



R/R/C

Un motore da 2,5 cc, una semplice e robusta semiriproduzione in scala 1/12 e la stessa passione sono tutto quanto occorre per dedicarsi a questa divertente

“Immagina: la fronte sudata, vedi il ME-109 che passa proprio davanti al muso del tuo Spitfire. Spingi lo stick avanti, e forzi l'aereo in una picchiata per aumentare la velocità. Con un mezzo looping, subito seguito da una virata stretta, metti il ME-109 dritto davanti a te. Un'ondata di sollievo ti pervade, perché ora sei TU il cacciatore, e lui la preda...”

Con queste righe si apre uno dei tantissimi siti internet dedicati, in Europa e in Usa, all' 1/12 Scale RC Air Combat, una forma di competizione RC ormai diffusissima in tutto il mondo, ma che da noi non ha ancora ottenuto l'attenzione che merita.

Probabilmente alcuni di voi avranno già sentito parlare di questo genere di competizioni, ma per chi non ne sapesse molto, le pagine che seguono potranno rivelarsi a dir poco stimolanti.

Alzi la mano chi almeno una volta non si è immaginato nell'abitacolo del suo caccia preferito, impegnato in un avvincente duello in pieno stile cinematografico.

A tutti sarà venuta in mente, almeno una volta, la possibilità di effettuare un combattimento aereo con un altro aeromodello, o un inseguimento, una finta caccia,

insomma... qualcosa del genere. Questo desiderio di... “scontro diretto” con altri aeromodellisti si è concretizzato, per fare qualche esempio, nel Combat VVC e nello Slope Combat (in pendio); categorie rispettabilissime, ma purtroppo con alcuni limiti oggettivi da cui non è facile prescindere.

Nel caso del VVC, il numero di modelli in una singola batteria è piuttosto limitato; ma soprattutto bisogna accettare il fatto che ormai la maggior parte dei modellisti pratica solo volo RC. Per lo Slope Combat invece sorge il problema dei pendii stessi, che in generale sono molto meno diffusi rispetto ai campi di volo.

Poi a qualcuno è venuto in mente di combinare ai principi di base del Combat VVC le possibilità offerte dal volo radiocomandato, con in più il fascino dei caccia della II° guerra mondiale, ed è stato un vero e proprio boom. Lo Scale RC Combat consiste, in breve, in un vero combattimento tra piccole semiriproduzioni di caccia della seconda guerra mondiale trainanti delle strisce di carta (come nel VVC), con lo scopo d'inseguire e tagliare la striscia degli avversari. Un'idea questa che in pochi anni ha dato vita ad una vera e propria mania che ha coinvolto migliaia di modellisti in tutto il mondo.

Si è assistito così ad una proliferazione di associazioni e gruppi (o meglio: Squadrons), raccolti sotto l'egida della RCCA (RC Combat Association) americana e della ACES (Air Combat Elementary Support) europea, che organizzano regolarmente avvincenti battaglie sui campi di mezzo mondo.

Le ragioni di un tale successo sono molteplici, a cominciare dall'impostazione stessa di queste competizioni, improntata sulla semplicità ed economicità dei modelli utilizzati. Questi devono essere semiriproduzioni in scala 1/12 (con deviazioni al massimo del +/- 5% dalla scala) di aerei da caccia della II° guerra mondiale, senza badare troppo ai dettagli. Quel che conta è che il modello dia l'idea dell'aereo che riproduce (quindi casomai occhio alla colorazione). Ovviamente chi trova piacevole anche la costruzione del modello può impegnarsi di più nella finitura e nei dettagli riproduzionistici (gli americani sono dei veri fanatici). Le tecniche costruttive variano a seconda dei gusti e delle capacità. L'ala è generalmente in polistirolo da isolamento ricoperto con carta da pacchi e vinavil, o in semplice polistirolo rivestito. E' chiaro che non è consigliabile la costruzione in balsa, perché più laboriosa e più fragile in caso di collisione in volo o impatto sul terreno (eventualità queste non frequentissime, ma neppure tanto improbabili).

Non manca comunque chi, pur di volare con uno Spitfire, paga lo scotto della costruzione centinata. Per la fusoliera le possibilità aumentano. Si può costruire interamente in polistirolo, composta da due o più semigusci sagomati e scavati all'interno e rivestita poi con la solita carta da pacchi. L'uso del legno viene limitato a piani di coda ed ordinata parafiamma. Molto diffusa è la costruzione mista, con una struttura principale in balsa a cassetta e le parti stondate (e caratterizzanti: prese d'aria, carenature ecc.) in foam. Infine per chi lo desidera, niente vieta di preparare

A sinistra, il TA152H della Airkill è uno dei migliori modelli per la categoria.

