

Volo Vincolato

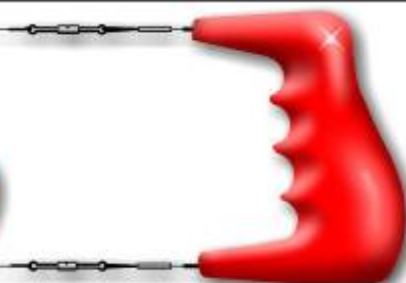


VOLO VINCOLATO ANNO 10 N. 4

XXI campionato Cisalpino di acrobazia F2B - S. Fiussello
Vanno, vengono, ritornano - G. Zenere
Il Camach di Luciano Compostella
Il Trivello - E. Marra
Gara GIP 46 ad Acireale (CT) 17/11/2013 - Scrima
Carl Barks e il volo vincolato - 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 -
Palermo - 15 Dicembre 2013 – Anno X - N° 4 -



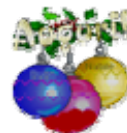
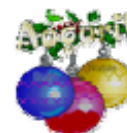
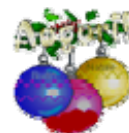
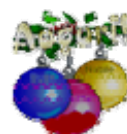
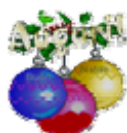
SOMMARIO

- 3.....XXXI campionato Cisalpino di acrobazia F2B – S. Fiussello
11....Vanno, vengono, ritornano – G. Zenere
15....Il Camach di Luciano Compostella
16....Volo Vincolato Calabria: Il Trivello - E. Marra
19....Volo Vincolato Sicilia: gara GIP 46 ad Acireale (CT) 17/11/2013 - Scrima
22....Volo Vincolato Puglia: Carl Barks e il volo vincolato - G. Macrì
24....Venti e più anni fa...

In copertina: Silvia Fiussello e Alberto Maggi a Desio il 22 Settembre 2013. Foto M. Speranza.



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



XXXI CAMPIONATO CISALPINO DI ACROBAZIA **F2B**

Piacenza, 21 Aprile 2013

La trentunesima edizione del Campionato Cisalpino di acrobazia debutta sulla pista del Gruppo Modellistico Piacentino situata nel comune di Gossolengo, su un'area adiacente al fiume Trebbia. L'impianto accoglie generalmente l'attività modellistica RC ma, grazie all'interessamento di Angelo Bernini, i soci del gruppo modellistico locale hanno accolto con entusiasmo l'idea di ospitare una manifestazione di Volo Vincolato mettendo a disposizione pista, strutture e collaboratori ed evidenziando anche una capacità organizzativa decisamente di alto livello apprezzata da tutti i partecipanti. L'impianto si presenta molto aperto e libero da vegetazione (generalmente causa di fastidiose turbolenze); per far fronte alla situazione meteo non particolarmente propizia caratterizzata da pioggia e freddo, gli organizzatori hanno inoltre predisposto dei gazebo nei punti strategici che hanno offerto riparo a concorrenti, giudici e accompagnatori; i conteggi dei punti e la preparazione del pranzo sono invece stati effettuati al coperto, all'interno di una costruzione che costituisce il principale punto di riferimento del campo volo.

L'impegno e l'efficienza dei modellisti piacentini è purtroppo stata messa a dura prova da varie circostanze: prima fra tutte la pioggia che, come già accennato, ha offerto solo qualche tregua momentanea creando notevoli difficoltà a quei concorrenti che si sono trovati a dover lanciare nei momenti più sfavorevoli ma anche, in secondo luogo, l'imprevista defezione di Giordano Laghi e l'impossibilità di trovare un sostituto,



Gruppo partecipanti a Desio



circostanza che ha portato ad effettuare la gara con due soli giudici (Guido Fasano e Luca Barzaghi).

I concorrenti (nove nella categoria ACRO e sette nella categoria BIG) hanno evidenziato un buon livello di preparazione, nonostante questa fosse, in Italia, la prima occasione agonistica della stagione. Alberto Maggi si è presentato nella nuova veste di “elettricista” gareggiando con il suo Extra 300 di fabbricazione ucraina convertito al motore elettrico; reduce dalla brutta esperienza della gara di World Cup a Vidreres (Spagna) dove aveva distrutto il bellissimo Yak (anch’esso ucraino e motorizzato elettrico) a causa del forte vento, è riuscito a riscattarsi vincendo la prima prova del Cisalpino 2013 davanti all’altro “elettricista” Marco Valliera, in gara con lo Shark rosso. Giacomo Felici e Vittorio Furlan riescono invece ad imporsi su Mauro Fiussello, al quale viene annullato il secondo lancio per perdita di parti in volo, mentre Mario Bosio e Giorgio Zenere, eterni rivali, chiudono la classifica BIG.

Nella categoria ACRO vince Albino Raveane, incalzato a pochissimi punti dalla sottoscritta; sorprendente terzo, Olimpio Torchio ha dimostrato di aver ben superato il trauma della rottura del suo BAGA 14 a Vidreres (stessa gara, stesso vento di cui parlavo a proposito di Maggi). Per Brentonego e Bernini, rispettivamente quarto e quinto, il problema principale è stata la pioggia, più leggera o addirittura momentaneamente assente per altri concorrenti della categoria ACRO, ma violenta ed esagerata in concomitanza dei loro lanci. Problemi di carburazione hanno invece limitato la possibilità di esprimersi adeguatamente a Giovanni Viglianti, appositamente “salito” da Reggio Calabria per partecipare al Cisalpino con Ennio Marra, anch’egli reggino ma attualmente residente in Lombardia; Viglianti ha infatti preso parte alla gara utilizzando un acrobatico di Marra senza però aver potuto effettuare la necessaria messa a punto a causa del maltempo che ha caratterizzato anche i giorni precedenti. Nella parte finale della classifica ACRO troviamo Riccardo Storto, Sergio Innocenti (tornato alle gare dopo qualche anno di assenza) e, a chiudere la classifica, il già citato Ennio Marra il quale in entrambi i lanci ha effettuato dei passaggi troppo bassi con conseguente annullamento dei punteggi delle figure successive.

L’ottimo pranzo cucinato sul campo dagli organizzatori ha costituito un piacevole momento di incontro e scambio di opinioni al riparo di tettoie e gazebo proprio nella fase della giornata in cui la pioggia si è scatenata con maggiore violenza; la premiazione ha quindi concluso la giornata congedando i concorrenti con prodotti tipici locali (vino e salumi) molto apprezzati.



