

Volo Vincolato



VOLO VINCOLATO ANNO 10 N. 2

Redazionale

Luciano Compostella, fotografie

Ma che looping! - P. Carbini

Gocce di tecnica - B. Massara

I miei trascorsi aeromodellistici - F. Di Stefano

Gli amici di Volo Vincolato

I nuovi modelli di Ennio Marra e Giovanni Viglianti - E. Marra

Gara monomodello GIP 46 a Termini Imprese - V. Scrima

Le interviste impossibili. 4 Duke Fox - G. Macri

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 Giugno 2013 – Anno X - N° 2 -



SOMMARIO

- 2.....Redazionale
- 3.....Luciano Compostella, fotografie
- 5.....Ma che looping! – P. Carbini
- 7.....Gocce di tecnica – B. Massara
- 9.....I miei trascorsi aeromodellistici – F. Di Stefano
- 11.....Gli amici di Volo Vincolato
- 12....Volo Vincolato Calabria: I nuovi modelli di Ennio Marra e Giovanni Viglianti – E. Marra
- 15....Volo Vincolato Sicilia: gara monomodello GIP 46 a Termini Imprese - V. Scrima
- 20....Volo Vincolato Puglia: Le interviste impossibili. 4 Duke Fox - G.Macri
- 27....Venti e più anni fa...
- 28....Venti e più anni fa...

In copertina: Il grande campione Luciano Compostella, recentemente scomparso, sette volte campione Europeo di acrobazia e decine di volte campione Italiano.

Redazionale

Recentemente tutti abbiamo appreso la brutta notizia della scomparsa di Luciano Compostella. Mi dispiace davvero tanto, l'ho conosciuto poco e solo in occasione di qualche gara di F2B e qualche chiacchierata al telefono, ma per quel poco che l'ho conosciuto posso parlarne bene, una persona gentile e molto amichevole. Sono l'ultima persona che può raccontare di Luciano, ma come sportivo è sempre stato il mio riferimento, già su "Rassegna di Modellismo" della fine degli anni '50 leggevo delle sue vittorie e sono sempre stato un suo tifoso. Poi nel 1983, quando ebbi il piacere di conoscerlo a Ravenna, rimasi infatuato del suo stile e della sua bravura. Così come rimasi molto bene impressionato della sua modestia, malgrado il suo notevole palmarès, quando accettò di provare un'elica che gli offrì per risolvere alcuni problemi con il suo Webra .60 4 tempi. Pochi al suo posto si sarebbero interessati alle parole di un giovane principiante.

Vorrei tanto che da tutta Italia arrivassero testimonianze, aneddoti, fotografie, e tanto altro materiale che possa testimoniare il valore sportivo di Luciano, che ha scritto la storia dell'F2B in tutto il mondo – forse il primo ad usare il 4 tempi – e che ha ispirato innumerevoli modellisti con i suoi eccellenti modelli.

Chiunque abbia voglia di scrivere e raccontare è pregato di mettersi in contatto con noi. Nell'immediato, in attesa di ricevere vostre notizie, pubblichiamo alcune foto di Luciano Compostella con i suoi modelli.

Chi riceve il Notiziario di Volo Vincolato in stampa, lo scorso numero ha avuto la sorpresa di ricevere per la prima volta un numero del notiziario con la copertina a colori. E' stato un vezzo di vanità che ci siamo voluti concedere per celebrare il decimo anno di stampa del notiziario.

Non posso negare che, tenere tra le mani e vedere la prima copia con la copertina a colori appena stampata, è stata una bella emozione, così come sarebbe bello poterne fare altre in seguito, anche per rendere onore ai protagonisti del notiziario e ai loro modelli.

Tuttavia il costo della stampa a colori, anche solo per la copertina, va ben oltre il nostro budget e quindi con tutta probabilità resterà un evento unico.

Ma se dovessero esserci le condizioni per ripetere l'esperienza non ci tireremo indietro.

Cambiando argomento, devo dare merito a tutti gli amici che nel 2012 si sono mobilitati per fornirci materiale da pubblicare, tutto validissimo e interessante, e quindi il momento critico è stato momentaneamente superato.

Ma il rischio di restare senza materiale utile alla pubblicazione è sempre in agguato, quindi continuate a mandarci articoli sulle vostre attività e i vostri modelli.

Un grazie, quindi, a tutti coloro che hanno contribuito e che contribuiranno al Notiziario di Volo Vincolato.

BRUNO MASSARA

LUCIANO COMPOSTELLA



**Durante una premiazione negli anni '70.
foto M.Speranza**





Luciano Compostella al centro, con Giacomo Felici e Alberto Maggi



Luciano Compostella con il Tango. Camp.Italiano, Monza 1977. Foto Mimmo Speranza.

MA CHE LOOPING!

Uno dei miei rimpianti, da appassionato di volo vincolato, è quello di non aver mai imparato l'acrobazia. Oltre a qualche looping, non sono andato. E quando vedo qualcuno di quelli bravi eseguire con estrema disinvoltura tutta la sequenza prevista dal programma, mi fermo a guardare con invidia.

Qualche volta mi sono anche permesso di fare delle osservazioni su qualche manovra che non mi sembrava ben fatta e la risposta è stata spesso che non avevo visto bene.

Ho cominciato a chiedermi cosa si potesse fare per avere un giudizio obbiettivo e insindacabile pari al responso cronometrico in una prova di velocità.

La risposta mi è venuta quando ho acquistato una macchina fotografica elettronica abbastanza sofisticata che, tra le sue caratteristiche, ha anche quella di effettuare sequenze di scatti.

La macchina, una Fujifilm Finepix S2000 HD, ha la possibilità di eseguire una raffica di 33 immagini in due modi: uno nei quali gli scatti sono eseguiti in circa 2 secondi, e l'altro, più lento, della durata di circa 12 secondi.



Come cavia per gli esperimenti ho invitato Giorgio Zenere, che periodicamente viene nel campo di Nove ad allenarsi.

La macchina è stata montata su cavalletto e posizionata dove sarebbero stati i giudici.

Inizialmente ho selezionato la raffica veloce ed ho premuto il pulsante di scatto mentre Giorgio faceva i looping dritti e poi quelli quadrati. Mi sono subito reso conto che la durata della ripresa era troppo veloce e

tale da non consentire di coprire un singolo looping.

Selezionata la modalità più lenta, è stato possibile riprendere manovre più lunghe come i due otto orizzontali.

Per poter vedere i risultati ho dovuto aspettare il ritorno a casa dove, con Photoshop, ho montato le immagini in modo da poter vedere tutte le posizioni del modello durante le singole sequenze; ed ho poi aggiunto la traccia del volo, ideale per il looping e l'otto orizzontale, e quella vera per il looping quadro. Il risultato lo potete vedere nelle immagini allegate. Nell'immagine relativa all'otto ho contrassegnato le immagini del modello con pallini colorati; nell'ordine: rosso, nero, giallo e blu.