A destra, il P-51 Mustang dell'autore, realizzato completamente in schiuma da isolamento e rivestito con carta da pacchi e colla vinilica.



COMBAT

Un caccia della II^a Guerra Mondiale, una coda di carta ed alcuni amici con la appassionante categoria. Alberto Santillo ci spiega come si fa ad incominciare.

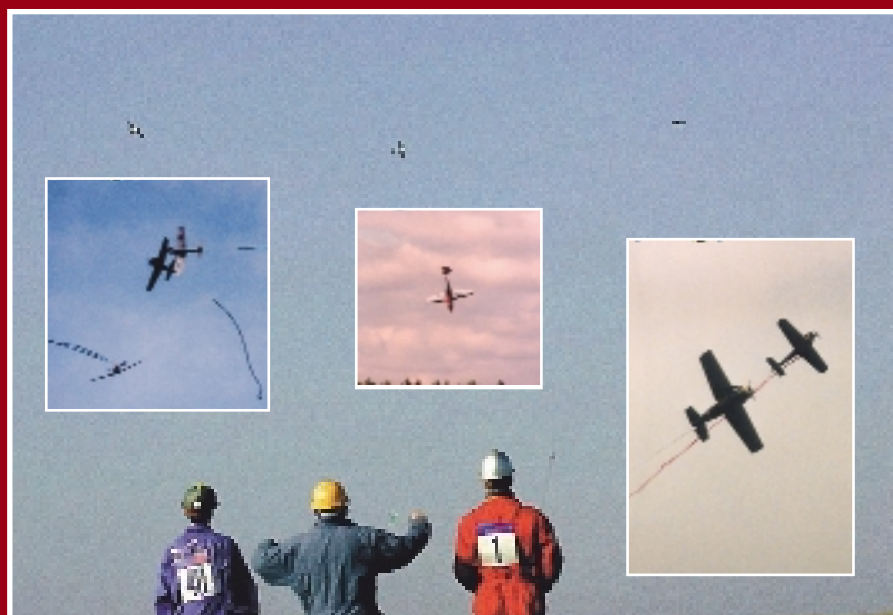
uno stampo e costruire interamente in resina. Cappottine e nache motore possono essere ricavate direttamente dal foam o costruite in stampo; insomma, ce n'è per tutti i gusti. Come ho detto, il rivestimento viene generalmente fatto con carta da pacchi e vinavil diluita (anche qui massima economia), la carta conferisce all'ala una robustezza tale da rendere superflui longheroni e baionette. Anche Christophe Paysant-Le Roux usa questo materiale per i suoi "modellini"! Anche la scelta dei profili è legata alle preferenze individuali: l'unica limitazione è che lo spessore alla radice sia non inferiore al 10% della corda, per evitare di avere modelli troppo veloci. Per la finitura ognuno può fare come meglio crede, naturalmente prestando attenzione alla fedeltà dello schema e, soprattutto, alla leggerezza. Le motorizzazioni consentite (e consigliate) variano a seconda del tipo di aereo riprodotto, ma non vanno oltre i 3,5 cc per i monomotori e 2,5 cc per i plurimotori, e i motori non



A sinistra, un altro P-51 Mustang costruito da un kit della Airkill e decorato con le decals prodotte dalla stessa casa. A destra, un FW-190 costruito da un altro kit di produzione commerciale. E' chiaro che in questo caso i costi aumentano.

possono essere modificati. Un 2,5 cc è comunque più che sufficiente per la maggior parte dei modelli ed infatti è di gran lunga il motore più usato. Sono previsti anche i motori elettrici, e senza limitazioni, ma a tutt'oggi non si sono ancora visti in questo tipo di competizioni. Questo secondo il regolamento europeo; in USA sono

frequenti anche modelli con motori più potenti, ma a mio parere ciò stravolge la filosofia stessa del combat. A parte i costi più alti, che senso ha un Corsair che, in proporzione, vola veloce come un F-14? Il carrello non è obbligatorio e non viene neanche consigliato: aggiunge solo peso, lavoro e costo al modello e toglie la possibilità di volare in campi non preparati; i modelli vengono lanciati a mano o (soprattutto in USA) con la catapulta. Per l'apparato radio di solito si usano componenti mini, ma vanno benissimo anche servi e riceventi standard, compatibilmente con lo spazio disponibile (che in genere è più che sufficiente). Il peso di un modello di medie dimensioni (monomotore) va dai 750 ai 1100 grammi, a seconda dei materiali usati e della componentistica installata. Le aperture alari vanno dagli 85 ai 105-110 cm, i modelli si trasportano comodamente già montati, smontati poi... basta una macchina per un intero stormo! Il volo di questi modelli è sorprendente: sono maneggevoli e scattanti, ma anche sufficientemente stabili nonostante le dimensioni, per non parlare dell'effetto estetico che in volo è notevole. In una parola: divertenti! Come avete visto l'equipaggiamento necessario è quanto di più basilico possa esistere:





Nelle foto, alcuni momenti di un combattimento. Con modelli così piccoli e scattanti non è facile riuscire ad ottenere delle buone foto d'azione ed anche un lungo teleobiettivo non risulta di grande aiuto perché tende ad isolare solo una parte del combattimento.



