
L'INFORMATORE FIAM

Semestrale

anno XI Dicembre 2006 n 2 (22) - Euro 0,77



COSMODROMO DI BAIKONUR - KAZAKISTAN
Antonio Mazzaracchio Campione del mondo

Qualcosa di bello



Inanzitutto Buon Natale e Buon Anno, anche alle vostre famiglie. Ho pensato di farvi gli auguri all'inizio e non alla fine di questo scritto non solo per rompere una tradizione ormai decennale ma anche perché mi sembra giusto anteporre un pensiero gentile quando, ormai, dappertutto si leggono e si vedono cose brutte e cattive di ogni genere.

Ma qualcosa di bello che riguarda il nostro mondo sono in grado di rappresentarvelo anche perché è grazie a voi che la FIAM sta conoscendo un periodo di grande fervore ed operatività.

Cominciamo parlando della rivista FIAM che come avrete potuto notare ha cambiato pelle nel vero senso della parola in quanto è ora tutta a colori, anche se con quattro pagine in meno, e senza più quella costosa ed anacronistica copertina.

In effetti erano anni che volevamo cambiare, ma la spinta definitiva ce l'ha data la situazione economica attuale. Da più parti si chiedono sacrifici, soprattutto economici, ed anche la FIAM non ne è esente, e quindi ci è sembrato naturale cercare di ridurre i costi, partendo dal tipo di carta per passare alla sostituzione dello spedizio-

niere con altro meno costoso.

Anche il costo indicato in copertina di € 0,77 per copia non era confacente alla ridondanza della rivista per cui, non volendo aumentare detto importo per ragioni di bilancio, abbiamo ritenuto giusto effettuare questo cambio di rotta tenuto anche conto che la "Giò Style", società fondata dal nostro Presidente onorario Luigi Giovenzana, ha subito delle trasformazioni gestionali radicali che hanno comportato, per noi, la perdita della sponsorizzazione.

Proseguito nel riammodernamento gestionale e strutturale abbiamo potenziato il sito (www.fiam-maero.it) e da qualche mese facciamo un uso massiccio della posta elettronica inviando tutte le comunicazioni ai Presidenti come messaggi e-mail, tenendo conto che da più parti ci veniva richiesta una gestione veloce ed interattiva della Federazione.

Importante novità è anche l'organizzazione del Corso Istruttori a Roma che, quando leggerete questo numero, molto probabilmente sarà già stato effettuato.

Indire questo corso ci è costato un impegno notevole in tempo e mezzi ma ci permette però di dare il via ad una operazione complessa, lunga ma assai importante che, passando attraverso varie fasi, ci porterà, con la verifica degli istruttori in essere e la nomina di nuovi, alla rivisitazione del Manuale sulla Sicurezza. In seguito potranno anche essere istituite scuole certificate presso gli Enti Federati FIAM, si potrà omologare le nuove piste di volo, si potrà dare sanatoria a quelle vecchie (ove sussistano i requisiti minimi di sicurezza), per terminare con la possibilità di assegnare ad ogni aeromodellista preparato la patente di pilota di aeromodelli (brevetto di pilota aeromodellista). Questo ultimo passaggio ci permetterà così di colmare, almeno da questo punto di vista, il gap che ci separa già in Italia da tutti gli altri utilizzatori dello spazio aereo, e all'estero anche dagli altri aeromodellisti europei.

Se la FFAM, la Federazione Aeromodellistica Francese, va orgogliosa di aver rilasciato nel 2006 ben 23.692 licenze federative, che per i transalpini vuol dire 23.692 patenti di aeromodellismo, a noi basterebbe poter certificare che tutti i 5000 soci FIAM 2006 sono stati giudicati abili al pilotaggio degli aeromodelli e che quindi la FIAM ha rilasciato 5000 brevetti di aeromodellista.

Utopia, sogni prenatalizi, propaganda, segni di demenza senile?

Ai posteri l'ardua sentenza.

Adolfo Peracchi

Sommario:

- Pag. 1 Editoriale**
Pag. 2 Compra, lavora poco, vola e divertiti con il Roco, modello acrobatico elettrico pronto al volo
Pag. 6 La M.A.F. ad Orvieto
Pag. 12 Inaugurazione del mini aeroporto del "Fontanone"
Pag. 16 Campionati del mondo di modellismo spaziale al cosmodromo di Baikonur
Pag. 18 Modelli di carta, una vecchia arte che sta tornando un poco di moda
Pag. 20 12ª Assemblea Ordinaria FIAM

In copertina:

Campionati del mondo di modellismo spaziale, il podio dei vincitori: al centro il nostro campione Antonio Mazzaracchio vincitore nella categoria S9A Senior

Compra, lavora poco, vola e..... divertiti

Ebbene sì, anche il sottoscritto si è ormai convinto che l'unico sistema per non abbandonare l'attività aeromodellistica, ormai assorbita solo da scartoffie, discussioni e quant'altro, è quello di acquistare un quasi "pronto al volo", purché non un giocattolo, e dopo averlo "costruito" recarsi al campo di volo non solo a guardare.

A tal proposito, dopo l'Alliance di antica memoria (dovreste vedere come è conciato il poveraccio) anche questa volta la scelta è caduta su di un modello acrobatico con propulsione elettrica.

Se ricordo il tempo che passavo a ripulire il modello imbrattato dagli scarichi di miscela, a cambiare candele danneggiate, a sostituire eliche smozzicate ed altro del genere, penso a quanto tempo avrei guadagnato all'epoca con questo tipo di propulsione!

Manca, è vero, il profumo del rici-

no o quello del cherosene bruciato, manca il "sound" accattivante del 2T diesel o del 4 tempi a miscela, manca la soddisfazione di mescolare gli ingredienti in un misurino da laboratorio dopo aver fatto i conti percentuali con la calcolatrice, manca un poco di poesia, ma tutto ciò non può farmi dimenticare che un modello elettrico ha delle peculiarità ed una flessibilità che non hanno uguali.

A parte il prezzo che a mio parere rimane inizialmente superiore a quello relativo ad un modello con la motorizzazione a scoppio, rimane il fatto che le case costruttrici (cinesi o thailandesi che siano) mi hanno fatto riscoprire il fascino delle centine in balsa, della ricopertura in termotraibile trasparente, delle eliche ripiegabili tipiche del volo libero, della ricerca del risparmio anche di pochi grammi nel peso finale e soprattutto delle dimensioni contenute.

