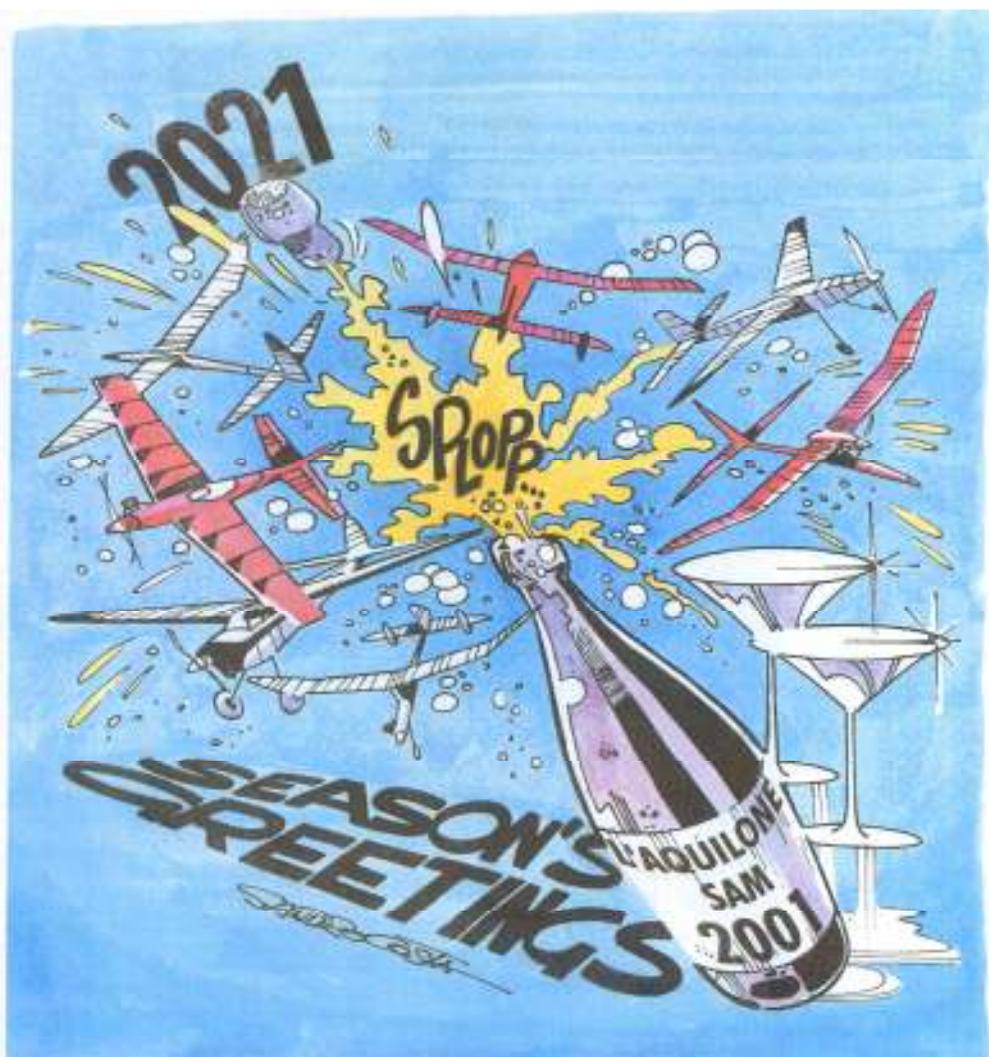


# L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 106

Settembre - Dicembre 2020





# L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: [www.sam2001.it](http://www.sam2001.it)

## CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Francesco Posa**  
Via Cannaruto, 6  
70124 Bari  
Tel. 080-5013141  
Cell. 338-5642501  
E.mail: [gdf.posa@alice.it](mailto:gdf.posa@alice.it)
- V.Presidente:** **Curzio Santoni**  
Via Zanetta, 118/2/11  
00143 Roma  
Tel. 06-5193281 - 2754882  
Cell. 339-1165277  
E-mail: [cusanton@tin.it](mailto:cusanton@tin.it)
- Segretario:** **Giuseppe Càrbini**  
Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa  
Tel. 0424.350.58  
Cell. 340-3541669  
E-mail: [info@sam2001.it](mailto:info@sam2001.it)
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quaglieri**  
Viale Napoli, 162  
03100 Frosinone  
Tel. 06-82002026  
Cell. 338-9636660  
E-mail: [qpierangelo@yahoo.it](mailto:qpierangelo@yahoo.it)
- Dir. Tecnico:** **Gaetano Fratini**  
Via Colle Rotondo, 44  
66100 Chieti  
Tel.  
Cell. 388-1963635  
E-mail: [fratanino@yahoo.it](mailto:fratanino@yahoo.it)
- Presidente em.:** **Paolo Montesi**  
Via della Piramide Cestia, 1/b  
00153 Roma  
Tel. 06-5780422 - 06-5783708  
Cell. 348-7324797  
E.mail: [p.montesi.gb@tiscali.it](mailto:p.montesi.gb@tiscali.it)

