

Volo Vincolato



VOLO VINCOLATO ANNO 9 n. 4

La posta di Volo Vincolato

Un motore elettrico per F2B. 1° parte - P. Gemmann

XXX° Camp. Cisalpino di acrobazia F2B - S. Fiussello

Intervista a Duke Fox - E. Marra

Raduno Aviosuperficie Oasi dei Re - D. Leone

Gara GIP e raduno VVC - B. Massara e V. Scrima

Le interviste impossibili. 2-Bob Smurthwaite - G. Macrì

.....Venti e più anni fa...

Notiziario di

Volo Vincolato



Notiziario non periodico di informazione e tecnica per gli appassionati di volo vincolato circolare
Redazione e stampa: Bruno Massara – Piazza San Marino 2 – 90146 Palermo
15 Dicembre 2012 – Anno IX – N°4



SOMMARIO

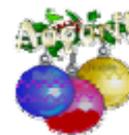
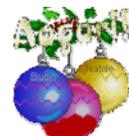
- 3.....La posta di Volo Vincolato
 5.....Un motore elettrico per F2B. 1° parte – P. Germann
 14....XXX° Campionato Cisalpino di acrobazia F2B – S. Fiussello
 19....Volo Vincolato Calabria: Recensioni: intervista a Duke Fox – E. Marra
 22....Volo Vincolato Sicilia: Raduno aeromodellistica sulla aviosuperficie Oasi dei Re – D. Leone
 27.....Gara GIP e raduno VVC – B. Massara e V. Scrima
 31....Volo Vincolato Puglia: Le interviste impossibili. 2-Bob Smurthwaite - G.Macri
 39....Venti e più anni fa...
 40....Venti e più anni fa...

IN COPERTINA:

*In una bella foto del 1972, tre amici e grandi modellisti di Reggio Calabria ripresi con i loro acrobatici.
 Da sinistra:Ennio Marra, Mimì Caputi, Lucio Raccuja.
 Foto di Lucio Raccuja.*



Buon Natale e felice anno nuovo a
 tutti gli amici del
 "Notiziario di Volo Vincolato"



LA POSTA DI “VOLO VINCOLATO”



Ci scrive Vittorio Giuliani:

Sono Vittorio Giuliani e ho quasi 77 anni. Sono entrato nel mondo dell'aeromodellismo per caso. Non ricordo esattamente a che età, perché non trovo più il mio attestato. Penso quando avevo 13/15 anni. Dico per caso perché fui colpito da una grave malattia che mi tenne a letto e in casa alcuni mesi. Ero abbonato ad un giornale per ragazzi, che si chiamava *Il Vittorioso*. Questo settimanale iniziò proprio nei giorni dell'inizio della mia malattia, un servizio sull'aeromodellismo, iniziando anche un corso di come si faceva a costruire e a fare volare un aereo. Io mi innamorai immediatamente e incominciai a studiare l'argomento. Mi rammentai che vicino alla mia casa c'era un negozietto che nella squallida vetrina da dopo guerra, esponeva parti di aeromodelli. Era la *Zeus Model Forniture* di Arcesilai e Rappini, noti progettisti e aeromodellisti.

Da lì, per interposte persone, perché legato ad un letto, entrai in rapporti ed amicizia e in quel mondo e poi, durante la mia lunga degenza, mi venivano a trovare, e così iniziai a costruire veleggiatori. Poi l'iscrizione al *Aero Club Bologna*, il corso serale di aeromodellismo, l'attestato, i modelli scuola, la vincita di un campionato sociale, poi quello regionale e in fine la partecipazione a Roma, dei campionati Italiani che però, nonostante il punteggio di qualifica regionale era il più alto tra tutte le regioni, al primo lancio distrussi il modello per cui fu la mia prima grande delusione.

La mia passione cominciò con i veleggiatori perché a quell'età i motori costavano e...i tempi erano duri. Tutto il tempo che ho partecipato a gare mi sono cimentato sempre con i veleggiatori. Fu poi l'amicizia con Amato P. e P.Gottarelli che mi deviarono nel VVC, però a parte i Campionati del Mondo di Milano che segnarono anche la mia fine come aeromodellista attivo, non ho più fatto granché. Ho costruito diversi acrobatici, in seguito al legame con Prati e poi con Gottarelli. L'amicizia con loro, sbocciò perché una volta vennero a casa mia e videro che avevo un giardino con un grandissimo prato, dove si poteva fare volare comodamente i VVC e che nessun curioso poteva venire a rompere le scatole come sempre succedeva.

Poi Amato, molto più grande di me seppe conquistare, con la sua semplicità, la fiducia di mio padre, poco incline alle distrazioni dallo studio (ero un grande somaro), a lasciarmi costruire che poi mi seguiva lui...Tanti bellissimi ricordi che mi hanno fatto diventare uomo, perché era una vera "fratellanza" ed eravamo tutti collaborativi e ci aiutavamo fraternamente a vicenda. Io ho seguito moltissimo la VVC Prati e spessissimo andavo con lui alle gare per aiutarlo, anche se non ne aveva bisogno. Gli abbozzavo le eliche da velocità, poi lui le finiva secondo la sua grande intuizione e Garofali (proprietario della Supertigre), prima brontolava per la mia eccessiva vicinanza, poi si rese conto che ero utile e mi prese con loro in squadra come non pilota (anche perché i motorini me li faceva pagare !) ecc. ecc..

Purtroppo 50 anni fa quando mi sono sposato e mi sono trasferito a Ravenna da Bologna dove abitavo con i miei genitori, non ho potuto trasferire tutto il mio immenso ed amato bagaglio aeromodellistico perché la nuova casa non mi permetteva spazi simili e la roba era tanta. Lasciai tutto ordinato nella mia camera e laboratorio di Bo. I miei impegni non mi permettevano più di dedicarmi pur avendo lasciato il mio cuore in quelle stanze. Poi mia madre mi chiese di liberare le stanze occupate perché gli altri miei fratelli ne avevano bisogno e io giustamente provvidi prontamente. Tutto il materiale cartaceo (era tantissimo) lo misi in tre cassoni in solaio mentre gli attrezzi (poca roba perché a quei tempi si lavorava con le lamette da barba usate come taglia balsa che ricordo durissima perché, quando si trovava veniva dai residuati bellici americani ed essendo stata immersa in acqua salata era durissima, delle raspe, delle lime e dei seghetti a mano e...preziosissimo e bellissimo, per me, un trapano a mano e.... tanta volontà e capacità di arrangiarsi manualmente) e qualche aeromodello piccolo e qualche scatola me la sono portata a casa. Poi mi sono dimenticato per anni del mio patrimonio lasciato a Bo e quando sono mancati i miei genitori e con i miei fratelli abbiamo deciso di vendere quella villa che non interessava più a nessuno di noi, ho avuto la sgradita sorpresa che le mie sorelle, pensando che la carta, per loro cartaccia, contenuta in quei cassoni non fosse di interesse di nessuno (non sapevano nemmeno che era roba mia) la buttarono tutta via. Quindi ho perso tutto: disegni, libri, giornali, cataloghi, attestati di gare vinte (come si usava a quei tempi a Bologna) tutte le foto con: Prati, Gottarelli, Perrone, i fratelli Negri, Battistella, i fratelli Grandesso, Garofoli, Rappini, Arcesilai, le

gare, i Campionati del Mondo di velocità a Milano e tante, tantissime cose e ricordi importanti). Perso tutto. L'unico con il quale ho avuto e mantenuto contatti fino alla fine è stato con A. Prati.

Ero molto amico, per me era come un fratello più grande, e stavo, appena avevo un minuto libero, con lui, tanto che mio padre quando si andava in trasferta mi affidava a lui. Quando ha iniziato la sua collezione mi ha chiesto e gli ho donato il mio primo *G.20 glow plug* che vinsi ad una gara di veleggiatori a Bologna e il mio *G.21*, primo prototipo elaborato per gare di velocità che lui si ricordava che io avevo.

Questo motore lo aveva preparato per me Prati, ed avevo costruito, su disegno e materiali di fusione suoi, il modello con il quale mi qualificai per i campionati del Mondo a Milano. Disgrazia volle che giocando a calcio mi ruppi il braccio destro e con il braccio ingessato non potevo guidare il mio modello che in prova a Milano, Prati involontariamente come succedeva alcune volte a quella velocità, dopo qualche giro finì in terra e si ruppe. Così non potei partecipare. Questo modello, malconco, l'ho ancora con me ed è per me una reliquia perché mi ricorda Amato Prati, come alcune fusioni grezze di fusoliera, il resto l'ho regalato tutto a Prati per la sua collezione. Per caso una volta ho incontrato Vittorio Negri a Modena ad una manifestazione indetta dalla Graupner per i loro clienti per mettere a punto i due loro primi elicotteri. Io li avevo costruiti entrambi e li portai per l'unica volta che li ho visti volare (perché sono un fifone), e in quella occasione, lui faceva il promotore della Aeromodelli di ???, mi sembra, e mi vendette i disegni di un biplano (che ho costruito ma non l'ho ricoperto per paura di provarlo) poi ci siamo nuovamente persi.

Mi dispiace vedere che mi dilungo tanto nei miei scritti, perché mi perdo nel tempo.

Purtroppo ho perso tutto (aeromodellisticamente parlando) per cui vivo di questi ricordi ben archiviati nella mia testa. Ora con i vostri libri, giornali, articoli rivivo alcuni momenti molto felici del mio dopo guerra, quando con poco ci sapevamo divertire. Ho tanti nomi ancora per la testa di amici, prevalentemente di Bologna, di quei tempi di cui non ho più le tracce e che nonostante abbia fatto ricerche non ho mai avuto alcun risultato concreto.

Ho ricevuto i Notiziari che però non ho ancora avuto il tempo di leggere, li ho solo velocemente sfogliati e...ho avuto un tuffo al cuore come quando ai tempi dell'aeromodellismo, quei ragazzi, molto più grandi di me, mi passarono qualche rivista....

Leggendo quei notiziari chissà che non riprenda a volare. E' difficile però, perché ho e ho sempre avuto una maledetta paura di rompere il modello per cui...In questi anni ho sempre costruito qualche cosa, ma non li ho mai ricoperti proprio per non finire sul campo. Poi, io al sabato e alla domenica sono sempre impegnato con la famiglia che non mi dà spazio. Unica nota e/o partecipazione aeromodellistica è andare quel sabato e quella domenica alla manifestazione ad Ozzano Emilia in Giugno.

Grazie soprattutto per avermi ascoltato e... a presto,

VITTORIO GIULIANI



.... e ringraziamo l'Organizzazione per la meravigliosa riuscita della gara!

Da Rassegna di Modellismo n°56 – Agosto 1961

UN MOTORE ELETTRICO PER UN F2B

di Peter Germann

Prima parte

Dall'autunno 2010 mi occupo del tema dei motori elettrici per acrobatici in volo vincolato. Ci sono arrivato, come è sempre avvenuto nell'approccio a nuove tecnologie, procedendo secondo il principio di domandare e copiare e, senza avere l'ambizione di reinventare la ruota, ho fatto esattamente quello che colleghi competenti di tutto il mondo, sempre disponibili, mi hanno consigliato. Ho trovato molti dei contenuti sull'argomento su "Gettin' all AMP'ed up", nell'attivissimo forum "Stunthanger":

<http://stunthanger.com/smf/index.php#8>

In particolare ho beneficiato di uno scambio vivace con Norman Whittle. Norm vola con successo da qualche tempo col suo modello "Sultan" dotato di motorizzazione elettrica e lavora a stretto contatto con Paul Walker. Il sistema di motorizzazione del mio "Signorina Elettra" è una copia esatta del sistema di Norman Whittle, che ringrazio per il suo competente sostegno. Finora ho acquisito esperienza con cinque aerei diversi, dal semplice modello da allenamento fino al grande acrobatico costruito espressamente per il motore elettrico.

Con l'esempio del "Signorina Elettra" (una variante allungata del "Trivial Pursuit Special Edition") vorrei addentrarmi maggiormente nei singoli componenti del motore e nel loro funzionamento. Anche le esperienze acquisite nella conversione elettrica di un modello per PA.75 sono qui comprese.



Tutte le descrizioni e le dichiarazioni, tranne i dati tecnici, rispondono alla mia personale visione delle cose oggi, nel maggio 2011. Essi non sono generalmente validi. Nuove scoperte arriveranno e io cercherò di adattare ad esse il contenuto di questo rapporto, quando necessario.

Questo è il secondo aggiornamento, dopo circa 125 voli col "Signorina Elettra" e col PC21/2-E.

INDICE**Panoramica** (ciò che si deve sapere)

Un risultato perseguito e raggiunto.....?	?
Il principio	?
Cosa determina il controllo del costante numero di giri?.....?	?
Tutto ciò non è troppo complicato ?.....?	?
Il peso e i costi	?
Informazioni sulla conversione di aerei esistenti.....?	?
Informazioni per le operazioni di volo	?
I risultati	?

La tecnologia in dettaglio (ciò che è possibile sapere)

Il motore	?
Il regolatore e la sua programmazione	?
Il timer	?
La batteria e il suo dimensionamento	?
Elica	?
Archiviazione dati.....?	?
Prospettive	?

-Panoramica -**Un risultato perseguito e raggiunto**

L'autorizzazione all'uso di azionamenti elettrici per la categoria F2B, approvata dalla FAI non senza resistenze solo pochi anni fa, si è rivelata corretta. In breve tempo e grazie alla disponibilità di sofisticati componenti dell'industria modellistica R/C, l'utilizzo di azionamenti elettrici per i modelli F2B è diventato una vera e propria alternativa. Così con l'autorizzazione è stato raggiunto un obiettivo importante, ossia di avvicinare l'attività aeromodellistica in volo vincolato alla gente.

Le caratteristiche di funzionamento dei motori attualmente disponibili sul mercato sono pari a quelli dei motori a combustione ma l'affidabilità, soprattutto in relazione alla quasi perfetta riproducibilità della resa, è notevolmente migliore. Un motore elettrico funziona ovunque e sempre così come nei voli più regolari fatti a casa. Questa affidabilità è, a mio attuale avviso, cosa di vitale importanza perché permette ai piloti di concentrarsi completamente sull'essenziale, il volo dell'aeromodello.

