Wolo Vincolato

VOLO VINCOLATO ANNO 11 N.4

XXXII Camp. Cisalpino Acrobazia F2B - S.Fiussello II mio Gioiello - G.Zenere Combat Old Time II ME109G di Attilio Di Figlia - A.Di Figlia Elaborazione di un motore per F2B - B.Massara Gara GIP46 a Caltanissetta - V.Scrima Gara GIP46 ad Acireale (CT) - V.Scrima Sion's Speed Plane - B.Massara Venti e più anni fa...





SOMMARIO

3....XXXII Camp. Cisalpino Acrobazia F2B – S.Fiussello

8....Il mio Gioiello - G.Zenere

14....Combat Old Time

16....Riproduzioni: il ME109G di Attilio Di Figlia – A.Di Figlia

20.....Supertigre G49/55 elaborazione di un motore per F2B – B.Massara

25.....Gara GIP46 a Caltanissetta – V.Scrima

29....Gara GIP46 ad Acireale (CT) - V.Scrima

33....Sion's Speed Plane - B.Massara

35....Venti e più anni fa...

36....Venti e più anni fa...

In copertina: Ennio Marra, Giovanni Viglianti e Vittorio Furlan a Desio per la 3º prova del XXXIIº Campionato Cisalpino F2B 2014

Buon 2015 a tutti gli amici del Notiziario di Volo Vincolato

Redazionale

Cari amici di volo vincolato, purtroppo devo annunciarvi che il *Notiziario di Volo Vincolato* termina qui. Nel parlarne con i miei compagni di avventura e amici, Ennio Marra e Gabriele Macrì, ho espresso tutte le mie perplessità e la mia tristezza nel prendere questa decisione, che in breve vi espongo.

I motivi sono diversi e di uguale importanza, tra tutti gli impegni personali sempre più pressanti che rendono difficoltoso dedicarmi al notiziario con il giusto entusiasmo e poi la gia espressa difficoltà di andare avanti con poco materiale da pubblicare. Il nostro archivio, la nostra libreria è vuota, e non sapremmo come iniziare il nuovo anno.

Tanti sono stati gli amici che hanno collaborato, chi più assiduamente e chi meno, e li ringrazio tutti di cuore, con riconoscenza, perché hanno permesso di realizzare un sogno divenuto realtà, un notiziario tutto nostro.

Non li cito perché sono davvero tanti, il migliore riconoscimento per loro è che chi in questi anni ha letto il *Notiziario di Volo Vincolato* sa chi sono e ne ha apprezzato il lavoro.

Il *Notiziario di Volo Vincolato* nei trascorsi undici anni è stato l'anello di congiunzione tra gli appassionati di VVC di tutta Italia e non solo, in alcune occasioni abbiamo avuto anche il piacere di ricevere collaborazione anche dal resto d'Europa e anche dagli USA. Ci ha dato la possibilità di conoscerci, anche quando un migliaio e più di chilometri ci tenevano distanti, di apprezzare le nostre capacità, inventiva, passione, entusiasmo, ha dato un volto a persone e voci in alcuni casi conosciuti solo per telefono, e divulgare la nostra attività aeromodellistica sportiva e ludica.

Sfogliando le pagine di tutti i numeri pubblicati, mi rendo conto con stupore di quanta informazione abbiamo fatto girare, tecnica, progetti, resoconti di gare e raduni, immagini, storia, racconti inediti degni della migliore letteratura.

Ecco, questa è la cosa che mi dispiace di più, l'interruzione di un mezzo di comunicazione, di un mezzo di connessione tra gli appassionati di VVC.

Tuttavia, non la voglio intendere come una chiusura definitiva, se dovessero ricrearsi le condizioni, raccolte le forze e rimpinguata la nostra libreria, in seguito si potrebbe anche riprendere da dove abbiamo interrotto, con lo stesso titolo, "*Il Notiziario di Volo Vincolato*", che resta sempre una testata di nostra pertinenza.

Grazie a tutti, grazie a Gabriele ed Ennio, indispensabili compagni.

BRUNO MASSARA

XXXII CAMPIONATO CISALPINO DI ACROBAZIA F2B

Valdagno, 15 giugno 2014

La XXXII edizione del "Cisalpino" si apre allo Stadio dei Fiori di Valdagno a metà giugno, con un po' di ritardo rispetto agli anni precedenti: inizialmente previsto su quattro prove, il Campionato 2014 si è poi leggermente ridimensionato a causa dell'annullamento della gara di maggio che doveva avere luogo sul bellissimo impianto di Valenza (vicino ad Alessandria), impianto che già ospitò una gara di vincolato negli anni '90; un incendio che ha seriamente danneggiato l'abitazione dell'organizzatore ha impedito a quest'ultimo di potersi dedicare alla preparazione



Il GeeBee di Donato Corno

della gara e l'appuntamento è stato così rinviato all'anno prossimo.

Nonostante il forzato posticipo, la partecipazione alla prova di esordio è risultata un po' limitata (5 concorrenti nella categoria Big e 6 nella categoria Acro), circostanza che ha permesso di effettuare entrambi i lanci in mattinata impiegando il resto della giornata innanzitutto con una rilassante pausa pranzo e, successivamente, con la premiazione della gara ed i voli del concomitante raduno.

Reduci da ben due gare di Campionato Italiano, i concorrenti

hanno
evidenziato
un buon
livello di
preparazion
e affiancato
anche alla
presentazio

ne di qualche nuovo modello: gli acrobatici quasi gemelli denominati "Gioiello" e "Girello"dei locali Zenere e Brentonego (si distinguono solo per la differente colorazione e per qualche dettaglio legato al differente grado di rifinitura), il bellissimo "Rapsody" rosso del piacentino Bernini, l'acrobatico di fabbricazione russa di Felici rinnovato nella colorazione (a bande rosse e verdi) e, infine, il mio nuovo Nobler costruito da kit di montaggio della Top Flyte ma equipaggiato con motorizzazione elettrica, un inconsueto mix tra storia e innovazione.

La classifica finale non ha riservato grandi sorprese. Nella categoria Big vince agevolmente Alberto Maggi mentre per il secondo posto la lotta tra Mauro Fiussello e Giacomo Felici si risolve a favore di quest'ultimo, ma con pochi punti di distacco. Privo di tutti i suoi diretti avversari, il padrone di casa Giorgio Zenere si colloca al quarto posto con un ampio margine su Albino



Il podio ACRO a Valdagno: Angelo Bernini, Raffaello Brentonegro e Silvia Fiussello

Raveane che, al suo debutto nella categoria Big, si vede costretto a chiuderne la graduatoria finale.

La classifica Acro è risultata invece un po' meno scontata: Bernini e Brentonego, entrambi in fase di notevole miglioramento, si sono disputati la vittoria distaccando la sottoscritta di quasi cento punti mentre al quarto posto troviamo Riccardo Storto con un punteggio che evidenzia un tangibile progresso rispetto alla stagione precedente. A più di 400 punti da Storto troviamo poi Mimmo Speranza, noto esponente del volo vincolato nel sud Italia, in gara con

un piccolo acrobatico che non gli permetteva di effettuare tutto il programma e che, nelle insidiose turbolenze dello Stadio dei Fiori, lo ha tradito sul secondo otto verticale del secondo lancio: nonostante il morbido manto erboso, l'impatto è stato fatale. Il suo non è stato comunque l'unico incidente della giornata: anche Sergio Innocenti, in gara con il suo storico e "vissuto" Rodeo con motore Diesel, nel tentativo di effettuare un looping rovescio ha subito la stessa sorte toccata al suo diretto avversario anche se il modello, tutto sommato robusto e solido, ha avuto solo lievi danni.

Il meteo, favorevole ma caratterizzato da temperature non elevate, ed il limitato numero di concorrenti hanno decisamente favorito il lavoro della giuria, composta da Luca Barzaghi, Guido Fasano e Giordano Laghi: impegnati per meno di due ore complessive, hanno così avuto modo di vivere insieme ai concorrenti il clima



Il SIAI AMBROSINI di Luciano Compostella portato in gara da Donato Corno

amichevole e conviviale che caratterizza da sempre la tappa veneta del Cisalpino.

Ciriè, 22 Giugno 2014

Ad una sola settimana di distanza dal debutto allo Stadio dei Fiori di Valdagno, il popolo del Cisalpino si ritrova per disputare la seconda prova sull'impianto di Ponte Stura a Ciriè, all'estremità opposta della pianura Padana.

La concomitanza con la terza prova di Campionato Italiano ha decisamente favorito la partecipazione: con 8 concorrenti nella categoria Big e 9 nella Acro, si può decisamente affermare che l'acrobazia italiana fosse presente quasi al completo.