**In redazione:** **Marcello Zunica**  
Via Palermo, 7  
35142 Padova PD  
Tel 049 651134  
Cell 333-9155550  
E-mail: [marzu.acerad@alice.it](mailto:marzu.acerad@alice.it)

**In redazione:** **Giuseppe Càrbini** (Vedi sopra)

**Sezione Tecnica:** **Giacomo Mauro**  
Via G Venezian, 10  
98122 Messina ME  
Tel 090 662038  
E-mail: [giacomo.mauro@virgilio.it](mailto:giacomo.mauro@virgilio.it)

## SOMMARIO

- Dalla Redazione	M. Zunica	"	1
- La penna al Segretario	P. Càrbini	"	2
- C.N. RA 2020	F.Posa	"	4
- Il mio Streamlined Cyclone	L. Boccia	"	13
- Lo spaghetti Brown	G. Mauro	"	17
- AGO 57	C. Varetto	"	26
- Il Falcon di Lorenzo Vivian	P. Càrbini	"	28
- Airborn glider or??	P. Càrbini	"	30

*La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da M. Zunica, G. Mauro, A. Fattoracci, L. Boccia, F. Posa, C. Armeli, C. Varetto, L. Vivian, C. De Robertis, The Australian Thermaleer*



*Nella prima di copertina "Buon 2021 di Mario Perrone".*

*Nella quarta di copertina "Copertina del 1° numero della rivista, fondata da Adriano Castellani, L'Aviazione per tutti dell'Agosto 1945". Ne uscirono solo 5 numeri.*

*Il contenuto degli inserti firmati e degli articoli è di responsabilità degli autori e non rispecchia, necessariamente, il pensiero della Redazione.*

## DALLA REDAZIONE

*Anche in questi ultimi quattro mesi scarsa è stata la collaborazione per l'AQ 106. In un periodo povero di gare e di qualsiasi tipo di manifestazione sono arrivati solo la cronaca del "Concorso Nazionale" e l'articolo sullo "Streamlined Cyclone".*

*La pandemia, l'età, l'isolamento, il senso di qualche affanno mi rendono perplesso anche sul futuro della SAM. Così scrivo queste poche righe annotando quello che ho letto e che ho sentito dire, cercando di trovare qualche indicazione per il futuro o se possibile soffermandomi sugli aspetti più eclatanti e non fare, come al solito, il pessimista.*

*Per quanto mi riguarda, d'altronde, sto smobilitando e alcuni dei miei modelli pronti al volo, da me mai portati su un campo di gara, finalmente hanno volato. Alcuni modelli a motore sono passati a Giorgio Zene-re che poi invece si è cimentato con il "Duchessa" e il "FERR 40", fermi come struttura da diversi quinquenni (si quinquenni !!!) mentre Mario Crestani ha privilegiato i veleggiatori (il "Nibbio", il "Meise", il "Baffo") e poi tutti e due si sono dilettrati anche con scampoli di differenti categorie: L' "Esso" Giorgio, il "Cometa" Mario e alcuni altri ancora. Per me che non amo la radio (anche in agosto ho il pollice congelato !!!) è stata una gioia vedere strutture e rivestimenti finiti al meglio, volare in maniera egregia fino a diventare appena visibili, nel silenzio del campo, facendomi tornare ai "miei tanto amati modelli volo libero" che spesso fuggivano o si "raccolgevano nelle mani" se l'antitermica aveva fatto il proprio dovere!*

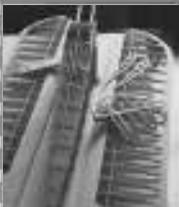
*Ho parlato ancora di me mentre mi ero prefisso di intrattenermi sul C.N.: come leggerete, grazie agli amici pugliesi, tutto bene, buona la presenza di concorrenti del sud e quella di modelli italiani, buono il meteo qualche difficoltà il giorno dopo, massima cordialità.*

*In bocca al lupo per tutti e naturalmente auguri, auguri, auguri per le prossime Festività.*

Marcello ZUNICA



FERR 40 - AQ 1941



la struttura in attesa dell'assemblaggio



pronti per il primo volo



il FERR40 si stacca dalle mani di Mario



Giorgio e Marcello pienamente soddisfatti per il volo



## LA PENNA AL SEGRETARIO

Finalmente riesco a chiudere questo numero. Sarà lo stress del Covid, sarà che trasportare lavori preparati in A4 nel nostro formato non è per niente semplice, il fatto è che il tempo passa e ...

Mi auguro che il nuovo anno renda più semplici tutte le nostre attività e che si possa ritornare ai "vecchi" ritmi.

