



AMIREL

MODELLISTI ROMANI

00192 ROMA - VIA P.POMPONAZZI 3 - Tel. 06-39743974 Q

NOTIZIE

STAMPATO IN PROPRIO PER DIFFUSIONE INTERNA

e-mail: amirel@libero.it

internet: <http://digilander.iol.it/amirel>

numero 25

Anno XXIV

MAR - APR 2001

Redazione a cura di M. Parasassi (tel.casa 0655284444) - (e-mail: m.parasassi@libero.it)

DALLA SCUOLA AL CANTIERE

F. Lombardi

Continua la collaborazione tra AMIREL e Comune di Fiumicino

L'AMIREL - Modellisti Romani, in collaborazione con la scuola media C. Segrè (Via del Faro 225 - Fiumicino) e l'Assessorato alla Cultura del Comune di Fiumicino, organizzerà nei giorni 5-7/10/2001 presso la scuola media suddetta la manifestazione "Dalla scuola al Cantiere" con la partecipazione dei più importanti Cantieri navali di Fiumicino e l'esposizione della costruenda riproduzione della "Nave di Traiano".

All'interno della scuola saranno esposti modelli navali di soci AMIREL e delle altre Associazioni invitate mentre, nel grande parco attiguo, i Cantieri Navali partecipanti esporranno parti delle loro apprezzate realizzazioni. In un apposito padiglione si potrà anche ammirare la ricostruzione in scala reale della nave guerriera di Traiano, realizzata dagli studenti della scuola sotto la guida esperta del maestro d'ascia **Francesco Carmosini**.

(Nella pag. seguente l'annuncio della manifestazione pubblicato su "Il Tempo")



I soci Lombardi, Mosti, Parasassi e Villoresi
impegnati nella scuola di modellismo della Città dei Ragazzi

**Avvertiamo i lettori che nel nostro sito internet la pagina
ULTIM'ORA è sempre aggiornata in tempo reale
(entro le 24 ore).**

**CONSULTATELA spesso se volete essere tempestivamente
informati sulle nostre attività.**

La media «Segré» di Fiumicino protagonista nel progetto per la ricostruzione di un'imbarcazione della Roma antica

La nave di Giulio Cesare nel cortile della scuola

Sarà realizzata a grandezza naturale da un maestro d'ascia che per anni ha lavorato per il cinema

LA NAVE di Giulio Cesare nel cortile della scuola? Incredibile, ma vero per gli studenti della media «Emilio Segré» di Fiumicino.

L'istituto sarà protagonista di un progetto-pilota: la ricostruzione, a grandezza naturale, di una nave da guerra dell'antica Roma. Un'imbarcazione completa di alberi, vele, remi e rostri.

A realizzarla sarà il maestro d'ascia Francesco Carmosini, 67 anni, fiumicino doc. E' lui che da mezzo secolo realizza per il cinema i modelli delle navi dei Cesari. Quelle dove gli eroi della «celluloide» si cimentano in interminabili battaglie e duelli.

L'idea di veder spuntare fuori dall'aula la nave di Giulio Cesare (come l'hanno subito ribattezzata gli studenti), ha scaldato gli animi e le speranze dell'intero borgo marinaro.

«L'imbarcazione - spiega Carmosini - sarà lunga

32 metri e larga 5,70. La chiglia sarà immersa nell'acqua per un metro e mezzo. Ho preso spunto da una raffigurazione incisa su una colonna dell'età imperiale e da alcuni frammenti di bassorilievo trovati vicino l'aeroporto di Fiumicino».

E' da qui, dove oggi sorge lo scalo intercontinentale, che duemila anni fa salpavano le barche da guerra dei Cesari. E da qui che sono partite le galere all'assalto di Cartagine. Ed è sempre qui che l'imperatore Claudio, prima, e Traiano, poi, hanno costruito i più moderni (per l'epoca) porti fluviali.

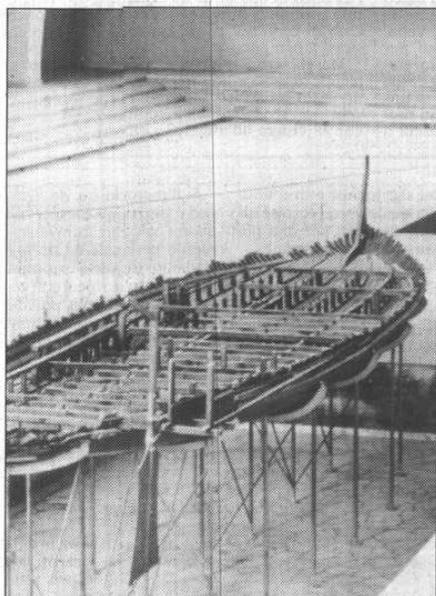
I resti dei due bacini sono ancora visibili all'interno del parco archeologico che li racchiude, mentre i moli sono stati sommersi dalle piste dei jet.