A mio parere, si tratta di un valido sistema per dare a chi si allena la possibilità di vedere le traiettorie percorse dal modello durante l'esecuzione di ogni singola manovra. L'inconveniente sta nel fatto che non abbiamo potuto vedere subito le immagini montate. L'ideale sarebbe disporre di una macchina capace di fare in automatico le operazioni di montaggio delle immagini. E magari esiste pure!

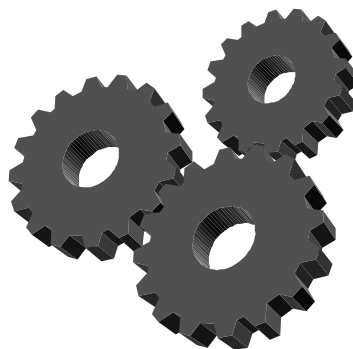
PINO CARBINI



GOCCE DI

TECNICA

rubrica a cura di Bruno Massara



IL MOTORE A CO2

Il motore aCO” è un propulsore ormai poco utilizzato, se non da qualche sparuto appassionato del volo libero. In realtà la sua diffusione è stata rilevante qualche decennio fa’, ma solo nel volo libero e piccole riproduzioni, perché le prestazioni consentono di motorizzare piccoli modelli e con una autonomia limitata. Tuttavia è un propulsore interessante. Funziona, appunto, a CO”, il piccolo serbatoio in metallo viene caricato con una modesta quantità di gas compresso, solitamente le piccole bombolette cariche di CO2 che si usano per montare la panna. Oggi non saprei più dove recuperarle.

I disegni che propongo che illustrano lo schema di funzionamento sono di G.Benedek, e spiegano chiaramente le fasi di funzionamento.

Cercherò, quindi, di spiegare al meglio i segreti di questo motore.

Come architettura di base è molto simile ad un motore a scoppio a due tempi nella parte inferiore, mentre nella parte superiore presenta differenze importanti rispetto ai motori tradizionali. Come si può vedere nell’immagine 1 il carter sembra proprio quello di un due tempi, con la variante che il carter è “aperto” e non a tenuta stagna. Questo è determinante affinché non si crei pressione interna durante la fase discendente del pistone, tantomeno depressione durante la fase ascendente. Il vano carter infatti, non ha alcuna funzione nell’alimentazione del motore, e la pressione o depressione interna avrebbero solo un effetto negativo frenante sul movimento del pistone.

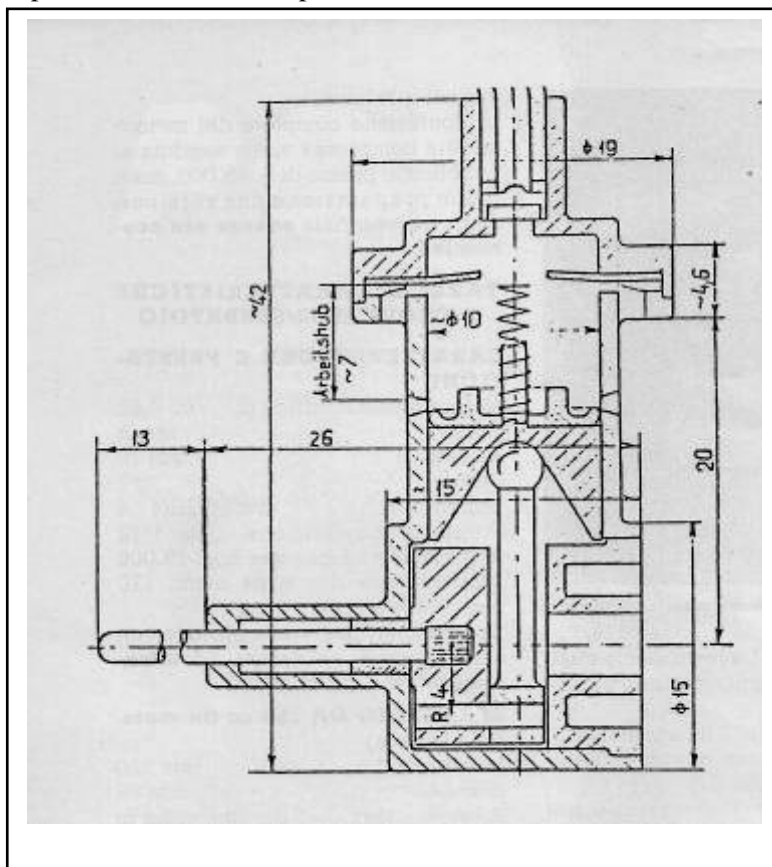
Per la lubrificazione è sufficiente una goccia d’olio sulla bronzina anteriore e qualche goccia introdotta all’interno del carter.

La biella ha la testa tradizionale che si innesta nello spinotto dell’albero motore, mentre il piede non ha foro bensì una piccola sfera che si poggia in una apposita culla nella parte inferiore del pistone. Una soluzione costruttiva molto semplice, perché la biella non ha motivo di esercitare trazione sul pistone e anche per il modesto regime di giri raggiunto.