Non dimenticate che è tempo di versare le quote per il 2021. In terza di copertina trovate le indicazioni per farlo.

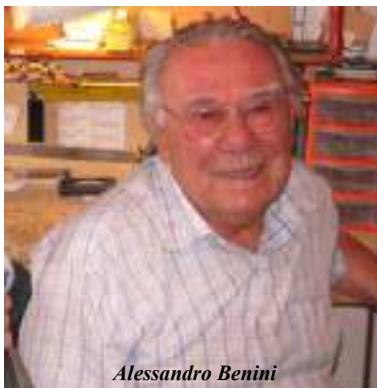
**Oltre 50 lo hanno già fatto e uno di voi, dopo aver fatto una ricarica di 50 euro il 21 dicembre si è dimenticato di dirmi chi è. Spero si riconosca e me lo faccia sapere.**

Purtroppo anche in quest'ultimo periodo devo ricordare alcuni amici "andati avanti".

Il 9 settembre ci ha lasciati Alessandro Benini di Pordenone. Classe 1922, aveva conosciuto l'aeromodellismo molto presto.

La seconda guerra mondiale e poi il lavoro non gli permisero di continuare a praticarlo con regolarità ma, quando cominciò a circolare il bacillo (*absit iniuria verbis*) oldtimeristico ripartì alla grande ricominciando a costruire modelli ed a partecipare a tutte le principali manifestazioni. Organizzò anche vari corsi per i ragazzi delle scuole medie.

Negli ultimi anni seri problemi di vista non gli consentirono di continuare e, poiché non riusciva più a leggere, mi telefonò per dirmi che potevo smettere di inviargli L'Aquilone; non lo feci.



Alessandro Benini

La vigilia di Natale ho ricevuto un messaggio in risposta a quello mio con il quale diramavo a tutti voi gli auguri del nostro Presidente Francesco Posa.

Apparentemente proveniva da Ezzelino Rossi, il nostro socio onorario più anziano ma, quando l'ho aperto, ho visto che l'autore era il figlio Giuseppe che mi comunicava che suo padre in agosto aveva avuto un ictus e dopo un paio di settimane, era deceduto. Al figlio aveva detto di lasciar passare alcuni mesi prima di diffondere la notizia. Aveva compiuto cento anni il 16 giugno.

Zelino, come preferiva essere chiamato, era originario di Pontedera ed aveva iniziato a praticare l'aeromodellismo nel 1933. Dotato di notevole spirito di iniziativa inizia subito a costruire modelli di suo progetto e nel '35 organizza un gruppo aeromodellistico. Vanno a volare nel locale aeroporto tenendosi lontani dai capannoni dove la Piaggio costruisce i quadrimotori P.108. Il suo primo lavoro è proprio alla Piaggio come disegna-



1941. RE 3001 di Zelino a Pontedera

tore all'ufficio progetti. Il lavoro non gli piace molto ma tra i tecnici c'è l'ing. Corradino d'Ascanio, l'inventore del primo elicottero del mondo e poi della Vespa, al quale Zelino sottopone i suoi progetti di eliche, modelli e soprattutto di motori. Dopo l'8 settembre '43 la Piaggio si trasferisce a Biella con materiali e personale. Non dura per molto e Zelino, licenziato come tutti gli altri dipendenti, deve trovarsi un lavoro. Collabora con varie riviste aeromodellistiche e dell'Azzurro è vicedirettore. Ma non c'è "trippa per gatti". Si dedica alla fotografia, che diventa la sua professione, si sposa e si trasferisce a Pinero: Non c'è più tempo per l'aeromodellismo. Ma ...

... i suoi amici di Pontedera non lo dimenticano. Carlo Rebella riesce a ricontattarlo a fine 1997, dopo ben 54 anni. Salta fuori che Zelino, ha smesso di fare modelli nel '47, ma ha conservato tutta la documentazione e, contentissimo di farlo, ne dà copia a Carlo Rebella e a Giampaolo Luppi, responsabile dell'archivio di SAM 62. All'ing. Giacomo Mauro dà copia dei progetti dei suoi motori per la pubblicazione all'interno del suo libro sui **Motori italiani per autocostruzione**.

Quando lo contatta per chiedergli se avrebbe gradito la nomina a socio onorario, mi dice subito di sì. In cambio anche nel nostro archivio digitale arrivano tutti i suoi progetti. Ogni tanto mi mandava una mail per darmi sue notizie. Non succederà di più.

