

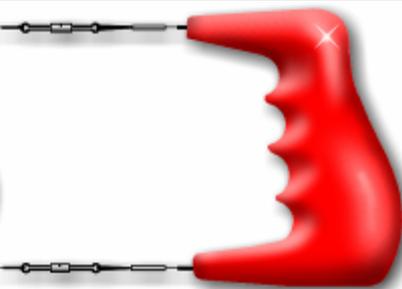
Volo Vincolato



VOLO VINCOLATO ANNO 7 N.3

- Campionato mondiale WWC 2010 - S. Fiussello
- Gli amici di Volo Vincolato - V.V.
- La posta di Volo Vincolato
- Suvvia... - Cristiano Giustozzi
- SV 2,5 diesel - V.V.
- Valdagno 2010: la rivincita - G. Zenere
- Prove di volo del Fusion Fusy - E. Marra
- Sbagliando s'impara - E. Marra
- Memorial Turi Garpi - O. Rocca
- Amarcord - G. Macrì
- Venti e più anni fa...

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 2010 - Anno VII - N° 3 -



SOMMARIO

- 2.....Volo Vincolato in allegria, di Gabriele Macrì
 3.....Campionato mondiale VVC 2010 – Gyula, Ungheria – Silvia Fiussello
 10.....Gli amici di Volo Vincolato
 11.....La posta di Volo Vincolato
 12.....Suvvia... – Cristiano Giustozzi
 13.....SV 2,5 diesel
 15.....Valdagno 2010: la rivincita – Giorgio Zenere
 19.....Volo Vincolato Calabria: - Prove di volo del Fusion Fusy – Ennio Marra
 22.....- Sbagliando s'impara – Ennio Marra
 24.....Volo Vincolato Sicilia: - Memorial *Turi Garpi* – Orazio Rocca
 30.....Volo Vincolato Puglia: - Amarcord – 1° parte: sulla via di Damasco – Gabriele Macrì
 36.....Venti e più anni fa...

In copertina: Walter Bagalini ritratto nel '64 con il BAGA 12

VOLO VINCOLATO IN ALLEGRIA **DI GABRIELE MACRÌ**



- Di', avrai mica acquistato un'altra partita di quelle eliche cinesi a basso costo?

CAMPIONATO MONDIALE VVC 2010

GYULA - UNGHERIA

23 LUGLIO-31 LUGLIO 2010

L'annuale appuntamento con il Campionato di categoria, europeo o mondiale che sia, porta sempre il popolo del Volo Vincolato verso lande remote, economicamente un po' depresse, poco attraenti turisticamente, "alternative" e, non a caso, scarsamente menzionate nelle guide. Per non smentire questa tradizione il Campionato Mondiale 2010 si è svolto a Gyula, cittadina termale dell'Ungheria collocata al confine con la Romania e frequentata principalmente da un turismo nazionale, mediamente geriatrico.

Che la località sia fuori dai circuiti vacanzieri internazionali è dimostrato già dal fatto che, per arrivarci, occorre percorrere circa un centinaio di chilometri su una strada statale piuttosto lenta, percorsa principalmente da veicoli diretti in Romania tra i quali anche parecchi esemplari della storica Trabant, piccola autovettura ormai scomparsa dalle zone più evolute dei paesi ex comunisti.

A differenza dello scorso anno, comunque, almeno qui le piste c'erano e potevano ospitare tutte le categorie del vincolato.

Allestito sulla superficie dell'Aero Club di Békéscsaba, a circa 10 Km da Gyula, il complesso comprendeva: una pista asfaltata e recintata per il Team Racing, una pista per la velocità collocata sul piazzale dell'Aero Club, due piste ufficiali in erba con piazzola centrale asfaltata per l'acrobazia e una vasta disponibilità di altre aree erbose per il combat e per gli allenamenti; completavano l'allestimento alcune recinzioni mobili, due casette in legno per l'elaborazione dei conteggi di acrobazia e combat, un congruo numero di bagni chimici dislocati nei pressi delle varie piste e nella zona camping, alcuni gazebo e, infine, molte sedie sparse qua e là per garantire a concorrenti, giudici e spettatori di seguire comodamente l'evento.

Qualche carenza, almeno per quanto riguarda l'acrobazia, è stata però immediatamente rilevata: piste di allenamento non adeguatamente definite che si moltiplicavano spontaneamente per iniziativa dei concorrenti, zona box non delimitata con conseguente interferenza tra pubblico e cavi e, fattore più importante, qualità delle piste in erba decisamente scadente, al punto da creare serie difficoltà in decollo e atterraggio a molti concorrenti, anche tra quelli più quotati.

Queste carenze non hanno quindi tardato a far sentire i loro effetti: nel pomeriggio di venerdì, giornata dedicata agli arrivi e alle prove libere, Milani si è scontrato in volo con un cinese che aveva deciso, senza però calcolare bene la distanza, di decollare in una zona di prato adiacente a quella utilizzata dal nostro pilota; bilancio dello scontro: qualche crepa nella fusoliera per Milani e un'ala tranciata per il concorrente cinese. Fortunatamente entrambi hanno potuto riparare i loro mezzi, ma l'episodio non è certo stato il migliore inizio che si potesse sperare per questo Campionato Mondiale 2010.

Nella giornata di venerdì, dunque, tutti i componenti della squadra di acrobazia (Alberto Maggi, Maurizio Milani e Marco Valliera per la componente senior e Aivia Bosio come rappresentante junior) erano già presenti sul luogo di gara e iniziavano a fare qualche volo di allenamento per prendere confidenza con le piste. La situazione meteorologica vedeva una temperatura di circa 33 gradi, totale assenza di ventilazione e umidità superiore al 70%: praticamente si grondava di sudore ad ogni minimo movimento muscolare o, addirittura, al solo pensiero di muoversi!



Alexandre Gauthier FRA, Aivia Bosio ITA, Ryan Young USA. Foto Claudia Kehnen

Anche la giornata di sabato, ancora dedicata alle prove libere, è stata caratterizzata da temperature abbastanza alte, anche se leggermente in calo; evidenti poi le nuvole in arrivo alla sera, visibili in tutte le foto che riprendono le acrobazie aeree di un locale aviatore in occasione della cerimonia di apertura.

Nella giornata di domenica, primo giorno dopo l'apertura ufficiale dell'evento, le varie squadre sono state convocate per le operazioni di punzonatura e per effettuare i voli di prova ufficiali; da evidenziare però il repentino cambiamento meteorologico: temperatura scesa a 15 gradi, vento forte e pioggia. Con queste condizioni le prove ufficiali si sono svolte nella completa anarchia, anche favorita dalla totale assenza, in loco, di un direttore di pista: alcuni team hanno disertato il loro turno, altri hanno scelto un'ora diversa da quella assegnata e altri ancora si sono inseriti in orari destinati a nazioni non presenti alla competizione erroneamente inserite nell'elenco.

La squadra italiana, che doveva effettuare i voli alle 15,30, ha effettuato alcuni voli un'ora prima del previsto, rinunciando poi ad utilizzare il proprio orario a causa del peggioramento delle condizioni meteo.

Nei successivi quattro giorni si sono svolti i lanci di qualificazione: i concorrenti hanno effettuato due lanci sulla pista A, nella quale operava la giuria composta dall'argentino (ormai francese) Claudio Garcia Rosa, dall'ungherese Sandor Havran e dal francese Serge Delabarde, alternandoli ai due lanci sulla pista B, sulla quale operava invece la giuria composta dall'australiana Joan McInyre, dal polacco Stefan Kraszewsky e dall'austriaco Franz Oberhuber.

Il maltempo ha caratterizzato i primi tre giorni dei lanci di qualificazione: fino a mercoledì, infatti, le temperature sono state molto basse e i temporali si sono susseguiti con varia intensità alternati a momenti di vento; tutto ciò non ha certamente creato le migliori condizioni affinché i concorrenti esprimessero al meglio le proprie potenzialità, anche perché le condizioni non sono state omogenee ed uguali per tutti. Anche nella giornata di giovedì, quando finalmente è cessata la pioggia e le temperature sono risalite a valori estivi, il vento ha penalizzato i concorrenti del mattino, favorendo conseguentemente quelli che lanciavano nel pomeriggio.

Ulteriori sperequazioni sono poi state determinate da alcune discutibili decisioni della giuria FAI: il cinese Hang Xiping, ad esempio, ha potuto ripetere un volo grazie al fatto di attribuire i problemi di carburazione ai residui di erba lasciati sulla pista dalla falciatrice e, altro esempio, lo junior giapponese Oki Minato, che doveva effettuare il proprio volo nel forte vento di giovedì mattina, ha usufruito (non è noto il motivo) di un recupero a fine pomeriggio, in una condizione decisamente più favorevole. Molti concorrenti ma non tutti, inoltre, hanno potuto effettuare il re-fly dopo il mancato decollo a causa delle condizioni non ottimali delle piste: la decisione dipendeva essenzialmente dalla presenza o meno di buche nella zona scelta dal concorrente per il rullaggio.



Tutti i modelli della squadra italiana Foto Maggi



Maggi e Valliera con l'americano Oreste Hernandez e l'ucraino Osetrov. Foto Maggi



Un Extra 300 della squadra brasiliana di fabbricazione ucraina. Foto Claudia Kehnen

I lanci dei concorrenti italiani sono stati tutti regolari e, a giudizio dei presenti, di buon livello, anche quelli effettuati in condizioni non ottimali: Milani ha entusiasmato con le sue uscite secche e precise ed ha concluso la qualificazione al quinto posto; Valliera ha effettuato voli precisi e puliti anche nel vento forte e si è conquistato la finale piazzandosi tredicesimo; Maggi, che ha concluso la gara 29esimo, pur effettuando dei voli di buon livello non ha avuto adeguati ed immediati riscontri da parte della giuria, fattore che gli ha impedito di puntare con più convinzione ad una rimonta verso la finale; Bosio, alla sua prima esperienza in nazionale, ha migliorato i propri punteggi ad ogni lancio e ha dimostrato di sapersi esprimere al meglio anche col vento forte, conquistandosi il diritto alla finale junior anche se con appena due punti di vantaggio sullo spagnolo Alberto Solera.

Tutti i concorrenti italiani pilotavano modelli di fabbricazione ucraina: il “Classic” di Yuri Yatsenko per



L'americano Derek Barry. Foto Claudia Kehnen



Aivia Bosio. Foto Claudia Kehnen

Milani, lo “Sharck” di Andriy Yatsenko per Valliera (entrambi con motore Retro Discovery), l’Extra 300” (con motore Stalker) di Osetrov per Maggi e il “Classic”, originariamente di Yatsenko ma ristrutturato da Osetrov e motorizzato Stalker, per Bosio.

Le posizioni acquisite nella qualificazione sono poi state rimesse in gioco dai tre lanci di finale, effettuati venerdì e sabato davanti alla giuria composta da tutti i sei giudici presenti: Milani scende all’undicesimo posto e Valliera al quindicesimo, mentre Bosio conferma la terza posizione junior, dietro all’americano Ryan Young e al francese Alexandre Gauthier, portando all’Italia una medaglia di bronzo.

Il titolo di Campione del Mondo 2010 se lo aggiudica, meritatamente, il tedesco campione europeo in carica Richard Kornmeier, ai vertici della classifica fin dalla prima tornata di lanci di qualificazione. La sua supremazia non è legata all’uso di materiali particolarmente innovativi e rivoluzionari: il modello, di costruzione slovacca, annovera già qualche annata di servizio mentre il motore, italiano, è un vecchio ST 60



I modelli cinesi. Foto Claudia Kehnen

probabilmente appartenuto a Geza Egervary, recentemente scomparso, maestro ed allenatore del neo campione del mondo; i fattori vincenti del percorso sportivo di Kornmeier sono piuttosto legati al suo approccio determinato ma umile, alla sua costanza e metodicità negli allenamenti, alla consapevolezza della validità delle proprie scelte tecniche e, forse non ultimo, al suo carattere positivo ed ottimista in ogni situazione.

Al secondo posto si classifica il ceco Jiri Vejmola con il suo



Xinping Han CHN. Foto Claudia Kehnen



Tamás Tokaji HUN. Foto Claudia Kehnen



David Fitzgerald USA. Foto Claudia Kehnen

motore elettrico, motorizzazione utilizzata anche dallo slovacco Burger (costruttore del modello di Kornmeir) classificatosi al sesto posto, dal giapponese Nogome, giunto dodicesimo, dall'ungherese Tokaij, 33esimo e dal giovane e promettente spagnolo Solera, 50esimo e quarto della classifica junior.

Sul terzo gradino del podio troviamo l'americano di origine cubana Oreste Hernandez con il suo Sharck autocostruito, mentre al quarto posto si piazza il cinese Han Xinping (tra i pochi ad utilizzare un motore a 4 tempi) in finale coi suoi due compagni di squadra Yang Jun e Guo Shujun rispettivamente decimo e 14esimo,

piazze che assicurano ai tre cinesi la vittoria a squadre.

L'oro a squadre, potenzialmente, poteva però andare agli americani (quarti), se questi non avessero scelto di non includere nel team il campione mondiale uscente David Fitzgerald: il suo quinto posto non vale così ai fini di tale classifica, determinata invece dai piazzamenti di Barry, 13esimo e Rich, 31esimo; la medaglia d'oro è comunque arrivata grazie al giovane Ryan Young, solo 40esimo nella classifica generale (a fronte di un ottimo 17esimo posto dell'avversario Alexandre Gauthier), ma autore di un ribaltone nella finale junior che lo porta a conquistare il titolo ai danni del delusissimo francese.