Il principio

Un motore elettrico per un convenzionale modello F2B da gara, cioè di circa 43 dmq e 1800 grammi di peso, è costituito dai seguenti quattro componenti:

- Un motore brushless a corrente continua, progettato come un cosiddetto out-runner, senza ingranaggi. La potenza continua richiesta dal motore è dell'ordine di grandezza di circa 500 watt, o circa 0,7 cavalli.
- Un trasformatore e regolatore di potenza, il "regolatore". Il regolatore genera un campo multifase rotante dalla tensione continua fornita dalla batteria. Esso deve resistere ad una corrente continua da 50 a 75 amp, essere in grado di gestire tensioni di ingresso fino a 22,2 volt e fornire una funzione di mantenimento del numero di giri costante (Heli Mode o Governor Mode). Il regolatore controlla la potenza del motore, mentre gestisce in modo adeguato il segnale per la posizione della leva dell'acceleratore comandata dal ricevitore del telecomando. Usando un convenzionale regolatore R/C nel volo vincolato, questo segnale manca. È necessario quindi predisporlo con un elemento separato.
- Il timer. Esso genera il necessario controllo del segnale dell'acceleratore. Altre funzioni del timer sono il ritardo di avvio e la durata del motore.
- La batteria. Si inseriranno batterie tipo "Lipo", consistenti in 3-6 celle collegate in fila (in serie), con una tensione nominale complessiva di 11,1-22,2 volt. La capacità di corrente necessaria, a seconda della tensione nominale e del peso in volo, si attesta tra 1.600 mA/h (a 22,2V e 1.400 gr.) e 4.500mA/h (a 11,1V e 2.000gr.). Per i dettagli vedi "Il dimensionamento della batteria".

Cosa determina il controllo del costante numero di giri?

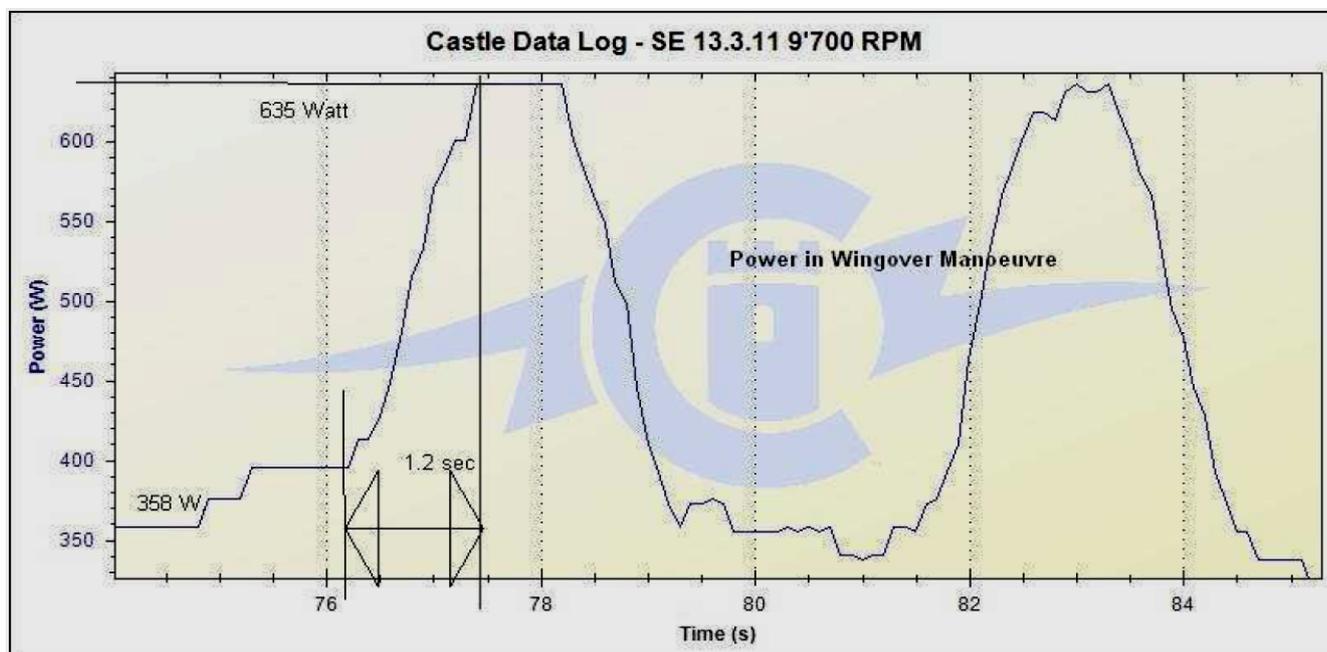
Per l'applicazione F2B abbiamo bisogno di un regolatore, di quelli che si trovano sul mercato, un numero di giri precedentemente scelto, controllato da sé e, entro certi limiti, indipendente dal carico del motore.

Una tale funzione, definita anche “Heli Mode” o “Governing”, porta ad una prestazione che non si differenzia molto dal comportamento 4-2-4 di un ST 60.

Come in un ben ottimizzato sistema a combustione la prestazione sarà quindi sempre innalzata quando il numero di giri decade, mentre sarà ridotta quando, per esempio in volo rovescio o con vento laterale, il numero di giri sale. Nella salita sulla verticale, quando il peso del modello sollecita maggiormente il motore e perciò il numero di giri decresce, il regolatore innalza il rendimento fino a quando il numero di giri ottimale si ristabilisce. Dopo il passaggio sulla verticale succede lo stesso, solo in modo invertito, quindi il regolatore riduce il rendimento nella misura necessaria. Lo stesso succede con vento contrario o in coda e col vento laterale nei loopings.

Il processo di regolazione per la compensazione della molto limitata oscillazione del numero di giri (± 200 U/min) dipendente dal carico è veloce (± 1 sec) e per chi pilota appena percepibile.

Questo grafico, tratto dai dati della memoria installata nel regolatore, mostra la potenza del motore misurata in durante la doppia rovesciata:



Sull'asse orizzontale c'è il tempo, in secondi, e si può vedere che l'intera manovra dal tempo di 76,2 sec fino a 84,7 sec dura 8,5 sec. Nella prima salita, il regolatore aumenta entro 1,2 secondi la potenza del motore da 400 watt a 635 watt, con un incremento del 158%. Il numero di giri di 9.750U/min rimane invariato. Dopo il passaggio sulla verticale, la potenza torna nuovamente, in picchiata, a 350 watt, sempre a numero di giri costante. Questa regolazione automatica della potenza del motore da parte del regolatore, poiché il numero di giri rimane costante, non è certamente udibile, ma tuttavia come mostra il grafico, assolutamente efficace.

In un motore a combustione con attività di funzionamento 4-2-4, ci aspettiamo un cambiamento di prestazioni in termini di numero di giri.

In quale intervallo di controllo e come funziona esattamente ciò, non mi è noto. Misurazioni esatte su un motore a combustione ben funzionante potrebbero ulteriormente aiutarci. Da notare tuttavia, che il cambio del rumore di scarico nel passaggio da motori a 4 tempi a motori a 2 tempi probabilmente è significativo (comunque nei 4 tempi il funzionamento del motore incendia solo ogni secondo turno mentre nei 2 tempi ogni volta), poiché il numero di giri, e quindi le prestazioni, nella zona di transizione probabilmente diminuisce un po' troppo poco.

Non è forse tutto questo troppo complicato?

L'applicazione dei componenti (quasi) "plug and play" non è critica e chiunque la impara facilmente e in poco tempo. Se così non fosse, i motori elettrici non avrebbero invaso in modo così rapido e completo il grande mondo R/C.

Tutto ciò che serve è un computer con accesso a Internet e, affermazione poco modesta, questo mio testo. Le conoscenze di elettrotecnica o elettronica non saranno necessarie. Alcune conoscenze di base di Inglese e, soprattutto, la gioia della scoperta e una sana dose di curiosità, sono invece molto utili. Per quanto riguarda la gestione e l'installazione dei componenti, ci sono le aziende specializzate in volo elettrico, sicuramente competenti nel fornire volentieri consulenza e assistenza. Specialmente quando i componenti non sono stati acquistati tutti direttamente in Cina ...

Il Peso e i costi

Peso

Motore PA .75, Pipe, incluso 157 cc/135 gr. ($\frac{3}{4}$ pieno) di carburante:	758 grammi
Motore del "Signorina Elettra", incluse batteria (caricamento ...):	678 grammi

Qui il calcolo del peso di un modello successivamente convertito al motore elettrico:

PC- 21/2 (misure come T.P. con PA. 75 pipe) senza carburante:	1.780 grammi
$\frac{3}{4}$ (157cc) di carburante:	135 grammi
peso di volo:	1.915 grammi

PC- 21/2 (con motore elettrico come "Signorina Elettra", incl. Batterie):	1.824 grammi
---	--------------

In entrambi i casi i componenti elettrici del motore pesano circa 55 grammi più dei componenti del motore P.A. 75 Pipe. L'eccedenza di peso sarà però compensata dal fatto che il motore elettrico può partire senza la quantità di carburante di 190 cc (161gr) necessaria per il P.A. 75.



Costi

Il costo per l'approvvigionamento dei componenti elettrici per il "Signorina Elettra" o per il PC-21 / 2 E, incluso il programmatore e l'interfaccia USB, ma senza caricabatterie, è pari (Marzo 2011) a CHF. 505 (390€) inclusa 1 batteria. Ogni costo per batterie supplementari è di CHF. 59 (45 €). Per il motore da allenamento impiego 5 batterie e rinuncio al caricamento sul campo (35 min per batteria, dalla batteria da 12 V dell'auto).

Costi d'esercizio

Base:	100 voli
Consumo di carburante 0,75 PA pipe (CHF.12/ L)	200 cc/volo
Vita di una batteria	100 cicli
Costi operativi diretti P.A. 75 pipe:	CHF 240
Costi operativi diretti S.E. o PC21 / 2 E:	CHF 59

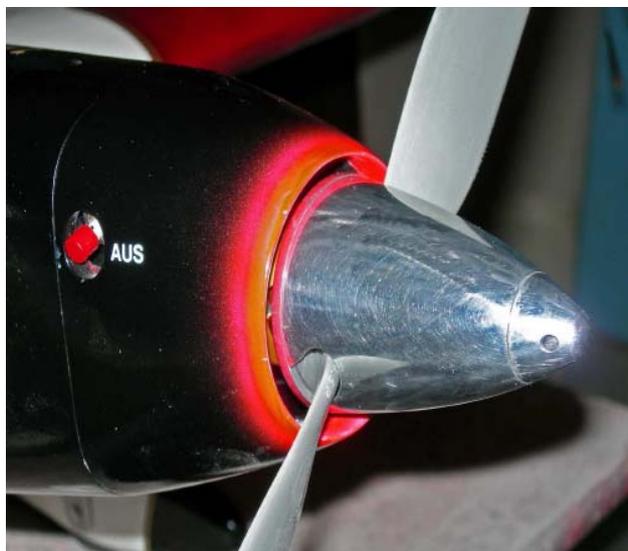
Fonti di fornitura e dati per ordinazioni

componente	fornitore	Descrizione ordine	e-mail per ordinazione	Codice n.	Prezzo CHF	Peso grammi
motore	AXI	2826/12	www.eflight.ch	1578	139	210
Accessori per motore AXI 2820 (26) xx	AXI	RMS2820	www.eflight.ch	423	26	20
eliche 13x4.5 EP	APC	LP1304EP	Produzione su ordinazione		11	26
Regolatore Phoenix ICE lite 75A	Castle Creations	010-0070-00	www.eflight.ch	8824	129	95
Castle Link Phoenix interfaccia f XP	Castle Creations	010-0005-00	www.eflight.ch	426	29	
Timer	Will Hubin	FM-9 extd. leads	whubin@kent.edu		18	10
programmatore	Will Hubin	FM-9 programmer Phoenix Hight New	whubin@kent.edu		95	
Batterie 2600mA/h 5S 135x44x26 mm	Desire power industries	DP2600SP25-5S	www.eflight.ch	10627	59	325
Caricabatterie per carica bilanciata	Div.	Fino a 6S max 10A di flusso di carica	Per 220 e 12 V di tensione in entrata		Circa 200	

Informazioni sulla conversione di aerei esistenti

La fusoliera per un buon motore a combustione dal funzionamento stabile, con il motore elettrico deve essere tenuta un po' più leggera. La conversione di un modello esistente farebbe così risparmiare peso.

- L'assetto non è da cambiare nella conversione ma è necessario, prima della trasformazione, riempire il serbatoio per $\frac{3}{4}$ e misurare quindi il centro di gravità, con una precisione di +/-2mm.
- Longherine e strutture pesanti possono essere rimosse. Al loro posto collocare un telaio di testa di 5 mm composto da 5 strati di legno compensato, dietro al motore elettrico. Per un raffreddamento del motore efficace e diretto può rimanere aperta una fessura a forma di anello per il raffreddamento del rotore. Quindi può essere sufficiente predisporre almeno 3 fori con sezione trasversale più grande
- Il regolatore sarà montato in modo da avere un buon raffreddamento, ma protetto dagli spruzzi d'acqua.
- Quando si installa il timer, assicurarsi che il collegamento dei 6 poli rimanga accessibile dall'esterno. Anche il timer e il pulsante



start/stop devono essere protetti da spruzzi d'acqua. Il pulsante start/stop sarà costruito incassato, in modo tale da evitarne l'azionamento accidentale.

- La batteria sarà installata in modo tale da mantenere il centro di gravità precedentemente misurato. Il cambio della batteria dovrebbe essere possibile dalla parte superiore e la lunghezza del cavo tra batteria e regolatore dovrebbe essere inferiore a 30 cm.

Informazioni sulle operazioni di volo

- Inserire e collegare la batteria solo immediatamente prima della partenza.
- Assicurarsi che l'avviamento avvenga solo con batteria carica al 100%. In caso di incertezza rimisurare la carica delle batterie (strumenti adeguati sono disponibili in commercio).
- La fine della vita di servizio (numero di cicli) di una batteria si annuncia quando la tensione sotto carico (in manovra) diminuisce per un valore **di 3,4 volt per cella**. Ciò può essere controllato solo mediante la registrazione della tensione della batteria durante il volo. (*Phoenix ICE*)
- Quando si collega la batteria il regolatore (*Phoenix ICE*) conta le celle ed emette un segnale acustico per ogni cella rilevata (in 5S: tono di avvio e poi 5 bip) se una cella non viene riconosciuto (uno dei segnali acustici manca) non partire e cambiare le batterie.
- Se la batteria è correttamente collegata al regolatore, si sente, ogni 20 secondi, un breve segnale acustico di avvertimento. Esso indica che tutti i sistemi sono attivi. Dopo l'atterraggio segue ancora un bip, dopo il quale queste funzioni sono disattivate.
- Non fissare il ritardo di partenza sotto i 30 ".
- Iniziare la sequenza di partenza premendo brevemente il pulsante *Start/Stop*. Attenzione: il regolatore riconosce il comando **Avviare** con una rotazione breve dell'elica. Da questo momento tenere sotto controllo il modello e mantenere la corretta direzione.
- Sull'erba la procedura di partenza dovrebbe essere eseguita con un aiutante. L'aiutante tiene fermo il modello fino a quando il motore permette il decollo e lo lascia a seguito di un segno del pilota.
- In caso di incertezza o incidente, attraverso una breve pressione del tasto start/stop si interrompe la sequenza di partenza o si spegne il motore già avviato. Questa procedura deve essere comunicata e dimostrata a tutti gli aiutanti.
- In seguito ad una sequenza di partenza interrotta o ad uno spegnimento forzato, il motore non può essere riavviato. In questi casi occorre prima togliere e poi rimettere di nuovo le batterie.
- 5 secondi prima (con FM-9) dello spegnimento programmato del motore, il regolatore diminuisce per breve tempo la corrente indicando così la chiusura imminente. Attenzione: questo segnale può essere coperto attraverso la



programmazione della decelerazione e/o dell'afflusso di corrente (*Phoenix: Head Speed Charge Rate*), ed essere quindi quasi impercettibile.