«Ho sempre avuto la passione di costruire navi romane - sottolinea Carmosini - In quest'impresa mi aiuteranno anche i miei fi-

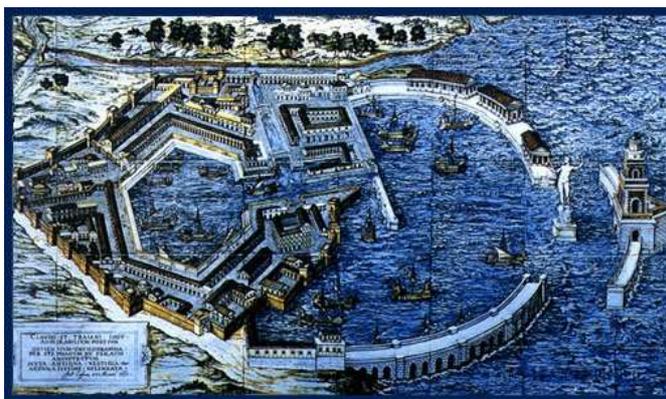
gli. Utilizzeremo legno di quercia selvaggia e di rovere».

Per completare l'imbarcazione ci vorranno circa tre anni, perché sarà interamente fatta a mano. Durante questo periodo il cantiere diventerà un museo all'aria aperta. Il prato su cui verrà assemblata l'imbarcazione verrà contornato di colonne in legno. Ovviamente in stile romano antico. Per dare la sensazione ai visitatori di fare un tuffo nel passato. Il cantiere sarà aperto alle visite degli studenti, non solo quelli della Segré, ma di tutti gli istituti di Roma e provincia che vorranno vedere le navi dei Cesari. Navi con le quali hanno dominato il Mare Nostrum. E intanto l'anziano maestro d'ascia già pensa alla prossima avventura: ricostruire una nave oneraria (da carico), uguale a quelle che hanno fatto la fortuna di Porto, l'antica Fiumicino.

Al. Zav.



Lo scafo di una nave romana esposto al Museo di Nemi



Il Porto di Traiano a Fiumicino in un'antica stampa

COSA ASPETTI !



Diventa socio AMIREL

UNA PAGINA DI CRONACA RIEVOCA LA STORIA - 1° Parte

Metro 9 nov 2000

SOTTOMARINI SEPOLTI NEGLI ABISSI

Quella del Kursk è solo l'ultima di una lunga serie di tragedie consumate in silenzio sui fondali

In fondo al mare si cela un cimitero sconfinato. Scheletri rimasti imprigionati in relitti oggi ricoperti di vegetazione e trasformati in tane per i pesci. Veri e propri sacrari a perenne memoria di sconosciuti atti di eroismo, di viltà, di imprudenza, di fatalità. Il sacerdote ortodosso che nei giorni scorsi ha celebrato la messa per i primi marinai recuperati dal sottomarino atomico russo Kursk ha detto ad alta voce una cosa che molti pensano: «I corpi non vanno recuperati. È come se uomini che sono stati già sepolti fossero strappati alla loro tomba».

TOMBE DIMENTICATE perché una delle terribili leggi delle guerre vuole che sulla strategia sottomarina cali il silenzio più totale. «Un sommergibile parte e non ritorna - ha scritto l'inglese Lord Carson - nessuno sa che fine ha fatto e questo è un punto importantissimo. È meglio che il nemico creda il sommergibile sempre al suo posto». In questo modo molti comandanti sono scomparsi nel nulla insieme ai loro marinai, dentro scafi di acciaio trasformati in trappola.

In Italia sono almeno quattro gli episodi di tragedie che riguardano sottomarini che vale la pena di tornare a raccontare grazie alle informazioni fornite dall'Ufficio storico della Marina. Il 18 agosto 1915 giungeva al Comando di Venezia un telegramma: «Ripescato naufrago Vietri Arturo nuotante al largo stop. Dice appartenere al sommergibile Jalea». Lo Jalea era partito da Venezia.

tante al largo stop. Dice appartenere al sommergibile Jalea». Lo Jalea era partito da Venezia.

