

Volo Vincolato



VOLO VINCOLATO ANNO 6 N.4

Gli amici di Volo Vincolato - V.V.

Dall'album di ricordi di Ninetto Ridenti

1^ Prova Camp. Cisalpino F2B - S.Fiussello

2^ Prova Camp. Cisalpino F2B - S.Fiussello

Un ricordo - M.Ferrero

6° Raduno WVC Reggio Cal. - E.Marra

Proposte per l'attività 2010 - F.Anastasi

Il mio Europeo - G.Motta

Il Parra 2,5 Diesel - B.Massara

In punta di dita - G.Macri

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 - 21 Dicembre 2009 - Anno VI - N° 4 -



SOMMARIO

- 2.....Gli amici di *Volo Vincolato*
 3.....Dall'album dei ricordi di Ninetto Ridenti
 6.....Prima prova del campionato Cisalpino 2009, Valdagno(VI) 7 Luglio2009 – Silvia Fiussello
 7.....Seconda ed ultima prova del campionato Cisalpino 2009, Ciriè(TO) 27 Settembre 2009 – Silvia Fiussello
 12.....Mario Ferrero ricorda Bill Wisniewski: Un ricordo – Mario Ferrero
 14.....Volo Vincolato Calabria: - VI Raduno VVC Reggio Calabria 19 Ottobre 2009 – Ennio Marra
 17.....- Proposte per attività 2010 – Ennio Marra
 18.....Volo Vincolato Sicilia: - Il mio europeo: Giuseppe Motta medaglia d'argento junior all'europeo di combat – Giuseppe Motta
 20.....-Un nuovo motore: il *Parra2,5 Diesel* – Bruno Massara
 22.....Volo Vincolato Puglia: - In punta di dita – Gabriele Macrì
 28.....Venti e più anni fa...



Auguri!
**Buon Natale e felice anno nuovo a
 tutti gli amici di Volo Vincolato**



GLI AMICI DI VOLO VINCOLATO



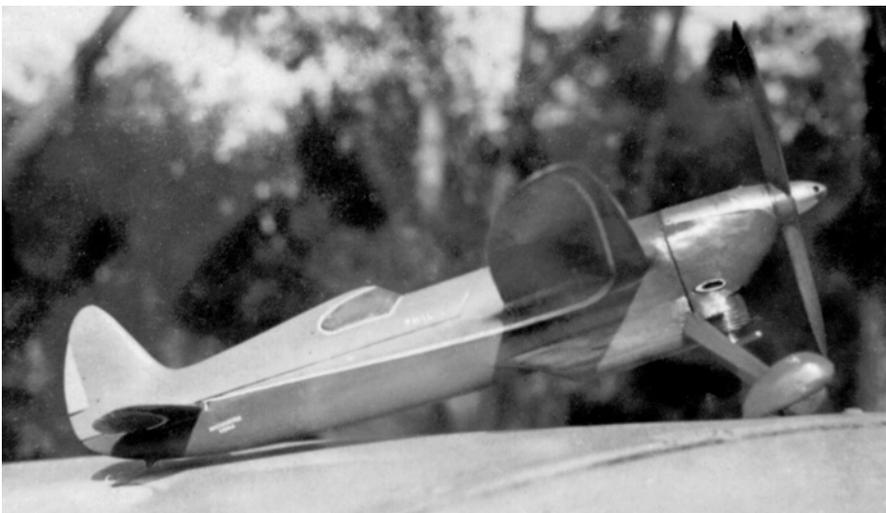
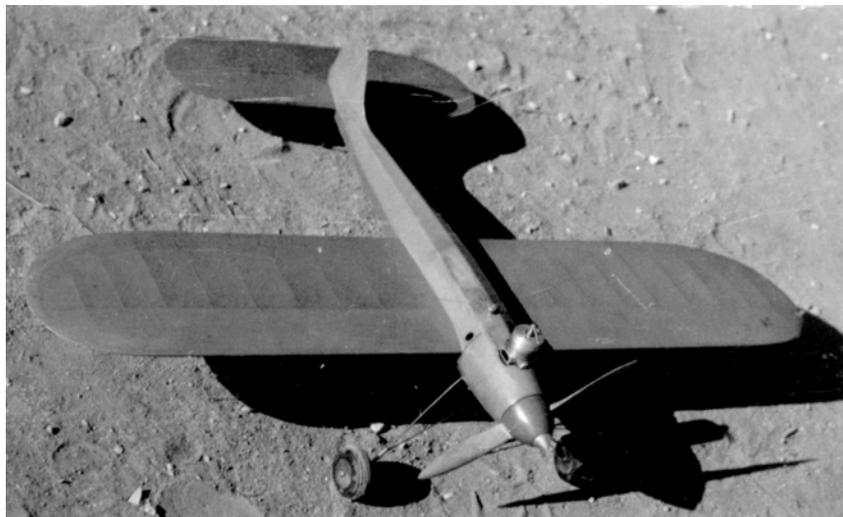
Il campione dei campioni, l'amico Luciano Compostella, nel suo elegante e inconfondibile stile durante un lancio di una gara internazionale.

DALL'ALBUM DEI RICORDI DI NINETTO RIDENTI



Un giovanissimo Ninetto con il *Nerone* e la coppa del primo posto conquistata a Montecarlo nel 1949, in occasione del Primo Trofeo Internazionale di Acrobazia e Velocità.

**Il *Massenzio*,
protagonista della gara
di Montecarlo.**

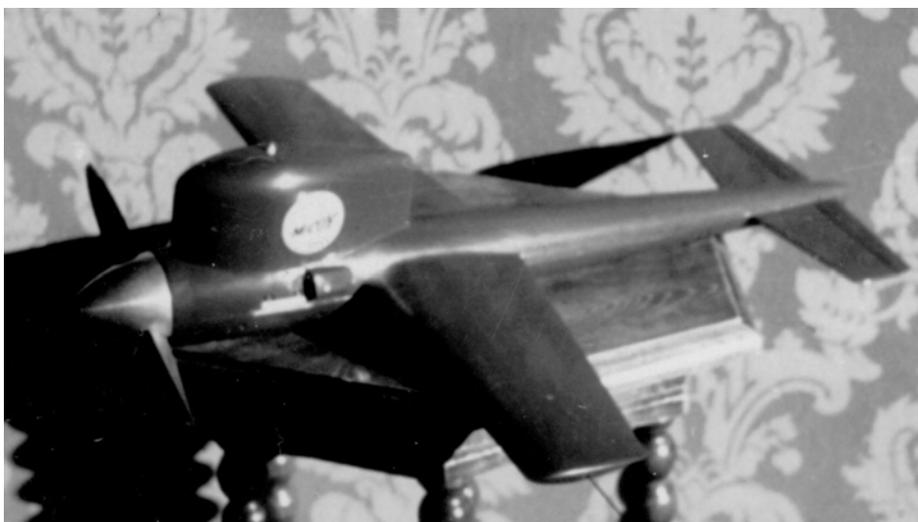


Un telecontrollato con *Automatic 1* costruito da Gatti su disegno di Uberto Travagli. Raggiunse la velocità di 55 Km/h



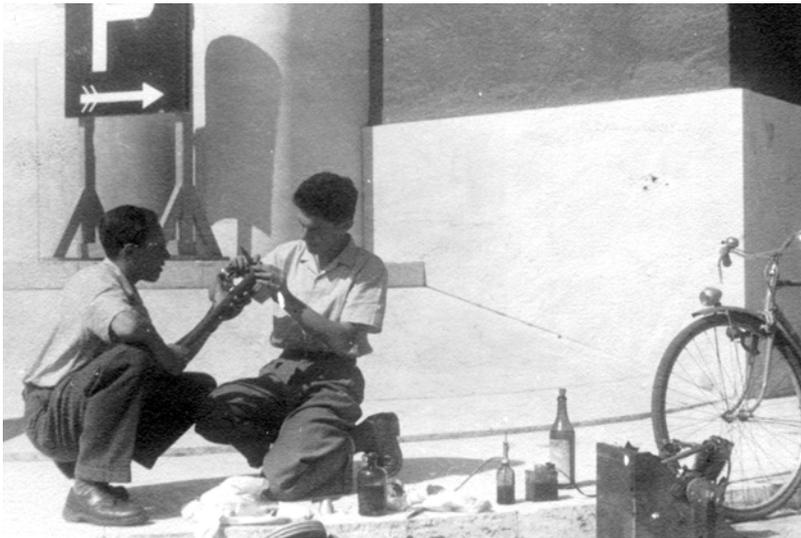
Il modello di Gatti senza la carenatura in alluminio.

Ninetto si esibisce al Galoppatoio. Come si vede, a quei tempi l'aeromodellismo *divertiva* la gente, non la disturbava solamente come accade oggi.



In un'ambientazione deliziosamente borghese, il modello da velocità di Gianni Fiorini dotato di un formidabile *McCoy 60*. Siamo attorno al 1950-1951.

Ninetto intento nella carburazione del motore di Giampiero Janni.



Con Giulio Naldoni al Foro Italicò armati di starter entrambi al lavoro su un *Mc.Coy 60* serie 20.

Un'intensa espressione di Ninetto mentre armeggia sull'*Ohlsson 60* montato su una coproduzione Ridenti-Montanari realizzata tra il '46 e il '47. Il modello era un *Whizzler*, ma con comandi sui timoni e non sull'ala.



PRIMA PROVA DEL CAMPIONATO CISALPINO 2009

VALDAGNO (VICENZA) 7 GIUGNO 2009

Foto di Giorgio Zenere

L'edizione 2009 del Cisalpino si è aperta domenica 7 giugno allo Stadio dei Fiori di Valdagno, in contemporanea col tradizionale raduno VVC.

Le previsioni meteorologiche poco incoraggianti, la concomitanza con le elezioni europee e la poco baricentrica collocazione della ridente cittadina veneta non hanno certo favorito la partecipazione, limitata a soli 14 concorrenti la maggior parte dei quali appartenenti alla categoria ACRO; il fatto che la giuria fosse invece formata da ben quattro elementi (Fasano, Sangiacomo, Barzaghi e Laghi) evidenzia positivi segnali di miglioramento rispetto alla situazione dell'anno scorso.

