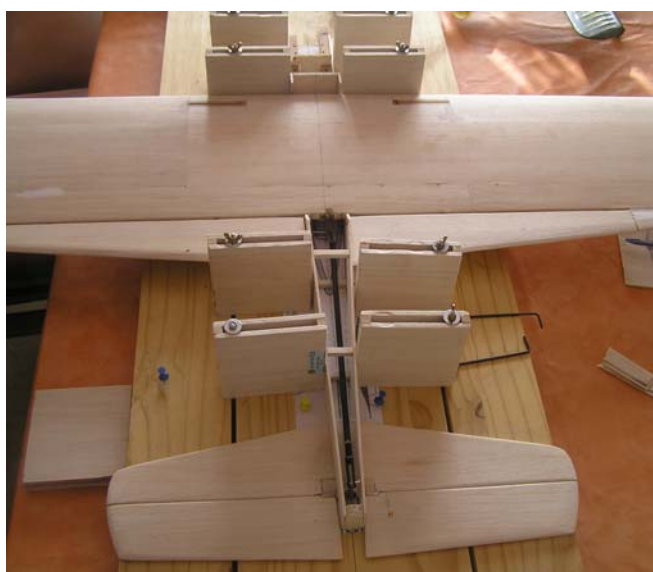
L'ala in costruzione sullo scaletto di montaggio che è stato oggetto di un articolo sul *Notiziario di Volo Vincolato*



Particolare del terminale interno



L'ala finita durante il montaggio in fusoliera. Anche lo scaletto di Attilio Di Figlia per le fusoliere è stato pubblicato su queste pagine



Vista posteriore del modello sullo scaletto di montaggio



La presa d'aria inferiore in resina montata in fusoliera



Preparazione del “maschio” per lo stampo della carenatura motore in resina



Riempimento tra le dime con blocchi di balsa



Stuccatura...



stampo...



carenatura finita

La costruzione dell'ala è stata fatta secondo il metodo che Al Rabe utilizza per le sue ali e cioè attraverso due tubi d'acciaio del diametro di 10mm che attraversano l'ala stessa. Il metodo è molto semplice e assicura la realizzazione di un'ala perfettamente dritta. Unica vera difficoltà è quella di

fare i fori nelle centine senza distruggere quest'ultime. Difatti utilizzando una punta da 10 mm e dovendo fare i fori contemporaneamente in tutte le centine, può capitare e, a me è successo, che qualche centina si distrugga letteralmente. A quel punto basta armarsi di santa pazienza e ricostruirle. Le centine sono state costruite in balsa da 1,5mm ad eccezione delle due centrali costruite in compensato di betulla da 2mm. L'ala è stata a sua volta ricoperta interamente in balsa da 1,5mm con terminali in balsa scavati all'interno. Per quanto riguarda la fusoliera, ho rispettato la pianta laterale del disegno originale, ma è



La carenatura montata. Si notano i finti scarichi autocostruiti in ABS molto più realistici di quelli del kit

strutturalmente diversa sia per quanto riguarda la larghezza, perchè avendo deciso di montare un *Fox 35* ho dovuto allargarla di circa 2,5mm per lato, sia per quanto riguarda le strutture interne che ho modificato anche in funzione di uno sportello mobile che ho ricavato in corrispondenza della squadretta del piano di coda, per eventuali ispezioni. Un'altra modifica fatta è stata la linea della



Il Mustang finito pronto per la verniciatura

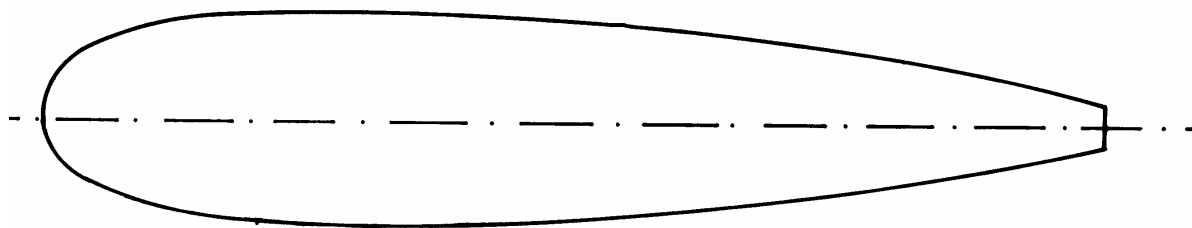


Particolare della finta pannellatura

capottina motore, che ho leggermente abbassato per coprire quanto più possibile il motore che ho costruito in vetroresina, la cui realizzazione mi ha particolarmente divertito in quanto ho sempre amato pasticciare con la vetroresina.