La giuria, convocata dall'Aero Club d'Italia, risultava composta da Luca Barzaghi, Guido Fasano e Massimo Sangiacomo, ai quali si è però aggiunto Riccardo Sereno, del gruppo SMC Ciriè, in qualità di "apprendista": finalmente si vede qualche nuova leva che, già dall'anno prossimo, potrà rimpinguare l'ormai esiguo numero di giudici disponibili. Per un neofita certamente l'impegno non è apparso facile: giudicare, sotto un sole cocente, 34 lanci validi

per la classifica del Cisalpino più altri 13 utili a definire la classifica della terza prova di Campionato Italiano, lanci che si sono susseguiti a ritmo serratissimo, non è stato certo un lavoro rilassante! Fortunatamente non è mancato un momento di piacevole relax in occasione della pausa pranzo, predisposta all'ombra di alcune piante che costituiscono un ameno boschetto collocato tra la pista asfaltata e quella in erba

Assente a Valdagno, Marco Valliera ha onorato la gara di casa con una netta vittoria su Alberto Maggi; terzo posto per Giacomo Felici che nel terzo lancio, valido però solo per il Campionato Italiano, riuscirà anche a risalire di una posizione. Diviso tra il ruolo di concorrente e quello di organizzatore, Mauro Fiussello conclude la gara tra i due Bosio: alle spalle di Aivia, rientrato dopo un anno di pausa dovuto ad impegni "nautici", e davanti a Mario, autore di una



gara di buon livello in cui ha potuto distaccare con decisione Zenere. Chiude la classifica Big l'alessandrino Vittorio Furlan, confermando ancora una volta la sua scarsa simpatia per la pista di Ciriè, le cui turbolenze sono decisamente poco congeniali al suo stile di pilotaggio e alle caratteristiche dei suoi modelli.

Nella categoria Acro Bernini si aggiudica la seconda vittoria stagionale e, contestualmente, anche titolo 2014; il suo diretto avversario Raffaello Brentonego consolida invece la seconda posizione davanti ad un sorprendente Casarola, che si aggiudica il terzo gradino del podio. Altrettanto sorprendente il quarto posto di Olimpio Torchio: archiviato

momentaneamente il vetusto acrobatico "Ciriè", ha partecipato alla gara con il bellissimo "Pitu" di Franco Ballesio con motore a quattro tempi; assistito per l'avviamento da Mauro Fiussello (in veste di starter ufficiale) e da Giorgio Zenere (in veste di esperto domatore di motori 4T), Olimpio è riuscito ancora una volta a sorprenderci nonostante possa ormai considerarsi l'ultimo decano dell'acrobazia VVC italiana.

Un po' in difficoltà a causa delle turbolenze e dei continui cambiamenti di direzione del debole flusso di aria, il mio Nobler elettrico ha saputo comunicarmi una certa affidabilità solo nel terzo lancio, quello non valido per il Cisalpino, per cui ho dovuto accontentarmi della quinta posizione davanti a Storto, ai calabresi Viglianti e Marra e all'emiliano Innocenti. Mentre Marra abita ormai da un paio di anni in Brianza e può quindi raggiungere abbastanza agevolmente i siti di gara, l'impegno che a Giovanni Viglianti comporta la partecipazione al Cisalpino è sicuramente ammirevole ed indice di una grande passione per la nostra categoria.

La gara di Cisalpino si è conclusa nel primo pomeriggio ma è stata poi seguita dal terzo lancio del Campionato Italiano, dalla elaborazione delle varie classifiche e, infine, dalla cerimonia della premiazione presieduta da Guido Fasano, presidente del gruppo Scuola Modellismo Ciriè.

Desio, 21 settembre 2014

Dopo tre mesi dalla gara di Ciriè, per la conclusione del Cisalpino e della stagione agonistica 2014 l'acrobazia italiana si ritrova a fine settembre a Desio presso la pista del Gruppo Modellistico Brianteo, club che pratica prevalentemente modellismo RC ma che da qualche anno accoglie anche i "volatori vincolati" del gruppo Modellistico Monzese.

Decisamente sorprendente, e non in linea con la tendenza di questi ultimi anni, la partecipazione: ben 19 concorrenti suddivisi in 8 Acro e 11 Big tra i quali anche Clemente Cappi e Gabriel Laghi, che da tempo non frequentano più assiduamente i campi di gara; il meteo, altrettanto sorprendente e non in linea con la tendenza della piovosa estate 2014, ha poi regalato all'evento una giornata calda e soleggiata con ventilazione debole anche se un po' variabile nella direzione, fatto che ha imposto alla giuria (Luca Barzaghi, Guido Fasano e Giordano Laghi) continui cambiamenti nel







posizionamento.

I concorrenti intervenuti hanno colto l'occasione di questa ultima gara di stagione per presentare alcune novità o per gareggiare con modelli inediti, anche in relazione al fatto che la classifica risultava ormai quasi definita: Marco Valliera e Angelo Bernini, ad esempio, hanno entrambi utilizzato un "Legacy" acquistato quasi pronto al volo e a basso prezzo da una ditta cinese e, cosa sorprendente ma che dimostra come nella categoria F2b conti soprattutto il pilota, entrambi si aggiudicano il primo posto sia nella gara che nel Cisalpino, nella categoria Big per Valliera e nella Acro per Bernini (passato, tra l'altro, al motore elettrico).

Per effetto di un accordo interno tra i componenti del gruppo SMC Ciriè, oltre a Marco Valliera anche Mauro Fiussello, Olimpio Torchio, Aivia Bosio e Mario Bosio hanno voluto partecipare con un modello diverso rispetto a quello usato nelle altre gare: per Mauro Fiussello, quarto classificato, è stata così l'occasione per usare lo "Swing" di Franco Ballesio mentre per Torchio si è trattato di rispolverare il glorioso Ciriè col quale Olimpio ha fatto un solo lancio, rinunciando ad effettuare il secondo data l'età avanzata del mezzo.

L'uso di un modello meno performante rispetto al titolare non ha impedito ad Aivia Bosio di conquistare il terzo posto dietro ad Alberto Maggi ma, forse, lo ha un po' penalizzato nel tentativo di risalire nella classifica finale del Campionato, nella quale si colloca solo quinto; buona invece la prestazione di Mario Bosio, il quale riesce a distaccare sia Zenere che Laghi poiché quest'ultimo vanifica il tentativo di rimonta a causa dell'annullamento del secondo lancio per non aver usato il laccetto di sicurezza (succede ...).

Giacomo Felici, terzo nella classifica finale del Campionato, conclude la gara solo al quinto posto, forse un po' deconcentrato dall'impegno di seguire altri due concorrenti (Clemente Cappi e Domenico Speranza) ai quali ha fornito sia i modelli che l'assistenza tecnica completa.

Nella categoria Acro da segnalare infine l'ottima gara di Brentonego, secondo a soli 4 punti dal vincitore, e di Viglianti, quarto ma con un punteggio che attesta un deciso miglioramento.

La conclusione della giornata è stata sancita da una premiazione non convenzionale: oltre alle medaglie ai primi tre di ogni categoria e ad una bottiglia di vino locale, ogni concorrente ha infatti ricevuto una busta contenente del materiale modellistico appartenuto a Luciano Compostella o a Lino Pozzi (un socio del gruppo scomparso qualche anno fa e che ha frequentato le gare del Cisalpino negli anni '90) materiale che il GMM Monza ha ritirato per volontà dei famigliari e che ha voluto condividere con gli altri appassionati della categoria; a conclusione della premiazione è stata quindi assegnata a Domenico Speranza, per estrazione, la semi-riproduzione F2b di uno Spitfire, completa di motore, costruita da Lino Pozzi.

Archiviato così il XXXII Campionato Cisalpino, per tutti i concorrenti effettivi e potenziali l'appuntamento è fissato al prossimo anno con una imperdibile 33esima edizione.

SILVIA FIUSSELLO





Mimmo Speranza e Giacomo Felici

CLASSIFICHE

VALDAGNO CATEGORIA BIG

	concorrente	punti	millesimi
1	MAGGI Alberto	1106.3	1000
2	FELICI Giacomo	1085.00	980.75
3	FIUSSELLO Mauro	1081.4	977.49
4	ZENERE Giorgio	1023.8	925.43
5	RAVEANE Albino	944.4	853.66

VALDAGNO CATEGORIA ACRO

	concorrente	punti	millesimi
1	BERNINI Angelo	966.5	1000
2	BRENTONEGO Raffaello	940.8	973.41
3	FIUSSELLO Silvia	870.00	900.16
4	STORTO Riccardo	809.8	837.87
5	SPERANZA Domenico	364.5	376.62
6	INNOCENTI Sergio	50.0	51.73

CIRIE' CATEGORIA BIG

	concorrente	punti	millesimi
1	VALLIERA Marco	1124.40	1000
2	MAGGI Alberto	1099.43	977.80
3	FELICI Giacomo	1094.63	973.52
4	BOSIO Aivia	1074.17	955.33
5	FIUSSELLO Mauro	1067.83	949.69
6	BOSIO Mario	1047.30	931.43
7	ZENERE Giorgio	1007.20	895.77
8	FURLAN Vittorio	1001.40	890.61

CIRIE' CATEGORIA ACRO

	concorrente	punti	millesimi
I	BERNINI Angelo	990.70	1000
2	BRENTONEGO Raffaello	939.13	947.95
3	CASAROLA Giuseppe	906.87	915.38
4	TORCHIO Olimpio	881.17	889.44
5	FIUSSELLO Silvia	870.63	878.80
6	VIGLIANTI Giovanni	838.30	846.17
7	STORTO Riccardo	837.50	845.36
8	MARRA Ennio	795.17	802.63
9	INNOCENTI Sergio	94.00	94.88