Anche la Slovacchia avrebbe potuto ambire ad una medaglia a squadre grazie al sesto posto di Burger e al nono di Schrek, ma purtroppo Jan Skrabalek, storico acrobatico slovacco dei tempi del mitico Gabris, forse inserito come ripiego al posto del più competitivo Stano, ha potuto conquistare solo un mediocre 44esimo posto, onorevole ma penalizzante per il team che si classifica quindi sesto, a ridosso del buon quinto posto dell'Italia.

Buona prestazione anche per i giapponesi, che conquistano la medaglia d'argento a squadre grazie al settimo posto del piccolo samurai Hiromi Ohata, al dodicesimo di Nogome e al ventesimo di Yokoyama; la medaglia di bronzo va invece all'Ucraina, in finale col solo Andriy Yatsenko (ottavo) ma con il fratello Yuriy appena fuori (sedicesimo) e Solomyanikov, un po' sottotono, 19esimo.

Oltre ai citati Juriy Yatsenko e Sergiy Solomyanikov, la classifica evidenzia inoltre l'esclusione dal fly-off di molti altri piloti di rilievo tra cui il belga Luc Dessaucy, il tedesco Christoph Holtermann, l'olandese Henk De Jong, il francese Philippe Gauthier ed il nostro Alberto Maggi, tutti costantemente presenti ai vertici delle classifiche delle competizioni europee.

L'ultimo posto, sia nella classifica individuale che in quella a squadre, spetta alla Mongolia: presenti a Landres nel 2008 in qualità di osservatori, a Gyula si

sono presentati con una squadra F2b completa e, anche se penalizzati da un enorme divario tecnico rispetto agli altri concorrenti presenti, si sono cimentati nella competizione con impegno e determinazione.

Se una nuova squadra, la Mongolia, si è affacciata al circuito mondiale, altre lo hanno invece, in questa occasione, disertato: Argentina, Sud Africa, Nuova Zelanda, Singapore e Bulgaria, presenti a Landres, mancavano infatti all'appello; molto attivi, anche se non particolarmente competitivi, sono apparsi invece i brasiliani, che hanno rinnovato i loro modelli sostituendo i vecchi "Tucano" con alcuni Extra 300 made in Ucraina; molto carente invece la squadra svizzera, costituita dall'ex finlandese Malila, pilota di discreto livello, affiancato però da Dappen e Baumann, decisamente non all'altezza della situazione.

La gara si è conclusa sabato 31 luglio con le premiazioni ed il banchetto finale, al quale la squadra



**Alexander Schrek, Igor Burger, Lubica Schrek.
Foto Claudia Kehnen**

italiana ha deciso di non prendere parte. In occasione del Campionato Europeo del 2005 svoltosi a Gyula (ma su un altro sito che, attualmente, sembra abbandonato) il banchetto si era rivelato una vera e propria "fregatura": costo decisamente elevato rispetto ai prezzi dei ristoranti locali, cibo scarso e logistica carente; non è dato sapere se questa volta gli ungheresi hanno riservato ai presenti un trattamento migliore ma, nel dubbio, è stato più saggio non rischiare.

Il prossimo Campionato del Mondo, per la cronaca, pare si svolgerà in Bulgaria, in una località sul Mar Nero, mentre il prossimo anno



Orestes Hernandez USA. Foto Claudia Kehnen

ci saranno i Campionati Europei in Polonia; il popolo del Volo Vincolato si appresta quindi, anche per i prossimi due anni, a dirigersi verso lande remote, economicamente un po' depresse, poco attraenti turisticamente, "alternative" e, non a caso, scarsamente menzionate nelle guide.

SILVIA FIUSSELLO



Igor Burger SVK. Foto Claudia Kehnen



Foto Claudia Kehnen

Classifiche individuali campionato del mondo VVC – Gyula - Hungary

F2B

Place	#	NAME Surname	Nation	Circle A	Circle B	Result
				Flight 1	Flight 2	Flight 3
1	802	KORMEIER Richard	GER	1085,76	1048,03	2166,79
2	855	HEINOLA Jari	CZE	1041,30	1038,56	2080,00
3	819	HERNANDEZ Orestes	USA	1042,30	1040,13	2083,30
4	809	HAN Yiming	CHN	1052,06	1014,36	2070,26
5	871	FITZGERALD David wch 2008	USA	1046,76	1023,56	2119,16
6	871	BURGER Igor	SVK	1066,63	1018,60	2115,20
7	813	CHATA Victor	JPN	1000,06	966,56	2029,29
8	847	YATSENIKO Andriy	UKR	1034,86	1041,20	2105,43
9	872	SCHREK Alexander	SVK	1026,53	1001,03	2043,83
10	808	YANG Jun	CHN	984,40	1017,63	2053,23
11	841	MILANI Maurizio	ITA	1026,76	1037,50	2079,20
12	816	WOGOME Shochiro	JPN	1035,10	1031,53	2067,33
13	818	BARRY Derek	USA	1010,76	953,16	2022,62
14	807	GUO Shuan	CHN	1007,00	1034,30	2076,36
15	842	VALLERA Marco	ITA	1017,33	994,83	2038,86
16	848	YATSENIKO Yuly	UKR	1010,30	1005,36	2028,36
17	870	GAUTHER Alexandre	JUN	1019,86	996,30	2026,59
18	829	DESSAUCY Luc	BEL	1014,70	983,06	2007,03
19	849	SOLYMANIKOV Sergey	UKR	994,26	1016,80	2004,30
20	814	YOKOYAMA Mitsuo	JPN	960,73	1037,63	2000,93
21	836	MAS VINOLA Carlos	ESP	1000,46	977,76	1997,36
22	832	SALREX Viktor	RUS	984,23	983,46	1985,69
23	801	HOLTERMANN Christoph	GER	1026,76	958,26	1994,96
24	864	DE LONG Henk	NEO	942,06	977,60	1972,73
25	868	PIGOUT Jacky	FRA	987,70	945,50	1972,66
26	830	LIBER David	BEL	1002,16	950,36	1971,16
27	867	GAUTHER Philippe	FRA	978,23	963,76	1970,79
28	823	BAJAKINE Konstantina	CAN	965,53	982,03	1970,06
29	840	MAGGI Abando	ITA	984,50	918,06	1963,69
30	834	YAKOVLEV Evgeny	RUS	1003,48	1001,40	1963,31
31	820	ROCH William	USA	979,60	918,23	1963,40
32	825	RODRIGUES Benoitto	BRA	1010,78	1017,70	1966,84
33	878	TOKAI Tamás	HUN	914,80	986,46	1957,29
34	861	HOWELL Murray	AUS	953,23	958,13	1957,29
35	878	MOROTZ Anja	HUN	972,40	960,93	1955,69
36	845	KITLEY Robert	GBR	972,50	978,46	1956,39
37	860	PARISI Joe	AUS	978,60	988,16	1948,22
38	833	GURETUNOV Albert	RUS	968,76	953,10	1946,62
39	804	MAI ILA Lauri	SUI	988,46	981,60	1947,29
40	821	YOUNG Ryan	USA	959,20	953,86	1947,06
41	868	CHAPOLLAUD Nicolas	FRA	1001,70	961,10	1929,46
42	837	HOLGUERA Javier	ESP	974,90	951,70	1911,40
43	856	DOBROVOLNY Radomil	CZE	943,06	966,23	1907,46
44	873	SKRABALEK Jan	SVK	915,58	916,63	1898,07
45	877	ALVES Rogério	BRA	954,20	941,86	1893,00
46	877	DOUBRA Pavel	POL	928,96	955,90	1891,26
47	846	ROBINSON Barry	GBR	943,26	926,40	1882,69
48	875	KUBIK Sylvester	POL	958,13	883,30	1863,09
49	843	BOSIO Aino	ITA	964,00	977,76	1869,99
50	839	SOLERA Alberto	ESP	942,66	927,16	1869,09

Seguono altri 30 concorrenti

F2A

FAI NATION LICENCE NUMBER	COMPETITOR NUMBER	COMPETITOR NAME	ROUND 1 (kph)	ROUND 2 (kph)	ROUND 3 (kph)	BEST PLACED
HUN10 584	A54	KALMAR, Sándor	302,1	301,5	299,1	302,1
GBR10 50158	A30	HALLAM, Peter	300,6	0	298,3	300,6
GBR10 02525	A30	MORRISSEY, Ken	300,5	297,4	0	300,5
FIN 1654	A09	VALO, Jari	0	298,7	0	298,7
GBR10 57083	A28	EISNER, Paul	296,9	297,2	272,5	297,2
ESP1312	A22	PARRAMON, Luis Wch 08	296,5	279	0	296,5
USA 816156	A06	VALLISHEV, Alexander	294,5	295,1	284,4	296,1
UKR1215	A32	OSOVYK, Alex	292,6	293,3	285,9	295,9
USA 53326	A04	DODGE, Carl	295,7	0	280,6	295,7
USA 53326	A05	HUGHES, William	279,4	293,5	289,8	293,5
FRA 5014	A48	CAPO, Francis	0	293,3	290,1	293,3
FRA 592	A49	ALBE, Jean-Marc	0	292,2	291,4	292,2
FRA 57	A47	MAGNE, Jean	290,2	280,2	0	290,2
SWE 2364	A43	GUSTAFSSON, Jan	279,5	285,8	0	288,8
UKR117	A34	BELIKOV, Volody	289,1	0	283,1	289,1
SWE 228	A42	SAMUELSSON, Bengt-Olof	0	286,6	0	286,6
ITA 19216	A25	GROSSI, Luca	0	285,9	286,2	288,2
DEN 822	A17	LYNNE-HANSEN Niels	270,4	280,7	287,8	287,8
POL 3704	A51	PRALUS, Pawel	287,6	284,3	284,8	287,6
SWE 8208	A41	STJARNESUND, Per	287,3	284,8	285,6	287,3
NED 25319	A45	METKEMEIJER, Rob	284,2	286,2	0	286,2
RUS10 1783	A20	GAVRUK, Vadim	286,2	280,6	283,2	286,2
HUN10 135	A56	ELESKES, Inne	285,4	0	272,5	285,4
POL 6639	A53	MAS, Andr	148,3	284,5	0	284,5
UKR 133	A33	GORDIENKO, Oleksandr	283,4	280,8	0	283,4
AUT 610821 3543	A38	POPOV, Ivo	0	0	282,3	282,3
ITA 5417	A26	PIRAZZOLI, Ivo	282,3	280,5	0	282,3
HUN 1941	A55	SZVACSEK, Ferenc	0	277,4	281,6	281,6
ITA 3572	A27	TOMELLERI, Sergio	0	271,6	280,2	280,2
AUS 2888	A39	KERR, Anthony	279,7	280,8	280,0	280,0
FIN 4235	A10	SAIKKONEN, Antti	279,8	260,5	276,9	278,8
AUT 720069 0098	A37	MARKSTEINER, Maximilian	255,7	271,2	279,3	279,3
RUS10 1520	A18	KUNITSA, Dmitry	0	0	278,9	278,9
UKR 585	A35	SHLAKHOV, Dennis	0	278,1	286,9	278,1
SWE 59867	A44	STJARNESUND, Theresse	273,5	268,3	269,9	273,5
RUS10 1205	A21	NAGIEV, Emil	265,9	272,8	271,0	272,8
GER 2806	A01	BIRNSTEIN, René	0	272,5	0	272,5
GER 2453	A03	SCHMITZ, Norbert	0	272,1	0	272,1
BRA 1635	A13	SILVEIRA, Marco	0	0	271,8	271,8
BUL 0 0156	A40	STEFANOV, Stelian	263	0	269,9	269,9
RUS10 2008	A19	FEDEROV, Nikita	265,6	268,0	265,5	268,0
AUT 720069 0002	A36	MARKSTEINER, Franz	0	258,1	266,4	266,4
BRA 2707	A11	MEI, Luiz	0	255,1	265,6	265,6
USA 13924	A07	VAN SANT, James	263,8	245,6	0	263,8
BRA 1401	A12	DIANNA, Marco	0	0	254,4	254,4
FRA 1000	A50	AUBE, Aurélie	0	247,7	0	247,7
GER 3469	A02	BIRNSTEIN, Wolfgang	244,0	222,5	237,0	244,0
POL 6859	A52	HOLECZEK, Robert	170,1	0	0	170,1
FIN 4235	A08	LAHTINEN, Matti	0	0	0	0
KAZ 600	A24	OXENENKO, Alxsey	0	0	0	0
NED 28232	A46	GISBERTSEN, Bert	0	0	0	0
NZL 10AM15	A31	BELL, William	0	0	0	0

Result	Fly-off 1	Fly-off 2	Fly-off 3
2178,14	1635,15	1078,68	1699,16
2138,66	1628,73	1057,45	1681,11
2137,10	973,01	1063,65	1073,25
2135,81	973,61	1055,46	1089,05
2114,29	1006,08	1048,15	1067,15
2115,20	1045,53	1032,91	1059,26
2112,61	1022,30	1046,58	1086,03
2100,94	1034,71	1041,51	1059,43
2099,28	1034,08	1046,05	1053,23
2098,90	1010,38	1032,89	1068,10
2093,11	1011,81	1035,23	1057,88
2094,89	1003,08	1017,01	1057,68
2070,42	975,91	1006,34	1064,18
2059,41	941,70	962,88	1076,53
2051,77	906,43	963,71	1050,06