I risultati

- Gli azionamenti elettrici per modelli F2B sono pienamente concorrenziali.
- I motori elettrici sono semplici e, nel funzionamento, mostrano comportamenti esattamente riproducibili.
- I motori elettrici non sono pesanti e, in funzione, meno costosi rispetto ai moderni sistemi a combustione.
- Quasi tutti i componenti necessari sono reperibili nei negozi locali a prezzi favorevoli.
- Sono necessari specifici componenti F2B. Questi sono disponibili sul mercato presso vari produttori.
- I motori elettrici possono avere, statisticamente, un maggiore rischio di guasto, a causa del numero molto maggiore di componenti.
- Per la vita dei motori, specialmente per il montaggio posteriore non posso fare alcuna dichiarazione.
- I motori elettrici producono piccole, ma molto "efficaci" vibrazioni. Tutte le parti di raccordo devono essere ben protette.

Si tratta di opinioni soggettive e personali, acquisite dopo una ancora scarsa esperienza. Esse sono valide attualmente per me e non sono, in ogni caso, trasferibili ad altri. Singole affermazioni potrebbero risultare non corrette.

- La tecnologia in dettaglio -

Il motore

Nel campo di potenza fino a circa 700 watt, e con numero di giri nell'ordine di grandezza fino a circa 11'000 U/min, i motori *brushless* a corrente continua di tipo *outrunner* sono adatti per i nostri scopi.

Tali motori sono disponibili presso i rivenditori in un'ampia selezione. A causa del logoramento meccanico, in particolare attraverso le forze giroscopiche dell'elica negli angoli secchi (velocità angolare 300°/sec!), è importante impiegare un prodotto meccanicamente molto valido, dotato di cuscinetti a sfera di qualità. Questo soprattutto quando il motore è stato montato con l'aiuto di un set per il montaggio posteriore, circostanza che porta all'aumento del carico sui cuscinetti.

I motori outrunner sono definiti da queste caratteristiche:

- Diametro e lunghezza dello statore, non rotante: ad esempio 28 mm di diametro e 26 mm di lunghezza = 2826
- Numero di spire: per esempio, 12
- Numero di giri specifico Kv (anche: RPM/V): per esempio 760. Ciò significa che il motore, senza elica, per ogni Volt (V) di tensione applicata gira a 760 U/min. A 18,5 Volt avremo 14'060 U/m. Sotto carico questo valore è notevolmente inferiore. Il valore Kv deve quindi essere scelto in modo che la tensione nominale della batteria di 3,7 Volt per cella sia sufficiente per raggiungere in modo sicuro il numero di giri necessario (con elica!).
- Corrente massima: espressa in Ampere (A) per un periodo di tempo definito: ad esempio 35 A/30sec
- Numero dei poli: ad esempio 14. Questo valore è significativo per la programmazione del regolatore.



Ecco i dati del motore del "Signorina Elettra"

Produttore	AXI	
tipo	2826/12	Diametro esterno 35 mm
Kv	760	Lunghezza senza albero 54mm
Poli	14	
Flusso corrente max	37 A/ 30 se	
peso	210 gr	Incl. Set montaggio posteriore e cavo

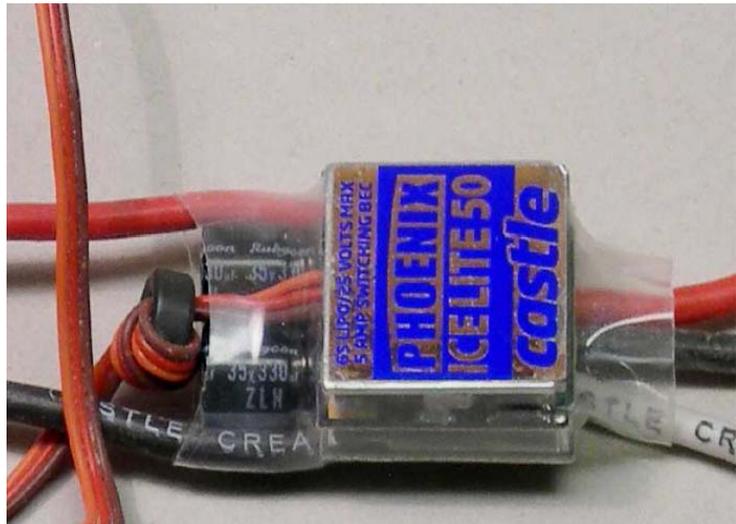
Nell'installazione del motore garantire un ottimale flusso d'aria per il raffreddamento. La temperatura di esercizio, misurata sulla parte rotante, non deve mai superare gli 85°C. La cautela è necessaria, dal momento che ad alte temperature la perdita di incollaggio dei magneti permanenti, può arrecare danni al rotore. Questo può succedere molto rapidamente a causa di prolungato funzionamento senza elica e/o con l'albero motore bloccato. L'assemblaggio meccanico dei motori è critico, e vorrei qui assolutamente sconsigliare operazioni di smontaggio senza attrezzature e strumenti speciali o tentativi di riparazione.

ATTENZIONE: I motori, anche se così non sembra, sviluppano forze molto significative e accelerando possono sviluppare, in frazioni di secondo, la loro piena potenza. Qui sta uno dei principali pericoli! Il collegamento con un regolatore e una batteria (anche se è scarica) deve avvenire solo quando il motore è installato con la stessa stabilità di un più potente motore a combustione e quando il raggio dell'elica non può nuocere.

Il regolatore e la sua programmazione

I motori *brushless* richiedono una tensione gestita in modo adeguato. Per quella generata dalla tensione continua della batteria sarà necessario un convertitore elettronico. Poiché esso serve contemporaneamente per la regolazione del rendimento fornito, viene chiamato "regolatore" o, in inglese "Electronic Speed Controller" (E.S.C.).

I moderni regolatori sono dispositivi sofisticati che, in un piccolo spazio, non solo gestiscono considerevoli potenze ma anche funzionalità ulteriori, grazie a computers integrati in gran parte liberamente programmabili. Tutti i regolatori hanno queste connessioni:



- 2 cavi di grosso spessore per il collegamento alla batteria, rosso = polo positivo; nero = polo negativo.
- 1 cavo sottile a tre fili con connettore piatto per il collegamento al ricevitore nella impostazione R/C o al timer nel volo vincolato. ("cavo di alimentazione")
- 3 cavi spessi, bianco, rosso, nero, per il collegamento al motore.

Durante il funzionamento di un regolatore, ci sono alcune regole generali da osservare:

- Il cavo dal regolatore alla batteria non deve essere più lungo di circa 30 cm. Con cavi più lunghi, impulsi di disturbo nel cavo di alimentazione potrebbe causare il malfunzionamento del regolatore (la lunghezza del cavo motore invece non influisce).
- Non collegare il regolatore alla batteria quando il cavo di alimentazione non è collegato al ricevitore (per il volo vincolato: al timer).

Attenzione: collegamenti sbagliati della tensione di alimentazione, o polarità invertite (fare attenzione ai colori) danneggiano immediatamente il regolatore.

- Inserire sempre il regolatore in modo tale che sia abbondantemente investito dal flusso d'aria di raffreddamento. Accertarsi anche che sia protetto dagli spruzzi d'acqua.
- Il regolatore non deve mai essere più caldo di **100°C** (vedere i dati di registrazione).
- Fissare bene il regolatore, per esempio fare in modo che il cavo della batteria e/o del motore risultino bloccati nella fusoliera con un morsetto in prossimità del regolatore. I cavi penzolanti liberamente possono causare problemi di contatti.

Le caratteristiche principali del regolatore sono:

Corrente massima: in Ampere (A), misurata tra la batteria e il regolatore. Corrente continua e/o periodo breve (30 sec) di corrente di picco. Per l'applicazione F2B è necessaria una solidità di flusso di carica di 50 - 75A.

Campo di tensione: spesso indicato in numero di celle LiPo (ogni 3,7V per cella). Per noi è adatta una gamma di 3-8 Lipos o da 11.1 a 29.6 volt.

"Heli Mode" o, in inglese. "Governor Mode": in questa modalità, il regolatore interrompe il numero di giri costante fornito dal ricevitore (nel Volo Vincolato dal timer). Questa funzione, che non è fornita da tutti i regolatori, per l'F2B è indispensabile.

Freno: il regolamento FAI F2B prescrive che l'elica in atterraggio debba essere ferma. Si definisce "ferma" quando il motore gira ancora, ma così lentamente da rendere chiaramente visibili le singole pale dell'elica. Questo requisito non è soddisfatto in un motore elettrico con semplice interruzione del flusso, perché il numero di giri decade, nel vento, troppo lentamente. E' quindi necessario frenare il motore con uno spegnimento elettrico. Va notato che ci sono regolatori che non supportano l'uso simultaneo di "Heli Mode" o "Governor Mode" e freno. Nei regolatori della serie *Phoenix ICE* della Castle, attivando la funzione "Control Line" in "Governor Mode" può essere programmata liberamente la funzione freno.

Alcuni prodotti (*Jeti, Castle Creations Phoenix*) sono dotati di dispositivi archiviazione dei dati. Questi registrano durante il volo un numero più o meno esteso di dati operativi e rendono così possibile, dopo l'atterraggio, l'attenta analisi dei processi e delle funzioni. A tale scopo, nel Phoenix il regolatore, non è collegato alla batteria con il cavo di alimentazione ma ad un PC mediante l'interfaccia *Phoenix Castle Link*. L'azienda *Castle Creations* ha nel sistema operativo (il "Firmware") alcune funzioni create specificamente per il volo vincolato della serie Phoenix ICE.

Vedi dettagli su: www.castlecreations.com/products/phoenix_ice.html

Qui di seguito i dati del regolatore del "Signorina Elettra"

produttore	Castle creations	
tipo	Phoenix ICE lite 75A	
corrente continua max	75Ampere	Solo con un raffreddamento molto buono del regolatore
Campo di tensione	14-34Volts	4 – 8 Lipos
Corrente max	37A/30 sec	
Governor Mode	si	
Archiviazione dei dati	si	Tutti di rilevante importanza
programmazione	Molto ampia	Tramite interfaccia PC
peso	78 grammi	Incluso cavo

Fine prima parte

XXX CAMPIONATO CISALPINO DI ACROBAZIA F2B

Desio, 20 Maggio 2012

Valdagno, 17 giugno 2012

Ciriè, 9 settembre 2012

Rispetto agli anni precedenti, l'inizio del trentesimo Campionato Cisalpino di acrobazia F2b è stato leggermente posticipato: meglio evitare il clima ancora piovoso e incerto dell'inizio della primavera e il meteo un po' pazzo del mese di aprile per orientarsi sul più stabile mese di maggio, ancora meglio se verso la fine del mese stesso.

Con queste premesse non ci si sarebbe sicuramente aspettati che il giorno 20 maggio 2012, data di avvio del campionato sulla pista del Gruppo Modellisti Briantei a Desio, la giornata sarebbe stata così fredda e umida!

Il Gruppo Modellistico Monzese, organizzatore della prova, aveva comunque pianificato una perfetta strategia che tenesse conto delle oramai sempre più attendibili previsioni meteorologiche: due lanci al mattino, in situazione umida ma non eccessivamente sfavorevole, pausa pranzo un po' ritardata e chiusura dopo pranzo con una premiazione inevitabilmente bagnata. Fino ad un certo punto tutto si è svolto secondo i piani ed il primo lancio è stato completato nei tempi stabiliti, senza che la pioggia disturbasse i concorrenti. Prima di iniziare il secondo lancio era prevista una pausa-aperitivo, anche per permettere ai giudici di riposarsi, che si è però leggermente protratta oltre il dovuto, vanificando così tutta la strategia anti-pioggia: alla presenza del presidente della FIAM Adolfo Peracchi si è infatti festeggiato il 50esimo anniversario della fondazione del Gruppo Modellistico Monzese, al quale la FIAM ha conferito una targa commemorativa; commenti, ricordi e rispettivi ringraziamenti hanno allungato un po' troppo la pausa, durante la quale i concorrenti hanno ascoltato i ricordi di Luciano Compostella, socio fondatore del gruppo intervenuto per l'occasione, e di Clemente Cappi, addirittura rientrato come concorrente, hanno applaudito commossi i discorsi di Semoli e di Peracchi, hanno brindato augurando al GMM altri 50 anni di attività modellistica, hanno sgranocchiato qualche salatino ma, soprattutto, non hanno mai perso di vista le nuvole che incombevano sul cielo di Desio e che, non appena il secondo lancio è iniziato, hanno incominciato a scaricare tutta la pioggia ampiamente prevista, costringendo molti a rinunciare al volo.

Nel primo lancio la situazione aveva già ben evidenziato i valori in campo: Marco Valliera col suo Sharck rosso "elettrificato" dominava meritatamente la classifica, suscitando anche notevole interesse



Marco Valiera – foto d'archivio



Mario Bosio e Mauro Fiussello – foto d'archivio



Lo Skilat di Refosco – foto d'archivio



Il modello di Aivia Bosio – foto d'archivio

per le efficaci soluzioni tecniche presentate. Nonostante l'evidente supremazia Valliera decide anche di affrontare, sotto una pioggia battente, un secondo lancio prevedibilmente irrilevante ai fini della classifica ma utile per poter meglio testare il comportamento del modello in questa situazione, in vista dell'impegno in nazionale per il Campionato Mondiale 2012. Anche Mauro Fiussello, componente della squadra azzurra, effettua il secondo lancio migliorando anche il proprio punteggio, ma senza riuscire a raggiungere Maggi, classificatosi secondo pur rinunciando al tentativo di migliorare. Buona la prestazione di Vittorio Furlan, quarto davanti a Felici, al neo-promosso nella categoria BIG Zenere e al veterano Cappi, partecipante occasionale alla gara con un suo modello attualmente in possesso di Felici.

Nella categoria ACRO facile vittoria di Raveane, anche se contemporaneamente impegnato nella gestione della gara, davanti a Bernini e a Raffaello Brentonego di Verona, un ottimo nuovo elemento che rientra nel mondo dell'aeromodellismo dopo anni di assenza. Chiudono la classifica Casarola, Torchio e Storto, quest'ultimo al debutto nella categoria ACRO.

Dopo la pausa pranzo tutti i concorrenti, i tre giudici (Semoli, Sangiacomo e Barzaghi), gli organizzatori e gli aiutanti, si sono ritrovati in pista per la cerimonia della premiazione, chiudendo così la giornata umida che ha dato l'avvio alla stagione agonistica 2012.