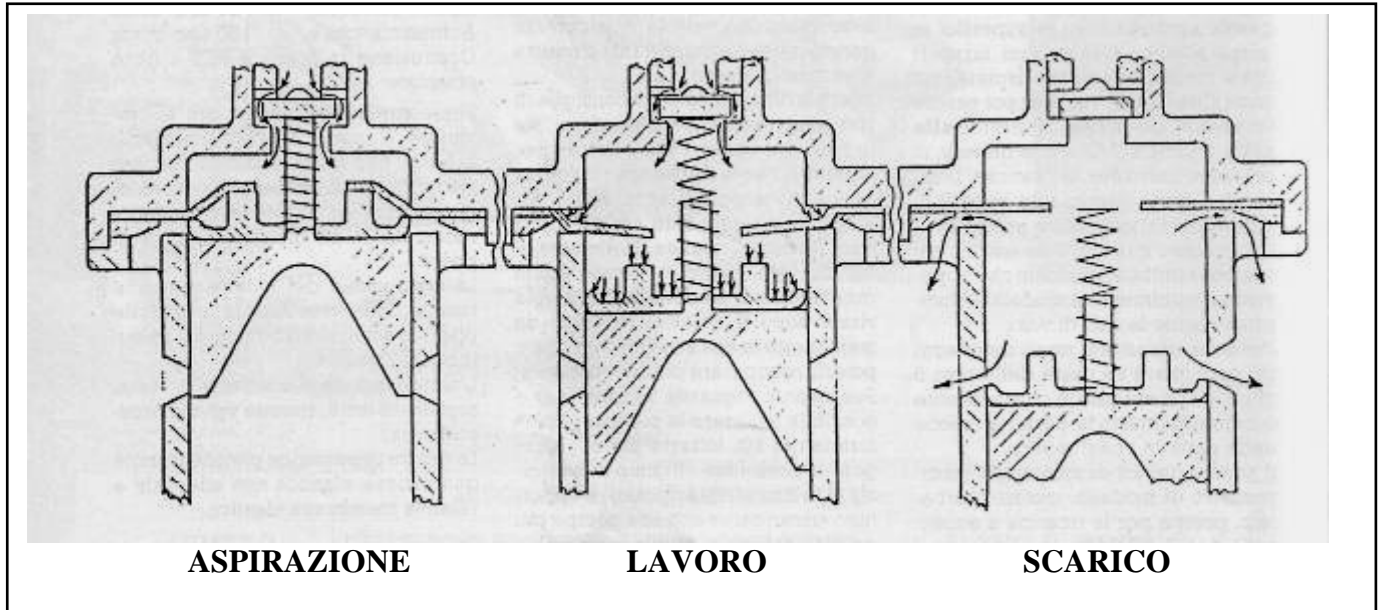
La parte superiore del motore, invece, presenta notevoli differenze rispetto ad un motore a scoppio. Il pistone è uno stantuffo con un perno sul cielo al quale si aggiunge una molla. La tenuta con il cilindro è assicurata da una guarnizione di gomma posta sul cielo del pistone.

La parte superiore del motore, invece, presenta notevoli differenze rispetto ad un motore a scoppio.

Il pistone è uno stantuffo con un perno sul cielo al quale si aggiunge una molla. La tenuta con il cilindro è assicurata da una guarnizione di gomma posta sul cielo del pistone.



Il cilindro ha due o più luci di scarico nella parte inferiore, nella parte superiore ci sono altre luci che chiameremo di “decompressione”. L’apertura e la chiusura di quest’ultime sono regolate da una membrana di gomma.



La testata ha una valvola che viene chiusa dalla pressione del gas, viene invece aperta dal perno superiore del pistone al PMS.

Il funzionamento è il seguente:

ASPIRAZIONE: Il pistone, avvicinandosi al PMS, spinge la membrana in gomma delle luci di “decompressione” e le chiude ermeticamente, successivamente il perno superiore del pistone apre la valvola sulla testata, il gas entra nel cilindro e la pressione spinge il pistone verso il basso.

LAVORO: La pressione del gas spinge la membrana di gomma delle luci di “decompressione” tenendole chiuse e consentendo la massima pressione. Mentre il pistone scende, la molla nel perno del pistone tiene ancora aperta la valvola sulla testa, la quale fa entrare ancora gas nel cilindro per circa $\frac{3}{4}$ della corsa del pistone.

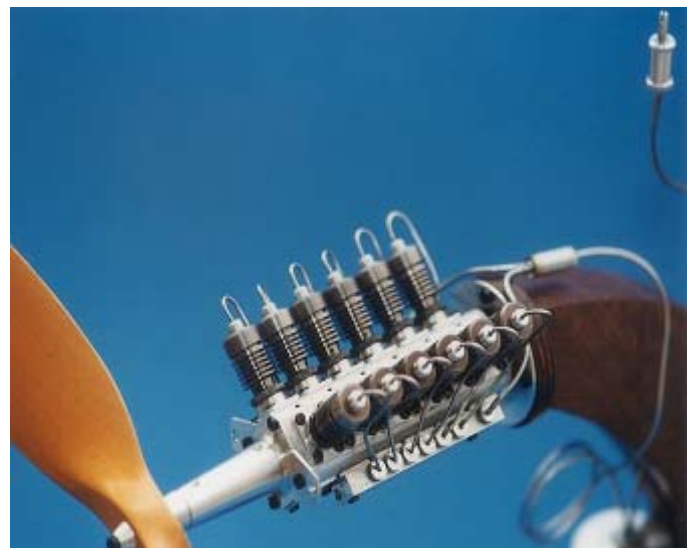
SCARICO: a questo punto il pistone ha svolto la sua funzione di espansione e quindi il lavoro che produce energia, e si trova al PMI. Ha scoperto le luci di scarico che fanno defluire la pressione interna del cilindro.

Successivamente inizia la corsa verso il PMS. L’ascesa verso il PMS è facilitata perché all’interno del cilindro non c’è pressione, perché le luci superiori di “decompressione” sono aperte. Verranno chiuse dal pistone che si avvicina al PMS ripetendo il ciclo.

Concludendo una curiosità: il motore non riscalda anzi, essendo alimentato a CO₂, durante il funzionamento è così freddo da formare la condensa dell’aria sul cilindro.



Il Junior 451



Un mirabile V12 a CO2

I MIEI TRASCORSI AEROMODELLISTICI

Di Francesco Di Stefano

La scoperta del mondo degli aeromodelli la devo ad un cugino, mio coetaneo. Fu lui a farmi vedere, per la prima volta, un micro motore a scoppio – era un G20/15 diesel - ed una scatola di montaggio dell'Aeropiccola. Prima di allora avevo soltanto visto, su una vecchia enciclopedia Bompiani, risalente agli anni trenta, che avevamo in casa, dei disegni costruttivi di modelli ad elastico o veleggiatori con le istruzioni per la loro realizzazione ed i materiali da utilizzare (obeche, tiglio, compensato) che non avrei saputo dove trovare. In breve ero ancora fermo al vecchio interrogativo che mi ponevo da bambino: vale a dire del perché una macchinina giocattolo potesse muoversi a terra come una vera, mentre un aeroplano giocattolo non riuscisse ad alzarsi da terra. La scoperta fu per me folgorante e nel giro di un'ora mi feci dire dal cugino tutto quello che sapeva – poco in verità- sull'argomento . Aveva conosciuto, non so come, un signore che praticava la materia presso la pista (in effetti era un piazzale) che si trovava non lontano dalle nostre abitazioni a



Francesco Di Stefano in una foto recente

Palermo, l'aeroporto militare di Boccadifalco. Presi quindi accordi con lui per trovarci sul posto al mattino della successiva domenica. Erano i tempi in cui il volo vincolato nella mia regione del sud spopolava mentre alcuni si dedicavano al volo libero e solo qualche

fortunato possedeva una radio per lo più monocanale. Quella domenica mattina letteralmente non posavo per terra mentre potevo assistere ai primi voli o sbirciare tutti i particolari dei modelli a terra inciampando nei cavi e provocando le urla e le imprecazioni dei proprietari: *"I cavi c...! Stai attento ai cavi!"*