Per la sua realizzazione ho approntato uno scheletro in compensato da 2 mm che ho successivamente riempito con blocchetti di balsa sagomati a filo delle ordinate. Dopo di ch  ho ricoperto il tutto con stucco per vetroresina che ho rifinito con carta abrasiva e acqua fino ad ottenere una superficie perfettamente liscia e a specchio. Fatto ci  ho messo il master su una base in compensato e ho ricoperto il tutto con gelcoat e vetroresina per ottenere lo stampo. Per stampare la capottina vera e propria ho utilizzato della vetroresina da 50 gr Mq , ottenendo una capottina, che   abbastanza grande, che pesa circa 40 gr.

Stessa operazione per realizzare la presa aria motore. Per quanto riguarda i piani di coda ho optato per della balsa da 8mm di spessore e per la deriva ho scelto una soluzione di tipo a sandwich



Il NACA0018 modificato con il “naso” molto pi  arrotondato

composta da 6 sagome da 2mm cadauna di cui le 2 interne sono scavate. Risultato: circa 3gr in meno di quella della scatola di montaggio.

Il modello è stato interamente ricoperto con modelspan leggera su cui ho dato 5 mani di finitura nitro lucida che è stata successivamente lisciata con carta abrasiva da 600 e 1000 e acqua , fino ad ottenere una superficie perfettamente liscia e speculare.

Per la verniciatura ho usato vernice alla nitro diluita al 70% e per antimiscela una poliuretana bicomponente.

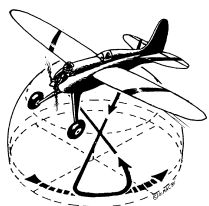
Per il mustang avevo deciso di tracciare le pannellature sia sulla fusoliera sia sull'ala e, questa è stata un'operazione che mi ha dato non poche preoccupazioni, perché non riuscivo a trovare un pennarello che non si sciogliesse a contatto con il diluente della vernice poliuretana.

Alla fine dopo numerose prove fatte , ho trovato la soluzione utilizzando il pennarello che la Top Flite produce per fare per l'appunto,le pannellature sul monokote.

Per quanto riguarda le prove di volo il modello è risultato stabile, vola con cavi da 16 mt., ma è ancora tutto da scoprire in quanto il Fox 35 che monta, che è stato acquistato su Ebay, non si è mostrato all'altezza del nome che porta e di conseguenza non ho avuto ancora il piacere di metterlo in volo rovescio. Sono in attesa di testare un nuovo Fox 35 su un nuovo acrobatico che sto costruendo il quale se darà, come sembra, i risultati sperati, verrà montato sul Mustang.

ATTILIO DI FIGLIA




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

LE RIVISTE DELLA NOSTALGIA

di
Gabriele Macrì



Sono gli anni cinquanta, gli anni del miracolo economico. Il pur lontano ricordo di una guerra disgraziata fa apprezzare di più il presente, ed infonde speranza per un futuro di pace e prosperità. Le ristrettezze economiche, per carità, non mancano, ma tutto sommato qualche soldarello per il necessario e anche per il superfluo in casa circola, e c'è chi riesce a metterne da parte per l'acquisto dell'agognata *seicento*.

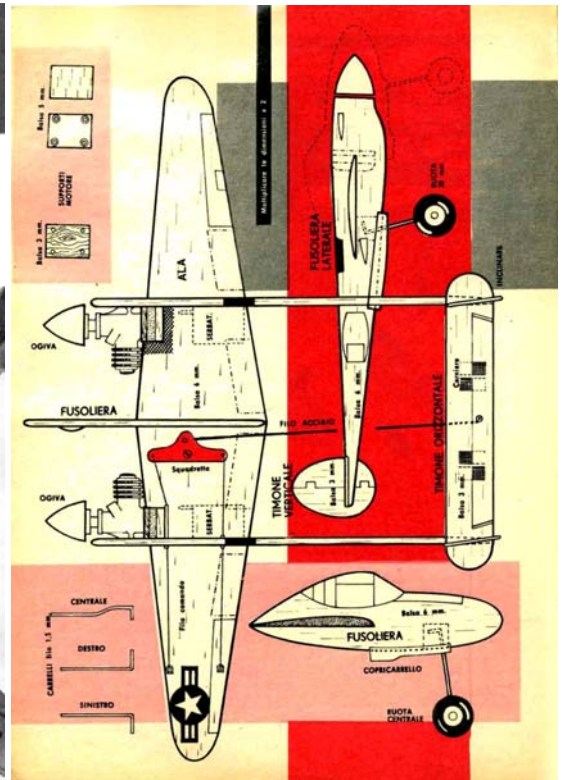
Anche il tempo libero non manca, ora che i sabati non sono più assorbiti dalle obbligatorie adunate e i