Mauro Fiussello

Valdagno, 9 giugno 2013

Dopo un mese e mezzo dalla gara di Piacenza il Cisalpino prosegue con il consueto appuntamento allo Stadio dei Fiori di Valdagno in una domenica calda ed abbastanza soleggiata, forse la prima di questa annata anomala nella quale l’estate sembrava non arrivare mai. Giunta alla sua decima edizione la gara di Valdagno

vede anche lo svolgersi, in parallelo, del consueto raduno non agonistico, affollato di modellisti di ogni età provenienti principalmente dal Veneto.

Con una partecipazione leggermente in calo rispetto a Piacenza, la gara conta sei concorrenti nella categoria BIG e sette nella categoria ACRO, tutti agguerriti e pronti a darsi battaglia sottoponendosi al severo giudizio di Giordano Laghi, Luca Barzaghi e Massimo Sangiacomo; dato il numero non elevato di partecipanti, l'organizzazione ha deciso di effettuare entrambi i lanci al mattino, circostanza che ha consentito una maggiore uniformità nelle condizioni meteo ma anche di evitare i temporali previsti nel pomeriggio (e puntualmente arrivati).

La categoria BIG ha visto il rientro, temporaneo e vittorioso, di Aivia Bosio: a conclusione del percorso teorico in Accademia Navale e in attesa di imbarcarsi per effettuare il tirocinio pratico, Aivia ha deciso di partecipare alla gara nonostante non avesse avuto molte occasioni di allenamento, anche in previsione di un inevitabile allontanamento dal mondo modellistico. Al secondo posto troviamo Alberto Maggi, momentaneamente penalizzato dalla repentina decisione di cambiare modello ad una settimana dalla gara: il vecchio acrobatico costruito per il motore a 4 tempi risultava infatti, elettrificato, molto più leggero dell'EXTRA 300 ucraino, con possibilità quindi di prestazioni migliori. Pochi punti separano poi il terzo classificato, Mauro Fiussello, dal quarto, Giacomo Felici; chiudono la classifica BIG i soliti duellanti Giorgio Zenere e Mario Bosio, con pochissimo distacco l'uno dall'altro e, questa volta, con la supremazia di Zenere, anche in relazione al fatto che "giocava in casa".

Nella categoria ACRO, netta vittoria di Albino Raveane con un distacco di più di 200 punti dal secondo classificato, Angelo Bernini, e dalla sottoscritta, terza; una superiorità così evidente lascia supporre una doverosa ed inevitabile promozione alla categoria BIG per il prossimo anno. Al quarto posto troviamo Raffaello Brentonego che ha finalmente potuto effettuare un volo asciutto dopo il diluvio subito a Piacenza; Mario Refosco, aeromodellista locale, non ha voluto mancare a questo appuntamento anche se non partecipa più con continuità alle gare, collocandosi al quinto posto. Chiudono la classifica ACRO Olimpio Torchio e Riccardo Storto: dopo la bella prestazione effettuata a Piacenza, Olimpio torna nelle retrovie ma continua a mancare l'obiettivo della maglia nera, tenacemente contesagli da Storto.

Dopo un lauto pranzo in un ristorante della zona, i concorrenti ed i partecipanti al raduno sono ritornati allo Stadio dei Fiori per la premiazione, effettuata nella zona chiusa a causa dello scatenarsi di un violentissimo temporale che avrebbe sicuramente impedito i lanci per una buona parte del pomeriggio; fortunatamente la decisione dell'organizzazione di concludere i voli al mattino si è rivelata molto saggia e previdente, ed i disagi sono così stati ridotti al minimo. Anche a Valdarno, come a Piacenza, non sono poi mancati i prodotti alimentari locali offerti a tutti i partecipanti.



Marco Valliera



Giacomo Felici



Giorgio Zenere



Il Ciriè di Olimpio Torchio



Giovanni Viglianti e Ennio Marra



Raffaello Brentonegro



Desio, 22 settembre 2013

La conclusione del Campionato Cisalpino avviene sulla pista del Gruppo Modellisti Briantei a Desio, una pista RC che ospita da due anni anche gli acrobaticari del Gruppo Modellistico Monzese, organizzatori della gara. Il grave lutto che, all'inizio di luglio, ha colpito l'ambiente modellistico in generale ed il GMM Monza in particolare non poteva non influire sullo svolgimento di questa gara, la prima che il gruppo organizza senza il suo esponente più autorevole: Luciano Compostella. Scomparso all'età di 79 anni, Compostella lascia una eredità tecnica che influenzerà ancora a lungo l'acrobazia in volo vincolato, una eredità costituita da progetti e modelli che hanno fatto la storia di questa categoria. Molti dei suoi acrobaticari sono attualmente in possesso di vari modellisti italiani ai quali Luciano stesso li aveva venduti in occasione del trasloco


S.Fiussello, Raveane e Torchio

Valliera, Maggi e Felici


forzato dal suo storico negozio del centro di Monza; altri sono invece stati rilevati dal GMM e sono attualmente custoditi dai vari soci.

La gara di Desio, per decisione degli organizzatori, ha voluto quindi essere una commemorazione messa in atto sollecitando i partecipanti in possesso di un modello di Luciano ad usarlo per la gara: ecco allora la partecipazione a sorpresa di Gabriel Laghi, in gara con un Solar (costruito dal padre Giordano, ma con consulenza diretta del suo progettista), rientro che è stato anche gratificato da una inaspettata vittoria; a fargli compagnia gli altri due Solar di Brentonego e di Zenere, il secondo dei quali costruito da Compostella e da lui usato nell'ultima gara a cui ha partecipato (Valdarno 2012). Maggi, temporaneamente messo da parte l'elettrico, è ritornato ad assaporare il tiro deciso del motore a quattro tempi con l'Airone, uno degli ultimi acrobatici usati da Compostella, mentre Raveane ha usato uno storico Tango sul quale si notano delle scritte in cinese fatte in occasione di un meeting Italia-Cina degli anni '80; un altro Tango è stato invece usato da Felici, un esemplare con la particolarità dell'ala smontabile probabilmente costruito in occasione di una trasferta oltre oceano. Torchio, possessore di uno dei biplani coi quali Compostella ha effettuato alcune stagioni agonistiche, non ha potuto esimersi dal portarlo in gara nonostante i problemi di motore ancora irrisolti che gli impediscono di effettuare dei lanci completi; anche Storto era intenzionato ad usare un biplano in suo possesso, ma purtroppo nelle prove del giorno precedente si è rotto per un cedimento strutturale: Riccardo ha comunque assicurato che provvederà a ripararlo e, per l'occasione, ha comunque portato una bellissima semi-riproduzione del Macchi 202, ma solo in esposizione. Altri modelli di Compostella, come il Camacc e il Kaiser, sono poi stati esposti durante la gara, insieme a dei poster predisposti da Brentonego in cui Luciano appariva felice e sereno insieme ai suoi modelli, l'immagine con cui tutti noi vogliamo ricordarlo.

