

Volo Vincolato



VOLO VINCOLATO ANNO 11 N. 3

- Gli amici di Volo Vincolato**
- Combat F2D - Seconda parte - O. & G. Motta**
- Gli amici di Volo Vincolato**
- Camp. Mond. F2b Wloclavek (Polonia) - Silvia Fiussello**
- Gocce di Tecnica: Cuscinetti o bronzine? - B. Massara**
- Raduno di Terrasini 18-05-2014 - B. Massara e V. Scrima**
- Valdagno 15 Giugno 2014 - G. Zenere**
- Voio tornar bambino - G. Zenere**
- 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 Settembre 2014 – Anno XI - N° 3 -



SOMMARIO

- 2....Gli amici di Volo Vincolato
- 3....Combat F2D-II punto sulle novità dei regolamenti e dei dispositivi di spegnimento nel combat F2D-Seconda parte – Orazio e Giuseppe Motta
- 10....Gli amici di Volo Vincolato
- 11.... Campionato Mondiale F2b Wloclavek (Polonia) – Silvia Fiussello
- 16....Gocce di Tecnica: Cuscinetti o bronzine? – Bruno Massara
- 19.....Terrasini 18-05-2014 Raduno Volo Vincolato Circolare e gara Gip 46 – B. Massara e V. Scrima
- 25.....Valdagno 15 Giugno 2014 – Giorgio Zenere
- 29....Voio tornar bambino – Giorgio Zenere
- 31....Venti e più anni fa...
- 32....Venti e più anni fa...

In copertina: Campionato del Mondo F2B 2014 a Wloclavek (Polonia)

Gli amici di Volo Vincolato

Il nuovo BENNY di Ennio Marra

F2D COMBAT**IL PUNTO SULLE NOVITÀ DEI REGOLAMENTI E DEI DISPOSITIVI DI SPEGNIMENTO NEL COMBAT F2D*****Seconda parte*****Il 2011...**

Nel 2011 il regolamento subì altri cambiamenti che incisero non poco sull'assetto dei modelli, ma soprattutto sui motori da combat, oltre che sulle tasche dei poveri piloti !!!

Una prima variazione di regolamento fu quella di ridurre il tempo per l'accensione dei motori da un minuto a trenta secondi: in effetti, questa variazione non provocò tanti malumori, perché già con la vecchia regola, quasi tutti accendevamo i motori solo dopo essere trascorsi circa 25 - 30 secondi.

L'unico problema che adesso si presenta è che se si sbaglia a "cicchettare" un motore e lo si ingolfa leggermente, non si ha più il tempo per recuperare, e quindi si deve stare molto più attenti; ma di solito questo non è un problema, perché si arriva alla gara con i motori messi a punto bene e quindi non si dovrebbero correre rischi del genere.



Il meraviglioso e, forse chissà, irripetibile risultato (3 medaglie) degli junior italiani all'Europeo 2009 a Belgrado in Serbia. Da sinistra: Marco Valliera medaglia di bronzo junior acrobazia F2B, Giuseppe Motta medaglia d'argento junior combat F2D, il caposquadra Luigi Lanzoni, Maurizio Milani medaglia d'oro junior acrobazia F2B.



Foto 20: Alcune nuove marmitte con foro d'uscita da 6 mm.. Da sinistra: modello Igor Dementiev (Moldavia), Fora ufficiale (Ucraina), M.S. (Ucraina) e Audrius Rastenis (Lituania).

Invece una sostanziale modifica imposta dalle nuove regole fu la riduzione del diametro del foro di uscita delle marmitte dei motori dagli iniziali 8 mm. ai nuovi 6 mm.

Ciò veniva giustificato dalla volontà di ridurre il rumore prodotto dai motori da combat, e forse anche le prestazioni. Però, come fu poi ampiamente dimostrato, se il calo di qualche dB c'è stato, le prestazioni sono invece rimaste esattamente le stesse di prima.

Anche in questo caso iniziò soprattutto da parte dei soliti piloti dell'est

(Moldavia, Ucraina, Lituania, Russia) una veloce sperimentazione.

Chi ha voluto tentare una soluzione semplice e veloce, tagliando il cono finale delle marmitte da 8 mm. per sostituirlo con un altro con il foro d'uscita da 6 mm. ha ottenuto solo un inevitabile peggioramento delle prestazioni, per i problemi derivanti da un maggior ritorno di pressione dei gas di scarico col foro da 6 mm., rispetto a quello da 8 mm..

Invece i soliti costruttori di motori ucraini, i *moldavi* ed i *lituani* iniziarono subito la produzione di nuove marmitte completamente riprogettate, che hanno ridotto il rumore, lasciando però le prestazioni inalterate rispetto a prima.

Anche in questo caso, l'immane Henning Forbech ha aperto subito sul suo sito una sezione dedicata al problema del rumore, ed ha raccolto innumerevoli esperienze con studi fonometrici e prove in campo.

Iniziai anch'io a testare qualche nuova marmitta e per prime provai quelle prodotte dal moldavo *Igor Dementiev*, ma ottenni un lieve peggioramento delle prestazioni; poi provai la seconda serie di marmitte ufficiali prodotta direttamente dalla *Fora* (perché la prima fu subito sostituita in commercio) ed i risultati furono buoni. Provai anche una buona marmitta (vedi foto 20), prodotta dai costruttori del nuovo motore *MS* (*Matusha e Sosnovsky*); quest'ultimo è molto simile, nel carter, al *Fora* prodotto fino al 2007, e lo si può vedere sul sito di *Alberto Parra* (vedi foto 21 e <http://www.clubtamaran.com/combate.htm>).

Alla fine, dopo tutte queste prove, il modello migliore di marmitta si è rivelato, manco a dirlo, quello prodotto dal solito team dei *Lituani*, capitanati da *Audrius Rastenis* (vedi foto 22).

E questo è ormai il modello di marmitta da 6 mm. più diffuso tra i piloti del combat.

Sempre nel 2011 fu introdotta anche una novità sul sistema di assegnazione del punteggio: si volle evitare che molte batterie di combat si concludessero con punteggi negativi, per cui si eliminò il punteggio negativo per ogni secondo passato a terra, e si stabilì che ad ogni secondo di volo venissero assegnati due punti, e nient'altro.

Facciamo un esempio: se un concorrente in una batteria di combat effettua un taglio della striscia (100 punti) e totalizza 25 secondi di volo e 3 minuti e 35 secondi (cioè 215 secondi) sono trascorsi a terra, col vecchio sistema di punteggio, si ottiene: $25 - 215 = - 190 + 100 = - 90$, mentre col nuovo sistema di punteggio si ottiene: $25 \times 2 = 50 + 100 = 150$.

Inoltre, fu inserito l'obbligo di disegnare a terra sul campo di volo un secondo cerchio



Foto 21: Un nuovo motore nel mondo dell'F2D; nome *MS*, produttori *Matusha e Sosnovsky*, caratteristiche buone, prestazioni dicono che siano simili al *Fora*.



Foto 22: Motore *Fora* con la nuova marmitta da 6 mm. di *A. Rastenis*. Si noti anche la terza serie dello *shutoff*, sempre di *Rastenis*, montato sulla prima vite della longherina, senza la presenza dell'accessorio strizza tubicino per la messa in moto.

con raggio 22 metri, esterno quindi a quello usuale di raggio 20 metri, con lo scopo di delimitare la “pit zone” dei meccanici, cioè quella corona circolare larga due metri, entro cui svolgere la normale attività dei meccanici e dove riporre i modelli di riserva. Il terzo aiutante, durante la batteria di combat, dovrà correre all'esterno del nuovo cerchio da 22m., per recuperare la striscia dal modello caduto.

Il 2013...

E si è così andati avanti per altri due anni ed infine, nel 2013, è stata introdotta una modifica regolamentare molto “pesante”, che ha necessitato anche in questo caso di profonde modifiche ai dispositivi di *shutoff* (e quindi altro denaro per la sostituzione dei precedenti *shutoff*), perché è stato introdotto lo “spegnimento a comando”, detto in gergo “*stop at will*”.

Cioè, quando il “*Circle Marshall*” al centro, alla fine della batteria di combat, dà il segnale di fine combattimento, può ordinare ai due concorrenti anche lo spegnimento del motore, che deve avvenire entro una decina di secondi. La stessa cosa può essere fatta quando i due modelli dei due concorrenti restano entrambi senza striscia da tagliare, il che purtroppo accade ormai sempre più spesso e si resta a volare in piano, senza fare manovre, per diversi minuti.