Imparai i primi termini come: è grasso ! è magro! Contraccolpo; il modello era picchiato o cabrato. Molti di quei modelli erano mal rifiniti ma volavano e qualcuno riusciva a fare anche il passaggio sulla verticale; c'era anche qualche plurimotore! Le scatole di montaggio costavano poco e riuscii presto a procurarmene una di un caccia Fiat nell'unico negozio della città, ma quanto al motore fu dura convincere mio padre a sborsare la somma necessaria. Per l'impazienza, intanto, avevo costruito, sia pure malamente, il modello e quando ebbi finalmente il motore doveti amaramente constatare che, per quanti sforzi facessi, il suddetto non stava tra le longherine. Conclusione: dopo il giudizio negativo del suddetto esperto (era Costantino Catti di cui sul notiziario sono state di recente pubblicate delle foto) il caccia non prese mai il volo e finì, credo, a pezzi nel ripostiglio di casa. Sia io che mio cugino eravamo già ventenni. Dopo un po' mio cugino smise, mentre io, pur facendo l'università, continuai, sottraendo denari a mio padre e tempo allo studio. Riuscii a scovare in un'edicola una rivista specializzata (era l'antenata di Modellistica con le pagine ancora in bianco

e nero) dalla lettura della quale scoprii che vi erano varie specialità e che al nord si facevano le gare. Da un numero della rivista attinsi il progetto di un acrobatico russo e mi diedi alla sua realizzazione. Risparmio al lettore la descrizione dei particolari tipo centine dal profilo cosiddetto a vacca e copertura in seta tutta bozzi, valli e colline, gambe del carrello talmente sottili che molleggiavano come le sospensioni di una Cadillac; tuttavia quel modello volò e torno a terra indenne senza l'aiuto di nessuno (fortuna a parte) c'era solo mio fratello che l'aveva lanciato e mi guardava mentre lo pilotavo. Da allora è stato come spesso succede a chi fuma sigarette: non ho mai smesso veramente : non ho fatto grandi cose, non ho fatto le gare, ma se ho smesso ho sempre ricominciato e se non ho fatto i modelli li ho disegnati o semplicemente schizzati o solo immaginati e ancora adesso la realizzazione di una semplice tavoletta mi trasmette un'emozione nell'immaginare il modello già finito, nel pensarlo in volo e non vedo l'ora di averlo ultimato. Dei vecchi tempi ricordo ancora una conoscenza occasionale con un giovane possessore di un acrobatico motorizzato con un 60 Supertigre, modello che allora mi sembrò enorme. Per portarlo al campo dovemmo metterlo sul tetto della Fiat 500/c Belvedere di mio padre con la capote aperta: mio padre guidava e noi tenevamo fermo il modello stando in piedi all'aria aperta (ed eravamo in inverno!). Malgrado ciò mi passò persino il raffreddore da cui ero affetto (miracoli dell'entusiasmo). Di Catti ricordo anche una riproduzione dello SVA magnifica ma che volava male a causa dell'assetto e forse dell'eccessivo carico alare.



In una foto di qualche anno fa, a sinistra Francesco Di Stefano

Andai anche a casa sua e dove mi mostrò un bel modello riproduzione di un monoplano ala alta dotato di terzo cavo per il comando del gas e dei flaps, cabina completamente arredata compresa la moquette sul pavimento e le portiere funzionanti. Con lui veniva al campo a volte il Geom. Enzo Piscitello con modelli molto ben costruiti e che dopo un po' cominciò a praticare il radiocomando. Poco tempo fa ho visto su una rivista la foto di Piscitello scattata durante una gara o manifestazione di volo libero. Di Catti invece non ho saputo più nulla. Infatti, anche se dopo il servizio militare ricominciai a frequentare il campo, ben presto, avendo trovato lavoro a Milano, doveti abbandonare la mia città, la famiglia ed anche i modelli, per ricominciare un'altra vita in una città sconosciuta.

Questa, però, è un'altra storia... ☺

GLI AMICI DI VOLO VINCOLATO



Mimmo Speranza di Catania con i modelli costruiti nel 2012: il TETI ed il TEST, entrambi motorizzati OS LA46. Foto M.Speranza.



In primo piano Luca Valliera, che sta portando ai bordi della pista il modello del figlio Marco, Campione Italiano 2011 nella specialità Acrobazia F2B. Il modello rosso è lo *Shark* di costruzione Ucraina con motore elettrico. Foto Domenico Luppino.



VOLO VINCOLATO CALABRIA

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

I NUOVI MODELLI DI ENNIO MARRA E DI GIOVANNI VIGLIANTI



Il Thunderbird di Ennio Marra è motorizzato OS.40.





**Il nuovo modello di Giovanni Viglianti è motorizzato Stalker.65.
Dei due modelli siamo in attesa di articoli dettagliati con le impressioni di volo.**





VOLO VINCOLATO SICILIA

B. MASSARA - volovincolatosicilia@libero.it

GARA MONOMODELLO GIP 46 **TERMINI IMERESE (PA) 28 APRILE 2013**

Giorno ventotto Aprile u.s., gli aeromodellisti siciliani di V.V.C. che praticano la categoria del monomodello GIP 46 della Sam 2001, si sono riuniti nella piana di Himera ad una distanza di cinque stadi greci dal Tempio della Vittoria costruito nel 480 a.c. per festeggiare la vittoria sui punici.



Eravamo in un posteggio in disuso della zona industriale che ha permesso di organizzare una pista di volo per i GIP 46.

Prima di dare inizio ai lanci di gara i concorrenti hanno potuto utilizzare la pista per lanci di prova e messa a punto, dopodiché alle 10,30 sono cominciati i lanci; erano presenti 13 partecipanti provenienti da Acireale, Cinisi, Palermo, Termini Imerese e Siracusa con 20 modelli divisi tra standard e modificati ed alcuni muniti di motore diesel, visitatore un modellista R/C Michele La Ciura.

La giornata è stata caratterizzata fin dall'alba da una temperatura di 21° centigradi con una umidità del 54% ed una pressione barometrica di 1007 con un vento leggero e costante da NE.

Smentite le previsioni metereologi che prevedevano vento di scirocco da SE con raffiche di 15 km/h, invece la mattinata era rinfrescata da una leggera brezza marina che ha mantenuto la temperatura sui 23° centigradi per buona parte della giornata.

Alle dieci e trenta il primo a lanciare Alessandro Agrusa di Cinisi, che ha ben figurato in classifica generale passando dagli 85,61 Km/h. del 2011 ai 134,25 Km/h. odierni.

