

VOLO LIBERO



Italia

On line

Anno 13°
n° 3 / 2010 (n.s.)

Organo ufficiale della
Società Aeromodellistica
Italiana del Volo Libero



Loris Kannevorff

VOLO LIBERO

Italia



Organo ufficiale della Società Aeromodellistica Italiana del Volo Libero "FAVLI"
Anno 13° - n°3 (n.s.) - agosto 2010

SOMMARIO

- In copertina : foto ricordo L. Kanneworff
- Editoriale..... 3
- ricordo di L. Kanneworff..... 4
- Convocazione assemblea soci 2010..... 5
- Volterra fotocronaca 6
- Un nuovo profilo per F1A..... 8
- disegno F1A con nuovi profili (Kulmakko-Abad)..... 10
- Rocca di Mezzo, conaca..... 11
- Rocca di Mezzo, classifiche..... 13
- F1Q, anche in Italia si inizia a praticare la categoria.. 16
- Cagnarata e Coppa Fea 2010..... 19

In redazione :

Danilo Barbieri

Recapito :

Danilo Barbieri
Via San Bernardo, 6
10026 Santena (TO)

(NON citare FAVLI o Notiziario Volo Libero nell'indirizzo)

Tel 335-8187109

e-mail : danilo.barbieri5@tin.it

Hanno contribuito a questo numero :

Danilo Barbieri
Cesare Gianni
Franco Fontana
Alessandro Manoni
Maurizio Tomazzoni
Alessandro Tosi

Le riviste: Free Flight Quartely
Australia

Società Aeromodellistica Italiana del Volo Libero "FAVLI"

Presidente : Tomazzoni Maurizio
sede associaz. Via Rialto 36, 38.68 Rovereto (Tn) - tel. 0464-430230 - e.mail : gaetom@tele.it

Tesoriere e Agosti Mauro
vicepresid. Via Marconi 2, 38065 Mori (Tn) -tel. 0464.917311, 328-1324483 – e.mail: mauro.agosti2006@libero.it

Segretario : Danilo Barbieri
Resp. Notiziario Via San Bernardo 6, 10026 Santena (To) – tel. 335.8187109 - e-mail : danilo.barbieri5@tin.it

Rappresentante FAVLI presso la FIAM e Consigliere Regionale zona Nord-Ovest :
Gianfranco Maggi
Via Molinetto 15, 20094 Corsico MI - Tel.02.4405274

Associazione FAVLI comprendente l'invio per un anno di Volo Libero Italia :



Editoriale agosto-ottobre 2010

Il 2010 è stato un anno di buone soddisfazioni aeromodellisticamente parlando. Oltre ai risultati sportivi, tra cui va annoverato al primo posto la vittoria degli F1C negli europei a Vize Kirkareli in Turchia a luglio, vanno segnalati altri eventi importanti. Mi riferisco in particolare all'assegnazione all'Italia dell'europeo 2012 sul campo del Padule di Bientina nel comune di Capannori (LU). Ciò raggiunge sia l'obiettivo di veder ritornare l'Italia tra le nazioni che organizzano eventi internazionali, sia l'obiettivo di ribadire l'importanza di quel campo per gli aeromodellisti tutti.

La diatriba sui campi di volo per la pianura è un tema non risolto. A cominciare dalle difficoltà burocratiche per avere sia una delle tante e splendide aviosuperfici del Friuli, sia lo stesso campo di Capannori. E le difficoltà sono solo di tipo burocratico, in perfetto stile italico. Peccato perché avere più campi a disposizione permetterebbe di avere un campionato più aperto alle regioni italiane, ma soprattutto più facilità per condurre dei giovani verso la conoscenza dell'aeromodellismo passando attraverso l'apprendimento dei rudimenti del volo.

Per quel che riguarda il calendario italiano, pur tra qualche difficoltà, per il 2010 verrà portato a termine in tutte le specialità. E mentre per l'F1D non ci sono patemi meteorici, per l'F1E anche il tempo avverso non ha comportato ritardi o annullamenti grazie all'efficienza delle organizzazioni che hanno saputo portare a termine le rispettive gare, mancano due prove di pianura. Ma con un vero colpo di coda, dette gare sono oramai prossime, accorpate il 13 e 14 novembre sul campo di Dandolo nel comune di Maniago, il che fa sperare che si possa trovare il modo per il prossimo anno di poter usufruire di quella superficie.

Resta all'orizzonte la nube oscura dei rapporti tra l'Aero Club d'Italia e le federazioni tutte, di conseguenza anche la FIAM e per estensione degli aeromodellisti. Purtroppo la musica non cambia oramai da anni: non si riesce ad avere un sereno stato d'animo all'interno del movimento sportivo dell'aria. A cominciare dai temi assicurativi, per poi passare ai contributi economici alle squadre nazionali, e infine (ma altri temi ci sono) l'organizzazione di eventi sportivi. Sono fatti che per certi versi appaiono sempre più trascurati. Eppure il valore pedagogico e di crescita culturale ed etica delle discipline sportive dell'aria non dovrebbe essere in discussione. Noi conosciamo bene il nostro settore dell'aeromodellismo, e questo basterebbe per capire quanto miope sia la politica della gestione dello sport in Italia, e quanto lo stesso Aero Club d'Italia stenti a comprendere. Poi ci sarebbe da mettere sul piatto il fatto sportivo: da decenni l'Italia nell'aeromodellismo porta a casa medaglie e riconoscimenti, e noi del volo libero la nostra parte la facciamo in modo costante e consistente.

Eppure tutti gli anni gli stessi temi si ripropongono, ore e ore si perdono in scambi di corrispondenze per permessi e richieste, carte e controcarte. Sarà tema per i nostri prossimi incontri. Infatti il 4 dicembre ci aspetta l'assemblea annuale nella sede oramai tradizionale di Reggio Emilia. Dopo quattro anni il sottoscritto desidera lasciare l'incarico. Sia perché alcuni obiettivi che ci eravamo posti nell'assemblea del 2007 sono stati raggiunti, quali il pareggio di bilancio, l'apertura di un sito Internet, l'organizzazione di un evento internazionale, sia perché è giusto che ci sia una rotazione tra i soci delle cariche di responsabilità.

L'unico neo della gestione resta un tema caro a molti: i giovani. In questi 4 anni alcuni soci hanno cercato di intraprendere strade di approccio alla diffusione dell'aeromodellismo, che però non sono sfociate in risultati concreti. Solo il settore del volo in pendio continua a vedere una scuola che ha portato per il terzo anno consecutivo ad avere una completa squadra junior ai campionati internazionali. E se è vero che c'è qualche "figlio d'arte", è altresì vero che non sono i soli e che sono pur sempre aeromodellisti del futuro anche loro.

Un caro saluto a tutti perché il 2011 sia fatto di tanti voli e altrettante soddisfazioni.

Maurizio Tomazzoni

N.d.R. *il n°3, datato agosto per mantenere la continuità della numerazione, ed il n° 4, datato ottobre, escono ravvicinati per problemi di ricevimento materiale ed impaginazione dovuti all'incobere delle gare dell'estate 2010. Si poteva fare un numero unico ma problemi inerenti la dimensione del file e del tempo necessario a scaricarlo da parte dei lettori, mi hanno convinto a dividere il materiale su due distinti Notiziario del Volo Libero Italia. Auguro a tutti buon lettura.*

Daniilo Barbieri

Ricordo di Loris Kanneworff.