La classifica è stata decisa soprattutto dal risultato ottenuto nel primo lancio, poiché il secondo è stato caratterizzato da un fastidioso vento turbolento che ha impedito ai più di effettuare interamente il programma



acrobatico. Dal punto di vista meteorologico, comunque, le previsioni sono state largamente disattese: la giornata è stata infatti ventilata ma molto calda e soleggiata; i rapidi passaggi di nuvole hanno causato solo pochissime gocce di pioggia durante la pausa pranzo.

Nella categoria BIG Milani ottiene la sua prima vittoria stagionale col suo nuovo Extra costruito da Gigi Furlan; Maggi, classificatosi al secondo posto, ha visto sfumare la possibilità di rimontare la classifica a causa di una distrazione: durante il secondo lancio ha infatti effettuato un solo otto sulla verticale (perdendo quindi il punteggio di tale figura) perché troppo concentrato a valutare i cambiamenti di direzione del vento e a prevenire e contrastare gli effetti delle turbolenze. Chiudono la

classifica BIG Mauro Fiussello, terzo, e Gigi Furlan, quarto, entrambi autori di un buon secondo lancio, nonostante le condizioni sfavorevoli sopra citate.

Nella categoria ACRO solo Casarola e Refosco possono vantare un secondo lancio completo e dignitoso: tutti gli altri concorrenti hanno infatti eseguito solo una parte del programma acrobatico, interrompendosi generalmente alle prime figure alte.

Sulla base dei punti ottenuti al mattino, vince meritatamente il giovane Aivia Bosio, davanti al padre Mario che si accontenta del secondo posto; ottima gara per il locale Refosco nonostante il fatto che, a causa di una momentanea difficoltà motoria, dovesse sorreggersi con un bastone durante il pilotaggio: questo non gli ha impedito di effettuare due voli di buon livello ed ha anche costituito una nota di divertimento per il pubblico. Casarola, in giornata decisamente positiva, ottiene il quarto posto davanti a Raveane e alla sottoscritta.

Molto sfortunata invece la gara di Giorgio Zenere, modellista locale ed organizzatore della competizione. La



Filippetti intento alla preparazione



Pegoraro con il RODEO e dietro il SOLAR



Pino Carbini alla prova motore



Teresiano Bergozza. Sullo sfondo alcuni momenti di relax



Mario Refosco

sequenza negativa era incominciata già durante le prove del sabato, nel corso delle quali aveva danneggiato parzialmente il suo bellissimo Furo, proseguendo poi con un primo lancio incompleto e concludendosi infine con una brutta scassata nel secondo lancio, decisamente inopportuna ad una sola settimana dalla gara di Campionato Italiano ad Alessandria, alla quale Giorgio dovrà così rinunciare.

La classifica è poi stata orgogliosamente chiusa da Olimpio Torchio che, per non rischiare di perdere l'ambita maglia nera, ha rinunciato ad effettuare il secondo lancio.

Nella categoria SPORT si sono affrontati i due Nobler dei vicentini Dal Maso e Bergozza, classificatisi rispettivamente primo ed ultimo (o secondo) ma dimostrando di essere pronti per accedere quanto prima alla categoria superiore.

La gara si è quindi conclusa con una ricca premiazione a base di appetitosi prodotti locali che, dato il loro carattere deperibile, i concorrenti avranno certamente degustato già la sera stessa.

SILVIA FIUSSELLO

SECONDA ED ULTIMA PROVA DEL CAMPIONATO CISALPINO

2009

CIRIÈ (TORINO) 27 SETTEMBRE 2009

Foto di Giorgio Zenere

Dopo una lunga estate di impegnative competizioni nazionali ed internazionali, i concorrenti del Cisalpino finalmente si ritrovano a Ciriè per concludere la ventisettesima edizione del Campionato e, contemporaneamente, per disputare anche la prima edizione (sperimentale) del Campionato Italiano di acrobazia per aeromodelli d'epoca, una categoria abbastanza diffusa in Francia ed Inghilterra ma non ancora adeguatamente praticata in Italia; ben metà dei concorrenti del Cisalpino hanno quindi entusiasticamente preso parte anche alla gara di "Old Timer Stunt", contribuendo così alla buona riuscita di questa prima edizione.

I lanci, svoltisi in condizioni meteorologiche ottimali e nell'atmosfera rilassata tipica della gara di fine stagione, sono stati valutati dalla terna composta da Barzaghi, Laghi e Sangiacomo; nella categoria OTS la giuria era invece costituita da Fasano e Cappi affiancati da Battistini, responsabile della valutazione a terra dei modelli.

Nella categoria BIG Maggi si prende la rivincita su Milani, vincitore a Valdagno, aggiudicandosi anche il titolo 2009. Come aveva già fatto l'anno scorso, Marco Valliera ha invece chiuso la sua stagione agonistica sfoggiando un acrobatico con motorizzazione elettrica e, come l'anno



Mauro Fiussello



Alberto Maggi con lo ZLIN



Giorgio Zenere con l'ARCA 3



Olimpio Torchio con il suo biplano



I giudici in pausa



Franco Ballezio



Marco Valliera con il suo acrobatico elettrico



Mauro Fiussello al taglio circolare



Il BAZOOKA di Olimpio Torchio



L'acrobatico ucraino di Alberto Maggi



Lo SKILAT di Refesco

scorso, si è garantito comunque il podio con un onorevole terzo posto davanti a Ballesio, Mauro Fiussello e Felici. Assente dalla classifica l'alessandrino Vittorio Furlan che, pur essendo presente, non ha potuto partecipare alla gara avendo purtroppo danneggiato il suo acrobatico durante il volo di prova.

Più numerosa, come al solito, la categoria ACRO. Domina la classifica la famiglia Bosio con il giovane Aivia vincitore indiscusso di gara e Campionato, e con papà Mario al secondo posto, un po' distaccato da Aivia e di poco davanti a Zenere solo perché si è voluto auto-infliggere l'handicap di un modello non ancora adeguatamente collaudato.

Più staccati troviamo poi la sottoscritta e, a pochi decimi di differenza, Raveane. Sesto posto per il vicentino Refosco, alle prese con problemi di carburazione e consumo (oltre 10 minuti la durata del secondo lancio) e settimo per l'elettrico Casarola, ovviamente esente da questo tipo di problemi.

Chiudono la classifica Doni, che non ha effettuato il secondo lancio per problemi di salute, e Torchio con il suo biplano "Falco" costruito da Compostella, che necessita però ancora di qualche messa a punto del motore o del serbatoio. Nella gara OTS i concorrenti si sono invece cimentati con un programma acrobatico particolare, fatto prevalentemente di figure tonde eseguite in modo diverso rispetto all'abituale programma FAI; questa circostanza ha fatto sì che al primo lancio la maggior parte dei partecipanti non riuscisse a completare la tutta la sequenza, in parte perché le figure risultavano eseguite non correttamente (a giudizio dei severissimi Fasano e Capi) ed in parte perché dimenticate o non eseguite nell'ordine stabilito.

Nel secondo lancio, quindi, confortati da chiarimenti ulteriori da parte dei giudici e, in qualche caso, aiutati da "suggeritori", i concorrenti hanno migliorato il punteggio di volo il quale, sommato al punteggio statico attribuito dal competente Battistini, ha determinato la classifica finale.

Al primo ed al secondo posto troviamo, e non poteva essere altrimenti, due esemplari del glorioso Nobler, pilotati da Felici, vincitore assoluto, e dalla sottoscritta, che ha partecipato con lo stesso modello anche alla gara di Cisalpino. Da segnalare inoltre, tra i modelli presenti, il bellissimo Arca di Zenere, i Rodeo di Valliera e Storto, lo Zilk di Torchio, il piccolo Ultrastunter motorizzato diesel 1,5cc e il Bazooka pilotati da Mauro Fiussello, lo Skilat di Refosco e l'acrobatico (di cui si ignora il nome) pilotato da Maggi ma costruito da Compostella negli anni '60 e recante ancora, in bella mostra, la punzonatura dei Campionati Europei di Genk (Belgio) del 1963.

Con la premiazione alla presenza dell'Assessore allo Sport del Comune di Ciriè, si conclude così l'edizione 2009 del Cisalpino, una edizione forse un po' anomala perché svoltasi su due sole prove ma che testimonia comunque la volontà, da parte della acrobazia italiana, di continuare a proporre questo campionato "promozionale" nato agli inizi degli anni '80, sperando anche in un incremento di partecipazione nelle future edizioni.