MA NEL POMERIGGIO del 17 agosto 1915, mentre era nel golfo di Trieste, urtava una mina. Questo il racconto del marinaio Vietri. «Il battello ricevette un terribile colpo. Nessun panico ma visi sconvolti. Rammento due gradi: uno di prora "Acqua" e uno dal comandante "Aria a tutto". Il battello fu in pochi secondi invaso dall'acqua e rammento di aver sentito l'appoggiarsi del sommergibile sul fondo; ho guardato il manometro e segnava 14 metri.

L'atmosfera si intorbida, l'acqua ci raggiunge quasi fino al collo e le nostre teste rimasero in una nuvola violacea un poco illuminata dalla luce incerta del fondo, attraverso i cristalli della torretta. Ritornai mezzo soffocato dal gas degli accumulatori verso il comandante e dissi: "Comandante venga a prora, usciremo dal battello". Ma ebbi per risposta la frase: "Va, Vietri! Addio, io resto al mio posto... è finita". Sei membri dell'equipaggio riuscirono a risalire in superficie. Si salvò a nuoto solo il marinaio Vietri.

LA TRAGICA SORTE del sottomarino Balilla non ebbe invece testimoni e per tutta la guerra restò avvolta nel mistero. Solo dopo la fine del conflitto un ufficiale austriaco, il tenente Novaz, si sentì in dovere di raccontare quanto aveva vissuto in Adriatico la notte del 14 luglio 1916.

Alle 21.30 il sottomarino avvistava le torpediniere austriache 65 e 66 mentre era 25 miglia a nord-est dell'isola di Lissa. Subito il Balilla si immergeva per attaccare e lanciava due siluri contro la 65. Improvvisamente un'avaria paralizzava il sottomarino facendolo impennare fuori dall'acqua. Il comandante Tolosetto Paolo Farinata degli Uberti manovrava con difficoltà. La torpediniera, distante meno di venti metri, riprendeva a cannoneggiare sperando in un cenno di resa.

Cenno che non venne mai. «Il comandante del Balilla non volle cessare il fuoco mentre il sommergibile era ridotto all'impotenza - raccontò il tenente Novaz - furono disposti a morire piuttosto che cedere». Il Balilla usò sino alla fine il proprio cannone, tanto da costringere la torpediniera 65, ripetutamente colpita, a rallenta-

re la corsa. Fu un attimo: venne sostituita dalla 66 che con un siluro prese in pieno il sottomarino che finì per inabissarsi. Con il comandante Farinata colarono a picco tre ufficiali e 34 marinai.

VENTISETTE ERANO invece i membri dell'equipaggio del sommergibile scuola costiero F14, trasformato in camera a gas davanti a Pola. Il 6 agosto 1928 era in eser-

citazione con dieci unità navali italiane della divisione speciale Alto Adriatico. Il sottomarino era stipato di allievi motoristi: a bordo c'erano 27 persone contro le 14 previste e quattro allievi restarono a terra, salvandosi, perché arrivati in ritardo. Il comandante Isidoro Wiel doveva simulare un attacco al regio esploratore "Brindisi". Forse per dare sfoggio di audacia il trentunenne Wiel



Il sottomarino atomico russo Kursk che ora giace in fondo al mare di Barents.

Il Kursk

METROBOX / BREVE STORIA DELLA FLOTTA ITALIANA

- Nel 1889 nell'Arsenale della Spezia l'ingegnere Giacinto Pullino costruisce il "Delfino" un battello lungo 23 metri e largo 3.
- Allo scoppio della prima guerra mondiale la Marina italiana ha 20 sommergibili, che durante il conflitto diventeranno più di 60.
- Nel 1940 la Marina italiana entra in guerra con 115 sommergibili: una delle maggiori flotte subacquee del mondo. Alla fine del conflitto ne avrà però integri solo una quarantina.
- Attualmente l'Italia ha in servizio otto sottomarini: Sauro, Di Cossato, Da Vinci, Marconi, Pelosi, Prini, Longobardo e Gazzana.

restava in immersione sino all'ultimo e quando emergeva si trovava troppo vicino, praticamente in mezzo alle navi amiche che lo investivano. Il sottomarino F14 affondava a 40 metri di profondità. Nei soccorsi si sommarono ritardi ed errori, mentre dagli abissi venivano messaggi sempre più deboli: «Fate presto, qui si muore». I palombari attaccavano la manichetta dell'aria. Era l'erro-