Loris Kanneworff ci ha lasciato, in silenzio, con discrezione, con un sorriso, secondo il suo stile.

La sua modestia, la sua discrezione erano pari al suo grande valore: quel che faceva, quel che diceva era sempre chiaro, preciso, documentato e, come le persone veramente grandi, aveva l'umiltà, e soprattutto il piacere, di approfondire continuamente i suoi studi.

Un personaggio così, rigoroso e severo con sé stesso, generoso e proteso verso gli altri, dotato di un immenso potenziale di conoscenza e di esperienza, non poteva che essere Protagonista - forse persino inconsapevole - di una benefica rivoluzione: autore di innumerevoli scritti pubblicati su tutte le riviste di modellismo, di preziosi volumi, adottati nelle scuole e nei corsi di aeromodellismo, ha segnato il passaggio da una sorta di diffusa progettazione meramente empirica, a una tecnica di progettazione e messa a punto documentata e consapevole, degli aeromodelli.

E' stato il Padre dell'aeromodellismo moderno, quello che conosce i principi dell'aerodinamica, che sa interpretare, correggere e migliorare il volo e il rendimento degli Aeromodelli, da diporto e soprattutto da gara.

Gli articoli pubblicati intorno agli anni 50 sui profili a basso numero di Reynolds, sono apparsi come una luce abbagliante in un ormai abituale grigiore; gli articoli sui regimi e sulla stabilità del volo, i preziosi volumi sul modello a elastico", sul "modello veleggiatore", sul "modello a volo vincolato" e quella "summa" di sapere aeromodellistico che è il volume " Progettiamo gli Aeromodelli", forse il miglior manuale al mondo in materia , il capitolo dedicato all'aeromodellismo nel bellissimo volume "Silenzio: si vola", gli articoli che fino all'ultimo Loris, con immutata passione, ci ha voluto donare, hanno traghettato il mondo dell'Aeromodellismo nella consapevolezza teorica e progettuale, accrescendo, con la conoscenza, la gioia e il piacere del volo, sviluppando la tecnica agonistica.

Ma Loris non è stato soltanto uno studioso, un teorico: è stato protagonista attivo in campo agonistico, avendo progettato e portato in gara bellissimi modelli che hanno ottimamente figurato in importanti competizioni nazionali e internazionali, che ancor oggi, contraddistinti dalla sigla "K L", vengono riprodotti, per le ottime caratteristiche di volo, dai praticanti delle categorie "Old timer".

Ha organizzato, con grande successo, un Campionato del Mondo indoor al Palazzo dello Sport dell'EUR a Roma e tanti lo ricorderanno come attento, scrupolosissimo giudice di gara di tante competizioni.

Loris ha dominato come un gigante, da Maestro, e pur con grande modestia e semplicità, il suo tempo.

L'avvento dei modelli "pronti al volo", per diletto o da gara, non ha certo mutato le leggi dell'aerodinamica e gli insegnamenti di Loris sono sempre validi, disponibili e pronti nei suoi scritti, nei suoi libri, per una migliore progettazione e per la messa a punto degli aeromodelli.

Ho tratteggiato l'aspetto delle virtù di Loris che più attiene alla nostra passione per questo sport meraviglioso. Aggiungo che Loris è stato anche autorevole rappresentante per l'aeromodellismo presso l'Aero Club d'Italia, presso il quale frequentemente, per la sua straordinaria competenza, veniva investito di problematiche normative ed amministrative di carattere generale, che esulavano dal suo specifico incarico nel campo dell'aeromodellismo: Loris è tuttora ricordato con grande rispetto ed affetto da quanti hanno avuto il piacere e il privilegio di conoscerlo ed apprezzarlo.

E qui accenno soltanto alla stima di cui era circondato, fino agli altissimi livelli di Governo, quale Alto Dirigente del Ministero dei Trasporti.

Credo che non vi sia persona, a cominciare da me, che lo abbia conosciuto che non serbi per Lui sentimenti di ammirazione e di sincera gratitudine.

Grazie, Loris, ci manchi, ci mancherà il tuo sapere, il tuo consiglio, il tuo sorriso.

Che Dio ti accolga nel Paradiso dei Puri, accompagnato dall'affetto, dalla stima, dalla immensa gratitudine di tutti noi.

Franco Fontana



Convocazione assemblea annuale soci FAVLI

A norma dello statuto viene convocata l'assemblea nazionale dei soci FAVLI con scadenza elettiva, in prima convocazione per il giorno 3 dicembre 2010 alle ore 8 presso aeroporto di Reggio Emilia , ed in seconda convocazione:

**sabato 4 dicembre 2010
ore 9,30 presso aeroporto di Reggio Emilia.**

Con il presente ordine del giorno:

- 1) ore 9,30 inizio lavori e nomina del presidente-moderatore dell'assemblea;
- 2) presentazione delle deleghe dei soci assenti;
- 3) relazione del presidente;
- 4) relazione de tesoriere;
- 5) relazione del segretario;
- 6) approvazione del bilancio 2010 e del bilancio preventivo;
- 7) presentazione delle candidature per il nuovo Consiglio;
- 8) lettura e votazione delibera di immediata operatività del nuovo consiglio;
- 9) elezione nuovo consiglio direttivo biennio 2011-2012;

ore 11,00, pausa caffè;

- 10) Attività sportiva anno 2011 - rapporti con Ae.C.I. e F.I.A.M.;
- 11) nuovo statuto FAVLI;

ore 12,30 - 13,30 pausa pranzo;

- 12) aggiornamento organizzazione C.E. F1A-B-C 2012 - richiesta disponibilità alla collaborazione nelle giornate dei campionati;
- 13) nomina referente FAVLI/FIAM C.E. 2012;
- 14) quote di iscrizione FAVLI per il 2011;
- 15) chiusura dei lavori.



Delega:

Il sottoscritto _____ in qualità di socio in regola con l'iscrizione 2010

con il rinnovo delega il sig.: _____ a rappresentarlo in seno all'assemblea dei soci 2009. Dichiaro, altresì, che sin da ora approvo il suo operato e le decisioni prese in seno all'ordine del giorno programmato.

In fede _____

Volterra, fotocronaca 3^ prova C.I. F1E 2010

N.D.R.: la cronaca della competizione è riportata sotto la voce F1E del sito FAVLI, di seguito troverete solamente alcune fotografie fatte la domenica mattina da A. Tosi.



Il podio: G. Berto, M. Tomazzoni, A. Marchiori



Vito Facchini osserva la zona di lancio



Cronometristi all'opera



D. Barbieri pronto per il lancio

Nuovi profili per F1A

Queste note derivano dall'elaborazione di due articoli apparsi sul numero 36–luglio 2010 della rivista australiana Free Flight Quarterly, rivista con cui da anni siamo gemellati.

Traceremo un sunto (principalmente dovuto alla mia scarsa conoscenza dell'inglese e per quanto sono riuscito a capire) con particolare riguardo all'aspetto teorico dell'uso dei profili della serie BE, disegnati da Brian Eggleston, dal 2008.

Cominciamo con quanto scrive Ken Bauer:

"nel 2008 pensai di costruire un nuovo modello F1A e, prima di tuffarmi nel mondo dei flapper, pensai di provare questi intriganti profili con la premessa di progettazione di ottenere alte performance durante la fase di salita dei nuovi veleggiatori e con bassa resistenza aerodinamica, magari sacrificando qualche cosa in fase di planata.

