Estratto da: Modellistica n.07/08 Luglio/Agosto 2006

CAMACC 4T. MK II

Un mitico modello per acrobazia vincolata rimotorizzato 4T.

Mario Arbuffi

C'è poco da fare, e anche se a qualcuno l'accostamento potrà sembrare irriverente, a mio avviso non lo è. Ogni nazione ha i suoi campioni ed i suoi "miti" che hanno dato, da par loro, un fondamentale ed importante contributo alla storia dell'aeromodellismo e dell'Acrobazia in Volo Vincolato, in particolare.

Gli Stati Uniti hanno i loro leggendari e mitici campioni, l'Italia ha avuto, anzi, ha ancora in piena attività quel Luciano Compostella con i suoi numerosissimi titoli di Campione Italiano e per sette volte, (se non erro), anche quello di campione Europeo.

E' anche se al "palmares" del "nostro" è mancata la conquista della maglia iridata, è incontrovertibile come abbia lasciato un segno tutto particolare del suo personalissimo "stile" di pilotaggio a servizio di indiscussi, famosi, interessantissimi e validissimi propri modelli che, per lunghi anni hanno fatto scuola in tutta Italia.

Il Camacc è indiscutibilmente l'acrobatico che lo ha letteralmente lanciato nel firmamento internazionale, cui ha fatto seguito lo Skilat, (quando imperava il Fox 35), per poi passare al Tango con il 46, e quindi, tra i primi al mondo, fare il gran salto e cimentarsi con il motore a 4T.

E la ancor evidente validità di impostazione del Camacc la si è ugualmente riscontrata con la versione appositamente realizzata, per l'utilizzo dell'OS Surpass .52 4T.

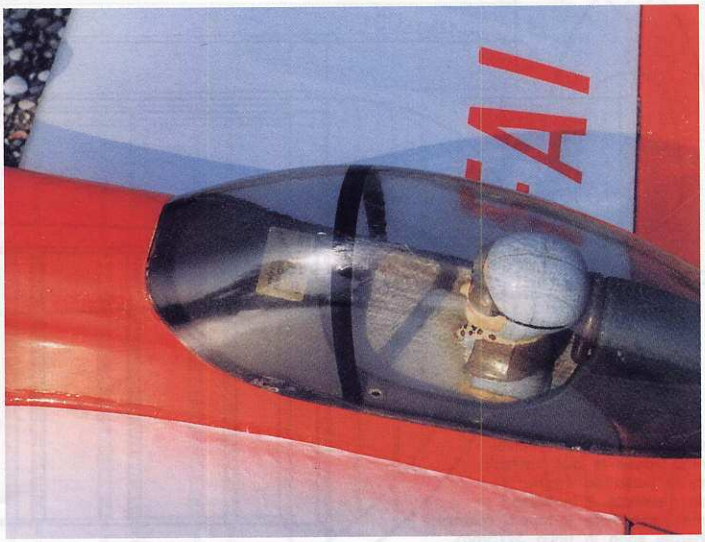
Alle indubbie caratteristiche del quattro tempi, ben si è accostata la peculiarità intrinseca del modello che ha mantenuto inalterate le sue specifiche doti di "purosangue" dell'acrobazia, (pur se da qualche annetto, come scritto più volte, le mode interpretative del programma si sono evolute anche alla faccia di quanto sta scritto e richiesto figura per figura, n.p.). Sta di fatto che, a parte la diversità del "suono del motore", nel vederlo in volo mi è parso di tornare indietro di qualche decennio quando, ad Ivrea, assistetti ad una delle mie prime gare nazionali di Acrobazia in VVC, ora denominata F2B.

La grinta del pilota non era cambiata, ed il Camacc nuova versione, era veramente all'altezza della situazione, salvo far storcere il naso ad alcuni esegeti che hanno sempre giudicato i modelli del Luciano nazionale, troppo scattanti e secchi nelle risposte e poco ossequenti a certi canoni estetici e dal design ricercato, ...(non sempre paganti sul piano dell'efficienza).

Per tutta una serie di favorevoli circostanze, la nuova versione del Camacc che ho ora il piacere di presentare , con le tavole costruttive appositamente realizzate solo in questi ultimi mesi da Fabio Suardi, (infatti non esisteva alcun disegno specifico), è stata brillantemente "usata " dallo Junior bergamasco Maurizio Milani. Ai mondiali degli Stati Uniti del 2004 (almeno per una parte del percorso agoninistico ha potuto lottare e farsi conoscere, conquistando un ottimo quarto posto in classifica), Ai recenti Europei con il Camacc, con qualche leggera modifica al

Maurizio Milani con il Camacc e OS 52 Surpass (con timoni originali).

Maurizio Milani all'ultima gara del Cisalpino 2005 che ha vinto nella serie Acro con il Camacc rifoderato e con gruppo timoni di profondità modificati



profondità, (dovuta a forzata necessità), ha lottato da par suo e ha potuto così salire sul secondo gradino del podio con una meritatissima medaglia d'argento.
E a conclusione della stagione 2005, ecco vincere anche il "Cisalpino" nella serie Acro.
Il Camacc ha colpito ancora! E' un acrobatico che, a parte le solite battute, credo possa ancora insegnare qualche cosa a chi vuole provare e capire l'Acrobazia. Si tratta di un modello che conserva ancora una sua attualità, (nonostante le molte primavere), per garantire un più che ottimale e basilare apprendimento del programma che, (è doveroso ricordarlo), risale al 1963!!!

Al "Nobler" ancora oggi in auge, "tanto di cappello", ma onore e lunga vita al "vecchio Camacc" con la certezza che Compostella stia beatamente sogghignando sotto i baffi, (che non ha!).
Il disegno costruttivo in scala 1/1 è in tre tavole molto dettagliate e con vari riferimenti costruttivi. Riferimenti che sono anche riportati sulla tavola in scala 1/4 riprodotta nella rivista con centina e squadrette di comando in scala 1/2.
Non credo sia il caso di scendere in dettagli costruttivi, in quanto si tratta di una struttura ancora tradizionale ed alla portata di chi ha già avuto qualche esperienza nel campo del VVC e dell'F2B. Unica raccomandazione: scegliere con cura il materiale, stare leggeri, non perdersi in inutili complicazioni estetiche come stuccature e verniciature stile "carrozziere". Più si è leggeri e meglio ci si troverà nel volo.
Non lasciatevi fuorviare da chi sostiene che i 2 Kg. di peso siano cosa di ordinaria amministrazione, (tanto ci sono dei motori molto più potenti di una volta!?). I 1600 grammi dichiarati sul disegno sono un buon compromesso. Cercate di rispettarli. Ad ogni buon conto, nel presentare questo modello, (anzi nel ripresentarlo, avendone già fatto motivo di segnalazione parecchi anni fa nella versione originale con il mitico Fox), il pensiero non è rivolto ai "bigs" già affermati, ma a tutti coloro che desiderano provare una realizzazione che ha forgiato molti acrobaticari nostrani in anni non sospetti a dimostrazione che, pur se costruito da mani diverse, ha saputo corrispondere positivamente alla aspettative. E, certamente, non deluderà nessuno.

Felici voli a tutti!!!

Mario Arbuffi

Chi è interessato al disegno costruttivo in scala 1/1 ed avere eventuali chiarimenti, può rivolgersi direttamente a: Luciano Compostella via P. Lodi 12 - 20052 Monza (MI). Oppure a Fabio Suardi Via Piave 37 - 24052 Azzano S. Paolo (BG)