*L'8 dicembre ho ricevuto da Salvi Angeloni questo messaggio:*

*Caro Pino, con grande dispiacere e tristezza, ho appena appreso della morte di un carissimo amico inglese, Dick Roberts, avvenuta lo scorso sabato.*

*Dick, valentissimo aeromodellista e costruttore di motori, era stato, sin dagli anni 80, l'entusiasta promotore della nascita della categoria "Vintage Speed" per i modelli storici in volo vincolato circolare nell'ambito della SAM35 della quale era anche stato presidente. Curatore della parte tecnica e dei test su motori per importanti riviste specializzate, era anche venuto qualche anno fa' a Cartigliano, assieme all'amico, esperto costruttore, John Maddaford con il quale aveva sviluppato i progetti delle repliche di due famosi motori italiani, il MOVO D10 e il GB 17, dei quali era stato entusiasta estimatore.*

*Amico generoso, espertissimo e sempre prodigo di consigli appassionati, compagno di tante gare, lascia a me e a chi avuto la fortuna di conoscerlo, il piacere di momenti felici, trascorsi assieme ai nostri amati modelli. Con gratitudine, Salvi Angeloni*



*John e Dick a Cartigliano nel 2008*

Come ricorda Salvi, Dick Roberts e John Maddaford vennero a Cartigliano in occasione del 4° Convegno di studi dedicato alla costruzione amatoriale del motore aeromodellistico con mostra-scambio che si tenne dal 22 al 23 novembre 2008 nella prestigiosa Villa Morosini Cappello. Oltre a numerosi altri motori, presentarono le fusioni per il MOVO D10.

Pino Càrbini

# Concorso Nazionale OT RA 2020 Oria (BR)

## 10-11 ottobre 2020

La SAM 2001 L'Aquilone ha organizzato il Concorso Nazionale 2020 per modelli Old Timer Radio Assistiti per le categorie riconosciute dal Regolamento Europeo vigente e le categorie Dyno derivati RA, M.T.L., Texaco Antique e OTVR-E, a priori le categorie Dyno derivati RA, M.T.L. e electrorubber non avendo un numero minimo di iscrizioni sono state eliminate.

Il primo giorno del campionato sono state fatte variazioni al programma concordate con i concorrenti: la categoria ALOT, per alleggerire l'impegno



*Il KL61 di Luigi Carlucci*

dei concorrenti, è stata posposta al giorno dopo, mentre si è deciso di anticipare al sabato le Texaco e Texaco Antique per il previsto peggioramento del meteo. Inoltre, le categorie OTMR AB e C e NMR e NMR 2,5 sono state riunite in OTMR e NMR per poter lanciare tutti i modelli iscritti e, visto che le prestazioni sono

equivalenti, lo si dovrebbe applicare a livello europeo.

Modelli nuovi presenti pochi, anzi pochissimi, chi partecipa alle gare vuole contare su modelli di sicuro rendimento; consola il fatto che i disegni italiani sono oggi giorno i più numerosi.

Il sabato hanno quindi volato OTMR, ELOT, OTVR-E, Texaco Antique e Texaco, che ha avuto una coda al mattino successivo per dare, tutti d'accordo, la possibilità di completare la gara a Gigi Carlucci che si era trovato con il trasmettitore scarico, un bell'esempio del clima veramente amichevole che ha regnato per tutta la durata del concorso.

Negli ELOT, dove ha prevalso a punteggio pieno Rover Mersecchi, ben tre Vega 7 erano in gara, notevole la loro efficienza ma ancora una volta, per chi scrive la quinta, per uno di essi, Mariani, la struttura ha ceduto in volo nel tentativo di sganciarsi da una termica, l'impatto al suolo della fusoliera è stato marcato dall'incendio delle LiPo di bordo.

Negli OTMR il Pilade e Lorenzo Boccia hanno prevalso sugli Airborn di Gianati e Sola; è veramente un bel modello dalle prestazioni di tutto rispetto, difficile da superare anche per il manico del pilota.

Massimo Imoletti ha dominato la Texaco col suo PB2 magistralmente rea-

lizzato e con un motore ben a punto; Massimo aveva iscritto anche lo Streamlined Cyclone di Ridenti da lui restaurato, purtroppo il volo di prova lo ha terminato, danneggiandosi, sullo stinco di Sergio Zanzi, illeso per sua fortuna.

Attilio Piccioli con uno dei suoi Sinè 46 ben costruiti si è imposto nella Texaco Anti-

que sull'Ohlsson di Gianati e il Power House di Carlucci; è certamente una bella categoria più vicina di altre all'essenza Old Timer.

Gli OTVR-E stanno prendendo piede, la categoria ha avuto il maggior numero di concorrenti, la percentuale più alta di lanci cronometrati ed è stata l'unica in cui si è effettuato lo spareggio tra Rover Mersecchi con il T3V e Franco Trovato con l'AG 47.

Il successo della categoria è da attribuire ad alcuni fattori: gestione semplice in gara, prestazioni non esasperate, quota ragionevole che aggiunta alle dimensioni dei modelli è una garanzia contro la perdita di vista, niente fionda, niente assorbimenti mostruosi di A-LOT e ELOT, quindi più adatta agli amanti dell'OT, sempre gli stessi e di anno in anno sempre più maturi.