Cominciata la bagarre dei GIP 46 con alterne vicende la gara si concludeva con una prestazione di Castro Francesco che faceva registrare sulla base di 10 giri il fermo dei cronometri a 21,88" pari a Km/h 164,53, lo

segue l'altro concorrente di Acireale Maugeri Pietro con 23,61" pari a 152,48", terzo Pistarà Francesco anche lui di Acireale con 23,87" pari a 150,82Km/h seguono gli altri 17 modelli.

Verranno premiati i primi tre concorrenti; un premio a parte andrà al concorrente, che partecipando con un motore Diesel, risulterà più veloce.

Nella categoria standard, ovvero il modello costruito uguale a quello di Gottarelli del 1952, erano presenti tre modelli e su tutti ha prevalso Maugeri Pietro con 23,61" pari a 152,48", relativamente al primo modello con motore diesel il premio andava a Tuccari Giuseppe.

La gara della categoria Old Timer, ovvero modelli costruiti e progettati prima del 1958, secondo il regolamento della Sam 2001 con monomodello Gip 46, che come è noto, può essere Standard o Modificato, l'apposito regolamento prevede una gara di velocità sulla base di 1 km pari a 10 giri con cavi di raggio m. 15,92, con partenza da fermo, e prescrive l'uso di un motore di cilindrata massima 2,5 cc³ con netta preferenza per il G.20Gw, che fra l'altro sembra essere privilegiato, in quanto sono ammessi anche quelli realizzati dopo il 1960, si possono usare motori moderni ma con albero su bronzina come l'OS 15 LA o il Thunder Tiger Magnum 15.

La prova di Termini Imerese era la terza dopo quella di Sassuolo a Modena e quella di Nove a Vicenza, la prossima in Sicilia sarà a Cinisi e l'ultima a dicembre ad Acireale.

Sotto la tabella con la classifica generale dei lanci:

	CONCORRENTE	CITTA'	MOTORE	MIGLIOR TEMPO	MIGLIORE VELOCITA'
1	CASTRO Francesco	Acireale	G20/15 Gw	21,88	164,53
2	MAUGERI Pietro	Acireale	G20/15 Gw	23,61	152,48
3	PISTARA' Francesco	Acireale	G20/15 Gw	23,87	150,82
4	AVOLIO Giuseppe	Catania	OS LA 15	23,92	150,50
5	MAUGERI Pietro	Acireale	G20/15 Gw	25,6	140,65
6	COMITO Raimondo	Palermo	OS LA 15	25,62	140,52
7	COMITO Raimondo	Palermo	G20/15 Gw	25,69	140,13
8	CAPUANO Francesco	T.Imerese	G20/15 Gw	26,15	137,67
9	CAPUANO Francesco	T.Imerese	OS LA 15	26,19	137,46
10	AGRUSA Alessandro	Cinisi	OS LA 15	16,82	134,25
11	TUCCARI Giuseppe	Catania	G20/15 Ds.	27,46	131,12
12	MAUGERI Antonio	Acireale	G20/15 Ds.	27,87	129,29
13	ANASTASI Francesco	Siracusa	OS LA 15	28,46	126,52
14	SCRIMA Vincenzo	Palermo	T.T.Magnum 15	29,22	123,2
15	TUCCARI Lorenzo	Catania	G20/15 Ds.	29,24	123,14
16	NICOSIA Salvatore	Catania	G20/15 Ds.	29,49	122,2
17	ANASTASI Francesco	Siracusa	G20/15 Ds.	29,94	120,26
18	ANASTASI Maurizio	Siracusa	G20/15 Gw	30,12	119,52
19	ANASTASI Maurizio	Siracusa	G20/15 Ds.	31,30	115,03
20	PISTARA' Francesco	Acireale	G20/15 Ds.	35,87	100,38

Tra i modellisti è presente il decano degli aeromodellisti del Volo Vincolato Circolare siciliano Anastasi Francesco di Siracusa, che partecipò alla sua prima gara il 21/03/1956 ed il 08/04/1956 con la formula che era stata ideata da Franco Conte per il trofeo Aeropiccola che si svolgeva a Torino , utilizzando proprio un modello Gip 46, nella foto sotto gli Anastasi padre e figlio che preparano il modello per il lancio ed i cronometristi pronti all'opera.



Nella successiva il bravo Giuseppe Tuccari ottimo pilota per quei modellisti che non pilotavano la loro creatura, nell'altra insieme a Raimondo Comito prima dell'inizio del lancio di quest'ultimo



Sotto il modello di Castro durante il rifornimento prima del lancio vittorioso e Francesco Pistarà mentre lo avvia.



Nelle foto sotto Francesco Castro si appresta al decollo e mentre effettua il primo giro l'unico dove è ammesso il tiraggio del modello.



Sotto Raimondo Comito mentre apporta gli ultimi ritocchi al modello di Vincenzo Scrima, costruito utilizzando la busta prodotta a Foligno, che malgrado le modifiche apportate pesa ben 410 grammi, motorizzato con un Thunder Tiger Magnum 15 che non ha ripetuto le prestazioni ottenute nelle prove, il modello durante l'avviamento per il lancio.



Subito dopo il modello di Maugeri Pietro con un G20/15 Glow da notare il venturi di marca acese, la prolunga sull'albero motore forse per migliorare il centraggio spostando in avanti elica con ogiva ed con il serbatoio tenuto da elastici ammortizzanti, il segreto della buona prestazione?

Nella foto successiva, a destra, Giuseppe Avolio, un gradito rientro dopo un anno sabbatico, mentre avvia il motore per il volo in cui otterrà 23,92" pari a 150,50 Km/h .



Nella foto che segue Alessandro Agrusa in attesa del lancio, e Lorenzo Tuccari altro veterano del V.V.C. catanese soprattutto nel Team-Racing.



Rispetto alla gara di dicembre ad Acireale sono state registrate prestazioni inferiori sicuramente dovute alle condizioni di caldo estivo che hanno falsato le poche prove invernali effettuate per il cattivo tempo che ha imperversato in Sicilia.

Ed infine tre foto mentre premio il vincitore Francesco Castro, Maugeri Pietro secondo classificato, e Giuseppe Tuccari primo classificato per i modelli motorizzati Diesel:

VINCENZO SCRIMA





VOLO VINCOLATO PUGLIA
G. MACRÌ - wendover@libero.it

LE INTERVISTE IMPOSSIBILI

di Gabriele Macrì

4. Duke Fox

Guardo l'uomo che ho davanti con curiosità. Più che di un imprenditore meccanico, ha l'aspetto di un professore di scienze di un liceo, con quegli occhialini cerchiati in oro e i capelli ben pettinati. Siede rilassato nella poltrona di fronte ed attende pazientemente la prima domanda.

Io: Signor Fox, quali sono i primi ricordi della sua vita?