Dopo un mese di pausa, durante il quale i concorrenti del Cisalpino hanno avuto la possibilità di allenarsi a dovere e di asciugarsi le ossa con il caldo di una estate ormai pienamente avviata, ci si ritrova tutti allo Stadio dei Fiori di Valdagno il 17 Giugno 2012 per la seconda prova del campionato 2012 e per la decima edizione di questa gara-raduno.

L'arrivo dell'anticiclone africano "Scipione" ha reso la giornata caldissima (con temperature anche molto al di sopra delle medie stagionali), priva di nuvole e di vento ma anche delle fastidiose turbolenze che affliggono solitamente i voli nello Stadio dei Fiori; anche gli organizzatori di Valdagno, come quelli della precedente gara, hanno quindi deciso di concludere i lanci prima della pausa pranzo evitando così ai concorrenti, ma soprattutto ai giudici Barzaghi, Fasano e Sangiacomo, di rosolarsi al sole nelle ore più calde.

Rispetto alla gara precedente ritroviamo lo stesso numero di concorrenti (tredici), anche se diversamente assortiti: cinque nella categoria BIG, dei quali solo tre erano presenti anche a Desio, e otto nella categoria ACRO, che ha beneficiato dell'apporto di piloti locali come Refosco e Dal Maso, non sempre presenti nelle altre località.

Nella pista adiacente si svolgeva, nel frattempo, il consueto raduno VVC, con l'avvicinarsi in volo di giovani promesse e vecchi appassionati, prevalentemente provenienti dal Triveneto, che da sempre affollano questo appuntamento.

Dopo il debutto stagionale a Desio, quella di Valdagno risulta essere solo la seconda occasione di misurare le forze in campo nella acrobazia italiana, dal momento che il Campionato Italiano 2012 non si articola su tre prove, come quasi sempre avviene, ma su un'unica gara a fine giugno, circostanza che ha notevolmente ridotto le occasioni agonistiche.

Nella categoria BIG si impone questa volta Alberto Maggi, seguito da Mauro Fiussello che ha portato in gara uno "Swing" di Franco Ballesio motorizzato 4 tempi; terzo posto per Mario Bosio a pochi punti dal suo eterno rivale Giorgio Zenere, al quale quest'anno non è bastato il sostegno del pubblico locale (solitamente efficace) per battere l'avversario! Chiude la classifica Dionisio Furlan che, anche se non frequenta più con regolarità i campi di gara, non ha voluto mancare alla decima edizione di questa competizione.

Nella categoria ACRO Raveane si aggiudica la vittoria nella gara e, in anticipo, anche nel campionato, avendo vinto già a Desio; seconda classificata la sottoscritta (alla prima uscita stagionale perché impossibilitata a partecipare alla gara di Desio a causa di una labirintite, patologia totalmente incompatibile con il volo vincolato) ma a soli tre punti da Brentonego e a quattro da Dal Maso, che occupano rispettivamente il terzo e il quarto posto. Olimpio Torchio, che solitamente partecipa alle gare con l'elevata ambizione di conquistare la maglia nera, questa volta fallisce totalmente il proprio obiettivo e, dopo un primo lancio annullato a causa di perdita di parti in volo, con il secondo sorpassa, senza volerlo, Bernini e Refosco afflitti da problemi di consumo e carburazione e Riccardo Storto in giornata sfortunata, segnata dal danneggiamento del modello titolare al primo lancio.

Per i piloti della categoria ACRO, evidentemente, il mese di pausa non è stato sufficientemente proficuo e occorreranno ulteriori sedute di allenamento estive in vista della prova conclusiva, prevista nel mese di settembre a Ciriè.

Dopo la lunga pausa estiva e, per qualcuno, immediatamente dopo il rientro dalla trasferta bulgara del Campionato Mondiale, il trentesimo Cisalpino si conclude sulla pista di Ponte Stura a Ciriè il 9 Settembre 2012 contando sulla partecipazione di tredici concorrenti, esattamente lo stesso numero delle due prove precedenti ma, questa volta, con una netta prevalenza dei "BIG" rispetto agli "ACRO".

La manifestazione si è aperta con una interessante esposizione di acrobatici costruiti dall'indimenticato Franco Ballesio, due dei quali sono stati utilizzati in gara da Mauro Fiussello e da Olimpio Torchio; da non dimenticare poi che sia il mio Nobler che il "Caghèt" di Storto sono acrobatici "Made in Villanova Canavese" e, con la loro efficienza e robustezza, dimostrano di ben sopportare l'usura del tempo e gli inconvenienti dell'utilizzo come solo i modelli di Ballesio possono fare. Anche Marco Valliera avrebbe voluto gareggiare col suo "Pegasus" costruito da Franco, ma purtroppo un passaggio troppo basso durante un volo di prova ha reso l'acrobatico momentaneamente inutilizzabile, per cui ha dovuto ripiegare sullo Shark rosso "Made in Ucraina" elettrificato.

Come già avvenuto a Valdagno, dove quasi tutti i concorrenti avevano migliorato il proprio punteggio nel secondo lancio, anche a Ciriè quello del mattino è stato solo un volo di allenamento finalizzato ad ottenere, nel pomeriggio, il risultato determinante ai fini della classifica.

Nella categoria BIG vince Alberto Maggi che, avendo vinto già la prova di Valdagno, si aggiudica anche il posto d'onore nella classifica finale del Cisalpino 2012. Al secondo posto, sia della gara che del Campionato, troviamo quindi Marco Valliera, reduce da una prestazione di buon livello al Campionato Mondiale svoltosi in Bulgaria dal 26 al 31 agosto; terzo classificato Aivia Bosio, anch'esso componente della squadra italiana, che ha partecipato alla gara di Cisalpino a Ciriè senza particolari velleità, dal momento che non ha potuto prendere parte alle prove precedenti. Giacomo Felici e Vittorio Furlan occupano rispettivamente il quarto e il quinto posto davanti a Mauro Fiussello, penalizzato da problemi di carburazione. La solita lotta tra Mario Bosio e Giorgio Zenere si risolve a favore di Bosio, che costringe così l'avversario (che il giorno prima ha festeggiato i suoi primi 50 anni) a chiudere la classifica BIG.

Nella categoria ACRO meritata vittoria di Angelo Bernini, che riesce così anche ad aggiudicarsi il secondo posto nel Campionato, essendo il primo già assegnato a Raveane; pochi punti separano poi il mio secondo posto dal terzo, occupato da Casarola; leggermente più staccati troviamo quindi Olimpio Torchio e Riccardo Storto.

Se a Desio e a Valdagno, per motivazioni differenti, la gara si era svolta in mezza giornata a Ciriè, a parità di concorrenti, i due lanci sono invece stati distribuiti tra mattino e pomeriggio, intervallati da una congrua pausa pranzo sul campo durante la quale giudici, concorrenti e organizzatori hanno potuto trascorrere un po' di tempo tra relax e chiacchiere. La giornata, molto calda e soleggiata, avrebbe inoltre potuto mettere a dura prova i quattro giudici (Barzagli, Condello, Fasano e

Sangiacommo) se la direzione costante della scarsa ventilazione non avesse loro consentito di rimanere, per tutta la durata della gara, all'ombra delle piante che delimitano un lato della pista.

La giornata si è quindi conclusa con la cerimonia della premiazione presieduta dal presidente del gruppo Scuola Modellismo Ciriè Giudo Fasano, che ha colto l'occasione per ringraziare tutti coloro che, nonostante tutto, contribuiscono a mantenere viva l'attività di una categoria apparentemente in via di estinzione ma, in realtà, ancora potenzialmente capace di offrire interessanti prospettive e sempre nuovi stimoli.

Conclusa la trentesima edizione, il Campionato Cisalpino riprenderà quindi il prossimo anno con date e luoghi ancora da definire, ma continuando sempre a contare sull'entusiasmo di vecchi e nuovi appassionati.

SILVIA FIUSSELLO



Il Nobler di Silvia Fiussello – foto d'archivio



Mario Refosco – foto d'archivio



Modello di Alberto Maggi – foto d'archivio



Modello di Olimpio Torchio – foto d'archivio

CLASSIFICHE

DESIO CATEGORIA BIG

	concorrente	punti	millesimi
1	VALLIERA Marco	3384.50	1000
2	MAGGI Alberto	3370.00	995.72
3	FIUSSELLO Mauro	3176.10	938.42
4	FURLAN Vittorio	3137.50	927.02
5	FELICI Giacomo	3085.40	911.63
6	ZENERE Giorgio	2926.90	864.80
7	CAPPI Clemente	2849.20	841.84

DESIO CATEGORIA ACRO

	concorrente	punti	millesimi
1	RAVEANE Albino	2777.20	1000
2	BERNINI Angelo	2581.50	929.53
3	BRENTONEGO Raffaello	2424.70	873.07
4	CASAROLA Giuseppe	2345.5	844.56
5	TORCHIO Olimpio	2036.00	733.11
6	STORTO Riccardo	1872.00	674.06

VALDAGNO CATEGORIA BIG

	concorrente	punti	millesimi
1	MAGGI Alberto	3393.4	1000
2	FIUSSELLO Mauro	3269.7	963.54
3	BOSIO Mario	3094.0	911.77
4	ZENERE Giorgio	3045.6	897.50
5	FURLAN Dionisio	2911.1	857.87

VALDAGNO CATEGORIA ACRO

	concorrente	punti	millesimi
1	RAVEANE Albino	2862.7	1000
2	FIUSSELLO Silvia	2626.7	917.56
3	BRENTONEGO Raffaello	2623.9	916.58
4	DAL MASO Lino	2622.4	916.05
5	TORCHIO Olimpio	2499.9	873.26
6	BERNINI Angelo	2490.8	870.08
7	REFOSCO Mario	2475.9	864.88
8	STORTO Riccardo	2384.2	832.85

CIRIÉ CATEGORIA BIG

	concorrente	punti	millesimi
1	MAGGI Alberto	1116.62	1000
2	VALLIERA Marco	1108.58	992.80
3	BOSIO Aivia	1077.3	964.78
4	FELICI Giacomo	1049.30	939.71
5	FURLAN Vittorio	1037.48	929.12
6	FIUSSELLO Mauro	1036.63	926.36
7	BOSIO Mario	1032.28	924.46
8	ZENERE Giorgio	993.75	889.96

CIRIÉ CATEGORIA ACRO

	concorrente	punti	millesimi
1	BERNINI Angelo	938.48	1000
2	FIUSSELLO Silvia	922.30	982.75
3	CASAROLA Giuseppe	917.67	977.82
4	TORCHIO Olimpio	881.33	939.10
5	STORTO Riccardo	775.02	825.82

CLASSIFICA FINALE

(somma dei due risultati migliori)

CATEGORIA BIG

	concorrente	TOTALE
1	MAGGI Alberto	2000
2	VALLIERA Marco	1992.80
3	FIUSSELLO Mauro	1901.96
4	FURLAN Vittorio	1856.14
5	FELICI Giacomo	1851.34
6	BOSIO Mario	1836.23
7	ZENERE Giorgio	1787.46
8*	BOSIO Aivia	964.78
9*	FURLAN Dionisio	857.87
10*	CAPPI Clemente	841.84

CATEGORIA ACRO

	concorrente	TOTALE
1	RAVEANE Albino	2000
2	BERNINI Angelo	1929.53
3	FIUSSELLO Silvia	1900.31
4	CASAROLA Giuseppe	1822.38
5	TORCHIO Olimpio	1812.36
6	BRENTONEGO Raffaello	1789.65
7	STORTO Riccardo	1658.67
8*	DAL MASO Lino	916.05
9*	REFOSCO Mario	864.88

*partecipazione ad una sola gara



VOLO VINCOLATO CALABRIA

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

**Recensioni: da Model Builder - Marzo 1987 – Intervista di Stu Richmond per M.B.
Recensione e traduzione di Ennio Marra**

INTERVISTA A DUKE FOX

La più bella forma di adulazione è essere copiati. Chi copia valorizza il tuo stile, giudizio, il progresso o il successo, e cercano di copiare per motivi personali. Quando il Fox .35 e il .29 glow fecero la loro prima apparizione nel 1948 e all'inizio del 1949, furono successi istantanei. Si vendevano per 11.95 Dollari e facevano esattamente quello che si supponeva dovessero fare; partivano facilmente e andavano bene. In breve, hanno funzionato! Lo stesso disegno di base è ancora in produzione attiva.

Un omaggio silenzioso a Duke Fox e il suo talento.

I motori Fox sono stati copiati in Unione Sovietica, Brasile, Australia, Francia, e da due diversi produttori in Canada. Un modo gentile per dire che l'influenza Fox ha condizionato i motori in tutto il mondo.

La seguente intervista con Duke Fox è stata data in esclusiva per i lettori di Model Builder. Si comprende perché Duke è uno degli uomini più rispettati nel mondo dei motori per modellismo.

-MB (Model Builder n.d.r.): Mi piacerebbe chiedere come hai iniziato a fare i motori per aeromodellismo.

-Duke: Beh, ero interessato ai modelli di aerei da quando avevo 5 o 6 anni, ma il mio interesse è stato anche diventare un ingegnere aeronautico. E' stato solo dopo un paio di anni di pratica nel commercio (e ho iniziato ad avere un po' di denaro risparmiato) che ho pensato che volevo costruire un motore che rispecchia il mio particolare pensiero. E' stato circa nel 1942 che ho iniziato il progetto e nel 1944 ho avuto un motore che funzionava abbastanza bene. Era il Fox.59 con l'albero lungo con accensione sulla parte posteriore del motore.

-MB: Nell'autunno del 1948 ho visto uno dei primi motori prodotti, un Fox.59. Quando è iniziata la commercializzazione?

-Duke: Avevo costruito a mano il prototipo di quel motore nel 1944-45, quando uscii dal servizio militare. Concordai con la Slate Claud Company per produrre una versione più leggera di quella del motore originale, del .59 fecero 1.000 o 1.100 motori e poi "hanno gettato la spugna". Quei motori prima produzione sono stati consegnati all'incirca nel mese di agosto o settembre del 1946.

-MB: Portano il nome Fox?

-Duke: Sì, erano con il nome Fox, ma la pubblicità disse che erano stati prodotti dalla Slate Claud Company. E' il motore che oggi conosciamo come il longshaft Fox.59. Aveva l'aspirazione posteriore e valvola a disco per la fasatura, l'accensione era sul retro, e il lungo naso era un po' insolito in apparenza. Claud non aveva le mie stesse idee di merchandising, e il motore non era commercialmente redditizio, così Claud ne volle uscire.

Era il 1947, e avevo circa 27 anni. Comprai un tornio e una fresa e iniziai a costruire i motori sperimentali nel mio garage.

Dopo 15-20 motori ne ebbi uno funzionante che pensai di potere vendere. Facevo soprattutto motori da .60, ma mi diedero un buon consiglio che diceva: "smetti di cercare di fare il motore più potente del mondo e dai un'occhiata a quello che richiede il mercato."