Classifiche individuali campionato del mondo VVC – Gyula - Hungary

F2D

Nr.	Name	Country	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	27 TRIFONOV, Igor	RUS	W	W	W	W	W	W	W	W	W	W
2	58 RASTENIS, Audrius	LTU	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
3	31 LOPEZ, Jose Luis	ESP	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
4	06 VALKANOV, Dimitri	BUL	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
67	DEMENTIEVA, Natalia	MDA	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
08	DEMENTIEV, Igor	MDA	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
03	HORST, Andre	GER	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
41	COE, Martin	GBR	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
9	06 CULACICHINI, Stanislav (WCH)	MDA	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
19	de VINCENTI, Leonardo	BRA	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
48	CHORNYI, Stanislav	UKR	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
70	KARLSSON, Niklas	SWE	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
63	KRENSKE, Peter	AUS	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
15	MACKENZIE, Ivan	CAN	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
51	POKORSKIY, Aleksander (Jun.)	UKR	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
16	37 CANTATORE, Antonello	ITA	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
16	FORSS, Timo	FIN	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
44	GRIFFIN, Jamie (Jun.)	GBR	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
16	HENRIKSSON, Kim	FIN	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
76	CHAMPAIN, Jean-Luc	FRA	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
52	KÖNIGSHOFER, Rudolf	AUT	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
72	MELJER, Fred	NED	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
71	NORD, Lennart	SWE	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
60	PLATKAUSKAS, Robertas	LTU	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
53	STAFFEL, Günther	AUT	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
24	BERTELSEN, André	DEN	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
01	HENTSCHEL, Lothar	GER	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
11	HILL, Greg	USA	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
73	JORDAAN, Ben	NED	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
13	LAPOINTE, Brad	CAN	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
62	LINWOOD, Tom (Jun.)	AUS	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
14	MACKENZIE, Patrick	CAN	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
48	MAKSIMENKO, Kostiantyn	UKR	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
30	MONS, Francisco	ESP	W	W	W	W	W	W	W	W	W	L
75	RIERA, Xavi	FRA	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
42	SHIELDS, Andrew	GBR	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
04	BECKER, Dennis (Jun.)	GER	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
61	BELLIS, Bruce	AUS	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
26	BELYAEV, Andrey	RUS	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
25	BJERAGER, Ole	DEN	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
36	DRUZHININ, Valery	KAZ	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
23	FORBEC, Henning	DEN	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
77	CHAMPAIN, Benoit (Jun.)	FRA	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
22	JANSENS, Jean-Claude	BEL	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
34	MANCINI, Ettore	ITA	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
40	MOTTA, Giuseppe (Jun.)	KAZ	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
55	NAMDUIJ, Erdenebat (Jun.)	MGL	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
28	NECHEUKHIN, Nikolay	RUS	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
39	PACCHETTI, Andrea	ITA	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
02	SCHWARZ, Johann	GER	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
29	TRIFONOV, Andrey (Jun.)	RUS	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
35	TUKTAROV, Erik	KAZ	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
14	VARDANYAN, Armen	FAI	L	W	L	W	W	W	W	W	W	L
72	WILLCOX, Michael	USA	W	L	W	W	W	W	W	W	W	L
65	ZHELEV, Dimo	BUL	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L
67	ZHELYAZKOV, Evgheni	BUL	L	W	W	W	W	W	W	W	W	L

Seguono 20 concorrenti

F2C

Place	Nr	NAME	Surname	Nation	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Semi 1	Semi 2	Final
1	C30	FITZGERALD Robert	ELLINS Mark	AUS	3 : 14,9	3 : 02,4	3 : 05,7	DISQ	3 : 05,7	6 : 31,6
2	C02	CARDOSO Antonio	GOULAO José	POR	3 : 13,0	DISQ	3 : 12,4	36 laps	3 : 05,4	6 : 40,2
3	C25	BONDARENKO Yuri	FLENER Semen	UKR	3 : 07,5	3 : 06,8	3 : 04,7	3 : 07,9	3 : 11,7	DISQ
4	C11	DOZHDAEV Sergey	DUKOV Vyatcheslav	RUS	3 : 08,3		3 : 11,8	3 : 11,0	3 : 08,3	
5	C37	UGEN Thierry	SURUGUE Roland	FRA	3 : 05,0	3 : 13,4	4 : 11,7	61 laps	3 : 08,3	
6	C38	SURUGUE Pascal	SURUGUE Georges	FRA	3 : 06,3	3 : 23,0	3 : 18,9	34 laps	3 : 08,8	
7	C30	MARTINI Giancarlo	MENOZZI Marco	ITA	88 laps	3 : 15,1	3 : 23,3	3 : 10,1		
8	C12	ANDREEV Sergey	VOROBIEV Oleg	RUS	3 : 05,2	3 : 05,8	64 laps	3 : 10,2	3 : 10,7	
9	C27	MAKARENKO Volodymir	VRONSKIY Aleksandr	UKR	3 : 10,3	3 : 17,1	34 laps	3 : 13,9	3 : 23,3	
10	C15	CARRACEDO Blas	ALDECOA Antonio	ESP	3 : 08,8	3 : 22,0		3 : 15,0	4 : 04,4	
11	C10	SHABASHOV Yuri	YUGOV Victor	RUS	DISQ	DISQ	3 : 06,1	3 : 34,1	3 : 19,6	
12	C14	ALONSO Pedro	IGLESAS Ignacio	ESP	3 : 16,8	80 laps	34 laps	3 : 31,8	3 : 55,6	
13	C28	SIMONS Hugh	POTTER Grant	AUS	3 : 21,2	3 : 14,1	3 : 17,5	4 : 50,2	DISQ	
14	C16	BARRAGAN Antonio	BARRAGAN Juan	ESP	36 laps	3 : 33,8	3 : 16,1			
15	C19	MAGLI Marcello	PRAZZINI Elvis	ITA	3 : 19,0	87 laps	3 : 24,5			
16	C08	FISCHER David	WILK Steve	USA	3 : 19,1	35 laps	35 laps			
17	C23	FITZGERALD Mike	THOMSON Mark	GBR	3 : 35,4	3 : 20,2	3 : 33,1			
18	C33	SAMUELSSON Bengt-Olof	AXTILUS Kjell	SWE	3 : 21,5	3 : 20,5	34 laps			
19	C39	KOLLAR Sylvain	BELYS Michail	FRA	3 : 20,6	3 : 32,0	66 laps			
20	C09	CHARGO Fernando	EVANGELINO Felcio	BRA	82 laps	DISQ	3 : 20,8			
21	C26	ZHURAVIL'YOV Vasyl	SOSNOVSKIY Volodymir	UKR	3 : 21,2	3 : 25,6	36 laps			
22	C42	BICZEL Gergo	ZYLKA Piotr	POL	3 : 21,8	3 : 24,3				
23	C22	LECHFORD Trevor	WALTON Stephen	AUS	3 : 22,0	DISQ	34 laps			
24	C22	BIFLANDER Chris	BROADHEAD John	GBR	3 : 34,3	3 : 23,1	3 : 23,0			
25	C31	WILSON Murray	POBCHENS Mark	AUS	3 : 23,2	DISQ	3 : 24,9			
26	C07	WINGSTER William	DEVENISH Joseph	BRA	3 : 36,9	87 laps	3 : 24,0			
27	C14	ALBRITTON John	PERKINS Wall	USA	3 : 31,5	3 : 36,6	3 : 25,2			
28	C08	PALMER Wilton	MACHADO Luciano	BRA	3 : 26,0	DISQ	0 : 00,0			
29	C24	ROSS Malcolm	YELDHAM Gordon	GBR	3 : 28,1	50 laps	3 : 29,2			
30	C35	OLUVE Rik	SCHOT Fils	NED	3 : 28,4	3 : 40,9	3 : 49,6			
31	C34	STARNESUND Per	GUSTAFSSON Jan	SWE	3 : 28,4	3 : 46,1	71 laps			
32	C05	FLUKER Tom	LAMBERT Richard	USA	34 laps	4 : 25,4	3 : 29,6			
33	C43	BAGLYAS Janos	BAGLYAS Arpad	HUN	88 laps	3 : 30,5	79 laps			
34	C03	MORTIMO Antonio	MATHIAS Luis	POR	4 : 08,6	3 : 36,6	3 : 31,2			
35	C41	FLENER Gabor	SZASZ Balazs	HUN	3 : 37,1	34 laps	51 laps			
36	C01	ISTANOJEVIC Zvonimir	STUDER Heiner	SUI	3 : 47,2	3 : 38,9	35 laps			
37	C13	RUKAVISHNIKOV Georgiy	TIMONIN Leonid	RUS	37 laps	3 : 45,2	67 laps			
38	C41	BROZEN Marus	WLODARCZYK Ryszard	POL	DISQ	3 : 45,2	4 : 19,0			
39	C28	PATRILYAK Mykhalo	TOTMYANIN Dmytro	UKR	3 : 49,3	4 : 36,4	3 : 55,4			
40	C21	MARASINI Roberto	LOSI Roberto	ITA	3 : 52,7	DISQ	88 laps			
41	C17	MOLCHANENKO Nikolay	CHEKHAREV Yuri	KAZ	0 : 00,0	87 laps	3 : 53,2			
42	C40	ZELINSKI Igor	LESUK Wojden	POL	34 laps	DISQ	4 : 00,5			
43	C18	SIDOROV Anatoly	PBERVOZOV Vladimir	KAZ	DISQ	87 laps	74 laps			
44	C45	KANTOR Lajos	MARJUS Janos	HUN	83 laps	74 laps	32 laps			
45	C36	MEYER Dirk	GLOETTE Conrad	RSA	17 laps		41 laps			

7° Raduno Volo Vincolato Circolare **Reggio Calabria**



7 Novembre 2010

-2° PROVA CAMP. INTERREGIONALE *C.S.P.F2B*

-GARA GIP 46



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

Gli amici di Volo Vincolato



Il bellissimo *JUNO*, dalla finitura impeccabile, di Vittorio Furlan. Il motore è un G21/46.



LA POSTA DI “VOLO VINCOLATO”

Ci scrive Gigi Romagnoli:

Cari amici,
come potete vedere dalla foto allegata, scattata mercoledì 22, la pista per volo vincolato del Museo dell'Aviazione è pronta ad accogliere i nostri modelli. Mi aspetto quindi che il nostro consueto raduno abbia quest'anno un successo particolare di partecipazione: l'impegno, anche economico, profuso dal Com. Casolari merita il nostro riconoscimento che possiamo esprimere con la nostra presenza.
Divulgate, per favore, questa comunicazione e venite tutti con tanti modelli di ogni genere. Arrivederci sabato 2 ottobre al Museo dell'Aviazione.

GIGI ROMAGNOLI



SUVVIA...

Suvvia, ma questa è l'era del radiocomando proporzionale e l'ultimo grido è rappresentato dalla trasmissione in 2,4Ghz. I motori moderni sono tutti a benzina e a scintilla. Inoltre l'acrobazia di oggi prevede che gli aeromodelli siano attaccati all'elica... Fare una pista da Volo Vincolato oggi è come inaugurare un negozio che vende dischi a 78 giri, come andare a spasso con una Vespa 90 SS o come fare la pasta in casa tirando la sfoglia col mattarello.

Certo che ci sono anche le eccezioni: io, ad esempio, ho ereditato da mio padre una bella collezione di dischi a 78 giri, adoro le tagliatelle fatte in casa specie se condite con il sugo di rigaglie di pollo e non ho mezzi motorizzati a due ruote ma sto cercando come un disperato una *Vespa 50 o 90 Super Sprint* da restaurare.

Inoltre, per tornare alle accuse che vengono mosse al volo circolare dai modellisti "moderni" va ricordato che l'ultimo grido in fatto di trasmissioni radio altro non è che il Frequency Hopping inventato sul finire degli anni 30 da Hedy Lamarr, un'attrice con il pallino delle invenzioni.

Inoltre i vari motori a benzina con accensione a scintilla riportano alla preistoria dell'aeromodellismo quando tutti i motori erano spark: pertanto se vogliamo essere precisi il motore Glow e quello ad Autoaccensione sono davvero rivoluzionari rispetto ad un semplice motore da tagliaerba.

Infine che dire della acrobazia di oggi in cui gli aerei imitano gli elicotteri standosene attaccati all'elica?

Qui vorrei aprire una parentesi: io odio gli elicotteri. Li trovo noiosi, pericolosi, monotoni ma soprattutto non c'è nulla da costruire: infatti sono amati dai modellisti attuali o, come giustamente li chiama il caro Ingegnere Galè, dagli aerogiocattolisti. Io amo tutto ciò che plana ed ho il più totale disinteresse, per non dire fastidio, per questi mulini volanti e per i loro piloti; mi trovo bene nella SAM in quanto questo sentimento di cristiana sopportazione verso gli elicotteri è più diffuso che non in altri consessi.

Ma per tornare agli aerei attaccati all'elica come tanti salami appesi una volta a stagionare alle travi di legno di stanze fresche e ventilate esposte a tramontana, devo dire che la colpa è un poco nostra.

Nostra nel senso di aeromodellisti a cui il Volo Vincolato piace per scelta e non per necessità.

Il merito dell'invenzione dell'U-Control va tutto a Jim Walker e a lui dobbiamo riconoscenza per il fatto di averci fatto soffrire e gioire attaccati a quei due maledetti cavi di acciaio per tutta una vita.