turni in fabbrica o in ufficio sono regolati sugli accordi sindacali. La fiducia in se stessi cresce assieme al desiderio di mettere alla prova le proprie capacità manuali costruendosi tutto ciò che sarebbe proibitivo acquistare già fatto: nasce il *bricolage* o, per dirla con il termine dell'epoca, l'*arrangismo*.

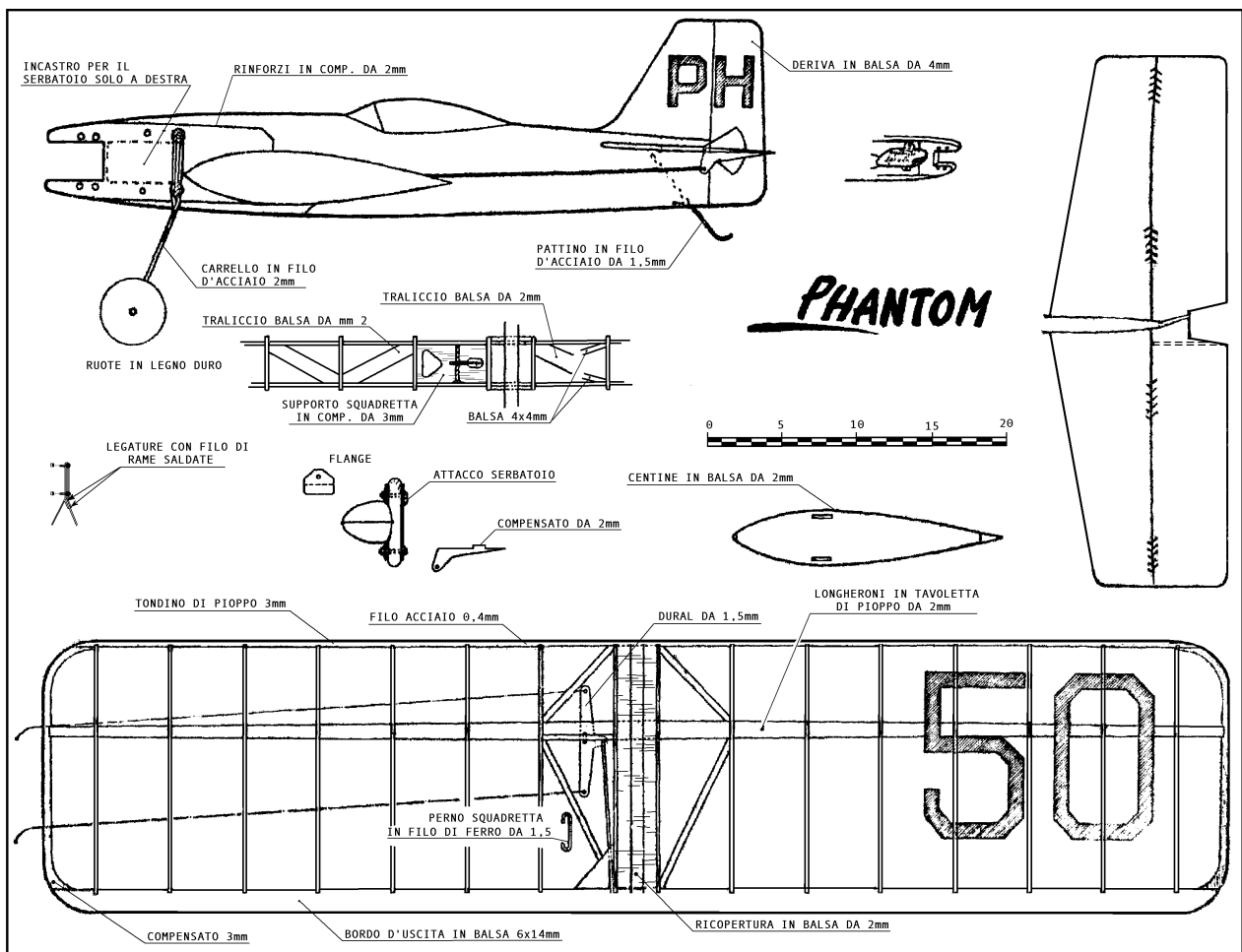
Le edicole si riempiono di riviste dedicate al fai da te: *Fare*, *Selezione Pratica*, *La Tecnica Illustrata*, *Sistema Pratico*, *Sistema "A"* sono i titoli che campeggiano nelle coloratissime copertine dall'aspetto avveniristico; all'interno, i titoli degli articoli promettono autentici miracoli casalinghi, dalla realizzazione della radio a galena alla ricarica delle biro esaurite, dalla costruzione del tavolino alla moda a quella delle barchetta per le vacanze al lago. Tra le meraviglie di una tecnologia casalinga alla portata di tutti non può mancare quel modellismo che proprio ora conosce il massimo della diffusione, e quasi in ogni