DESIOCATEGORIA BIG

- = 500	concorrente	punti	millesimi	
1	VALLIERA Marco	3506.7	1000	
2	MAGGI Alberto	3487.8	994.61	
3	BOSIO Aivia	3336.8	951.55	
4	FIUSSELLO Mauro	3311.4	944.31	
5	FELICI Giacomo	3246.3	925.74	
6	BOSIO Mario	3216.6	917.27	
7	LAGHI Gabriel	3172.6	904.73	
8	ZENERE Giorgio	3146.1	897.17	
9	FURLAN Vittorio	3123.5	890.72	
10	RAVEANE Albino	3017.0	860.35	
11	CAPPI Clemente	2932.1	836.14	

DESIO CATEGORIA ACRO

	concorrente	punti	millesimi
1	BERNINI Angelo	2936.6	1000
2	BRENTONEGO Raffaello	2932.5	998.6
3	FIUSSELLO Silvia	2848.7	970.07
4	VIGLIANTI Giovanni	2819.0	959.95
5	TORCHIO Olimpio	2742.0	933.73
6	CASAROLA Giuseppe	2689.5	915.86
7	MARRA Ennio	2577.6	877.75
8	SPERANZA Domenico	2104.0	716.47

CLASSIFICA FINALE (somma dei due risultati migliori)

CATEGORIA BIG

	concorrente	TOTALE
1	VALLIERA Marco	2000
2	MAGGI Alberto	1994.61
3	FELICI Giacomo	1954.27
4	FIUSSELLO Mauro	1927.18
5	BOSIO Aivia	1906.88
6	BOSIO Mario	1848.7
7	ZENERE Giorgio	1822.6
8	FURLAN Vittorio	1781.33
9	RAVEANE Albino	1714.01
10*	LAGHI Gabriel	904.73
11*	CAPPI Clemente	836.14

* partecipazione ad una sola gara

CATEGORIA ACRO

	concorrente	TOTALE
1	BERNINI Angelo	2000
2	BRENTONEGO Raffaello	1972.01
3	FIUSSELLO Silvia	1870.23
4	CASAROLA Giuseppe	1831.24
5	TORCHIO Olimpio	1823.17
6	VIGLIANTI Giovanni	1806.12
7	STORTO Riccardo	1683.23
8	MARRA Ennio	1680.38
9	SPERANZA Mimmo	1093.09
10	INNOCENTI Sergio	146.62

IL MIO "GIOIELLO"



Era da tempo che Raffaello Brentonego continuava a stuzzicarmi con l'idea di fare un modello uguale per me e lui e di affrontare le gare come una vera squadra. Questo accadeva nell'anno 2012 quando io volavo con l'Extra di Furlan Dionisio (Gigi per gli amici) e Raffaello volava con il Solar. Fu così che alla fine della stagione di gare mi misi con carta e matita a disegnare un nuovo modello.

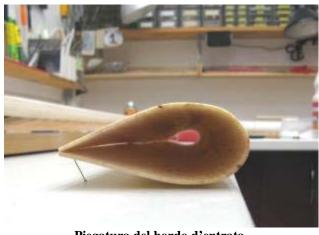
Avevo fatto varie ricerche in internet e mi aveva colpito il RENEGADE di un pilota australiano. Non volevo avventurarmi in qualcosa che non sapevo come sarebbe andato, e consultando vari progetti mi sono orientato su un Solar a motore invertito e rivisto solo nelle forme. Dalla matita cominciò a scivolare un modello "spigoloso" senza arrotondamenti nell'ala e piani di coda. Nella fusoliera comandavano le posizioni del motore ala e piani di coda.

Quanto allo stile adesso posso dire che richiama la forma del *Nobler*. I bracci di leva rimanevano quelli del Solar ma di aspetto ne usciva un modello diverso. La costruzione questa volta è partita con il piano di coda: profilato e completamente ricoperto, e come ripeto con i terminali abbastanza squadrati. Sono poi passato all'ala. Con l'aiuto dell'amico Gabriel Laghi mi sono fatto fare lo sviluppo di ogni singola centina e lo sviluppo della ricopertura del bordo d'entrata. Questa volta ho voluto copiare il sistema di ricopertura del bordo d'entrata come usa fare l'amico Mauro Fiusello e cioè piegando un foglio di balsa da 2mm e coprire tutto il naso della centina.

Le due centine centrali, quelle che supportano la squadretta, sono in balsa da 3mm e rinforzate in carbonio. La squadretta centrale eseguita in acciaio da 2mm.

Come si può vedere dalle immagini ho predisposto lo scaletto e preparato le centine.

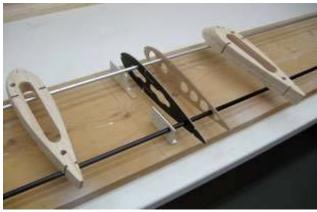
Distribuite le centine ho inserito i longheroni superiore ed inferiore. Si noti che sul naso delle centine vi è inserito un listello in obeche, il bordo d'uscita è classico con listello di balsa da 4mm, che con la ricopertura da 2mm ne sarebbe uscito un b.u. da 6mm. Nella foto si nota come avevo preparato il bordo d'entrata: una volta bagnato con ammoniaca l'ho piegato e lasciato asciugare. Tolto gli elastici che lo tenevano in forma avevo in mano un foglio di balsa fatta ad U ed applicarlo all'ala è stato molto semplice. Questo sistema ha il vantaggio che non deve essere carteggiato per ottenere una forma arrotondata ed il peso è molto più basso rispetto alla costruzione a due fogli.

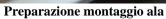




Piegatura del bordo d'entrata

squadretta alare







incollaggio bordo d'entrata









Tutti gli incollaggi sono stati eseguiti con colla alifatica che ha la caratteristica di essere riposizionabile all'occorrenza e di essere facilmente carteggiabile. L'unica pecca di questa colla è che ci mette tempo ad indurire. I terminali sono stati fatti unendo due blocchi di balsa da 10mm opportunamente alleggeriti.

Gli alettoni invece sono realizzati in tavoletta di balsa da 6mm

Sono passato poi alla fusoliera. Qui nulla di nuovo: fiancate da 2mm rinforzate in prossimità del muso con compensato da 0,6mm, longherine in noce e due ordinate: la prima in compensato da 3mm, la seconda incrociando due pezzi di balsa da 2mm per un totale di 4mm. L'idea era quella di fare una fusoliera semplice ed essenziale e così sul bordo superiore ed inferiore ho incollato un listello di balsa 5x5 per conferire rigidità. Ho preparato la sede delle ordinate con listellini di balsa, ed in prossimità del piano di coda ho fatto un rinforzo di balsa da 1mm incrociando le fibre. Una volta unite le due fiancate la fusoliera era pronta per ricevere l'ala ed il piano di coda. Tutte le squadrette sono state realizzate in acciaio da 2mm e saldate a tondino di acciaio armonico da 2mm. Il rinvio tra flaps ed elevatore è costituito da una freccia (quelle che si usano nel tiro con l'arco) in carbonio con inserito nelle estremità un pezzo di barra filettata da 3mm e fissata con due chiodi passanti. Il fissaggio alle squadrette è assicurato con uniball sferici per evitare il formarsi di laschi.

L'incollaggio dell'ala e piani di coda ha richiesto del lavoro per far si che gli assi siano perfettamente allineati. I carrelli d'atterraggio sono in carbonio (il principale), in filo d'acciaio quello di coda. Tutte e due sono fissati con viti autofilettanti per essere smontabili in caso di necessità.

Il fondo della fusoliera è in balsa da 3mm e sagomato i bordi. Il dorso della fusoliera è fatta in due parti: la prima che va dal motore a metà ala circa con balsa da 10mm leggera, la seconda dall'ala alla deriva costruito col solito sistema di balsa piegata. L'abitacolo questa volta l'ho voluta fare "alla Ballesio" e cioè in balsa sagomata e verniciata.

Poi sono passato alla cappottina motore. La capottina motore doveva essere semplice ed efficace: infatti più aria esce e più il motore si raffredda, così mi è uscita una capottina semplice con uno scivolo posteriore per dar sfogo all'aria in uscita. Il serbatoio invece l'ho costruito usando lamierino di una latta di diluente e saldato a stagno. Il criterio usato è quello con principio uniflow e non mi dilungo in altri dettagli, solo che la capacità è di 110cc.

Da ultimo la costruzione della deriva: qui devo dire che ci ho messo un po' per dare al modello una forma che mi appagasse, alla fine ne è uscita una forma simile a quella del Nobler....ma senza volerlo!!

Il modello fino adesso stava venendo leggero per cui dovevo continuare a lavorare con questa mentalità senza appesantire il tutto con lavorazioni inutili.

Qui inizia la fase di finitura: avevo deciso di fare l'ala ricoperta ed il resto verniciato. Una volta ricoperto fusoliera, piano di coda, deriva e alettoni con carta leggera, le mani di tendicarta e carteggiatura non si contavano più....doveva venire una superficie preparata per la verniciatura che non facesse vedere imperfezioni. Per la verniciatura ho usato la solita vernicie acrilica a 2 componenti che si usa in carrozzeria.