Ma Jim era talmente creativo che inventò anche la Danza delle Spade (vado a memoria, mi auguro di non sbagliare i termini), una sorta di acrobazia 3D effettuata agendo sul motore e mettendo il modello in posizione di Hovering...

Come vedete nulla di nuovo sotto il nostro Sole.

A Marino guardo con stima perché è un caro amico e da anni sta seminando l'aeromodellismo e cercando di creare un vivaio di nuovi appassionati; a lui guardo con ammirazione perché è riuscito in una impresa incredibile come la realizzazione di una pista per il volo circolare.

A lui, l'unico ad aver tinto un GIP46 col caffè, va il mio più cordiale in bocca al lupo ed un arrivederci a presto perché io, a Chiasellis, questo fine mese ci sarò.

CRISTIANO GIUSTOZZI

P.S.: fatemi sapere se qualcuno mi trova questa Vespa 90 SS!!!

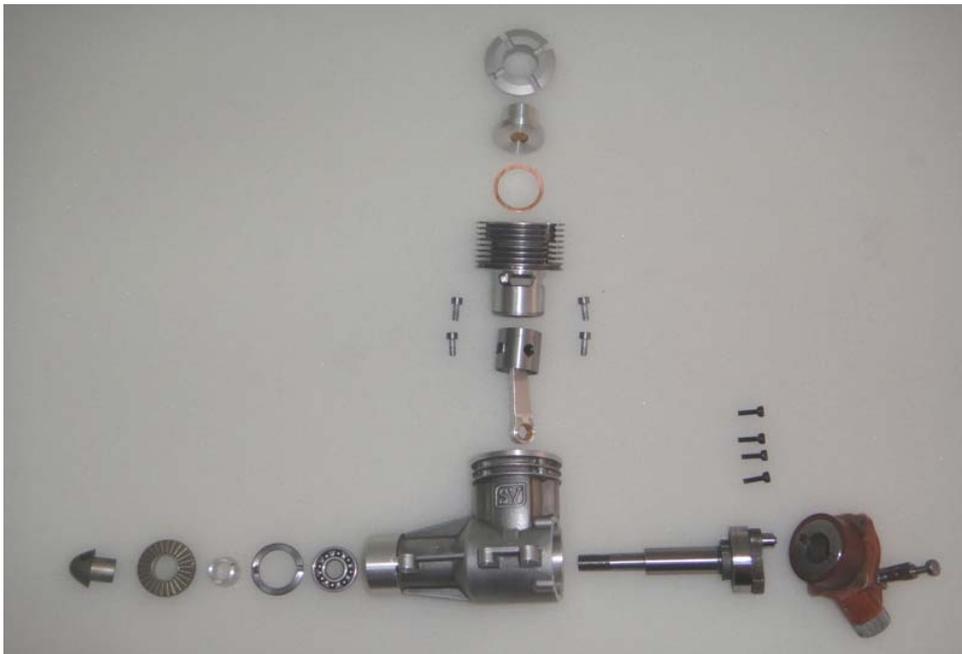
SV 2,5 DIESEL
UN NUOVO MOTORE PER F2F RACING E JUNIOR F2C
SEGNALATO DA ALBERTO PARRA



CARATTERISTICHE TECNICHE

- F2F racing e junior F2C
- prodotto da Vladimir Sosnovsky – Ucraina-
- peso 150 gr.
- accoppiamento AAC
- albero motore su cuscinetti a sfera
- valvola di aspirazione a disco rotante posteriore
- tappo carter in materiale Phenolico
- disponibile in due versioni con cuscinetti in acciaio o ceramici

Disponibile presso:
albparra2@gmail.com





**IL C.S.I. MODEL di Alessandria,
e SAM 2001 - L' AQUILONE
HANNO NUOVAMENTE IL PIACERE DI INVITARVI AL
14° RADUNO TUTTO VVG**

e GARA "GIP 46"

**CHE SI EFFETTUERA' SULLE PISTE
in località "OLIMPIA"
DI S. SALVATORE MONFERRATO**

DOMENICA 3 OTTOBRE 2010

**aperto a tutti i tipi di modelli per il Volo Vincolato Circolare
(escluso le turbine).**

Previsto, come al solito, piccolo

BAR AMBULANTE per PANINI - BIBITE - CAFFE'



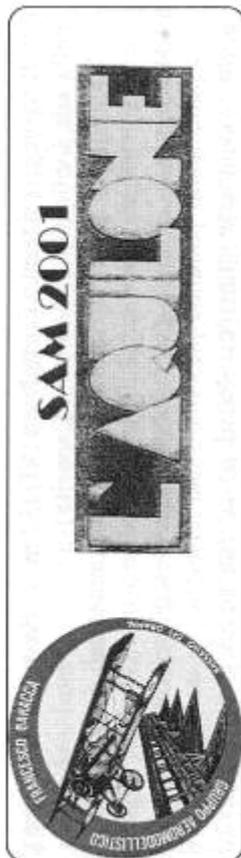
E' un raduno alla "buona",
SENZA PARTICOLARE ORGANIZZAZIONE,
per tanto non aspettatevi nulla di
eccezionale, se non la **NOSTRA**
graditissima per la **VOSTRA** sempre
gradita presenza e partecipazione.

Chi ha intenzione di proporre il solito materiale di
vendita-scambio, è pregato di volervi provvedere
direttamente.
(Se possibile, si sistemano tavoli e gazebo)

**UN GRAZIE ANTICIPATO CON UN
ARRIVEDERCI AD ALESSANDRIA IL 3 OTTOBRE 2010**

IL C.S.I. MODEL

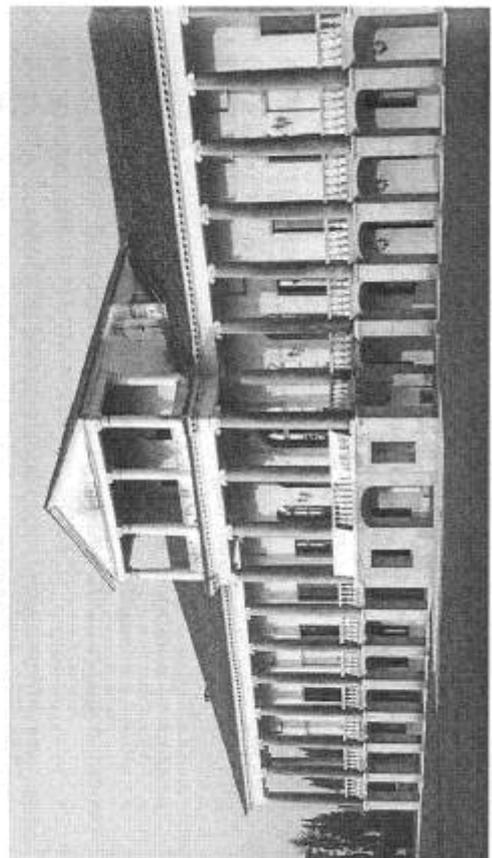
Info: Mario Arbuffi Tel 0131 56621 - Cell. 338 5818960
arbuffi.ma@csimodel.it
csimodel@csimodel.it



**6° CONVEGNO DI STUDI DEDICATO A:
COSTRUZIONE AMATORIALE
DEL MOTORE AEROMODELLISTICO
CON MOSTRA—SCAMBIO**

**6° STUDY CONVENTION ON:
AMATEUR CONSTRUCTION
OF MODEL AIRPLANE ENGINES
WITH DISPLAY & TRADE**

**Cartigliano (VI) - Villa Morosini Cappello
20—21 Novembre 2010**



VALDAGNO 2010: LA RIVINCITA

6 GIUGNO 2010



E' proprio il caso di iniziare così e vi racconto il perchè...

Si è svolto a Valdagno presso l'impianto sportivo Stadio dei Fiori il consueto raduno di Volo Vincolato Circolare.

Temi della giornata : 2° Prova Campionato Cisalpino e Raduno Amichevole. Come nelle precedenti edizioni il campo viene suddiviso in due piste: una riservata alla gara e l'altra riservata al raduno amatoriale. Le danze partono già al sabato; la mattina si prepara il campo ed il pomeriggio dedicato ai voli di prova. Il venerdì sera arriva a Valdagno la compagine da SanRemo, Bosio Mario con la signora Mariangela ed il figlio Aivia, li accolgo in paese e li accompagno a consumare la cena.

Il sabato proviamo i modelli...voli di allenamento per capire consumi e condizioni di vento del campo. Al tardo pomeriggio atterrano i ragazzi di Ciriè: l'inossidabile Olimpio Torchio e Mauro Fiussello, più tardi arriva anche il giudice convocato per la gara Guido Fasano.

Alla sera tutti in allegria andiamo a cena assieme a raccontarci le varie vicende davanti a vassoi di carne alla brace e il buon vino locale.

La domenica mattina parte tutta la macchina organizzativa: preparazione schede, computer, e tavolo per le iscrizioni.

Nel frattempo ho il mio bel da fare ad accogliere i vari piloti che arrivano. Le pratiche burocratiche si svolgono rapidamente ed è così che alle 9,15 inizia il "volo riscaldamento giudici".

La terna giudicate e' composta da GUIDO FASANO, LAGHI GIORDANO e BARZAGHI LUCA, i piloti iscritti invece sono tredici: 5 in cat. ACROBIG, 7 in cat. ACRO ed il solito Lino Dal Maso in cat. Esordienti.

Io sono tra i primi a lanciare: al mio turno mi posiziono, chiamo tempo e vado! Eseguo un programma conservativo, non rischio, ma alla fine il mio FURIO 2 atterra regolarmente a 6,43. Penso tra di me : è andata!!

Il mio amico/rivale vola ma non riesce a far meglio di me, per cui al momento sono primo.

Alle undici si finisce il primo round, si sorteggia e si passa al secondo lancio.



Mario Bosio



Francesco Filippetti e Lino Dal Maso



Giacomo felici: apro o chiudo?!



Gigi Furlan



Gruppo Friuli: Ottavio Brumatti e signora, Marino e Marco Del Torre, Claudia Scaramella



Il modello di Roberto Viti



Le due volpi: Dall'Olio Alberto(sx) e Piergiorgio Grotto (a dx)



Pegoraro e Facchin



Silvio Facchin, Giulio Bonora e Gianfranco Pegoraro



Silvia Fiussello, concorrente F2B, giudice, reporter di numerose gare nazionali e internazionali

ACRO: Zenere Giorgio, Bosio Mario (mio acerrimo amico/rivale), Raveane Albino, Bernini Angelo, Fiussello Silvia, Torchio Olimpio, Viti Roberto. Come già detto in ESORDIENTI Lino Dal Maso. Questo è quanto successo per quel che riguarda la gara del Cisalpino.

Nella seconda pista invece fervono i voli continui degli amici arrivati da ogni dove: ricordo Pino Carbini con signora, Costalunga Lanfranco con signora, Refosco Mario che non e' voluto mancare all'appuntamento di casa, Nava Claudio da Brescia, Pier Paolo Riboli anche lui con signora, Suardi Fabio, gli amici da Udine Marino e Marco Del Torre, questi arrivavano con la campionessa Scaramella Claudia, da Ferrara Bonora Giulio, da Gorizia una bella sorpresa: Brumatti Ottavio che ha fatto il suo rientro in VVC debuttando con un nuovo fiammante Nobler. Da Verona Silvio Facchin che mi ha confessato che sta lavorando ad un nuovo modello acrobatico (e poi non dicono che l'appetito vien mangiando), il locale Pegoraro Gianfranco, da Desenzano l'amico Filippetti Francesco, "Prof" per gli amici, che ha accompagnato con se il new entry Vezzola Mirko, che sotto il vige Fabio Suardi, si è cimentato al pilotaggio di un VVC, un Super Tamanco portato in campo da Pino Carbini. La giornata è stata accompagnata da un sole che da molto tempo non si vedeva.



La "Pattuglia Friulana"

molti ad esserci anche l'anno prossimo, ci riportiamo verso lo stadio. Chiamo tutti al raduno per la consueta foto di gruppo e dopo questa passo alle premiazioni.

Questa volta sono quasi ultimo e prima di me ci sono i ragazzi più accreditati che potrebbero soffiarmi la testa della classifica. I voli proseguono a tamburo battente, infatti alle 17,00 sarebbero confluite in campo tutte le associazioni sportive della vallata dell'Agno in occasione della festa dello sport, per cui il mio obiettivo era di concludere prime delle cinque. Tornando alla gara i miei "amici avversari" hanno lanciato ma non hanno fatto meglio di me: decido di non fare il secondo lancio.

Ho vinto la 2° prova del Campionato Cisalpino!! Dopo l'anno scorso che avevo lasciato sul campo il mio Furo 1, questa volta mi sono preso la rivincita, anzi il FURO 2 si è preso la rivincita!!

Le classifiche danno:

-ACROBIG: Maggi Aberto, Felici Giacomo, Fiussello Mauro, Bosio aivia, Furlan Dionisio alle prese di problemi al motore.



Il Nobler di Brumatti

Al termine dei lanci di gara ci siamo recati al ristorante Alla Campagna, e con la solita accoglienza che Gianni ci riserva, abbiamo consumato un buonissimo pasto con annesso il solito buon vino. Gli argomenti a tavola si sanno bene quali sono...non ve li sto ad elencare per non annoiarvi.