SILVIA FIUSSELLO

CLASSIFICA VALDAGNO

BIG

	concorrente	1° lancio	2° lancio
1	MILANI Maurizio	4322,5	4240,7
2	MAGGI Alberto	4278,6	4038,4
3	FIUSSELLO Mauro	3777,8	3792,6
4	FURLAN Dionisio	3605,1	3718,6

ACRO

	concorrente	1° lancio	2° lancio
1	BOSIO Aivia	3664,6	2024,1
2	BOSIO Mario	3484,5	1641,4
3	REFOSCO Mario	3386,0	3209,5
4	CASAROLA Giuseppe	3253,8	3357,4
5	RAVEANE Albino	3271,8	2248,7
6	FIUSSELLO Silvia	3209,0	2493,6
7	ZENERE Giorgio	2700,9	2968,9
8	TORCHIO Olimpio	2838,3	0,00

SPORT

	concorrente	1° lancio	2° lancio
1	DAL MASO Lino	3094,00	3100,5
2	BERGOZZA Teresiano	1936,5	2449,6

CLASSIFICA CIRIÈ**BIG**

	concorrente	1° lancio	2° lancio
1	MAGGI Alberto	1068,77	1151,6
2	MILANI Maurizio	1062,07	1119,67
3	VALLIERA Marco	1103,73	1090,00
4	BALLESIO Franco	1027,67	1026,27
5	FIUSSELLO Mauro	1006,73	1014,63
6	FELICI Giacomo	999,80	992,70

ACRO

	concorrente	1° lancio	2° lancio
1	BOSIO Aivia	1000,13	1037,27
2	BOSIO Mario	930,53	940,50
3	ZENERE Giorgio	903,27	930,80
4	FIUSSELLO Silvia	851,27	907,73
5	RAVEANE Albino	907,50	870,63
6	REFOSCO Mario	893,20	869,07
7	CASAROLA Giuseppe	803,63	832,10
8	DONI Enzo	700,93	0,00
9	TORCHIO Olimpio	440,67	600,87

CLASSIFICA FINALE CAMPIONATO CISALPINO 2009

	concorrente	Valdagno punti	Valdagno millesimi	Ciriè punti	Ciriè millesimi	TOTALE
1	MAGGI	4278,6	989,84	1151,6	1000,00	1989,84
2	MILANI	4322,5	1000,00	1119,67	972,27	1972,27
3	FIUSSELLO M.	3792,6	877,41	1014,63	881,06	1758,47
4	VALLIERA	0	0,00	1103,73	958,43	958,43
5	BALLESIO	0	0,00	1027,67	892,38	892,38
6	FELICI	0	0,00	999,8	868,18	868,18
7	FURLAN D.	3718,6	860,29	0	0,00	860,29

**B
I
G**

1	BOSIO A.	3664,6	1000,00	1037,27	1000,00	2000,00
2	BOSIO M.	3484,5	950,85	940,5	906,71	1857,56
3	REFOSCO	3386	923,98	893,2	861,11	1785,08

A

4	RAVEANE	3271,8	892,81	907,5	874,89	1767,71
5	FIUSSELLO S.	3209	875,68	907,73	875,11	1750,79
6	CASAROLA	3357,4	916,17	832,1	802,20	1718,37
7	ZENERE	2968,9	810,16	930,8	897,36	1707,51
8	TORCHIO	2838,3	774,52	600,87	579,28	1353,80
9	DONI	0	0,00	700,93	675,74	675,74

C
R
O

S
P
O
R
T

1	DAL MASO	3100,5	1000,00	0	0,00	1000,00
2	BERGOZZA	2449,6	790,07	0	0,00	790,07

CLASSIFICA CAMPIONATO ITALIANO OLT TIMER STUNT 2009

	concorrente	1° lancio+statico	2° lancio+statico
1	FELICI Giacomo	385,00	327,50
2	FIUSSELLO Silvia	191,00	325,50
3	FIUSSELLO Mauro (1)	164,50	288,00
4	TORCHIO Olimpio	261,00	281,50
5	VALLIERA Marco	225,00	273,00
6	REFOSCO Mario	90,00	259,50
7	ZENERE Giorgio	202,50	252,50
8	MAGGI Alberto	188,50	244,50
9	FIUSSELLO Mauro (2)	161,50	----
10	STORTO Riccardo	97,50	149,00

2° RADUNO VVC "Costa del Sud"**Gara GIP 46
27 Dicembre 2009 - Gela (CL)**

Raduno aperto a tutte le categorie di modelli in VVC ad esclusione dei modelli da velocità e con pulsogetto. Nel corso del raduno si svolgerà una gara categoria GIP46. Tutti i partecipanti al raduno e alla gara GIP46 dovranno essere provvisti di polizza assicurativa valida per l'anno 2009. Il comitato organizzativo declina ogni responsabilità per danni a persone, cose e animali.

Il raduno si svolgerà sulla pista in asfalto di Gela(CL), per informazioni su come raggiungere la pista contattare:

Daniele Tamburini 3351976332

Franco Castro 3494534598

Mario Ferrero ricorda Bill Wisniewski:**Un ricordo**

Ci ha lasciati ormai da due anni, era del '29 come altre persone a me care, e sono già stati scritti parecchi "In Memoriam" su William Wisniewski, meglio conosciuto come *Bill* o *Uncle Will*, dalle sue parti. Tutti sanno che cosa ha inventato: dal penny al tetra, dai velocità che "volano davvero" alle pipe...

Ho avuto il piacere di incontrarlo nell'82 quando giusto capitavo essere in Sud California e giusto stavo progettando di produrre una piccola serie di motori .40 per pylon, quindi avevo bisogno di accoppiamenti di origine quantomeno ben qualificata. Piombo quindi in casa K&B con ottime raccomandazioni da parte dell'amico Mino Codeluppi (del '29 pure lui) ed incontro il "B" ovvero *Johnny Brodbeck*., simpaticissimo ed esplosivo nonnino con baffetti, che come prima cosa mi mostra le sue ultime macchine CNC delle quali va orgogliosissimo.

Poi domando timidamente:

"ma Bill Whiz è sempre con voi?" e lui mi risponde, come se avessi detto una bestialità: *"Bill is a permanent fixture at K&B"*.

Non mi riesce di tradurlo in modo sufficientemente incisivo, quindi fate voi...

Entro nel sancta sanctorum di Bill (niente foto semplicemente perchè non avevo la macchina con me, ma già mi stavano cascando gli occhi...) e gli racconto il mio problema:

"vorrei fare un .40 così e così, scarico posteriore, drum dritto, etc etc, tot di scarico, tot di travasi, tot di aspirazione..."

"quanto nitro?"

"niente"

"Ah, FAI, allora... mmmm, ci devo pensare, la testa come la fai?"

"boh, come vuoi tu... emisferica con tot di squish e tot volume..."

"mmmmm... meglio a tromba, ma attento al pistone..."

"candele X allora..."

"ottimo, ma occhio a smagrate e pipe corte..."

E siamo andati avanti così per un bel po', come se fossi il suo più vicino collaboratore, invece del classico signor nessuno rompiscatole piombato da oltre atlantico, per quanto ottimamente raccomandato. Alla fine della fiera, mi ha poi fatto una serie di accoppiamenti "FAI special" con luci di scarico che nessuno aveva mai visto, almeno in casa K&B, e successivamente una seconda mandata *improved* che mi hanno permesso di fare una piccola serie di motori che andavano benissimo, anche se non hanno agitato per nulla il mondo dei pylonari nostrani.

Questo il mio incontro con Bill, che non dimenticherò mai.

Giusto in questi giorni, *Dick Hart*, assiduo frequentatore delle *US Nats* mi ha lasciato alcune immagini dell'ultima partecipazione di Bill nel 2006 col suo velocità .65.

Questo era *Uncle Will*, per quel poco che ho avuto l'onore di conoscerlo, e questo è stato fino ai suoi ultimi giorni.

Con grande rispetto

MARIO FERRERO



Mette in moto...



...e poi va a lanciare, senza toccare più nulla: appena in moto lascia e via.... e poi magari vince pure, come sempre!

“Ascolta per bene.... indovinate come si chiama il modello.... (visto bene il colore? E’ rosa...).

Ma vi immaginate la musica che fa quel .65 con la minipipa???”



VOLO VINCOLATO CALABRIA

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

VI° Raduno VVC

Reggio Calabria

19 Ottobre 2008

Nonostante le difficoltà (atmosferiche, di disponibilità del campo, influenze di vario tipo), la sesta edizione del raduno VVC a Reggio Calabria si è svolta senza grossi inconvenienti.

Il meteo ci ha graziato donandoci una giornata con vento moderato e una buona copertura, ma senza pioggia. La partecipazione è stata decisamente inferiore a quelle registrate negli anni passati, ma era prevedibile data la concomitanza di avverse condizioni meteo e la pandemia influenzale.

I presenti si sono comunque dati da fare, e mentre su una pista si svolgeva la gara del Gip 46, di cui potete leggere la classifica in coda a queste righe, sull'altra pista si sono effettuati un buon numero di voli: voglio ricordare il sempre emozionante rombo del bimotore *Felina Titta* di Bruno Massara, il cui volo è sempre spettacolare; l'altrettanto interessante volo del *bitrave* con propulsione elettrica di Mauro Campa, il cui limite sia come esecuzione che numero di figure acrobatiche eseguite, è ormai direttamente proporzionale al tempo che Mauro può dedicare all'allenamento; per quanto riguarda l'aspetto tecnico, sia i Mondiali che i recenti Europei hanno dimostrato che la propulsione elettrica è ampiamente competitiva anche ai massimi livelli.

Tra gli altri, da notare la partecipazione, strappata a viva forza ai numerosi impegni sia lavorativi che familiari, di Lucio Raccuja e Giacomo Mauro, quest'ultimo presentatosi con un Nobler autenticamente old timer il cui motore però non è ancora a punto.



Giacomo Mauro e Pino Bianco



L'organizzatore del raduno Ennio Marra



Francesco Anastasi con Gianni e famiglia



Mimmo Speranza



Attilio Di Figlia, Daniele Leone, Ferdinando Preianò



Giuseppe Avolio e Pippo Vinci



Pino Bianco



Giovanni Viglianti



Mauro Campa



Emanuele Di Bartolo

A chi si chiedesse come questo sia possibile, rispondo che anche esperti del calibro di Giacomo devono fare i conti con la tirannia del poco tempo disponibile; ne sa qualcosa anche Bruno Massara, che col clima umido della giornata ha avuto il suo da fare ad avviare e carburare i due Fox 35 del *Felina Titta*, e sì che negli anni ce ne ha fatti vedere di questi avviamenti, come fosse cosa da niente...

Dopo una pausa per rifocillarci i voli sono ripresi finchè l'oscurità che in questa stagione si avvicina velocemente e la tanta strada che molti dovevano fare per rientrare hanno posto fine a questa riunione, in cui comunque ho visto volti sorridenti e ho percepito come fosse cosa scontata, e non lo è, la gioia di tutti nello svolgere insieme l'attività che amiamo.

