

I-BAGA 32 modello acrobatico VVC Campione Italiano 1970

Si tratta dell'ultimo modello per volo vincolato realizzato dalla « scuderia Bagalini ». Si differenzia molto dal modello precedente sia come disegno sia come costruzione.

Il disegno infatti prevede una capottina a goccia che conferisce alla fusoliera una linea molto filante: ali e timoni sono a pianta rastremata e si rivelano molto efficaci in aria agitata.

Mentre la forma del muso e la disposizione del gruppo motore-serbatoio ricalcano lo schema dei modelli precedenti, la forma della parte posteriore della fusoliera dall'abitacolo alla coda è notevolmente mutata, più snella e non minore superficie laterale.

Tutto ciò ha contribuito a riunire tra loro praticità, estetica, efficienza.

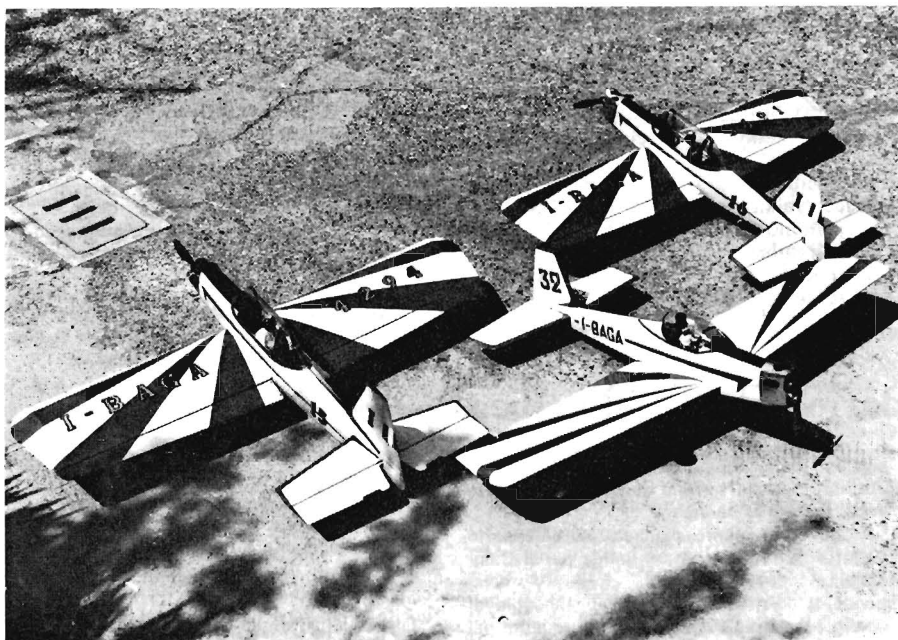
Strutturalmente il « 32 » è molto razionale per il sistema di costruzione e per le soluzioni impiegate: la fusoliera è rinforzata anteriormente con guancette di compensato e possiede due longheroni di taglio che servono principalmente per l'incastro delle varie ordinate.

In pratica la resistenza della struttura è affidata in massima parte al rivestimento in balsa da 2 mm.

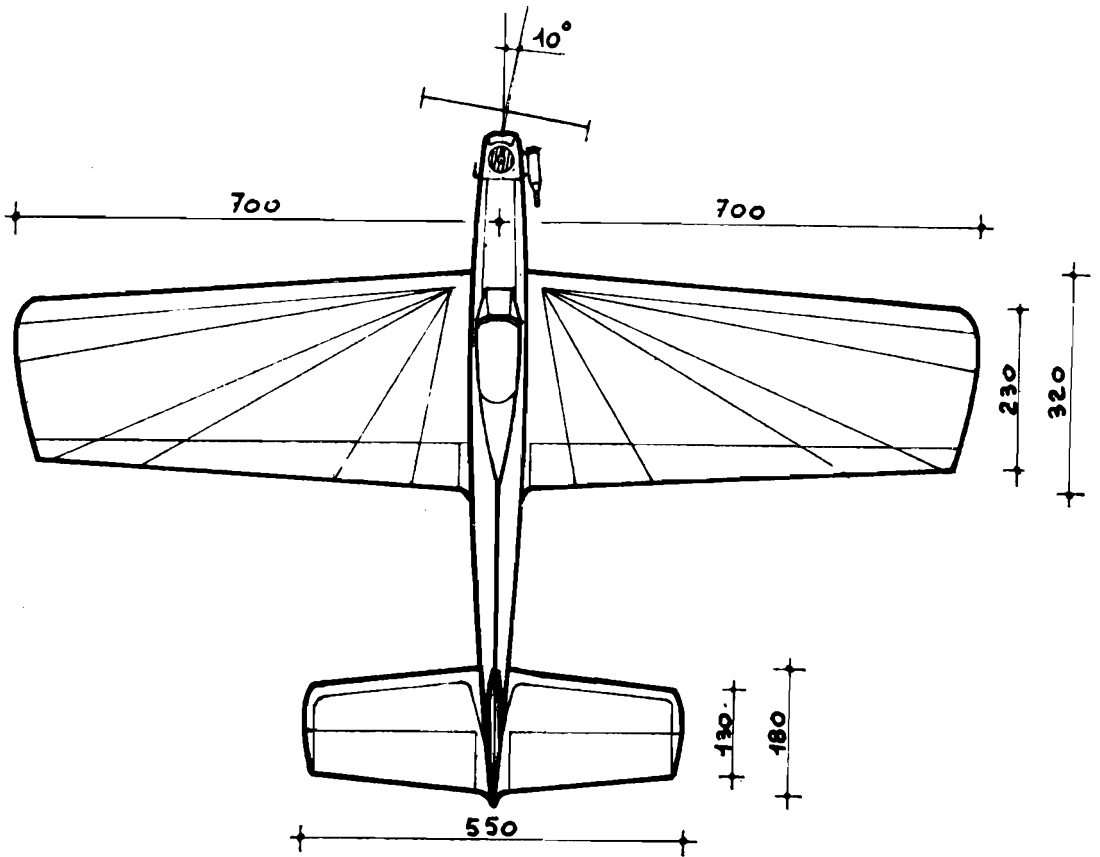
Le ali sono di tipo monolongherone (tipo Nobler) con due listelli di forza nello spessore massimo del