Studiando i dati di Eggleston mi sono convinto che i profili sono validi su ali ad alto allungamento.

Ali a grande allungamento che, in teoria, abbiano performance simili ad ali con flapper durante il bunt.

Durante le prime prove ho avuto dei problemi di traino con il C.G. standard al 52% della corda, problemi eliminati portando il baricentro al 48%.

Dopo il C.M. 2009 ho comparato il modello con il mio Stamov lungo; tramite un altimetro ho ricavato i seguenti dati:

Modello	Altezza raggiunta	Velocità di caduta	Tempo di volo calcolato
Stamov lungo	65	0,22	295
KB18	73	0.25	292
Unità di misura	metri	Metri/sec	secondi

Ho fatto anche prove con un turbolatore da 1 mm di Ø posto a 10 mm dal naso, sono migliorate le caratteristiche di salita alle alte velocità e di planata (se ho tradotto bene, N.d.R.)"

Ho riassunto gli aspetti teorici da un articolo di ben oltre 5 pagine dove, principalmente, è descritta la tecnica di costruzione, le prove e le riparazioni fatte.

Ecco il trittico allegato all'articolo:

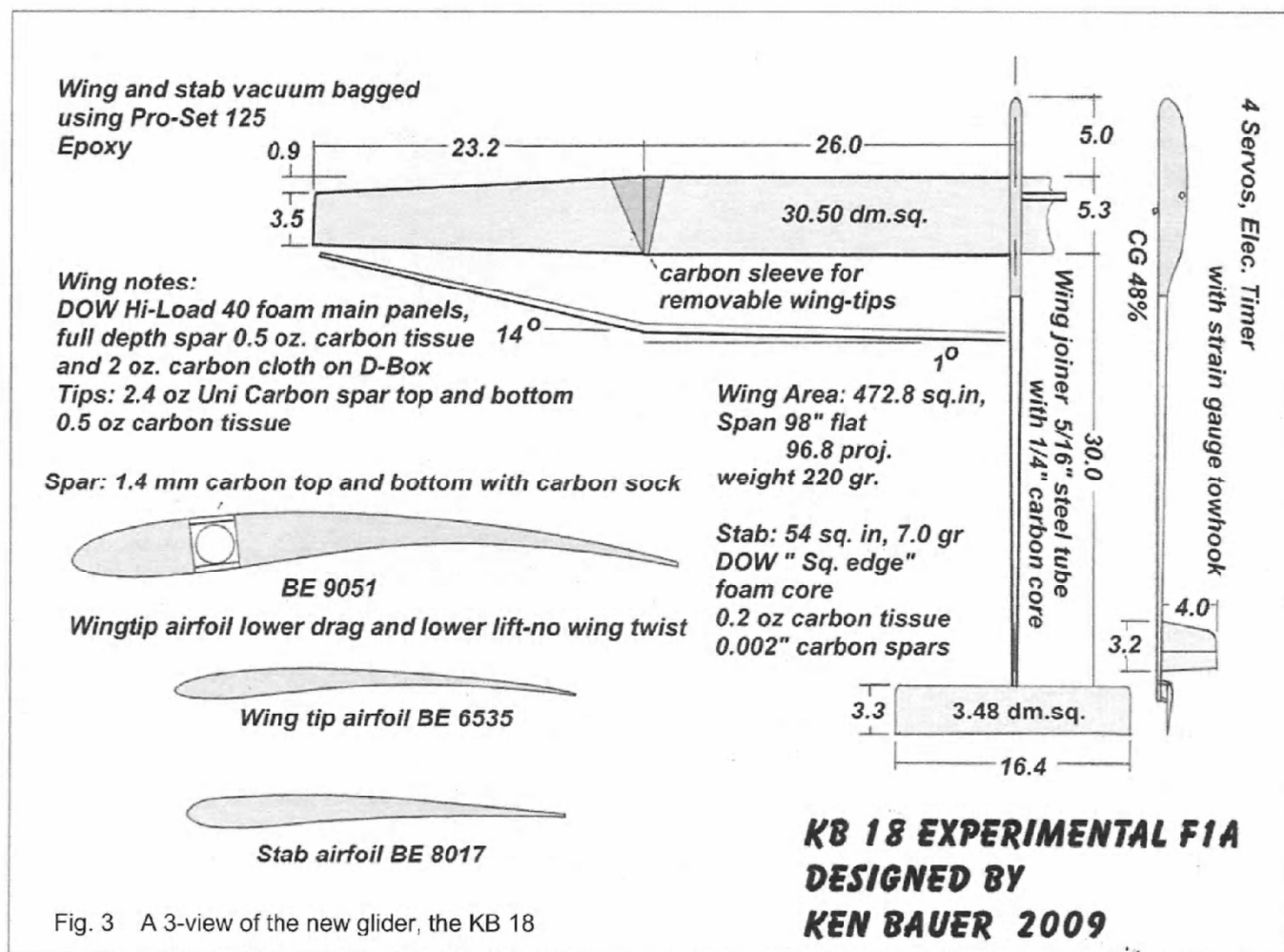


Fig. 3 A 3-view of the new glider, the KB 18

Nel secondo articolo il finlandese Kimmo Kulmakko scrive di aver visto il profilo BE9744 sul modello di Allnut del 2008 ed ha ordinato un paio d'ali di questo tipo in Ucraina. Il nuovo modello è pronto nel novembre dello stesso anno e da subito

dimostra alte capacità di arrampicarsi durante il lancio e che sembra dimostrare in planata minori performance rispetto ad un modello tradizionale.

Le ali sono ricoperte sopra in Icarex e sotto in Oracover outdoor.

Lo stesso Kulmakko ha riscontrato che alcune volte il modello non raggiungeva la massima altezza o picchiava verso terra con, in alcuni casi, delle rotture.

La cura è stata di inserire una striscia come invigoritore da 0,14X0,80 mm nella posizione del baricentro sotto l'ala. Il miglioramento lo spiega con la prevenzione nella parte inferiore della separazione (dello strato limite? N.d.R.) per angoli d'attacco negativi.

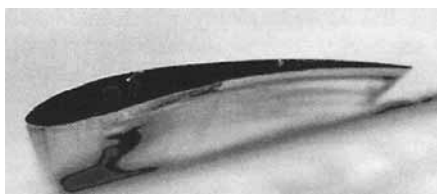
Ha provato anche un turbolatore da 0,4 al 6,5% che ha portato un peggioramento della quota di circa 7 m.

Dopo questi test Eggleston ha disegnato un nuovo profilo con migliori caratteristiche di planata: il BE9050. Provato nel marzo 2009.

Il nuovo modello ha due invigoritori sul lato inferiore dell'ala uno al 3,5% e l'altro al 54% della corda.

Il BE9050 ha migliori caratteristiche di planata rispetto al precedente, ma non raggiunge la stessa altezza durante il bunt. Da prove fatte verso sera prima del tramonto la velocità di caduta è di 23,8 cm/sec.

Si osservi il prolungamento del D-box per 20 mm nella parte superiore per copiare meglio il profilo.