Gli Ohlssons erano i più venduti in quel periodo, così ho cercato di fare un motore con le stesse dimensioni e lo stesso peso di un Ohlssons, che poteva sostituirsi ad esso adattandosi ai supporti dello stesso motore, ma con più potenza e cilindrata

Questa è tutta la storia su come il Fox.35 è nato.

(Se avete un Ohlsson.19/.23 e uno dei primi Fox.29/.35 vedrete che i modelli sono identici come alette di fissaggio. Stu.).

-MB: In che anno questo primo Fox.35 è entrato sul mercato?

-Duke: Abbiamo venduto i primi alla fine del 1948.

-MB: Cosa accadde dopo il 1948?

-Duke: *quando l'impresa Slate Claud Company fallì, capii che fu a causa di una serie di cose che avrebbe dovuto fare diversamente, così decisi che la prossima volta avrei dovuto fare tutto da solo. Tornai a lavorare alla Douglas Aircraft e risparmi ai un po' di soldi. Ci furono alcuni anni piuttosto magri dal 1948 al 1951 circa.*

In più avevo la ferma convinzione, fin da quando iniziai a vendere i primi motori, che avrei potuto lavorare per il cliente anche in seguito alla vendita, e mi riferisco alla manutenzione dei motori!

-MB: Beh, hai avuto una carriera lunga e fortunata nei motori per modellismo...qual è il motore Fox di cui sei più fiero oggi?

-Duke: *Il mio piccolo .19R/C con cuscinetti a sfere. Con il passare del tempo spero e sento che diventerà come il mio Fox Eagle III. Per i modellisti ci vorrà un pò di tempo per scoprire che è davvero un bel motore.*

-MB: Io ho uno dei tuoi .19, codice 22000 con silenziatore 90219. Dopo un attento rodaggio trascina una 9/4 Aircscrew Maestro a 13.500 giri, è affidabile a 2.200 giri al minuto con una migliore gamma di velocità d'utilizzo pari a 6:1. Io non ho altri motori che eguagliano questo rapporto di velocità 6:1. Maggiore è il rapporto di velocità, migliore è il mio giudizio sulla prestazioni utile di un motore per R / C.

Ti prego ora di raccontarci la produzione del secondo start-up, dal 1948 circa.

-Duke: *Ho avuto una piccola officina in North Hollywood, California. Abbiamo continuato a costruire motori fino al 1954. Poi ho pensato che fosse meglio spostare la fabbrica in una parte più centrale degli Stati Uniti per un più efficiente servizio ai clienti Fox.*

-MB: Quindi qual è il tempo medio per la manutenzione di un motore?

-Duke: *Può girare da una settimana fino a due giorni. La maggior parte dei motori sono serviti attraverso la fabbrica in due o tre giorni, poi sono sulla via del ritorno ai nostri clienti.*

-MB: hai ancora il primo motore che hai prodotto?

-Duke: *Sì, è un .59 con gli attacchi sul retro.*

-MB: Sai qual è stato il motore per aereo più copiato al mondo?

-Duke: *Copiato? No, no, non lo so.*

-MB: E il Fox.35!

-Duke: *Oh, davvero?*

-MB: Sì, ho le copie provenienti da Canada, Russia, Francia, Australia.

-Duke: *A pensarci bene, ne ho visto uno, dal Brasile.*

-MB: Il tuo Fox.35 è stato copiato in tutto il mondo. Duke, quali sono le previsioni del mercato nei prossimi cinque anni?

-Duke: *Negli anni passati, le importazioni arrivate nel nostro paese erano così a buon mercato che non potevamo competere con profitto. Invece di limitarmi a chiudere del tutto, quello che ho fatto è stato studiare nuovi prodotti in modo da poter sopravvivere, e costruire motori come meglio abbiamo potuto fare. Con la recente svalutazione del dollaro a livello mondiale stiamo davvero facendo grandi progetti per il futuro.*

-MB: Penso che la recente negoziazione per limitare il declino del dollaro americano nei confronti dello yen giapponese è una delle più belle azioni che il nostro governo ha fatto per le società di produzione indipendenti americane.

-Duke: Appunto. Per quanto riguarda il futuro, noi passeremo il resto di quest'anno a perfezionare ulteriormente quello che abbiamo, quindi i Fox .40 Deluxe R/C e il .50 Deluxe R/C inizieranno a essere immessi sul mercato. Poi ho due motori estremi che stiamo per produrre, Uno di questi è un motore molto piccolo, che peserà circa un oncia per volo libero.

-MB: Questa notizia va bene per la pubblicazione?

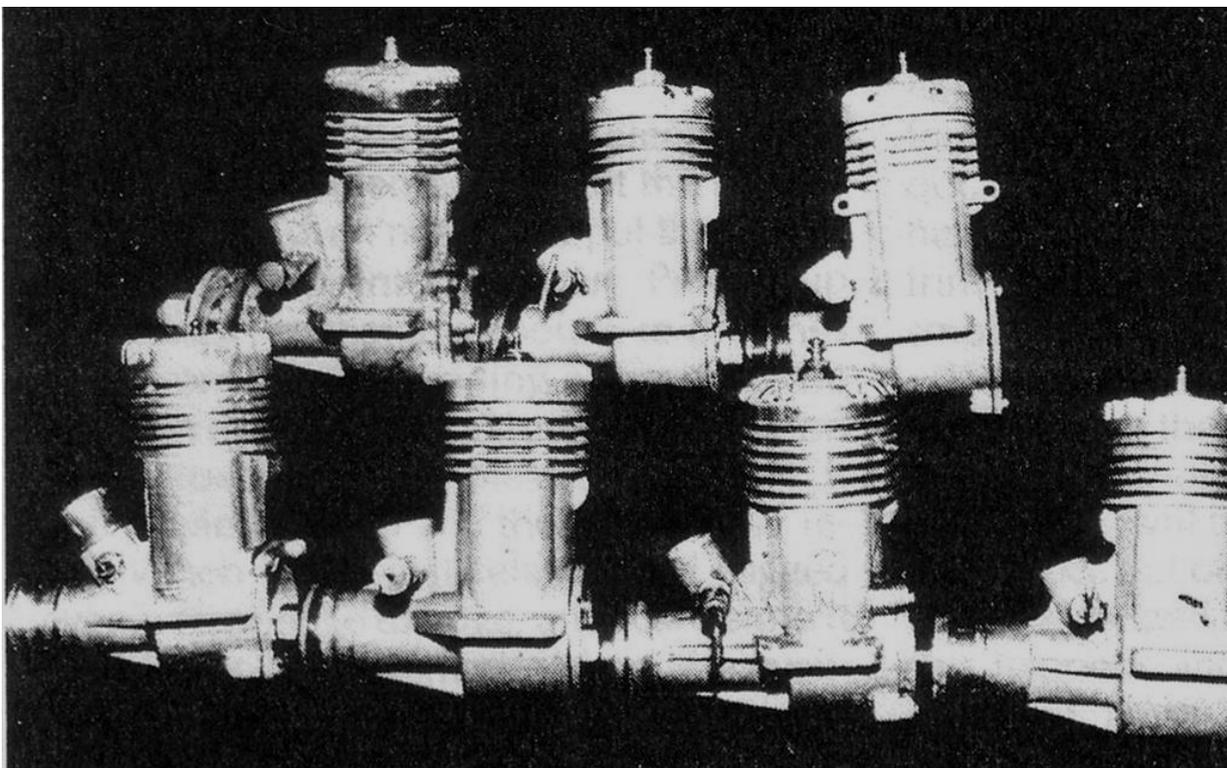
-Duke: Oh, certo, va bene. Speriamo che questo attirerà il pubblico all'aeromodellismo un po' più sofisticato rispetto a quello che fanno attualmente gli aeromodellisti.

Per quanto riguarda l'altro motore estremo, stiamo lavorando su un motore a quattro tempi abbastanza sofisticato da 1,20 pollici cubici (20cc). Funzionalmente penso che un 2 tempi fa davvero un lavoro migliore per il modellista, rispetto al 4 tempi, ma c'è molta agitazione e richiesta di motori ancora più tranquilli. Tuttavia, l'attuale regolamento AMA sulla cilindrata sembra sconfiggere lo scopo stesso di progettare motori più silenziosi. Penso che la cosa più sensata potrebbe essere quella di accettare un limite di decibel e di sbarazzarsi delle nostre regole di cilindrata attuali. Un 1.20 pollici cubici a 4 tempi è attualmente confrontato con un .60 a 2 tempi. Se invece fosse confrontato con un 1.20 pollici cubici a 2 tempi, noi potremmo mettere una marmitta sul 2 tempi che sarebbe così tranquillo che non si sentirebbe il rumore del motore in questa stanza!

-MB: Pensi che la dimensione giusta per il mercato 4 tempi è il 1.20, o dovrebbe mirare al mercato dei .60 e .80 , che oggi sembra avere il più ampio appeal di vendita?

-Duke: Beh, tutto quello che posso dire è che tu puoi avere ragione, ma sono sempre convinto di produrre il 1.20.

-MB: Bene, Duke. E' stato un vero piacere parlare con te. Spero che tu possa continuare ancora a lungo a fare il tuo grande lavoro con i motori. ☺



Chi può dire qual è il vero FOX in questa foto? C'è un secondo FOX tra tutti?

Identificazione dei motori da sinistra a destra in prima fila: il sovietico Poljet 5.6cc, il Glo Chief .35 realizzato nel sud dell'Australia da parte della società Gordon Burford, il Micron 5cc fatto in Francia da Micron Moteur, il CSR 5cc con qualità assolutamente impeccabile fatta in Canada.

In seconda fila da sinistr: Rocket Fox .35 del 1950, un Fox .29 dalla fine '48, il FOX.35 del 1987.

Da Model Builder, Marzo 1987.



VOLO VINCOLATO SICILIA

B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it

RADUNO AEROMODELLISTICO SULLA AVIOSUPERFICIE OASI DEI RE Marina di Modica 6-7 ottobre 2012 Volo Vincolato Circolare - gara GIP46 - radiocomando



Da tempo, quale socio dell'associazione sportiva "Oasi dei Re", che riunisce i piloti di ultraleggero operanti sulla omonima aviosuperficie, sita nelle immediate vicinanze dell'abitato di Marina di Modica (RG), mi frullava in mente un'idea che però tentennavo nel proporla agli altri soci, temendo di non trovarli favorevoli. E cioè, quale appassionato al volo vincolato, ho spesso guardato alle grandi dimensioni della pista di volo (700m x 35/50m) come possibile spaziosa sede per un raduno vvc, avvenimento che avrebbe realizzato anche la convergenza di due mondi che mi stanno particolarmente a cuore. Ma l'invasione della pista per un intero giorno da parte degli aeromodellisti sarebbe stata accettata senza remore dai piloti dell'associazione? Nel mese di aprile si è verificata però la fortunata coincidenza che a Modica, nell'ambito dell'annuale Motorshow, uno stand della nostra associazione di volo ultraleggero è stato affiancato a quello del gruppo misto formato dal club aeromodellistico MAC Aretusa di Siracusa e da alcuni aeromodellisti RC catanesi. Cosicché, in quella sede, si sono instaurati ottimi rapporti fra il direttore dell'aviosuperficie Raffaele Viscovo e gli aeromodellisti, i quali gli hanno proposto lo svolgimento di una manifestazione sulla pista per ultraleggeri, proposta accolta immediatamente con favore. Mi si è accesa allora subito una lampadina in mente: perché non organizzare un raduno misto RC-VVC, riservando metà pista al radiocomando e l'altra metà al vincolato? L'idea si è poi concretizzata con l'approvazione di tutto il direttivo dell'associazione Oasi dei Re, fuggendo così i miei iniziali timori. Anzi Raffaele Viscovo ha poi lanciato l'idea di estendere la durata della manifestazione ad un intero weekend, con la scelta delle date del 6 e 7 ottobre 2012. E così, da lui ottimamente coadiuvato, mi sono messo all'opera per organizzare l'evento. Essendo la prima edizione della manifestazione, con tutte le incognite del caso, ho pensato di limitare gli inviti ai soli aeromodellisti RC della Sicilia sud-orientale. Perché questi, insieme alla presenza di pressoché



Emanuele Di Bartolo e Giorgio Capasso



Piero Angelini e Mimmo Speranza



Raimondo Comito



Parte Ciccio Castro



Giuseppe Tuccari



Ciccio Castro in ultraleggero



**Pietro Maugeri, Castro,
Giuseppe Motta, Giuseppe Tuccari**



Orazio Motta, Maurizio Anastasi, Ciccio Castro



Emanuele Di Bartolo in ultraleggero



Vincenzo Scrima



Mimmo Speranza



Filippo Todaro

tutti gli aeromodellisti VVC siciliani (che sono in numero molto minore rispetto ai radiocomandisti dell'isola), avrebbero già costituito un nutrito numero di persone (considerata anche l'organizzazione dei pernottamenti per il sabato sera) e non ho voluto rischiare di perdere il controllo della situazione, andando oltre tale numero. Purtroppo però, probabilmente a causa delle condizioni meteo, si è avuta una partecipazione alquanto limitata degli aeromodellisti RC catanesi, che si è limitata praticamente a due elicotteristi il giorno di domenica, ed alla partecipazione di pochi aeromodellisti RC Siracusani, fra cui il presidente del MAC Carmelo Menta. Praticamente al completo, invece, il gruppo degli aeromodellisti VVC provenienti da varie città. Le condizioni meteo del sabato, destinato più alle prove che al pubblico, hanno consentito un buon numero di voli sia dei modelli radiocomandati dei siracusani sia degli acrobatici in vincolato pilotati da Giorgio Capasso, Emanuele Di Bartolo e Mimmo Speranza. La giornata della domenica, che ha visto una discreta affluenza di pubblico, è stata aperta dal basso passaggio di salute sull'asse pista di una coppia di ultraleggeri, pilotati dagli istruttori della scuola di volo "Mosquito" che opera sull'aviosuperficie. Marco Fichera, direttore della scuola ed il com.te Pino Sola, pilota

AMI che vola sui Breguet Atlantic. Nel corso della giornata si è svolta una gara della categoria VVC Gip46 valida per il campionato italiano, ma pochi sono stati i voli delle altre categorie, sia RC che VVC. Infatti intorno alle dieci si è alzato un notevole vento la cui velocità è arrivata in tarda mattinata a livelli insostenibili sia per gli acrobatici VVC sia per i modelli che RC di vario genere, mentre i piccoli e velocissimi GIP hanno continuato impertentiti a girare, ma senza realizzare grandi velocità, ovviamente. Purtroppo non è stato possibile procedere neanche all'esibizione combat VVC, che era fra le più attese, nonostante fossero presenti i campioni Giuseppe ed Orazio Motta e Maurizio Anastasi. Si è prestato gentilmente come speaker della manifestazione Raimondo Torrisi, del MAC Siracusa, mettendo a disposizione la sua grande esperienza come ex presidente del MAC e partecipando anche nella veste di responsabile FANI per la Sicilia.