Per quanto riguarda la gara, nella categoria BIG la vittoria è andata a Gabriel Laghi ma, con un buon secondo posto, Alberto Maggi si assicura la vittoria nel XXXI Cisalpino seguito da Mauro Fiussello, Giacomo Felici e Vittorio Furlan (sia nella gara che nel campionato). Mentre Giorgio Zenere chiude la classifica BIG, il suo compaesano Brentonego conquista la sua prima vittoria nella categoria ACRO, seguito a pochi punti dalla sottoscritta che, contenendo il distacco, si assicura comunque il secondo posto nella classifica finale dietro a Raveane, già matematicamente campione dopo la seconda gara. Terzo gradino del podio per Angelo



Mimmo Speranza con la figlia



Riccardo Storto e Olimpio Torchio



Giacomo Felici con il Tango di Compostella



Giovanni Viglianti



A. Maggi rifornisce l'Airone di Compostella



Vittorio Furlan



Uno dei molti Tango di Luciano Compostella e un dettaglio di una semiala

Bernini, che si prende la soddisfazione di staccare di circa 10 punti Raveane, giunto solo quarto. Erano inoltre presenti alla gara di Desio anche Ennio Marra e Giovanni Viglianti, rispettivamente sesto e settimo, ancora alle prese con varie difficoltà e traversie dettate principalmente dalla inesperienza (a Viglianti, ad esempio, è stato annullato il secondo lancio per non aver usato il laccetto alla manopola!). Da segnalare poi la partecipazione di Casarola, quest'anno risultato un po' latitante e classificatosi al quinto posto, e di Innocenti che chiude la classifica dietro a Storto e Torchio.

La premiazione ha visto poi un altro momento di commozione nel ricordo di Luciano Compostella; a tutti i partecipanti sono stati inoltre consegnati alcuni "pins" della collezione che Luciano ha raccolto nelle numerose trasferte internazionali: piccoli pezzi della storia dell'aeromodellismo dagli anni '60 ad oggi. La giornata si è quindi conclusa con uno spettacolare volo a tre, che ha visto impegnati Giorgio Zenere, Gabriel Laghi e Alberto Maggi.

A tutti l'appuntamento all'anno prossimo, per il XXXII Cisalpino.

SILVIAFIUSSELLO

Tutte le fotografie sono di Mimmo Speranza



Mimmo Speranza e Giacomo Felici



CLASSIFICHE

PIACENZA CATEGORIA BIG

	concorrente	punti	millesimi
1	MAGGI Alberto	2267.70	1000.00
2	VALLIERA Marco	2203.10	971.51
3	FELICI Giacomo	2154.70	950.17
4	FURLAN Vittorio	2127.90	938.35
5	FIUSSELLO Mauro	2117.70	933.85
6	BOSIO Mario	2102.50	927.15
7	ZENERE Giorgio	2077.40	916.08

PIACENZA CATEGORIA ACRO

	concorrente	punti	millesimi
1	RAVEANE Albino	1960.3	1000.00
2	FIUSSELLO Silvia	1954.9	997.25
3	TORCHIO Olimpio	1856.5	947.05
4	BRENTONEGO Raffaello	1824.10	930.52
5	BERNINI Angelo	1817.8	927.31
6	VIGLIANTI Giovanni	1678.3	856.14
7	STORTO Riccardo	1555.6	793.55
8	INNOCENTI Sergio	402.00	205.07
9	MARRA Ennio	269.4	137.43

VALDAGNO CATEGORIA BIG

	concorrente	punti	millesimi
1	BOSIO Aivia	3338.4	1000.00
2	MAGGI Alberto	3305.5	990.14
3	FIUSSELLO Mauro	3162.6	947.34
4	FELICI Giacomo	3131.8	938.11
5	ZENERE Giorgio	2971.2	890.00
6	BOSIO Mario	2964.4	887.97

VALDAGNO CATEGORIA ACRO

	concorrente	punti	millesimi
1	RAVEANE Albino	2955.2	1000.00
2	BERNINI Angelo	2731.5	924.30
3	FIUSSELLO Silvia	2699.3	913.40
4	BRENTONEGO Raffaello	2645.1	895.06
5	REFOSCO Mario	2604.1	881.19
6	TORCHIO Olimpio	2382.7	806.27
7	STORTO Riccardo	2102.6	711.49

DESIO CATEGORIA BIG

	concorrente	punti	millesimi
1	LAGHI Gabriel	3242.00	1000
2	MAGGI Alberto	3232.20	996.98
3	FIUSSELLO Mauro	3182.10	981.52
4	FELICI Giacomo	3130.50	965.61
5	FURLAN Vittorio	2953.70	911.07
6	ZENERE Giorgio	2805.40	865.33

DESIO CATEGORIA ACRO

	concorrente	punti	millesimi
1	BRENTONEGO Raffaello	2904.90	1000
2	FIUSSELLO Silvia	2848.20	980.48
3	BERNINI Angelo	2797.30	962.96
4	RAVEANE Albino	2782.80	957.97
5	CASAROLA Giuseppe	2667.00	918.10
6	MARRA Ennio	2404.70	827.81
7	VIGLIANTI Giovanni	2309.30	794.97
8	STORTO Riccardo	2055.20	707.49
9	TORCHIO Olimpio	2007.50	691.07
10	INNOCENTI Sergio	309.40	106.51

CLASSIFICA FINALE

(somma dei due risultati migliori)

CATEGORIA BIG

	concorrente	TOTALE
1	MAGGI Alberto	1996.98
2	FIUSSELLO Mauro	1928.86
3	FELICI Giacomo	1915.78
4	FURLAN Vittorio	1849.42
5	BOSIO Mario	1815.12
6	ZENERE Giorgio	1806.08
7*	BOSIO Aivia	1000
8*	LAGHI Gabriel	1000
9*	VALLIERA Marco	971.51

CATEGORIA ACRO

	concorrente	TOTALE
1	RAVEANE Albino	2000
2	FIUSSELLO Silvia	1977.73
3	BRENTONEGO Raffaello	1930.52
4	BERNINI Angelo	1890.27
5	TORCHIO Olimpio	1753.32
6	VIGLIANTI Giovanni	1651.11
7	STORTO Riccardo	1505.04
8	MARRA Ennio	965.24
9*	CASAROLA Giuseppe	918.10
10*	REFOSCO Mario	881.19
11	INNOCENTI Sergio	311.58

*partecipazione ad una sola gara



Iniziano i voli seri...

iniziò a volare in modo tranquillo e senza nervosismi e cominciò ad eseguire tutte le figure del programma, a modo suo, per carità, ma intanto la mano si sgrezzava. Così dopo questo periodo di scuola-guida passò a pilotare il mio secondo Solar, il ZG-6251: modello agile e leggero motorizzato OS52 e quindi più preciso. Raffaello si è divertito molto con questo modello, tanto che lo ha tenuto come punto di arrivo.