Silhouette of the BE 9050 airfoil in Kimmo's

A solo titolo esplicativo riporto le polari del profilo BE9744 a basso ed alto n° di Reynolds, tratti sempre da F.F.Q. n° 31 dell'aprile 2009. In questo numero sono analizzati nuovi profili nati per ali flappate (come l'SM0011 ed il N14Y). Spero di essere stato chiaro nell'esposizione, chiedendo scusa per eventuali errori nella traduzione del testo originale.

Danilo Barbieri

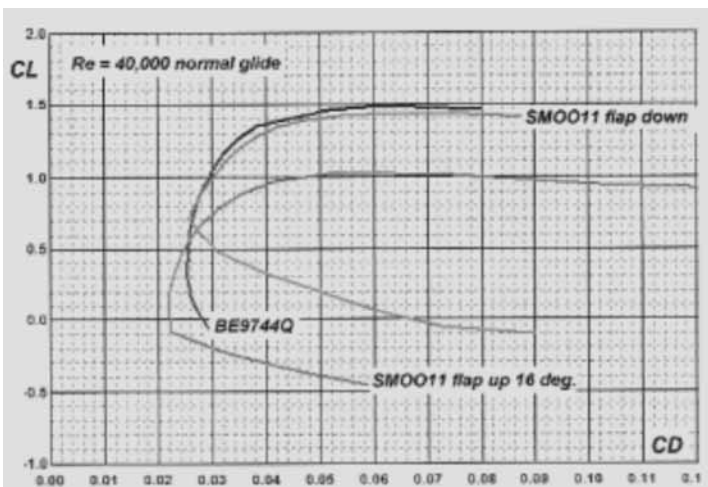


Fig. 5 Comparative polars of the SM0011 airfoil in glide and bunt configurations and the Eggleston BE9744 airfoil, Re=40,000 as in normal glide. Calculated with Xfoil/Profili.

BE 9050 sn			BE9744sm		
X	Y upper	Y lower	X	Y upper	Y lower
0.0000	-0.0039	-0.0039	0.0000	-0.0028	-0.0028
0.0066	0.0076	-0.0126	0.0063	0.0097	-0.0124
0.0128	0.0132	-0.0159	0.0125	0.0161	-0.0159
0.0253	0.0220	-0.0205	0.0250	0.0250	-0.0202
0.0503	0.0346	-0.0259	0.0500	0.0379	-0.0246
0.0753	0.0444	-0.0285	0.0750	0.0474	-0.0267
0.1003	0.0520	-0.0293	0.1000	0.0548	-0.0275
0.1253	0.0581	-0.0283	0.1250	0.0608	-0.0273
0.1503	0.0631	-0.0263	0.1500	0.0657	-0.0265
0.1753	0.0670	-0.0230	0.1750	0.0696	-0.0252
0.2003	0.0702	-0.0189	0.2000	0.0729	-0.0237
0.2502	0.0748	-0.0107	0.2500	0.0774	-0.0198
0.3002	0.0769	-0.0025	0.3000	0.0798	-0.0153
0.4002	0.0764	0.0117	0.4000	0.0795	-0.0052
0.5002	0.0711	0.0214	0.5000	0.0742	0.0058
0.6001	0.0630	0.0246	0.6000	0.0657	0.0140
0.7001	0.0527	0.0230	0.7000	0.0551	0.0189
0.8001	0.0398	0.0173	0.8000	0.0417	0.0178
0.9000	0.0228	0.0083	0.9000	0.0239	0.0099
0.9500	0.0126	0.0018	0.9500	0.0131	0.0025
1.0000	0.0000	-0.0069	1.0000	0.0000	-0.0071

Quote dei profili della serie BE utilizzati da Kulmakko

Piano di coda		note
profilo	BEW8017T	
superficie	4,8 dm ²	
corda	91 mm	
rivestimento	mylar	
turbolatore	0,14x0,8 mm	Striscia posta al 5% solo sopra
Altre caratteristiche		note
Posizione C.G.	52,4-54%	Dal bordo
Peso totale	437-458 g	
Peso ali	+/- 200 g	
Posizione gancio	18°	Dal C.G.
Angolo d'incidenza	2,5°-4°	2,5° per il BE9744 e 4° per il BE9050
Baionetta	Ø 7 mm	In acciaio, peso 31 g

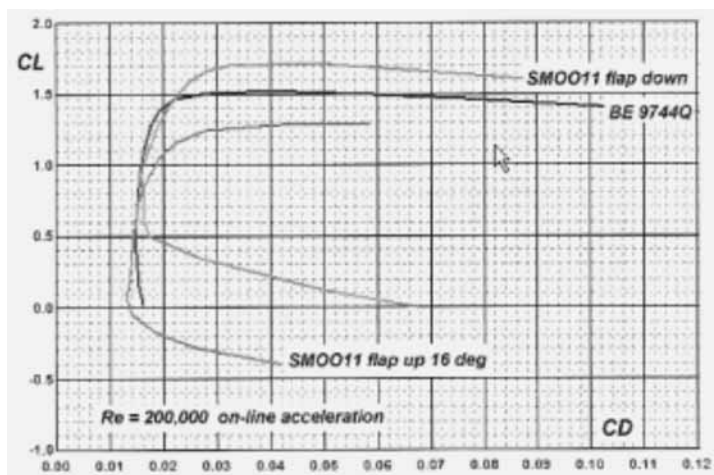
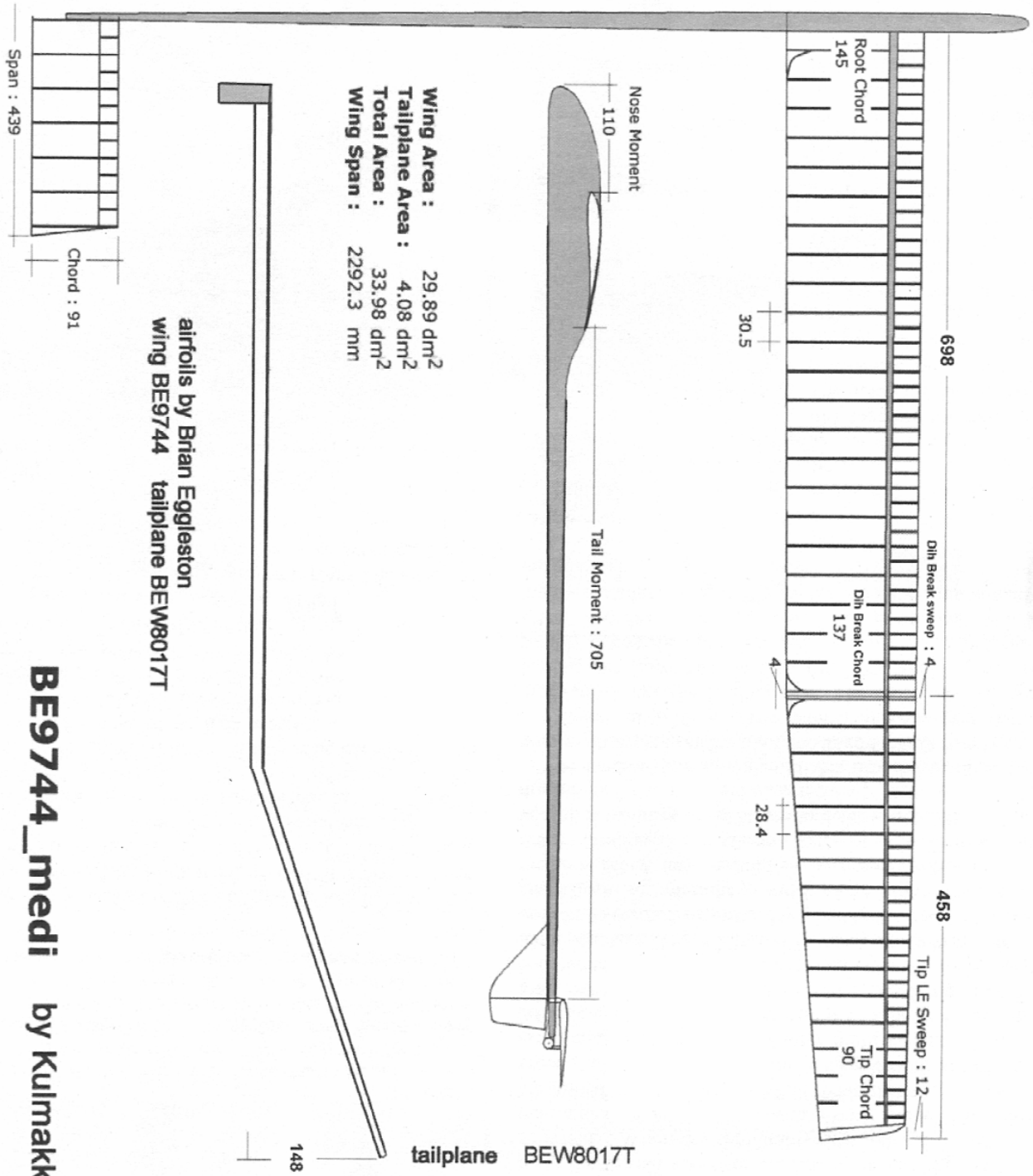
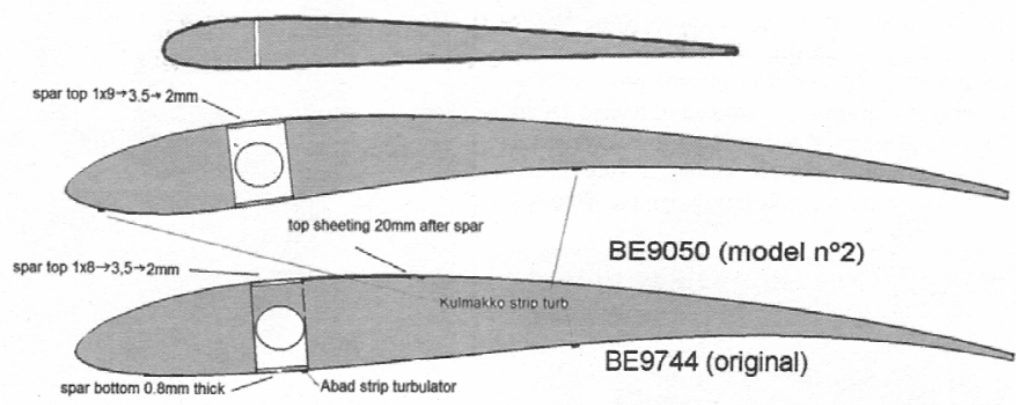