Come dicevo, la gara inerente il GIP46 si è svolta regolarmente. Qui di seguito la classifica:

		motore	tempo	velocità
1°	Castro Francesco	Acireale.....G20 G	22,80	157,89
2°	Maugeri Pietro	Acireale.....G20 G	23,89	150,69
3°	Tuccari Giuseppe	Catania.....G20 G	24,38	147,66
4°	Maugeri Antonio	Acireale.....G20 G	26,00	138,46
5°	Maugeri Pietro	Acireale.....G20 G	25,89	139,05
6°	Comito Raimondo	Palermo.....G20 G	26,25	137,14
7°	Todaro Filippo	Termini.....OS 15	27,06	133,04
8°	Scrima Vincenzo	Palermo.....G20 G	27,47	131,05
9°	Comito Raimondo	Palermo.....OS 15	27,91	128,99
10°	Scrima Vincenzo	Palermo.....OS 15	27,92	128,94
11°	Anastasi Francesco	Siracusa.....G20 G	29,26	123,03
12°	Anastasi Maurizio	Siracusa.....G20 G	29,89	120,44



L'organizzatore Daniele Leone, pilota di ultraleggeri e modellista VVC

Ha vinto, come spesso accade, l'inarrivabile Ciccio Castro, ma al secondo e terzo posto è stato bello vedere due giovani, cosa rara ormai purtroppo nel vincolato in Italia. Accanto ai giovani ecco il debutto di tre "diversamente" giovani (l'autrice della definizione, un po' ironica, un po' "consolante" è Carmen... Consoli e mi piace usarla per me stesso e tutti noi "vecchiacci" del vincolato): Raimondo Comito, Vincenzo Scrima e Filippo Todaro, vecchie glorie dell'aeromodellismo siciliano, tornati dopo tanti anni di inattività al VVC grazie al "santo" GIP46. Un ritorno che dà nuove energie al vincolato siciliano e che ha già fruttato, da parte di Vincenzo Scrima e Filippo Todaro l'organizzazione di un raduno in quel di Termini Imprese (PA), che si terrà il 18 novembre.

Tornando alla convergenza tra volo vero e aeromodellismo di cui accennavo all'inizio si può affermare che in questa occasione si è verificata ampiamente. Ed infatti alcuni aeromodellisti si sono prenotati per fare un volo, così detto di "ambientamento", su di un ultraleggero, da svolgersi durante il corso della manifestazione. Purtroppo, a causa del vento, anche i voli in ultraleggero dopo un po' sono stati sospesi ed è potuto andare in volo solamente Emanuele Di Bartolo, (pilota lo stesso Raffaele Viscovo), la cui faccia soddisfatta si può notare nelle foto che lo ritraggono a bordo. Rimasto entusiasta dell'esperienza si è sbilanciato nell'affermare che l'idea di prendere l'attestato di volo ULM non gli dispiacerebbe...

Il sabato sono arrivati per l'occasione alcuni piloti di aviazione generale e di ultraleggero, provenienti da

Catania Fontanarossa e Fiumefreddo, fra cui Stefano Arcifa, presidente dell'Aeroclub di Catania. Stefano è stato premiato dal Club Aviazione Popolare, associazione che riunisce i piloti autocostruttori (<http://www.federazioneicap.it/>) per il completo restauro del suo aereo, un Terzi Stiletto T9, che ha compreso anche sostanziali modifiche e miglioramenti (avvenuti nel terrazzo di casa sua al 5° piano !!!), dopo averlo acquistato usato in uno stato di semiabbandono. Insomma, una forma di aeromodellismo... in grande e alla grande ! Ma c'è di più. Stefano è stato, in passato, pilota di Team Racing e faceva coppia con Franco Castro (meccanico) negli anni '80. E di fatti i due hanno approfittato dell'occasione per farsi un voletto insieme, godendosi il paesaggio nei dintorni della pista, particolarmente suggestivo. Fra i piloti da Catania presente un pilota che ha l'abitudine di fare riprese video con una telecamera attaccata all'ala del suo aereo con una

ventosa! Il video della tratta Oasi dei Re-Catania, girato sabato 6, è visibile su: <http://www.youtube.com/watch?v=t9hYWLPLHs4&feature=plcp>
Già che ci siete date un'occhiata allo splendido Siracusa-Catania al tramonto su <http://www.youtube.com/watch?v=n-mtmgPvfGQ>

In conclusione un'esperienza, per quanto mi riguarda, molto positiva. Da un lato ho potuto verificare l'ospitalità e disponibilità dimostrate dalla Associazione Oasi dei Re e la fattività del direttore dell'aviosuperficie, Raffaele Viscovo. Ospitalità per gli aeromodellisti che, mi dicono, su altre aviosuperfici scarseggia alquanto. Evidentemente per altri club di volo non è evidente quanto l'aeromodellismo possa fare da volano per la diffusione del volo sportivo. Ho verificato anche che la pista è grande a sufficienza per ospitare un gran numero di modelli contemporaneamente in volo, difatti nella metà destinata al vincolato GIP e acrobazia hanno convissuto comodamente e avrebbero potuto girare contemporaneamente ancora altri due modelli VVC senza nessun problema. Inoltre ho potuto verificare quali sono le cose da correggere nell'organizzazione (tante...), preziosa esperienza per capire quali sono le reali problematiche e farne tesoro per la prossima volta. Difatti contiamo, con l'amico Raffaele, di organizzare qualcosa con molti più partecipanti per il prossimo fine primavera. Magari, chi lo sa, coinvolgendo modellisti da tutta Italia, sperando che li attiri l'idea di un weekend nella bella zona del modicano.

Le foto inerenti la manifestazione le trovate al link:

<https://plus.google.com/photos/106121579704012158834/albums/5816683902428680657/5816684221670754482>

DANIELE LEONE



Strane "discussioni" di Giorgio Capasso



Francesco Anastasi



Pietro Maugeri e Daniele Leone



Alcuni dei concorrenti GIP: Ciccio Castro, Antonio e Pietro Maugeri, Giuseppe Tuccari, Filippo Todaro, Raimondo Comito, Vincenzo Scrima

GARA GIP46 E RADUNO VVC

18 Novembre 2012 - Termini Imerese (PA)

La gara di GIP 46 e annesso raduno VVC si è svolta presso un fantastico piazzale asfaltato, sito nell'agglomerato industriale di Termini Imprese, tanto grande da potere ospitare cinque, forse sei, cerchi di volo. La disponibilità di questo sito, privato e concesso solo occasionalmente, lo si deve all'interessamento di Filippo Todaro, co-organizzatore insieme al Dr. Vincenzo Scrima, quest'ultimo anche sponsor della manifestazione.

Per certo so che le cattive previsioni meteorologiche hanno convinto alcuni modellisti a restare a casa, e quindi il numero dei partecipanti non è stato così numeroso come si sperava.

Al di là delle suddette motivazioni, c'è da rilevare che negli ultimi tempi il numero delle manifestazioni e il numero dei partecipanti ha subito una drastica riduzione. Siamo ben lontani dalle 30/40 presenze di tre o quattro anni fa, infatti è abbastanza frequente che alle manifestazioni ci siano soltanto sei o sette acrobaticari e una decina di velocisti.



Attilio Di Figlia



Mimmo Speranza

Per esperienza so che storicamente ci sono sempre stati periodi di “vacche grasse” e periodi di “vacche magre” e quindi la cosa non mi stupisce più di tanto, considerando che veniamo da quasi un decennio di affluenze da record, però probabilmente si può fare qualcosa per ripristinare gli entusiasmi, bisogna solo capire cosa.

Comunque, malgrado le brutte previsioni, ce la siamo cavata bene e non è mancato l'ardire di volare allegramente anche sotto una pioggerellina insistente. Solo per una mezzora ci siamo dovuti rifugiare dentro le macchine per un violento temporale, pur lasciando i modelli con i cavi ancora stesi all'aperto, tanto sapevamo che appena passata la bufera avremmo ricominciato senza timore.

Abbiamo volato tutti e molto, con un vento moderato che a tratti rinforzava ma senza mai crearci serie difficoltà. Per quanto riguarda gli acrobaticari eravamo tutti di Palermo con l'eccezione di Mimmo Speranza di Catania che ci ha mostrato i suoi *LINK* e *TETI*. Tra i palermitani Attilio Di Figlia con il *ROCKET*, Giorgio Capasso con lo *ZERO* ed il *NOBLER*, Emanuele Di Bartolo con il *KISMET*, io con l'*HURRICANE*, Giacomo D'Anna con il *P40*. Ai singoli voli di tutti, io e Giorgio Capasso abbiamo alternato alcuni voli in coppia con i nostri *ZERO* e *HURRICANE*, simulando inseguimenti tra i due caccia della II° WW. Divertentissimo, molto suggestivo nel cielo grigio di nuvole e ovviamente sotto la pioggia!

Bilancio positivo, è stata per tutti una bella giornata. Purtroppo ormai fa buio presto, così verso le 15,30 abbiamo provveduto alla pulizia dei modelli e poi tutti sotto la tettoia di un fabbricato annesso per assistere alla premiazione della gara di GIP46, per la quale lascio la parola a Vincenzo Scrima.

BRUNO MASSARA

Nonostante la malefica coda di “Minerva” che ha portato l'inizio dell'inverno Sicilia, in data odierna si è svolta a Termini Imerese un raduno di Volo Vincolato Circolare con la 7° Gara Gip 46 e 6° Trofeo Sorino Garofali con partecipanti provenienti da tutta la regione.



Antonio Maugeri e Vincenzo Scrima



Francesco Pistarà



Bruno Massara



Filippo Todaro e Ciccio Capuano



La simpaticissima famiglia Rocca



Piove. Tutti sotto la tettoia per la premiazione



Volo in coppia di Bruno Massara e Giorgio Papasso.



Giuseppe e Lorenzo Tuccari

Ben venti modelli Gip 46 divisi in 13 nella categoria modificati e 6 nella categoria standard hanno partecipato alla gara, forse dovuto all'innovazione di un premio al primo motore diesel partecipante ed ad un premio di consolazione per il concorrente che raggiungeva la media di tutte le velocità ottenute.

Il raduno si è svolto in un posteggio abbastanza grande, che ha permesso il volo in contemporaneo di modelli acrobatici e modelli Gip 46, concesso gentilmente da una nota ditta di metalli della zona industriale di Termini Imerese.

La mattinata meteorologicamente parlando sino alle ore 11.30 è stata buona anche se con una copertura di otto ottavi di altistrati, poi un temporale seguito da una copiosa pioggerellina che comunque ha permesso di concludere la gara con il monomodello Gip 46, ed il volo regolare dei modelli di acrobazia che hanno



Emanuele Di Bartolo



Giorgio Capasso

eseguito anche alcuni voli in coppia con due modelli in semiscala riproducenti due famosi caccia ovvero un Hawker Hurricane inglese ed un Mitsubishi A6M Zero giapponese.

Alle dieci cominciava la bagarre dei Gip 46 che con alterne vicende si concludeva con una migliore prestazione rispetto la Gara di Modica, infatti Castro Francesco migliorava le sue precedenti prestazioni concludendo la base di 10 giri con fermo in 22,03" pari a Km/h 163,41, lo segue a pochi secondi di distanza l'altro concorrente di Acireale Pistarà Francesco con 22,26" pari a Km/h 161,73 e terzo Maugeri Pietro anche lui di Acireale con 24,31" pari a 148,09, seguono altri 8 concorrenti.

Nella categoria standard, ovvero il modello costruito uguale a quello di Gottarelli del 1952, erano presenti ben sei modelli e su tutti ha prevalso Maugeri Pietro con 24,58" pari a 146,46.

Relativamente al primo modello con motore diesel il premio andava a Tuccari Giuseppe, mentre quello per la velocità media ottenuta andava al giovane Rocca Giuseppe.

Durante la gara si è avuto un attimo di incertezza quando mentre volava Maugeri Antonio si staccava il castello motore del modello finendo per fortuna verso una parte del cerchio priva di spettatori.

Alla luce della buona riuscita del Raduno d'autunno speriamo, visto che per il domani non v'è certezza, di ripetere di nuovo questa bella esperienza l'anno prossimo magari con il clima più clemente primaverile.

Seguono le classifiche divise in modelli modificati e standard.

VINCENZO SCRIMA

CLASSIFICA MODELLI MODIFICATI

N°	Concorrente	Città	Motore	Tm	V. Km/h
1	Castro Francesco	Acireale	G20 Glow	22,03	163,41
2	Pistarà Francesco	Acireale	G20 Glow	22,26	161,73
3	Maugeri Pietro	Acireale	G20 Glow	24,31	148,09
4	Comito Raimondo	Palermo	G20 Glow	25,62	140,61
5	Rocca Giuseppe	Acireale	G20 Glow	26,57	135,49
6	Tuccari Giuseppe	Catania	G20D	27,42	131,39
7	Anastasi Maurizio	Siracusa	G20 Glow	131,25	115,2
8	Rocca Orazio	Acireale	G20 Glow	29,63	131,49

9	Anastasi Francesco	Siracusa	OS 16 LA	31,56	114,07
10	Capuano Francesco	Termini Imerese	G20D	31,75	113,38
11	Agrusa Alessandro	Cinisi	OS 16 LA	32,65	110,26
12	Todaro Attilio	Termini Imerese	OS 16 LA	N.Class.	N.Class.
13	Todaro Filippo	Termini Imerese	G20D	N.Class.	N.Class.

CLASSIFICA MODELLI STANDARD

N°	Concorrente	Città	Motore	Tm	V. Km/h
1	Maugeri Pietro	Acireale	G20 Glow	24,58	146,46
2	Rocca Orazio	Acireale	G20 Glow	25,46	141,39
3	Capuano Francesco	Termini Imerese	OS 16 LA	25,62	140,61
4	Comito Raimondo	Palermo	OS 16 LA	26,03	138,3
5	Rocca Giuseppe	Acireale	G20 Glow	26,4	136,36
6	Scrima Vincenzo	Palermo	OS 16 LA	30,37	118,53



Francesco e Maurizio Anastasi



Ciccio Castro al decollo



Vincenzo Scrima premia Pietro Maugeri



Mimmo Speranza e Ciccio Castro



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

LE INTERVISTE IMPOSSIBILI

di Gabriele Macri

2. Bob Smurthwaite

L'uomo nella poltrona di fronte mi guarda di sottocchi, poi si sofferma sui particolari della stanza, torna a guardarmi un attimo e abbassa gli occhi; accavalla le gambe, poi riprende la posizione iniziale, i tacchi un po' sollevati da terra. E' evidentemente a disagio. Il suo modo di porsi rivela una timidezza quasi infantile. Decido di metterlo a suo agio con una domanda molto generale:

Io: - Signor Smurthwaite, ci vuole parlare della sua infanzia e del mondo che la circondava?