Forse dirò una eresia ma l'elettrico sta riconducendo l'aeromodellismo sulla sua strada principale e più consona alla sua essenza e cioè sta inducendo gli appassionati verso un dimensionamento strutturale dei modelli tale per cui può bastare anche una utilitaria per trasportarli e soprattutto a casa, nei laboratori angusti, possono trovare stoccaggio non più solo uno o due modelli ma anche un numero molto superiore in quanto questi nuovi prodotti hanno peso e dimensioni più contenuti e quindi maggiormente aeromodellistiche.

Evito qui di parlare di sicurezza ma ricordo solo che un alto funzionario dell'ENAC al quale chiedevo lumi su come fosse possibile alzare a livello nazionale il "flight level" dei nostri modelli, mi ha fatto una lunga disquisizione sul rapporto fra peso e velocità, tra dimensioni e prestazioni in quanto lui, recentemente, in atterraggio con il suo PA 28 a Roma aveva chiesto lumi alla torre su un velivolo che aveva imboccato il suo stesso sentiero di discesa per sentirsi rispondere che quello era un modello e non un aereo!

Se poi penso a quanti non avendo più una base tecnica costruttiva sovrappiù (anzi a dire il vero sembra che non siano più molti quelli che si dedicano a questo tipo di insegnamento) non possono avvicinarsi a questa appassionante attività o la abbandonano al primo impatto negativo, non posso che plaudire a questa nuova realtà purché il prodotto sia conforme alle relative specifiche europee, purché qualche intervento operativo in punto completamento costruttivo sia possibile effettuare da parte dell'acquirente, purché il

il ROCO pronto per il lancio di prova





La sistemazione dei servi alloggiati nelle semiali

modello permetta di acquisire informazioni tecniche e capacità di volo non da professionista ma neanche da "usa e getta". Tanto per intenderci non come il ME 262 che ho presentato su un numero precedente de l'Informatore.

Questo modello l'ho acquistato l'anno scorso alla fiera tedesca di Friedrichshafen ove è possibile, anche,

affinare la propria cultura aeronautica con l'ammirare una splendido Zepelin sul quale, tempo permettendo, è possibile anche effettuare un volo di grande fascino. Friedrichshafen si raggiunge in circa 3 ore di marcia automobilistica autostradale da Milano e, tenuto conto che la Fiera di anno in anno cresce di importanza, è facile trovare là parecchi nostri connazio-

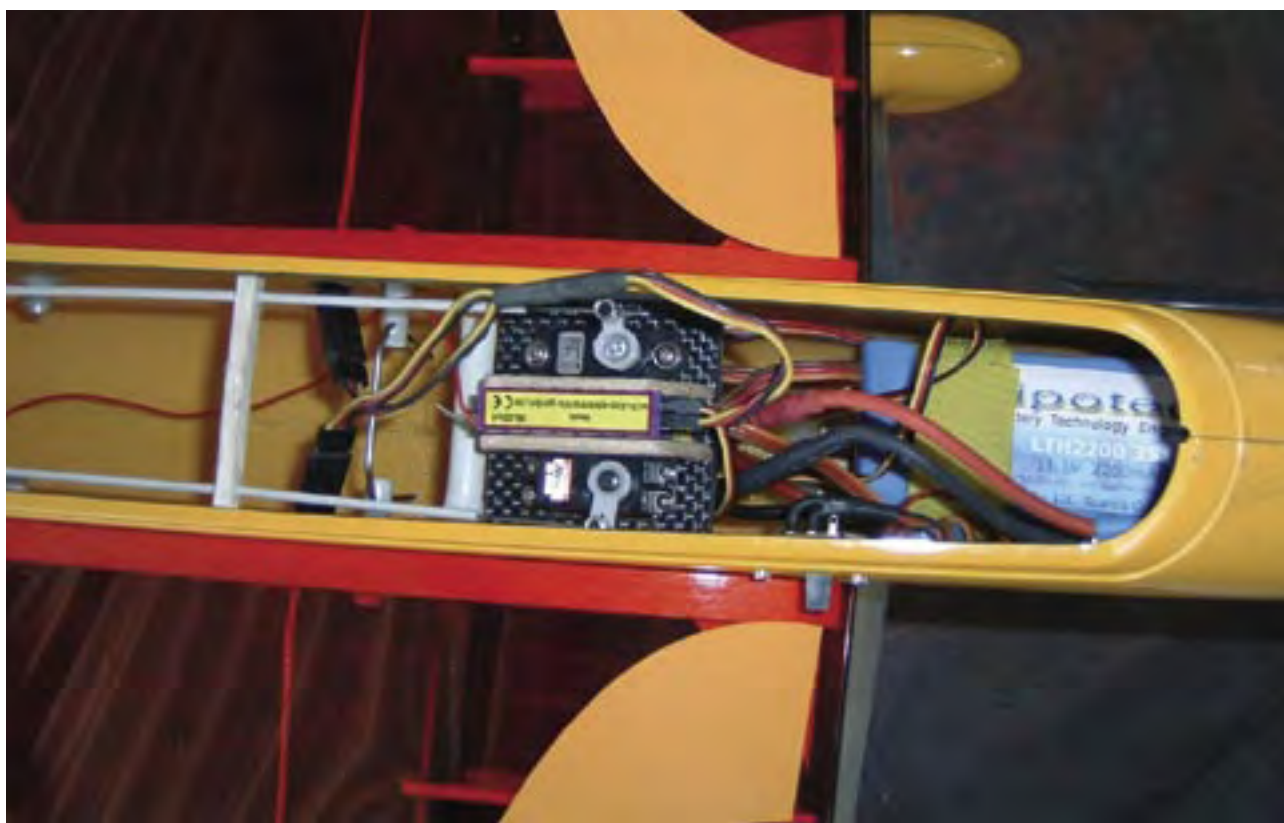
nali non necessariamente provenienti tutti dal Nord.

Devo dire che la scelta non è stata facile anche perché di questi modelli acrobatici di 1 mt x 1 mt ce n'erano diversi in quella fiera. La mia preferenza è caduta sul ROCO della FVK della repubblica Ceca anche per il tipo di presentazione (scatola) accattivante con la quale veniva proposto e per la sua livrea colorata veramente intrigante.

Inoltre essendo evidente che l'operatore avrebbe dovuto intervenire nella gestione costruttiva del modello soprattutto in zone delicate come la sistemazione dei comandi, il piazzamento dei servocomandi, il posizionamento delle batterie, ecc. mi sono convinto sul suo acquisto anche perché il prezzo (circa € 85,00) mi è sembrato congruo al prodotto.