In realtà, su un comunicato CIAM del “F2D Work Group / F2 Subcommittee Chairman”, pubblicato di recente, (vedi http://www.f2d.dk/rules/docs/Guidance_F2D_Combat_Rule_449o.pdf), è stato chiarito che :

- A. lo spegnimento a comando non è obbligatorio, ma è a discrezione del *Circle Marshall* (può non essere ordinato se il rumore o il tempo non sono un problema), ma se viene “chiamato”, dopo la fine del combattimento, deve essere eseguito;
- B. il tempo per lo spegnimento non ha un valore limite prefissato, ma il concorrente non può ignorare l'ordine e deve tentare in ogni modo di spegnere il motore, anche atterrando forzatamente col motore in moto, altrimenti verrà squalificato.

Lo spegnimento su richiesta ha lo scopo di limitare le perdite di tempo, ma soprattutto di evitare quello che è stato definito il “*rumore inutile*”, cioè quel rumore prodotto dai motori che non fanno combattimento; pensate, ad esempio, a quando un modello di riserva va in volo (per la caduta del modello titolare) per la prima volta, col pieno nel serbatoio, a trenta secondi dalla fine del combattimento. Esso resterà in moto ed in volo per più di tre minuti e mezzo oltre la fine della batteria senza nessuno scopo, solo per aspettare l'esaurimento della miscela.

Ecco, questo è il cosiddetto rumore inutile, che si deve limitare.

Il principio è giusto, per carità, però così ora si stanno complicando sempre più gli *shutoff*, che, oltre a svolgere la

regolare funzione di sicurezza quando il modello subisce il taglio dei cavi, devono intervenire al comando del pilota, altrimenti si deve fare atterrare forzatamente il modello, rompendo un'elica ad ogni atterraggio e sporcando il motore di terra, il che è decisamente sconveniente.

Ed anche in questo caso il puntuale *Henning Forbech* ha attivato un'altra sezione del suo prezioso sito (vedere <http://www.f2d.dk/stopatwill/stopatwill.htm>) ed alla fine del 2012 si è scatenata la fantasia dei soliti *ucraini – moldavi – lituani* che, per il 2013, hanno in pratica concentrato i loro sforzi solo nel modificare gli *shutoff* esistenti prodotti da loro stessi, senza pensare a nuovi progetti di *shutoff*.



Foto 23: Shutoff 2013 lituano di A. Rastenis: si noti la seconda molla montata al centro dello shutoff stesso ed il piccolo uncino in fondo per lo sgancio della molla che aziona forzatamente il braccio centrifugo, spegnendo il motore.

Nel 2014, invece, si sta pensando a nuove soluzioni, anche elettroniche, che possano garantire lo spegnimento del motore sia nei casi in cui si subisce il taglio dei cavi, funzionamento da *shutoff* classico, e sia nel caso in cui il motore deve essere spento a comando dal pilota.

Nel 2013 si sono visti sui campi di gara pressoché solo tre tipologie di *shutoff* con spegnimento a comando, ma sempre di natura meccanica.

In pratica, con questi dispositivi per spegnere il motore, occorre dare un forte strattone alla manetta collegata al modello portandola velocemente verso il petto del pilota, per provocare lo sgancio di una seconda molla supplementare che, entrando in gioco, costringe lo *shutoff* ad azionarsi per poter spegnere il motore forzatamente.

Vediamo queste tre tipologie di *shutoff* per il nuovo regolamento del 2013:

A. Resta sempre molto diffuso lo *shutoff* di *A. Rastenis* modificato dai lituani stessi (vedi foto 23), che hanno aggiunto una seconda molla, al centro. Essa, una volta sganciata da quel piccolo uncino in fondo, come conseguenza dello strattone sul modello, provoca l'azionamento forzato del braccio oscillante che entra in azione strozzando il tubicino di alimentazione.

B. L'aggiunta di una seconda molla nello *shutoff* bielorusso già esistente di *Chapeau Nekhay* (vedi foto 24) fa sì che, allo strattone sui cavi, la massa battente cilindrica (dotata di un magnete) picchi sulla seconda molla, sganciandola e provocandone l'avanzamento verso l'ala interna e quindi si ottiene un'otturazione del condotto della miscela tramite una sfera metallica interna, pilotata dal magnete, e quindi lo spegnimento del motore.

Di questo modello di *shutoff* è stata attivata una produzione artigianale italiana dal nostro amico *Ettore Mancini*, che ha utilizzato molle interne di spessore leggermente maggiorato ed ha rifornito tutti i piloti italiani di questo *shutoff* perfettamente funzionante (vedi foto 24).

C. E' stato prodotto anche uno *shutoff* ucraino in plastica basato sulla seconda variante del vecchio *shutoff* prodotto da *A. Rastenis*, e viene regolarmente venduto dai venditori ucraini (vedere il sito: <http://www.technohobby.com.ua/online-shop/ru/avtomat-ostanova-f2d-s-prinuditelnym-ostanovom>)

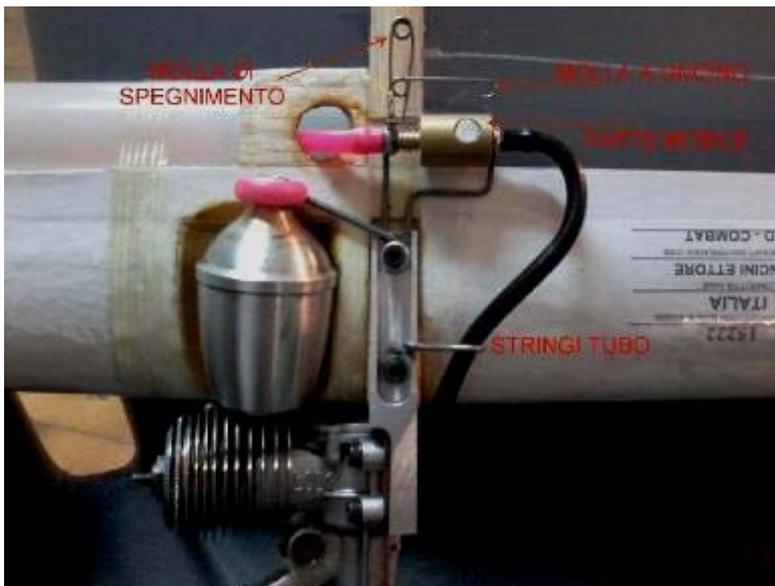


Foto 24: *Shutoff* 2013 italiano di *E. Mancini*: si noti la massa mobile con il magnete interno (color argento). Durante la centrifuga, si sposta a sx e sgancia l'uncino. Con lo strattone, picchia sulla molla di spegnimento e viene spostata verso destra e chiude l'alimentazione, tramite la sfera interna alla massa pilotata dal magnete.



Foto 25: *Shutoff* 2013 ucraino: anche in questo caso è stata aggiunta una molla centrale che viene azionata dallo strattone e sgancia questa seconda molla che spinge l'asta verso l'esterno. Nella foto è in posizione per far spegnere il motore.



Foto 26: Nuovo *shutoff* del 2014 prodotto dall'olandese *Jacco De Ridder*. Si intravede l'uncino che tiene bloccata la massa col magnete per l'avviamento del motore.

ed anche in questo caso, con l'aggiunta di una seconda molla, si è garantita la possibilità dello spegnimento a comando (vedi foto 25). Questo *shutoff* è anche venduto dallo spagnolo *Alberto Parra* sul suo sito internet: <http://www.clubtamaran.com/combate.htm> , da cui è tratta la foto.

Personalmente io adotto i sistemi dei primi due punti e mi trovo bene con entrambi.

L'ultima novità, apparsa nel 2014 sul mercato, consiste nello *shutoff* prodotto stavolta dall'olandese *Jacco De Ridder*, pilota di combat assieme al figlio *Sven*.

E' un sistema totalmente diverso dai precedenti e viene venduto sia nella variante solo *shutoff* (30 €) e sia nella variante con lo spegnimento a comando (40 €). Vedasi foto 26, oppure sul sito, all'indirizzo internet seguente:

<http://www.dutchcombat.nl/shutoff2014.html> .

Addirittura *Jacco* suggerisce di sostituire il supporto per la marmitta fatto di solito col filo d'acciaio da 1.5 mm. con un altro supporto come quello fatto da lui e visibile nella foto, perché altrimenti l'acciaio potrebbe interferire con i magneti del suo *shutoff* !!!