METROBOX / DOPO L'SOS CI SI SALVA DA SOLI

Le conclusioni dell'inchiesta sull'affondamento dell'F14 sono di una lucidità disarmante: «I soli elementi di sicurezza e di salvataggio sui quali il sottomarino può fare affidamento sono i propri». Sui fondali le storie si ripetono. «Non disperatevi», ha scritto un marinaio del Kursk a sua moglie. «Siamo sereni», era l'ultimo messaggio dal Comandante dell'F14.

re fatale. Il pompaggio nel sottomarino, privo di sfiumi, faceva salire la pressione e un misto di anidride carbonica e cloro prodotto dalle batterie allagate trasformava l'F14 in una camera a gas.

L'ULTIMO EPISODIO è quello del sottomarino Veniero. All'alba del 26 agosto 1925 è in agguato sul canale di Sicilia per una esercitazione. La motociSTerna Capena

non lo vede e gli passa sopra. A bordo della nave sentono solo uno scossone e lo archiviano come "colpo di mare". Due giorni dopo, a fine esercitazione, navi e sommergibili tornano in porto. Manca all'appello il Veniero.

Il 29 agosto ad Augusta si tiene regolarmente e in pompa magna la rivista navale e aerea di regime. Intanto gli idrovolanti trovano tracce di nafta dove è scomparso il Veniero. Si cerca «alaccremento e con tutti i mezzi» ma del relitto del sottomarino non c'è traccia. Poi si scopre l'investimento da parte della nave cisterna. Si cerca ancora senza fortuna.

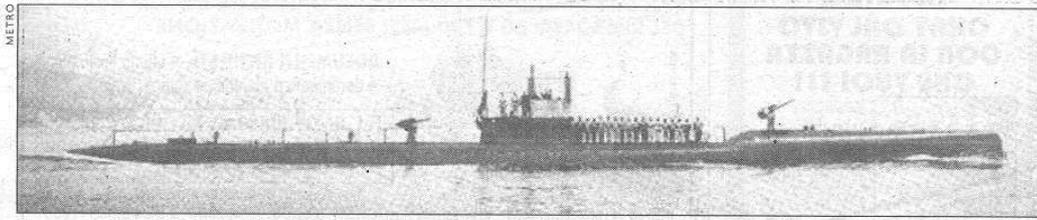
Solo nel novembre del 1990, anche grazie alle reti dei pescherecci siciliani che finivano per incagliarsi sul relitto e ad un'immersione di Enzo Maiorca, il relitto del Veniero viene finalmente localizzato. A bordo riposano i 48 uomini dell'equipaggio.

TESTI DI LORENZO GRASSI



Il Kursk fotografato a Murmansk

continua a pag. seguente



Il sommergibile italiano Balilla affondato dagli austriaci nel 1916 e dato per disperso sino alla fine della guerra.

Il Thetis naufragato al varo

Il sottomarino Thetis era l'orgoglio della Marina britannica ma si trasformò in una bara per 99 persone appena entrò in acqua.

Solo quattro marinai riuscirono a salvarsi. Gli altri morirono nella baia di Liverpool, davanti ai loro cari e a un passo dalla salvezza, imprigionati in un guscio d'acciaio che faceva capolino beffardamente dall'acqua. La tragedia avvenne il primo giugno 1939 per una serie di difetti e contrattempi che presi da soli non sarebbero stati irrecuperabili. Ma sul Thetis, per il varo, c'era un di tutto: molti civili, tecnici e persino personale di servizio per il grande buffet in programma.

Nella cabina erano stipate il doppio delle persone che avrebbero dovuto esserci in condizioni normali. L'errore che diede il via alla catastrofe fu nel tubo di lancio n. 5 lasciato aperto. Il battello iniziò ad imbarcare acqua a prua. Nessun problema in condizioni ordinarie: i tubi di lancio hanno una chiusura interna che si blocca quando è aperta quella esterna. Ma sul Thetis il blocco non funzionò e l'acqua iniziò ad entrare nello scafo. Poco fuori dal porto il sottomarino puntò la prua verso il basso e finì sui fondali a testa in giù.