Ecco come, nel numero di *Sistema "A"* ("A" come "Arrangiarsi") del luglio 1966, Franco Conte presenta il disegno costruttivo del nuovo Team-Racer Aeropiccola, il *Dardo-58*



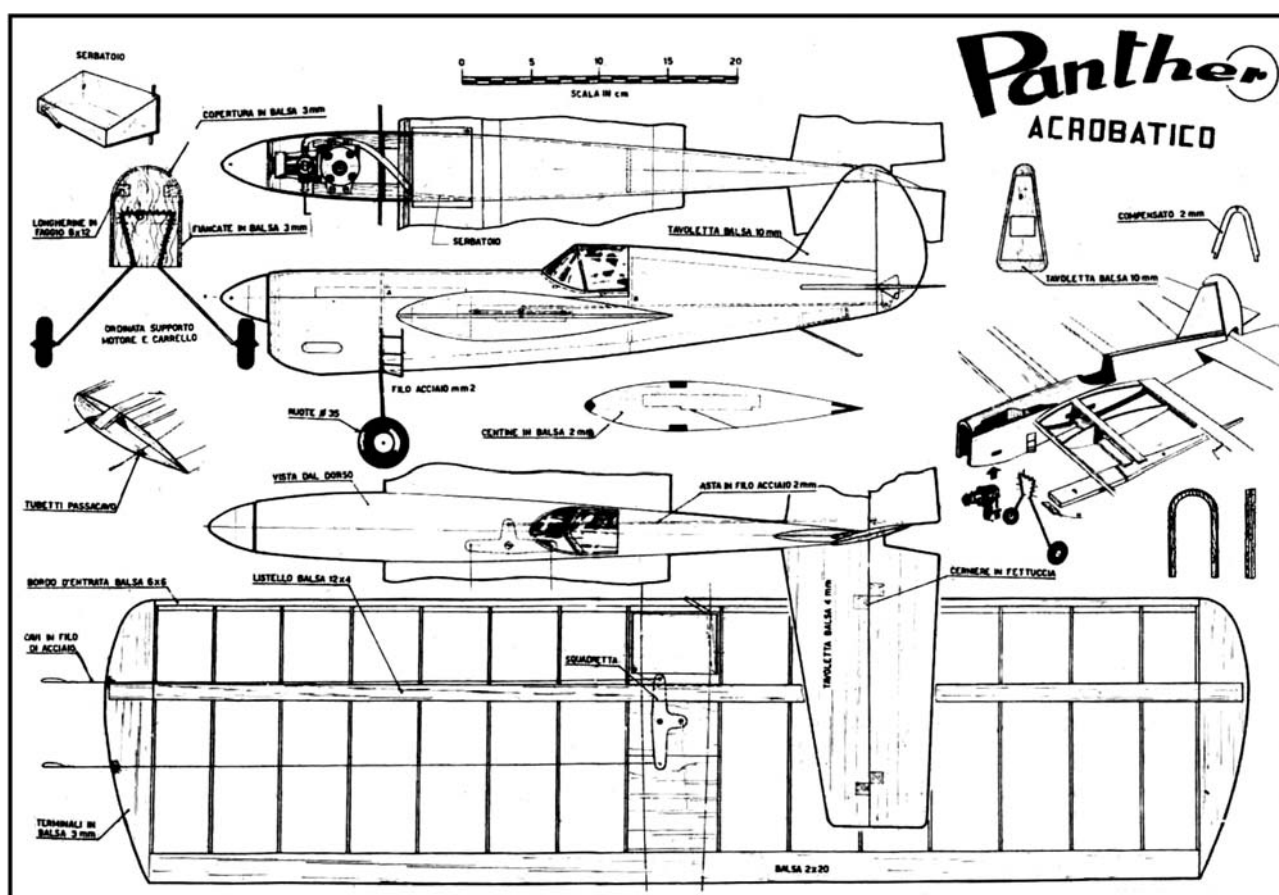
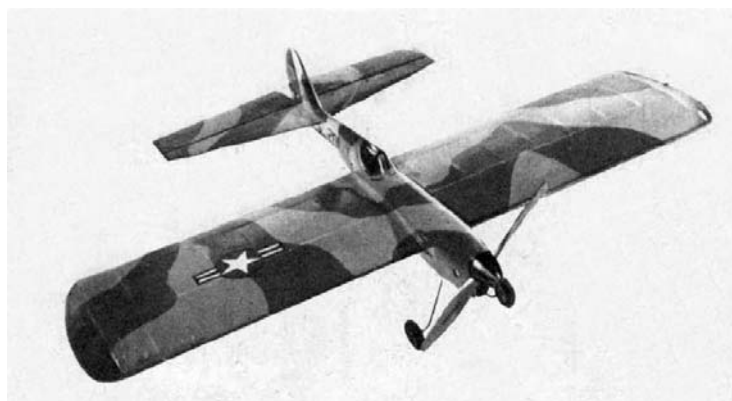
Sistema Pratico dell'aprile 1962 offriva il disegno del WE-38, un bel bimotore a tavoletta di evidente estrazione americana.