Fig. 6 Polars for same airfoils of Fig. 4, now at higher Re typical of that achieved at launch with high line tension. Note the great reduction in profile drag.



airoils by Brian Eggleston
 wing BE9744 tailplane BEW8017T

BE9744_medi by Kulmakko/Abad 2008



COPPA DELLE ROCCHE GARA di CAMPIONATO ITALIANO CAT. F1A – F1B – F1C - F1H – F1G- EUROCHALLENGE- F1J ROCCA di MEZZO (AQ) 4 – 5 Settembre 2010

Il tempo quest'anno è stato abbastanza capriccioso e nei giorni precedenti la Gara le previsioni erano estremamente varie, variate e variabili (boh!).

Ma durante la Gara il tempo è stato nel complesso propizio, freddo al mattino, sempre più gradevole poi persino caldo con il salire del sole; qualche momentaneo rinforzo del vento assicurava la giusta dose di impegno da parte dei Concorrenti. Una nuvola di passaggio ci regalava perfino, per pochi secondi, qualche goccia d'acqua, poi azzurro con qualche nuvoletta ornamentale.

Lo Schema di Gara, articolato da Loris, funzionava senza intoppi o incertezze; per di più, al termine della prima giornata, quando ormai si pensava di rinviare gli spareggi nella F1C al mattino successivo, sopraggiungeva una calma improvvisa e tutti, con tacita intesa, rimanevano per effettuare in condizioni ideali quanti più spareggi possibile. Venivano effettuati due spareggi, con i Concorrenti ancora a pari merito, con tutti pieni. Lo spareggio successivo veniva, a malincuore, rinviato al mattino successivo, per il sopraggiungere dell'oscurità: una bella giornata di voli, con risultati di rilievo.

Nella F1A primo Vittorio Brussolo, seguito da Benito Bertolani e da Paolo Ghiselli, che portava in Gara un bellissimo modello bianco, molto curato e assai promettente.

Nella F1B Mario Kusterle la spunta su un Walter Liberatore scatenato, di cui torneremo a parlare.

Alla sera cenetta "speciale", come di consueto, alla Casa Madonna delle Rocche, con digestivo di notizie fornito da Cesare Gianni: tutti battono le mani ai nostri Campioni. I loro successi internazionali dimostrano, al di là del numero -mai eccessivo- di partecipanti alle nostre Gare, che il nostro Volo Libero è ben vivo e validamente rappresentato.

Al mattino, un bel freddino, sono sul campo Direzione di Gara, cronometristi e spareggianti: è ciò che occorre e concordemente si decide di dare il via senza indugi allo spareggio: prevale Roberto Guadagno su Andrea Banci, che in poco tempo di strada ne ha fatta e presentava un ottimo modello, messo a punto con cura.

Si dà inizio ai lanci nelle Cat. F1H ed F1G – Eurochallenge. Nessuno nella J.

Nella F1H Bertolani, in grande spolvero, si classifica primo, spuntandola su Massimiliano Gobbo, ottimo secondo.

Colpo di scena nella G-Eurochallenge: è primo Luca Benazzi, giovane Concorrente per l'Eurochallenge, con tutti pieni, anche nello spareggio a 300, effettuato solo ai fini dell'Eurochallenge con Walter Liberatore, già primo, unico con tutti pieni, nella Classifica F1G di Campionato Italiano, seguito da Mario Kusterle e da Franco Brumat.

Le Classifiche potranno essere d'aiuto ad avere una panoramica della Gara.

Le Premiazioni vengono effettuate sul campo, con cordiale semplicità da Silvano Lustrati, Direttore di Gara d'eccezione.

Un grazie a Silvano, a Loris che questa volta non ha potuto essere con noi, ma ci ha seguito via via per telefono, a Giancarlo Fortini, a Franco Gangemi, alla Signora Liberatore che ha ricevuto un premio per il prezioso aiuto (e i caffè) che sempre, gentilmente offre alle nostre Gare.

Un cordiale arrivederci al prossimo anno.