Capite benissimo, come già detto prima, che, con le nuove regole del 2013, il vecchio *shutoff* elettronico del 2009 di *Prokofjev* che spegneva il motore con il piccolo interruttore inserito nella manetta, di fatto, sarebbe stato l'ideale, e sarebbe stato molto utilizzato, se solo si fossero contenuti i prezzi di vendita



I due papà *Motta* e *Valliera*, dopo la competizione, stanchi ma felici per le medaglie dei loro figli all'europeo VVC 2009 in *Serbia*.



Foto 27: Due grandi piloti del combat F2D contemporaneo: a sinistra, il moldavo *Stanislav Culatckin*, campione mondiale 2008, ed a destra il lituano *Audrius Rastenis*, campione mondiale 2012.

Campioni del Mondo F2D (individuale)

- 2012: Audrius Rastenis (Lithuania)
 2010: Igor Trifonov (Russia)
 2008: Stanislav Culatckin (Moldova)
 2006: Igor Trifonov (Russia)
 2004: Igor Trifonov (Russia)
 2002: Michael Wilcox (USA)
 2000: Stanislav Chorny (Ukraine)
 1998: A Zhelezko (Ukraine)
 1996: Vlacheslev Beliaev (Russia)
 1994: M. V. Jones (UK)
 1992: Vlacheslev Beliaev (Russia)
 1990: Vlacheslev Beliaev (USSR)
 1988: Boris Faizov (USSR)
 1986: N.Necheukin (USSR)
 1984: L.Wakkerman (Netherlands)
 1982: T.Fluker Jr. (U.S.A.)
 1980: O.Doroshenko (USSR)

Campioni del Mondo F2D (Squadre)

- 2012: Moldova
 2010: Russia
 2008: Ukraine
 2006: Russia
 2004: Russia
 2002: USA
 2000: Ukraine
 1998: Ukraine
 1996: Russia
 1994: Russia
 1992: Netherlands/United Kingdom
 1990: U.S.S.R.
 1988: U.S.S.R.
 1986: U.S.S.R.



La nazionale italiana alla cerimonia d'apertura del mondiale 2010 in Ungheria

eccessivamente alti.

A tal proposito, vi invito a visitare (<http://microflierradio.com/F2DCOMBAT.html>) il sito della *Micro Flier Radio*, che offre un altro sistema elettronico diverso da quello venduto da A. Prokofjev, ma se date un'occhiata ai prezzi, vi accorgete che sono anch'essi del tutto proibitivi; ad esempio, una manetta con trasmettitore incorporato costa 86 € una ricevente con servo e batteria ricaricabile costa 72 € ecc. ecc..

Purtroppo, queste continue modifiche dei regolamenti, spesso ripetute ogni due anni, a partire dal 2009 e fino al 2013, hanno fatto sì che il numero dei praticanti il combat sia leggermente diminuito, e si spera che le modifiche siano finite qui, perché non si può più ogni due anni buttare via marmitte, *shutoff* o altro per procurarne altre adeguate al nuovo cavillo regolamentare, che ti fa spendere soldi in continuazione.

A parte l'amara considerazione che, andando avanti così, andrà a finire che un modello da combat diventerà un piccolo modello radiocomandato a distanza, il che snatura la funzione del modello VVC stesso (a tal proposito, vedasi il sito : <http://www.f2d.dk/shutoff/shutoff-whillance.htm>).

In chiusura, ho il piacere e l'onore di presentarvi nella foto 27 due nostri grandi amici, ovvero due grandi piloti del Combat F2D contemporaneo: a sinistra, il moldavo *Stanislav Culatckin*, campione mondiale 2008, che mi fornisce dal 2002 i motori *Fora* ed i modelli in kit o RTF (*ready to fly*), ed a destra il lituano *Audrius Rastenis*, campione

mondiale 2012, che mi fornisce dal 2009 invece gli *shutoff* e le nuove marmitte da 6 mm..

Nella pagina precedente invece, per gli amanti delle statistiche ho voluto inserire l'albo d'oro dell'F2D individuale e a squadre, dal quale si rileva la netta supremazia dei modellisti dell'Est Europa, interrotta sporadicamente solo dai due piloti americani *Michael Wilcox* e dal junior *T.Fluker*, dall'inglese *M.V.Jones*, e dall'olandese *L.Wakkerman*.

Orazio e Giuseppe Motta

o.motta@libero.it - giuseppemotta94@libero.it

Componenti della Nazionale Italiana F2D nei campionati: Europei 2001, 2007, 2009, 2011 e Mondiali 2002, 2008, 2010



“Casa Italia” realizzata nel campeggio all’europeo VVC del 2009 in *Serbia*; tutti felici, dopo la competizione, per le tre medaglie portate a casa. Da sinistra: *Massimo Semoli* Presidente giuria FAI, *Luigi Lanzoni* caposquadra, *Orazio Motta*, meccanico F2D, *Giuseppe Motta*, medaglia d’argento junior F2D, *Maurizio Milani* medaglia d’oro junior F2B, *Giacomo Felici* pilota senior F2B, *Marco Valliera* medaglia di bronzo junior F2B, *Alberto Maggi* pilota senior F2B, *Mauro Fiussello* pilota senior F2B.

Gli amici di Volo Vincolato



Il ME109 in fase di ultimazione di Attilio Di Figlia. La foto è stata arricchita da Gabriele Macrì con simpatici topini che simboleggiano la prolificità costruttiva di Attilio...(foto G.Macrì)



**Emanuele Di Bartolo con il nuovissimo *CHEVELLE* e Attilio Di Figlia con il nuovo *ROCKET*.
Foto B. Massara.**

CAMPIONATO MONDIALE F2B

WLOCLAVEK (POLONIA)

9-16 AGOSTO 2014

Il Campionato Mondiale 2014 di volo vincolato non ha riservato alla squadra nazionale di acrobazia nessuna novità di rilievo rispetto allo scorso anno: l'Aero Club di Wloclavek era molto simile all'Aero Club di Békéscsaba, che ha ospitato il Campionato Europeo 2013, con le stesse piste non livellate e con la stessa erba non perfettamente rasata ma, per peggiorare ulteriormente la situazione, il sito destinato alla categoria F2b risultava decisamente decentrato rispetto a servizi importanti come bar, camping e direzione di gara, oltre che isolato rispetto alle altre categorie, di cui abbiamo visto pochissimo. Anche la macchina organizzativa era simile a quella ungherese: poco efficiente, scarsamente disponibile nei confronti di alcune esigenze pratico-logistiche dei concorrenti come la fornitura dei carburanti (di cui si sono lamentati fin dall'inizio i giapponesi) e la predisposizione di spazi idonei per gli allenamenti (oggetto di discussioni e controversie varie), oltre che poco coerente nella gestione dello svolgimento dell'evento stesso, dal momento che il calendario iniziale (un lancio di qualificazione al giorno da lunedì a giovedì) non è stato rispettato e le qualifiche si sono concluse già mercoledì.

Tutto ciò ripropone uno scenario già visto più volte: chi si candida per organizzare queste gare cerca di limitare al massimo l'investimento economico per trarre il massimo guadagno e, dato il limitato numero di candidature, non ci sono molte alternative. A questo proposito tutti i piloti presenti hanno firmato una petizione in cui si richiede alla CIAM, il comitato che sovrintende l'organizzazione di questi eventi, di vigilare meglio e di imporre uno standard accettabile soprattutto riguardo la qualità delle piste.



Neanche nella composizione della giuria si sono visti significativi cambiamenti: sulla pista "A" il ceco Rozboril e il polacco Kraszewski sono stati affiancati dall'americano Overmier, unica effettiva novità, mentre sulla pista "B" il francese Delabarde, il russo Solomatin e

L'australiana McIntyre costituiscono un trio molto consolidato che, forse, sarebbe il caso di rinnovare; questa giuria, che risulta in gran parte immutata da ormai troppe edizioni di mondiali ed europei, produce nella categoria una certa "fossilizzazione", con valutazioni ormai scontate che generano classifiche altrettanto scontate.

Nonostante queste premesse la squadra azzurra, composta da Marco Valliera, Giacomo Felici e Mauro Fiussello, inizia con entusiasmo la trasferta polacca arrivando sul posto venerdì 8 agosto ed iniziando, il



Mauro Fiussello

giorno successivo, i primi voli di prova. I lanci di qualificazione, iniziati lunedì 11 agosto, confermano subito l'ottima forma di Marco Valliera che dopo i primi due voli risulta addirittura terzo nella classifica provvisoria, posizione dalla quale l'accesso alla finale è praticamente assicurato; nei lanci successivi perderà qualche posizione, scendendo al settimo posto, ma non avrà difficoltà ad accedere al fly-off, nel quale la gara tra i primi quindici classificati riparte da zero.