La prima mano mi serve per vedere i difetti, carteggiatina con carta all'acqua, e una seconda mano definitiva. L'ala l'ho ricoperta in ORASTICK bianco e così ha raggiunto una buona rigidità.

Lo stile della livrea ormai è la solita mia personale ma l'indecisione era su quali colori usare. Con l'aiuto di Cristina abbiamo deciso per il verde e grigio: il risultato si vede dalle foto. Durante tutta la costruzione mi assillava il problema del

nome da dare al modello. Essendo un progetto nato da me e Raffaello ho pensato che il nome doveva ricondurre a Giorgio e Raffaello......La scelta era rimasta tra Graffio o Gioiello, che sono l'anagramma dei due nomi Giorgio e Raffaello, appunto.

Io ho scelto Gioiello, Raffello invece ha optato per Girello...

Il motore che ho montato è il solito SAITO .62 4 tempi che ormai conosco molto bene, ed il peso finale è stato di 1750gr: molto buono!

Il primo volo è stato effettuato nel giugno del 2013 ed in luglio io e Raffaello siamo voluti andare a svezzare i modelli a Ciriè e sentire le impressioni dei ragazzi torinesi. Da allora ho fatto molti passi avanti nello sviluppo del Gioiello, ed oggi che vi scrivo, le soddisfazioni non mancano. Sono sicuro che il potenziale di questo modello è molto alto, bisognerebbe soltanto avere tempo per potersi allenare. Resta comunque la soddisfazione di aver disegnato e costruito un modello che vola molto bene ed aver adottato delle soluzioni costruttive "rubate" frequentando l'ambiente delle gare.

Questo è tutto sulla mia ultima "creatura", anche se non vi nascondo che ho già in mente delle modifiche per il mio prossimo modello ☺!

Un amico in VVC..alla prossima!

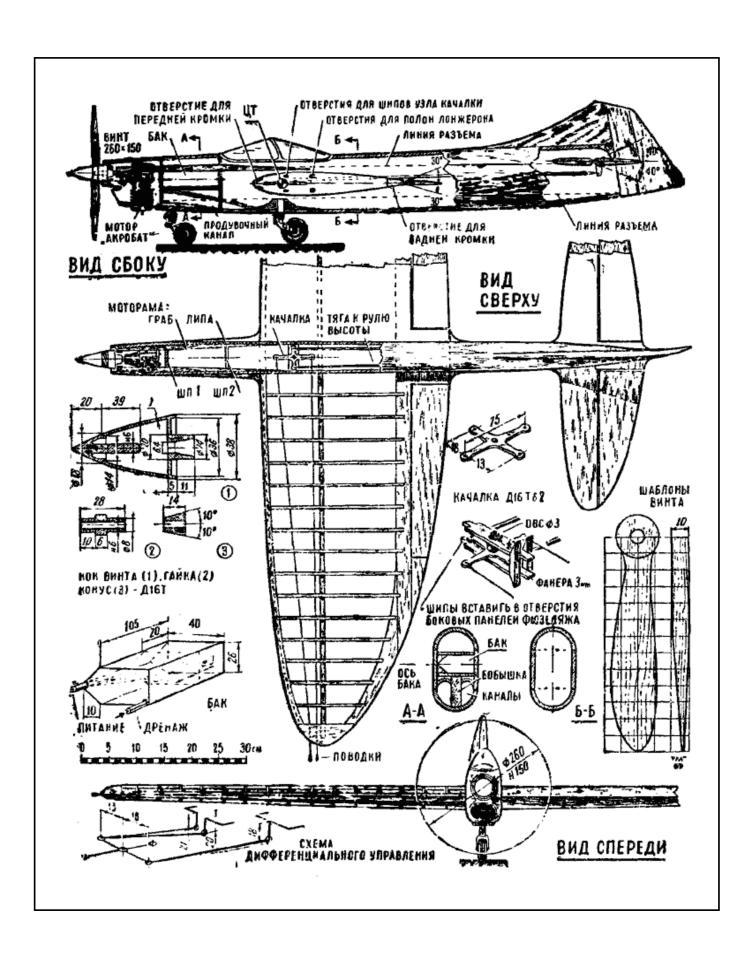
GIORGIO ZENERE



Giorgio Zenere e Giordano Laghi



Copertina del catalogo Aeropiccola Ottobre 1956



Combat Old Time

- IL WARMONGER di J.C.DIXON e F.G. BOWLING- IL PALISANDRA di J.TRNKA

Il Warmonger e il Palisandra sono due validi combat d'epoca che hanno influenzato molto la categoria negli anni '60. I combat di quell'epoca erano concepiti e costruiti come comuni modelli: Il Palisandra ha una struttura del tutto simile a quella di un acrobatico, mentre il Warmonger mostra tuttavia una struttura più moderna e più vicina ai modelli che sono seguiti negli anni '70.

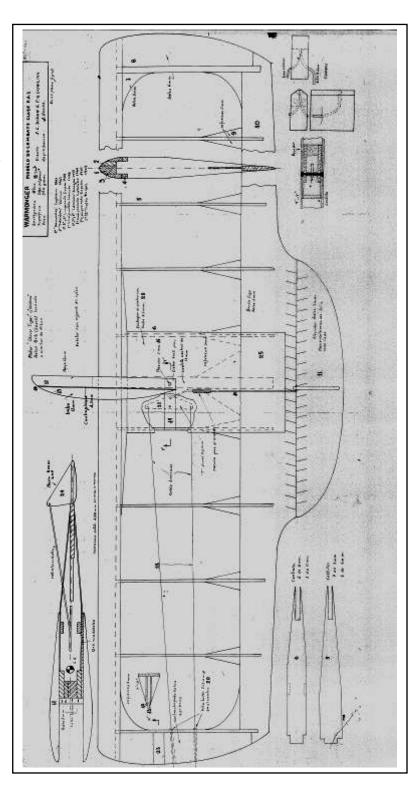
Viene da se che la robustezza, caratteristica essenziale nell'F2D, è ben lontana dai combat che usiamo oggi, e la stessa cosa dicasi per la rapidità di costruzione.

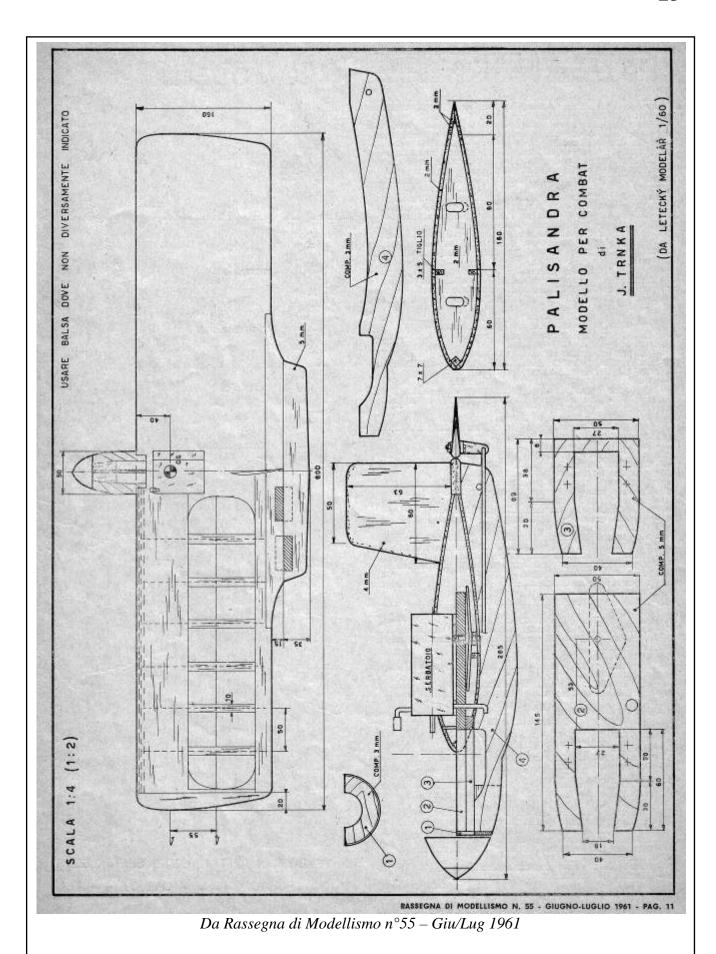
Tra i due modelli, quindi, c'è una bella differenza nella struttura:

il *Warmonger* è un'ala con un profilo quasi piatto e una struttura semplice e moderna rispetto al decennio in cui è stato concepito, e due semplici longherine motore incollate all'ala.

Il *Palisandra* ha l'ala con la struttura tipica di un acrobatico e un vero profilo biconvesso simmetrico, il motore in posizione diritta sostenuto da una piastra in compensato da 5mm, interessante il pattino inferiore all'ala che rinforza l'incollaggio del castello motore e protegge l'ala negli atterraggi, inoltre dona al modello nella vista laterale una linea gradevole.