Le persone a bordo salirono verso poppa. Avrebbero avuto anche aria a sufficienza se l'agitazione di molti inesperti non avesse fatto il resto. In una melma fangosa, con poca luce e una scarsa conoscenza dei sistemi di sicurezza del nuovo sottomarino, si consumarono in un attimo le possibili 36 ore d'aria disponibili. Solo in quattro ne vennero fuori. Poi vi fu il lento recupero dei 99 cadaveri. E le vittime salirono a cento il 23 agosto 1939 quando rimase ucciso anche un sommozzatore al lavoro intorno al relitto. Il 3 settembre il Thetis fu tirato a secco. Quel giorno Francia e Gran Bretagna dichiaravano guerra alla Germania.

(segue sul prossimo numero)

Metro 9 gen 2001

Supermissile il segreto del Kursk

Rivelazioni sulla fine del Kursk vengono dalla stampa russa 4 mesi dopo l'affondamento.

Il quotidiano Izvestia e un sito Internet sostengono che il motivo per il quale le autorità sono state tanto restie al recupero del sottomarino, tanto fredde verso gli aiuti occidentali, tanto misteriose sulla sua fine e tanto prudenti da continuare tuttora a presidiare in forza il luogo del naufragio sarebbe un'arma segreta. Si chiama Granit e misura dieci metri, ha un'intelligenza superiore per evitare i missili antimissile e raggiungere a sua volta il bersaglio, una velocità finora mai vista e una grande capacità di danneggiare le navi nemiche.

La risposta a se la notizia sia vero o meno può venire solo da un'altra domanda sul perché la rivelazione sia fatta ora. (Metro)

Metro 4 ott 2000

Un sito Internet contro i veri pirati

INFORMATICA Paura di un assalto da parte dei pirati? Cliccate su www.marinerisk.com il primo sito Internet dedicato alla caccia ai pirati di mare (e non informatici) tornati ultimamente a disturbare il lavoro di pescherecci e navi in tutto il mondo, soprattutto in Asia. Tra i servizi: l'individuazione delle navi catturate attraverso una rete internazionale di intelligence e recupero delle stesse in ambienti ostili, attraverso il negoziato o anche altri metodi più persuasivi. (Metro)



Nel 20° secolo ancora esistono gli eredi di Francis Drake, di Jean Bart, di John Avery e di Barbanera. Il mondo civile è costretto a adeguare alla modernità le armi per combatterli.

Metro 3 nov 2000 Stazione di Ostia Inaugurazione dopo il restauro

(vedi foto a lato)

AVVISO AI ... NAVIGANTI!

Nel nostro sito internet c'è una pagina con i link a molti siti interessanti dal punto di vista modellistico.

Visitatela!

Se ne conoscete altri segnalateli via e-mail.



La nuova stazione di Roma Ostia-Lido Sarà inaugurata oggi, dopo i lavori di restauro appena ultimati, la nuova stazione ferroviaria Roma-Ostia Lido. Nella foto, la facciata e l'ingresso principale. (Metro)

Qualcuno se la sentirebbe di farne il modello in scala 1/87 per un plastico!! Naturalmente occorre reperire i disegni!! Vediamo chi è il più bravo nel trovarli.

1° Prova di Campionato Laziale 2001 a Cantalice (RI), sabato 17 marzo.

A. Zanardi

Giove Pluvio quest'anno ha proprio deciso di boicottare il nostro Campionato, malgrado avessimo tentato di distrarlo cambiando data e sede "ufficiosamente", ma andiamo con ordine!

Il nostro calendario prevedeva di disputare – come è stabilito nel Bollettino inviatovi - la prima prova del 2001 presso la pista "Ali sul Tevere" il 3 marzo scorso, senonchè il tempo è stato infame fino a quel primo mattino, quando era troppo tardi per avvertire tutti i concorrenti (che forse valeva la pena di provare) tant'è che qualche ottimista ad oltranza c'è andato.....!.

Con Gino Ursicino, cui va dato atto della più amichevole e pronta ospitalità, abbiamo perciò concordato di tentare un recupero di questa 1° Prova sabato 17 marzo sul campo dei "Falchi" di Rieti a Cantalice. Con un ampio giro di telefonate sono stati raggiunti quasi tutti gli interessati, confidando anche che queste voci si spargono rapidamente fra amici e simpatizzanti!