Per Giacomo Felici, alla sua terza esperienza internazionale in carriera, e per Mauro Fiussello le qualifiche iniziano con due lanci buoni ma che non permettono loro di emergere, soprattutto in relazione ai punti totalizzati sulla pista "B", decisamente penalizzanti. Nella seconda e decisiva tornata di voli, che viene concentrata tutta nella giornata di mercoledì 13 agosto, entrambi puntano quindi soprattutto a migliorare il punteggio sulla pista "B". Giacomo Felici inizia così il suo quarto volo con determinazione e massima concentrazione ma, purtroppo, dimentica di assicurare al polso la manopola col laccetto di sicurezza: il lancio sarà così considerato nullo! Ancora più sfortunato, Mauro Fiussello va in volo con il modello di riserva perché durante il volo precedente sul titolare si era rotto il collettore dello scarico a risonanza, ma poi il lancio si interrompe bruscamente a causa del cedimento strutturale della fusoliera. Vanificata così per entrambi la possibilità di rimonta, la gara dei due azzurri si conclude con il 43esimo posto di Felici e il 48esimo di Fiussello.

Nella giornata di giovedì 14 agosto la gara della squadra italiana continua solo per Marco Valliera ma inizia subito con qualche difficoltà: il primo lancio del fly-off sarà infatti caratterizzato dalla presenza di un vento fortissimo, ai limiti rispetto agli altissimi valori consentiti dal regolamento, e tutti i concorrenti avranno notevoli difficoltà. La gara vera e propria inizia così nel pomeriggio, con un secondo lancio effettuato in condizioni ottimali e dopo il quale comincia a delinearsi la classifica: Burger, con 1127,96 punti, totalizza il punteggio più alto ottenuto fino a quel momento, punteggio che lui stesso riuscirà però a migliorare nel terzo lancio e che gli permetterà di vincere meritamente, nonostante l'iniziale volo nullo dovuto alla perdita del coperchio delle batterie (ma il primo lancio, comunque, è stato scartato da tutti i concorrenti). La superiorità di Burger è molto evidente e indiscutibile mentre per gli altri otto concorrenti che hanno prevalso su Marco Valliera il divario non è così marcato e forse, con anche un po' di fortuna in più, Marco avrebbe potuto risalire ancora qualche posizione rispetto alla decima che, comunque, lo colloca tra i migliori al mondo. Da segnalare poi l'episodio verificatosi nel corso del terzo e decisivo lancio di Marco: un velivolo ultraleggero, atterrato nei pressi della pista durante una pausa della gara, ha iniziato la procedura di decollo proprio durante il volo di Marco, rischiando di generare un vortice di aria che gli avrebbe sicuramente creato notevoli difficoltà se il caposquadra Lillo Condello non fosse intervenuto prontamente, con tutta la sua mole, a far fermare il motore dell'ultraleggero; in quel momento, tra l'altro, una perturbazione in arrivo aveva già da sola contribuito a peggiorare le condizioni di volo, condizioni che erano state invece ottimali per la maggior parte dei concorrenti precedenti. Il tedesco Richard Kornmeier, ad esempio, che durante i lanci di qualificazione non aveva brillato in modo particolare, riesce a raggiungere il secondo gradino del podio proprio grazie al punteggio del terzo lancio, unico volo di finale in cui un altro pilota oltre al solito Burger riesce a superare la quota dei 1100 punti. La medaglia di bronzo se la aggiudica invece il cinese Jun Yang, forse l'unico concorrente in gara con un motore a quattro tempi, che insieme ai suoi connazionali Liu Yang (settimo) e Shujun Guo (diciottesimo) vince anche l'oro a squadre relegando sul secondo gradino del podio gli slovacchi, forti della vittoria di Burger e del sesto posto di Schrek ma penalizzati dal 27esimo di Stano, rientrato in squadra dopo qualche anno di pausa in cui era stato sostituito dal "decano" Jan Skrabalek. Il team russo, dominatore degli europei 2013, si deve invece accontentare della terza posizione, con Garfutdinov e Salenek in finale (rispettivamente 11esimo e 14esimo) e Yakovlev, primo degli esclusi, al 16esimo posto. Seguono, quasi a pari punteggio, Giappone ed Ucraina, quest'ultima penalizzata dalla assenza di Solomiyankov, probabilmente coinvolto come militare di carriera nella guerra in atto nel suo paese. Nella graduatoria delle squadre l'Italia conclude al nono posto, cioè poco oltre la metà della classifica dei 16 team completi; seguono 5 nazioni con due componenti e sei con uno solo.

Per quanto riguarda infine la classifica junior si segnala la presenza di un esiguo numero di concorrenti (solo cinque), sui quali la supremazia del giapponese Kazuya Yokoyama e dell'ucraino Vladislav Sokolovskiy (giunti 28esimo e 29esimo nella classifica generale) era decisamente evidente: il russo Ilia Guriushkin vince infatti la medaglia di bronzo ma con un notevole distacco rispetto ai suoi avversari.

La trasferta polacca si è conclusa venerdì 15 agosto con la premiazione e la cerimonia di chiusura seguite da una cena che ha riunito tutti gli italiani, piloti e supporters, durante la quale il caposquadra Lillo

Condello ha ufficialmente passato il testimone a Claudio Pocaterra, il quale guiderà il team ai Campionati Europei 2015 che si terranno in Bulgaria.

Se dall'organizzazione bulgara, già sperimentata nel 2012, non ci possiamo aspettare grandi cose, dai Campionati Mondiali 2016 organizzati in Australia potrebbero invece arrivare novità interessanti e, sicuramente, un deciso salto di qualità. Peccato che una trasferta in Australia presenti notevoli problematiche organizzative ed economiche che la renderanno inaccessibile a molti; indubbiamente per chi avrà l'opportunità di parteciparvi, rispetto alle trasferte in Polonia, Ungheria e Bulgaria sarà come trovarsi non soltanto dall'altra parte del mondo ma, addirittura, su un altro pianeta.

Silvia Fiussello



AEROPICCOLA

TORINO - Corso Sommeiller, 24 - Tel. 58.77.42

TUTTO PER IL MODELLISMO



Catalogo N. 24

La copertina del catalogo *Aeropiccola* di Febbraio 1958



Cuscinetti o Bronzine?

Negli anni tutti abbiamo avuto a che fare con motori aeromodellistici il cui albero gira su cuscinetti a rotolamento o su bronzine, e spesso ci si è chiesti se il costruttore aveva scelto l'una o l'altra soluzione per motivi economici o per scopi prestazionali.

Negli anni, ne ho sentito di tutti i colori. L'ultima qualche anno fa (dico solo il peccato e non il peccatore) quando un caro amico mi raccontò che, recatosi presso un negozio di modellismo per acquistare un OS46LA, il titolare tentò con tutte le sue energie di dissuaderlo perché il motore era palesemente difettoso, in quanto più di un cliente glielo aveva riportato indietro perché durante il funzionamento perdeva copiosamente olio dalla bronzina...

CUSCINETTO VOLVENTE O A ROTOLAMENTO
E' un organo meccanico costituito da due anelli di acciaio tra i quali è posta una serie di corpi volventi (sfere o rulli) che nella maggior parte dei casi sono separati e guidati da un elemento detto "gabbia".
I cuscinetti di questo tipo hanno un coefficiente d'attrito estremamente ridotto e sono poco esigenti in fatto di lubrificazione.

Ricordo che con il mio amico ci facemmo grasse risate!

In realtà la bronzina (detto anche *cuscinetto a strisciamento*) può essere considerato un componente "povero" rispetto al *cuscinetto a rotolamento o volvente*, ma entrambi vengono usati con ottimi risultati. La scelta di usare l'uno o l'altro dipende molte volte da diversi fattori, non ultimo la struttura del componente che devono supportare.

Esiste una differenza tra una bronzina e un cuscinetto a rotolamento per quanto riguarda l'attrito, anche se non è poi così considerevole come si potrebbe pensare. La superiorità dei cuscinetti volventi, assai netta in fase di avviamento, è considerevole nel funzionamento alle basse temperature, ma diminuisce mano a mano che il motore si riscalda. Alcuni costruttori di cuscinetti volventi sostengono che nel funzionamento normale il coefficiente di *attrito* dei loro prodotti è di un ordine di grandezza inferiore a quello delle bronzine, mentre i fabbricanti di queste ultime affermano che la differenza è assai modesta.