Nel frattempo era in cantiere un altro *Solar* ma questa volta Raff stava molto più attento ai pesi. Con il secondo Solar Raffaello aveva messo le basi buone per fare le cose in regola: il modello ha avuto bisogno di un po' di messa a punto, come d'altra parte accade per tutti i modelli agli esordi, ma poi si è trasformato in un docile cagnolino che lo seguiva per tutte le figure del programma con sicurezza e tranquillità. Ogni volo che faceva mostrava sempre un miglioramento nel suo modo di volare e questo non faceva altro che alimentargli l'entusiasmo e spingerlo a volare, volare, e ancora volare.

Ed io sempre lì, severo osservatore pronto a criticare, mai contento, ma comunque disposto a distribuire pacche sulle spalle e ad infondere fiducia per fare sempre meglio. I nostri incontri sui campi erano frequenti e ogni volta Raffaello tornava a casa con qualche nozione nuova da riporre nella cassetta, consigli, suggerimenti, accorgimenti, astuzie, eccetera eccetera. Il mio "ragazzo" iniziava ad andare. Ci fu

anche una parentesi nella quale volle costruire il mio FURO... Sì, venne un bel modello, ma Raff si era ormai impratichito ed affezionato al Solar che pilotava in modo sicuro. A Valdarno, nel 2011, Raffaello ha avuto l'occasione di conoscere *Luciano Compostella* e di vederlo trionfare con il Solar, fatto questo che lo ha caricato ancora di più. Intanto il 2011 passava e noi ci incontravamo molto spesso... il Raffaello cominciava a dare delle belle soddisfazioni, non ultima quella di mettere in moto al primo o al secondo colpo...da solo! E, come tante altre volte, anche il primo gennaio del 2012 ci siamo ritrovati in campo a Bovolone (VR), dove abbiamo volato tutta la mattina, siamo andati a mangiare una pizza e poi siamo andati all'AeroClub di Legnago a farci un giretto in *Cessna 172*: non male come inizio d'anno, vero? Però le "bacchettate" ero io a prenderle, perché stavolta era Raffaello a fare da maestro, e maestro anche piuttosto severo: non faceva tanti discorsi ma poche parole dalle quali dovevo capire come e cosa stavo sbagliando: "attento... velocità... ali... quota...". Non credo che fosse così, ma sembrava proprio una vendetta.

Il 2012 segnò l'esordio in pubblico di Raffaello e la prima occasione fu la famosa *Tavolettata d'Inverno* a



Primo gennaio 2012: dal Solar al Cessna senza por tempo in mezzo...



Giorgio e Raffaello con Extra e Solar ZG6249

Bergamo. Tutto bene: divertiti, mangiato, bevuto e volato. Il battesimo vero e proprio fu invece la prima gara di *Campionato Cisalpino* a Desio. Fu una giornata molto uggiosa, anzi... molto piovosa!

Ricordo che io l'anno precedente avevo danneggiato in modo irreparabile il mio *Extra* quindi se per Raffaello era un debutto, per me era un riscatto. Se sia vero il detto "*debutto bagnato debutto fortunato*", lo dovete chiedere a Raff. Al primo lancio assisto Raffaello come molte altre volte avevo fatto: lui cicchetta,

prova la candela e chiama tempo - vrrumm...! - un lancio in tutta tranquillità, senza esagerare. Al secondo lancio, purtroppo, la pioggia torrenziale fa riemergere i vecchi tempi: niente, hai voglia di dar pacche sull'elica, il motore torna a scioperare. Ma questo non aveva importanza... l'importante era il debuttare in gara, vincere quell'adrenalina che ti fa sembrare il lancio di gara una sfida con te stesso.

Dopo Desio, si presenta alla 2^a gara di *Campionato Cisalpino* a Valdarno, e questa volta vola in entrambi i lanci, mettendo in moto subito, eseguendo il programma con sicurezza e atterrando nel tempo prestabilito. Ormai Raffaello aveva preso possesso della situazione e necessitava più di consigli che di insegnamenti, tanto da partecipare ad una gara di *World Cup* a Lugo di Romagna. Tutti ci ricordiamo che giornate furono: mooolto calde! Anche in queste circostanze Raffaello ha saputo gestire la situazione controllando e controllandosi, il che non è poco. Sì, perché partecipare ad una *World Cup* in certe condizioni, ve lo posso garantire, non è né facile né semplice.

E questo è tutto, amici. Nel momento in cui scrivo,



Raffaello con il Furo



Raffaello sempre pronto a copiare

Piper Cub giganteschi per poi tornare a volare e divertirsi pilotando un modello con “due spaghi” e girando sempre intorno.....intornoe intorno.....
...vanno, vengono... ritornano.. (F. De Andrè)



Raffaello a colloquio con Luciano e Clemente

io e Raffaello stiamo tirando un attimo il fiato: lui si sta dedicando alla costruzione dello *Stitts Playboy*, io invece ho ultimato il *Komet* di Bertolani iniziato a suo tempo dal caro Franco Ballesio. E per di più in questo periodo i week-end sono sempre piovosi... Porca*****!!! Non aspettiamo che il primo spiraglio di bel tempo per andare a girare assieme.