ENNIO MARRA

Classifica GIP46 REGGIO CALABRIA 8 NOVEMBRE 2009

CONCORRENTE	CITTA'	MOTORE	MEDIA TEMPO	1 PROVA VELOCITA'	MEDIA TEMPO	2 PROVA VELOCITA'	MEDIA TEMPO	3 PROVA VELOCITA'	MIGLOR TEMPO	MIGLIORE VELOCITA'	FINALE
Vinci Gregorio	Catania	OS 15LA	26,16		26,28	136,99	23,91	150,56	23,91	150,56	1
Anastasi Gianni	Siracusa	G20	26,63	135,19	31,10	115,76	34,56	104,17	26,63	135,19	2
Anastasi Francesco	Siracusa	G20	33,30	108,11	32,22	111,73	27,68	130,06	27,68	130,06	3
Anastasi Claudia	Siracusa	G20	31,44	114,50	32,51	110,74	33,75	106,67	31,44	114,50	4
Di Figlia Attilio	Palermo	OS 15LA			31,81	113,17	32,54	110,63	31,81	113,17	5
Massara Bruno	Palermo	OS 15LA			34,53	104,26			34,53	104,26	6
Preianò Ferdinando	Palermo	OS 15LA			40,55	88,78			40,55	88,78	7



Franz Panasergio



Ferdinando Preianò e Bruno Massara



L'acrobatico di Lucio Raccuja



Giacomo Mauro



Giovanni Viglianti e Mauro Campa

PROPOSTE PER ATTIVITÀ 2010

***D**urante l'ultimo raduno a Reggio Calabria una conversazione con Francesco Anastasi ha evidenziato situazioni di stallo che potrebbero essere sbloccate con un minimo di buona volontà: lo spirito è di non perdere, o riguadagnare, risorse sia giovani che...meno giovani. Ecco la proposta di Anastasi:*

PROPOSTA PER F2D (SLOW COMBAT)

Il senso della proposta è permettere a vecchi e nuovi combattari di cimentarsi con motori normali, vecchi o nuovi che siano. Nelle gare F2D si vedono motori bomba che superano un cavallo di potenza (qualcuno molto di più), con velocità proporzionali; lo slow combat invece si effettuerebbe ad una velocità di circa cento km/h, gestibile da chiunque sia riguardo a materiali e modelli, sia riguardo l'età.

Esprimo questa mia opinione in quanto mi è capitato di invitare alcuni "combattari vecchia classe", ed altri sono arrivati avendolo saputo diversamente, ad una gara F2D. Guardandoli ho sentito che questi "quasi giovani campioni" meritano ancora di esprimersi al loro meglio: però vedendo quelle saette che sono gli attuali combat, hanno rimesso in macchina i vecchi modelli rinunciando perfino a qualche volo dimostrativo, vuoi perché non c'era alcun paragone tra vecchi e nuovi modelli, vuoi temendo una magra figura. Invece io e molti altri diciamo: è ora di rispolverare il papà combat! Facciamo qualche riunione di questi veterani che hanno scritto bellissime pagine nel VVC. Propongo di sentirci e organizzare riunioni di F2D Sport, non dimentichiamo poi che sono occasioni molto indicate per le nuove leve, e infatti all'estero questi incontri si svolgono con regolarità, quindi perché restare indietro? Forza amici, rispolveriamo i G20 e quant'altro...

Vorrei aggiungere una buona e folle idea (in verità non è nuova) : la premiazione deve riguardare non solo i piloti, ma i team, tutti sappiamo quanto importanti siano i meccanici nella categoria, meritano di essere premiati insieme ai propri piloti, che ne dite? Parliamone...

PROPOSTA PER SIMPLE SPEED 1,5

Vorrei dire qualcosa riguardo questa categoria che definisco "l'ingresso dei giovani (e meno giovani) in gare di velocità"

Molti si sono, in passato, avvicinati a questa bella categoria, cercando di procurarsi motori da 1,5 cc, specie i giovani, sappiamo bene il perché. E' una categoria facile e alla portata di tutti, nuovi, vecchi, giovanissimi, tutti possono competere quasi allo stesso livello, e se qualcuno com'è naturale emerge, è uno stimolo per gli altri. Ho contattato moltissime persone, e qualcosa c'è che si può facilmente recuperare. In passato ci sono state polemiche riguardanti la compilazione delle classifiche, in cui figuravano solo i giovani. Questo ha portato, secondo la mia opinione, alla conseguenza che i senior, principianti o esperti che fossero, hanno perso interesse per la categoria, decretandone così la fine. E allora facciamo una classifica unica, junior e senior, dando la possibilità a chi ha speso soldi e tempo per una buona preparazione di emergere: contemporaneamente si estrapola la classifica dei soli junior(in F2B si fa così NdR); così facendo dovremmo essere tutti contenti, o è già troppo tardi?

Ecco, ho detto la mia: Mi aspetto che altri dicano la loro, e ricordiamoci che lo scopo è promuovere l'attività (e strappare alcuni al letargo, altri alle playstation. NdR).

Che ne dite se accanto al Gip46 si aggiunge un altro modello simile, magari più alla portata dei ragazzi? Mi farebbe piacere sentire altre opinioni, e magari altre proposte (ad esempio team racing sport, quando si fa?)

FRANCESCO ANASTASI

Mi sento solo di aggiungere che da queste idee traspare un genuino spirito aeromodellistico e una voglia di fare che suscitano in me rispetto e ammirazione...bravo Francesco, sappi, ma so di poter parlare anche per altri, che quando prospererai a chi organizzerà raduni un meeting, un'esibizione o una gara, troverai favorevole accoglienza.

ENNIO MARRA



VOLO VINCOLATO SICILIA

B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it

IL MIO EUROPEO: GIUSEPPE MOTTA, MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'EUROPEO DI COMBAT.

Quest'anno il Campionato Europeo di F2 si è svolto a Belgrado, in Serbia, dal 26 luglio al 3 agosto, ma solo per due delle quattro categorie ufficiali del VVC, e cioè per l'F2B (acrobazia) e per l'F2D (combat), per problemi finanziari dell'organizzazione, che non ha potuto allestire le piste in asfalto per l'F2A (velocità) e per l'F2C (team racing).

La nazionale italiana di combat era formata dai piloti senior Anastasi Maurizio, Mancini Ettore, Pachetti Andrea e c'ero anch'io come pilota junior assieme a mio Papà, meccanico per l'occasione, così come già avvenuto l'anno scorso al mondiale a Landres, in Francia.

Come caposquadra quest'anno è stato designato Luigi Lanzoni, esordiente in tale ruolo.



La squadra di combat: da sx, L.Lanzoni, O.Motta, G.Motta, A.Pachetti, E.Mancini, M.Anastasi.

L'evento clou di questa competizione è stato sicuramente il podio conquistato dal sottoscritto con la medaglia d'argento. Infatti il 2 agosto 2009 sarà ricordato nel panorama del combat italiano come un giorno "storico", perché per la prima volta sul podio junior del combat ad un campionato europeo c'era un italiano!

E vi lascio immaginare la mia felicità ed emozione quando venivo chiamato dalla speaker con la frase "silver medal goes to ... Mr Giuseppe Motta". Ho raggiunto questo prestigioso risultato con tre belle vittorie in campo contro il finlandese senior Kimmo Valkonen (due tagli ad uno), lo svedese senior Lennart Nord (tre tagli a zero) ed, in finale-spareggio per il secondo e terzo posto, contro lo junior francese Champain Benoit (un taglio pari, ma 1' e 49" di volo in più).

Le due sconfitte sono arrivate con due persone di tutto rispetto nel panorama mondiale dell'F2D: contro l'ucraino Stanislav Chorny (pluri vincitore di mondiale, europeo e coppa del mondo) e con lo spagnolo Francisco Mons.

Per quanto riguarda la sconfitta subita da parte dello spagnolo, mi preme sottolineare, però, che essa è maturata solo per un manciata di punti di differenza finale, dopo due tagli a testa in aria; quando purtroppo,

la coda del modello devi recuperarla dal lato opposto del cerchio di volo e l'avversario invece se la ritrova davanti, la differenza di tempo è inevitabile.

Ma il risultato positivo non è stato solo quello mio: infatti anche i piloti senior, grazie all'ottimo livello medio di preparazione di tutta la nazionale italiana di combat, hanno portato l'intera squadra, dopo i primi due turni, ad ottenere ben sei vittorie su otto batterie disputate: un gran bel risultato davvero, visti gli ultimi anni!

Al Mondiale in Francia a Landres nel 2008, mi classificai al quinto posto junior e sempre nello stesso anno ottenni il titolo di Campione Italiano junior e 3° assoluto, risultati certamente di tutto rispetto! Ma questa medaglia d'argento premia in modo particolare l'impegno e l'enorme lavoro di preparazione ed allenamento che abbiamo svolto con tenacia io e mio padre durante tutto l'inverno passato.

In classifica generale, mi sono piazzato al diciassettesimo posto assoluto, oltre al secondo posto nella classifica degli junior; Maurizio Anastasi si è classificato venticinquesimo, vincendo contro lo spagnolo Mario Rioja; Ettore

Mancini nono, ottenendo ben tre vittorie contro l'inglese Martin Johnson, il tedesco Lothar Hentschel ed il danese Henning Forbech ed infine Andrea Pachetti diciassettesimo, vincendo contro lo junior inglese Griffin Jamie ed il bulgaro Zhelyazkov Evgeny.

In campo, i giudici internazionali hanno elogiato la squadra italiana con diverse frasi del tipo: “italiani, ... molto concreti quest'anno“, oppure “un team molto preparato“. L' ultima frase è stata pronunciata dal giudice russo Slava Belyaev dopo la finale vinta per il secondo e terzo posto, riferendosi al team formato da me come pilota e da mio padre Orazio e Maurizio Anastasi, come meccanici. Sono queste le frasi che ci hanno veramente riempito di orgoglio, anche perché nella classifica finale a squadre, l'Italia ha conquistato un buon quinto posto assoluto.