Motorizzati con motori da 2,5 diesel d'epoca, potrebbero ben figurare nei raduni. **U**





Riproduzioni:

IL ME 109-G DI ATTILIO DI FIGLIA



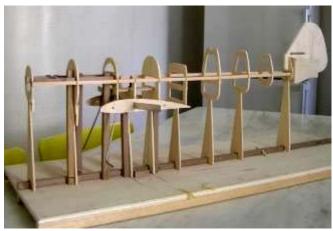
Quello che mi accingo a descrivervi rappresenta per me la prima esperienza nel campo delle riproduzioni. La scelta dopo innumerevoli ripensamenti è caduta sul *ME 109 G*.

Il modello rappresentato ha operato nel nord Italia dopo l'otto settembre 1943 sotto le insegne dell'Aviazione Nazionale Repubblicana. Il disegno di partenza è quello dell'*Aeropiccola*, che dopo un attento esame ho deciso di modificare in alcuni punti essenziali, come l'ala per creare alettoni e flap non disegnati, l'impianto di scarico e i radiatori.

Al fine di allineare le varie ordinate della fusoliera mi sono creato una sorta di scaletto prolungando le ordinate della fusoliera nella parte inferiore, inserendole in un listello 10 x 10 fissato ad una base di compensato, distanziandole secondo le quote del disegno. Ovviamente ho tenuto come riferimento il listello centrale delle ordinate.

Ho constatato che in questa maniera l'allineamento è immediato e facile. Dopo aver messo in opera la fusoliera, il passo successivo è stato la realizzazione del serbatoio e soprattutto la realizzazione del sistema di riempimento dello stesso. Non volevo vedere sporgere dalla fusoliera tubetti vari, e quindi ho realizzato il tubo di riempimento utilizzando una delle mitragliatrici. Per creare l'invaso di queste ho usato del Plasticard in fogli. Questo è un ottimo materiale plastico che si trova in fogli di vario spessore e che si presta benissimo alla realizzazione di innumerevoli particolari. Con questo materiale ho realizzato anche i radiatori che ho integrato con una griglia in ottone. La fusoliera poi è stata rivestita a fasciame utilizzando listelli in balsa 2x4mm.

L'ala come dicevo è stata modificata nel bordo d'uscita, al fine di poter realizzare i flaps e gli alettoni a parte. La capottina dell'abitacolo è stata realizzata stampando un foglio di acetato da 5mm. Ho realizzato all'uopo una sezione della fusoliera costruendo la capottina in balsa simulandone la pannellatura tagliando dei listelli di compensato opportunamente sagomati da un foglio di compensato da 0,6. Poi con la "macchina da stampaggio" che abbiamo costruito con



Traliccio fusoliera sullo scaletto

Muso e serbatoio



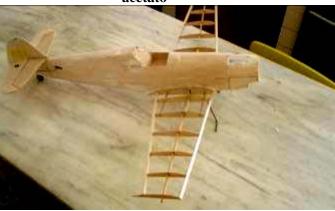
Particolare muso con il tubetto di riempimento nel vano mitragliatrice



Master della cappottina e la stessa stampata in acetato



I radiatori stampati



Costruzione avanzata



Abitacolo e cruscotto strumenti



Componenti in resina installati in prova



Bruno, ho realizzato la capottina. Per quanto riguarda gli scarichi motore, in un primo tempo li ho realizzati seguendo quelli del disegno, ma non soddisfatto li ho costruiti uno per uno, creandone uno in balsa, e poi realizzando uno stampo in resina siliconica li ho prodotti in serie. La presa d'aria del compressore è stata realizzata in resina, mentre il serbatoio supplementare e il relativo alloggiamento sono stati realizzati mediante stampaggio di un foglio di acetato da 5 mm. La capottina motore è stata costruita in resina, dopo aver fatto al solito il modello in legno ho creato uno stampo ed ho utilizzato resina da 50gr/mq.

L'ogiva è stata un bel problema perché non sono riuscito a trovare, fra quelle in commercio una che si adattasse alla forma dell'originale. La soluzione è stata che l'ho costruita. Dopo aver fatto un master in gesso, ho creato un altro master in resina epossidica dura, e da li ho tirato fuori lo stampo dell'ogiva per l'elica tripala. Il fondello invece è stato preso da un'ogiva commerciale.

La colorazione in toni di grigio, dopo aver preparato accuratamente il fondo col solito metodo del rivestimento di tutte le superfici con modelspan leggera, cinque mani di vernice trasparente alla nitro e relativa carteggiatura, è stata realizzata utilizzando colori acrilici Tamiya. Questi ultimi dati con l'aerografo si sono rivelati veramente utili perché ho potuto utilizzare delle tonalità di colore esatte.

Tutte le insegne, bande e numeri, sono state verniciate, solo l'emblema di squadriglia, la "Vespa arrabbiata" è stata stampata da file. Il tutto è stato poi ricoperto da un velo di antimiscela opaca. Il peso del modello è di circa 700 gr in gran parte dovuti al motore utilizzato che è un Supertigre G20/23 che muove un'elica tripala Graupner.





<u>SUPERTIGRE G49/55</u> ELABORAZIONE DI UN MOTORE PER F2B

Tn articolo sulle modifiche fatte sul Supertigre G49 fu pubblicato a Febbraio 2001 sul "Numero Unico 2000", un volume che faceva parte delle iniziative editoriali legate al pregevole notiziario "Il Cisalpino-Volo Vincolato Circolare", edito da Carlo Morosini.

Ho pensato di riproporlo su queste pagine, interponendo al testo originale le considerazioni e un riesame delle scelte tecniche fatte, alla luce della esperienza maturata negli anni successivi.

Il mio interesse per il G49 da 8cc nacque dopo averlo visto sullo *Steila* di Franco Ballesio, e sullo *Zanzibar* di Alfredo Pieraccini. Su ambedue i modelli il motore funzionava molto bene, in modo particolare sul modello di Ballesio per potenza e regolarità ma Franco, come noto, era un grande ed eccellente motorista. Alla ricerca di un valido sostituto del G21/46 ne acquistai due nel '92, e rimasi bene impressionato dalla qualità dei materiali e dalla qualità costruttiva, in linea con gli standard Supertigre di qualche anno fa.

Il carter, robusto e molto alettato, garantisce un buon raffreddamento, così come la testata.

Caratteristica peculiare del G49 è l'albero motore supportato da un solo cuscinetto, nella zona posteriore, mentre il resto dell'albero per tutta la lunghezza gira su una bronzina di buona qualità, praticamente lo stesso schema adottato sul G20/23 da 3,5cc di molti anni prima.

Le modifiche oggetto di questo articolo che sono state apportate al motore avevano lo scopo di aumentare la cilindrata per ottenere più coppia, e risolvere alcuni problemi riscontrati nel funzionamento. Non ultimo, un altro motivo per procedere all'elaborazione era il divertimento che ne sarebbe derivato, e questo era un fattore determinante.

Dopo l'elaborazione diedi al motore il nome di G49/55.

Da qui in avanti vi propongo alcune parti dell'articolo originale, intramezzato (in corsivo) da un commento sulle mie attuali considerazioni sul lavoro svolto.

Dall'articolo originale:

"...il motore aveva dei vizi di funzionamento che mostravano come il progetto fosse di chiara matrice RC: candela cronicamente fredda quando carburato grasso e quindi funzionamento irregolare a quei regimi.

Tali "vizi" sparivano con l'aggiunta nella miscela di un buon $5 \pm 10\%$ di nitrometano.

Ma io non uso nitrometano e, siccome non ho mai resistito alla tentazione di elaborare i motori, mi misi all' opera per attuare delle modifiche.

La cilindrata è ora di 9 cc e le prestazioni sono migliorate tanto da fare sparire i vizi sopra accennati.

Le modifiche hanno interessato soprattutto i pezzi nuovi in modo tale da modificare il meno possibile il carter per poter riconfigurare in ogni momento il motore in G 49.

Passo quindi alla descrizione delle modifiche apportate:

- Il cilindro (fig. 1 e foto 1) è quello del SuperTigre G 61 ring, rettificato esternamente ed entra senza interferenza nel carter; è stato rettificato anche il colletto di appoggio sul carter riducendone il diametro a quello del G 49 e l'altezza per far si che il cielo del pistone arrivi a filo del colletto.
- Le luci sono state lavorate con fresa per ripristinare gli stessi diagrammi del G 49."

Commento:

Oggi avrei tornito internamente il carter per non ridurre troppo lo spessore della camicia. Una camicia di maggiore spessore assicura una maggiore stabilità del componente e una migliore dispersione del calore. Oltretutto, assottigliando molto la camicia persi completamente l'inclinazione delle luci di lavaggio. Un ulteriore lavoro di fresa è stato necessario per raccordare i travasi con le luci di lavaggio.

Il motivo per cui feci la scelta di tornire solo la camicia è che avevo fretta di completare il lavoro e la fretta, si sa, è cattiva consigliera, come disse il famoso Totò in un maccheronico latino: "gattibus frettolosibus fecit gattinos guercios"!

D'altronde quando si apportano modifiche di questo tipo ad un motore difficilmente si ritorna ad usarlo nella configurazione originale.