Il Phantom, un efficiente acrobatico presentato da Paolo Dapporto, comparve sul numero di febbraio 1961 di **Sistema Pratico**

numero trovi il progetto di quell'aereo, di quella nave o di quel missile che ti vien voglia di costruire subito, complice l'entusiasta presentazione che lo garantisce di sicuro successo e alla portata di qualsiasi appassionato.

Certo, si bara. La maggior parte di essi sono di estrazione americana e la redazione si limita a tradurre in italiano le indicazioni sui disegni costruttivi, a rendere metriche le misure anglosassoni e a cambiare il nome del modello senza sentirsi assolutamente in obbligo di citarne l'autore originario. Ma accanto alle opere di pirateria compaiono anche pregevoli creazioni di noti modellisti italiani, che

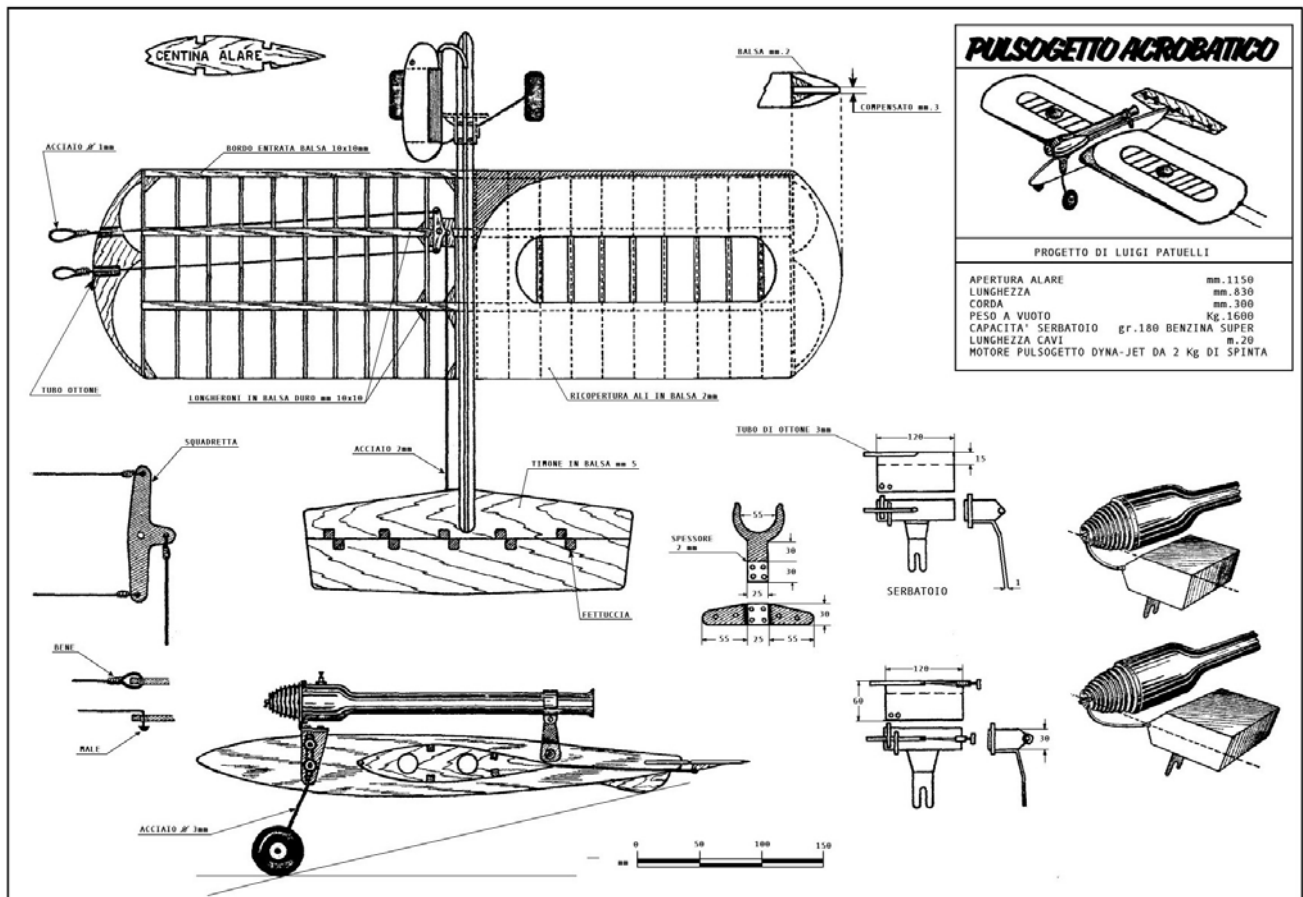


Nel numero di gennaio del 1961 di *Sistema Pratico* Paolo Dapporto presentò il *Panther*, un bell'acrobatico di antica scuola bolognese