In alto, un modello piuttosto inusuale: il Kawasaki Ki-61 "Hien" di Daniele Barattini, contatto nazionale della ACES. Anche questo modello è tutto in polistirene ricoperto in carta. Tutti i nostri modelli sono equipaggiati con motori da 2,5 cc. Sotto, il P-51 di Bartolo Mastandrea, costruito interamente in fibra.

per quali altre categorie si può dire lo stesso? Il regolamento è a sua volta molto semplice e, quel che più conta, viene lasciata una certa libertà a livello locale per eventuali variazioni. Dove invece non si transige è sulla sicurezza: casco obbligatorio per tutti, distanze di sicurezza rispettate e punizioni severe per chi viola le regole di sicurezza. Vediamo in generale in cosa consiste un combattimento secondo l'attuale regolamento ACES. Il sito di gara viene diviso in tre parti: una zona di volo delimitata da una linea di sicurezza; una zona di prepara-

zione e lancio dei modelli situata dietro tale linea e una zona destinata al pubblico, posta a non meno di 40 metri dalla linea di sicurezza. Ogni gara si compone di più rounds, ognuno dei quali comprende una parte di preparazione, della durata massima di 7 minuti, in cui i piloti e gli assistenti (ogni pilota può averne uno) carburano i motori, mettono a punto i modelli ed effettuano, se vogliono, voli di prova.

Alla fase di preparazione segue quella del "pronti al via", in cui i piloti e gli assistenti lasciano i modelli ai posti di partenza e vanno a posizionarsi dietro una linea posta a circa dieci metri di distanza. A questo punto il direttore di gara dà il segnale ed inizia la gara vera e propria: piloti e assistenti corrono verso i modelli e tentano di mettere in moto e lanciare nel minor tempo possibile. Questo perché viene assegnato un punteggio anche per il tempo di volo (1 punto x 3 sec). Una volta in aria ha inizio il combattimento vero e proprio, che vede impegnati contemporaneamente da 2 a 7 piloti. Lo scopo è di "abbattere" il maggior numero di aerei (tagliando loro la striscia), cercando allo stesso tempo di evitare gli attacchi degli avversari. Vengono assegnati punti per le strisce tagliate, per il tempo di volo, persino per le collisioni in volo; così come si ottiene una penalizzazione se si subisce il taglio, se non ci s'impegna in combattimento e, soprattutto, se si oltrepassa la linea di sicurezza. Se un modello viene danneggiato o è costretto ad atterrare per qualche problema, è permesso recuperarlo, ripararlo e, dopo un controllo del direttore di gara, lanciarlo di nuovo.

La durata massima del combattimento è di 7 minuti. Terminato il primo round hanno inizio le riprese successive, organizzate in modo che tutti i piloti si scontrino l'uno con l'altro almeno una volta. Una volta completato il numero di riprese stabilito, i piloti con il punteggio più alto disputano una finale che decreta il vincitore.

Una nota sulle strisce: di solito vengono preparate in carta crespa, ma c'è anche chi usa carta da fax o rotoli per scontrini; anche in questo caso non c'è limite all'inventiva.



Uno splendido P-38 motorizzato con 2 motori da 2,5 cc. A fronte di una maggiore difficoltà costruttiva, i bimotori si sono dimostrati più efficienti nell'"agguantare" la striscia.

La striscia viene assicurata al modello tramite un filo di cotone, ognuno può usare il sistema che vuole ma è bene sottolineare che la perdita della striscia in volo è causa di penalizzazione, quindi occhio!

La lunghezza stabilita dal nuovo regolamento europeo è di 4 metri per il filo e 10 metri per la striscia e vi assicuro che in aria non sembrano tanti; in USA addirittura alcuni usano un filo di 1,5 metri e si parlava di portare la striscia a 9 metri (ma loro hanno anche molta più esperienza).

Tutto ciò in base al regolamento, ma se si vuol provare ci si organizza tra amici in maniera più... sciolta. La cosa più semplice è stabilire un tempo massimo di volo e vedere chi alla fine ha la striscia più lunga e il divertimento è assicurato. Inoltre a ciò si aggiunge il piacere di volare con il proprio caccia preferito senza la preoccupazione di romperlo, visto che è costato due soldi ed un paio di giorni di lavoro.