Sempre attento al rispetto dell'orario, chiamo i convenuti ad abbandonare questo bel locale, e con la promessa di

Ringraziando **TUTTI** per la partecipazione e per l'amicizia dimostrata, congedo tutti uno per uno con il nostro solito gadget: vino offerto dalle Cantine Soldà, pasta del molino Faloppi, formaggio della macelleria F.lli Urbani e chiaramente il diploma di partecipazione.

Chiaramente ai concorrenti della gara anche medaglia ai primi tre di ogni categoria.



Il Furo di Giorgio Zenere

I voli sono poi continuati liberamente e come ho accolto tutti gli arrivati, ho anche salutato quelli che partivano. Ho avuto il piacere di far volare l'amico Lanfranco con il suo Rodeo: una volta decollato gli ho passato la manopola e lo ha portato fino all'atterraggio. Si conclude così anche questa edizione del raduno valdagnese, nel ringraziare tutti coloro che mi hanno aiutato alla buona riuscita della manifestazione, ed in particolar modo Mario Crestani per il lavoro svolto al computer, auguro a tutti buoni voli e felici atterraggi!!

Alla prossima!!!

GIORGIO ZENERE



Giorgio Zenere



Il campo di volo



Al computer: Mario Crestani con Martina e Anna addette alle schede





VOLO VINCOLATO CALABRIA

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

PROVE DI VOLO DEL FUSION FUSY



Le prove dell'ultimo modello di Gianni Viglianti hanno avuto un inizio necrotizzante (per chi le faceva e per chi vi assisteva). Forse è il caso di ricordare a chi non avesse letto il precedente articolo di presentazione di questo modello, che Gianni ha costruito un raccordo di scarico che consente di posizionare in fusoliera il silenziatore (anch'esso auto-costruito) del G21/46 usato sul Fusy.

Così in pista non mancava niente: modello nuovo, motore meno nuovo, ma corredato di silenziatore posteriore da valutare, più i normali controlli e valutazioni da fare su serbatoio, elica, comandi o meglio, risposta del modello agli stessi, con eventuale variazione della spaziatura dei cavi alla manopola...e sì, c'era un po' di nervosismo quella mattina, ma ancora non avevamo visto niente.

Avviato il motore, dopo i normali controlli, il modello decollava fluidamente, faceva pochi giri col motore che saliva rapidamente di giri fino ad assestarsi ad un regime da turbina per poi fermarsi esausto, ed atterraggio altrettanto fluido.

I timori inespressi, miei e di Gianni, riguardavano il silenziatore: *“Forse la curva è troppo stretta, e causa surriscaldamento”*, *“Forse la sezione dei tubi impiegati è insufficiente”*, *“Forse...”*

Si decideva di togliere la carenatura motore, così da favorire il raffreddamento, ma il secondo lancio si concludeva esattamente come il primo. Quel giorno le prove finirono così, con un Gianni nervosissimo e mugugnante.

Pochi giorni dopo, seconda sessione: stavolta il modello è dotato di un nuovo serbatoio, costruito a tempo di record rispettando scrupolosamente tutti i parametri che da anni ci consentono di volare senza problemi (sotto questo aspetto). Nuovo decollo, stessa conclusione: accelerazione costante dei giri motore, conseguente cottura e spegnimento dello stesso. A questo punto eravamo veramente confusi, io proponevo di provare un'elica di maggior diametro, per dare una calmata al motore, e minor passo, per dare una calmata anche al modello, che filava ad una velocità da fare invidia a parecchi GIP46... Anche questo tentativo, pur



Gianni Viglianti con il Fusion Fusy

migliorando leggermente le cose, non risolveva il problema, e quindi la seconda sessione non terminava meglio della prima.

La terza prova vedeva Gianni presentarsi con un silenziatore laterale usato per anni con piena soddisfazione: ormai la carenatura motore era un ricordo, riposava tranquillo in laboratorio...

Anche così il motore funzionava in modo irregolare, figuratevi la frustrazione di Gianni, che aveva solo potuto intravedere le potenzialità del modello, ma non poteva metterle alla prova eseguendo il programma. Però un lento progresso c'era stato: potevamo considerare promossi serbatoio e silenziatore, il problema doveva quindi essere nel motore. La prova successiva vedeva quindi il motore decompresso con una classica guarnizione aggiuntiva sotto la testata, ma indovinate un po'?

Non voglio annoiarvi ulteriormente citando le teorie, ipotesi, elucubrazioni varie che hanno costellato questo percorso, finché, avendo esaurito lo scibile aeromodellistico in mio possesso, chiedo a Gianni, fissandolo truceamente:

“Un altro motore...ce l'ahi un altro maledetto motore?”

Al successivo appuntamento, Gianni si presenta con un altro G21/46 montato, naturalmente ancora silenziatore laterale e niente carenatura. Mettiamo in moto abbastanza sfiduciati, ma ecco la svolta:

il motore si comporta decentemente e Gianni può timidamente provare qualche manovra, ottenendo subito una conferma a quanto intuito nei precedenti voli, pur costituiti da niente più che decolli e atterraggi: il modello va bene, è centrato e risponde bene ai comandi.

In seguito, recuperata un minimo di fiducia, il silenziatore laterale è stato sostituito con quello posteriore, che ha funzionato in modo soddisfacente, fugando i timori di causare surriscaldamento al motore; infine udite udite, anche la carenatura è stata rimontata senza notare ulteriori problemi.

Qualcuno a questo punto potrebbe chiedersi: ma quando parla del modello, questo noioso scribacchino? Un momento, rispondo, un momento.

Si, perché sono stati faticosamente superati tutti gli inconvenienti descritti, ma ne resta ancora uno da superrare, e di importanza non trascurabile: mi riferisco all'ottimizzazione dell'elica, e con essa all'ottimizzazione della velocità del modello.

La prima parte delle prove di volo si sono svolte con elica 11/6, accuratamente bilanciata e rifinita. Anche quando i problemi di funzionamento e regolarità del motore sono stati superati, con quest'elica, quale che fosse la carburazione a terra, il motore si assestava in volo ad un regime che portava il modello a volare ad una velocità decisamente eccessiva per potere eseguire il programma con la desiderata precisione; né si poteva tentare di diminuire la velocità allungando i cavi, che erano già di 19,10 metri.

Gianni ha voluto provare una 10/6, ottenendo pregevoli risultati di velocità sia del motore che del modello, dopodichè ha dovuto accettare il consiglio, dettato da lunga esperienza personale, di aumentare il diametro e diminuire il passo dell'elica.

Ora il modello vola con una 12/5, e finalmente sia Gianni che il sottoscritto trovano la velocità del modello coerente con la speranza di effettuare un programma decente.

Adesso sì, solo adesso vi posso dire che il modello risponde veramente bene: è fluido, vola senza sforzo ed esegue tranquillamente le manovre, entrando e uscendo dalle stesse senza ondeggiamenti e senza scomporsi; pur avendo un'ottima stabilità anche nel vento, esce dalle manovre con gli angoli stabilizzandosi immediatamente.

Ad onore del progettista/costruttore, va detto che il modello non ha avuto bisogno di trimmatura alcuna, solo recentemente Gianni, ora che conosce bene il suo modello, ha voluto aumentare leggermente l'escursione degli elevatori, ottenendo angoli più secchi senza peraltro diminuire la stabilità.

Data la rispettabile lunghezza dei cavi, ho detto a Gianni di provare ad aumentare di 5 o anche 10 grammi il peso d'estremità, beninteso controllando se questo dà o meno un'ulteriore ottimizzazione delle traiettorie; ad oggi questa prova non è stata ancora fatta, ma come si sa, il trimmaggio di un acrobatico finisce quando finisce il modello...



ENNIO MARRA





SBAGLIANDO S'IMPARA

La storia del Benny 4 è a mio avviso abbastanza interessante da meritare di essere raccontata. Essa inizia con il volo di collaudo, in cui non ho collaudato niente perché, mentre tentavo di rendermi conto se tutto funzionasse a dovere, il modello ha iniziato una dolce discesa dal volo orizzontale che si concludeva spiattellando a terra, senza che potessi compensare con i comandi questa inattesa propensione per il ritorno alla madre terra.

Ripresomi dalla sorpresa, e constatati i danni, non ingenti, al carrello e alla carenatura motore, mi sono chiesto perché mi fossi trovato così inaspettatamente senza possibilità di controllo. Tirando i cavi che fuoriescono dalla semiala sinistra, non avevo movimento né al flap né tantomeno all'elevatore. Tornato in laboratorio, risultava evidente che se volevo una risposta, dovevo aprire il modello, ahimè ancora fresco di verniciatura... Non avevo scelta e, non riuscendo a capire se il danno era alla squadretta o al flap, ho dovuto tagliare tutta la parte superiore della fusoliera, comprendente anche la cappottina. Detto fatto, e il dolore causato dallo sfregio procurato al modello è stato subito sostituito da stupore misto a senso di colpa; mi sarei autopreso a schiaffi.

Infatti la squadretta funzionava egregiamente, solo che l'asta che dalla stessa va al bilanciante del flap era uscita dalla sua sede, e giaceva sul dorso dell'ala.

Come è potuto succedere? Semplice, se vi chiamate Ennio Marra; l'asta, munita di un ball, entra in un perno fissato al bilanciante e viene tenuta in sede da un dado da 3 mm avvitato al perno. Nel corso della laboriosa ricopertura della fusoliera del Benny mille volte mi sarò detto, dopo aver provato e controllato i comandi: *“Quel dado lo devo saldare o incollare... domani lo faccio”*.

A questo punto immagino che chiunque stia leggendo abbia capito come è andata a finire; naturalmente le vibrazioni hanno provveduto a svitare il famoso dado, con le conseguenze che





ho detto sopra.

Ma questo è solo l'antefatto; dopo aver incollato ciò che avrei dovuto incollare molto prima, ho preso la porzione di guscio superiore della fusoliera che con la morte nel cuore avevo dovuto tagliare, e l'ho fissata al suo posto con resina alifatica. Solo che la fusoliera del Benny basa la sua robustezza sulla continuità del guscio a fasciame con cui è ricoperta: una delle ragioni per cui vernicio la cappottina a goccia è proprio la necessità di non interrompere questa continuità con l'abitacolo di pilotaggio. Come se non bastasse, ho fatto la carenatura motore lunga fino al bordo d'entrata alare e così il povero Benny si è ritrovato con ben due interruzioni della ricopertura, una sotto e una sopra.

Adesso ricordo di essermi vagamente proposto di

provare il modello, per poi passare ad un serio irrobustimento della fusoliera con tessuto di vetro e resina epossidica. Ma si sa, una prova di volo tira l'altra, e così il famoso irrobustimento è stato rimandato *sine die*, mentre le date di Cinisi e Acireale si avvicinavano. Chi c'era può testimoniare che il modello ha fatto il suo dovere in quelle occasioni ma, giustamente cominciava ad essere stufo del suo proprietario, e così, quando ha visto che rientrato a casa continuavo tranquillamente ad andare a volare, senza minimamente prendermi cura di lui, il Benny ha deciso di darmi la lezione che meritavo: all'uscita dal doppio rovesciamento il muso, staccatosi all'altezza del bordo d'entrata, dove esistevano le due fratture, se ne andava per i fatti suoi, il resto del modello planava a foglia morta al suolo.

Stavolta i danni c'erano, e consistenti: grazie alle mie leggerezze ho dovuto rifare integralmente la parte anteriore della fusoliera, compresa la carenatura motore che però ora si ferma all'ordinata parafiamma; riverniciare tutta la fusoliera, con ovvia carteggiatura e annessi e connessi; e ritrimmare il modello, cosa che al momento in cui scrivo non ho potuto ancora verificare in volo. Sbagliando ho dunque imparato che conviene sempre fare, al ritorno dal campo, la manutenzione al modello, quella ordinaria e tanto più quella straordinaria, il che non mi impedisce di chiedermi:

"Che accidenti mi sarò dimenticato, stavolta?!"

ENNIO MARRA





VOLO VINCOLATO SICILIA

B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it



Manifestazione aeromodellistica di Volo Vincolato Circolare



“Memorial Turi Garpi”

Acì San Filippo, 20 Giugno 2010

Eccoci di nuovo insieme con la manifestazione aeromodellistica “*Memorial Turi Garpi*”, organizzata con il supporto dell’Associazione Arma Aeronautica, Sezione di Acireale; stavolta non siamo ad Acireale ma in un comune vicino, quello di Acicatena, che ci ha ospitato presso il suo stadio sito nella frazione di Acì San Filippo. Scusate il giro di parole con tanti “*Acì*” ma dovete sapere che in questo comprensorio esistono, oltre ad Acireale, almeno ben altre sette località il cui nome inizia per *Acì*. Tutta colpa di un non ben identificato fiume sotterraneo, il **fiume Acì** per l’appunto, un fiume sul quale si sviluppò una notevole mitologia. Chiamato dai romani “*Akis*” diede il nome a tutta la zona e ai comuni che tutt’ora ne occupano il territorio. Dato che l’originario corso è stato ripetutamente deviato dalle colate laviche che si sono succedute nel corso dei millenni, oggi non è noto dove effettivamente scorra: secondo alcuni è riconducibile al corso d’acqua che passa sotto il palazzo di città di Acireale per poi sfociare in delle folcloristiche cascate lungo il litorale della contrada marinara di Santa Maria la Scala. Nell’antichità, la mitologia greca costruì sul fiume il mito dell’amore tra l’umile pastorello Acì e la ninfa Galatea. Questo amore fu contrastato dal ciclope Polifemo che, accecato dalla gelosia, uccise il giovane Acì scacciandolo con un masso. Il Dio Giove, impietositosi, trasformò il sangue sgorgato dal giovinello in un fiume affinché in esso l’amata ninfa Galatea si potesse specchiare per sempre.