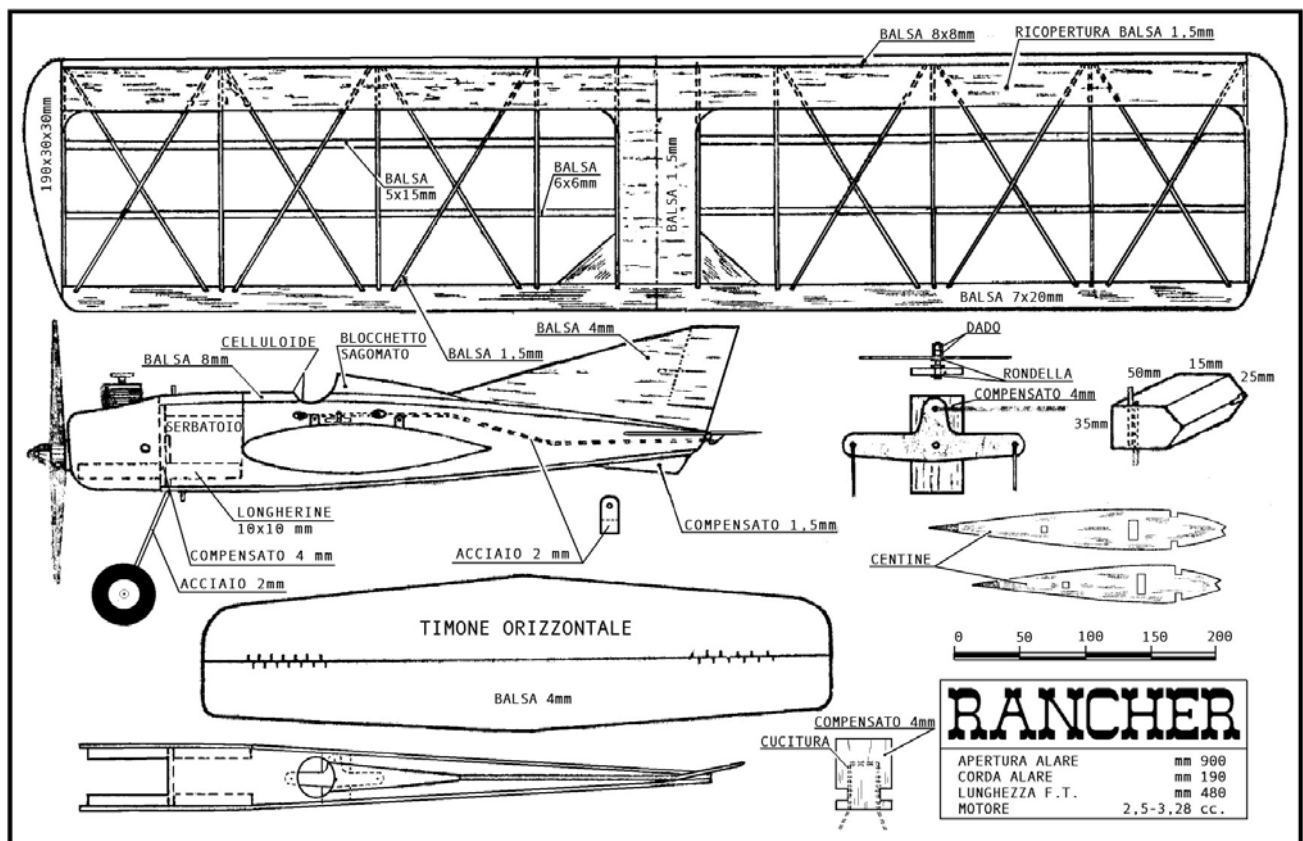
scelgono la via della grande distribuzione alle più autorevoli *Modellistica* o *Rassegna di Modellismo*. Si andrà avanti così fino alla fine degli anni '60, quando transistor ed integrati si assumeranno il compito di affascinare gli arrangisti italiani, e le riviste di *fai-da-te* inizieranno il loro declino.

Ora che – purtroppo – di anni ne sono passati tanti, sfogliare qualcuna di quelle vecchie riviste