Vi ho raccontato, con qualche foto e qualche frase mal fatta, la storia del mio amico Raffaello, partito alla grande con brevetti di volo, con costruzioni di



World Cup a Lugo di Romagna

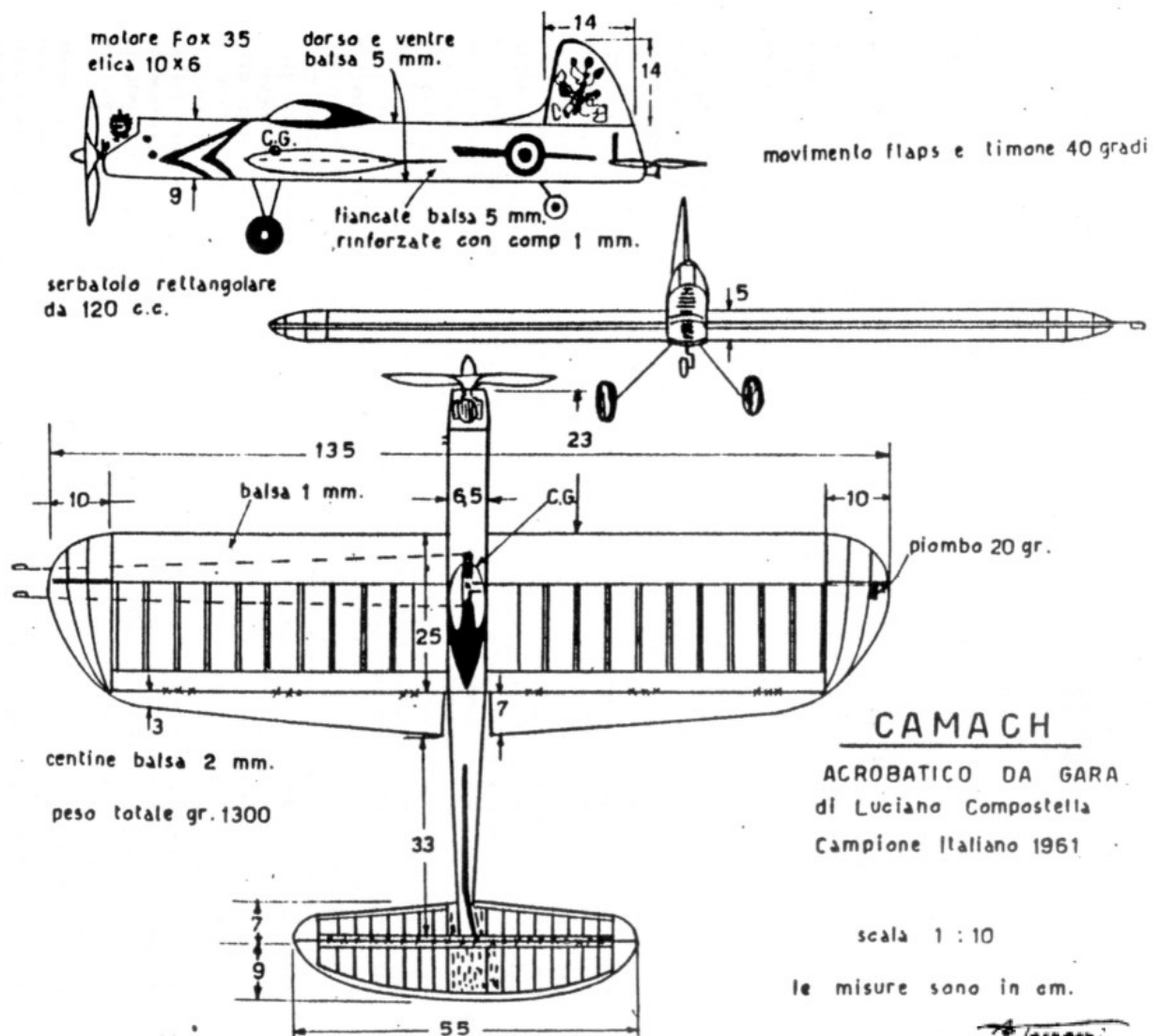
IL CAMACH DI LUCIANO COMPOSTELLA

Un acrobatico di eccezione

IL CAMACH

Un modello di grande maneggevolezza e stabilità in tutti gli assetti, adatto sia per il programma F.A.I. sia per quello A.M.A.

di
Luciano
Compostella





VOLO VINCOLATO CALABRIA

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

IL TRIVELLO

Eccomi a parlare del *Trivello* di Fontana, il che mi riporta ai verdi anni della giovinezza: già, erano i primi anni sessanta, e io leggevo avidamente non solo “*Rassegna di Modellismo*”, ma tutte le riviste internazionali (in massima parte anglosassoni) che riuscivo a procurarmi.

Per parlare del *Trivello* devo parlare del *Thunderbird Mk2*, e perché? Perché se confrontiamo i due disegni li troviamo identici, se non per alcuni particolari costruttivi di cui parlerò in seguito.

Bob Palmer disegnò il *Tbird* nei primissimi anni 50, contemporaneamente al *Nobler* di Aldrich.

Il *Tbird* aveva il motore dritto, tipo *Camach* per intenderci; dopo alcuni anni, Palmer realizzò il *Tbird Mk2*, quello per l'appunto cui si ispirò (molto strettamente) Fontana per il suo *Trivello*.

Bob dichiarò che il motore invertito che caratterizzava il *Mk2* era dovuto esclusivamente a motivazioni di carattere estetico, ed in effetti i due modelli erano peraltro identici. A sua volta il *Trivello*, uscito qualche anno dopo su “*Rassegna di Modellismo*”, è copia conforme del *Tbird Mk2*.

Le velature, così come il braccio di leva e tutte quelle misure che gli americani chiamano *numbers*, sono assolutamente identiche. Il Fontana ha mantenuto persino l'uscita dei cavi sovrapposti, che Palmer usava per tentare di avere lo stesso tiraggio sia in cabrata che in picchiata. Ho trovato solo tre cose differenti dal modello americano: la prima è il motore, che penso fosse un G21/35; la seconda sono i flaps differenziali, che Fontana ha deciso di omettere forse per semplicità costruttiva, e anche per facilitare la messa a punto del modello (chi li ha usati sa di cosa parlo); la terza differenza riguarda il sistema costruttivo della fusoliera. I modelli americani di quell'epoca avevano infatti la fusoliera realizzata in pezzi, pezzetti e pezzettini che nella migliore delle ipotesi davano linee di frattura molto pericolose; si pensi al *Nobler* della scatola *TopFlite*. Per buona misura, le guance anteriori di rinforzo erano quasi sempre in balsa...