Se si aggiunge che questo acrobatico è in possesso di una buona superficie e di un buon allungamento alare oltre al fatto che la fusoliera è molto aerodinamica e ben proporzionata e per di più dotata di un buon braccio di leva posteriore che, sicuramente, avrebbe smorzato le mie cattive abitudini di pilotaggio, ho subito pensato di aver fatto un ot-

Sistemazione servi profondità / direzionale con ricevente in mezzo e batterie





Vista frontale con le pale dell'elica ripiegate contro la fusoliera

timo acquisto.

Per il motore non ci sono stati problemi avendo in casa ancora nuovo un ottimo Haker A20 a cassa rotante mentre per i servi mi è stato sufficiente aprire un cassetto del laboratorio e sceglierne 4 con coppia di circa kg 1.5 per completare l'opera

Oggi i servocomandi sono tutti di ottima fattura, potenti, precisi, leggeri ed affidabili ed in più non costano una follia per cui se ricordo quando passavo i servi da un modello all'altro e soprattutto le loro dimensioni, la loro scarsa velocità e la poca coppia a disposizione mi rendo conto che sono invecchiato tremendamente ma di fronte al progresso non posso che inchinarmi deferente.

La costruzione è stata veloce (10 ore circa) e soprattutto la mancanza di istruzioni mi ha permesso anche di pensare a quello che dovevo fare, ma neanche poi tanto, in quanto il tutto alla fin fine era obbligatoriamente indirizzato.

I servi alari sono stati fissati nelle loro sedi con biadesivo forte (prima di mettere il biadesivo della Tamy ha ricoperto con una fascetta di termoretraibile la cassa del servo in modo tale che in caso di evenienza avrei potuto tagliare la fascetta senza così rovinare la cassa di plastica visto la tenacia incollante di questo biadesivo) al ripia-

no in balsa preventivamente da me trattato con turapori. I servi sono stati scelti anche in base alla lunghezza del cavo di alimentazione che doveva quindi essere superiore alla distanza tra il servo e la Y di raccordo posto in fusoliera onde evitare prolunghe costose, pesanti ed anche pericolose a meno di comandare i due servi con canali operativi separati ed usare una singola prolunga per ognuno di essi (ma per me che possiedo una rx a soli 4 canali ciò non era comunque fattibile).

Quelli per lo stabilizzatore ed il verticale li ho inseriti, per questioni di baricentro, a prua avvitandoli su una basetta in composito di carbonio/roaccell/kevlar (udite, udite da me preparata circa 20 anni addietro) dello spessore di mm. 6 ove ha trovato posto anche la ricevente Schulze a 4 canali per volo elettrico (peso 6 gr. e sicurezza a gogo!!!). Niente interruttore in quanto a mio parere resta sempre, anche oggi, la parte più debole del sistema e poi dovendo togliere la cabina per cambiare le batterie mi è sembrato inutile aggiungere questo accessorio in quanto basta collegare la spinetta del regolatore nel canale apposito della radio e si è pronti a volare con la massima sicurezza.

Per ovviare allo schiacciamento della fusoliera costruita in leggerissima

fibra di vetro, ho inserito un tondino di balsa da mm 6,0 di diametro subito davanti ai pioli dei bordi di uscita delle ali su suggerimento di Maurizio Bertini che aveva comperato lo stesso modello che, nel giro di una settimana, aveva già finito e fatto volare.

La pesata ha dato i risultati sperati ed annunciati e cioè gr 750 con una batteria Kokam lipo da 3S1P da 2200 Ah per 15 C di scarica, batteria del peso di gr 280 circa che si è rilevata più che sufficiente per un volo di circa 7 minuti a manetta (sono molto scarso nel pilotaggio e quindi tengo lo stick motore sempre in alto...).

Elica ripiegabile CAM da 11 x 6 ed ogiva in alluminio per motore elettrico e per pale ripiegabili.

Per la prima prova mi sono recato presso un Club dotato di una pista in asfalto in quanto avevo voluto montare le protezioni aerodinamiche sulle ruote (per avanzare ancor più il baricentro) non ritenendole adatte ad una pista con fondo erboso.

Quel giorno di maggio il vento non calava assolutamente ma diversi presenti avrebbero gradito vedere il modello in volo e quindi mi pressavano per cui dopo aver dichiarato che... erano mesi che non volavo... che ero molto scarso nel pilotaggio.... che probabilmente non era il modello per me... ecc. ecc. ho avuto alla fine un'im-



Un'altra vista del ROCO

pennata d'orgoglio e stoicamente ho dato motore e "voilà" eccolo rullare subito verso sinistra per 2 metri circa e poi staccarsi quasi in verticale dall'asfalto.

Mi sono stupito innanzitutto delle mie capacità di reazione ma anche della ormai ridotta domestichezza nei collaudi (verticale tutto a dx per contrastare la coppia, stick motore portato a meno della metà con il risultato che per poco mando il modello in stallo), poi per aver subito trimmato a picchiare (dopo aver dato motore) e poi per non averlo schiantato in quanto i comandi, pur ridotti, erano troppo sensibili (ovviamente non avevo posto in funzione il dual rate).

Che fare, continuare o cercare di adattarmi? Beh dopo alcune montagne russe e deviazioni a destra ed a sinistra, il solito orgoglio ha prevalso sulla ragione e ho potuto volare abbastanza tranquillo (anche facendo due o tre looping e due o tre tonneaux) e soprattutto ho fatto un figurone (mah!!!) in atterraggio.

Nonostante questa sia la manovra che mi procura da un po' di tempo a questa parte una discreta apprensione, ovviamente aumentata in questo caso essendo per di più il primo della giornata ed avendo molto comando, l'atterraggio del ROCO è stato tra le cose più facili che mai mi sia capitato di effettuare con i modelli di questo genere in quanto tolto quasi del tutto motore (quindi una ragione nella

continua cabrata c'era) il modello si è finalmente stabilizzato ed è giunto in pista con le ali, come dicono i francesi, "a plat" per cui, udite, udite, ho potuto anche arrotondare prima che le ruote si posassero a terra.

A quel punto le richieste dei presenti sui costi, su dove poterlo acquistare, sui tempi di costruzione, sul motore, sulle batterie, la richiesta di un'altra esibizione, ecc. si sono sprecate e quindi, onde evitare disillusioni ai presenti ho optato, con la scusa che avevo una sola batteria e che la relativa ricarica avrebbe occupato più del tempo che avevo a disposizione, per riporre il tutto nella scatola originale ed ho quindi

salutato con nonchalance i presenti.

Beh se qualcuno mi avesse seguito anche vicino all'auto avrebbe notato che per ben due volte mi aspergevo il sudore e che tracannavo acqua in abbondanza...!