La Domenica le previsioni meteo si sono rivelate purtroppo azzeccate, vento intenso e forte soleggiamento hanno condizionato la gara, negli OTVR l'AC40 di Fratini è stato fiordato a terra, un disastro, lo Stardust di Trovato, perso di vista, ha terminato il volo in picchiata nel vicino albergo, un disastro, il Senior Tabù perso di vista da Posa è rientrato nel campo solo grazie alle



capacità visive e di pilotaggio di Armeli e Boccia coordinati da Carlucci.

Nei NMR ha vinto Luigi Sola con due ottimi lanci e nonostante un cedimento strutturale al terzo lancio, seguito da Posa col Tucano di Bacchi e da Gianati col B100 M10 progettato dall'ing. Baracchi.

Nella  $\frac{1}{2}$  A Elettrico (Speed 400) i Sinè 46 rimpiccioliti con Piccioli primo e Mariani terzo la fanno da padroni sullo

Stardust di Trovato. I piccoli 1/2 A Texaco hanno bravamente dominato l'intenso scirocco con eccellenti prestazioni del Movo M 18 di Lorenzo Boccia e il Tobia di Franco Negro sullo Jaded Maid di Tiziano Bortolai.

Nell'ALOT il disastro di Trovato (c'è un colpevole); Sergio Zanzi con un'eccellente sequenza di pieni del suo Vega 7 ha meritatamente prevalso sul De Filippis di Mersecchi; solamente due concorrenti a punti, così come negli OTVR dove ancora Sergio Zanzi effettua tre buoni lanci; che sia questa una categoria in estinzione in Italia?

Qualche numero: 10 Categorie con classifica, 47 Modelli di 30 tipi diversi, in particolare: 6 Sinè 46, 4 Vega 7, 4 Airborn; 124 lanci cronometrati su 245 effettuabili. N40,47°: Latitudine del campo di volo molto bene attrezzato. 18 concorrenti: 15 provenienti da latitudini maggiori, 1 del posto, 2 da latitudini inferiori. 1 osservatore: Do-

*Il Balestruccio di Sergio Zanzi*



*Bel lancio del Sinè 46 di Luigi Carlucci*



*Immane foto di gruppo ... Notare la manica a vento*

menico Bruschi, felice di stare con noi, felici di averlo tra noi.

L'aver organizzato un campionato al sud non ha in alcun modo allargato la partecipazione, il plauso va in ogni caso ai partecipanti poiché i numeri sono gli stessi del Concorso 2019, volti nuovi nessuno, giovani uno, questa nobile branca dell'aeromodellismo non potrà non risentire dell'inesorabile trascorrere del tempo.

Durante le ore di gara con gran piacere ci hanno fatto visita vecchi amici aeromodellisti, il cruccio personale è stato di non aver dedicato loro molto tempo, per fortuna almeno Gabriele Macrì e la sua signora si sono trattenuti a cena e così si è potuto godere della loro compagnia un po' più a lungo.

Per l'organizzazione e la conduzione del campionato desidero ringraziare Aldo Luparelli per il grande impegno profuso e Carmine Armeli per aver curato la gestione dei punteggi in tempo reale e la documentazione video-fotografica.

L'ospitalità di Alipuglia è stata signorile, grazie a Micky Fino per l'interessamento e per aver reso disponibile l'Aviosuperficie sin dal venerdì.

*Francesco POSA*

**Seguono le classifiche**

**ELOT**

<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>1° Lancio</i>	<i>2° Lancio</i>	<i>3° Lancio</i>	<i>4° Lancio</i>	<i>Punti</i>	<i>Classifica</i>
<b>Mersecchi Rover</b>	<b>Vega 7</b>	<b>600</b>	<b>600</b>	<b>600</b>		<b>1800</b>	<b>1°</b>
<b>Trovato Franco</b>	<b>Stardust</b>	<b>496</b>	<b>600</b>	<b>447</b>	<b>600</b>	<b>1696</b>	<b>2°</b>
<b>Zanzi Sergio</b>	<b>Vega 7</b>	<b>378</b>	<b>346</b>	<b>600</b>	<b>600</b>	<b>1578</b>	<b>3°</b>
<b>Mariani Mario</b>	<b>Vega 7</b>	<b>212</b>	<b>243</b>	-	-	<b>455</b>	<b>4°</b>
<b>Massi Marco</b>	<b>Defilippis Cyclone</b>	<b>163</b>	-	-	-	<b>163</b>	<b>5°</b>
<b>Luparelli Aldo</b>	<b>Airborn</b>	<b>11</b>	-	-	-	<b>11</b>	<b>6°</b>