Duke: (*sorride*) Le piacerebbe, vero, che le dicessi che la prima cosa che ricordo è un aereo che sfrecciava nel cielo sopra di me? Invece no. La prima cosa che ricordo sono le galline.

Io: Le galline?!?

Duke: Avevo tre anni e mezzo quando papà acquistò la nuova casa e una dozzina di galline; costruì un pollaio e io passavo ore ad osservarle mentre svolazzavano da un posatoio all'altro, meravigliandomi della leggerezza che dimostravano nelle loro evoluzioni. Ma la mia meraviglia divenne sbalordimento quando papà mi rivelò che i posatoi erano il posto dove le galline dormivano. Impossibile. Non riuscivo a credere che potessero farlo senza cadere in continuazione. Così una sera sgattaiolai fuori di nascosto e m'infilai nel pollaio; a una a una le galline salirono sui posatoi e chiusero gli occhi. Ma il sonno era contagioso, e finii per chiuderli anch'io. Il ricordo successivo è quello di papà che mi tira fuori dal pollaio e mi riporta recalcitrante in casa...

Io: E allora...

Duke: Aspetti, mi lasci finire questa storia, vedrà che le piacerà. Dalle galline, il mio interesse si spostò su tutti gli uccelli in generale: ogni volta che ne vedevo passare uno, correvo da papà o da mamma per farmene dire il nome, e così mi feci una bella cultura ornitologica. Un giorno ne vidi passare uno molto strano, che volava facendo un gran fracasso, e corsi da papà che rientrava proprio allora. "Figlio





Questo è quello che all'epoca si intendeva per "Baby ROG": un modello a elastico con fusoliera a trave e carrello per il decollo da terra.

mio, - mi disse - quello non è un uccello, è una macchina. Si chiama aeroplano, e dentro c'è un uomo proprio come me". Fu come un arpione che mi ferisse a morte, e da quel momento non vissi che per gli aerei.

Io: Si dedicò subito all'aeromodellismo?

Duke: Non mi sopravvaluti, la prego. Non avevo ancora cinque anni, sa? Il mio primo aeromodello fu un... mulino a vento giocattolo, con le pale che giravano soffiandoci su. Ci giocai per mesi, girando vorticosamente su me stesso per vedere le pale girare, ruotandole con il dito per apprezzarne il vento prodotto, e così via. Insomma, capii il perchè e il percome del funzionamento di un'elica.

Vennero anche gli aeromodelli, ma più tardi, quando divenni più grandicello. Avevo circa otto anni quando papà portò a casa il kit di un *Baby ROG* e mi aiutò a costruirlo; odori sconosciuti come quello del collante cellulosico e dell'olio di banana entrarono prepotentemente nella mia vita. Quando andò distrutto per un banale accidente, scoprii che ero in grado di costruirmene un altro partendo direttamente dal legno grezzo. E allora non mi fermai più. In breve la mia cameretta fu zeppa di veleggiatori e modelli a elastico, e il mio preside, quando li vide, ne fu così entusiasta che mi autorizzò a sfruttare la grande palestra della scuola per farli volare.



Il Fox 59 del 1947, il primo motore prodotto da Duke

Io: E quand'è, signor Fox, che si appassionò ai motori?

Duke: Per rispondere a questa domanda dobbiamo fare un passo indietro, ai tempi del pollaio o giù di lì. Papà, come mestiere, vendeva automobili, *Ford Model T* per la precisione. A quei tempi la difficoltà maggiore nel vendere automobili era riuscire a convincere il potenziale acquirente che poi sarebbe stato in grado di guidare il mezzo. I suoi colleghi non riuscivano a capire il motivo delle sue straordinarie performance nelle vendite, ma per lui questa difficoltà non esisteva. Perché lui aveva un'arma segreta.

Io: Quale arma?

Duke: La sua arma segreta ero io. Non avevo ancora cinque anni quando lui mi insegnò a guidare. Ogni giorno, e talvolta più volte al giorno, veniva a casa con una macchina sempre diversa e un recalcitrante acquirente, mi chiamava e mi diceva, come se fossi un esperto collaudatore: *“Fatti un giro attorno attorno all’isolato e dimmi come si comporta”*. Io salivo, facevo il mio giro attorno all’isolato, scendevo e rispondevo: *“Tutto a posto, daddy, gira come un orologio”*, e il contratto era fatto. Fortuna che il cofano della Model T era così basso, altrimenti, a quattro o cinque anni, non sarei riuscito a veder nulla oltre il cruscotto...

Inoltre papà aveva l’abitudine di portarmi spesso con sé all’autosalone - che distava appena un paio di isolati da casa - dove avevano una specie di muletto, un’auto che tiravano fuori ogni volta che dovevano far vedere come si cambiava una fascia elastica o si puliva una valvola, o qualsiasi altra cosa. E io, come una spugna, assorbivo tutto.

Fu in quello stesso periodo che un giorno vedemmo un *barnstormer* - uno di quei vagabondi del cielo che sui loro biplani giravano per gli *states* facendo fare voli a pagamento a contadini e massaie - atterrare sull’aia della vicina fattoria. *“Questo dobbiamo proprio vederlo”*, disse papà; mi prese per mano e ci incamminammo. Mentre io, ammutolito, mi saziavo della vista del primo aeroplano che vedevo da vicino, lui prese a chiacchierare con il pilota, raccontandogli mirabilia sulla mia competenza meccanica. Il pilota mi guardò scettico, posò la mano su uno dei cilindri del motore radiale sul muso dell’aereo, e mi chiese: *“Sai cos’è questo?”* Io risposi: *“E’ un cilindro, e all’interno so che c’è un pistone che va su e giù, ma non ho mai visto un motore con i cilindri disposti in questo modo.”* *“E questa?”* insistette indicando un’asta di distribuzione. Ed io: *“Non so come si chiami, ma sicuramente serve per azionare le valvole”*. Papà scoppiava dall’orgoglio.

Io: E come arrivò ai motori per aeromodelli?

Duke: Occorse un bel po’ di tempo. Ci fu la Grande Crisi, nessuno era più in grado di acquistare automobili, noi perdemmo la nostra casa e ci riducemmo a vivere in un capanno che era stato usato per la mungitura delle vacche. Attraversammo tempi molto duri, con me che crescevo come una pertica e nessuno in casa che calzasse il 45 per cedermi un paio di scarpe smesse: trovare i soldi per comprarmi le scarpe nuove ogni inizio d’anno scolastico era sempre un’agonia per i miei genitori. Poi, pian piano, le cose cominciarono a migliorare. Avevo tredici anni quando iniziai a lavorare, l’estate, per 15 cents l’ora, e questo mi permise di garantirmi le scarpe, il vestiario, e il materiale aeromodellistico per il resto dell’anno. A sedici anni la paga era passata a 25 centesimi, e potetti permettermi la mia prima auto, con la quale cominciai a viaggiare per la California per partecipare alle gare.