Le previsioni meteo in effetti davano qualche speranza, tenendo anche conto delle facili cantonate degli addetti ai lavori. La mattina del 17 infatti tutto è andato per il meglio durante i preparativi ed i lanci di prova. Alle 10 s'inizia la gara col primo lancio per 14 iscritti e con l'alzarsi di una leggera brezza che, dopo una decina di lanci, più tanto leggera non era, con i primi modelli che tentavano di decollare da soli andando anche a rovesciarsi sui cassoni!

La Giuria, composta da Giancarlo Pacciani coadiuvato da Franco Musella, decideva di proseguire i lanci su base "volontaria" stimolando cioè coloro che avevano modelli più penetranti e voglia di avventura, con la speranza che nel frattempo la situazione meteo migliorasse e quindi di mantenere fede ai tempi della gara. Lo spettacolo è stato emozionante e molti sono stati i temerari; il buono è che praticamente nessun modello ha subito scassature, il che denota anche una sempre migliore preparazione dei concorrenti.

Papiri A., Tomaiuoli e Zanardi hanno fatto registrare tre pieni (da 120') al primo lancio, Cannarsa rispettivamente 81' e 93', Cassinis 80', Crociani 56' e 65', Maggi 52', Piscitelli 19', Cavallaro 72' e 56', Ursicino 34', Papiri E. 117' + 10' per l'atterraggio di precisione ed infine Cavallo 50' e 33' + 10' per l'atterraggio. Non si sono classificati per meteo: Santoni e Tascone.

Eolo per contro, si dava sempre più da fare perciò si stabiliva (sentiti anche i pareri dei concorrenti) di interrompere la gara dopo 16 lanci cronometrati e di sorteggiare fra i partecipanti i premi forniti dalla Giuria (targhe e portachiavi con inserto di legno) e il gadget (un saldatore da campo a gas gentilmente offerto dalla ditta "L'Aquilotto" di Roma) anche per ricompensare chi si era spostato da lontano.

Arrivavano così le 12.30 perciò tutti i romani decidevano di continuare la gara al ristorante "La Pannocchia" di Cantalice che ci aveva preparato nel frattempo un lungo e ben fornito tavolo concordemente e voracemente preso d'assalto.

I partecipanti si lasciano soddisfatti se non altro dell'opportunità goduta di incontrare vecchi amici e con l'impegno di ritrovarsi, Eolo e Giove Pluvio permettendo, il prossimo sabato 7 aprile ad "Ali sul Tevere" come da calendario.



di Maurizio Martini

**TRENI, NAVI E ACCESSORI.
BALSA, COMPENSATO, POLISTIROLO,
DEPRON, UTENSILI E ATTREZZI.
MODELLISMO STATICO.
UN VASTO ASSORTIMENTO DI
RIVISTE DI MODELLISMO DA TUTTO
IL MONDO.**

ROMA - Viale Regina Margherita, 240
Tel. 06/44250718 - Fax: 06/44250676

www.laquilotto.it
Il nostro sponsor



Ci ospita su internet.



Questi notissimi motori di ricerca
ci conoscono e ci segnalano.

FIONDA : come volare ... economicamente ... ovvero (l'arte della sfiondata)

2° parte

Alberto Zanardi

Impariamo l'arte della fiondata

Antonio Mizzan, nel suo ottimo libro "Volare!" della BUR, suggerisce una sequenza di auto addestramento in tre stadi che condivido del tutto.

Egli suggerisce in sostanza di iniziare con una prima fase in cui, tirata la fionda con una trazione inferiore a quella di gara (diciamo del 15-20%), e posizionato il modello angolato di 45° rispetto all'orizzonte, lo si lancia come fosse un giavellotto. Esso schizzerà verso l'alto da solo e quasi senza bisogno di correzioni (che dovranno comunque essere minime data l'estrema sensibilità dei comandi in questa fase di volo ad alta velocità). In questo modo il modello non raggiungerà l'altezza che potrebbe raggiungere un esperto ma essa comunque permette di controllare e affinare il suo centraggio, di fare un completo circuito di atterraggio e di toccare dolcemente il campo. In questa fase non si devono mai staccare gli occhi dal modello e gli eventuali comandi devono essere tempestivi ma estremamente dolci.

La seconda fase è simile alla precedente ma comporta l'effettuazione di leggere virate a destra e a sinistra in salita e sotto trazione. Questo esercizio serve per prendere confidenza con la capacità di manovra del veleggiatore, naturalmente correzioni e contro-correzioni dovranno essere tempestive e tener conto del ritardo esistente tra il movimento dello stick e l'esecuzione del comando da parte del modello. E' opportuno ripetere tale addestramento su vari lanci per impadronirsi della tecnica.