La settimana dopo ho voluto riprovare sul campo in erba senza togliere le carenature e devo dire che il risultato è stato identico se non meglio in quanto avevo "rondellato" a picchiare il motore ed avevo ridotto ulteriormente l'escursione dei comandi, soprattutto dello stabilizzatore mentre il fondo erboso, per come era rasato, in pratica era come se non esistesse.

Le manovre di atterraggio (ben tre voli sono riuscito a fare avendo recuperato altri due pacchi di batterie) sono state anche qui senza problemi probabilmente perché il modello, assai leggero, è molto ben concepito ed il fatto che, inconsciamente ma correttamente, ho aumentato leggermente la velocità di avvicinamento per avere una miglior impatto con l'erba che, come è risaputo, frena lo scorrimento delle ruote.

Manovre oltre alle solite non ne ho fatte ma Maurizio Bertini mi ha segnalato che questo modello è in grado di eseguirne diverse e che il volo rovescio non necessita di grandi correzioni a picchiare.

Fra poco dunque, cioè tra... sei mesi... un anno, ci proverò anch'io e poi vi racconterò.

Adolfo Peracchi

Pronto ad essere riposto nel bagagliaio dopo il volo



MAF



Il grosso Ultimate di Umberto Alliasi

2006

A blue and yellow model airplane is shown from a side profile, resting on a paved surface. The aircraft has a high-wing configuration and a yellow fuselage with blue accents. A small, light-colored rectangular object is mounted on the top of the fuselage. The background shows a grassy field and a clear sky.

Quest'anno la Manifestazione Aeromodellistica FIAM è stata organizzata dall'Ente Federato Associazione Modellistica Orvieto che gestisce in quel di Orvieto uno splendido e funzionale centro aeromodellistico posto sulle colline umbre a circa 600 metri di altezza ed a 7 km da Orvieto.

La famiglia Iannone ha interpretato con la massima efficienza, signorilità e maestria l'impegno spontaneamente assunto nel 2005. Questo ha permesso loro di valorizzare al meglio la struttura sportiva appena inaugurata e a tutti i presenti di goderne i benefici.

La pista in asfalto lunga oltre mt 100 e larga oltre mt. 15 ha gli avvicinamenti da ambo i lati a zero, il vento è costante sull'asse pista, il parcheggio principale è posto sul retro del grande e funzionale capannone destinato a ristoro e servizi vari ed a notevole distanza di sicurezza dal centro pista, altri posteggi/box sono ricavati paralleli alla pista ma protetti da una robusta rete metallica ed a distanza di oltre



Alessandro Rosina con il suo Hawk



Alcuni componenti del Team Sicurezza



Abitacolo di un Piper



Briefing mattiniero



Il Rafale di Luciano Zanchi



Il Tucano di Gabriele Battaglia



La cabina dell'EFA di Alessandro Di Rocco



L'EFA di Alessandro di Rocco



SM 82 "Marsupiale" della coppia C. Gasperini e G. Tofanelli

30 metri sempre dal centro pista. L'unico neo è l'arco che il sole disegna nel cielo, quanto meno per la mattinata, ma ben vengano strutture di questo genere che danno lustro ed una grande immagine di efficienza e vitalità al nostro sport.

Il team Dorigoni composto da ben 9 tecnici tutti provenienti dal Trentino, ha gestito, ed è la quarta volta, la sicurezza dei voli con grande efficienza e maestria nelle due giornate al punto che neanche un incidente si è verificato durante la manifestazione, e questo anche per la grande bravura dei piloti presenti. In pista c'era un ottimo impianto radiofonico grazie al quale Salvatore Iannone ha potuto interpretare al meglio la figura dello speaker moderno ed efficiente, mentre, a protezione di tutti, c'era attiva un'autolettiga. I modelli presentati erano di livello eccezionale così come i piloti e le relative evoluzioni che hanno mandato in visibilio tutti i presenti contribuendo a piene mani al raggiungimento dell'obiettivo che la MAF fin dal 2003 si è posta: mostrare il meglio dell'aeromodellismo FIAM operante nelle regioni del Nord, del Centro e del Sud ad un pubblico non specializzato per una corretta propaganda e per il migliore e conseguente sviluppo dell'aeromodellismo amatoriale.

La ristorazione del venerdì, del sabato e della domenica, offerta a tutti gli accreditati a titolo gratuito dal Club A.A.O. è stata a dir poco eccezionale e genuinamente umbra (compreso un vino locale molto amabile). Gli organizzatori hanno soddisfatto anche ogni esigenza del folto pubblico che per due giorni ha letteralmente invaso la zona aeromodellistica. Inoltre le numerosissime autorità locali intervenute hanno contribuito a dare un ulteriore tocco di ufficialità alla manifestazione.

Per gli organizzatori, per i partecipanti e per i dirigenti della FIAM questa è stata la vera ed unica soddisfazione per il lavoro svolto, soddisfazione che rappresenta la spinta a continuare su questa strada, nonostante le difficoltà, per tutti coloro che hanno a cuore l'aeromodellismo.

Arriverci dunque alla MAF del SUD che si svolgerà a Siracusa in Sicilia a fine estate 2007.

A.P.E.



Un modello "umano": il Piper di Alessandro Pecorelli



Alessandro Rosina guadagna la pista di decollo



Il Team Rosina Junior



F15 Eagle di Mauro Pirotti



Il Rockplane di Renzo Iannone con lo striscione dedicato



Il Gee Bee di Dario De Angelis



Particolare di un bicilindrico "Italia" importato da Sebastiano Silvestri



F9 Panther di Giorgio Sorghi

INAUGURAZIONE MINI AEROPORTO "FONTANONE"

***Presentazione ufficiale della
nuova struttura. Cronaca di una
giornata unica!***

L'attività del Gruppo Aeromodellistico Fontanone di Rivalta (To) si era quasi completamente interrotta perché l'ultima delle alluvioni del 2000, con l'esondazione del torrente Sangone, aveva distrutto completamente la pista di volo, le attrezzature del circolo e l'area circostante. La perseveranza dei soci e del Direttivo sostenuta dal Presidente Sergio Paciocco, con l'apporto dell'opera insostituibile del Segretario Luigi Pavese, il riconoscimento dello "stato di crisi" da parte della Regione Piemonte e il supporto della FIAM, hanno permesso la ricostruzione della pista, la riattivazione dell'area e il nuovo avvio delle attività aeromodellistiche.