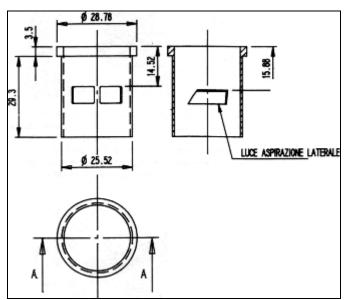


Fig.1 - Quote definitive della camicia del G61 dopo le modifiche. Le quote delle luci di aspirazione e scarico sono rilevate all'interno del cilindro



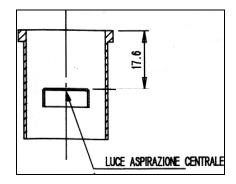
"... del G 49 è anche il pistone (fig. 2 e foto 2) e lo spinotto del piede di biella; è stato tornito internamente per alleggerirlo ed in altezza per evitare interferenze con il volano dell' albero motore. Sono evidenti le fresature sul mantello al fine di facilitare il passaggio dei gas freschi. Rispetto al pistone del G 49, a parte l'alesaggio, è diverso in due aspetti importanti: l'altezza di compressione maggiore di 1.2 mm e lo spinotto da 6 mm

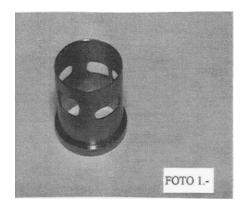
Queste differenze hanno comportato le maggiori difficoltà perché non era più possibile usare la biella del G 49.

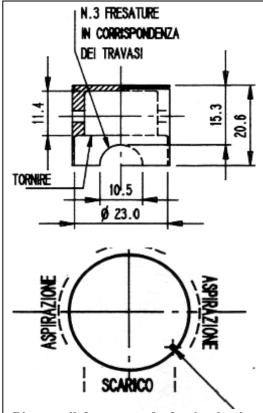
- biella: avevo due alternative, costruire una biella nuova oppure trovare una biella che si adattasse allo scopo; inizialmente optai per una nuova (foto 3) ma si rivelò fragile a causa del materiale poco adatto. Cerca e ricerca ho deciso di usare una vecchia biella del SuperTigre G 21/46 (foto 4 e dis. 4) modificando l'interasse tra le bronzine. Queste ultime sono state sostituite e realizzate personalmente; la documentazione mostra la biella con entrambe le bronzine da 6 mm."

Commento:

La soluzione migliore sarebbe stata quella di usare una biella con interasse uguale a quello del G49, ma la maggiore altezza di compressione del pistone (L'altezza di compressione è la distanza tra il cielo del pistone e l'asse dello spinotto n.d.r.) mi costrinse ad usare una biella più corta, altrimenti il pistone sarebbe uscito superiormente dalla camicia.







Pistone: il fermo per la fascia elastica va posizionato tra la luce di scarico e la luce di aspirazione laterale

Il rapporto ideale tra la lunghezza della biella e la corsa del pistone è 2:1 o maggiore di questo valore, ovvero la lunghezza della biella deve essere almeno 2 volte la corsa: questo rapporto consente di ridurre la spinta laterale del pistone (attrito) sul cilindro e un migliore angolo di spinta della biella

sull'albero motore, con incremento della coppia all'albero.

Pur volendo usare una biella più lunga avrei dovuto spessorare il colletto della camicia per alzarla, ma si sarebbero alzate anche le luci rendendo necessario alzarecon la fresa i travasi anche nel carter. Non fu possibile fare quest'ultima modifica perché nel carter non c'era abbastanza materiale per alzare i travasi.

Inevitabilmente l'adozione di una biella più corta ha peggiorato il rendimento meccanico del motore.



Foto 3 – La biella autocostruita

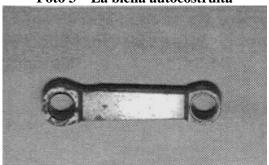


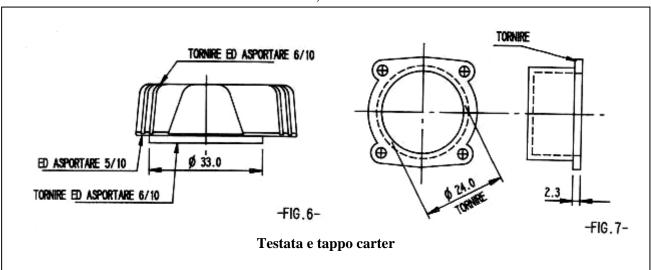
Foto 4 – La biella del G21/46 modificata con due bronzine con diametro interno da 6mm.

Dall'articolo originale:

- "...- L'albero motore (foto 5 e dis. 5) non è stato modificato di molto rispetto all'originale; è stato fresato il volano per favorire un miglior bilanciamento in funzione di un pistone e di uno spinotto più pesante.
- La testata (dis. 6) non ha subito modifiche se non una leggera tornitura per alleggerirla un poco; l'altezza dello "squisch" è rimasta invariata.
- Il tappo carter (dis.7) è stato tornito sulla flangia di attacco per ridurre il volume interno del carter ed estemamente la zona cava per alleggerirlo.
- La rondella di trascinamento elica è stata tornita per alleggerirla.
- II venturi è autocostruito con spruzzatore tangenziale e foro di 4.25 mm."

Commento:

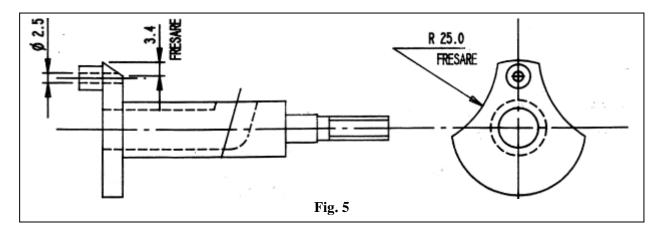
Nell'articolo pubblicato sul "Numero Unico 2000" ho omesso un'aspetto importante riguardo la testata. Quest'ultima ha nella parte inferiore un bordo che si calza esternamente sul colletto superiore della camicia, come un cappello: questo bordo è stato tornito internamente a causa del maggiore diametro esterno del colletto della camicia del G61 rispetto a quello della camicia del G49. Questo ha determinato un vantaggio importante, estendendo il diametro dell'area di squish (quindi la sua area) lasciando inalterate le dimensioni della camera di



scoppio. Il maggior diametro dell'area di squish che ne è derivato ritengo sia il motivo principale per il quale il motore ha smesso di avere la candela cronicamente fredda. Il flusso di miscela fresca proveniente dalle luci di lavaggio, nel suo percorso verticale e aderendo alla parete della camicia, termina la sua corsa nell'area di squish più ampia disperdendosi più distante dalla candela che, quindi, risulta più protetta dai gas freschi che prima la investivano direttamente.

Un altro probabile motivo è che raccordando i travasi del carter a quelle della camicia, e cambiandone inevitabilmente l'inclinazione, la direzione del flusso non vada direttamente al centro della camera di scoppio.

La conferma dell'importanza del'ampiezza dell'area di squish la ebbi successivamente, modificando l'area di squish anche in un secondo esemplare di G49 in mio possesso: anche in assenza di ulteriori modifiche il fenomeno di candela fredda non si verificò più.



Dall'articolo originale:

"...Le figure 8 e 9 mostrano il motore smontato completo di tutti i suoi pezzi ed il motore montato che si distingue dal G49 originale per la presenza del ponte sulla luce di scarico.

Alla fine del lavoro il motore è risultato più leggero di 29 grammi rispetto al G49 di serie.

II motore montato è scorrevole ed ha una buona compressione; dopo circa due ore di rodaggio sono passato alle rilevazioni con diversi tipi di eliche...."

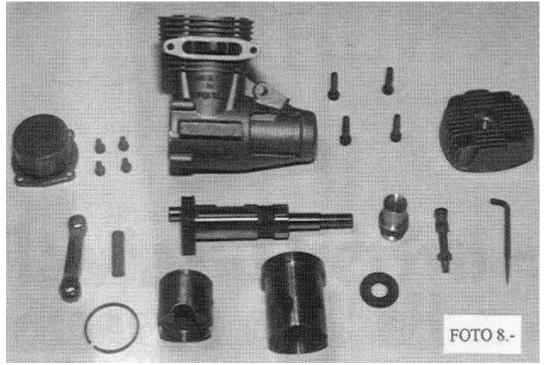


Figura 8

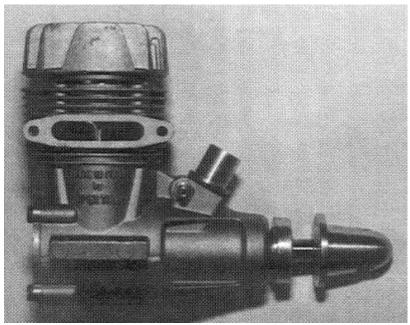


Figura 9

Commento:L'articolo originale finisce più o meno qui e, tirate le somme, il G49/55 da 9cc batte il G49 da 8cc per circa 600 giri/min con tutti i tipi e misure di eliche, dalla tripala 10/6 fino alla 13/6 bipala. Per la cronaca e per dare un'idea delle prestazioni raggiunte, con la bipala 12/6 il G49/55 girava a circa 7,500 giri/min. Da considerare chequesta prestazione è stata ottenuta con un venturi "ridicolo" con diametro interno di 4,25mm.

Successivamente con l'adozione di un più consono venturi di 4,7mm di diametro, l'ottimizzazione del rapporto di compressione, e miscela 1/3,5 le prestazioni sono

considerevolmente aumentate consentendo l'uso della 13/6 a regime "importante" e l'uso su modelli acrobatici di peso superiore a 1.900 grammi.