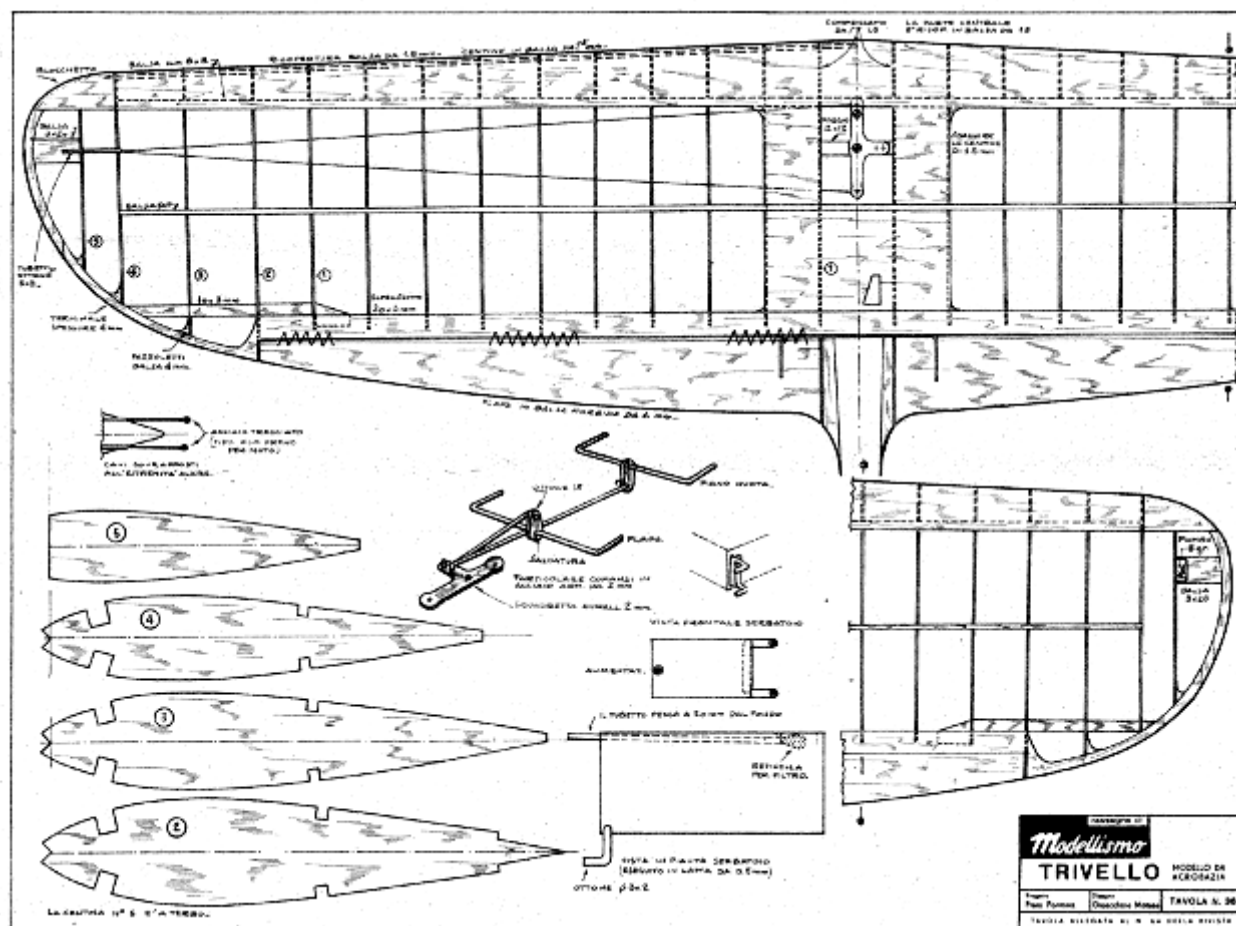
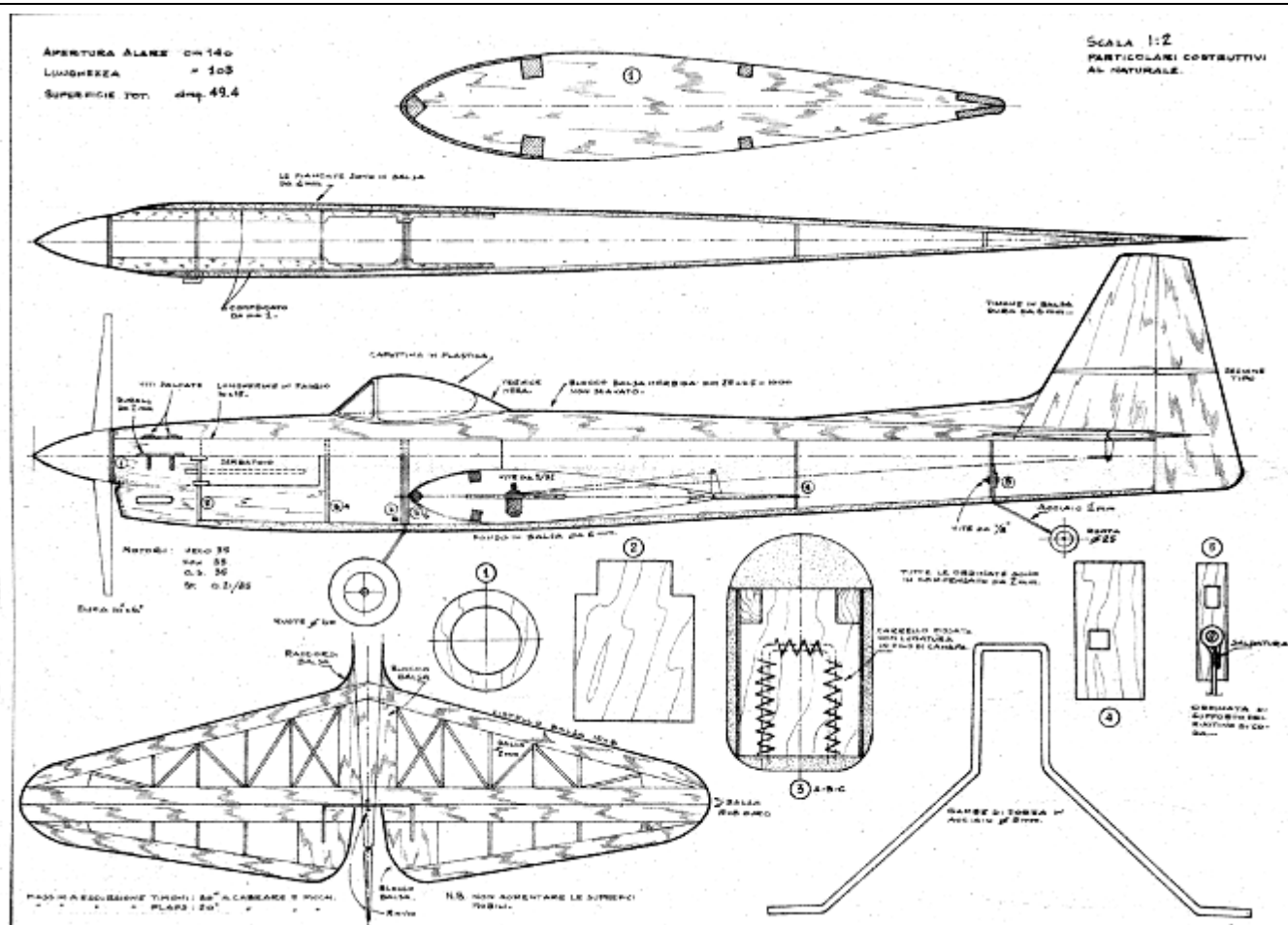
Fontana ha giudiziosamente previsto guance anteriori in compensato, mentre la parte superiore della fusoliera è realizzata da acconcio blocco di balsa, sagomato ma non scavato, come esplicitamente consigliato dall'autore.