Poi, trattandosi prevalentemente di polistirene, di solito basta un po' di epoxy e si torna in volo. Una volta a casa, pochi minuti con l'archetto e se ne taglia un altro.

Vedrete che la facilità e l'economicità di questi modelli v'invoglieranno a togliervi la soddisfazione di possedere un'intera squadriglia dei vostri warbirds preferiti, tra cui

scegliere di volta in volta quello con cui "impegnarvi in combattimento". Pensate a quanto sarebbe diverso dal solito volo domenicale... sapete cosa intendo: su e giù lungo il campo di volo, a fare le solite acrobazie più o meno ben eseguite, secondo un copione già scritto che solo di rado riserva colpi di scena (e quando ci sono, non sempre piacevoli). Invece in un combattimento non c'è nessuno schema da seguire, nessun codice Aresti; solo attacco e difesa, solo il proprio istinto, momento per momento, in qualcosa che non è mai uguale a se stesso. E il bello è che qui il vincitore non è necessariamente il miglior pilota: non

si tratta solo di pollici, ma anche di astuzia, tempismo, sangue freddo; insomma, i risultati sono sempre in discussione. Provate solo per una volta e capirete il perché di un simile successo in tutto il mondo. Scegliete il vostro aereo preferito, andate sul campo e... buona caccia!!!

Alberto Maria Santillo



Per informazioni potete contattare:

- Daniele Barattini (Contatto Nazionale ACES per l'Italia): 080-3142899 cell. 339-7566515, E-mail: barattinidaniele@supereva.it
- Alberto Maria Santillo, 0824-948103, cell. 328-4611129, E-mail: phantom73_99@yahoo.it
- Bartolo Mastandrea, 080-625713, cell. 328-6125989, E-mail: batmas@libero.it

Oppure visitare il sito : www.ciaoweb.net/gmartimu/intro.html

COMBAT R/C: DA CHE PARTE COMINCIARE?

Per dare un senso pratico ad un discorso che avrebbe rischiato di restare solo genericamente teorico, abbiamo deciso di allegare a questo numero il disegno del Macchi 200 "Saetta", gentilmente messo a nostra disposizione da Jeff Weiss. La scelta è caduta su un caccia italiano anche per uscire dalla spirale perversa dei soliti (seppur ottimi, sia ben chiaro!), Spitfire, Mustang e Messerschmitt. La costruzione di tipo tradizionale, sebbene non veloce come quella in polistirolo e schiume varie, è comunque piuttosto semplice ed alla portata di molti modellisti. Per quel che riguarda la motorizzazione, anche se il "dueemezzo" non è più il motore popolare di un tempo, la scelta è comunque abbastanza vasta. Si va dagli ottimi OS (sia LA che FP), all'economico ma validissimo Topaz, fino all'MVVS 2,5 RC-ABC, forse il motore con il miglior rapporto prezzo/prestazioni attualmente sul mercato. Dovreste trovarlo con relativa facilità da Z-Model, che distribuisce i motori della nota casa ceca in Italia (v. spazio pubblicitario a pag. 5). Per quel che riguarda invece i modelli, a parte un BF 109 "tutto foam" che vi presenteremo presto, potete rivolgervi con fiducia agli indirizzi citati nell'articolo, oppure, se non vi spaventa spendere un po' (ma neanche troppo, in fondo...), vi potete orientare sui prodotti commerciali. La Airkill Products di Jeff Weiss, ad esempio, ha un vasto catalogo di kits, semi-kits, parti sciolte (nache, capottine, ecc.), disegni e decals a prezzi abbastanza ragionevoli. In catalogo c'è anche il disegno dettagliato per costruire la catapulta che vedete qui a fianco! Potete trovare maggiori dettagli visitando il sito: www.scalecombat.com oppure scrivendo direttamente a Jeff Weiss all'indirizzo:



Air-Kill Products
Jeff Weiss
14 Shady Lake Court
Sacramento, CA 95834 - USA
E-mail: airkill@jps.net



**MACCHI MC-200
"SAETTA"**



MULTIPLEX® COCKPIT MM-

Software versione 2.0

- ° "Cavo a V elettronico"
- ° Funzioni cronometro ampliate
- ° Mixer piatto ciclico CCPM (3 punti - 120°)

Per informazioni Tel. 07233/73-43

€ 35,*



Set da **€ 219,-***

Ulteriori informazioni dal Suo rivenditore, nei cataloghi Novità 2001 oppure al sito www.multiplex-rc.de

* prezzo consigliato