Franco Fontana



C.I. F1C, un lancio di Banci



C.I. F1C Guadagno lancia



Il podio C.I. sport 2010 - F1G



Il podio C.I. 2010 F1C

COPPA DELLE ROCCHIE

GARA DI CAMPIONATO ITALIANO DI VOLO LIBERO FAI CATEGORIE F1A-B-C

PIAN DELLE ROCCHIE - ROCCA DI MEZZO 04 - 05 SETTEMBRE 2010

CAT. FAI F1A	Concorrente	Tempi Ae.C./GR	FAI	210	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	300	420	540	Totale		
																		1	2	3
	Brussolo V.	147FAV.AMT	7120	210	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180					1290	1
	Bertolani B.	Ae.C.LU	4189	200	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180					1280	2
	Ghiselli P.	GAP PT	7217	210	180	180	180	180	95	180	180	180	180	180					1205	3
	Gobbo M.	147FAV.AMT	7397	23	180	180	180	180	180	86	175	1004							1004	4
	Perbellini F.	147FAV.AMT	1447	30	121	160	180	180	180	180	55	906							906	5
	Saragaglia L.	147FAVLI	15551	102	80	65	160	149	108	56	720								720	6
	Stranieri M.	FAVLI	11149	210	180	95					485								485	7
	Iacobelli G.	147FAVLI	6518	50	23	62	35	31	34	180	465								465	8

CAT. FAI F1B	Concorrente	Tempi Ae.C./GR.	FAI	240	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	300	420	540	Totale		
																		1	2	3
	Kusterle M.	54AR FNM	3823	240	180	180	180	180	180	180	123	1263							1263	1
	Liberatore W.	Ae.C. RI	4635	218	180	180	180	180	180	180	122	1240							1240	2
	D'Atti A.	54AvFnm	8718	240	180	180	83	180	180	180	1223								1223	3
	Murari B.	Nike MI	323	223	180	106	126	180	180	113	1108								1108	4
	Gialanella M.	Ae.C. GO	1183	95	143	127	125	180	180	180	1030								1030	5
	D'Atti D.	54AR FNM	1844	229	180						409								409	6

CAT. FAI F1C	Concorrente	Tempi Ae C./GR	FAI	240	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	300	420	600	Totale		
																		1	2	3
	Guadagno R.	Ae.C.RI	4701	240	180	180	180	180	180	180	1320								1320	1
	Banci A.	Ae.C.AR	10116	240	180	180	180	180	180	180	1320								1320	2
	Gradi F.	147FAV.GAF	6641	232	180	180	180	180	180	180	1312								1312	3
	Venuti G.	54 AR FNM	3143	225	180	138	180	180	180	180	1263								1263	4
	Fiegl B.	54AvFnm	11587	240	180	120	110	148	180	153	1131								1131	5

CAT. FAI F1P - F1K Nessun Concorrente

Il Giudice Sportivo
Franco FontanaIl Direttore di Gara
Silvano LustratiIl Giudice Sportivo
Giancarlo Fortini

AERO CLUB di ROMA**AERO CLUB d' ITALIA**

COPPA DELLE ROCCHHE

Gara di Campionato Italiano FAI F1H-G Eurochallenge - J
Rocca di Mezzo 5 Settembre 2010

CAT. FAI F1H	Tempi	FAI	180	120	120	120	120	120	120	Totale	1 Flyoff	2	Totale	Class.
			Ae.C./GR	2	3	4	5	Totale						
Concorrente														
Bertolani Benito	Ae.C.LU	4189	112	120	120	120	120	120	120	592			592	1
Gobbo Massimiliano	147FAVAMT	7397	98	79	90	89	90	90	90	446			446	2
Venuti Giorgio	54 ARFNM	3143	101	120	50	120	43	43	43	434			434	3
Saragaglia Luigi	FAVLI	15551	71	75	52	118	89	89	89	405			405	4
Iacobelli Gregorio	FAVLI	6518	8		83	59	62	62	62	212			212	5
CAT. FAI F1G	Tempi	FAI	180	120	120	120	120	120	120	Totale	Flyoff	Totale	Class.	
Concorrente	Ae.C./GR.		1	2	3	4	5	Totale						
Liberatore Walter	Ae C RI	4635	180	120	120	120	120	120	120	660		660	1	
Kusterle Mario	54AR FNM	3823	180	97	120	120	120	120	120	637		637	2	
Brumat Franco	54AR FNM	6313	180	94	120	120	120	120	120	634		634	3	
Licen Roberto	54AR FNM	3700	153	120	120	120	101	101	101	614		614	4	
Murari Bruno	NIKE MI	323	132	120	120	120	120	120	120	612		612	5	
Fiegl Bruno	54AR FNM	1587	155	120	112	120	67	67	67	574		574	6	
Facchini Vito	GAP PT	1130	122	120	108	120	99	99	99	567		567	7	
Rocca Mario	Ae C AR	2287	106	119	120	87	120	120	120	552		552	8	
Selva Renata	54AR FNM	6682	145	119	120	58	101	101	101	534		534	9	
Bendotti Marco	54AR FNM	15761	121	57	109	110	120	120	120	517		517	10	
Battistini Bruno	FAVLI	10625	132	98	103	83	59	59	59	475		475	11	
Fiussello Mauro	FAVLI	10506	109	110	120	67	8	8	8	414		414	12	

CAT. FAI F1J NESSUN CONCORRENTE

AERO CLUB di ROMA**AERO CLUB d' ITALIA**

COPPA DELLE ROCCHIE
 FIG - EUROCHALLENGE
 Rocca di Mezzo 5 Settembre 2010

EUROCHALLENGE

CAT. FAI F1G	Concorrente	Tempi Ae.C./GR.	FAI	180	120	120	120	120	120	120	120	120	300	Totale	Flyoff	Totale	Class.
	Benazzi Luca			180	120	120	120	120	120	120	120	120	300	960	300	960	1
	Liberatore Walter	Ae C RI	4635	180	120	120	120	120	120	120	120	120	199	660	199	660	2
	Kusterle Mario	54AR FNM	3823	180	97	120	120	120	120	120	120	120		637		637	3
	Brumat Franco	54AR FNM	6313	180	94	120	120	120	120	120	120	120		634		634	4
	Licen Roberto	54AR FNM	3700	153	120	120	120	120	120	120	101	120		614		614	5
	Murari Bruno	NIKE MI	323	132	120	120	120	120	120	120	120	120		612		612	6
	Fiegl Bruno	54AR FNM	1587	155	120	112	120	120	120	120	67	120		574		574	7
	Facchini Vito	GAP PT	1130	122	120	108	120	120	120	99	120	120		567		567	8
	Rocca Mario	Ae C AR	2287	106	119	120	120	87	120	120	120	120		552		552	9
	Selva Renata	54AR FNM	6682	145	119	120	120	58	101	120	120	120		534		534	10
	Bendotti Marco	54AR FNM	15761	121	57	109	110	110	120	120	120	120		517		517	11
	Battistini Bruno	FAVLI	10625	132	98	103	83	83	59	120	120	120		475		475	12
	Fiussello Mauro	FAVLI	10506	109	110	120	67	67	8	120	120	120		414		414	13

Il Giudice di Gara**Il Direttore di Gara****Il Giudice di Gara**



Il modello di Cesare Gianni

F1Q, anche in Italia si inizia a praticare la categoria

Caro Danilo,
 le foto in oggetto te le manda stasera Ceccarini. Trattasi dei nuovi modelli che abbiamo appena finito per la prossima stagione di gare. La categoria sta ricevendo crescente attenzione dalla comunità internazionale del volo libero. La formula impone solo il peso massimo del pacco batteria (90 gr. per le Lipo) ed il tempo motore (15/10" nei 5 lanci con pieni 180", 5" nei lanci di

spareggio maggiorati come per le altre categorie). Il resto, dimensioni e pesi, sono liberi permettendo differenti ottimizzate configurazioni. L'evoluzione rapida di batterie e motori imporrà nei prossimi due anni qualche aggiustamento che comunque non renderà obsoleti gli attuali modelli. E' probabile che venga adottato un limitatore di energia come per altre categorie a propulsione elettrica. Sto scrivendo un pezzo per chi volesse affrontare le problematiche della nuova categoria. Chi ne volesse sapere di più a breve può rivolgersi a me (cesaregianni2@virgilio.it) o a Ceccarini (f_ceccarini@tin.it).