Tra le spese pazzesche che mi concessi quell’estate c’era anche il mio primo motore, un *Mighty Midget* in scatola di montaggio, che mi fece impazzire per una settimana perché non c’era verso che si mettesse in moto. Io controllavo e ricontrollavo ogni pezzo, ma non c’era niente da fare, più di qualche



Uno dei primi Fox 35 del 1948, con 4 viti alla testata e 2 al tappo carter



1951: le viti del tappo carter passano da due a tre.



1952: le viti della testata passano da quattro a sei, e compaiono il classico venturi a tromboncino e il marchio Fox 35.

appena ne ebbi la possibilità acquistai un *Dennymite*, il motore prodotto da Reginald Denny, l'attore di Hollywood, che all'epoca era considerato quanto di meglio esistesse sul mercato. Per progettare e costruire motori occorrono una buona esperienza e serie conoscenze tecnologiche, e non sono cose che si acquisiscono da un giorno all'altro.

Io: Ma l'esperienza e le conoscenze tecnologiche arrivarono, prima o poi...

Duke: Sì, col tempo arrivarono anche loro. Appena diplomato fui assunto dalla *Hughes Aircraft*, e mi misero subito a lavorare nel reparto progettazione. Inutile dirle che fu proprio qui che pian piano acquisii ciò che mi mancava. Ma fu solo nel '44, in piena guerra, che disegnai e realizzai il mio primo prototipo.

Era la prima bozza di quello che sarebbe stato conosciuto come *Fox .59 Longshaft*. Le fusioni me le fece una piccola fonderia di Los Angeles per la somma di 3.200 dollari (erano quasi tutti i miei risparmi), e delle lavorazioni (glielo confesso, all'epoca io non sapevo neanche come mettere in moto un tornio) si occupò un metalmeccanico di precisione. Tuttavia la compressione risultò così scarsa che girava da schifo. Misi da parte l'idea di servirmi di meccanici professionisti.

Sui campi di gara avevo fatto amicizia con Frank Smith, che nel suo scantinato aveva un piccolo tornio, e lui si lasciò coinvolgere volentieri nel mio progetto; fu grazie alle sue nottate insonni che finalmente riuscii a ottenere tre o quattro esemplari che giravano bene.

L'estate del '44 arrivò la cartolina di precetto e fui destinato al reparto tecnico della scuola di addestramento sui B-24 nel Mississippi. L'aeromodellismo ebbe un improvviso arresto, ma il balzo in avanti del mio bagaglio culturale fu straordinario. Ma non cessavo di pensare ai miei motori, e utilizzavo officine e tavoli da disegno per preparare tutto ciò che mi sarebbe servito per produrli una volta tornato alla vita civile.

Quando fui congedato contattai *Claude Slate*, proprietario di un'officina meccanica dalle parti di Los Angeles, e che avevo conosciuto quando lavoravo per la *Hughes*. L'accordo era semplice: lui si sarebbe occupato

spernacchiamento non veniva fuori. Preso dalla disperazione, decisi di provare a ruotare il getto nonostante che le istruzioni prescrivessero di montarlo con il foro rivolto all'interno - *et voilà!* - un paio di pacche sull'elica e il Midget fece sentire finalmente la sua voce.

Io: Se se ne ricorda ancora, immagino che quest'esperienza le abbia insegnato qualcosa.

Duke: Può dirlo forte, amico mio. Imparai che ogni motore è una creatura a se stante, che obbedisce a regole rigide solo all'interno della sua concezione, e che abbisogna di una propria messa a punto personalizzata. Imparai anche a non prendere per oro colato quello che dicono gli altri, e di andare avanti per la mia strada.

Io: Fu allora che decise di dedicarsi alla costruzione dei motori?

Duke: Ma no, costruire un motore da zero non mi passava neanche per l'anticamera del cervello. Invece,



1955: il carter viene rinforzato.

di produrre e vendere i motori, riconoscendomi una *royalty* per l'uso del progetto, dei disegni e delle fusioni. L'accordo funzionava, i *Fox 59* erano molto apprezzati, ed io imparai un sacco di cose sulle lavorazioni meccaniche. Tuttavia i guadagni erano irrisori, e io fui costretto ad accettare un'offerta di lavoro da parte della *Douglas Aircraft*. Dopo qualche tempo anche Claude fu costretto a ritirarsi dalla società.

Io: Che anno era?

Duke: Il '48, o giù di lì. Quello fu un anno cruciale per il mio futuro, e per merito di qualcuno di cui non ricordo neanche il nome. Qualcuno che un giorno mi disse: "*Duke, non perdere soldi e tempo alla ricerca del motore più potente del mondo. Produci quello che la gente vuole comprare*". A quell'epoca i motori più venduti erano gli *Ohlsson 23* e *29*. Fu così che nacque il *Fox 35*, un motore semplice, leggero, affidabile e a basso costo.



1958: compaiono ulteriori rinforzi

Io: Ma lei immaginava che quel motore sarebbe diventato il più famoso motore del mondo per l'acrobazia?

Duke: Ma quando mai! Gliel'ho detto, volevo produrre un motore onesto che si vendesse bene e basta. E in fondo è quel che ho avuto, no? Ma, dopo i primi prototipi, ho corso il rischio che non uscisse più sul mercato.

Quest'uomo mi piace. Ha un modo di parlare che crea suspense, e alla fine di ogni periodo è come se mi offrisse la successiva domanda su un piatto d'argento. E io sto al gioco:

Io: Cosa accadde?

Duke: Avevo trovato una fonderia disposta a realizzare uno stampo per la fusione dei pezzi e a realizzarli per 35 cents al set. Loro mi realizzarono sì lo stampo, ma poi ebbero una grossa offerta di lavoro da un'altra compagnia e chiusero l'officina. Mi ritrovai con un bellissimo stampo, ma senza nessuno che fosse in grado di utilizzarlo.



1963: l'esecuzione di nuovi stampi consente l'uscita della versione *silver chrome*.

Girai per Los Angeles e dintorni come un disperato. Dopo settimane d'angoscia, trovai infine una fonderia disposta ad accettare il lavoro. *Dale Arnold* possedeva un'attrezzatissima officina vicino casa mia, e dimostrò grande perizia nel fabbricare l'asse motore e gli accoppiamenti, così ci mettemmo in società. Il primo *batch* di 50 motori fu venduto nel gennaio del '49, e da quel momento gli ordini fioccarono, tanto da costringerci ad assumere altro personale, specie dopo le vittorie ottenute con il *Fox 35* nelle Nazionali di quell'anno. Sembrava che ce l'avessimo fatta. Dale era straordinario, sia per la meccanica che per la gestione della produzione, e anche da lui imparai un sacco di cose. Ma aveva un problema.