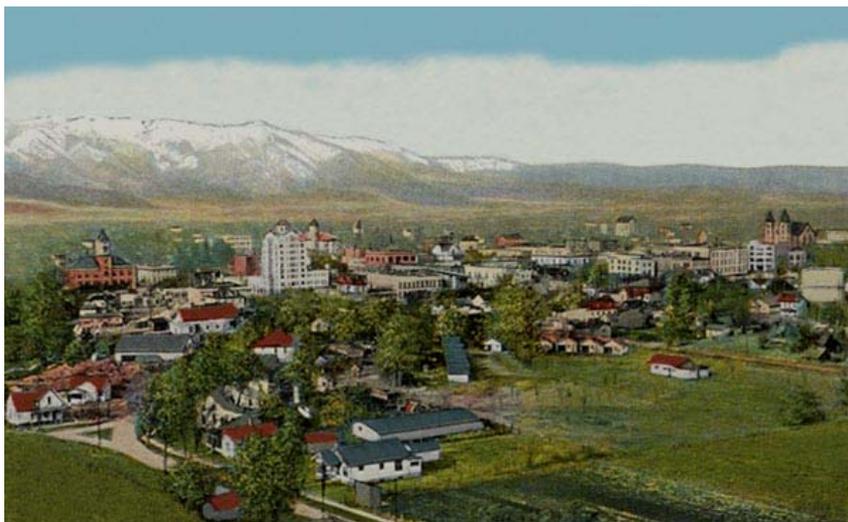
Bob: - Ehm... beh, sono nato a *Baker*, in Oregon... anzi, nel cuore dell'*Oregon Dorato*, come lo chiamavano. Era un posto incantevole, mi creda: tutt'intorno boschi, boschi a perdita d'occhio, alberi altissimi, prati, torrenti e ruscelli ovunque... La gente viaggiava ancora nei carri da pionieri, sa, quelli con il telone curvo, che ora vedete solo al cinematografo; in paese ci conoscevano tutti, ci rispettavamo, e per esempio a nessuno sarebbe mai saltato in testa di chiudere la porta a chiave quando si andava a letto. La vita scorreva placidamente, a Baker, senza fretta, senza lo *stress* delle vostre città moderne. Ricordo - forse potevo avere quattro o cinque anni - quando all'imbrunire la mamma mi consegnava tre cents e un secchio, e io andavo alla fattoria del vecchio Silas a prendere il latte appena munto; tornavo che era buio, tra i voli delle lucciole e i primi richiami del gufo lassù in cima alla Quercia Grande. E quando arrivavo, trovavo papà nella veranda che si dondolava nel suo seggiolone e sorseggiava del sidro, mentre in casa la mamma preparava la cena per noi altri...

Sorride, e si rilassa abbandonandosi nella poltrona. Ora so che possiamo andare avanti:

Io: - E la sua famiglia, la sua infanzia? Cosa faceva suo padre?



Bob: - Papà era un tecnico di macchine per segherie. Sa, a Baker tutto ruotava attorno al legname: avevamo il miglior legname degli *states*, e non c'era un solo abitante in paese che non fosse coinvolto in questo business: chi si occupava del taglio, chi del trasporto, chi della lavorazione, chi della distribuzione. Entravi in paese e la prima cosa che ne sentivi era l'odore. L'odore del legno fresco di taglio. E stia sicuro che i più pregiati mobili in stile *Old America* che lei riesce a trovare sono fabbricati con il legname che segavamo a Baker.



Baker come appariva in una cartolina degli anni '20

Io: - Quindi, tutto sommato, vivevate una vita abbastanza agiata...

Bob: - Beh... mica tanto, sa. Erano tempi duri, tempi di recessione. Io ero nato nel '21, e nel '29 ci fu il crollo di *Wall Street*: tutta la mia adolescenza trascorse negli anni '30, gli anni della Grande Depressione. Il lavoro, per fortuna, non mancò mai, e non ho mai sofferto la fame, ma con quel che costava la vita, era dura arrivare a fine mese: così l'estate lavoravo nelle segherie anch'io per dare una mano in casa. Divenni esperto nella selezione del legname e nella manutenzione dei macchinari: viene sicuramente da questo periodo il mio amore per il legno - ah, il profumo del legno appena tagliato! - e la passione per la meccanica.

Io: - ...ed entrambe trovarono sbocco nell'aeromodellismo...

Bob: - Esatto. A quei tempi tutti andavano matti per gli aerei. L'aviazione era l'argomento di conversazione più popolare tra i giovani. E anche tra i meno giovani, per la verità. Mi dedicai con passione al mio hobby, e non so quanti modelli costruii in quel po' di tempo libero che mi ritagliavo tra gli impegni scolastici e i lavoretti in casa e nelle segherie; perchè - *mi guarda severo sollevando un sopracciglio* - io studiavo, sa? Frequentavo la *High School* a Baker, e per nulla al mondo avrei rinunciato al mio diploma: come ripeteva sempre papà, solo l'istruzione può fare di un uomo *un uomo*.

Ma l'aeromodellismo mi piaceva, anche se da grande sognavo di fare il pilota o il tecnico aeronautico, e i miei modelli volavano bene. Forse anche *troppo* bene.

Io: - Cosa vuole dire con "troppo bene"?

Bob: - Erano modelli a volo libero, okay? E tutto intorno era pieno di alberi, okay? Lei non si sarebbe stancato di vedere le sue creature andarsi ad appiccicare ai rami venti metri più in alto? Non si sarebbe stancato di perderle di vista per colpa di quei boschi che le impedivano di correr loro dietro? Se fossi stato un costruttore più scarso, i miei modelli avrebbero finito per svolazzare intorno senza far quota, ma che gusto ci sarebbe stato? Tirai avanti fino all'estate del '39, poi decisi di inventar qualcosa per pilotare i miei modelli ed evitare di perderli ancora.

Io: - Come mai proprio nell'estate del '39?

Bob: - Volevo passare ai motomodelli. Avevo risparmiato abbastanza da potermi permettere l'acquisto di un *Ohlsson .60*. Quello che non potevo assolutamente permettermi era di perderlo: finchè si trattava di veleggiatori ed elastico, alla fin fine la perdita era limitata a quel po' di materiale e di tempo che ci avevo messo dentro. Ma un motore no, non potevo assolutamente rischiarlo.

Allora mi venne l'idea di far girare il modello attorno a me, controllando la quota mediante due cavi che azionassero il profondità.



La sede della American Junior Aircraft a Portland

Avevo costruito una riproduzione dell'*Heinkel 112B*, un aereo che la propaganda tedesca presentava come superiore a qualsiasi altro caccia esistente, e ci avevo montato l'*Ohlsson*. Ci feci centinaia di voli, con l'*Heinkel* e con uno *Spitfire* che costruii qualche tempo dopo e - mi crede? - non mi capitò mai di scassare. Mi divertivo come un matto. Ma gli eventi stavano precipitando.

Io: - A cosa allude?

Bob: - All'attacco di Pearl Harbour e all'entrata in guerra degli Stati Uniti. Io ero sdegnato, come la maggior parte degli americani, del resto, e decisi di arruolarmi. Così presi il treno e giunsi a *Portland*, dove un vecchio amico mi aspettava per fare la stessa cosa; sapevo che sarebbe passato qualche mese prima di ricevere la cartolina, e avevo deciso di passare qualche giorno con il mio amico, portandomi dietro l'*Heinkel* per farglielo vedere in volo.

Andammo insieme ad arruolarci nell'*Army Air Corp*, e nel pomeriggio corremmo al *Grant Park* per fare un voletto. Come può immaginare, si radunò un po' di gente, e tra questi un distinto signore con un modello a motore in mano, che mi disse di aver riconosciuto il suono dell'*Ohlsson* e di essere venuto a curiosare. Era gentile e insistente, mi fece un sacco di domande sul perché e il percome funzionasse il mio meccanismo, poi mi mostrò il proprio e io rimasi sbalordito dalla sua disarmante semplicità. Poi stese i cavi e decollò per farmi vedere "quel che significa volo acrobatico", disse. Ma, nella fretta di dimostrarmi quanto era bravo, impugnò la manopola al contrario e spiacciò al suolo il *Fireball*. Diventò una belva, dato che Jim non era abituato a perdere. Sì, perché quell'uomo era Jim Walker.

Io: - E come finì?

Bob: - Finì che mi invitò a visitare la sua fabbrica e così, su due piedi, mi assunse. Beh, per la verità non fu proprio un'assunzione in pianta stabile, ma mi chiese se avessi voglia di lavorare per lui, almeno fino alla chiamata alle armi. Perbacco, non aveva finito di parlare che già avevo accettato!

Fu un periodo straordinario della mia vita. No, non parlo del lavoro in se stesso, ma si trattava di quell'uomo... quell'uomo era... era... era un vulcano, ecco! Non aveva finito di formulare un'idea che, trac!, gliene veniva in testa un'altra. Allora mi chiamava, mi spiegava l'abbozzo della prima e mi incaricava di svilupparla mentre lui lavorava sulla seconda. Quando tornava, di solito trovava il prototipo bello e pronto: lo discutevamo, lo provavamo e apportavamo le eventuali modifiche. E avanti con un altro progetto.



Bob al lavoro in fabbrica

Io: - Lo aveva già visto fare da Jim Walker? Viveva anche lui nell'Oregon...

Bob: - No, no, a quell'epoca non avevo mai neanche sentito parlare di Jim. Un povero ragazzo di campagna, ero, che non si era mai mosso dal paese: come facevo a sapere di Jim? No, feci tutto da solo. Il mio meccanismo non era proprio una squadretta, aveva più le caratteristiche di un attuatore a camma; ora lei direbbe che era inutilmente complicato, ma funzionò, funzionò fin dal primo volo.

Era eccitante, al mattino, andare in fabbrica e chiedersi cosa avremmo inventato quel giorno. Jim fu un grande maestro per me, mi insegnò che non ci sono limiti all'inventiva, e che vale sempre la pena di provare qualsiasi idea, alla faccia di chi ci dice "non può funzionare".

Io: - Mi scusi, signor Smurthwaite, ma abbiamo molte testimonianze di gente che ha lavorato con Jim Walker, e sono molti quelli che riferiscono che sul lavoro era insopportabile, esigentissimo, irritante...

Bob: - Beh, Jim era un entusiasta, e come tale pensava che chiunque lavorasse con lui dovesse condividere il suo entusiasmo. Per lui era assolutamente normale, quando lavorava su un progetto, fare notte fonda in fabbrica; era assolutamente normale lavorare su un prototipo fino a che non risultasse perfetto; era assolutamente normale che ogni singolo pezzo da imballare fosse impeccabilmente rifinito. Quando trovava qualcosa - o qualcuno - che non rispecchiasse i suoi standard, perdeva le staffe. E le perdeva veramente, mi creda: non ho mai visto nessuno trasformarsi così repentinamente da signore in carrettiere come Jim quando trovava qualcosa di sbagliato, almeno dal suo punto di vista. D'altra parte, con un temperamento così

sanguigno, lo sforzo di controllarsi continuamente era logorante, e bastava poco a rompere l'equilibrio.

Io? Io non mai avuto problemi con Jim. Il fatto è che io condividevo in pieno il suo entusiasmo, e neanche io riuscivo a separarmi da un progetto prima averlo completamente sviluppato. Lavorare fino a tardi o anche la domenica non era un problema per me: anche perché, se devo essere sincero, non mi sembrava neanche che fosse un lavoro... E Jim, da parte sua, mi ha sempre trattato con i guanti bianchi.

Io: - Allora andavate d'accordo perché si erano trovati assieme due stakanovisti?

Lui scuote la testa lentamente, sorridendo e stringendosi tra le spalle. E' evidente che pensa che non ho capito, che un intervistatore non potrà mai capire il rapporto che lo legava a Walker.

Bob: - Vede, signore, forse ho dato del mio lavoro una visione più rigida e seria di quanto fosse in realtà. La verità è che non mi sono mai divertito tanto in vita mia come in quei mesi a Portland. Nello sviluppo di ogni progetto più che tecnici eravamo *boy scout*, e più che a Curtiss e Wright rassomigliavamo a Stanlio ed Ollio...

Per farle capire le racconto una storia: una volta a Jim venne l'idea di un u-control senza motore, da far volare a forza di braccia (e di gambe) con cinque metri di cavi, in modo da offrire l'emozione del pilotaggio anche alla massa dei ragazzotti che non avevano mai un cent in tasca. Quello che in seguito fu commercializzato con il nome di "Whip Power". Ovviamente, Jim aveva il pallino delle acrobazie e voleva approfittare del collaudo per imparare il volo rovescio; così, per avere un margine di sicurezza maggiore, pensammo di salire sul cocuzzolo di una collinetta lì vicino sfruttando lo spazio extra offerto dai fianchi inclinati. Era inverno, e tutto era ricoperto da un palmo di neve. Jim cominciò a girare sempre più velocemente, poi rigirò il modello sul dorso e invertì il senso di rotazione: a quel punto



L'esterno e l'interno della fabbrica di Baker come apparve agli occhi di Bob

era così ubriaco che perse l'equilibrio e cadde, rotolando giù lungo il fianco della collina fino a fermarsi nei pressi della ferrovia. Mi affacciai e vidi un'enorme palla di neve da cui sporgevano le braccia e le gambe di Jim; mi misi a ridere così forte da perdere l'equilibrio e rotolare giù né più né meno come aveva fatto lui. Quando mi fermai lì vicino, Jim tirò fuori la testa e disse: “*Che dici, giochiamo a palle di neve?*”. Ridemmo fino a stare male.

Bob sorride, anzi ride con gli occhi, immerso in un ricordo che in questo istante sta rivivendo abbandonato nella poltrona. Ma il tempo concessomi scorre rapido, e mi costringo a riportarlo al suo racconto:

Io: - Ma immagino che quei pochi mesi passarono, e che lei dovette partire per la guerra...

Bob: - Ebbene sì, alla fine venni destinato al teatro operativo indocinese e partii con l'AVG, le famose *Tigri Volanti*. - *Bob torna improvvisamente serio, e nei suoi occhi scorgo un velo di tristezza* - No, non ero un pilota da caccia: ho passato tutta la guerra come radiotelegrafista a bordo dei C-46 e dei C-47 da trasporto, volando su Birmania, Cina, India e Sudafrica. La guerra non lascia mai bei ricordi. Mi scusi, ma non vorrei parlarne.

Io: - E allora mi parli di quando tornò negli Stati Uniti.

Bob: - Semplice: tornai a lavorare per Jim, con tanto di contratto, questa volta. Lui mi affidò, tra l'altro, il... come si dice da voi... noi lo chiamiamo *restyling*, di tutti i balsa della American-Junior. Era il momento dei jet, capisce?, e il P-39 a cui era ispirato l'*Interceptor* aveva perso tutto il suo fascino. Elaborai i modelli per la nuova versione postbellica del *Fireball*, quella acrobatica con la capottina a goccia, rifeci tutte le fustelle e gli altri attrezzi per produrre vecchi e nuovi modelli... facemmo un sacco di belle cose in quei tre anni che passai a Portland.