Ma ritorniamo ai nostri giorni: quest’anno non è stato possibile svolgere la manifestazione ad Acireale in quanto il campo dello stadio “Tupparello” che abitualmente ci ha ospitati, non era



“U Zu Turi”, Salvatore Garpi, con il suo aereo

disponibile per recenti lavori di manutenzione al manto erboso. Comunque fermamente convinti di continuare quanto già avevamo iniziato nel 2005, e sempre con lo scopo di mantenere viva la memoria del nostro concittadino, Salvatore Garpi, meglio conosciuto come “*u zu Turi*”, uomo che, come già rappresentato in precedenza, ha dedicato tutta la sua vita al volo, non potevamo mancare a questo appuntamento. Inoltre desideriamo che questo “*passatempo*” esca dalla



Daniele Leone e Daniele Tamburini



I modelli di Attilio Di Figlia, Bruno Massara, Mimmo Speranza



In zona box: Giorgio Papasso, Ennio Marra, Gianni Viglianti, Attilio Di Figlia



Zona Gip46: Francesco Pistrà, Giuseppe Tuccari, Filippo Todaro, Lorenzo Tuccari, Attilio Todaro, Francesco Anastasi



In relax Emanuele Di Bartolo e Ennio Marra



Attilio Di Figlia, Leone Parlavecchio, Daniele Tamburini, Ennio Marra e Gianni Viglianti



Daniele Leone, Mimmo Speranza e Giorgio Papasso. Seduto Emanuele Di Bartolo



Franco Castro alla premiazione

ristrettezza delle nostre piste di volo, per ovvi motivi spesso situate in località isolate, e si diffonda sempre più fra la gente in quanto rappresenta un modo genuino per dare libero sfogo alla creatività che alberga in ogni persona, in modo semplice e divertente e magari, perché no, in contrasto con quelli che sono i canoni che oggi ci impone la società. Qualche tempo fa parlando del grande Ninetto Ridenti, su questa rivista fu scritto che *“a quei tempi l'aeromodellismo divertiva la gente, non la disturbava solamente come accade oggi”*; sarà pure vero che oggi *“disturbiamo”* ma spetta a *“Noi”* che ancora crediamo nelle potenzialità di questo sport, riuscire a divertire di nuovo la gente e trasmettere l'entusiasmo che ci accomuna. E in questo



Emanuele Di Bartolo

contesto il punto di forza sono sicuramente i giovani. Ci chiediamo, allora, come pensiamo a loro? Be guardandoci in giro notiamo che oggi colui che intende avvicinarsi al mondo del Volo Vincolato trova molti ed autorevoli punti di riferimento, gente che ama questo sport e che ben volentieri guida, consiglia ed aiuta i neofiti (questa non è una novità in quanto nel *“Nostro Mondo”* ogni nuovo arrivato è stato sempre *“un po' coccolato”*). Una sola attenzione dobbiamo porre: in generale, chi più chi meno, tendiamo a spingere un po' il piede sull'acceleratore alla ricerca di sempre nuove soluzioni e successi; questo sicuramente è giusto ed è un bene in quanto è uno stimolo per andare avanti e porta a scoperte innovative. Ma nel contempo non possiamo e non dobbiamo dimenticarci che colui che si avvicina al nostro mondo per la prima volta ha bisogno innanzitutto di imparare a camminare e solo dopo può semmai correre: ha bisogno di metabolizzare i meccanismi attraverso cui si può arrivare al successo un po' come si fa con la matematica, ovvero partendo dalle nozioni elementari senza dare nulla per scontato. In caso contrario si rischia il fallimento, la delusione e di conseguenza la convinzione di non riuscire e che quindi tanto vale abbandonare e dedicarsi ad altro. L'aeromodellismo è facile e difficile allo stesso tempo: per iniziare nel modo giusto è opportuno ricevere i giusti consigli. Inoltre è utile che il principiante possa confrontarsi e competere con altri al suo livello in modo da ottenere risultati che lo appaghino dei suoi sforzi e lo involino a fare sempre meglio. E qua ci potrebbe venire in aiuto il buon Anastasi Francesco che discorrendo, qualche anno fa, con Ennio Marra, avanzava proposte di un Combat formula Sport più a portata di tutti o di un Simple Speed da cui si possa estrapolare una graduatoria junior. Oggi che il Simple Speed è praticamente abbandonato (anche a causa dei vari problemi sorti con i motori da 1,5 cc. quanto si è preteso di spremersi all'inverosimile) questo potrebbe farsi con il GIP 46, con l'Acrobazia o con qualsiasi altra cosa, anche inventata ad hoc, in grado di interessare e dare qualche soddisfazione anche ai neofiti di questo sport. In definitiva ben venga la competizione, ben vengano i grandi risultati e i campioni che dal nostro Sud si fanno onore sia nelle competizioni nazionali che in quelle internazionali, ma non dimentichiamo il cammino che gli attuali

contesto il punto di forza sono sicuramente i giovani. Ci chiediamo, allora, come pensiamo a loro? Be guardandoci in giro notiamo che oggi colui che intende avvicinarsi al mondo del Volo Vincolato trova molti ed autorevoli punti di riferimento, gente che ama questo sport e che ben volentieri guida, consiglia ed aiuta i neofiti (questa non è una novità in quanto nel *“Nostro Mondo”* ogni nuovo arrivato è stato sempre *“un po' coccolato”*). Una sola attenzione dobbiamo porre: in generale, chi più chi meno, tendiamo a spingere un po' il piede sull'acceleratore alla ricerca di sempre nuove soluzioni e successi; questo sicuramente è giusto ed è un bene in quanto è uno stimolo per andare avanti e porta a scoperte innovative. Ma nel contempo non possiamo e non dobbiamo dimenticarci che colui che si avvicina al nostro mondo per la prima volta ha bisogno



Zona box e, in fondo, la direzione gara e raduno



I premi per le gare di acrobazia e GIP46



L'organizzatore del raduno Orazio Rocca premia Mimmo Speranza

campioni hanno fatto per giungere dove sono: diamo la possibilità anche ai giovani che si accostano all'aeromodellismo di percorrere lo stesso cammino per divenire, un domani, i campioni del futuro.

Scusandomi per aver divagato oltremodo ritorno alla cronaca della manifestazione di Aci S Filippo, dicendo subito che solo una serie fortuita di circostanze ne ha permesso la realizzazione. Iniziamo dalla disponibilità del campo per finire alle condizioni meteo avverse che fino alla sera prima ci avevano regalato un forte vento e una previsione di probabile pioggia. Ma la vita ci insegna che un po' di fortuna e tanto impegno sono le ricette magiche per superare le difficoltà: così rimboccate le

maniche i nostri amici e sostenitori dell'Associazione Arma Aeronautica di Acireale non hanno perso le speranze ed ecco che, quasi per magia, è spuntato il nuovo campo, i premi e quant'altro ha permesso il regolare svolgimento della manifestazione. Poi il sale che ha condito il tutto è stata la partecipazione dei tanti amici aeromodellisti che hanno arricchito la giornata con la loro presenza. Quindi un sincero grande GRAZIE va a tutti voi senza i quali ogni sforzo precedente sarebbe stato invalidato. I numeri parlano chiaro: malgrado le assenze forzate sia per impegni che, purtroppo, anche per motivi di salute (a proposito ad Orazio Motta va un grande augurio di pronta guarigione insieme al desiderio di rivederlo presto in pista pimpante come prima) eravamo ben 22 partecipanti. Molto piacevole è stato vedere come, anche grazie all'idea di fare un campionato di acrobazia interregionale (idea già caldeggiata da tanto tempo), la pista di volo si è riempita di modelli.

Abbiamo ricavato, nel campo, ben tre piste in cui era possibile volare contemporaneamente: una destinata all'Acrobazia, l'altra al GIP e la terza a disposizione per eventuali prove. Contro ogni aspettativa abbiamo avuto una buona giornata resa piacevole e meno afosa da un lieve venticello (che non ha turbato i voli) e dal sole che di tanto in tanto faceva capolino fra le nuvole.

Per quanto riguarda la gara d'Acrobazia riporto la nota che ha preparato il buon Mimmo Speranza a cui va il mio personale grazie per l'impegno che ha profuso e per le premure e gli oneri di cui si è fatto carico per far sì che la manifestazione riuscisse al meglio.

Una bella gara, la prima in Sicilia dopo tanti anni. Pochi i modelli particolari. Un ottimo modello è il Benny di Ennio Marra (Reggio Calabria), monta lo stalker 61 LT-EX da 10 cc., molto preciso nelle figure e molto stabile. Seguono modelli più piccoli quali il profile Stone di Bruno Massara (Palermo) che monta l'OS 46 LA da 7,5 cc, molto regolare nel volo; altro modello interessante è il personale Sido, di Mimmo Speranza (Catania), monoruota, costruito a Brescia nel 77 e con comandi montati tutti su cuscinetti a sfere; montava in origine un G 21-46 sostituito ora da un OS 46 LA, regolarissimo con elica APC 12.25x 3.75 e serbatoio pressurizzato dal silenziatore. Altri modelli interessanti i Nobler di Daniele Tamburini (Gela), vincitore della gara, e di Giorgio Capasso (Palermo), entrambi con Fox 35. Emanuele Di Bartolo (Palermo) ha volato con il modello "Piccolo" motorizzato Fox 35, con cui ha eseguito buona parte del programma acrobatico. Leone Parlavecchio (Palermo) ha sfoggiato un "vecchio" ed affascinante Continental che con un efficiente G 21-46 (complice anche la bravura nel pilota) ha dato uno splendido spettacolo, dopo anni di assenza dai campi di gara. Attilio Di Figlia (Palermo) con un Thor motorizzato con Fox 35 ha eseguito i looping ed il volo rovescio. Bravo anche Francesco Anastasi (Siracusa) che con un vecchio modello acrobatico personale ha eseguito molte delle figure del programma. Bravissimo e preciso nelle figure Giovanni Viglianti (Reggio Calabria) che ha volato con un modello personale "I Go" motorizzato con Fox 35, riparato per la gara dopo mesi di riposo.

Da annotare qualche problema nella formazione della giuria; i due giudici, impegnati anche nella gestione del Gip 46, per il regolare svolgimento della gara si sono avvalsi della collaborazione, a rotazione, degli stessi concorrenti. Questo forse, a parere dello scrivente, ha determinato in qualche occasione delle valutazioni poco precise.

Ritengo superfluo qualsiasi altro commento a quanto già riportato da Mimmo anche in considerazione dello splendido spettacolo che abbiamo ammirato sul campo ed in volo con tanti così grandi nomi dell'aeromodellismo.

La Gara di GIP 46 ha confermato ancora una volta la validità della sua formula. Tanti i concorrenti tutti animati da una grande competitività: ben 13 partecipanti che hanno dato vita ad una gara molto combattuta e dall'esito incerto fino alla fine. Da Termini Imerese hanno partecipato i fratelli Attilio e Filippo Todaro, motorizzati con OS 15 LA; anche se solo Filippo ha fatto dei voli utili ai fini della graduatoria è stato molto piacevole vederli affiatati e silenziosamente all'opera.

Da Siracusa è arrivata la famiglia Anastasi al gran completo: il padre Francesco ed i figli Giovanni e



Daniele Tamburini alla premiazione

Maurizio; l'indomabile Francesco oltre ad aver partecipato a tutte e due le gare (Acrobazia e Gip) ha convinto Maurizio a mettere in volo i combat ed insieme hanno dato vita ad un entusiasmante spettacolo. Insomma, ancora una volta, Francesco ha dimostrato che se l'età avanza per l'uomo, per l'aeromodellista si è fermata a vent'anni. Hanno volato tutti con Gip motorizzato Cyclon con banco su bronzine, motore tipo "personale" come ama dire Francesco.

Anche Daniele Tamburini, dopo aver dato il meglio di se nell'acrobazia, ha partecipato alla gara di Gip con un modello preparato da Franco Castro e motorizzato con G 20 Glow, grazie al quale ha ottenuto, abbastanza facilmente, la terza posizione in classifica.

Alessandro Agrusa, che di recente ci ha ospitato a Cinisi (PA), ha partecipato animato da genuino spirito

sportivo, con motore G 20 Glow da cui si può, sicuramente, pretendere di più.

Da Catania Lorenzo Tuccari ed il figlio Giuseppe motorizzati, rispettivamente, con motore Oliver/Tiger e G 20, hanno avuto qualche problema nella carburazione. Infine i "locali": Franco Castro, sempre con motore G20 Glow, che ancora una volta ha dimostrato, sul campo, come impegno e lavoro svolto con criterio danno sicuramente i loro frutti in termini di risultati, aggiudicandosi il miglior tempo in classifica. Non da meno è stato Francesco Pistarà (G 20 Glow) che ha quasi eguagliato i tempi di Castro aggiudicandosi un meritato secondo posto. Ad ambedue vanno i più sinceri complimenti per gli splendidi risultati conseguiti nella gara di Lugo del 04 Luglio. Ottima la prova di Pietro Maugeri che con G 20 Glow ed il supporto del papà Tonino sempre presente, ha ottenuto dei tempi di tutto rispetto. Infine io e mio figlio Giuseppe, ambedue con motore G20 Glow; Giuseppe, che inizia a buttare i suoi primi passi nel mondo del vincolato, ha ottenuto un buon tempo grazie al suo G 20 messo a punto con i consigli (e non solo) del sempre presente Castro.

