



di **MARIO MARZOCCHI**

Parleremo adesso di alcuni modelli e particolari visti durante i due giorni trascorsi all'Euromeeeting per incarico di Modelistica, incarico giunto molto gradito vista la nostra passione per la montagna e per il volo silenzioso.

Con i 242 modelli iscritti, di sicuro si sarebbe potuta allestire una bella mostra aeromodellistica oppure un bel magazzino specializzato in modelli da pendio, tuttavia non è detto che proprio tutti i modelli fossero grandi realizzazioni, ma ve ne erano alcuni di notevole valore costruttivo se addirittura non vogliamo chiamarli pezzi artistici.

Iniziamo con la realizzazione italiana del Kestrel di 7 metri, vincitore nella categoria "modelli belli" e portato in gara da Miki Adang.

Prima di tutto dobbiamo sottolineare che in questa categoria, se ben ricordiamo, i successi italiani

sono stati molto rari, pertanto questo risultato è da considerarsi di gran valore e va ad interrompere la tradizione tedesca, dimostrando, inoltre, le capacità costruttive dei modellisti italiani. Alla realizzazione del modello hanno contribuito anche altri modellisti del gruppo di Brunico, la cui maggioranza si dedica soprattutto al volo trainato. Il

Kestrel, è un'aliante di nazionalità inglese di 22 m, allungamento 15.44, kg 659, velocità massima 250 km/h, efficienza 51, profili FX67K170-FX67K150.

Il modello pesa circa 17 kg ed impiega profili Eppler.

L'interno è stato particolarmente curato nei minimi dettagli con strumenti realmente funzionanti, compreso un barografo in

scala capace di fornire un diagramma dell'altitudine su un piccolissimo modulo di carta. Anche il Grunau baby del genovese Rosina è stato autoco-



In alto a sinistra: Thomas Lomb con il suo SB 10 di 4 m di apertura alare, 5,6 kg di peso. Profili Ritz 2/12 -1/8. La scritta sull'ala significa "Thomas picchia".

In alto a destra: ecco la realistica realizzazione dell'abitacolo del Kestrel di 7 m di apertura alare. Il modello più bello di Niki Adang.

A fianco: Giuseppe Izzicupo di Pescara con la sua bella realizzazione, un Salto di 4,53 m di apertura alare 105 g/dmq, profilo HQ 3/14.

Sopra: bella vista posteriore di questo Moss old timer portato in gara dal gruppo austriaco.

struito con buona precisione e il terzo posto negli Old Timer non è certo da disprezzare considerando che anche in questa categoria ben difficilmente gli italiani, in passato, sono riusciti ad arrivare sul podio.

Il Grunau è la riproduzione di un vecchio aliante

tedesco del 1935: peso 4.5 kg, apertura alare 3.5 metri, profilo Gottinga. Il Salto di 4.53 m di Izzicupo è stato completamente autocostruito dal pilota pescarese, utilizzando

polistirolo e fibra da 160 g per le ali più tanganica da 1 mm e tessuto esterno da 80 gr.

L'ala non include alcun longherone. Il carico alare è di 105 gr. Il profilo impiegato l'HQ 3/14.

Il volo del modello è senza dubbio molto regolare e pulito, frutto delle scelte di Izzicupo, uno dei pochi modellisti italiani dedicatosi alla costruzione di modelli acrobatici di grandi dimensioni.

Molto belli e ben rifiniti i Lunak di Menozzi e Tirelli realizzati partendo da scatole di montaggio della Aro Model.

Il Lunak 3.58 m di apertura alare impiega un profilo HQ/12 con un carico alare intorno a 70 gr e un peso finale di 6 kg.

Il volo del Lunak è sicuramente molto realistico, forse un pelo lento per effettuare certe figure

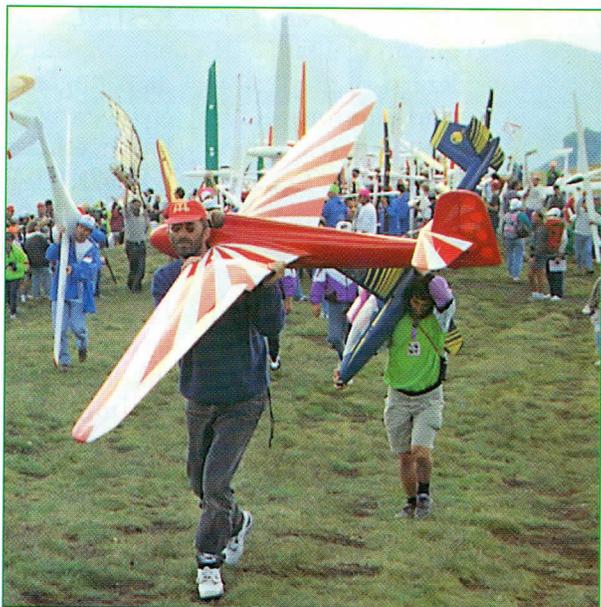


In alto a sinistra: il "Leonardo" di Wimmer mentre ci si prepara al primo lancio fiondato.