Io: - Solo tre anni. E poi?

Bob: - Vede, per quanto mi riguardava, sarei rimasto a lavorare con Jim per tutta la vita. Ma non a Portland. Lei è mai stato a Portland? Mi scusi, è una domanda stupida... Ma Portland a quei tempi mi era insopportabile: una città grande, piena di gente stressata e maleducata, una delinquenza potente e spietata che

ti impediva di uscire tranquillamente la sera, una polizia paranoica capace di ammanettarti solo per controllare i documenti...

In fabbrica stavo bene, ero sereno ed entusiasta; ma quando uscivo mi trovavo immerso in una realtà che mi era odiosa. A volte mi sembrava di impazzire. Tirai avanti fino al '48, poi glielo dissi.

Io: - Cosa disse? E a chi?

Bob: - A Jim. Che volevo andarmene, tornare a Baker.

Sa, mi capitava di ripensare sempre più spesso alla mia infanzia a Baker, alla pace e alla serenità di quel posto benedetto da dio. Dopo quattro anni passati a sparare sulla gente, io



Il Bonanza, prima creatura di Bob nella nuova sede



Il Firebee, montato e in kit



Il prototipo originale del Firebee costruito da Bob come appare oggi

desideravo, io anelavo a ritrovare un po' di pace e di me stesso. Così una sera entrai nell'ufficio di Jim e, senza dargli modo di interrompermi, tutto d'un fiato, gli raccontai tutto.

Io: - E lui?

Bob: - Lui mi guardò in silenzio. Era veramente, sinceramente addolorato. Provò ad offrirmi un aumento, nuove responsabilità in azienda. Alla fine capì. Mi chiese solo di rinviare il licenziamento di un paio di mesi, in modo che potessi finire quello che avevo iniziato per l'azienda. Accettai con piacere, mi faceva star male vedere come la mia decisione lo avesse rattristato.

In seguito vidi poco Jim, era spesso fuori sede e nessuno sapeva dove. I due mesi erano quasi passati quando ricomparve, e venne da me tutto contento chiedendomi se avevo voglia di fare un viaggetto con lui per visitare il mio paese natale; io ne fui entusiasta, pensai che sarebbe stato un bellissimo addio, e salimmo assieme sulla sua *Buick* nera. Fu un viaggio molto piacevole, chiacchierammo dei bei tempi, e anche di un paio di idee che mi frullavano nella zucca. Quando giungemmo alla periferia di Baker, Jim si fermò davanti a un grande capannone in legno. “*Dai, scendi*”, mi disse.

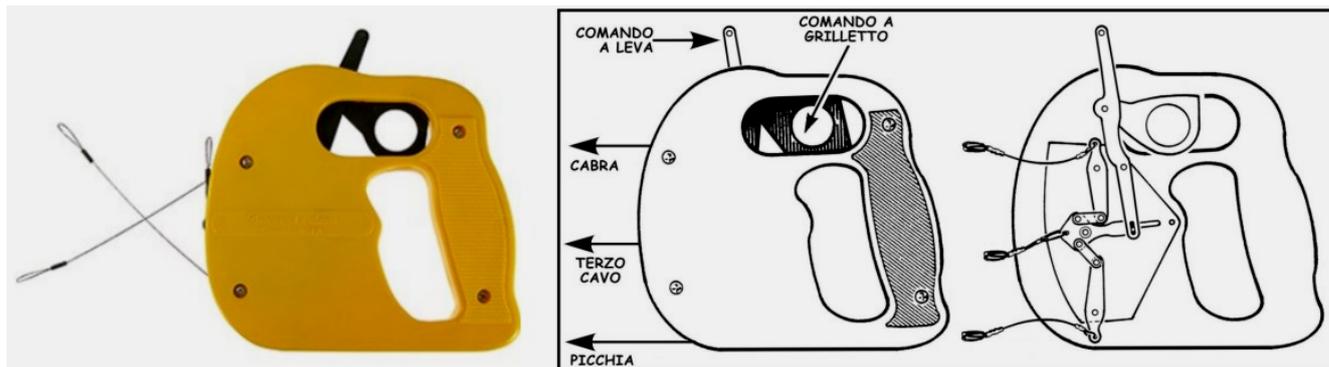
Mi guarda con occhi spalancati. Probabilmente, mi dico, è la stessa espressione che assunse proprio nell'occasione che mi sta narrando.

Bob: - Apri la porta del capannone: era zeppo di balsa e macchine utensili. Mi strinse la mano: “*Complimenti. - mi fece - Sei il direttore della prima filiale della American Junior Aircraft?*”. Capisce di cosa era stato capace Jim Walker? Non voleva perdermi. Aveva fiducia nelle mie capacità. E aveva fatto ciò che nessun imprenditore al mondo avrebbe fatto. Mi aveva comprato un'azienda tutta mia. Ecco cosa volevo dire quando dicevo - e l'ho detto molte volte in vita mia - che Jim mi ha sempre trattato con i guanti bianchi.

E' visibilmente commosso. Si asciuga di soppiatto una lacrima che gli spunta a tradimento.

Io: - E come andò?

Bob: - Andò bene, perbacco! Io ero felice, laggiù, e i risultati non mancarono. Presentai a Jim il *Bonanza*, un semiscala a tavoletta assai grazioso, e gli piacque: non vorrei sembrarle presuntuoso, sa, ma era davvero il miglior kit che la A-J avesse mai offerto al pubblico, con tutti i pezzi già sagomati, i bordi arrotondati, tutto già carteggiato e pronto per



La manopola *Flight Control* della *J.Roberts*

l'assemblaggio. Stabilimmo un primo stock di 125.000 scatole. Non avevo finito di consegnarle tutte, che gli portai quello che poi lui volle chiamare *Firebee*, un semiscala a tavoletta del *T-28*, dotato di carrello triciclo e di un meccanismo di mia invenzione per controllare il regime del motore mediante un terzo cavo.

Glielo feci provare al Grant Park e fu amore a prima vista: ci volò per tutto il pomeriggio fino a sera, consumando tre set di pastiglie per freni. Sì, perché avevo anche applicato alle ruote dei freni collegati al fondo corsa del picchia. Il *Firebee* andò subito in produzione, ma per il comando motore Jim preferì un meccanismo pneumatico di suo brevetto: era più economico, capisce, e serviva a non far lievitare il prezzo di vendita.

Continuammo a lavorare assieme per dieci lunghi, meravigliosi anni. Venne il *Firecat*, il *Firekitten*, le nuove versioni dei vecchi modelli... fino a che non dovetti mettermi in proprio.

Io: - Che cosa accadde?

Bob: - Il 12 marzo del '58, alle dieci del mattino, Jim morì nello studio del suo avvocato. Un infarto, sa, l'ultimo di una lunga serie iniziata in seguito a quel maledetto processo...

Io: - Quello contro Roy Cox, vero?

Bob: - Quell'uomo non mi era mai piaciuto. Ho sempre pensato che a lui interessasse solo il denaro, nient'altro. Solo gli utili. E sono sceso nella tomba convinto che fosse stato lui a portare Jim alla morte. Dopo il processo era uno straccio, e cominciò ad accusare i primi sintomi di una grave disfunzione cardiaca. Sia io che suo fratello Bill cercammo di distrarlo portandolo a caccia e a pesca, ma erano attività che non lo appassionavano, e allora si dedicò al golf, diventando nel giro di un anno il campione dilettante locale. Voi forse sapete del tosaerba radiocomandato che si era costruito. - *annuisco* - Ebbene, lui lo modificò per raccogliere automaticamente le palline da golf sparse per il giardino alla fine di ogni allenamento. Non ci sarà mai nessuno come Jim.

La sua morte cambiò ogni cosa. Rilevai da Bill la filiale di Baker ed aprii la mia azienda personale. La chiamai *J.Roberts*: la "J" era l'iniziale del mio primo nome - pochi sanno che mi chiamo James Robert, mi hanno sempre chiamato Bob - e aggiunsi la "S", iniziale del cognome. Decisi di iniziare commercializzando la mia vecchia idea del comando a tre cavi per elevatore e motore, fornendo separatamente il meccanismo di bordo e la speciale manopola. La chiamai "*Flight Control*". - *esita* - Forse, chissà, ne ha sentito parlare...

Io: - Ne possiedo un esemplare. E' stato un grande successo, e si usa anche al giorno d'oggi.

Bob: - Sì, devo convenirne, è stato il mio più grande successo. Mi ha consentito di vivere agiatamente e di ampliare la gamma dei kit con tutta una serie "dedicata", dal *Mauler* al *Corsair*, dal *Bearcat* allo *Skyraider*. La vita della mia azienda è stata, a dire il vero, piuttosto travagliata, con cambiamenti di denominazione, vendite, rilevamenti, ma tutto sommato ho continuato a lavorare come mi piaceva fino al luglio del '92, quando ho lasciato il vostro mondo.

Dà una sbirciata di nascosto all'orologio, un vecchio extrapiatto dal quadrante un po' ingiallito. Il tempo è scaduto.

Io: - Signor Smurthwaite, mi permetta di concludere con una domanda che ho già fatto anche a qualcun altro: un rimpianto e un rimorso.

Bob: - Un rimpianto? Certamente quello di non aver testimoniato a quel dannato processo. Jim non me lo chiese, un po' perché, come già era accaduto nei procedimenti passati, era sicuro di vincere con facilità, un po' perché - credo - fosse troppo signore per chiedere aiuto. Io stesso probabilmente presi sottogamba tutta la faccenda, ritenendo che i legali di Jim avrebbero facilmente incastrato l'avversario. Purtroppo non andò così. Ma io sono sicuro che se avessi potuto testimoniare le cose sarebbero andate diversamente: io *sapevo*, e ne avevo le prove, che Jim aveva fatto volare modelli vincolati fin dal 1927, anche davanti a testimoni. Avrei potuto evitargli la perdita del brevetto e la malattia che lo ha portato alla tomba. - *abbassa lo sguardo e sospira* - Ma ormai questo, tutto questo, non ha alcuna importanza.

Io: - E il rimorso?

Resta un attimo silenzioso, a testa china. Poi la solleva con decisione e mi fissa negli occhi:

Bob: - Quello di aver mal giudicato Roy Cox. Certamente era un uomo alla ricerca del successo, ma non più di quanto lo ricercasse lo stesso Jim. Quando quella volta, all'Hobby Show di Chicago, gli sentii dire che era convinto che l'ottanta per cento dei modelli che si vendevano non avrebbero mai volato, lo accusai di cinismo e superficialità; e non capii che il suo era il rammarico di chi ricercava la perfezione e garantiva il massimo grado di qualità umanamente possibile. L'ho odiato per tutta la vita, e sono morto portandomi quest'odio nel cuore. Ora, che sono un po' più saggio, so che Jim e Roy erano due uomini che condividevano lo stesso sogno, e che a renderli avversari è stata la spietata, assurda, miserabile società che l'uomo si è costruita.

Io: - Grazie, signor Smurthwaite. Credo che possa bastare.

Bob: - Grazie a lei, signore: devo ammettere che parlare con lei della mia precedente esistenza è stato molto più piacevole di quanto mi aspettassi.

FINE



Venti e più anni fa...



La squadra riproduzionisti del GAB-Bergamo in occasione di una gara regionale a Taliedo fine anni '50. Da sinistra in piedi Ivan Poloni, accanto il figlio di Umberto Cappelletto, un modellista con il *Little Toot*, Cappelletto con il bimotore, ultimo Giorgio Rabaglio in veste di giudice di gara. Accosciati Carlo Morosini e Raffaele Oberti. Foto I. Poloni



Il Caproni CA133 di Giorgio Rabaglio in volo sulla pista VVC di Linate nel 1960 circa. Al pilotaggio Ivan Poloni. Foto I. Poloni

Venti e più anni fa...



Gruppo di premiati al *Trofeo Beppe Albanese* di acrobazia all'aeroporto di Boccadifalco di Palermo, il 17 Settembre 1973. Nel gruppo si riconoscono, al centro, Leone Parlavecchio ed Enzo Piscitello, a destra Enzo Randazzo. Foto E.Piscitello



Un passaggio del Fachirol di Lucio Raccuja di Reggio Calabria. Gara di riproduzioni a Martina Franca (TA) 1969. foto M.Candido

IL NOTIZIARIO DI VOLO VINCOLATO NEL 2013

Caro Amico,
Anche quest'anno desideriamo ringraziarti per il sostegno dato al *Notiziario di Volo Vincolato*.
Anche per il 2013 il contributo per ricevere il *Notiziario di Volo Vincolato* è di 15 Euro.
Tale contributo è, come noto, un puro rimborso spese per i costi di stampa e spedizione che sosterremo per spedirti il *Notiziario di Volo Vincolato* nel 2013.

ATTENZIONE, RICORDATI DI:

**COMUNICARCI QUANDO INVII IL RINNOVO ALL'ABBONAMENTO.
E' IMPORTANTE PERCHÉ, SIA CHE FAI UNA RICARICA SU POSTEPAY
SIA CHE INVII L'IMPORTO CON PAYPAL, IL TUO NOMINATIVO
POTREBBE NON FIGURARE!
DI CONSEGUENZA POTREMMO RICEVERE L'IMPORTO MA SENZA
SAPERE A CHI ATTRIBUIRE IL RINNOVO!!!**

PER RICEVERE IL NOTIZIARIO DI VOLO VINCOLATO IN STAMPA PUOI SCEGLIERE DUE OPZIONI:

-ricarica di 15 euro su carta **Postepay n°4023600585344544** intestata a Bruno Massara, cod.fisc. MSSBRN63P22G273T. La ricarica è eseguibile presso un ufficio postale o rivendite tabacchi convenzionate Superenalotto, ed è necessario il cod.fiscale dell'intestatario della carta da ricaricare.

-oppure: pagamento di 15 euro con **Paypal** a: **volovincolatosicilia@libero.it**

In entrambi i casi conferma l'invio del tuo contributo a Bruno Massara, 0916884157 – 3317016424 E-mail: volovincolatosicilia@libero.it

PER RICEVERE IL NOTIZIARIO DI VOLO VINCOLATO SU CD PUOI SCEGLIERE DUE OPZIONI:

-ricarica di 15 euro su carta **Postepay n°4023600458759943** intestata a Gabriele Macrì, cod.fisc. MCRGRL55M16E815M. La ricarica è eseguibile presso un ufficio postale o rivendite tabacchi convenzionate Superenalotto, ed è necessario il cod.fiscale dell'intestatario della carta da ricaricare.

-oppure: pagamento di 15 Euro con **PayPal** a: **wendover@alice.it**

In entrambi i casi conferma l'invio del tuo contributo a Gabriele Macrì, 0836460633 – 3346553202 E-mail: wendover@alice.it

Un cordiale saluto, la redazione del Notiziario di Volo Vincolato