**OTMR**

<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>1° Lancio</i>	<i>2° Lancio</i>	<i>3° Lancio</i>	<i>4° Lancio</i>	<i>Punti</i>	<i>Classifica</i>
<b>Boccia Lorenzo</b>	<b>Pilade</b>	<b>480</b>	<b>480</b>	<b>433</b>		<b>1393</b>	<b>1°</b>
<b>Gianati Walter</b>	<b>Airborn</b>	<b>318</b>	<b>357</b>	<b>384</b>	<b>480</b>	<b>1221</b>	<b>2°</b>
<b>Sola Luigi</b>	<b>Airborn 900</b>	<b>36</b>	<b>428</b>	<b>61</b>	<b>113</b>	<b>602</b>	<b>3°</b>
<b>Bortolai Tiziano</b>	<b>Sinè 46</b>	-	-	-	-	-	-

**TEXACO**

<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>1° Lancio</i>	<i>2° Lancio</i>	<i>3° Lancio</i>	<i>Punti</i>	<i>Classifica</i>
<b>Imoletti Massimo</b>	<b>PB2</b>	<b>1200</b>	<b>373</b>	<b>813</b>	<b>2013</b>	<b>1°</b>
<b>Negro Franco</b>	<b>Airborn</b>	<b>831</b>	<b>334</b>	<b>348</b>	<b>1179</b>	<b>2°</b>
<b>Piccioli Attilio</b>	<b>Sinè 46</b>	<b>445</b>	<b>579</b>		<b>1024</b>	<b>3°</b>
<b>Carlucci Luigi</b>	<b>KL 61</b>	<b>339</b>	<b>567</b>	<b>401</b>	<b>968</b>	<b>4°</b>
<b>Carlucci Luigi</b>	<b>Majestic Major</b>	<b>339</b>	<b>227</b>	<b>228</b>	<b>566</b>	<b>5°</b>
<b>Imoletti Massimo</b>	<b>Streamlined Cyclone</b>					<b>6°</b>

**½ A TEXACO**

<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>1° Lancio</i>	<i>2° Lancio</i>	<i>3° Lancio</i>	<i>4° Lancio</i>	<i>Punti</i>	<i>Classifica</i>
<b>Boccia Lorenzo</b>	<b>MOVO M18</b>	<b>430</b>	<b>467</b>	<b>790</b>	<b>221</b>	<b>1687</b>	<b>1°</b>
<b>Negro Franco</b>	<b>Tobia</b>	<b>349</b>	<b>234</b>	<b>462</b>	<b>415</b>	<b>1226</b>	<b>2°</b>
<b>Bortolai Tiziano</b>	<b>Jaded Maid</b>	<b>332</b>	<b>272</b>	-	-	<b>604</b>	<b>3°</b>
<b>Piccioli Attilio</b>	<b>Civy Boy</b>	-	-	-	-	-	-

## OTVR

<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>1° Lancio</i>	<i>2° Lancio</i>	<i>3° Lancio</i>	<i>4° Lancio</i>	<i>Punti</i>	<i>Classifica</i>
Zanzi Sergio	Balestruccio	111	300	300	239	839	1°
Massi Marco	Marabut	56	-	-	-	56	2°
Fratini Gaetano	AC 40	-	-	-	-	-	3°

## OTVR E

<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>1° Lancio</i>	<i>2° Lancio</i>	<i>3° Lancio</i>	<i>4° Lancio</i>	<i>Spareggio</i>	<i>Punti</i>	<i>Classifica</i>
Mersecchi Rover	T3V	330	330	330	-	178	1168	1°
Trovato Franco	AG 47	330	330	330	-	156	1146	2°
Zanzi Sergio	Balestruccio	330	156	330	224		884	3°
Carlucci Luigi	Balestruccio	117	330	-	330		777	4°
Posa Francesco	Red Hawk	330	140	154	145		629	5°
Gialanella Mario	Baffo	171	191	71	131		493	6°
Gialanella Mario	Simplia	113	193	-	-		306	7°

## ALOT

<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>1° Lancio</i>	<i>2° Lancio</i>	<i>3° Lancio</i>	<i>4° Lancio</i>	<i>Punti</i>	<i>Classifica</i>
Zanzi Sergio	Vega 7	477	600	600	600	1800	1°
Mersecchi Rover	Defilippis Cyclone	569	600	187	600	1393	2°
Trovato Franco	Stardust	-	-	-	-	-	3°

## ½ A Elettrico (Speed 400)

<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>1° Lancio</i>	<i>2° Lancio</i>	<i>3° Lancio</i>	<i>4° Lancio</i>	<i>Punti</i>	<i>Classifica</i>
Piccioli Attilio	Sinè 46	820	860	281	-	1961	1°
Trovato Franco	Stardust	250	237	737	245	1232	2°
Mariani Mario	Sinè 46	182	217	310	260	787	3°
Sola Luigi	Sinè 46	193	227	149	101	569	4°
Gialanella Mario	Kerswap	157	-	-	-	157	5°