A fianco: ancora il "Leonardo" in controllo.

In basso a sinistra: un modello di Bruckmann, si tratta dell'MG 19. Apertura alare 4,40 m 6 kg di peso profilo E 201.

Sotto: la riproduzione del Swift polacco prodotto dalla ditta austriaca Bruckmann. L'apertura alare è di 3,63 m 7 kg di peso e profili NACA orig.



acrobatiche richieste dal programma di volo del Meeting e assolutamente necessarie per un buon risultato finale.

Purtroppo nella categoria Alianti, Super e Acrobatici i piloti italiani non hanno avuto molto successo.

Come osservatori, abbiamo potuto controllare attentamente il volo dei modelli e il comportamento dei piloti, notando alcuni punti deboli sia nel pilotaggio che nella costruzione dei modelli. Tuttavia, non vorremmo essere fraintesi. Molti dei partecipanti italiani sono nostri amici e non è certo per fare una critica gratuita che asseriamo questo, ma solo per dare uno spunto di segno positivo confidando nelle nostre potenzialità. Per quanto riguarda il pilotaggio dobbiamo dire che, talvolta, i partecipanti

nostrani non conoscendo a fondo il pendio del Cuc appena notano segni di discendenza si portano per precauzione, in zona sicurezza.

Il timore di danneggiare il modello, in caso di atterraggio nel prato sottostante, spesso influisce negativamente sul comportamento del pilota.

Il pendio del Cuc è di sicuro molto difficile e tecnico, per cui, qualora non si voglia applicare il famoso detto: "l'importante è partecipare", sarebbe necessario visitarlo in precedenza per saggiare le caratteristiche e abituarsi anche alle sue stranezze.

Molto spesso il direttore di campo Carlo Simeoni, conoscitore del Cuc, ha dato buoni consigli circa le zone di volo di sicura termica, ma anche in questi casi l'istinto di conser-

vazione del pilota ha prevalso sull'esperienza del suggeritore.

Per i modelli, l'uso di buone scatole di montaggio già collaudate è senz'altro più comodo e rapido del fai da te.

Ma non dobbiamo dimenticare che, salvo rare eccezioni, le scatole di montaggio sono progettate appositamente per il volo in pianura dove le condizioni di volo sono assolutamente diverse.

Normalmente questi modelli hanno un carico molto contenuto e una struttura non sempre adeguata al volo in pendio. L'affermazione che abbiamo udito: "il modello leggero vola sempre", in pendio è leggermente fuori luogo.

Se andiamo ad analizzare quali siano le condizioni ottimali per un modello leggero (45/50 gr per

decimetro quadro), scopriamo che solo la termica debole favorisce il modello leggero. Tutte le altre combinazioni risultano sfavorevoli.

E' ovvio che per dinamica o termica forte sono preferibili i modelli molto caricati che si comportano molto meglio di un modello leggero anche in presenza di discendenza, in quanto permettono la fuga veloce dalla zona negativa per portarsi in un'altra zona di termica che può essere a 400/500 metri di distanza.

Con un modello leggero, in discendenza ci si rimane, e volendo acquistare velocità è necessario picchiare molto di più rispetto allo stesso modello più caricato, con conseguente maggior perdita di quota. Per di più, in presenza di condizioni forti si rischiano le strutture del modello stesso e molto raramente si riusciranno a compiere figure acrobatiche degne di un buon giudizio per la mancanza di velocità ed inerzia, assolutamente necessarie in questi casi. Anche in fase di atterraggio, in presenza di buone condizioni o di turbolenze violente spesso presenti al Cuc, i vantaggi di un carico elevato sono garanzia in fase di avvicinamento e per un atterraggio sicuro.

I modelli rovesciati e danneggiati in fase di atterraggio al Cuc, erano tutti modelli poco caricati, vittime delle forti e improvvise turbolenze.

Se andiamo ad osservare il peso dei modelli presentati noteremo certamente che molte di queste realizzazioni sono tutte quante caricate fra i 70 e gli 80 gr per decimetro. A conferma di quanto appena detto vediamo che il

modello di Thomas Lomb, vincitore della categoria alianti e secondo nei superveleggiatori, nonché vincitore del Meeting per il successo riportato nella combinata, è un modello autocostruito con carico alare 70 gr.