Attualmente il G49/55 è impiegato su un modello impegnativo per peso e dimensioni (Figura 10), il semiscala acrobatico del Boeing P26A Peashooter costruito da mio padre Luigi, dal peso di 2.350 grammi e che vola con cavi da 20,80 metri da 0,45 di diametro.

Con una 13/6 ed una carburazione al limite tra il funzionamento a 2 e a 4 tempi, con un'ottima regolarità, consente a questo grosso e pesante modello di fare agevolmente le figure acrobatiche di base, i looping dritti e rovesci, il doppio rovesciamento e il volo rovescio.

BRUNO MASSARA



Figura 10 - Il BOEING P26A PEASHOOTER di Luigi Massara motorizzato con il G49/55

GARA GIP 46 A CALTANISSETTA

Giorno 26 ottobre ultimo scorso, i modellisti siciliani che praticano la Categoria GIP 46 - Sam 2001, si sono riuniti a Caltanissetta ospiti del Club Modellistico Centro Sicilia per ricordare Walter Fonti, un modellista non più con noi che da giovane praticava il Volo Vincolato Circolare e socio fondatore dell' Avio Club ora a lui intestato.



Partecipavano alla gara ben 17 modellisti con 25 modelli di cui nove partecipavano al Trofeo Garofali muniti di G20/15 Glow e Diesel; erano presenti oltre i due partecipanti nisseni anche alcuni modellisti che praticavano il volo circolare sino agli anni settanta Antonio Lo Celso e Luigi Scarnato che ci hanno fatto compagnia.

I modellisti erano provenienti da Acireale, Caltanissetta, Catania, Cinisi, Palermo, Siracusa, Augusta e Termini Imerese.

Sotto le foto degli aeromodellisti siracusani con il sempre presente Francesco Anastasi, in gara dal 1954 ed il piccolo Alberto Catalano con i loro modelli.





Dopo la fase di punzonatura, cominciavano i voli che procedevano con agilità grazie al nuovo metodo di avviso progressione lanci come in evidenza nelle foto.





Alle dodici una pausa per ammirare i passaggi a bassa quota di alcuni ultraleggeri dei soci dell' Avio Club Walter Fonti.

Già sin dal primo lancio si mettevano in evidenza i modelli muniti di OS15LA del Team catanese che utilizzavano i motori messi a punto dal giovane Giuseppe Tuccari che già al primo lancio metteva una ipoteca sulla vittoria seguito da ben tre modelli muniti dei suoi motori mentre altri due occupano il settimo e nono posto.

La differenza è dovuta all'assioma di Stockon-Jehlik, campioni del mondo nel team-racing del 1966 e 1968, i quali dicevano che nelle gare la vittoria è dovuta ad un giusto compromesso di sei fattori: motore, elica, serbatoio, miscela, modello e pilota.

Sotto la classifica finale con il miglior tempo e velocità:

1	Tuccari	Giuseppe	Catania	OS 15 LA	20,12	178,93
2	Vinci	Gregorio	Catania	OS 15 LA	21,03	171,18
3	Tuccari	Lorenzo	Catania	OS 15 LA	21,08	170,78
4	Avolio	Giuseppe	Catania	OS 15 LA	21,22	169,65
5	Maugeri	Pietro	Acireale	G20 GW	22,22	162,02
6	Castro	Francesco	Acireale	G20 GW	22,31	161,36
7	Comito	Raimondo	Palermo	OS 15 LA	22,87	157,41
8	Nicosia	Salvatore	Catania	G20 GW	22,93	157,00
9	Agrusa	Alessandro	Cinisi	OS 15 LA	23,40	153,85
10	Maugeri	Pietro	Acireale	G20 GW	24,06	149,63
11	Scrima	Vincenzo	Palermo	OS 15 LA	25,04	143,77
12	Biondo	Ernesto	Palermo	G20 GW	25,84	139,32
13	Maugeri	Antonio	Acireale	G20 D	27,26	132,06
14	Capuano	Francesco	Termini	OS 15 LA	28,02	128,48
15	Scrima	Vincenzo	Palermo	OS 15 LA	28,80	125,00
16	Tumminelli	Egidio	Caltanissetta	OS 15 LA	29,08	123,80
17	Anastasi	Maurizio	Siracusa	G20 GW	29,69	121,25
18	Anastasi	Francesco	Siracusa	OS 15 LA	30,40	118,42
19	Anastasi	Maurizio	Siracusa	OS 15 LA	30,89	116,54
20	Anastasi	Francesco	Siracusa	OS 15 LA	33,84	106,38
21	La Vattiata	Roberto	Caltanissetta	G20 GW	34,74	103,63
22	Catalano	Alberto	Augusta	G20 GW	34,93	103,06
23	Catalano	Alberto	Augusta	DS Ds	37,58	95,80

Le righe con il colore turchese evidenziano i modelli Standard. Sotto la Classifica Trofeo Garofali:

1	Maugeri	Pietro	Acireale	G20 GW	22,22	162,05
2	Castro	Francesco	Acireale	G20 GW	23,02	156,42
3	Comito	Raimondo	Palermo	G20 GW	25,45	141,45
4	Biondo	Ernesto	Palermo	G20 GW	25,84	139,35
5	Maugeri	Antonio	Acireale	G20 DS	27,26	132,06
6	Anastasi	Francesco	Siracusa	G20 GW	30,40	118,42
7	Anastasi	Maurizio	Siracusa	G20 GW	30,89	116,56
8	La Vattiata	Roberto	Caltanissetta	G20 GW	34,75	103,64
9	Catalano	Alberto	Augusta	G20 GW	34,93	103,08

Due concorrenti hanno partecipato con motore Diesel.

Data l'altitudine sul livello del mare del piazzale di circa 535 metri si è notata una certa difficoltà nel carburare i motori ed alcuni hanno utilizzato qualcosa più del 50% di nitrometano. L'ottima gestione del Direttore di gara Pietro Angelini e dei cronometristi ha permesso dei voli regolari senza incidenti permettendo lo svolgimento della gara entro i termini previsti, tenendo conto che l'effemeridi locale era alle ore 17,10 effettuando la premiazione con abbondante luce.

Oltre i primi tre delle due classifiche venivano premiati anche il primo modello con motore diesel di Antonio Maugeri ed il pilota più piccolo Alberto Catalano. Alla premiazione oltre gli organizzatori era presente il Dott. Ing. Fonti Augusto fratello di Walter Fonti.

Nella foto sotto lo squadrone dei catanesi da dx Giuseppe Tuccari con il padre Lorenzo, Vinci Gregorio e Giuseppe Avolio; al centro Mimmo Speranza che ha portato in volo i suoi modelli acrobatici prima dei lanci e durante la pausa.





Di seguito i concorrenti nisseni Roberto LaVattiata ed Egidio Tumminelli mentre carburano il modello; Raimondo Comito rifornisce il modello di Vincenzo Scrima assistito da Francesco Capuano d Ernesto Biondo.





Sotto il box dei palermitani e di Giuseppe Avolio sorvegliato da Gregorio Vinci e Alessandro Agrusa.





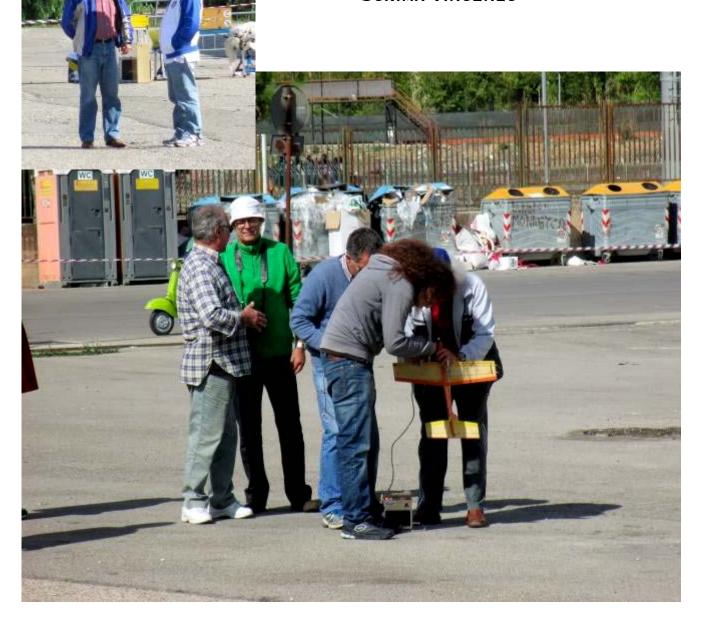
Di seguito i modelli di Salvatore Nicosia e di Francesco Capuano





Ed infine Ciccio Castro con Mimmo Speranza. Giuseppe Tuccari avvia il motore del modello vincitore.

SCRIMA VINCENZO



<u>Gara GIP 46 Acireale</u> Trofeo Garofali G20 – 14 Dicembre 2014

Come ormai tradizione la gara di fine anno dei due trofei GIP 46 e Garofali G20 viene svolta ad Acireale, il 2014 però è stato un anno particolare perché ci siamo ritrovati in gara con ben 35 modelli partecipanti alle varie categorie in rappresentanza di quasi tutte le provincie siciliane e la presenza sempre apprezzata degli amici Emiliani.