In generale dunque una prova positiva quasi per tutti con velocità buone ma passibili di miglioramento (come poi hanno dimostrato Castro e Pistarà con la prova di Lugo); sicuramente una migliore messa a punto e qualche volo di prova in più potrebbero essere di aiuto. Non c'è stata notevole differenza fra i lanci della mattina e quelli del pomeriggio: evidentemente la classifica non ha risentito "dell'effetto pranzo" consumato in campo.

Riservo la conclusione per i più sinceri ringraziamenti verso tutti coloro che hanno permesso lo svolgersi della manifestazione: al già menzionato Mimmo Speranza; al caro amico e "maestro" Franco Castro che, ancora una volta, mi è stato vicino; ai due validi giudici, Piero Angelini e Claudio Barbanera che, coadiuvati da tutti, hanno amministrato impeccabilmente la manifestazione.

A tutti i soci dell'Associazione Arma Aeronautica che puntualmente ci supportano ed in particolare a coloro che si sono impegnati in prima persona ad iniziare dal Presidente Cav. Aiutante Francesco Cusmano. All'amico Daniele Leone che ha immortalato i momenti salienti della manifestazione. A mia moglie Giovanna che oltre a supportarmi ancora mi "sopporta".

E senza paura di ripetermi, ancora un Grazie di vero cuore a tutti voi amici aeromodellisti che eravate presenti ad Aci San Filippo perché è veramente bello vedere tanta gente unita con lo stesso spirito di gioia ed amicizia. Spero che questa giornata, al di là degli ottimi risultati conseguiti, sia ricordata come un giorno di distensivo divertimento nell'aver fatto quello che amiamo e che ogni volta ci riporta indietro nel tempo fino a farci sentire "ragazzi".

Grazie ed alla prossima.

ORAZIO ROCCA

CLASSIFICA GARA GIP 46

Classifica	Concorrente	Tempo 1° Lancio	Tempo 2° lancio	Migliore	
				Time	Speed
1°	Castro Francesco	24,40	24,10	24,10	149,38
2°	Pistarà Francesco	25,28	24,14	24,14	149,13
3°	Tamburini Daniele	24,90	25,20	24,90	144,58
4°	Rocca Giuseppe	26,64	26,14	26,14	137,72
5°	Anastasi Francesco	26,85	26,97	26,85	134,08
6°	Rocca Orazio	26,89	27,63	26,89	133,88
7°	Anastasi Maurizio	29,94	26,89	26,89	133,88
8°	Maugeri Pietro	27,88	27,17	27,17	132,50
9°	Anastasi Giovanni	27,20	28,36	27,20	132,35
10°	Tuccari Giuseppe	27,49	28,34	27,49	130,96
11°	Tuccari Lorenzo	33,10	30,51	30,51	117,99
12°	Todaro Filippo	44,01	48,87	44,01	81,80
13°	Agrusa Alessandro	44,79	=	44,79	80,38

CLASSIFICA GARA DI ACROBAZIA

Classifica	Concorrente	
1°	Tamburini Daniele	(Gela)
2°	Marra Ennio	(Reggio Calabria)
3°	Bruno Massara	(Palermo)
4°	Viglianti Giovanni	(Reggio Calabria)
5°	Parla vecchio Leone	(Palermo)
6°	Capasso Giorgio	(Palermo)
7°	Speranza Mimmo	(Catania)
8°	Anastasi Francesco	(Siracusa)
9°	Di Bartolo Emanuele	(Palermo)
10°	Di Figlia Attilio	(Palermo)



VOLO VINCOLATO PUGLIA

G. MACRÌ wendover@alice.it

AMARCORD

di Gabriele Macrì

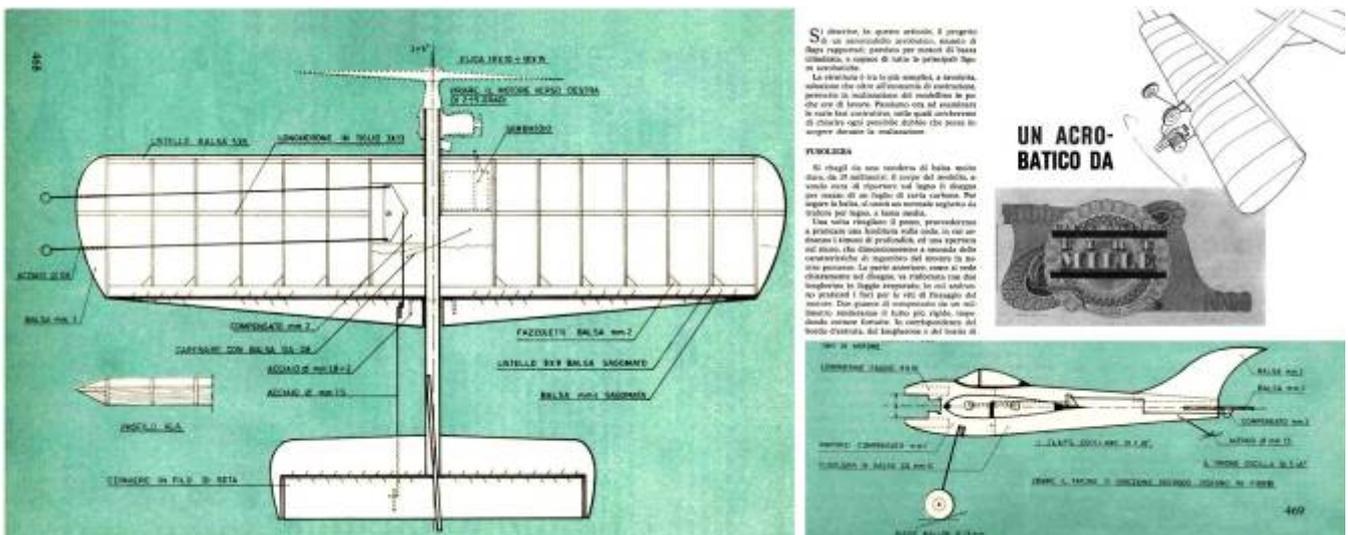
1^a parte - Sulla via di Damasco

Quando si raggiunge una certa età, è facile cascarci. Scatta un qualche meccanismo inconscio (forse fin troppo facile a comprendersi) che spinge inesorabilmente alla decisione di scrivere un libro sulla propria vita. Senza rendersi conto che della vita di ciascuno (per quanto ricca, complessa, esaltante possa essere) agli altri non importa proprio nulla. Per quanto mi riguarda, quindi, non lo farò mai. Tuttavia, per ciò che concerne l'aeromodellismo, ho constatato che gli inizi sono stati molto simili per la maggior parte di noi, e mi sono reso conto che i ricordi e le emozioni dei primi passi nel nostro mondo sono comuni a quelli di tanti miei amici.

Ecco quindi il motivo per il quale mi sono deciso a condividere con voi quanto dei tempi eroici resta nella mia memoria. Almeno questo, può essere fatto.

Credo che prima o poi ce lo siamo chiesto un po' tutti. Qual è stato l'episodio, l'avvenimento, l'insomma *la molla* che ha fatto scattare in noi altri la passione per l'aeromodellismo? Cosa abbiamo visto, provato, sentito di così potente in questo gioco da esserne coinvolti per tutta la vita?

Una risposta difficile da ottenere, specie per uno – come me – che crede così fortemente nell'influenza ambientale sul fenotipo dal rifiutarsi di ricercarla nel comodo innatismo. So solo che, per quanto mi riguarda, sin dalla più tenera età non c'è stato attimo in cui non restassi affascinato da tutto ciò che riguardava il modellismo. Le misteriose, coloratissime scatole di montaggio che mi facevano l'occholino dalla vetrina del grande negozio di casalinghi della mia città natale, le attraenti pubblicità della Cox o della Wen-Mac che esplodevano dalle pagine dell'*Almanacco Topolino*, e soprattutto quei progetti stampati sulla polposa carta di *Sistema Pratico* o *Sistema "A"*,



L'Acrobatico da 1000 Lire" come apparve su *Sistema "A"*



Il Me-109 P.T. della Aviomodelli, il mio primo modello in volo vincolato. Dopo aver giaciuto per anni tristemente privo di propulsore, trovò infine la sua motorizzazione in un Webra Mach 1 diesel. E così appare nella foto.

calamitavano inesorabilmente i miei occhi e popolavano i sogni della mia infanzia.

Dei progetti che apparivano nelle riviste di bricolage degli anni '60 abbiamo avuto occasione di parlare un po' di tempo fa. Ma in questa occasione non riesco a negarmi il piacere di ricordarne uno in particolare, l'*Acrobatico da 1000 Lire* che apparve su Sistema "A" del giugno del '66: anche in casa mia ogni tanto capitava qualche numero di queste riviste, che io immediatamente acchiappavo e leggevo e

rileggevo con l'avidità di un apprendista stregone impossessatosi di un tomo di segreta alchimia. L'acrobatico da 1000 lire era un progetto del romano Federico Bruno e mi è così caro in quanto mi consentì di capire il meccanismo dell'U-Control e di *intuire* l'utilità dei flap in acrobazia. Sì, perchè dovete sapere che, tra tutte le specialità dell'aeromodellismo, quella che immediatamente calamitò la mia attenzione, quella che più coinvolse il mio immaginario, insomma, quella che mi fece credere che fosse la grande passione della mia vita, fu il *volo vincolato*.

Ma a quell'epoca io ero un ragazzino coi pantaloncini corti sperduto nel profondo oriente d'Italia. Un genitore severo che guardava con sufficienza tutto ciò che non fosse in relazione con l'universo intellettuale o artistico a lui consono, ed una cittadina caratterizzata dalla provincialità seriosa e alquanto arcigna di chi vorrebbe emergere dal suo stato – appunto – di cittadina di provincia, non miglioravano certo la situazione. Inoltre di soldi ne giravano pochini, ed in famiglia non era considerato sano che trovassero asilo nelle tasche di un bambino al di sotto dei dieci anni.

Un insperato incoraggiamento alla mia passione giunse un giorno dalla mia nonna materna: grazie al servizio di vendita per corrispondenza "*La Base*", allora in auge, ebbe la possibilità di regalarmi la mia prima scatola di montaggio. Era il *Saturno* della Aviomodelli, un modello a elastico con superfici in tavolette di balsa serigrafate e fusoliera composta da due blocchi sagomati e scavati. Tonino, forse il più caro tra la cerchia degli amici di zia Raffaella – destinato di lì a qualche anno a

Per anni lo statico fu l'unica forma di modellismo che mi fosse consentita. L'altro mio hobby, la fotografia, si sposava ad esso nella realizzazione di diorami che, con l'ingenuità dell'adolescenza, ricostruivo sul tavolo del giardino di casa.



divenire Don Tonino e ad abbandonare la mondana compagnia che spesso si ritrovava in casa mia sulle note di twist e bossanova – fu da lei condannato ad aiutarmi nel montaggio, probabilmente contando sulla sua remissività e sul suo bambinesco entusiasmo. Devo dire che fece un buon lavoro: ricordo ancora i pomeriggi passati nell'ingresso di casa a incollare col Cement Aviomodelli quei pochi pezzi di balsa con religiosa cura e cauta decisione. La vita del Saturno fu poi piuttosto effimera, ma almeno mi insegnò i primi rudimenti dell'arte del centraggio, e non posso che essergliene grato.

Quella restò una parentesi senza seguito. Superati i faticosi dieci anni, qualche soldarello in tasca comincio a girare, ma nel frattempo il negozio di casalinghi aveva perso ogni interesse per l'aeromodellismo. Scoprii allora a Lecce, meta dello shopping settimanale, un negozietto estremamente interessante: *Mille Articoli* si chiamava, e oltre ad accessori per campeggio, sport e pesca, vantava alcuni scaffali zeppi di scatole di montaggio in plastica *Monogram* e *Frog*. Così mi dedicai con passione al modellismo statico, dipingendo i miei capolavori con gli smalti sintetici che acquistavo alla mesticheria vicino casa – di Humbrol, allora, neanche a parlarne.



Gli Ares di Raffaele Fischetto; quello a sinistra era stato modificato con l'adozione di un carrello triclo.

Quel magico materiale che invano avevo cercato nelle falegnamerie e tra i rivenditori di legnami della mia cittadina e che mi aveva fruttato solo occhiate in tralice e alzate di spalle. La sera stessa iniziai a lavorarci.

Se vi dicessi che incontrai difficoltà insormontabili, mentirei. Il fatto è che avevo già costruito centinaia di modelli - nella mia mente - leggendo e rileggendo gli articoli delle riviste di bricolage, imprimendomi nella mente ogni tecnica, immaginandomi le sequenze di montaggio, le fasi della rifinitura, selezionando gli attrezzi e i materiali necessari. Non dovevo che mettere in pratica ciò che in teoria conoscevo ormai a menadito. Se poi qualcuno si chiedesse come mi procurassi l'indispensabile collante



Questa fu per me la prima visione dell'aeromodellismo in volo vincolato: Franco Tundo entra in pista con i suoi acrobatici.