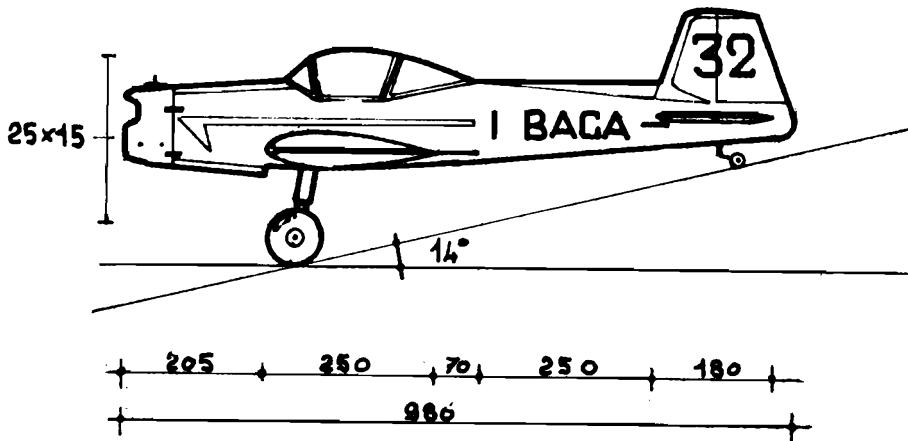
Primo piano della carlinga, il modello come sempre, è ottimamente rifinito.



Una squadriglia di « Baga » pronti per il volo.



Escursione superfici mobili $\pm 40^\circ$



Sup. Alare	dm ²	38.5
Sup Impenn. Orizzontale	dm ²	8.5

profilo per aumentare ulteriormente la resistenza in caso di urto. Il carrello tradizionale è fissato sotto le ali ed è del tipo monogamba a torsione. Alta elasticità in caso di urti violenti e assenza di danni alla struttura dell'ala; è facilmente smontabile svitando due viti e quindi è sostituibile a piacere. Gli impenaggi sono interamente rivestiti in balsa da 1 mm.; contrariamente a quanto si possa supporre si ottengono, con una scelta accurata del materiale, una notevole resistenza unita ad un peso minimo.

Il gruppo motore serbatoio ricalca lo schema tradizionale dei modelli precedenti: il motore è diritto e rapidamente ispezionabile (vedi alimentazione, accensione, carburatore) fattore utilissimo per modelli da gara.

Il serbatoio estraibile anteriormente a motore smontato è a sezione quadra col lato a 45° rispetto all'orizzontale e viene alloggiato in un apposito vano cieco ricavato nel muso. Tale sistema evita infiltrazioni di miscela nella fusoliera e permette eventuali riparazioni o sostituzioni.

CARATTERISTICHE AERODINAMICHE

Il volo avviene con velocità attorno ai 20 m./sec. e cioè 72 Km./h. con un raggio di 19 metri.

La velocità è modesta ma costante e ciò permette una notevole tranquillità al pilota unitamente ad una esecuzione più precisa delle manovre. La manovrabilità è eccezionale ma tale caratteristica — ottenuta diminuendo la stabilità — implica un certo allenamento al pilotaggio.

In genere anche le virate più brusche si ottengono con movimenti di circa 25°/30° delle superfici mobili e resta un ulteriore angolo di comando per emergenza (vedi raffiche di vento e simili).

Progettato per un motore da 5 cc. dotato di marmitta (obbligatoria dal 1971), ho eseguito alcune prove con motore da 7 cc., sempre con marmitta, traendone risultati eccezionali per la potenza supplementare a disposizione e per la regolarità di funzionamento, fattore essenziale in acrobazia.

Il peso totale del modello è di 1250 gr. corrispondente ad un carico alare di 32,5 gr./dmq. Per dare un'idea della velocità di volo basti pensare ad un lancio di gara: il decollo si effettua circa al 30.º secondo dalla partenza: si eseguono quattro giri di volo orizzontale e si inizia il programma badando di non fare giri oltre il necessario.

Si esce dal « quadrifoglio » a circa 5'30", si vola orizzontalmente fino a 6'20". Un giro in quota ed il motore si arresta, segue una dolce planata fino al suolo.

Il cronometro si ferma a 6'45".

VALTER BAGALINI