BRONZINA O CUSCINETTO A STRISCIAMENTO

E' costituita da un guscio o semiguscio di supporto in acciaio, sul quale è applicato uno strato di materiale "antifrizione".

Quest'ultimo è spesso costituito da uno strato di base con sopra un velo di un altro materiale tenero. Lo spessore totale della bronzina è dell'ordine di 1,5 -2,0mm. Una volta a regime, nelle bronzine non si ha uno strisciamento del perno che supporta sul materiale antifrizione, piuttosto un "galleggiamento" in quanto le superfici metalliche sono completamente separate da uno strato d'olio immesso a pressione. Nei "nostri" motori a due tempi l'olio viene immesso dalla pressione della pompa carter.

All'atto pratico, con i cuscinetti volventi si ha un certo vantaggio in termini di prestazioni rispetto alle bronzine: la differenza in termini di potenza ottenibile sembra sia del 3 - 4% circa.

In effetti oltre all'attrito è indispensabile tenere presente l'assorbimento di potenza della pompa dell'olio (In riferimento a motori a 4 tempi), notevolmente maggiore se si usano bronzine, le quali richiedono cospicue portate di lubrificante (con pressioni di mandata molto più elevata).

Di contro i cuscinetti volventi hanno un peso e un ingombro radiale di gran lunga maggiori. Da

ATTRITO
E' la forza che si
oppone al
movimento di un
corpo rispetto a un
altro con il quale è
a contatto.

sottolineare che le gabbie e i rullini lavorano in condizioni, nei motori molto veloci, decisamente critiche. Sono infatti soggetti a forze centrifughe altissime, Da qui l'importanza di utilizzare cuscinetti quanto più piccoli possibile, purchè in grado di sopportare il carico di lavoro richiesto.

Nei nostri motori solitamente troviamo le bronzine nei motori di classe economica e nei motori che per scelta di progetto devono essere molto leggeri, mentre i cuscinetti vengono usati in motori ad alte prestazioni, anche se quest'ultima affermazione non è vera al 100% perché i cuscinetti vengono montati molto spesso in motori di classe "sport" allo scopo di dare un taglio più tecnologico al motore (questioni di marketing) e anche per aumentarne la

durata.

Si, perché in effetti le bronzine che ci sono sui nostri motori sono solitamente in *bronzo fosforoso*, e certe volte non è di altissima qualità, e chi ha avuto a che fare con il *Fox.35* sa bene quanto poco possa durare la bronzina malgrado l'uso dell'olio (che è molto viscoso) di ricino in percentuali elevate.

Ci sono alcuni casi di bronzine molto durevoli: le bronzine OS sono di ottima qualità e ci vogliono anni per ovalizzarle. Singolare il caso del Webra 1,5cc Junior di molti anni fa nel quale la bronzina non era...una bronzina, bensì una "ghisina", realizzata in ghisa per aumentarne la durata.

In ogni caso, l'olio e la sua qualità sono fondamentali per una bronzina: è importante che l'olio sia molto viscoso affinché possa formare e mantenere il velo d'olio sul quale deve galleggiare l'albero motore. Gli oli sintetici non sono indicati per le bronzine.

C'è da considerare che nei nostri motori l'albero lavora a sbalzo e una fisiologica ovalizzazione della bronzina è da ritenere inevitabile. L'adozione dei cuscinetti risolve in parte il problema a patto che siano, in particolare il cuscinetto posteriore, ben dimensionati.

Tuttavia il cuscinetto non è esente da manutenzione. Se un motore è utilizzato su modelli sport (come su molti radiocomando) non sempre ci si può accorgere che un cuscinetto è arrivato al termine della sua vita, perdite di giri o funzionamenti irregolari del motore possono anche passare inosservati.

Diverso è quello che accade nei motori usati nel VVC, ai quali si chiede o la massima prestazione o la massima regolarità. In ambedue i casi un cuscinetto

rovinato compromette la prestazione del motore, e in certi casi è necessario sostituirlo abbastanza spesso.

Ampliando l'argomento al "resto dei motori", ossia ai motori motociclistici, l'adozione dell'una o dell'altra soluzione dipende in gran parte dal tipo di albero motore e dal frazionamento.

Gli alberi motori possono essere compositi o monolitici. Il primo tipo solitamente è riservato ai motori monocilindrici o bicilindrici con un unico perno di manovella. In questo caso i perni di banco sono due e posti all'estremità dell'albero, quindi è facile usare i cuscinetti volventi.



Alcuni esempi di bronzine per motore automobilistico.
Sono presenti i fori per la lubrificazione forzata.

Nei policilindrici per facilità costruttiva e per economia vengono usati unicamente alberi monolitici, perché le parti da assemblare sarebbero numerose e le operazioni di assemblaggio e centraggio impegnative con dispendio di manodopera e macchinari estremamente complessi. Viene da se che con un albero monolitico, che solitamente ha 4 o anche 5 supporti di banco, è impossibile inserire cuscinetti volventi e da qui la scelta obbligata di usare le bronzine.

Detto questo, penso sia utile fare chiarezza riguardo alle sigle di identificazione che troviamo sui cuscinetti volventi, da sempre un mistero per i più.

Da molti anni ormai, le sigle di identificazione sono standardizzate secondo un accordo tra enti nazionali (DIN in Germania, AFNOR in Francia, UNI in Italia) che hanno varato delle norme alle quali tutti sono tenuti ad attenersi. Per esempio, una vite con gambo da sei millimetri deve avere una testa con esagono da dieci millimetri e una filettatura con passo da 1mm.

Facendo riferimento a cuscinetti radiali a singola fila di sfere, troviamo una sigla a quattro cifre. La prima cifra della sigla è un 6 (indica appunto tale tipo di cuscinetto). Le ultime due cifre invece indicano il diametro interno. Per esempio un 6005 e un 6205 sono entrambi radiali a singola fila di sfere ed hanno ambedue un diametro interno di 25mm, ma il loro diametro esterno e la loro larghezza sono diversi (rispettivamente sono pari a 47 e 12mm nel primo caso e 52 e 15mm nel secondo caso).

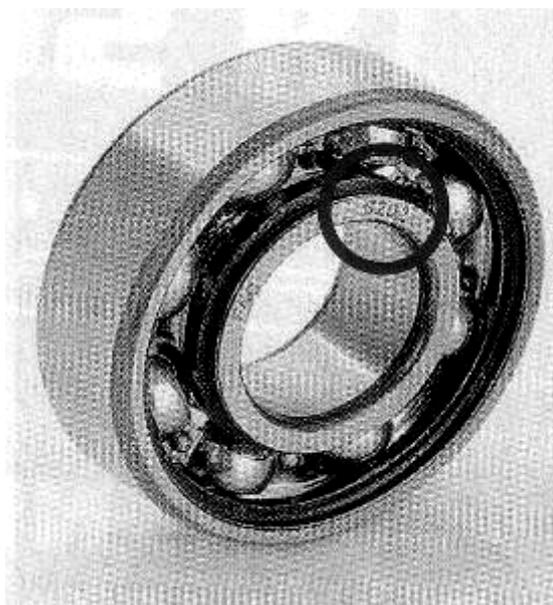
All'aumentare delle ultime due cifre cresce il diametro interno del cuscinetto: 01 indica un diametro di 12mm, 02 di 15mm e 03 di 17mm.

Da 20mm in su le ultime due cifre sono pari a un quinto del diametro interno, abbiamo così 04 per un diametro di 20mm, 05 per uno di 25mm, ecc...

Se ad aumentare è la seconda cifra della sigla cresce il diametro esterno (e anche la larghezza, ad esso legata dalla appartenenza ad una determinata serie dimensionale).

Il "meccanismo" alla base delle sigle non è difficile, ma per conoscere tutte le misure di un cuscinetto, e non solo quelle del foro, occorre consultare le tabelle che riportano le serie dimensionali o, meglio ancora, i cataloghi dei costruttori. Per fortuna le misure (e le relative sigle) con le quali abbiamo a che fare nel nostro settore sono abbastanza poche.