Andai avanti così per diversi anni, vivendo anche il vagheggiato arrivo degli Humbrol nel piccolo negozio, e il raggiungimento di risultati che a me sembrarono finalmente "professionali". Ma un pomeriggio tra gli scaffali scovai – arrivata chissà come – la scatola di un modello in volo vincolato. Era il *Me-109 P.T.* della Aviomodelli. Vederla e portarmela a casa fu un tutt'uno: ricordo come fosse ieri la trepidazione con cui sollevai il coperchio e quel misto di delusione e di eccitazione che provai alla vista di tutti quei pezzi di balsa. Balsa.



Il modello "di lusso" di Franco Tundo



Martinesi con il suo Fokker DVIII

tipiche sfumature della *Luftwaffe* della seconda guerra mondiale (non dimentichiamo che per anni mi ero dedicato allo statico e mi sarei lasciato impiccare piuttosto che usare una colorazione inappropriata). La feci a spruzzo, ma per carità non pensate ad aerografi e compressori: mi spolmonai usando uno spruzzatore a fiato, uno di quelli che i mobiliari usavano per le dorature in stile '700. Sarebbe dovuto passare ancora un po' di tempo perchè scopriassi le doti delle *pompe per flit* per una verniciatura quasi impeccabile. Il modello fu completato, ma finì per restar lì, in cima all'armadio, orbo di un motore che non possedevo.



Lo splendido Siai S.205 di Mimmo Candido

La mia fulminazione avvenne il 27 aprile del '70, e la mia *via di Damasco* si chiamava in realtà via Ginnasio. Accadde che quel giorno, tornando da scuola, restai impietrito davanti a un grande manifesto giallo a caratteri cubitali:

“VENERDI' 1° MAGGIO ore 8.30 – CAMPO SPORTIVO DI SCORRANO – GARA DI ACROBAZIA, COMBAT, RIPRODUZIONI IN VOLO VINCOLATO”. Non so quanto tempo restai a fissare quel manifesto. Possibile? Una gara di volo vincolato a tre chilometri dalla mia città? C'era davvero qualcuno che si dedicava all'aeromodellismo? Indagai tra i miei amici e il solito ben informato mi disse che probabilmente era praticato dagli orfanelli ospiti di una vicina struttura religiosa.



E' in volo Michele Scotto Di Marco con il suo tavolettone. Il volo rovescio fu per me amore a prima vista.

Comunque fosse, alle otto del mattino del 1° maggio io ero lì, all'interno del campo sportivo, con la *Voigtlander* di



A sinistra, il *Fachiro* di Lucio Raccuja. A destra, la “musata” del S.205 di Mimmo Candido. Che delusione!

famiglia al collo e un intero rullino a disposizione. Tutto deserto. Mi aggirai per un bel po' sulla superficie di *sansa* su cui erano stati tracciati in gesso due ampi cerchi. Poi, finalmente, qualcuno entrò. Un ometto magro, che portava due modelli arancione che mi parvero più grandi di lui, seguito da un altro più in carne dotato di un'analoga coppia di modelli. Li fissai affascinato: altro che orfanelli! Quelli erano acrobatici da gara, acrobatici da cinque!

Fu solo in seguito che seppi che quella gara era stata organizzata, a seguito di accordi con l'amministrazione comunale di Scorrano, dall'infaticabile *Michele Scotto Di Marco*, allora delegato per l'aeromodellismo dell'Aero Club di Brindisi, e che quei due tizi erano rispettivamente *Franco Tundo* e *Gigi Madaro*, destinati poi entrambi ad introdurre nel magico mondo dei cavi. E conobbi poi la maggior parte dei partecipanti a quella manifestazione, con alcuni dei quali strinsi un'amicizia che dura



Il combat motorizzato diesel di Fernando De Giorgi. Un profumo nuovo e indimenticabile...

tuttora.

Ma all'epoca per me erano sconosciuti ed inavvicinabili eroi, intenti com'erano a salutarsi tra loro, a darsi grandi pacche sulle spalle, a discutere in termini misteriosamente alchemici, senza neanche accorgersi di un soldo di cacio che timidamente si aggirava tra loro scattando foto su foto e ammirando per la prima volta dal vivo le loro macchine volanti. Ora sono in grado di dar nomi a uomini e modelli, ma quel giorno lo stupore regnava sovrano e vissi la competizione in una pregnanza di suoni, colori e avvenimenti che lasciarono una traccia indelebile nella mia mente, tanto che, a distanza di quarant'anni, posso riviverli a occhi chiusi.

Ecco gli *Ares* di Raffaele Fischetto, con quella struttura alare così inconsueta, uno dei quali - affidato alle pur capaci mani di Lucio Raccuja - incontrerà una tragica fine contro un palo della porta a causa di un paio di cavi troppo lunghi.



Il *Dornier 28* di Carlo Bottari in volo

Ma ecco che il buon Lucio si prende la rivincita con uno splendido volo del suo *Fachiro*: luci, flaps, riduzione motore operati attraverso un suo marchingegno elettronico che tiene a tracolla a mo' di lezioso borsello, e che invia gli impulsi attraverso i cavi isolati, mi lasciano sbalordito e ammirato.

Intanto Mimmo Candido tira fuori dalla culla di assi di legno, che gli offre protezione durante il lungo viaggio sul portapacchi dell'auto, un gigantesco *Siai S.205*, con tanto di portiere apribili e allestimenti interni in pelle; un lungo *oooohhh...!* di delusione si leverà sul campo quando, durante il rullaggio di decollo, il carrello anteriore cederà e quella meraviglia resterà a muso in giù sul nocciolino senza aver mostrato la sua avvenenza in volo. Vola invece senza problemi il *Dornier 28* di Carletto Bottari, impeccabilmente rifinito nonostante le piccole dimensioni, e svola con facilità il *Fokker DVIII* di Martinesi, nonostante la perdita di una ruota.

E poi ancora i combat motorizzati diesel di Fernando De Giorgi, che non ha saputo rinunciare alla comodità di un carrello bigamba, il tavolettone acrobatico di Michele Scotto che nella sua semplicità dà dei punti a più elaborati progetti, i combat dei galatinesi Strafella e Carrozzo, lo *Stuka* in livrea desertica di Martinesi, con tanto di serpente dipinto lungo la fusoliera...

Mi ritrovai a fine mattinata, come in sogno, con le orecchie intronate e un ricco bottino di immagini nella Voigtlander, seduto nella paterna Renault 16, che non vedevo l'ora di chiudermi in camera oscura. Quel pomeriggio, mentre osservavo avidamente le immagini apparire una dopo l'altra nella bacinella dello sviluppo, una frase echeggiava ossessivamente dentro di me: "Si può fare!".

Stavolta, niente mi avrebbe fermato.

Fine 1^ parte



I due combattari galatinesi Strafella e Carrozzo



Carletto Bottari e Fernando De Giorgi impegnati in una batteria di combat

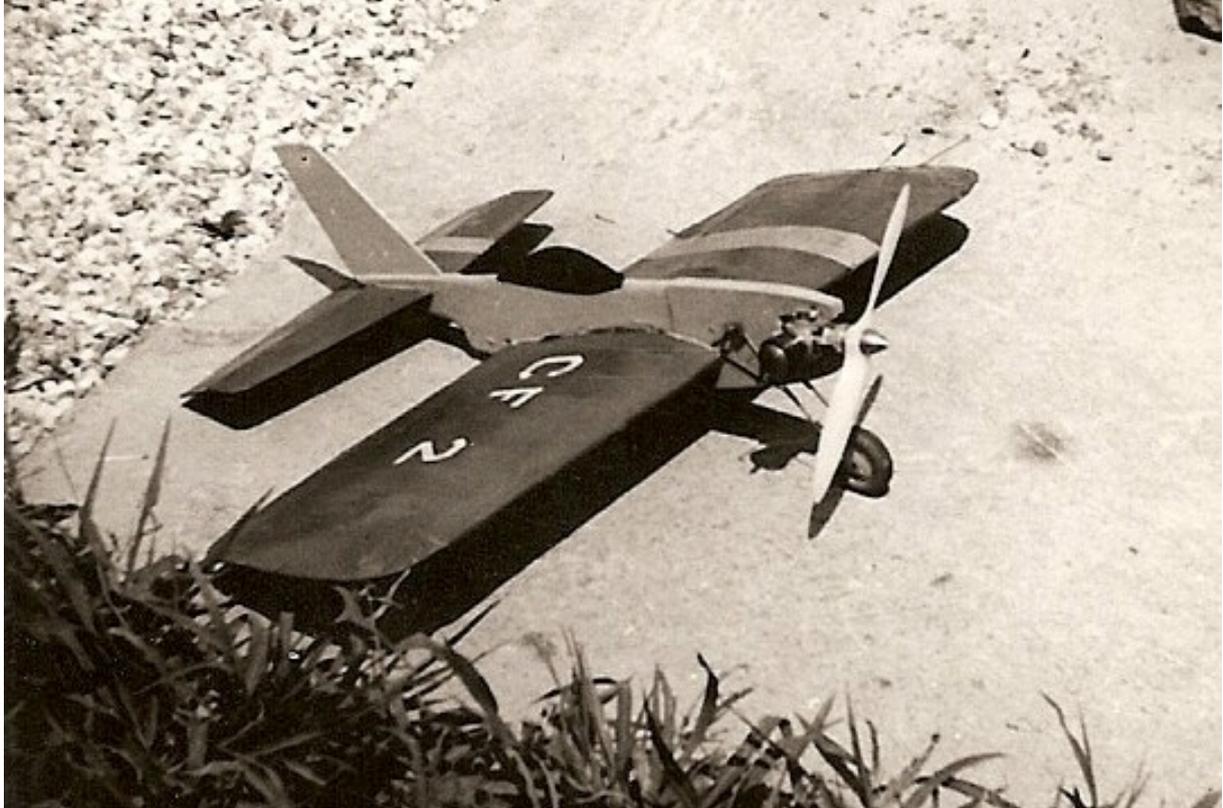


Il rischioso *tocca e va* del Dornier di Bottari

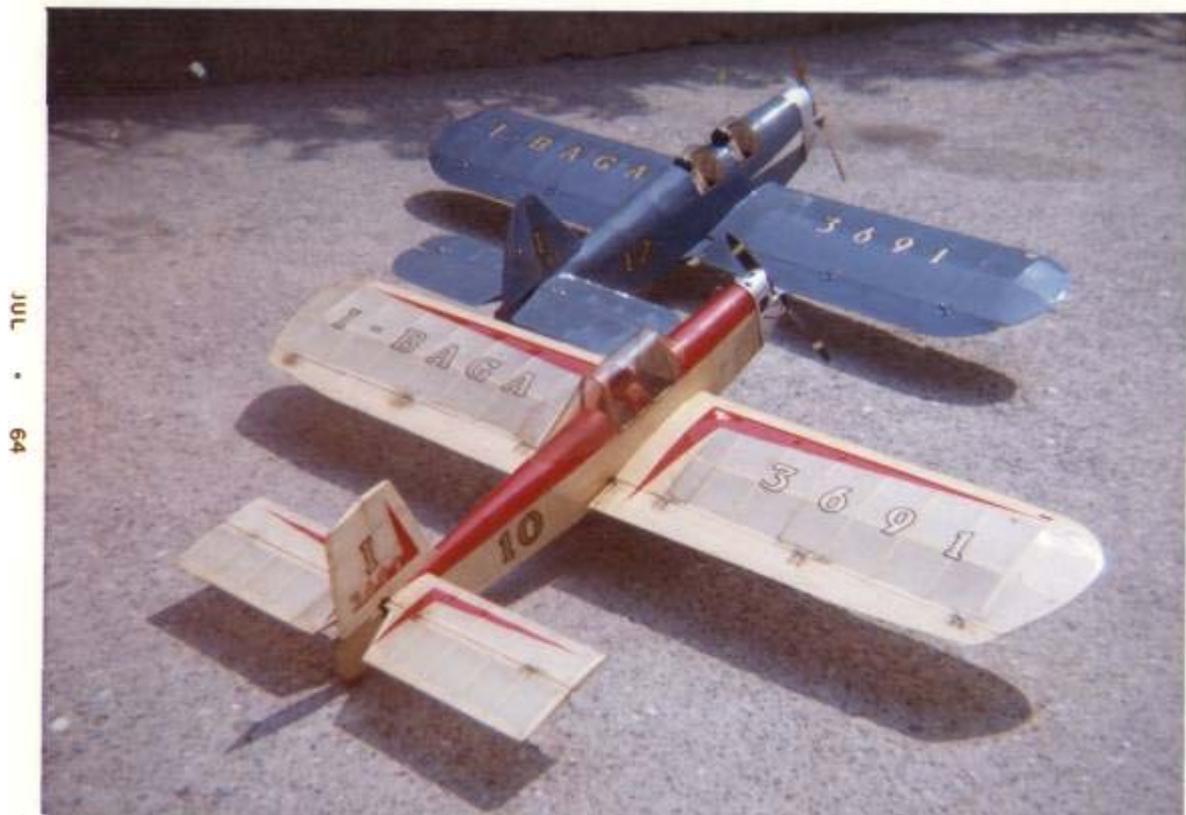


Il cavallo di battaglia di Franco Tundo

Venti e più anni fa...



Il *Pape Satan* di Nando Civardi. S.Ambrogio di Valpolicella, settembre 1963



I bellissimi BAGA 10 e BAGA 12 di Walter Bagalini. Luglio 1964