Anche Sergio Rizzo ha ultimato un nuovo modello che abbiamo definito e realizzato in collaborazione. I miei modelli e quelli di Rizzo montano timers SIDUS specifici per la propulsione elettrica. La nascita della nuova categoria dimostra il dinamismo del volo libero che molti decretano, senza ragione, prossimo all'estinzione.

Se credi puoi utilizzare questa breve nota come didascalia alle foto che sceglierai di pubblicare.

Grazie.
 Cesare



Il modello di Ceccarini



I due modelli a confronto



Un modello pronto al volo da un sito ucraino

I dati del modello ucraino

..I build F1J models many years, and I build F1Q model the same design. It is little bigger than typical F1J. Wing span 2000mm, total area 30 sq.dm. flight weight is 440gr. Model without electronics have very low weight, only 220gr, other 220gr gives motor, battery and controller...

Altre notizie della categoria sul sito:

http://www.gregorie.org/freeflight/f1q/class_rules.html

Stralcio dal regolamento FAI: Class F1Q Electric Power Model Aircraft

Q.1. Definition:

Model aircraft which is powered by (an) electric motor(s) and in which lift is generated by aerodynamic forces acting on surfaces remaining fixed in flight, except for changes in camber or incidence.

Q.2. Characteristics:

Rule B.3.1. of section 4b does not apply to class F1Q. (No Builder of the Model requirement)
Nickel Cadmium (NiCd), Nickel Metal Hydrate (NiMH) and Lithium Ion/Polymer (Li) batteries can be used. Batteries should be wrapped in a transparent covering to allow their classification.

The battery pack will power the motor(s) as well as the controller(s) if they are used.

Maximum weight of battery pack (including connectors on the battery):

125g for NiCd or NiMH batteries

90g for Li batteries

External Battery packs are required to have a safety tether to the fuselage.

Safety locks must be used to prevent unintentional restarting of motor(s) after motor(s) have been stopped.

Maximum duration of motor run time to be specified by the organisers up to a maximum duration of 25 seconds from release of the model.

Motor runs may be timed statically on the ground by timing the motor cutoff.

The motor run will also be timed from the instant of launch until it becomes apparent from the model attitude that the motor has stopped.

If the motor run cannot be determined by observation of the model in flight then the static ground run time is taken, if that had been demonstrated.

Q.3. Number of Flights:

a) Each competitor is entitled to seven official flights.

b) Each competitor is entitled to one official flight in each round of the event. The duration of the rounds must be announced in advance and may not be less than 30 minutes or greater than 90 minutes.

Q.4. Definition of an Official Flight:

a) The duration achieved on the first attempt unless this attempt is unsuccessful under the definition of Q.5. (If the attempt is unsuccessful for reason Q.5.c) and a second attempt is not made then the duration of the first flight attempt is recorded as an official flight time).

b) The duration achieved on the second attempt. If the second attempt is also unsuccessful under the definition of Q.5.a or Q.5.b, then a zero time is recorded for the flight.

Q.5. Definition of an Unsuccessful Attempt:

An attempt is classed as unsuccessful if the model aircraft is launched and at least one of the following events occurs. If this happens on the first attempt, then the competitor is entitled to a second attempt.

- a) The time of the motor run from release of the model aircraft exceeds the time specified in Q.2 or Q.8.
- b) When part of the model becomes detached during the launch or during the flight.
- c) The duration of the flight is less than 20 seconds and the flight was not terminated by dethermalising.

Q.6. Repeat of an Attempt:

An attempt may be repeated when the model aircraft collides with another model in flight or a person, other than the competitor himself, while being launched. Should the model continue its flight in a normal manner, the competitor may demand that the flight be accepted as an official flight, even if the demand is made at the end of the attempt.

Q.7. Duration of Flights:

The maximum duration for each flight is specified by the organiser up to a duration of three minutes. In the event of exceptional meteorological conditions or model aircraft recovery problems, the Jury may permit the maximum for a round to be changed. Such a modified maximum must be announced before the start of the round.

Q.8. Classification:

- a) The total time for each competitor for each of the official flights defined in Q.3 is taken for the final classification.
- b) In order to decide the individual placings when there is a tie, additional flights shall be made after the last flight of the event has been completed. The motor run allowed for the first of the deciding flights shall be 5 seconds shorter than that used in the rounds. The motor run will be reduced further by 5 seconds for each subsequent flight, subject to a minimum run of 5 seconds. The maximum time for the deciding flights will remain at that defined in Q.7.
- c) The organiser will establish a 10 minutes period during which all fly-off competitors must launch their model. Within these 10 minutes, the competitor will have the right to a second attempt in the case of an unsuccessful attempt for an additional flight according to paragraph Q.5. Starting positions will be decided by draw for each fly-off.
- d) The Jury may permit the maximum for a round to be changed and/or the motor run to be changed from that given under Q.8,b according to conditions.
- e) The motor run and maximum must be announced before the start of the round.

Q.9. Timing:

- a) See Section 4b, paragraph B.11.
- b) The total time of flight is taken from the launch of the model to the end of the flight.
- c) The motor run must be timed by two timekeepers, with quartz controlled electronic stopwatches, with digital readout recording at least 1/100 of a second. The motor run is determined as the average of the two registered times and the average is reduced to the nearest 1/10th of a second below.

Q.10. Number of Helpers:

The competitor is entitled to have one helper at the starting pole position.

Q.11. Launching:

- a) Launching is by hand, the competitor being on the ground (jumping allowed)
- b) Each competitor must start his motor or motors and launch the model himself
- c) The model must be launched within approximately 5 meters from the starting pole position.

World Cup 2010 categoria F1Q classifica definitiva							
Pos	Nominativo	Naz.	Punti	Pos	Nominativo	Naz.	Punti
1	Matti Lihtamo	FIN	150	9	Trevor Grey	GBR	41
2	Ron Assmuss	GER	140	10	Dave Lacey	USA	40
3	Klaus Salzer	AUT	140	11	Zeljko Grepl	CRO	40
4	Andreas Lindner	GER	91	12	Michal Pazdzior	POL	40
5	Gabor Milak	HUN	51	12	Aram Schlosberg	USA	40
6	Dick J Ivers	USA	50	14	Anthony Shepherd	GBR	30
7	Julie Parker	USA	50	15	Istvan Kocsis	HUN	30
7	Oskar Bolko (J)	POL	50	16	Richard A Ivers	USA	30

Coppa Guido Fea 2010
Cagnarata 2010
Crivelle, Buttigliera d'Asti 9,10 Ottobre

Nonostante le previsioni meteo non entusiasmanti, il gruppo AGO è riuscito a concludere degnamente la stagione 2010 con il classico week end di Ottobre che quest'anno, per varie ragioni, è stato anche l'unico appuntamento ufficiale torinese.