Per un pratico esempio riporto una tabella parziale di un noto produttore di cuscinetti, ricordando che su internet è facile trovare le tabelle delle sigle per ogni produttore di cuscinetti. ☺



Il numero indicato dal cerchio specifica le misure caratteristiche del cuscinetto

| codice | diametro | | |
|-------------------------|----------|---------|-----------|
| | interno | esterno | larghezza |
| | mm | mm | mm |
| cuscinetto a sfere 6000 | 10 | 26 | 8 |
| cuscinetto a sfere 6001 | 12 | 28 | 8 |
| cuscinetto a sfere 6002 | 15 | 32 | 9 |
| cuscinetto a sfere 6003 | 17 | 32 | 9 |
| cuscinetto a sfere 6004 | 20 | 35 | 10 |
| cuscinetto a sfere 6005 | 25 | 42 | 12 |
| cuscinetto a sfere 6006 | 30 | 47 | 12 |

TERRASINI 18-05-2014

RADUNO VOLO VINCOLATO CIRCOLARE

GARA GIP 46

Grazie all'interessamento di Alessandro Agrusa il Comune di Terrasini (PA) ci ha concesso l'uso del campo sportivo per lo svolgimento di un raduno VVC e gara GIP46.

Per quanto riguarda il raduno erano presenti tutti gli acrobaticari di Palermo con l'eccezione di Leone Parlavacchio che per motivi improvvisi non ha potuto partecipare. Oltre i palermitani, la graditissima partecipazione di Mimmo Speranza da Catania, che ringrazio per essersi sobbarcato una trasferta di quasi cinquecento chilometri in totale con l'unico scopo di poter passare una domenica insieme.



Da sinistra: Mimmo Speranza, Bruno Massara, Emanuele Di Bartolo, Attilio Di Figlia, Giacomo D'Anna.

Quindi in totale sette partecipanti, otto con l'aggiunta in tarda mattinata di Enzo Piscitello, anch'egli di Palermo, che ha portato in esposizione una riproduzione old time di cui si parla più avanti.

Giorgio Capasso ha partecipato, effettuando numerosi voli acrobatici, con il Nobler ed il Flite Streak, quest'ultimo miracolosamente illeso dopo la rottura del cavo di picchiata. Giorgio è riuscito a fare spanciare il modello sull'erba, tirando e allentando l'unico cavo rimasto, ottenendo lo spegnimento del motore e la sola piegatura del carrello. Bravo!

Attilio Di Figlia ha portato in volo l'Alfa motorizzato OS15LA, molto ben costruito su progetto di Gabriele Macrì, con il quale ha ripreso dopo tempo l'allenamento al volo

acrobatico con voli consistenti e sicuri.

Emanuele Di Bartolo ha portato ben tre modelli: Il nuovissimo Chevelle, il Kismet ed un Rodeino con finitura da gioiello. Con il nuovo Chevelle motorizzato OS46LA, anche questo rifinitissimo come abitudine di Emanuele, ha volato per la prima volta il programma acrobatico. Il modello è già ad un livello molto alto come qualità di volo e necessita solo di piccole rifiniture di messa a punto. Molto valido e bello.



Giorgio Capasso con il Nobler



Emanuele Di Bartolo con lo Chevelle



Attilio Di Figlia con l'Alfa



Mimmo Speranza con il Teti



Giacomo D'Anna con il P40



Emanuele Di Bartolo con i suoi modelli



Scuola di volo con Emanuele Di Bartolo e i bambini



Alessandro Agrusa con il suo modello

Mimmo Speranza come già detto è venuto da Catania con il Teti e OS46LA. Anche questo è un modello di alto livello, con una ottima rifinitura e un motore ben messo a punto, Mimmo lo fa volare molto bene in quanto bravo pilota ed esperto.

Giacomo D'Anna ha finalmente tolto un po' di ruggine dai cavi e dal polso, ben accompagnato da un Curtiss P40 ARF della Brodak con OS46LA. Il modello vola molto bene e Giacomo ne ha approfittato per riprendere l'allenamento con alcuni voli ben fatti e sicuri.

Alessandro Agrusa ha partecipato con un modello originale costruito con un'ala da combat e fusoliera a tavoletta: molto valido, vola molto bene con un Supertigre .45 ed è in grado di fare tutte le figure acrobatiche.

Io ho portato il mio semiscala Hurricane con ST.60, con il quale ho fatto alcuni voli in totale relax.



Giorgio Capasso con il Flite Streak



Mimmo Speranza

Nel pomeriggio, quando quasi tutti erano già andati via, Alessandro Agrusa ha tirato fuori un modello scuola costruito con materiali di risulta con il quale lui ed Emanuele Di Bartolo hanno fatto scuola di pilotaggio ad alcuni ragazzini che per tutto il giorno avevano assistito con interesse alla manifestazione.

Ma il caso ha voluto che scopriremmo che il modello in questione, con un OS46LA, è anche in grado di fare acrobazia con notevole sicurezza e così, tra un "volo scuola" e l'altro, io, Attilio, Emanuele e Alessandro, abbiamo consumato molta miscela mettendo alla prova (senza pietà!) le qualità acrobatiche del modello, che si è rivelato indistruttibile! Le due ore più divertenti di tutta la giornata!

Ringraziamo Alessandro Agrusa per avere organizzato questa bella giornata ed il Comune di Terrasini per averci messo a disposizione il campo sportivo.

Bruno Massara

Domenica 18 maggio 2014 i modellisti che praticano il Volo Vincolato Circolare in Sicilia si sono riuniti presso il campo sportivo della ridente cittadina di Terrasini, gentilmente messo a disposizione dalle autorità locali. Si era poco distante dal Palazzo d'Aumale di Terrasini, il deposito dove Henri Duca d'Aumale, figlio di Luigi Filippo d'Orleans primo "re dei Francesi", conservava prima di spedirlo in tutta Europa un vino liquoroso, il prezioso "Moscato dello Zucco", oggi il palazzo è un Museo cittadino.



In piedi Antonino Leone e Salvo Figuccia



Enzo Piscitello e Signora

Presenti in campo il Vicesindaco ed Assessore al Turismo Sport e Spettacolo sig. Favazza Carlo ed il Presidente della pro loco che per buona parte della mattinata ci hanno fatto compagnia chiedendo notizie sulla nostra attività modellistica.

In campo oltre i praticanti la specialità di Acrobazia e Gip 46 nel Volo Vincolato Circolare erano presenti Salvo Figuccia modellista palermitano R/C e partecipante di numerosissime gare di F3A / Sport (acrobazia) e F4C / Sport (riproduzioni) con Antonino Leone di Cinisi e il palermitano Enzo Piscitello, storico modellista dagli anni 40 ad oggi, che ha praticato tutte le categorie dell'aeromodellismo presente con una riproduzione in V.V.C. costruita nel 1958 riprodotte il Macchi MC 202 del 4° Gruppo Baracca, di norma basato a Castelvetro (TP) ma spesso a causa dei continui bombardamenti veniva decentrato a Palermo-Boccadifalco.

Per la Gara Gip 46 erano presenti solo otto modelli a causa di contemporanei impegni degli altri modellisti siciliani, alcuni erano assenti per impegni familiari, mentre Maurizio Anastasi di Siracusa era in trasferta a Barlassina per la gara che era valida per Campionato Italiano di Combat dove ha disputato la finale vincendola contro Giuseppe Motta anche lui da Siracusa ovvero 1° e 2° posto vedi foto sotto.



Per la cronaca Barlassina è un comune della Brianza, in provincia di Monza-Brianza distante 13 km da Monza, 25 km a nord di Milano, e 17 km da Como, questa è vera passione, un plauso ad Orazio, Giuseppe Motta e Maurizio che da anni partecipano alle gare del Combat nazionale affrontando pesanti trasferte.

Dopo la disgressione doverosa per i siciliani, ritorniamo a Terrasini, 34 metri sul livello del mare, la giornata perfetta, con assenza di vento, un cielo velato senza sole con poco caldo e ridotta umidità, temperatura di 21° e pressione atmosferica di 1014 mb. Dopo i rituali controlli dei modelli alle ore 10,30 cominciavano i lanci che si svolgevano con regolarità e fin da subito si notava la velocità dei modelli della famiglia Tuccari che ponevano una seria ipotesi alla vittoria.

Predominante la motorizzazione, su quasi tutti i modelli, con l' OS15 LA e solo un G20/15 Glow.

Dato il ridotto numero di modelli in gara si è proceduto con una precisione prussiana ai lanci, che non hanno portato a contestazioni bizantine, consentendo di effettuare dentro i tempi previsti entrambi i lanci.