L'europeo è stato vinto dal russo Andrey Belyaev, secondo il lituano Audrius Rastenis e terzo un altro russo, Artem Markov. Primo degli junior lo spagnolo Mateo Raul; il titolo a squadre è andato alla Russia, seguita dalla Svezia e dalla Lituania.

Dal punto di vista motoristico, in campo quest'anno si sono visti sempre più motori Fora, dei vari tipi: dagli AA di Adriano Molteni alle serie 2008 e 2009, mentre i Russi utilizzavano, come sempre, i loro AKM a venturi reverso; pochissimi gli esemplari di motori di altro tipo.

I modelli usati sono ormai sempre più ristretti a due tipologie ben definite: quelli con il codino singolo separato dal bordo d' uscita con un piccolo travettino di coda e quello a coda integrale, direttamente incernierato e collegato al bordo d' uscita.

In questo campionato europeo si sono visti in uso vari tipi di *shut-off*, obbligatori da gennaio 2009 in tutte le



A “Casa Italia”, dopo le premiazioni, l'espressione felice degli junior italiani con le relative medaglie: da sinistra, Giuseppe Motta (argento F2D), Maurizio Milani (oro F2B), Luca Valliera (bronzo F2B). Nella foto a destra Orazio e Giuseppe Motta



Prima di una batteria, da sinistra Orazio e Giuseppe Motta con Maurizio Anastasi. A destra, con i giudici internazionali della competizione dopo la premiazione. Da sinistra l'olandese Rob Olive, l'inglese Vernon Hunt, Orazio e Giuseppe Motta, il danese Ingemar Larsson ed il russo Slava Beljaev.

competizioni F2D. Il regolamento impone che, se al modello vengono tagliati i cavi, il motore si deve spegnere entro 3 secondi dal *fly-away*. Se il sistema di spegnimento (*shut-off*) non è efficace, il concorrente viene squalificato, in quanto il suo modello può costituire pericolo a persone e cose.

Essendo il primo anno di utilizzo dello *shut-off*, in campo si è vista tutta una serie di dispositivi auto costruiti o prodotti in piccola serie sia dai vari piloti che dagli addetti ai lavori: tanto per citarne qualcuno, c'era il modello elettronico di A. Prokofiev, con valvola di chiusura sull'aspirazione ed interruttore di spegnimento sulla manetta, c'erano i vari modelli "*swing arm*", o a pendolino, i quali chiudono il tubicino di alimentazione al cessare della centrifuga presente in volo, e c'era anche lo *shut-off* creato dall'italiano E. Mancini, con squadretta di comando mobile e molle di richiamo per chiudere il tubicino di alimentazione. Io ho usato il sistema realizzato da mio Papà del tipo "*string inside the wing*", stessa tipologia utilizzata dai Russi, con molla di richiamo in acciaio auto costruita che strozza il tubicino e seconda squadretta di comando per mettere in tensione, al decollo, i cavi interni all'ala e consentire il normale pilotaggio durante il volo.

Chi volesse curiosare tra i vari tipi di *shut-off* oggi utilizzati nel combat può consultare il sito internet aggiornato da Henning Forbeck, il quale è stato tra i primissimi a sviluppare gli *shut off*; l'indirizzo è il seguente: www.f2d.dk/shutoff/shutoff.htm

Quest'anno l'Italia è tornata a casa dalla competizione europea con ben tre medaglie vinte su due categorie presenti, tutte conquistate da noi piloti junior: oro in F2B per Maurizio Milani (con un quinto posto assoluto), bronzo sempre in F2B per Marco Valliera ed argento nell' F2D conquistato dal sottoscritto.

Mi sento in dovere di ringraziare il nostro caposquadra Luigi Lanzoni, per la costante presenza in tutte le nostre batterie, sempre pronto quando serviva. Ha saputo ben organizzare il "dietro le quinte" della competizione, da tutti gli italiani definito "Casa Italia", allestendo anche un gazebo con tutti gli ordini e gli orari di lancio per le due categorie.

Un ringraziamento particolare va anche ai miei preziosi meccanici, Maurizio Anastasi e mio padre Orazio, i quali hanno sempre svolto il loro lavoro egregiamente, effettuando dei pit-stop velocissimi, della durata di pochi secondi in ognuna delle sei batterie disputate, giusto il tempo necessario per mettere in moto (Papà), prendere la coda, se necessario, dall'altro modello (Maurizio) e decollare nuovamente, senza perdere secondi preziosi a terra.

GIUSEPPE MOTTA

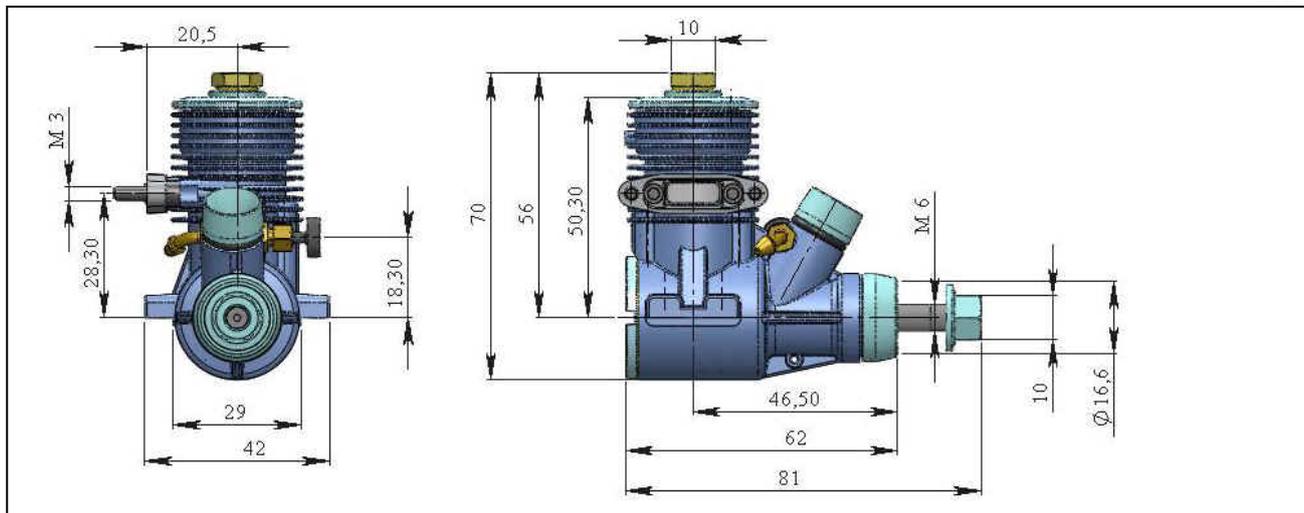
Un nuovo motore:

IL PARRA 2,5 DIESEL

Il panorama motoristico del settore VVC negli ultimi anni si è allargato molto ed è decisamente piacevole constatare che c'è chi ci crede davvero, tanto da iniziare la produzione di un nuovo motore destinato a categorie meno usuali rispetto a quelle classiche. Alberto Parra ha iniziato a



produrre il *Parra 2,5 diesel*, motore insolito sia perché è un diesel sia perché, malgrado la cilindrata tipica dei motori destinati ai più spinti racer o combat, è un motore che si presta bene alla competizione così come all'uso sui modelli sport o da allenamento. Si presenta come un propulsore di prestazioni elevate e che potrebbe essere preso in considerazione per motorizzare categorie di racer che prevedono l'uso di un motore unico al fine di livellare le prestazioni. In questo ambito, la facile reperibilità, il prezzo abbordabile e la disponibilità di ricambi, potrebbero "togliere dalle spine" molti modellisti che non sono in grado di costruire bielle, pistoni e quant'altro, come già avviene nel GIP46.



Parra dichiara che il motore è stato sviluppato in oltre due anni di collaborazione con i migliori specialisti di racer e combat, spagnoli e ucraini, specificatamente per il *Goodyear racing*, lo *Speed limit combat*, l'*F2F racing* e *Formula 15 racing*.



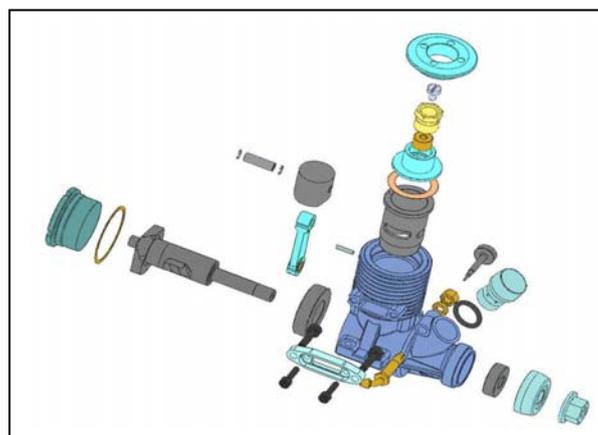
La prima versione ha un accoppiamento acciaio/acciaio ma presto arriveranno una versione AAC ed una *glow*.

Le principali caratteristiche dichiarate sono le seguenti:

- Peso di 160 grammi (5,6 ounce) per la versione con accoppiamento acciaio/acciaio;
- facile partenza e elevata potenza;



- breve rodaggio, circa due serbatoi (ma non è descritto di che capacità);
- sul carter c'è una spina ad evitare la rotazione della camicia;
- biella in alluminio con bronzine e fori per la lubrificazione;
- albero motore di grande diametro supportato da due cuscinetti di tipo racing;
- rondella di trascinamento elica di tipo combat;
- spillo corto tipo combat;
- foro sul carter per il cavo di sicurezza;
- contropistone di piccolo diametro integrato nella testata;
- il contropistone viene mosso con la stessa chiave a tubo che si usa per avvitare l'elica;
- accessori dedicati tra i quali un adattatore per montare un silenziatore Enya.



Dall'aspetto si denota una meticolosa ricerca della massima leggerezza unitamente ad un look piacevole e moderatamente racing con il venturi inclinato in avanti di circa 45°.