Si comincia quindi il sabato con la "Cagnarata" per tutte le categorie insieme, classica locale, ma molto apprezzata anche dai forestieri per il divertimento e il centraggio dei modelli. Come prevedibile, anche per via dei soli tre lanci, i pieni si sprecano e ben tredici concorrenti finiscono alla pari. Un po'di fatica per trovare i volenterosi cronometristi e si parte con lo spareggio a tempo raddoppiato. Alla fine ai primi tre posti finiscono i francesi Nevers, Picol e Dupuis, tutti con F1G.

Ma la giornata del sabato non finisce qui, poiché in serata, prima della solita cena conviviale, si consegna l'ambito trofeo Euro Challenge 2009/2010, offerto sempre dall'AGO Torino, in forma amichevole e assolutamente fuori dall'ufficialità della FAI, sulla base dei migliori piazzamenti nelle dieci principali gare di Coupe d'Hiver in Europa. Gare che in effetti in questa stagione sono state solo sette per via della cancellazione degli appuntamenti di Sisteron, Viabon e Capannori causa le condizioni meteo. Il trofeo è stato assegnato con grande merito a Louis Dupuis; premiati anche con una targa Michel Picol secondo e Mario Kusterle terzo. Speriamo che questo terzo posto sia di buon auspicio per la vittoria di un italiano in futuro.

La giornata di domenica, caratterizzata da un cielo inaspettatamente solo in parte nuvoloso, temperatura più mite e vento generalmente debole è stata tutta dedicata alla Coppa Fea per la categoria F1G Coupe d'Hiver, con ventisei concorrenti provenienti da Francia e Italia. Grande lavoro quindi per il direttore di gara Luigi Pelosato che, oltre a portare avanti i lanci in perfetto orario, ha contribuito attivamente a reperire, nei giorni precedenti, un numero adeguato di cronometristi. Viste le condizioni meteo favorevoli anche questa volta si è optato per fissare il pieno a tre minuti per tutti i lanci, soluzione che, se da una parte ha reso i cronometraggi più impegnativi, dall'altra ha permesso di fare selezione e terminare la gara senza spareggi, consentendo di dedicarsi con tutta calma al banchetto sul campo, altro appuntamento ben apprezzato e atteso con ansia da tutti. La vittoria è andata con tutti pieni a Franco Brumat, che con una gara molto regolare è riuscito a battere gli agguerriti francesi, ma anche il sempre presente ai vertici Mario Rocca.

Alessandro Manoni

AGO TORINO - 17^Coppa Guido Fea - 10 ottobre 2010

	Nome	Naz	1	2	3	4	5	Tot
1	BRUMAT Franco	ITA	180	180	180	180	180	900
2	NEVERS Romain	FRA	180	180	180	180	161	881
3	ROCCA Mario	ITA	180	180	180	180	160	880
4	LICEN Roberto	ITA	180	180	180	180	150	870
5	BODIN Jean Luc	FRA	174	173	160	180	180	867
6	FIEGL Bruno	ITA	146	180	180	180	180	866
7	BUISSON Guy	FRA	180	180	180	180	138	858
8	PICOL Michel	FRA	136	180	180	180	180	856
9	LAVENENT Henri	FRA	180	180	120	180	180	840
10	LEE A HING Eric	FRA	180	180	111	180	180	831
11	BODIN Florent	FRA	180	121	180	180	161	822
12	BENAZZI Luca	ITA	180	180	115	180	152	807
13	MAGGI Gianfranco	ITA	180	180	117	180	129	786
14	KUSTERLE Mario	ITA	180	139	180	148	137	784
15	MURARI Bruno	ITA	180	145	180	120	148	773
16	BENDOTTI Maurizio	ITA	121	180	180	95	154	730
17	FRUGOLI Jean Francis	FRA	112	180	75	180	180	727
18	MANONI Alessandro	ITA	176	117	110	125	170	698
19	DUPUIS Louis	FRA	175	180	180	151	0	686
20	REBELLA Carlo	ITA	157	105	121	117	180	680
21	BERTOLANI Benito	ITA	62	156	180	180	94	672
22	FACCHINI Vito	ITA	178	109	145	130	97	659
23	FIUSSELLO Mauro	ITA	123	86	89	180	180	658
24	BATTISTINI Bruno	ITA	115	180	109	92	121	617
25	SELVA Renata	ITA	146	70	159	98	132	605
26	DE LORENZI Giambattista	ITA	0	0	60	114	131	305



Franco Brumat il vincitore della Coppa Fea 2010

Pos	Concorrente	Cat	1	2	3	Tot tempi	K	Tot punti	Fly off
1	NEVERS Romain	F1G	120	120	120	360	1	360	217
2	PICOL Michel	F1G	120	120	120	360	1	360	202
3	DUPUIS Louis	F1G	120	120	120	360	1	360	178
4	MURARI Bruno	F1G	120	120	120	360	1	360	170
5	LAVENET Henri	P30	90	90	90	270	'4/3	360	169
6	BENAZZI Luca	F1G	120	120	120	360	1	360	163
7	KUSTERLE Mario	F1B	180	180	180	540	'2/3	360	161
8	BERTOLANI Benito	F1H	120	120	120	360	1	360	159
9	LEE A HING Eric	P30	90	90	90	270	'4/3	360	150
10	CAMPANELLA Claudio	F1H	120	120	120	360	1	360	122
11	REBELLA Carlo	F1G	120	120	120	360	1	360	115
12	BODIN Jean Luc	F1G	120	120	120	360	1	360	112
13	BUISSON Guy	F1G	120	120	120	360	1	360	108
14	FRUGOLI Jean Francis	P30	90	88	90	268	'4/3	357	
15	BODIN Florent	F1G	116	120	120	356	1	356	
16	FACCHINI Vito	P30	82	90	90	262	'4/3	349	
17	ARGENTINI Tullio	F1G	120	120	106	346	1	346	
18	BATTISTINI Bruno	F1G	120	105	120	345	1	345	
19	SELVA Renata	F1G	98	120	120	338	1	338	
19	PELOSATO Luigi	F1H	98	120	120	338	1	338	
21	BENDOTTI Maurizio	F1G	120	120	94	334	1	334	
22	FIEGL Bruno	F1G	120	88	120	328	1	328	
23	MAGGI Gianfranco	F1G	58	120	120	298	1	298	
24	FIUSSELLO Mauro DE LORENZI	F1G	85	66	68	219	1	219	
25	Giambattista	P30	31	51	52	134	'4/3	178	
25	SANT Chantal	P30	47	40	47	134	'4/3	178	
27	GIANNI Cesare	E36	50	120	0	170	1	170	
28	CECCARINI Fabrizio	E36	42	52	50	144	1	144	
29	BERTOLANI Benito	F1G	120	0	0	120	1	120	
30	ROCCA Mario	P30	90	0	0	90	'4/3	120	
31	COUVREUX Eric	MAQ	11	6	12	29	2	58	



"Tipi" da Cagnarata



Cronometro pronto per Romain Nevers, piazzato ottimamente in entrambe le gare



La premiazione dell'Euro Challenge



Luca Benazzi il più giovane concorrente

Fotografie di : Giuseppe Esposito e Alessandro Manoni