L'attuale impianto, con la sua importante pista di volo in cemento, una bella zona coperta per ripararsi dal sole e dalle intemperie (!), le aree a verde ed il parcheggio per le auto, è stato completato nel corso del 2005 ed ha consentito la ripresa delle



attività. E' stata anche organizzata una manifestazione a settembre 2005. Mancava però il suggello: la presentazione ufficiale alle autorità locali che avevano contribuito alla ricostruzione del campo volo e quindi alla ripresa delle attività del Gruppo Aeromodellistico!

Domenica 21 maggio scorso, il lavoro svolto dal Circolo è stato così premiato dalla presenza delle autorità locali nel corso della cerimonia ufficiale d'inaugurazione. Ne è scaturita una significativa manifestazione che ha avuto il suo culmine con la cerimonia di presentazione delle nuove strutture al Sindaco di Rivalta, signora Amalia Neirotti e all'Assessore allo Sport sig. Sergio Muro. La Banda Comunale ha accompagnato la cerimonia, e buona parte dei soci del circolo hanno provveduto a curare l'esposizione dei loro migliori modelli. Non è mancata una buona ed entusiastica presenza di pubblico.

L'incontro con le autorità ha avuto luogo alle 10,30 con gli interventi di apertura del Presidente del Circolo Fontanone e del Sin-

daco. Sono state issate la bandiera italiana e la bandiera europea ed infine si è proceduto al taglio del nastro, posto all'ingresso della pista di volo, a suggello del benvenuto e dell'integrazione dell'impianto nella realtà ricreativa locale. La pista è poi stata ufficialmente aperta con il volo del bel Corsair di Tagliapietre, abilmente pilotato da Davide Raschiani.

Il Sindaco e l'Assessore allo Sport hanno quindi visitato l'impianto apprezzando in concreto il lavoro di ricostruzione svolto e colto l'occasione per ammirare gli aeromodelli esposti dai soci. La cerimonia si è infine conclusa alle 12 circa con un rinfresco offerto dal Circolo alle autorità presenti.

Sui programmi per il futuro il Presidente Sergio Paciocco risponde con determinazione ed entusiasmo: "I risultati conseguiti sono il punto di partenza; conclusi i lavori per la parte operativa del Circolo, adesso il nostro impegno è orientato alla realizzazione della sede sociale che ovviamente sarà nella Città di Rivalta di Torino!"

Completata la parte ufficiale della mani-

festazione, la giornata è proseguita con i voli degli aeromodelli. I numerosi modelli, acrobatici, elettrici, a scoppio, riproduzioni, a dimostrazione dell'elevato livello dell'attività dei soci, hanno evidenziato le loro caratteristiche tecniche con prestazioni di volo assai pregevoli.

I voli sono stati commentati come sempre dal bravo ed entusiasta "radiocronista" Ezio Sardo; un plauso particolare a Carlo Casalegno per l'ottima organizzazione del tutto.

Alle 18 la manifestazione si è conclusa con un'ultima bicchierata fra i soci.

Un arrivederci al prossimo incontro sociale, ovviamente esteso anche a tutti gli aeromodellisti che vorranno partecipare alla consueta manifestazione del Fontanone che si svolgerà a Settembre 2007 e al pubblico degli appassionati: partecipate numerosi!

Roberto Macchia



Il Presidente Sergio Paciocco e il sindaco di Rivalta sig.ra Amalia Neirotti al taglio del nastro che inaugura ufficialmente l'impianto





Didascalie delle foto nella pagina

Da sinistra in alto:

La Banda Comunale - Il discorso di apertura del Presidente - Il brindisi con le autorità presenti - Ancora brindisi - L'impianto: l'ingresso e parte dell'area a verde - Si pensa agli impegni futuri - Vista dall'alto dell'impianto - Alcuni modelli dei soci - Il pubblico intervenuto numeroso osserva i modelli - Ancora modelli dei soci - Il Pitts Special e i due Ryan STA - Parata di modelli in bella mostra - Il direttivo del Circolo - Lo staff della manifestazione - Il Sindaco osserva interessata il Corsair di Tagliapietre che aprirà la pista e i voli della giornata





CAMPIONATI DEL MONDO DI MODELLISMO SPAZIALE

**COSMODROMO DI BAIKONUR
DESERTO DEL KAZAKISTAN**

**ANTONIO MAZZARACCHIO PER LA SECONDA VOLTA E'
CAMPIONE DEL MONDO DI MODELLISMO SPAZIALE**





Preparativi per un lancio

Nella pagina a lato: Mazzaracchio (a sinistra) e Pierantozzi con un militare della base spaziale sovietica



Il nostro box

Sotto:La faccia della soddisfazione!!!

Antonio Mazzaracchio pochi giorni fa si è aggiudicato la medaglia d'oro ai 16° campionati del mondo di modellismo spaziale nella gara per razzomodelli classe S 9 A Senior.

Il campionato si è disputato dal 16 al 29 settembre presso l'area del cosmodromo di Baikonur nel deserto del Kazakistan. La località è famosa nel mondo per essere il punto di partenza delle molte missioni spaziali russe.

Ben organizzati dalla federazione sportiva russa e sotto l'egida della FAI, la Federazione Aeronautica Internazionale, la spedizione Azzurra era composta da due atleti, Antonio Mazzaracchio per l'appunto caposquadra, e Paolo Pierantozzi esordiente in queste competizioni, tutti e due animati dal desiderio di ben rappresentare l'Italia.

Laszek il quale era accreditato come il migliore specialista in questa prova.

Ma nel secondo play off ecco la grande impresa del nostro Mazzaracchio che, con il punteggio finale di 216 a 212, lo portava alla vittoria.

Il podio di questa gara ha ripagato pienamente

Mazzaracchio delle precedenti prove non fortunate, specialmente nella gara S 1 B dove era partito con la responsabilità di difendere il titolo di campione del mondo ottenuto due anni prima in Polonia e che, per una serie sfortunata di concause che sarebbe qui molto lungo elencare, non gli era riuscito.

L'altro azzurro in gara Paolo Pierantozzi, come già detto in precedenza esordiente in queste competizioni e presente in Kazakistan anche con il compito di fare esperienza ed assistere il suo caposquadra, con un solo lancio di gara all'attivo si è dovuto ac-



contentare di una piazzamento che lo ha relegato in fondo alla classifica.

Ma la grande vittoria di Antonio Mazzaracchio ha fatto subito dimenticare anche la fatica e la tensione per la disputa di un campionato effettuato in una terra che non corrisponde propriamente alle aspettative di noi mediterranei, ma ci sarà tempo di fare ulteriori riflessioni in proposito quanto prima.