non può non strappare un sorriso: si affollano i ricordi di vecchi tempi, d'ingenui tentativi, di ostinate letture e riletture di quelle pagine stampate su carta di qualità scadente, che tuttavia conservano intatto il loro fascino un po' rustico. Possano donarci ancora un pizzico di sicurezza e di speranza nel futuro come fecero mezzo secolo fa.

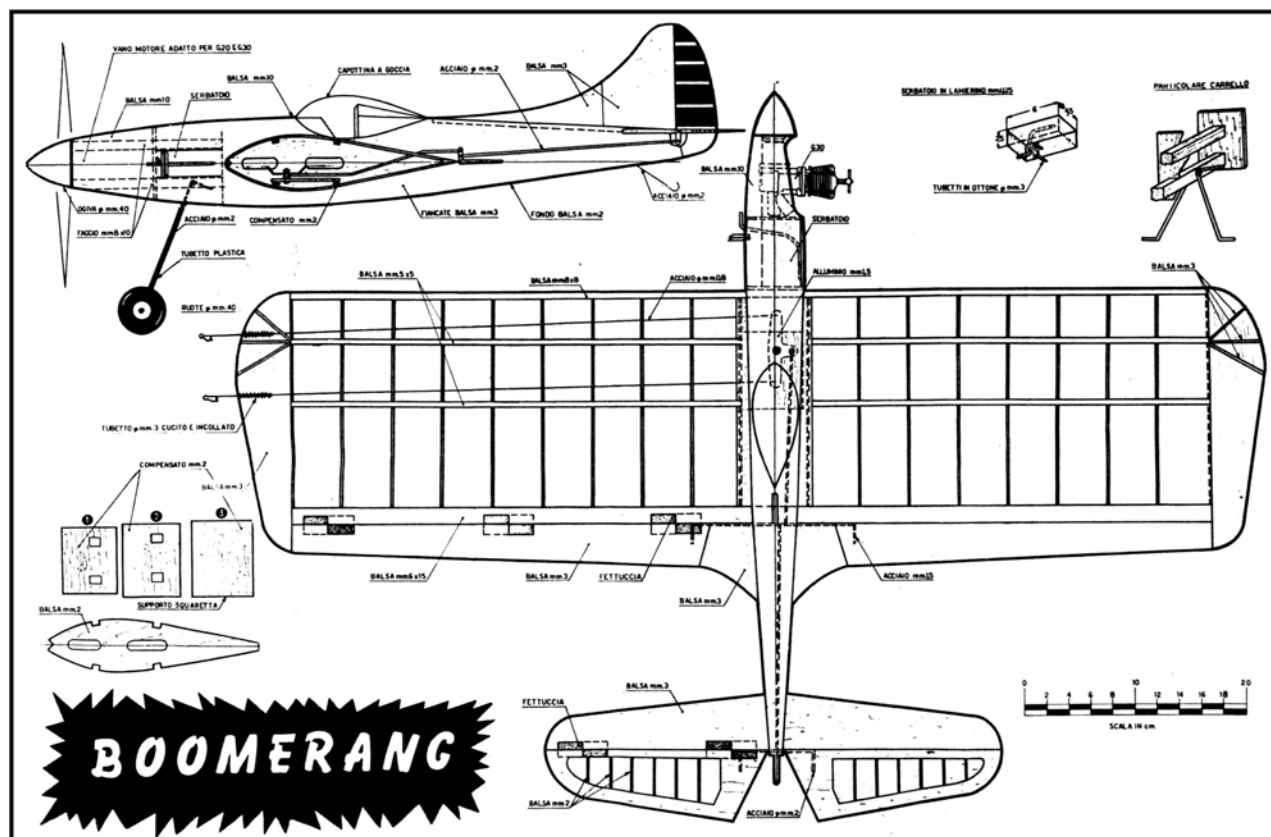
Oggi ne abbiamo forse ancora più bisogno di allora. ☺