In definitiva un motore molto interessante che è stato pensato per un utilizzo racing ma senza esasperarne le caratteristiche per poterlo usare anche come motore sport, come trapela dalla possibilità di montare un silenziatore e dalla possibilità di averlo anche in versione radiocomando.

BRUNO MASSARA



VOLO VINCOLATO PUGLIA

G. MACRÌ wendover@alice.it

IN PUNTA DI DITA

Comandare il regime motore con il terzo cavo è facile. Ecco come si fa

di Gabriele Macri



Se siete riproduzionisti o appassionati di Navy Carrier, seguite il mio consiglio: andate pure avanti e non perdetevi tempo a leggermi, non troverete niente che non sappia chi è già addentro all'arte del comando motore.

Se, invece, siete come me, scoprirete che non c'è nulla di più facile – nè di più divertente – dell'installare sul vostro modello preferito un sistema che vi permetta di decollare ed atterrare a vostro piacimento, di fare spettacolari tocca e va, e di decidere in ogni istante il regime del motore.

Cominciamo col vedere quello che c'è in commercio. Agli inizi degli anni '50 il più caro amico di Jim Walker, Bob Smurthwaite, aveva brevettato un sistema composto da una speciale manopola ed un complesso di leveraggi che consentiva di variare in volo il regime del motore senza soluzione di continuità. Alla morte di Jim, Bob rilevò la succursale di Baker City, aprì la propria azienda, la *J.Roberts Model*, e per prima cosa commercializzò la sua invenzione, battezzata *Flight Control* (Fig. 1). Sembra incredibile, ma l'invenzione di Bob non è mai uscita di produzione: anche oggi viene prodotta e venduta su licenza dalla Brodak in due differenti misure e nelle due versioni, dritta

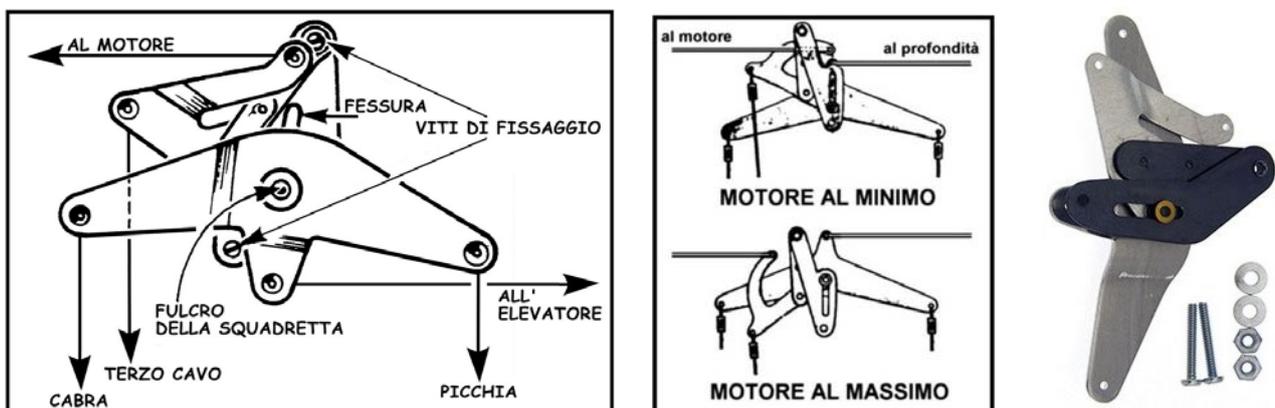


Fig. 1

e

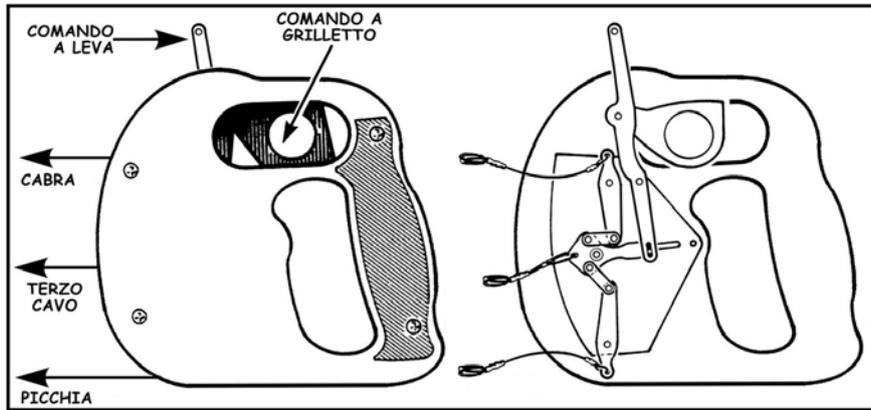


Fig. 2

e rovescia. Il motivo di questo successo commerciale è semplice: si tratta di un sistema *che funziona bene* senza particolari messe a punto, è perfettamente bilanciato e mantiene da solo il regime scelto senza dover effettuare una trazione continua sul terzo cavo. Il poter disporre poi dei moderni carburatori R/C non fa che facilitarci la

vita, regalandoci un minimo affidabile ed una immediata transizione minimo-massimo. Una certa debolezza meccanica dei leveraggi lamentata nelle prime produzioni Roberts è stata opportunamente corretta, ed oggi il Flight Control è perfettamente affidabile. Se proprio vogliamo trovare un difetto, è nell'impostazione della manopola (Fig.2): come balza subito agli occhi, il comando motore è azionato dall'indice, impegnando quindi un dito-chiave nella precisione del pilotaggio, tanto che accade raramente di vedere un pilota che varia il regime senza ricorrere all'altra mano per agire sulla leva superiore.

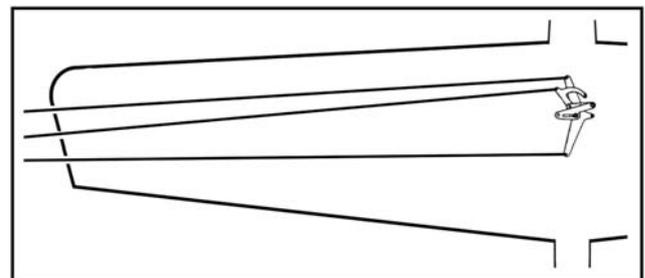


Fig. 3

Quindi per chi ha fretta la soluzione c'è già bella e pronta: l'unico impegno è quello di procurarsi l'hardware e di installarlo nel modello. La principale accortezza da rispettare è quella di far uscire il terzo cavo, al terminale alare, esattamente al centro degli altri due, in modo da evitare che le inevitabili rotazioni del modello attorno all'asse verticale provochino indesiderate variazioni del regime motore (Fig. 3). D'altra parte questa è una regola da rispettare sempre, indipendentemente dal sistema adottato.

E chi non ama la roba precotta e preporzionata? Sì, parlo di voi, irriducibili seguaci del fai-da-te, adoratori del lavoro manuale, profeti dell'arrangismo: di soluzioni ce ne sono tante, e ciascuno potrà scegliere e modificare il proprio sistema.

Il più intuitivo è quello illustrato in fig. 4: il terzo cavo è collegato ad una squadretta a 90°, e il ritorno al minimo (o al massimo, se uno lo preferisce) è assicurato da una molla opportunamente tarata. E qui è il punto debole dell'idea: sì, perchè lo sappiamo quanta maledettissima resistenza

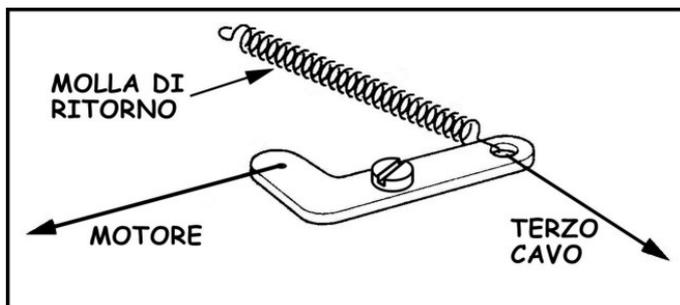


Fig. 4

producano i cavi durante il volo, e questa resistenza deve essere vinta dalla molla, che quindi richiede una delicata taratura. Se è troppo debole, sarà surclassata dalla resistenza del cavo durante il volo, e risulterà impossibile ridurre motore. Se è troppo forte, la trazione richiesta non consentirà di dare gas per il decollo. La situazione si complica se pensiamo che la resistenza è direttamente proporzionale alla velocità del modello, e fa variare

quindi l'impegno richiesto al nostro dito per superare l'azione della molla. Ciò che ci vorrebbe sarebbe una *forza variabile*, debole a bassa velocità ed elevata ad alta velocità.

Pensiamoci bene. Noi una forza proprio con queste caratteristiche ce l'abbiamo già: è la *forza centrifuga* esercitata in volo da qualsiasi modello. Non ci resta che sfruttarla adeguatamente.