Evviva dunque Antonio, evviva la FIAM, evviva l'Aero Club d'Italia.

Paolo Pierantozzi

In breve la gara di Mazzaracchio.

Dopo i tre lanci di gara la classifica dava appaiati tre soli atleti tra cui il nostro Azzurro. Al primo play off di spareggio, il risultato dava due soli finalisti a contendersi il titolo e cioè il nostro campione e il polacco Malmyga



Modelli di carta

La costruzione di modelli in carta o cartoncino (papermodelling, card-modelling) è una vecchia "arte" che sta tornando un poco di moda, anche se probabilmente in cerchi ristretti di pochi folli; si tratta, specifico, di modelli statici, riproduzioni non volanti.

Rimane pur sempre vero, però, che negli ultimi 4 - 5 anni il numero di produttori di modelli di carta di altissimo livello (e difficoltà: 800-1500 parti) è aumentato a dismisura, specie in Polonia, che già vantava una antica tradizione.

Il modello in cartoncino ribalta un poco il concetto del modello statico in plastica: mentre questo riproduce già precisamente le forme, richiede un assemblaggio spesso non troppo oneroso, ma esprime poi il massimo nella capacità di applicare i giusti colori, toni, finiture, il modello in carta viene venduto sotto forma di un certo numero di fogli stampati, che riportano le parti che l'ingegno del progettista ha ritenuto necessarie per rappresentare le forme tridimensionali e complesse tipiche di un aeroplano, scomponendole in parti a curvatura semplice, realizzabili quindi a partire da superfici flessibili solo in un piano, come la carta.

Le parti sono stampate già colorate, ma naturalmente nell'assemblaggio ci sono molti ritocchi da fare, per

esempio lo spessore della carta, dopo che l'accurato lavoro di forbici ha "liberato" la parte dal foglio, appare sempre bianco e deve essere colorato (tempere o matite).

Il challenge è comunque nell'assemblaggio stesso: una fusoliera è composta normalmente di un certo numero di tronchi di cono (8-12), rotondi o "rotondeggianti", uniti fra loro per ottenere la forma a fuso. I modelli in carta sono reperibili in varie scale, 1/50 e 1/33 sono le più diffuse.

I modelli stessi sono leggeri (carta e colla) e la struttura interna non è molta, anche se ogni sezione di fusoliera ha almeno una, spesso due, ordinate interne di forma, giustamente per dare al tronco di cono la forma in sezione voluta, e le ali hanno alcune centine ed un longherone per lo stesso motivo. Queste parti sono normalmente in cartone più spesso, mezzo millimetro o più, ma talvolta balsa o altri materiali "modellistici" vengono utili.

Non mancano finezze, come eliche rotanti (in tutti i miei modelli), carrelli retrattili, alettoni flaps ed elevatori mobili, portelli apribili, etc. etc.



GeeBee R1

Questi modelli sono reperibili via Internet da ditte che, per la maggior parte, sono in paesi ex est-Europa, soprattutto Polonia, e USA.

Il seguente indirizzo porta ad una compilazione di links che coprono tutto quanto disponibile nel campo, con tutti i produttori: <http://members.aol.com/CWIOKSTER/paper/links.html>.

Guardate per esempio "Halinski" e "High Precision Scale Card Models from Model Art by Emil Zarkov" come pure "Moshe Lemer" (che vende i vecchi modelli di Zarkov, prima che si mettesse in proprio), per citare alcuni fra i migliori.

Sul sito www.redbullpaperwind.com si vede che la red bull organizza un campionato mondiale di questa specialità.

Buona ricerca e buon lavoro.