Certe volte non si scherzava affatto: sulle pagine di *Sistema Pratico* comparve addirittura il progetto del pulsogetto acrobatico di Luigi Patuelli. Bello l'articolo, con una esauriente trattazione dell'alimentazione del "tubo" nel volo acrobatico.

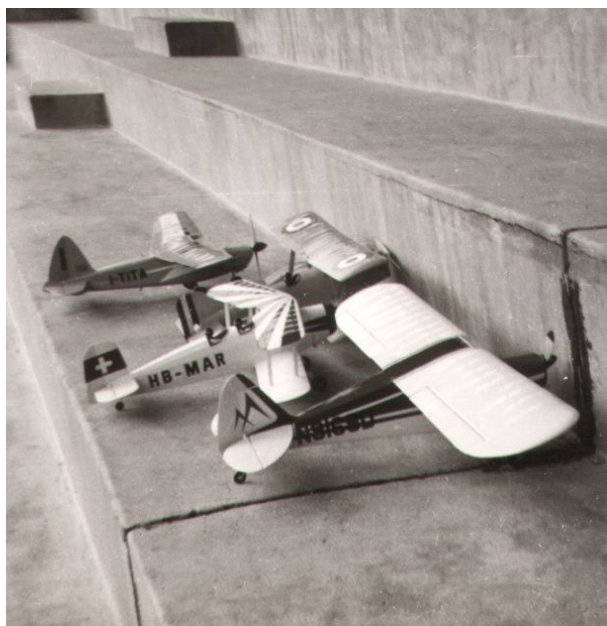


Il Rancher, un simpatico acrobatico ad ala geodetica il cui autore, ahimè, resta ignoto.



Il *Tequila* e il *Boomerang*, due acrobatici bolognesi presentati da Paolo Dapporto. Si evidenzia un trend verso l'ispessimento del profilo (oramai routinario nell'attuale F2B), anche se il naso resta ancora piuttosto appuntito.

Venti e più anni fa...



Stadio dei Fiori - Valdagno (VI) 3 Settembre 1967, alcune riproduzioni presentate in gara. Foto M. Crestani.



Il commento dell'autore della foto Mario Ferrero: *-Ecco come ho piegato il mio primo Oliver: atterraggio molto corto!* Genova-Pegli 1963, finale di Team Racing della Coppa Shell.



Genova-Pegli 1963, la finale di Team Racing della prestigiosa Coppa Shell. Al centro in abiti scuri si riconosce Mario Ferrero al pilotaggio, uno degli altri 2 è Roberto Pennisi (meccanico Aldo Zana). Foto M.Ferrero.