Nel primo lancio risultava il più veloce Lorenzo Tuccari con 19,87 che ipotecava la vittoria finale seguito dal figlio Giuseppe che nel secondo lancio insidiava il genitore finendo con un ritardo di soli 19 decimi.

Tutti i partecipanti rispetto alla prova di Termini Imerese, 6 metri sul livello del mare, hanno migliorato i loro tempi.

Sotto la classifica finale:

| N° | Concorrente | Città | ST | MOD | G | Motore | Tempo Finale | Km./h | Class. |
|----|-------------------|-----------------|----|-----|---|--------|--------------|--------|--------|
| 1 | Tuccari Lorenzo | Catania | | X | X | OS15LA | 19,87 | 181,18 | 1° |
| 2 | Tuccari Giuseppe | Catania | | X | X | OS15LA | 20,06 | 179,46 | 2° |
| 3 | Avolio Giuseppe | Catania | | X | X | OS15LA | 21,08 | 170,78 | 3° |
| 4 | Comito Raimondo | Palermo | | X | X | OS15LA | 21,65 | 166,28 | 4° |
| 5 | Maugeri Pietro | Santa Venerina | X | | X | G20G | 23,02 | 156,39 | 5° |
| 6 | Scrima Vincenzo | Palermo | | X | X | OS15LA | 23,30 | 154,51 | 6° |
| 7 | Agrusa Alessandro | Cinisi | | X | X | OS15LA | 24,48 | 147,06 | 7° |
| 8 | Capuano Francesco | Termini Imerese | X | | X | OS15LA | 26,74 | 134,63 | 8° |

Nella foto successiva Lorenzo Tuccari che mostra il modello vincitore e Giuseppe all'avviamento del modello di Pietro Maugeri aiutato dal padre. Entrambi i modelli dei Tuccari sono motorizzati con OS 15 LA messi a punto con una meticolosità certosina da Giuseppe, sapientemente consigliato dall'esperienza ultra cinquantennale del padre.



Sotto una foto del bel modello di Giuseppe Avolio e di Raimondo Comito con il modello nel suo box trasportabile da gara e relativa cassetta porta accessori.



Di seguito Pietro Maugeri con il modello prima del lancio aiutato da Giuseppe Tuccari e Alessandro Agrusa, organizzatore del Raduno, che ha aumentato la sua prestazione rispetto all'ultima partecipazione a Termini Imerese del 2013 incrementando la velocità di ben 11Km/h mentre riceve la medaglia ricordo.





Una panoramica dei modelli partecipanti con il monte premi e Mimmo Speranza con gli acrobatici. Erano presenti e volavano contemporaneamente ai Gip 46, date le dimensioni del campo a disposizione, anche i modellisti che praticano l'acrobazia in Volo Vincolato Circolare in Sicilia.

Vincenzo Scrima



Vincenzo Scrima al tavolo giuria



VALDAGNO 15 GIUGNO 2014

Nonostante non ci sia stata la consueta riunione tra i vari organizzatori di gare e raduni l'appuntamento di Valdagno non e' mancato allo svolgimento. Ci si era trovati alla Mostra Scambio di Desenzano con i vari Fiussello Mauro, Maggi Alberto, Bernini Angelo e Raffaele Brentonego di fresca nomina di coordinatore del Campionato Cisalpino, per fissare gli appuntamenti agonistici della stagione 2014. Io, oltre ad aver dato disponibilita' per la 2° prova del Campionato Cisalpino, ho fissato anche il classico raduno di VVC.

Iniziava cosi' la mia dodicesima avventura di organizzatore a Valdagno. Come di consueto il sabato 14.06 lo dedico alla preparazione del campo segnando le due piste, una dedicata alla gara e la seconda per i voli dei radunisti. Avendo disposizione il mitico Stadio dei Fiori, non mi sono lasciato scappare l'occasione per fare un paio di voli con il mio modello. Alla mattina mi raggiunge Gianfranco Pegoraro ed anche lui fa un volo per provare il modello.



Donato Corno con l'Ambrosini

Ormai il meccanismo e' oliato grazie alle edizioni precedenti e cosi' il pomeriggio mi limito ad aspettare l'arrivo degli amici Torinesi Mauro Fiussello, Riccardo Storto e Guido Fasano.

Ci troviamo allo stadio ed assieme facciamo un paio di voli a testa tanto per far arrivare l'ora di cena. Avevo prenotato loro l'alloggio presso l'albergo Roma di Valdagno ed alle 20.00 ci troviamo per andare a cena presso la Cantina Sociale in centro a Valdagno.

Serata tranquilla passata a degustare le pietanze di "NATA" (diminutivo di Natalino) e bere Rabosello, vino leggero rosso frizzante e fresco. Poi verso la mezzanotte tutti davanti allo schermo per assistere alla 1° partita dei Mondiali dell'Italia.

Io sono tornato a casa perche' l'indomani ero chiamato ad una giornata pesante.



Dionisio Furlan



Raffaello, Giorgio, Franz e Mirko



Mario e Anna



Mimmo Speranza



Gianfranco Pegoraro



Sergio Innocenti



Raffaello Brentonegro e Giorgio Zenere



Giacomo Felici



Mauro Fiussello



Alberto Maggi

Inizia così la domenica mattina con l'allestimento del centro elaborazione punteggi al quale si sarebbero seduti l'amico Mario Crestani, che ringrazio, e mia figlia Anna, e ringrazio anche lei: senza di loro la gara non si sarebbe potuta svolgere.

Iniziano ad arrivare i vari concorrenti ed espletate le formalità do il benvenuto a tutti e faccio partire la gara con il volo di riscaldamento giudici.

La terna giudicante era composta da Luca Brazaghi, Guido Fasano, Laghi Giordano che gentilmente si è reso disponibile per sostituire Massimo Sangiacomo impegnato quella domenica.

I voli si susseguono con buon ritmo e così alle 12.30 la gara si era conclusa .

La classifica ACRO BIG vede vincere Maggi Alberto seguito da Felici Giacomo e Fiussello Mauro, a seguire Zenere Giorgio e Raveane Albino che ha fatto il suo esordio nella categoria top. In ACRO la vittoria va a Bernini Angelo seguito da Brentonego Raffello e Fiussello Silvia, a seguire Storto Riccardo, Speranza Mimmo e Innocenti Sergio.

Mimmo Speranza con l'occasione della visita alla figlia non è voluto mancare all'appuntamento di Valdagno . Purtroppo Mimmo è stato protagonista della scassatura del suo modello avendo manovrato contro vento, pazienza Mimmo so che ti presenterai alla prossima con un nuovo modello ☺!!

Al lato opposto invece per i radunisti la mattina e' stata più blanda in quanto molti avevano assistito alla partita mondiale dell'Italia e si erano presentati in campo con calma .

Non sono mancati Donato Corno che portava l'Ambrosini appartenuto all' Amico Luciano Compostella ed un piccolo anzi piccolissimo GeeBee costruito per il puro gusto di costruire. Carlo Panceri con un Rodeo, Brambilla Carlo con Gip46, Furlan Dionisio con Excap ovvero un mix tra Extra e Cap, il locale Gianfranco Pegoraro con Solar, Facchin Silvio con Old Smoothie, Paolo Punteri con modello personale, Gregorio Giuliani con se stesso, Dorigon Renato con un modello personale, combat, ed un modello scuola, Giroto Mauro con un modello personale, combat, ed un modello scuola, Vezzola Mirko e Filipetti Franz con un arsenale di modelli fatti in casa e Pino Carbini. Tutti questi "ragazzini" si sono succeduti in pista con voli a ripetizione!

La pausa pranzo la si è consumata come di consueto da Gianni alla *Campagna* che anche questa volta non ha deluso: il classico buffet per sedare fame e sete e poi il pranzo vero terminato con caffè e ammazza caffè ☺!

Al ritorno al campo chiamo tutti per la classica foto ricordo del gruppo che ha animato lo Stadio dei Fiori. Si è poi passati alla premiazione e consegna gadget ricordo della giornata composto come abitudine da formaggio offerto dalla Macelleria F.lli Urbani, vino Rabosello dalle Cantine Soldà e diplomi di partecipazione. Ringrazio inoltre l'Oreficeria Soprana per le coppe e medaglie andati ai concorrenti della gara. Visto che eravamo tutti raccolti ho voluto augurare un "*In bocca al lupo*" ai ragazzi che andranno a formare la squadra per i Campionati Mondiali: Felici Giacomo, Mauro Fiussello e Luca Valliera.