Anselmo Zeri



GeeBee R1



Lavochkin La-11



Lavochkin La-11



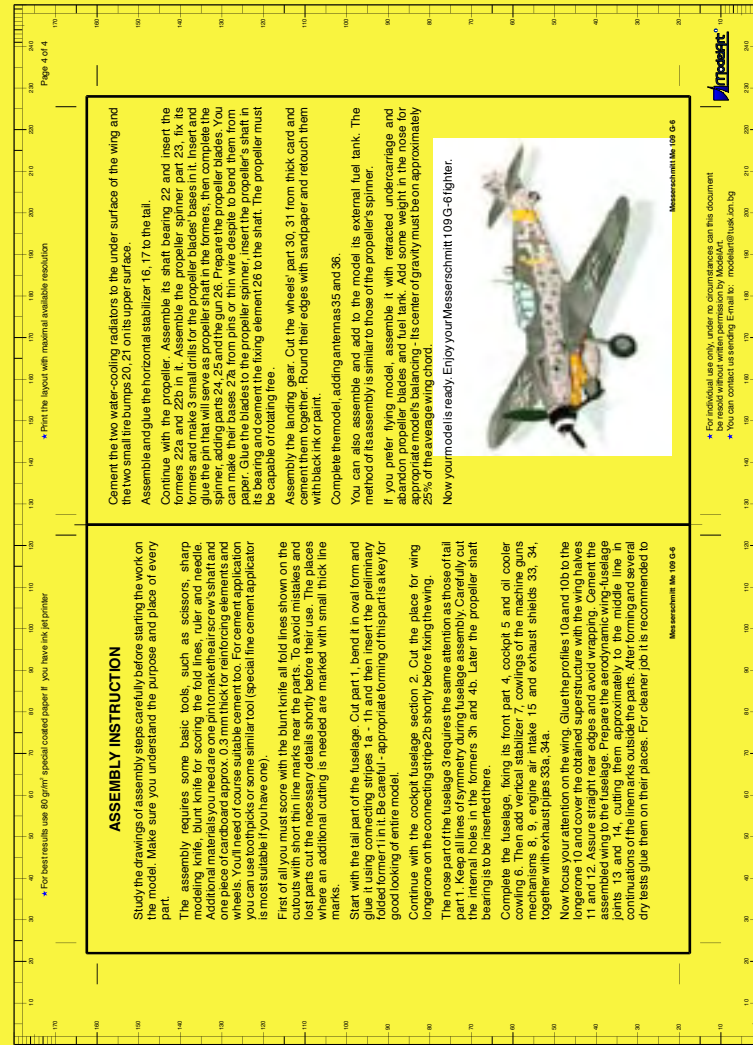
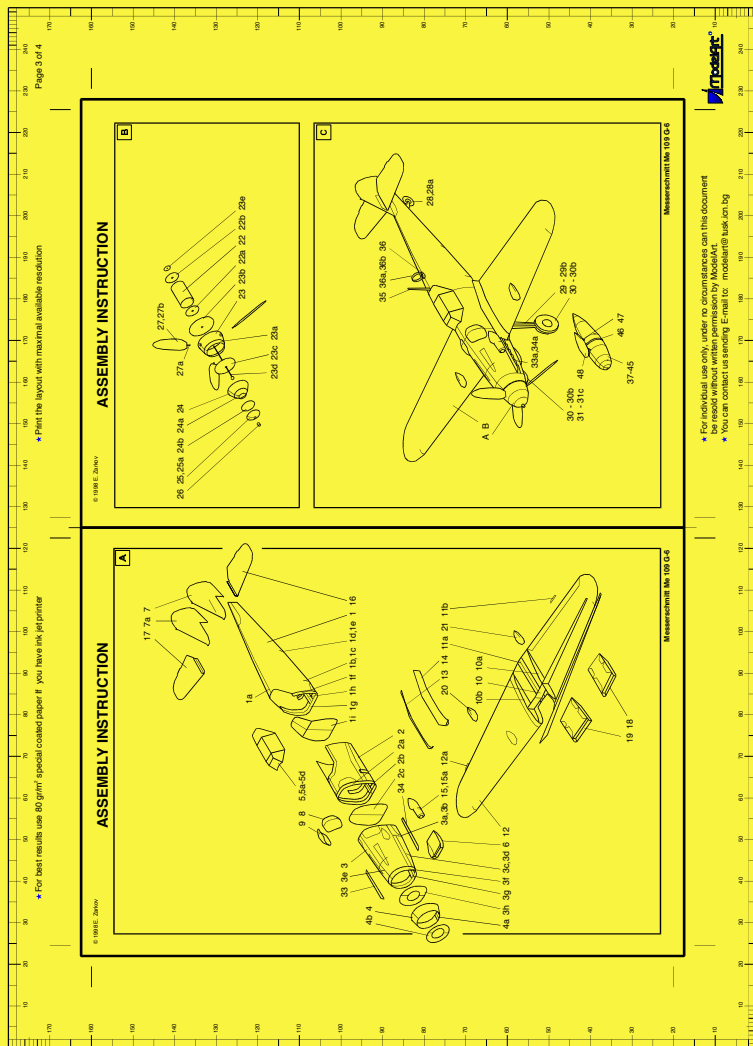
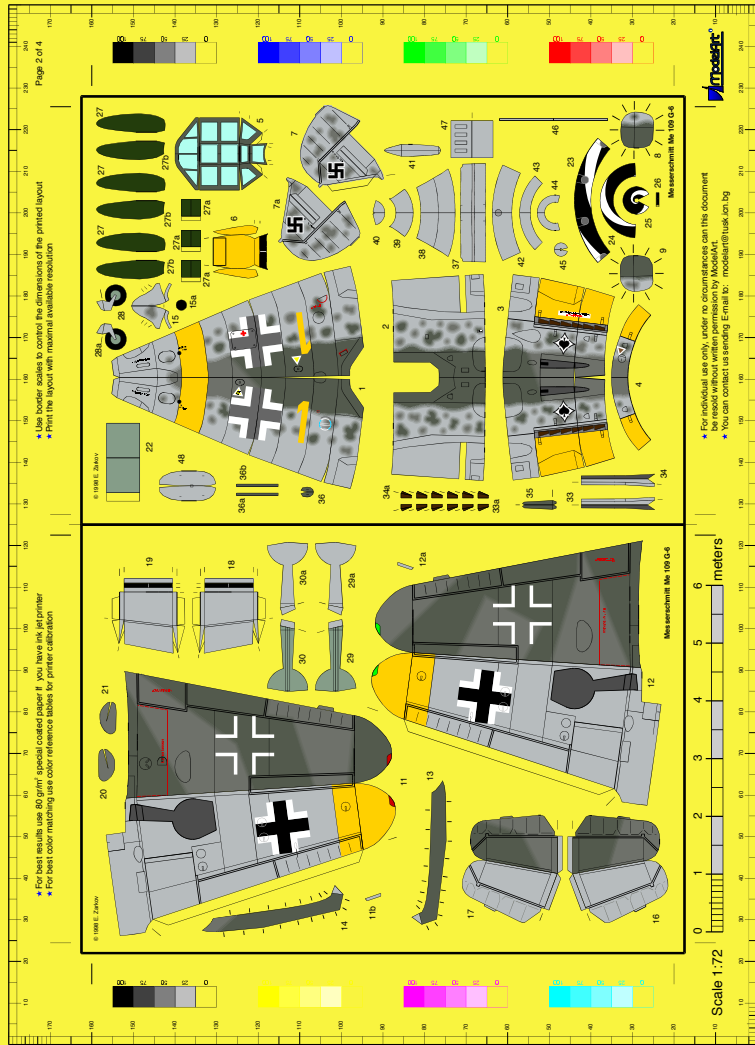
P-40 Warhawk



P-40 Warhawk



P-40 Warhawk



Nieuport - 11



Saab Viggen



Saab Viggen



Tornado



Tornado



Tornado



Macchi 202



Macchi 202



Macchi 202



Messerschmitt Bf 109



Saab 35 Draken



Saab 35 Draken

12^A ASSEMBLEA ORDINARIA FIAM

Il Presidente della FIAM, Adolfo Peracchi, indice in prima convocazione per il giorno 01 Marzo 2007 alle ore 21 presso la sede sociale della FIAM posta in Milano C.so di Porta Nuova 48 ed **in seconda convocazione per il giorno 4 Marzo 2007** (domenica) alle ore 10,00 presso l'Aula Magna dell'Istituto ISIS "Città di Luino" (www.isisluino.it/) in provincia di Varese, g.c. su iniziativa del Direttore Didattico Ing. Carlo Martegani, la 12^a Assemblea Ordinaria con il seguente ordine del giorno:

- 1 Nomina del Presidente dell'Assemblea
- 2 Relazione del Presidente della FIAM
- 3 Lettura ed approvazione del bilancio consuntivo 2006
- 4 Assegnazione del Premio Ottaviano Cerutti
- 5 Modifiche allo Statuto
- 6 Varie ed eventuali

Federazione Italiana Aero Modellismo (FIAM)

Sede legale e amministrativa: C.so di Porta Nuova 48 - 20121 Milano - tel: 02/62694268 - fax: 02/6552352

Accesso su Internet: www.fiamaero.it - Casella E-mail: fiam@fiamaero.it

La FIAM (Federazione Italiana Aero Modellismo), è stata costituita a Milano il 13 Ottobre 1995 presso il Notaio A. Gallizia, è composta da Club aeromodellistici denominati Enti Federati, è retta da uno Statuto approvato dall'Aero Club d'Italia ed ha il proprio marchio registrato secondo le leggi vigenti.