Il sistema più semplice è quello più universalmente diffuso (Fig. 5): si tratta di montare la normale squadretta di controllo su una seconda squadretta collegata al motore, e facente capo al terzo cavo. Se l'accrocco è sufficientemente scorrevole, basterà tendere i cavi e il motore andrà automaticamente al minimo, lasciandoci la possibilità di agire sul terzo cavo senza richiedere grande dispendio di energie: mi è

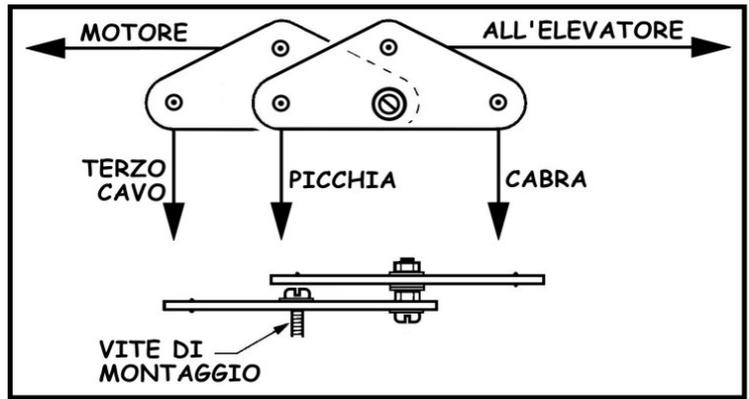


Fig. 5

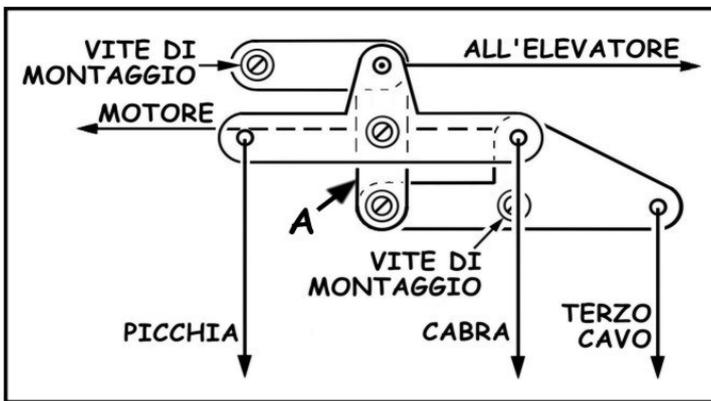


Fig. 6

capitato di pilotare modelli da tre chili con questo sistema e ne l'ho sempre trovato confortevole. L'importante è mettere degli efficienti fondo-corsa all'escursione della squadretta motore per evitare di flettere o danneggiare il rinvio del carburatore, pur assicurando la completa escursione della leva relativa.

E' il sistema ideale? Proprio ideale forse no. Il percorso che effettua la squadretta del profondità, per la sua stessa concezione, è di un settore circolare: di conseguenza, il passaggio minimo-massimo e viceversa provoca una lieve ma indesiderabile azione sul

profondità. Niente di drammatico, per carità, è solo una leggera oscillazione del modello, e per giunta neutralizzabile con l'allenamento, ma comunque fastidiosa. Allora, se proprio siete dei perfezionisti, andiamo avanti. In Fig. 6 vedete un meccanismo relativamente semplice, in cui le due squadrette sono collegate tra loro interponendo due piastrine: il parallelogramma risultante consentirà alla squadretta di comando di oscillare in su e in giù senza alcuno spostamento laterale, e quindi senza interferire con il controllo dell'elevatore. Oltre al rispetto dei bracci di leva, è essenziale che la squadretta di comando sia imperniata esattamente a metà della piastrina A.

Le variazioni sul tema sono infinite, e ciascuno troverà quella a sè più congeniale. Tra le più interessanti, quella illustrata in Fig. 7, in cui la squadretta principale è imperniata su una barretta scorrevole

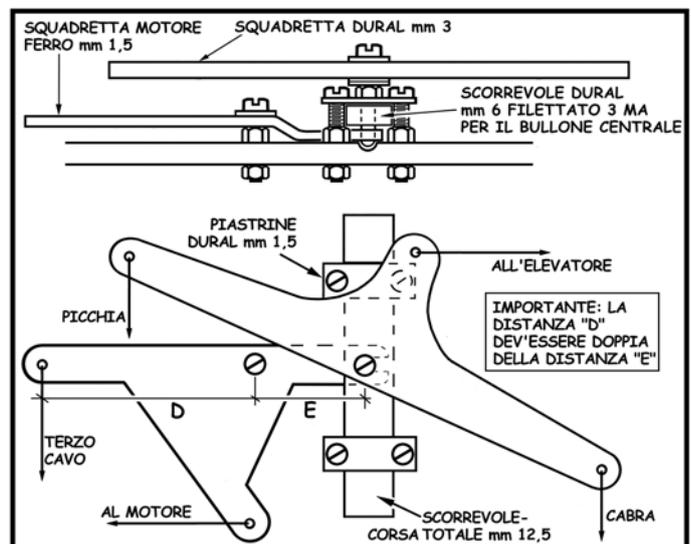


Fig. 7

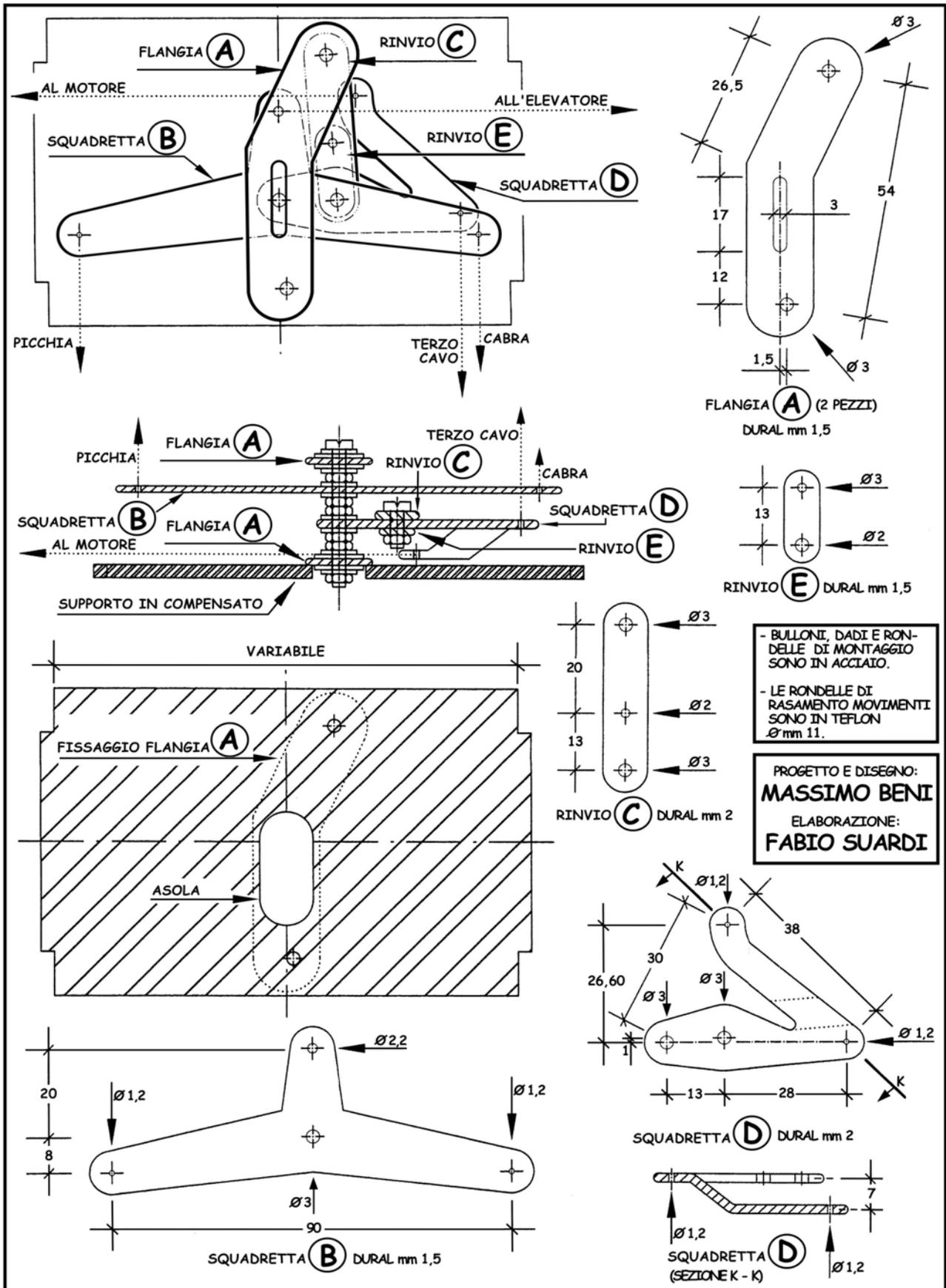


Fig. 8

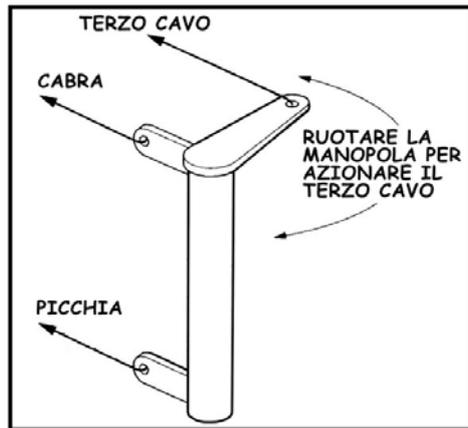


Fig. 9

lungo una guida costituita da quattro bulloncini e due piastrine. Anche in questo caso, come al solito, è fondamentale l'uso di fermi-corsa posti in corso d'opera.

Per finire, nella pagina accanto trovate il disegno quotato di un sistema particolarmente efficiente e ben collaudato (Fig.8): è stato realizzato da Massimo Beni e rappresenta il complesso che opera normalmente a bordo delle fantastiche riproduzioni con cui concorre (spesso vittoriosamente) al Campionato Italiano F4B.

Andiamo ora all'altra estremità dei cavi, e vediamo che manopola potremmo fabbricarci per azionare il sistema scelto.

Per onor di cronaca, in Fig. 9 è riportato il modello più semplice, in cui il regime è regolato mediante la rotazione della manopola stessa. Non chiedetemi come funziona, perchè non l'ho mai sperimentato nè ho mai visto

qualcuno farlo. Ma chissà...

Quasi altrettanto semplice (ma di gran lunga più collaudata ed efficiente) è la manopola illustrata in Fig. 10, realizzabile in compensato o modificandone una commerciale: viene azionata con il dito medio, ed ha quindi il vantaggio di non impegnare l'indice e di consentirne l'uso con una sola mano. Detto tra noi, è il sistema che utilizzo io, e lo trovo molto confortevole, almeno in ambito non agonistico.