La giornata però non terminava....infatti alla mattina quando Donato era arrivato tutti eravamo rimasti estasiati nel vederlo arrivare con l'Ambrosini di Luciano. Donato si confida e mi chiede se gli faccio volare il modello di "Compo"; subito rimbalzo l'invito ad Alberto Maggi, essendo stato questi l'allievo di Luciano.

Prepariamo cavi modello e facciamo il pieno: io ed Alberto ci accordiamo a fare il volo metà a testa: Alberto avrebbe decollato ed io avrei atterrato. Che emozione vedere volare quel modello solo al pensiero di chi lo aveva costruito: sono sicuro che da lassù Luciano è stato contento di veder volare ancora il suo modello! Grazie Donato!!

Lentamente le persone cominciarono a congedarsi e con i ringraziamenti a tutti quelli che avevano partecipato ci siamo dato appuntamento alla prossima edizione. Io cominciai i lavori di "sbaraccamento" ma in campo continuavano a rombare i motori.

Alla fine siamo rimasti in campo io e Raffello, Franz e Mirko, e abbiamo continuato a volare proprio come si faceva da bambini, che spettacolo.

Non ho mai menzionato le condizioni meteo: alla faccia delle previsioni domenica è stata una bellissima giornata né calda né fredda e non è piovuto, cosa abbastanza rara, visto che nelle ultime edizioni la pioggia non era mancata di farsi vedere.

Si conclude così la dodicesima edizione di Valdagno, e vi rimando all'appuntamento 2015 sperando di trovarsi sempre in amicizia per trascorrere una giornata in compagnia a volare con "gli spaghi"!!

Alla prossima.

Le fotografie sono di Mimmo Speranza.

Un amico in VVC, *Giorgio Zenere*



VOIO TORNAR BAMBINO!!!!

Era successo che parlando con l'amico Franz (Francesco Filippetti di Desenzno) che gli confidai l'idea di ricostruire un Super Scoiattolo, modello che da bambino ne avevo costruito uno ad ogni estate comperato con i risparmi delle mance natalizie (costo allora di 9.600lire).

Fu così che Franz mi regalò una scatola di montaggio di un Super Scoiattolo.

Franz l'aveva preparata ritagliando ogni pezzo di balsa per la realizzazione del modello: la scatola conteneva tutto ruote squadretta capottina ogiva,

istruzioni di montaggio, cerniere in tessuto, insomma tutto: che bel regalo. La scatola rimase per molto tempo a stagionare sull'armadio in laboratorio, finché alla fine della realizzazione del mio ultimo modello, l'ho tirata giù e ho cominciato a studiarci su...si fa per dire visto che ne avevo alle spalle molte costruzioni.

Durante la preparazione però ho apportato delle modifiche che l'esperienza mi ha insegnato. La costruzione parte con la costruzione dell'ala che, a differenza del manuale, ho realizzato in un pezzo unico. La squadretta di plastica l'ho sostituita con una metallica e supportata sopra e sotto e non a sbalzo come da progetto. I cavi alari anziché essere in acciaio armonico, ho usato dei cavi trecciati morbidi. Sono poi passato alla fusoliera che, si sa, è a cassonetto. Ho praticato il foro per infilarci l'ala e praticato l'alloggiamento per un serbatoio uniflow da me costruito. Il montaggio del motore, un Super Tigre G20/15, su longherine come da progetto e carrello in acciaio armonico da 2,5mm.

Il piano di coda non differenzia dall'originale: soltanto il sistema di cerniera l'ho realizzato tipo Old Time cioè con cuciture. A questo il modello era pronto per la ricopertura.

L'idea di usare materiali plastici era stata scartata a priori e così parlando con l'amico Mario Crestani mi suggerì di fare esperienza con una nuova "tecnologia".

"Perché non provi usare il mylar e poi ricopri tutto con carta modelspan?"



L'idea mi piacque e mi misi a questa nuova esperienza. Trattato tutte le superfici di contatto con colla **BALSALOCK** sono passato a fissare il mylar che Mario mi aveva procurato.

L'incollaggio avviene a caldo: usando il ferro che si usa per l'oracover ho fissato e tensionato il mylar. Ne è uscita una ricopertura molto solida che donava anche robustezza alla struttura. Il tutto è stato ricoperto con modelspan applicata con il metodo tradizionale. Tutto il modello è stato ricoperto in modelspan rossa, visto che avrei usato vernice rossa Ferrari. Il direzionale l'ho ricoperto in seta visto che



mi ricordavo che si rompeva sempre. Per comodità di lavorazione il direzionale e piano mobile sono stati montati dopo la verniciatura. Il piano mobile è stato ricoperto con carta cinese a scacchi rossi e sopra verniciato con trasparente. Dopo una sequenza di tendicarta-carteggiatura il modello era pronto per la verniciatura.

La verniciatura mi occupò una sera di lavoro, eseguita con aerografo.

A questo punto mi sono fatto fare, tramite l'amico Raffello Brentonego, le scritte per l'abbellimento del modello. Dopo l'applicazione di tutte le scritte/striscie le ho passate con un

penellino di vernice trasparente sui contorni in modo che la miscela/olio non potesse passare sotto e scollarle.

Ho poi "cucito" il piano di coda ed incollato il direzionale. Da ultimo il montaggio del motore e delle ruote. Come potete vedere dalle immagini si può apprezzare la simpatica realizzazione. Il collaudo è coinciso con il Raduno Vintage tenuto il 5-6 luglio a Gualdo Cattaneo presso l'aviosuperficie Acquarossa organizzato dall'amico Giustozzi Cristiano.

Essendo un raduno vintage il SuperScoiattolo non poteva trovare occasione migliore.

Dopo i complimenti dei presenti mi dedico alla preparazione: stendo i cavi, faccio il pieno e mi preparo.

Il motore parte dopo alcuni colpi e carburato vado alla manopola. Una volta in aria la sagoma del modello mi porta indietro con il tempo....quando da bambino andavo in un campo in bicicletta con il modello sottobraccio e la cassetta sul portapacchi posteriorequanti bei ricordi!!!

Saranno stati questi ricordi che alla fine del volo mi hanno fatto esclamare :*"voio tornar bambino!!!"*

Per i curiosi il peso finale del modello è di 534 gr.....il "70" indica la numerazione dei modelli da me realizzati.

Un amico in VVC e alla prossima!

Giorgio Zenere



Venti e più anni fa...

31



La squadra del CSI Model di Alessandria: in piedi Mario Arbuffi e Paolo Birago, in basso Vittorio Furlan e Luca Musetti. Monza 12 Luglio 1984. Foto M.Arbuffi.

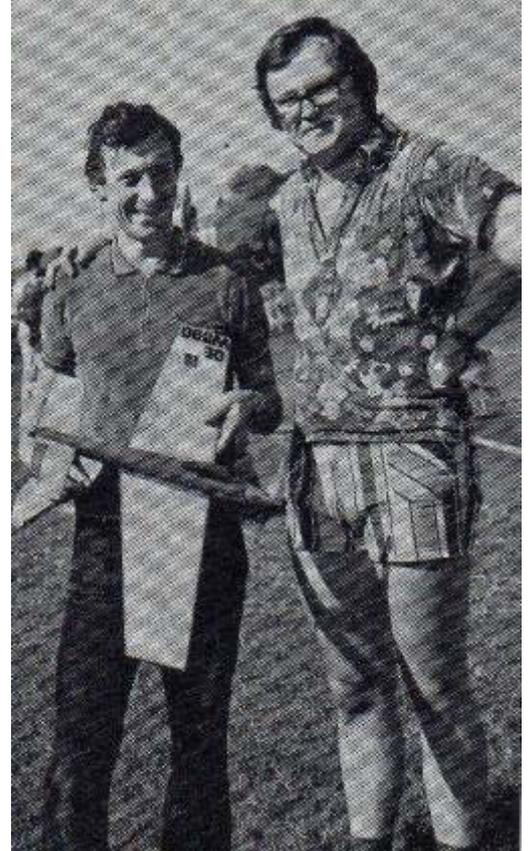


Bruno Massara, C.I. F2B a Treviso, 3 Maggio 1987. Foto B.Massara

Venti e più anni fa...



Franco Ballezio con l'acrobatico Spillo nel 1987. Foto B.Massara.



Gurtler e Baumgartner vincitori della coppa F.A. team racing a Lugo nel 1971



Tavolettata a Bergamo 29 Gennaio 1967. Foto I. Poloni.