La FIAM è l'unica Federazione Sportiva Aeronautica autorizzata dall'Aero Club d'Italia, con delibera n° 1150 del 29 aprile 2005, a sovrintendere all'aeromodellismo italiano.

La FIAM, Società Sportiva certificata ISO 9001:2000, è così diretta:

Presidente Onorario: Luigi Giovenzana

Presidente: Adolfo Peracchi - Pubbliche Relazioni: Carlo D'Agostino - Consiglieri: Massimo Semoli (Vice Presidente), Mario Arbuffi, Maurizio Bertini, Roberto Leoni, Franco Silva (Roberto Lusso 1° dei non eletti) - Collegio dei Probiviri: Flaviano Fermi (Presidente), Aldo Cantelli, Antonio Villari (supplente Sergio Rossani) - Revisori dei Conti (approvati dall'AeCI): Dr. Giancarlo Rizzani (Presidente), Rag. Michele Balzo, Dr. Paolo Sacchetti - Rappresentante dei Delegati Regionali: Orazio Guandalini - Rappresentante dei Responsabili di Categoria: Giancarlo Giulianetti (primo dei non eletti Claudio Dorigoni) - Rappresentante dei Giudici in attività: Valter Musetti (primo dei non eletti Giovanni Magazzù) - Rappresentante degli Atleti in attività: Gianfranco Maggi (primo dei non eletti Giuseppe Martinengo).

L'organizzazione capillare nelle diverse Regioni italiane è affidata ai Delegati Regionali, eletti a norma di Statuto, ai quali ci si può rivolgere in qualsiasi momento. Essi sono:

-Abruzzo e Molise	Cesare Ricciuti	Tel. 085/9749556 - 349/3147995	cesaric@alice.it
-Calabria	Domenico Caputi	Tel. 0965/28833 - 335/8484939	bvdyca@tin.it
-Campania:	Marcello Benevento	Tel. 081/8662940	beneventom@libero.it
-Friuli-Venezia Giulia:	Giorgio Venuti	Tel. 0481/40367 - 339/2798144	giorgio.venuti@ikon.it
-Lazio:	Orazio Guandalini	Tel. 06/52371322 - 348/2430151	oggo@libero.it
-Liguria:	Alessandro Rosina	Tel. 337/005956	sandro.rosina@aeronautica.it
-Lombardia nord/est:	Luigi Tibaldi	Tel. 0365/72653 - 339/4616090	tibagig@tiscali.it
-Piemonte/Valle d'Aosta:	Mario Arbuffi	Tel. 0131/56621 - 338/5818960	arbuffi.m@jumpy.it
-Puglia	Giovanni Chiarlone	Tel. 099/7763236 - 348/7847778	giovanni.chiarlone@libero.it
-Sardegna:	Gianluca Altea	Tel. 070/571987 - 339/3204400	gianlucaaltea@tiscali.it
-Sicilia:	Claudio Scambia	Tel. 095/7804351 - 347/2418990	claudio.scambia@unime.it
-Toscana:	Luciano Zanchi	Tel. 339/7265757	zanchi.luciano@virgilio.it
-Trentino-Alto Adige:	Claudio Dorigoni	Tel. 0461/945752 - 347/7206708	claudio.dorigoni@gatrentino.it
-Umbria:	Renzo Iannone	Tel. 0763/340795 - 360/616783	emaiano@beactive.it
-Veneto:	Zanin Elio	Tel. 0422/951441	eliozanin@virgilio.it

L'iscrizione alla FIAM, che può avvenire anche in corso d'anno, è aperta a tutti i Club che abbiano per scopo la gestione dell'attività aeromodellistica in Italia, sia sportiva che amatoriale.

L'iscrizione alla FIAM dà diritto a fregiarsi del titolo di Ente Federato e di essere iscritto nel registro delle società sportive del CONI che rilascia agli stessi una speciale password che permette l'accesso ai servizi offerti.

L'Ente Federato ottiene dalla FIAM tutti i documenti necessari per partecipare all'attività agonistica sia FIAM che dell'AeCI.

La quota associativa è valida dal 31 marzo dell'anno in corso e termina il 31 marzo dell'anno successivo. L'iscrizione a nuovo deve essere ratificata statutariamente dal Consiglio Federale e dal Collegio dei Probiviri della FIAM.

L'Ente Federato partecipa alla vita associativa della FIAM, ottiene per tutti i propri soci la tessera sociale personalizzata e può sottoscrivere lo Speciale Programma Assicurativo che si compone di tre polizze: la prima garantisce la **Responsabilità Civile** verso Terzi fino ad un massimale di Euro 4.000.000,00, valida sia per l'Ente Federato sottoscrittore che per i relativi soci, la seconda garantisce gli **Infortuni** (Euro 51.000,00 per morte ed Euro 51.000,00 per Invalidità Permanente) del singolo socio e la terza riguarda la **Difesa Legale** del singolo socio fino alla concorrenza di Euro 10.000,00 per anno assicurativo.

Inoltre il socio FIAM riceve il notiziario semestrale "L'INFORMATORE FIAM" mentre il Presidente ed il Segretario dell'Ente Federato ottengono tutte le notizie utili, fiscali e legali, per la gestione del proprio Club mediante uno specifico notiziario.

Sul sito ufficiale della FIAM (www.fiamaero.it) è possibile trovare ampia documentazione sulle modalità d'iscrizione, sugli scopi sociali, sulle garanzie previste dalle polizze assicurative, sugli Enti Federati operanti in Italia, sull'attività svolta, il calendario delle manifestazioni, fotografie di momenti particolari, la scuola ed altro ancora.

Inoltre scrivendo all'indirizzo di posta elettronica della FIAM (fiam@fiamaero.it) è possibile colloquiare ed avere ulteriori informazioni in via diretta con tutti i collaboratori presenti in sede.

"L'Informatore FIAM" è la rivista ufficiale della FIAM

Editore: Federazione Italiana Aero Modellismo (FIAM)

sede legale ed amministrativa: C.so di Porta Nuova 48 - 20121 Milano

Iscrizione al registro nazionale della Stampa n. 06048 del 19/11/97

Registrazione presso il Tribunale di Milano n. 469 del 20/07/1996

Direttore Responsabile: Carlo d'Agostino - Direttore Editoriale: Roberto Leoni - Redattore: Franco Silva

Stampa: Gruppo Stampa GB S.r.l. Viale Spagna 154 - 20093 Cologno Monzese (Mi)

Questo numero è stato chiuso il 11/12/2006