Io: Che genere di problema, signor Fox?

Duke: Ah, le donne, vecchio mio, le donne... Davvero non riesco a capire come tra loro possano coesistere tante creature paradisiache e certe arpie



1972: compagno gli attacchi per il silenziatore

Io: E Dale?

Duke: Lui era sinceramente, profondamente mortificato. Si rifece vivo due o tre giorni dopo, con una proposta che avrebbe risolto i suoi problemi matrimoniali: in cambio di 5.000 dollari era disposto a cedermi la sua parte di società. Era una proposta più che onesta, perché all'epoca la *Fox Manufacturing* valeva almeno 20.000 dollari. Così accettai e ricominciai tutto daccapo senza di lui.

Io: Su chi fece affidamento?

Duke: Su *Tony Naccarato*, vecchio amico dei campi di volo, che mi sarebbe stato accanto per tanti, tanti anni, e che avrebbe curato tutte le innovazioni nella produzione, passando, per esempio, alla pressofusione per la realizzazione dei carter e delle altre parti esterne. Il resto della storia, probabilmente, lo conosce già. Il grande successo commerciale del 35 mi fornì le basi economiche per ampliare la gamma dei motori, e anche di andare alla ricerca del motore ad alte prestazioni - che all'inizio era stata la molla che mi aveva spinto ad intraprendere l'avventura industriale. E il nome *Fox* - perdoni l'immodestia - diventò noto in tutto il mondo per la qualità e l'onestà dei suoi prodotti. Sì, sono stato un uomo fortunato, e ho goduto del privilegio di una vita variegata e soddisfacente.

Non c'è che dire: dopo aver pilotato tutta l'intervista e avermi raccontato quello che voleva lui, ha anche messo la parola fine. Mi resta appena il tempo per la solita domanda finale:

Io: Signor Fox, un'ultima domanda: un rimorso e un rimpianto.

Ecco. Stavolta l'ho spiazzato. Gli occhi, dietro la montatura d'oro, vagano per la stanza, poi tira un grosso respiro e si passa ripetutamente una mano sulle guance ben rasate. Ho capito che la cosa che odia di più è il rimanere senza parole. Poi mi guarda e sorride:

Duke: Bravo. Stavolta mi ha messo in difficoltà: nelle decine di interviste che ho concesso quando ero vivo non c'era mai riuscito nessuno. Ebbene sì, c'è stata una

prive di cuore. Bene, la moglie di Dale apparteneva a quest'ultima categoria: era una vampira eternamente assetata di danaro, e lo costringeva a prendere la sua parte dalla società nella misura di un centinaio di dollari la settimana, e talvolta anche di più. A me ne restava appena una quindicina, se ne avessi presi di più avremmo dovuto chiudere.

La situazione esplose quando dovemmo richiedere un mutuo in banca per l'acquisto di un nuovo tornio. Il funzionario pretese, oltre alle nostre firme, anche quella della moglie di Dale (io non ero sposato). Il giorno stabilito, davanti al funzionario, firmai io, poi firmò Dale e passò la penna alla moglie; lei sollevò la penna e a voce tanto alta da farsi sentire in tutta la banca, con arroganza, disse che lei quell'affare non l'avrebbe firmato per meno di centocinquanta dollari la settimana (l'equivalente di 2.500 € di oggi). Io mi alzai, dissi al funzionario che avevamo un problema, mi scusai e me ne andai. Mai e poi mai saremmo riusciti a decollare con simili pretese.



Il Fox 35 come viene prodotto oggi.

fase del mio *business* di cui non vado particolarmente fiero. Erano gli anni immediatamente precedenti alla guerra in Vietnam, e le vendite si erano pressochè ridotte a zero, così, per non chiudere baracca e burattini, accettai di produrre materiali da munizionamento militare. Lo feci per cinque anni, proprio io che da ragazzo ero stato lo zimbello di casa perché mi ero sempre rifiutato di usare il fucile da caccia; e la parte più sgradevole del lavoro era il dover trattare con certi faccendieri dall'aria equivoca. Mi creda, alcuni di loro erano autentici bastardi. Basta, ne ho parlato anche troppo.

Io: E il rimpianto?

Duke: Oh, beh, quello è facile. Rimpiango di non ricordare il nome di chi mi consigliò di cominciare a produrre il motore che tutti avrebbero comprato - e che divenne il Fox 35. Gli devo tutto. Senza il suo consiglio, la mia azienda non sarebbe mai nata.

Io: La ringrazio, signor Fox, ci ha raccontato delle cose molto interessanti. Addio.

Duke: Addio, mister, e complimenti a lei. L'avevo sottovalutata.

FINE

ATTENTION Control Line Flyers!

Fly the NEW FOX 59!

- LIGHTER WEIGHT
- QUICKER STARTING
- GREATER POWER
- SMOOTHER RUNNING
- PERFECTED CARBURATION

*Experience for yourself
the tremendous thrill
of vastly superior
motor performance!*



\$29⁹⁵ at your Hobby Shop

FOX 59 performance will enable you to complete your pattern with the snap and precision that bring top points. With new confidence you will improvise new and more difficult maneuvers . . . secure in your knowledge that FOX will pull you through!

By the makers of the famous . . .

FOX 35	- Winner of ALL FIRSTS in 1950 National Stunt Event; winner of hundreds of stunt contests throughout the country this past year.	\$14.95
FOX 29R	- World's Record Team Race Holder . . . Outstanding Racing performance.	\$16.50
FOX 29	- Finest in 29 Stunt and Free Flight performance.	\$14.95

ARNOLD & FOX ENGINEERING CO.
7401 VARNA AVENUE, NORTH HOLLYWOOD, CALIFORNIA

Venti e più anni fa...



Fiorento Valvassori a Milano fine anni '50



L'acrobatico trimotore di Giovanni Scuderi di Caccamo (PA), ap.alare 191cm, motore centrale G21/35, motore interno Webra 3,5cc, esterno G30, velocità 115 kmh.
Foto Scuderi, Caccamo 1958.



Campionato Italiano 1971. Da sinistra il Bucker del palermitano Costantino Catti, il P66 Oscar del calabrese Lucio Raccuja, il Cessna di Raffaele Oberti

Venti e più anni fa...



Giuseppe Carrara con un Team Racing, piazza Libertà a Bergamo 1954. foto I. Poloni



Lucio Raccuja di Reggio Calabria con la riproduzione del Macchi MB308. Martina Franca(TA) 1969. foto L.Raccuja



Franco Reinero con una riproduzione a Bergamo, fine anni '50. Foto I. Poloni