La terza ed ultima fase consiste nel dare un leggero colpo a cabrare subito dopo il lancio (magari col trim). Così facendo si ottiene dall'ala una maggiore portanza e di conseguenza una maggiore altezza di sgancio. Il modello, volando più lentamente, farà sviluppare più gradualmente l'energia dell'elastico.

Dopo un non breve allenamento, questa tecnica diventerà quasi automatica, essa permette infatti di tenere in tensione il traino fino in cima, con il modello prossimo allo stallo ma senza mai raggiungerlo. Al culmine della salita va impresso un comando istantaneo a picchiare e l'anello della fionda si distaccherà; un attimo dopo un leggero comando a cabrare permetterà di convertire l'energia cinetica residua in ulteriore quota....La tecnica acquisita nella seconda fase permetterà, nelle giornate di poco vento, di tenere in tensione il traino, facendo zigzagare il modello senza che si stacchi dal gancio.

L'influenza del vento.

Il vento, o meglio la brezza, sono di grande aiuto per l'ascesa del nostro "tesoro"; in assenza di vento infatti il modello sale in modo fiacco e difficilmente esso arriva ad agganciare le correnti termiche. Dato che il modello ben centrato vola ad una velocità costante in fase di puro veleggiamento, più forte è il vento più l'elastico si tenderà, raggiungendo così una maggiore altezza allo sgancio. Con brezza leggera la tecnica di zigzagare è la più produttiva mentre non è opportuno cabrare troppo il modello per il rischio di stallo. Con brezza tesa il traino col cavo elastico dà i migliori risultati e la tecnica di trimmare il veleggiatore un poco a cabrare permetterà il raggiungimento di una quota ottimale. Con vento discreto, le cui raffiche sono peraltro molto ben assorbite dal sistema elastico, per staccare l'anello dal gancio di traino bisogna dare un secco impulso a picchiare. A questo punto è necessario valutare caso per caso, per ottenere i più alti tempi di volo, se apportare piccoli aumenti di peso del modello (aggiungendo zavorre baricentrali) che fanno aumentare la sua velocità, oppure se sia più efficace dare una trimmatura a picchiare dello stesso (senza quindi aggiungere zavorre).

L'atterraggio

Dopo un adeguato e magari soddisfacente volo, purtroppo il terreno si avvicina e bisogna atterrare; è necessario decidere senza ripensamenti in base al vento ed alla quota residua. Dato che avvicinandosi al suolo diminuisce la velocità del vento, è consigliabile scendere cabrando gradualmente il modello in modo da fargli perdere un poco di velocità costringendolo a "galleggiare" a pochi centimetri dal suolo sembrerà che non voglia più toccare terra, ma poi si poserà dolcemente non senza aver racimolato ulteriori preziosi secondi di volo!. Naturalmente in quest'ultima fase di volo è opportuno tenere le ali livellate per la loro incolumità e per galleggiare ancora più a lungo ..!.

Il gancio di traino

Ho visto troppo pressapochismo in questo dettaglio-chiave, sia come forma sia come suo posizionamento.

La forma migliore del gancio di traino deve permettere uno sgancio rapido a fine fiondata non agevolando però eventuali sganci prematuri sotto traino. Esso deve essere quindi internamente liscio e poco inclinato (in basso) rispetto alla linea mediana della fusoliera, la sua lunghezza utile attorno ai 2 centimetri. Penso che il filo d'acciaio armonico da 2 mm piegato ad U con un gambo saldato a "castolin" su una piastrina di ferro acciaiolo sia la migliore soluzione specie perché sul campo permette di stringere od allargare la U per ottimizzare lo sgancio.

Due fori allineati sotto la mezzeria del modello, nei quali inserire due vitine parker da 3/5 mm di lunghezza, consentono inoltre il suo posizionamento sicuro ma mobile a piccoli passi avanti e dietro per raggiungere i famosi 30° avanti il baricentro.

Concludendo vorrei sottolineare la notevole criticità sia dell'inclinazione del gancio sia del suo posizionamento baricentrale. I traini veramente "coi fiocchi" sono frutto di un lungo lavoro di affinamento di questi due parametri da effettuarsi per ogni singolo modello in quanto essi sono influenzati anche dalla forma delle velature, dal loro posizionamento e profilo e dal tipo di centraggio adottato (da vento o da calma).