La fusoliera riproduce le linee del famoso SB10 ed è stata realizzata in vetro con rinforzi di kevlar. Il piano di quota, basso, è completamente mobile. La rigidità del comando è assicurata da una grossa bacchetta di collegamento che va direttamente dal servo al piano di quota, passando per un anello intermedio che garantisce da eventuali flessioni;

Le ali includono un longherone passante in obeche al quale sono assicurate due baionette a nastro 14x2, questo percorre tutta l'apertura alare.

Oltre al longherone, uno strato di tessuto interno da 110 gr, e il rivestimento in obeche da 0.8 mm.

Il modello ha un volo molto teso, veloce e acrobatico. Le ali non flettono minimamente anche quando il modello tocca terra in atterraggio. I profili usati sono il Ritz 2/12 all'attacco miscelato con il Ritz 1 ridotto all'8% di spessore, in estremità.

Quando un pilota come Lomb ottiene i risultati descritti è ovvio che si tratta di un pilota molto dotato. Tuttavia, in ogni tipo di competizione dove c'è l'utilizzo di un mezzo, le caratteristiche di quest'ultimo devono essere all'altezza del pilota e talvolta, come possiamo constatare per quanto avviene in F1, è il mezzo stesso a determinare la superiorità del pilota.

Fra i modelli molto interessanti abbiamo visto un

bel Swift S-1 di 3.63 m, scala 1:3.5 di produzione Bruckmann, presente inoltre con un MG 19 di 4.40 m, 6 kg, profilo E201, fusoliera in kevlar, e un Foca di 5.40 m, 9 kg di peso, profili Selig-Donovan SD 6060.

Il Swift S-1 di Bruckmann, novità di questi ultimi tempi, utilizza profili originali Naca 64(1)412 per le ali e 63(1)012-63006 per il piano di quota.

Ha un peso di 7 kg per una apertura di 3.63 m, traducibile in 80 gr per decimetro quadro.

La corda di attacco è di 35 cm e quella di estremità 16 cm.

Il Swift, attualmente, è un modello molto in voga e ricercato da modellisti acrobatici, infatti il Swift è un aliante polacco progettato appositamente per l'acrobazia, sconsigliabile per chi preferisce il solo volo in termica. Proprio su queste pagine vedremo in futuro uno di questi modelli realizzato da un modellista italiano di grande esperienza. Per concludere parliamo della fantastica realizzazione dell'Ing. tedesco Josef Wimmer, autentico artista del modellismo.

Wimmer, ad ogni edizione del Meeting riesce a stupire tutti per l'accuratezza delle sue realizzazioni e per la fantasia con cui riesce a scovare nuovi progetti da realizzare. Dopo una bellissima ala volante, presentata 3 anni fa, ed uno strano aliante Old Timer munito di scafo, in gara lo scorso anno, quest'anno Wimmer ha realizzato un perfetto tutt'ala, progettato da Leonardo Da Vinci, forse il primo aeromodellista della storia.

La realizzazione, sempre impeccabile, è stata effet-

tuata utilizzando legno, metallo e carta.

Il legno per lo scheletro: centine, longheroni dritti e curvi e bordi d'entrata e d'uscita curvi.

Con il metallo Wimmer ha riprodotto tutte quelle parti come cerniere, tiranterie, arredatoi e protezioni del pilota perfettamente lavorate, satinare e smaltate con trasparente mat.

La carta, del tipo usato in elettronica per l'isolamento delle armature dei condensatori, per ricoprire l'ala.

Il pilota riproduce abbastanza fedelmente la figura del grande genio, posizionato ai comandi in posizione supina.

Purtroppo Wimmer, quest'anno non è riuscito a vincere come avrebbe meritato. L'ingegnere tedesco difetta nel pilotaggio e solitamente affida ad un esperto il proprio modello.

Probabilmente saprete che per il risultato finale entrano a far parte del giudizio: il realismo di volo, la finitura del modello, le figure acrobatiche, il tempo di volo e l'atterraggio.

Il volo del "Leonardo" si è concluso con un atterraggio fortunato subito dopo il lancio fiondato per problemi di comando alettoni e questo ovviamente non ha contribuito ad un buon punteggio finale che ha relegato Wimmer al secondo posto nella categoria Old Timer.

Non dubitiamo che l'ingegnere tedesco saprà rifarsi durante il prossimo Meeting per il quale Wimmer ha già una nuova idea da mettere in pratica.

MARIO MARZOCCHI