**NMR**

<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>1° Lancio</i>	<i>2° Lancio</i>	<i>3° Lancio</i>	<i>4° Lancio</i>	<i>Punti</i>	<i>Classifica</i>
<b>Sola Luigi</b>	<b>Lanzo Bomber</b>	<b>360</b>	<b>343</b>	-	-	<b>703</b>	<b>1°</b>
<b>Posa Francesco</b>	<b>Tucano</b>	<b>170</b>	<b>223</b>	<b>307</b>	<b>100</b>	<b>700</b>	<b>2°</b>
<b>Gianati Walter</b>	<b>B100 M10</b>	<b>273</b>	<b>190</b>	<b>165</b>	-	<b>628</b>	<b>3°</b>
<b>Posa Francesco</b>	<b>Senior Tabù</b>	<b>229</b>	<b>332</b>	-	-	<b>561</b>	<b>4°</b>

**TEXACO ANTIQUE**

<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>1° Lancio</i>	<i>2° Lancio</i>	<i>3° Lancio</i>	<i>Punti</i>	<i>Classifica</i>
<b>Piccioli Attilio</b>	<b>Sinè46</b>		<b>771</b>	<b>900</b>	<b>1671</b>	<b>1°</b>
<b>Gianati Walter</b>	<b>Ohlsson</b>	<b>900</b>	<b>599</b>	<b>623</b>	<b>1523</b>	<b>2°</b>
<b>Carlucci Luigi</b>	<b>Power House</b>		<b>727</b>	<b>298</b>	<b>1025</b>	<b>3°</b>
<b>Bortolai Tiziano</b>	<b>Lanzo Bomber</b>	<b>185</b>	<b>416</b>		<b>631</b>	<b>4°</b>
<b>Massi Marco</b>	<b>Miss America</b>	<b>280</b>	<b>290</b>		<b>570</b>	<b>5°</b>



ridurre le resistenze indotte, con “longherone scatolato” curvo. Il fascino del Cyclone è anche per la fusoliera ellittica con costruzione aeronautica di 24 sottili listelli e ordinate alleggerite, ma anche il fascino è dovuto alle proporzioni aggraziate e soprattutto dalla Naca intorno al motore.

Il concetto della “NACA Cowling” aperta posteriormente, che si era diffusa proprio negli anni ‘30 per coprire i motori radiali, è la più bella caratteristica di questo modello pubblicato nel ‘38, che era stata ancora enfatizzata dal lungo venturi che Ninetto aveva realizzato e che mi aveva confidato avere principalmente funzioni estetiche.

Quando vidi Ninetto pilotare il Cyclone non

ero ancora abbastanza evoluto da valutare la funzionalità del modello e quando fui più maturo come aeromodellista OT fu la volta in Slovacchia in cui Ninetto dette il modello a Massimo Imoletti e la batteria non funzionò. Il modello decollò possente e planò magnificamente in volo libero. Lo ritrovai proprio io insieme a Miguel Rojo a qualche chilometro di distanza con diversi danni. L’idea che mi feci era che fosse bellissimo e che volasse magnificamente. Con la morte di Ninetto il modello rimase qualche anno nella sua casa e passò al compianto Montesi.

Non credevo che l’avrei rivisto sulla scena. La scomparsa del capolavoro rendeva pensabile una realizzazione che non sarebbe stata confrontata con quella del maestro. Insomma alla maniera mia, che non ho le mani d’oro o



almeno il tempo e gli spazi per realizzare aerei confrontabili a quelli dei più bravi. Sempre innamorato dei modelli del maestro, in passato avevo costruito due piccoli M18 in scala 1:2 rispetto al disegno della Movo, con risultati invero poco confortanti. Modelli piuttosto critici, da pilotare con pollici leggeri e badando a farli correre, cosa difficilissima per dei ½A Texaco o Speed 400.

Una pena. Anche il Sinè ridotto e molto fedele al disegno si era rivelato critico. Insomma avrei dovuto imparare la lezione e invece nel 2017 iniziai a disegnare al CAD tutti i pezzi dello Streamlined Cyclone ridotto al 77% (apertura alare 1,60 m, sup. 29,5 dmq) per farlo concorrere nella NMR A/B. Ed Hammler mi procurò un Torpedo 29 Spark che doveva andar forte e l'avventura iniziò con tanto entusiasmo.

Massimo Imoletti, sempre generoso e paziente, mi tagliò i pezzi sulla base del mio disegno e la costruzione partì. Purtroppo, per colpa di un interruttore da pochi euro, ruppi il Pilade per la OTMR C e la costruzione fu interrotta per lasciar tempo al nuovo Pilade. Ma nell'inverno 2020 la cosa andò verso la conclusione. Nonostante il Covid, ero quasi alla fine e devo dire che il modello era venuto bene considerando i miei limiti. Ma proprio a questo punto, purtroppo, il compianto Montesi, consapevole della sua condizione, chiamò Massimo Imoletti perché andasse a riprendersi il modello del Maestro. Massimo lo riparò prestissimo e io stesso lo aiutai a rivestire le ali.