Modelli motorizzati soprattutto con gli splenditi OS preparati da Giuseppe Tuccari e con G20, anche diesel, più due TT/15. Giornata quasi primaverile, anche se disturbata in mattinata da un vento a volte fastidioso.

Sotto il box dei Nisseni nuovi arrivati: Roberto La Vattiata, Egidio Tumminelli ed Augusto Fonti. A destra Giancarlo Buoso, Leonardo Garofali e Giorgio Sighinolfi sempre presenti.





Già subito alla punzonatura si capiva che i concorrenti erano "tanti" dalla fila creata davanti al tavolo dei giudici, ed una attesa di diversi minuti per il disbrigo dell'iscrizione e l'ordinazione del pasto a base dei prodotti gastronomici locali a base di arancine, pizzette e pane con cipolline.



Dopo il sorteggio ogni partecipante poteva seguire il susseguirsi dei lanci su appositi cartelli che ne indicavano la progressione evitando ritardi e velocizzando l'entrata in pista e lo svolgesi dei turni. Fin dall'inizio si mettevano in evidenza i modelli motorizzati con gli OS e soprattutto Giuseppe Tuccari e papà Lorenzo, – nella foto sotto a sx - con una marcia in più, ponevano una seria ipoteca sulla vittoria finale. A destra Giuseppe Avolio e Salvo Nicosia.





Nelle foto sotto Giovanni Scuderi modellista dagli anni cinquanta e il "grande" Alberto Catalano con il modello nuovo fiammante.





Sotto il sempre presente Francesco Anastasi con il figlio Maurizio, Campione del Combat Italiano. A destra Franco Castro, per l'occasione nella nuova veste di Direttore di Gara e non come concorrente, con le figlie addette alla gestione informatica, con classifica esposta in tempi reali.





La Classifica Finale :

Classifica Finale	CONCORRENTE	Modello	CITTA'	Motore	Miglior TEMPO	Migliore VELOCITA'
1	Tuccari Giuseppe	M	Catania	OS	20,61	174,71
2	Vinci Gregorio	M	Catania	OS	20,67	174,17
3	Tuccari Lorenzo	M	Catania	OS	20,86	172,62
4	Avolio Giuseppe	M	Catania	OS	21,12	170,49
5	Sighinolfi Giorgio	M	Modena	G20	22,24	161,87
6	Nicosia Salvo	M	Catania	G20	22,30	161,43
7	Biondo Ernesto	M	Palermo	TT	22,52	159,86
8	Comito Raimondo	M	Palermo	OS	22,58	159,43
9	Maugeri Pietro	S	Santa Venerina	G20	22,61	159,22
10	Garofali Leonardo	M	Bologna	G20	22,83	157,69
11	Maugeri Pietro	M	Santa Venerina	G20	23,03	156,32
12	Tumminelli Egidio	M	Caltanissetta	OS	23,12	155,74
13	Capuano Francesco	M	Termini Imerese	OS	23,17	155,41
14	La Vattiata Roberto	M	Caltanissetta	OS	24,09	149,44
15	Biondo Ernesto	S	Palermo	G20	24,57	146,55
16	Rocca Orazio	S	Acireale	G20	24,87	144,75
17	Scrima Vincenzo	M	Palermo	OS	25,51	141,15
18	Scuderi Giovanni	S	Ragusa	G20	26,73	134,68
19	Agrusa Alessandro	S	Cinisi	OS	27,06	133,04
20	Anastasi Maurizio	M	Siracusa	G20	29,07	123,84
21	Anastasi Francesco	M	Siracusa	OS	28,47	126,45
22	Maugeri Antonio	S	Santa Venerina	G20D	28,51	126,27
23	Scrima Vincenzo	S	Palermo	OS	29,61	121,58
24	Tumminelli Egidio	S	Caltanissetta	OS	29,72	121,15
25	Catalano Massimo	S	Augusta	DG D	33,94	106,09
26	Catalano Alberto	S	Augusta	G20D	34,27	105,05
27	Fonti Augusto	S	Caltanissetta	G20	38,75	92,92
28	Buoso Giancarlo	S	Bologna	TT	-	-
29	Anastasi Francesco	S	Siracusa	G20	-	-
30	Anastasi Maurizio	S	Siracusa	OS	-	=





Al crepuscolo la premiazione dei vincitori della Gara GIP e quella del Trofeo Garofali. Giuseppe Tuccari per il GIP 46 e Giancarlo Buoso per il Trofeo Garofali, che con la gara di Acireale si sono anche confermati vincitori delle rispettive categorie per l'anno 2014 (foto sopra).

VINCENZO SCRIMA

La Classifica del Trofeo Garofali G20:

Finale	Concorrente	Trofeo	Città	Motore	Miglior Tempo	Migliore Velocità
1	Buoso Giancarlo	Т	Bologna	G20	21,34	168,70
2	Maugeri Pietro	T	Acireale	G20	22,61	159,22
3	Garofali Leonardo	T	Bologna	G20	22,83	157,69
4	Biondo Ernesto	T	Palermo	G20	24,57	146,55
5	Rocca Orazio	T	Acireale	G20	24,87	144,75
6	Scuderi Giovanni	T	Ragusa	G20	26,73	134,68
7	Tumminelli Egidio	T	Caltanissetta	G20	26,75	134,58
8	La Vattiata Roberto	T	Caltanissetta	G20	27,80	129,52
9	Anastasi Maurizio	T	Siracusa	G20	27,99	128,64
10	Maugeri Antonio	T	Acireale	G20	28,51	126,27
11	Fonti Augusto	T	Caltanissetta	G20	38,75	92,92
12	Anastasi Francesco	T	Siracusa	G20	-	-
13	Anastasi Francesco	T	Siracusa	G20	-	-
14	Comito Raimondo	T	Palermo	G20	-	-



SION'S SPEED PLANE

L'amico *Alberto Parra* ci ha inviato il disegno e alcune foto del modello da allenamento alla velocità di *Sion Burns*. E' un modello molto interessante, caratterizzato dalla costruzione semplice e veloce.

Nato come modello da allenamento, concettualmente penso si presti bene per competizioni di velocità o tipo Rat Racer, sull'onda di quel che avviene con la categoria GIP46, senza particolari sofisticazioni tecniche, ma che assicura prestazioni superiori e tecnicamente più evoluto grazie all'utilizzo dello scarico a risonanza.

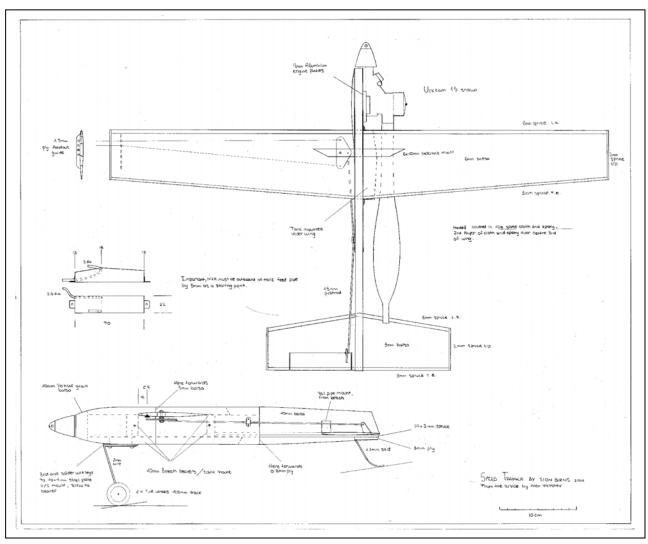
Al fine del contenimento dei costi, è stato scelto come motore l'*UCKTAM .15*, che può essere comprato per poche decine di euro completo di scarico a risonanza.

Come si evince dal disegno non è previsto l'utilizzo di materiali speciali e chiunque è in grado di costruire un GIP46 può cimentarsi con successo nella costruzione di questo modello.

Nel caso si voglia affiancare una categoria di questo tipo alle competizioni di GIP46 credo sia importante definire un'elica uguale per tutti, al fine di livellare le prestazioni e rendere più accessibile la categoria anche ai meno esperti.

BRUNO MASSARA







Venti e più anni fa...



La squadra del C.S.I. Model. Da sin in senso orario: Mario Arbuffi, Carlo Arbuffi, Juditta Horvat, Luca Musetti, Vittorio Furlan. Foto M.Arbuffi.



Giampaolo Sbragia con il suo *FAMOS*, 1980 circa.



Dionisio Gigi Furlan avvia il motore del suo *ORMA7*, Camp.Italiano a Treviso 3 Maggio 1987. Foto M.Arbuffi.

Venti e più anni fa...



Alessandro Nencioni, Camp. Italiano F2B a Ravenna 17 Settembre 1989 – Foto M.Arbuffi



Marco Menozzi, Camp Italiano F2C a Ravenna 17 Settembre 1989 – Foto M. Arbuffi



Luciano Compostella si prepara per un lancio vittorioso alla VI Coppa Città della Madonnina, 25 Giugno 1961 campo Rino Fenaroli di Milano