Se qualcuno, invece, volesse continuare a pilotare come ha sempre fatto con la destra, e usare la sinistra per la regolazione fine del regime, sappia che molti britannici hanno scelto questa soluzione. In Fig. 11 è riportato lo schema di un meccanismo basato su questo principio, e che fa uso del cavo flessibile e della guaina dei freni della bicicletta. E qualcuno – cui evidentemente il promesso Vestibolo dantesco non fa nè caldo nè freddo – ha spinto la propria ignavia a segare la manopola dallo sterzo della bici per procurarsi il complesso già bell'e pronto.

Tutte queste manopole hanno in comune una caratteristica: salvo quando si mette al minimo, richiedono tutte una certa trazione sul terzo cavo per mantenere il regime prescelto. Niente di preoccupante in ciò, ma immagino che qualcuno vorrebbe disporre di un meccanismo che, come

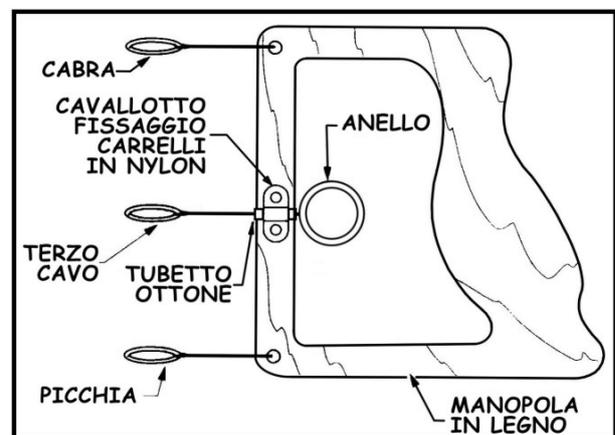


Fig. 10

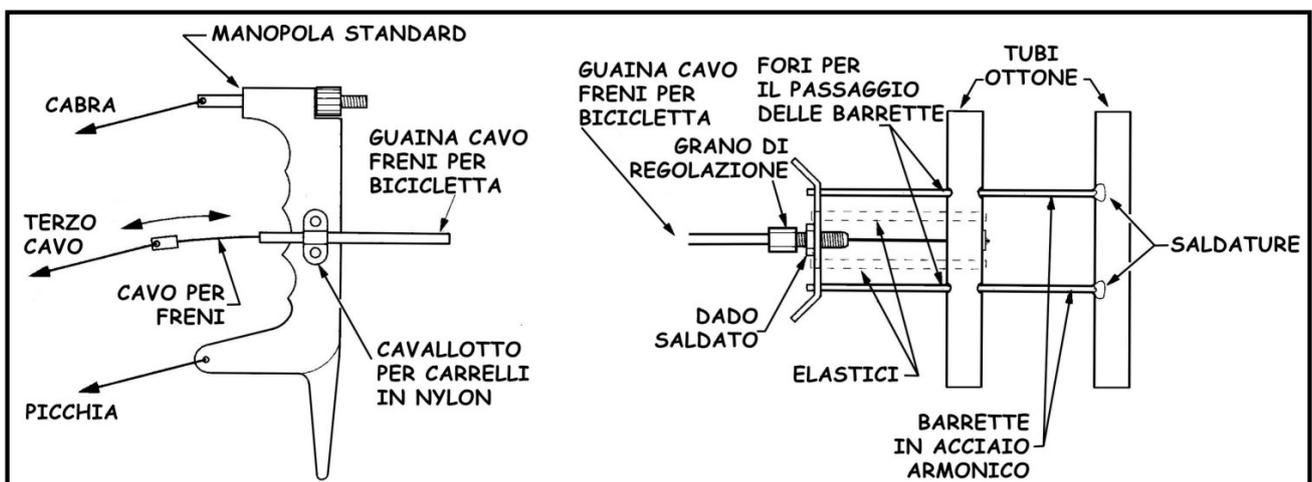


Fig. 11

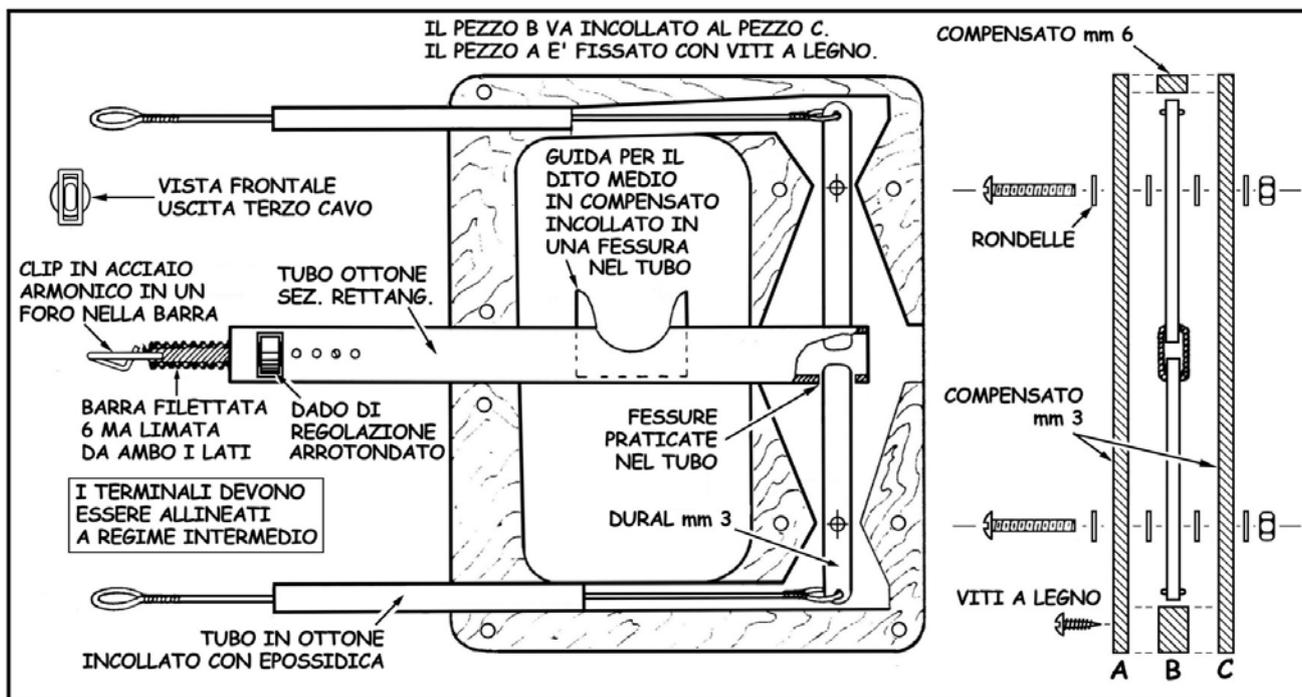


Fig. 12

nella manopola Roberts, mantenesse da solo il settaggio istante per istante. Per ottenere questo vantaggio, occorre aggiungere dei leveraggi in grado di far avanzare gli attacchi dei cavi di controllo quando si tira il terzo e viceversa. In Fig. 12 è riportato proprio un meccanismo del genere, realizzabile con i normali utensili presenti in qualunque laboratorio casalingo. In Fig. 13, invece, una realizzazione analoga ma che si aziona “spremendo” la manopola nel palmo della mano.

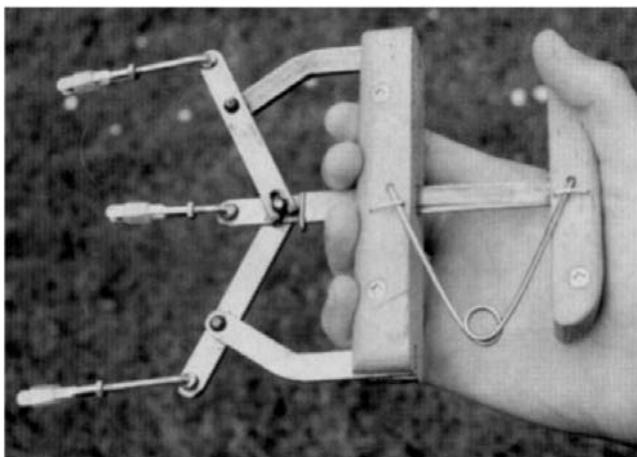


Fig. 13

cavi e manopola come se foste in pista: una volta chiuso tutto, ogni intervento diventa chirurgico.

- Per non impelagarsi in un groviglio di fili d'acciaio molti suggeriscono di avvolgere i cavi su un'apposita rotella a tre scanalature; io trovo più facile usare una rotella separata per il terzo cavo, svolgendolo *dopo* aver collegato i principali e riavvolgendolo *prima* di riavvolgere questi ultimi.

- Al decollo, date gas gradualmente accompagnando il modello con alcuni passi nella direzione in cui esso stesso si muove: eviteremo che la trazione cui lo sottopongono i cavi per costringerlo ad una traiettoria curva si traduca in una antiestetica tendenza a zigzagare. Quando avrà preso velocità potrete poi tornare a centro pista.

- Quando decidete di atterrare, fate pure l'avvicinamento al minimo, ma ricordate che una breve smotorata al momento di toccare terra consentirà un contatto più morbido e una migliore efficacia del profondità.

Visto che ora ce lo possiamo permettere... →

Dopo questa necessariamente sommaria trattazione, terminiamo con qualche consiglio generale di ordine pratico.

- Curate meticolosamente la messa a punto del carburatore R/C: se un giorno notate qualche intercezza nel mantenimento del minimo o nella transizione minimo-massimo, ricordate che in volo le cose possono solo peggiorare.

- Provate e riprovate fino alla nausea l'escursione delle squadrette e dei rinvii al momento dell'installazione, magari collegando

Venti e più anni fa...



Genova-Pegli 1963 Coppa Shell – Mario Ferrero, Eugenio Campia ed Ermi Veronesi che picchia su uno dei G20D dei nostri combat. Foto M.Ferrero



Valdarno - Stadio dei Fiori, 3 Settembre 1967. Un lancio di acrobazia. Foto Crestani



Genova Pegli, Capodanno 1972: si usava fare una sessione di prove in pista... ridendo del più e del meno. Foto M.Ferrero