Certo, una fusoliera così dava sicuramente garanzie di robustezza anche se al prezzo di un certo aumento di peso, che Palmer avrebbe sicuramente disapprovato... Un'altra raccomandazione, perentoriamente impartita, vietava di aumentare superficie od escursione dell'elevatore e si spiega: il modello aveva il baricentro sul centro di pressione del profilo, il che significa che, a differenza del *Nobler*, per pilotarlo ci voleva una manina ferma, come minimo.

In anni recenti ho realizzato entrambe le versioni del *Tbird*; la seconda, quella cui si ispira il *Trivello*, pesava quanto il modello di Palmer, circa 1050gr, e mi permise di capire come doveva volare quel grande pilota. La prima versione, quella col motore dritto, mi venne invece pesante, per una lunga serie di incidenti in fase di costruzione, che mi avevano quasi convinto a lasciare incompiuto il modello. Devo a Gianni Viglianti se oggi il modello vola tranquillamente, infatti oltre a pungolarmi perché finissi il modello, alla fine lo ha terminato lui!

Come dicevo, il modello finito pesava circa 1350 grammi, inoltre ulteriori 50 gr. di zavorra nel muso (orrore e raccapriccio!!!) portarono il peso finale a 1400 gr: Questo perché avevo scelto come motore un *Brodak 40* per la sua leggerezza, (il motore pesa quanto il *Fox 35*), completamente dimentico del fatto che i modelli col *Fox* venivano tutti regolarmente cabrati...

Ero scoraggiato, non volevo neanche provare il modello, convinto com'ero che avrebbe volato come una padella....Con mia grande sorpresa, invece, ha volato bene fin dal primo volo.



Naturalmente è diverso dal *Tbird* leggero, nel senso che non si deve esagerare con gli angoli, altrimenti il profilo stalla per il carico alare elevato, però trattandolo con dolcezza e decisione, il modello fa dignitosamente il suo dovere.

Ecco, dati i 1300 gr. a suo tempo dichiarati da Fontana, ritengo che il *Trivello* volasse più o meno come il mio attuale *Tbird*; non è certo il modello di Palmer, da pilotare più con la mente che con la mano, ma è comunque un ottimo acrobatico che ritengo possa essere ancora competitivo. Certo i looping e gli otto orizzontali eseguiti da Palmer a motore spento (e in presenza di vento adeguato) non sono pensabili con gli attuali carichi alari, ma il mondo cambia, anche quello aeromodellistico!

ENNIO MARRA



Il Thunderbird di Ennio Marra



VOLO VINCOLATO SICILIA

B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it

GARA GIP46

17/11/2013 ACIREALE (CT)



Con i mezzi a nostra disposizione...

Il 17 Novembre ci siamo recati, per la seconda prova di Gip 46 siciliana, ad "**Jaciriali**" ovvero Acireale la ridente cittadina ionica alle falde dell'Etna, che ha eruttato tutto il giorno, la gara si è svolta in località Capo Mulini che per la sua bellezza è sicuramente il luogo dove il pastore Aci si incontrava con la nereide Galatea.

Alle ore nove del 17 novembre 2013, dopo alcuni giorni di cattivo tempo, i partecipanti si sono riuniti nel posteggio di Capo Mulini, la giornata era splendida con un bel sole ed una temperatura di 25°, eravamo in piena primavera con il vento ridotto ad un refolo.

I tredici concorrenti divisi nelle due categorie modelli Standard (color vinaccia) e Modificati (nessun colore) hanno cominciato le prove che hanno determinato dopo i due lanci la classifica sottostante:

	CONCORRENTE	CITTA	MOTORE	T. 1° lancio	V. 1° lancio	T. 2° lancio	V. 2° lancio	Velocità finale
1	Castro	Francesco	Acireale	G20 G	20,94	171,92	20,62	174,59
2	Avolio	Giuseppe	Catania	OS 15 LA	28,43	126,65	22,31	161,36
3	Pistarà	Francesco	Acireale	G20 G	23,87	150,82	22,86	157,48
4	Maugeri	Pietro	Acireale	G20 G			23,01	156,45

5	Tuccari	Giuseppe	Catania	OS 15 LA	23,74	151,67	23,03	156,32	156,32
6	Tuccari	Lorenzo	Catania	OS 15 LA	23,17	155,81	23,11	155,78	155,78
7	Comito	Raimondo	Palermo	G20 G	24,46	147,21	23,72	151,77	151,77
8	Maugeri	Pietro	Acireale	G20 G	24,67	145,96	24,32	148,03	148,03
9	Rocca	Orazio	Acireale	G20 G	25,82	139,43	25,77	139,70	139,70
10	Rocca	Orazio	Acireale	G20 G			26,13	137,77	137,77
11	Scrima	Vincenzo	Palermo	OS 15 LA	29,52	121,95	26,92	133,73	133,73
12	Maugeri	Antonio	Acireale	G20 D			28,75	125,22	129,26
13	Tuccari	Lorenzo	Catania	Oliver			30,02	119,92	123,12

Durante lo svolgimento della gara erano presenti due modellisti di vecchia data, Giuseppe Fallica, noto collezionista di motori aeromodellistici, ed il messinese Placido Restuccia che negli anni sessanta ha partecipato a gare di Velocità e Team Racing che speriamo di riportare alle competizioni.

Dal punto di vista tecnico si è notato un notevole miglioramento da parte di tutti, rispetto alla prima gara di Termini Imerese, evidente effetto del lavoro svolto nel periodo di riposo sulla efficienza di eliche, miscela e modelli, il tutto magnificato dalla bellissima giornata più che primaverile con una temperatura di 25° centigradi, umidità del 55% ed una pressione atmosferica di 1001,5 mb.

VINCENZO SCRIMA



Il vincitore Francesco Castro aiutato dalla figlia Stefania all'avviamento del modello di Orazio Rocca



Raimondo Comito e Giuseppe Tuccari



Comito e Orazio Rocca avviano il modello di Vincenzo Scrima



Giuseppe Avorio al lavoro sul modello che lo porterà fino al secondo posto



Cronometristi al lavoro



**Partecipanti ed ospiti in pausa pranzo rustico con
“i casa cunzato”, pane caldo con olio di oliva, sale,
pepe nero, formaggio ed olive, molto apprezzato da tutti**



Giuseppe e Lorenzo Tuccari



**Ed infine ma che cosa misurano Lorenzo Tuccari e
Mimmo Speranza osservati da Giuseppe Fallica...
...a debita distanza?**



Francesco Pistarà prepara il suo modello con accanto quello del vincitore Francesco Castro



VOLO VINCOLATO PUGLIA

G. MACRÌ - wendover@libero.it



CARL BARKS E IL VOLO VINCOLATO



All'interno della *Walt Disney Productions*, Carl Barks è stato sicuramente il disegnatore (e sceneggiatore) che ha raggiunto il massimo della fama e della popolarità in tutto il mondo. È stato lui che, riprendendo il personaggio di *Paperino* creato da Al Taliaferro, gli ha costruito attorno quella che ora chiamiamo la “famiglia dei paperi”, arricchendola di nuovi personaggi e delineando per ciascuno un profilo psicologico complesso e di grande profondità che resta sconosciuto (non me ne vogliano i bravi autori italiani) a chi è abituato a leggere i Topolini nostrani. Nelle centinaia di storie disegnate da Barks si susseguono le situazioni più disparate e compaiono gli *status symbols* e le occupazioni più in voga negli anni che vanno dall'immediato dopoguerra in poi. Era prevedibile che, prima o poi, sarebbe toccato anche all'aeromodellismo.

Nell'agosto del 1961 appare la storia “*Duck Luck*” (pubblicata in Italia nel dicembre successivo con il titolo “*Paperino e l'oroscopo cinese*”), in cui i tre nipotini smaniano per venire in possesso dell’“aeromodello da \$ 10.10”, in cui è facile riconoscere il celebre *Super Cub 150* della Cox, il primo modello semiscala della serie *Thimble-Drone*, lanciato sul mercato nel 1947 al prezzo di \$ 7.95 (ma l'ipotetico aumento di due dollari e 15 cents in quattro anni sarà dovuto all'inflazione, all'aumentata richiesta, o alla machiavellica trovata di rendere il mercato USA più competitivo rispetto a quello di Paperopoli?) .

Le tre vignette in cui si vedono i nipotini giocare con il Cub in volo vincolato rivelano crudamente la completa ignoranza di Barks in campo aeromodellistico. E allora, ci chiediamo, perché ha voluto inserirlo nelle sue storie?

L'indizio principale ce lo danno gli storici del fumetto: Barks sceneggiò e disegnò la storia, ma sulla base di una trama inviatagli direttamente dall'ufficio editoriale della Disney. E' evidente

A READY-TO-FLY *Thimble-Drome* PLANE \$795!



THE BEST KNOWN PLANE IN THE WORLD...
THE PIPER CUB...

is an authentic prototype model, modified just enough to conform with the aerodynamics of modern. Retains ease of control, plus the smoothest flying dependability and easy starting. TD power! Made of super-tough high impact plastic. A value you could expect only from Thimble-Drome.

FULLY ASSEMBLED
17 1/2" wing span—11 1/2" length
Ready to fly. Powered by TD Radio Bee engine, with unbreakable spring motor. Attention "new packaging"



The tag that means the best in powered models!

L. M. COX
MFG. CO., INC.
Santa Ana, California



Made in U.S.A. Write for full color brochure on complete Thimble-Drome 1957 powered Models and Accessories.

quindi che c'era un interesse particolare da parte della casa editrice affinché nelle vignette dei paperi comparisse l'"aeromodello da \$ 10.10".

Secondo indizio da prendere in considerazione è la politica commerciale innovativa intrapresa proprio in quegli anni da Roy Cox: fino ad allora, gli annunci pubblicitari relativi all'aeromodellismo erano dominio delle riviste specializzate, e di conseguenza l'aeromodellismo stesso, anche il più giocattolaio, era ghettizzato all'interno di una comunità che comunque ne conosceva già l'esistenza. Con i *ready-to-fly* della Cox, esso esce dal ghetto e raggiunge il grande

pubblico, anche quello che non ne aveva mai sentito parlare: per acquistarne uno non è più neanche necessario entrare in un negozio specializzato, dal momento che qualunque bottega di balocchi, se non addirittura il *drugstore* sotto casa, li espone nelle loro coloratissime e accattivanti scatole. Intanto, da *Newsweek* a *Vanity Fair*, da *Time* a *Walt Disney's Comics*, sulle pagine delle riviste più diffuse compaiono intriganti annunci che vantano la facilità di pilotaggio e l'assoluta indistruttibilità degli aeromodelli Thimble-Drome. Così, anche ai lettori dei periodici Disney diventano presto familiari le inserzioni pubblicitarie del "the best known plane in the world... the Piper Cub" della Cox.

In quest'ottica è facile pensare a un accordo tra l'ufficio commerciale della Cox e quello editoriale della Disney per far apparire l'ormai popolare Cub anche all'interno di una delle storie dei paperi: chi avrebbe potuto resistere al fascino dell'aeroplanino con cui avevano giocato Qui, Quo e Qua?

Pubblicità occulta, potrebbe dire qualcuno. Ma andiamo! Ormai assuefatti a spietati messaggi promozionali travestiti da indagini scientifiche e a testimonial che parlano alle telecamere e intanto guardano al proprio conto in banca, non vi fa tenerezza l'entusiasmo dei tre paperini felici del loro nuovo giocattolo? ➔



Venti e più anni fa...



Il *Little Toot* di Raffaele Oberti. Bergamo 1960.
Foto Ivan Poloni.



Il *Baga 12* di Valter Bagalini.



Fiorento Vavassori, sulla pista milanese zona Taliedo-Linate, fine anni '50 circa.
Foto Aldo Zana.

IL NOTIZIARIO DI VOLO VINCOLATO NEL 2014

Caro Amico,
Anche quest'anno desideriamo ringraziarti per il sostegno dato al *Notiziario di Volo Vincolato*.
Anche per il 2014 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 MACRI, 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 Macri,
0836460633 – 3346553202 E-mail: wendover@alice.it**

Un cordiale saluto, la redazione del Notiziario di Volo Vincolato