Fu un'emozione maneggiarlo, Ninetto non mi faceva neanche scaricare dalla macchina il suo modello. A quell'epoca solo Massimo lo poteva toccare e poteva aiutare Ninetto. Ogni ora che passavo maneggiando lo Streamlined del Maestro, capivo che il mio modello perdeva il suo senso. Il confronto era impietoso, invero anche per le dimensioni che rendono imponente il Cyclone di Ridenti. Comunque, iniziammo a provare il modello di Ninetto e Massimo lo giudicò inguidabile. Inguidabile al punto che dopo averlo presentato al Concorso Nazionale 2020 a Oria, l'ha dato a Giacomo Mauro che certo è stato un altro grande amico di Ninetto e desiderava averlo.

Al Concorso Nazionale volevo presentare il mio Streamlined ma giustamente è passato piuttosto inosservato e per di più il Torpedo ha scoppettato senza avviarsi. Tornato a casa, deluso dall'arduo confronto e insospettito dal giudizio di Imoletti, gli ho infilato una candela glow e l'ho fatto decollare. La salita è ottima, regolare e veloce, pur col motore non a punto. Grande efficienza. La planata è egregia, il modello sembrava una spada, docile all'elevatore sensibile alle termiche. Quando ho provato a virare la prima volta, per tornare indietro, ho inizialmente pensato di aver perso il controllo radio. Sordo al direzionale sino a che non metti la deriva, tutta mobile, ad un angolo esagerato. A questo punto il modello vira bruscamente perde velocità e butta su il muso col successivo inevitabile stallo.

Nella solita canzonatura reciproca con Imoletti avevo attribuito il suo giudizio ai suoi pollici ed alla sua consuetudine col suo docilissimo PB2, ma ad



ogni buon conto mi ero preparato mentalmente a picchiare durante ogni azione sul direzionale. Ma un modello piccolo se cominci a picchiare scende in fretta.

Quando incontrava una termica ecco che saliva benissimo ma con che coraggio la stringi

sapendo che se lo metti in vite forse non ne esci? E poi gli atterraggi ... Centrare la pista è un fatto di pura fortuna. Una volta impostato l'approccio alla pista ti resta solo lo stabilizzatore. Non c'è da pensare alla deriva. In definitiva si comporta come un ottimo radiodisturbato. Lo stesso è stato per i miei Movo M18 ridotti e il mio Sinè. Considerando il tempo che ci vuole per costruirlo e la quantità di persone e case intorno al mio campo di volo, guidarlo non è affatto rilassante.

La mia idea è che le estremità delle ali molto rastremate, durante le virate alle velocità dei nostri modelli, lavorino a numeri di Reynolds troppo bassi, che il basso diedro sia un gran vantaggio di efficienza fino a che non si cerca di virare, che le fusoliere ellittiche e generose con belle linee aerodinamiche, combinate con la rastremazione siano troppo stabilizzanti longitudinalmente, che un modello in scala ridotta sfigura vicino allo stesso modello ingrandito, che gli aerei devono esser ragionevolmente facili da costruire ...

Insomma se ho finalmente imparato sceglierò diversamente i modelli futuri, eviterò le belle linee tirate e le costruzioni troppo difficili per il mio tempo e capacità!



*Lorenzo BOCCIA*

## Uno spaghetti Brown per le Nazionali O/T USA

Conosco Angelo Fattoracci da tanto tempo. Non ricordo da quando ma lui era un ragazzone ed io quasi adulto. E' stato lungamente l'allievo preferito di Ninetto Ridenti in aeromodellismo ed anche in attività lavorative dato che, il Ninetto Nazionale, era in grado di risolvere nell'immediato i problemi tecnici più peregrini e con la massima disinvoltura. E per uno che lavora per il cinema e per la TV, da quando aveva i calzoncini corti (ce li ha ancora se è per questo), le sue richieste avevano bisogno di risposte certe ed immediate.

Mi aveva contattato nel mese di febbraio scorso per chiedermi il progetto di un motore spark adatto alle gare OT degli Stati Uniti dove risiede ormai da molti anni.

Mi ha spiegato che partecipa già alle Nazionali USA con modelli anche importanti e molto performanti, come l'ALMO 7 di Aldo Montanari che è stato un altro dei suoi grandi maestri. E' chiaro che tende a semplificare dato che nel novero ci sta (ci stava) anche suo padre Remo che lo ha iniziato pure alle costruzioni dei "plasticoni" oltre che dei materiali compositi il che appare

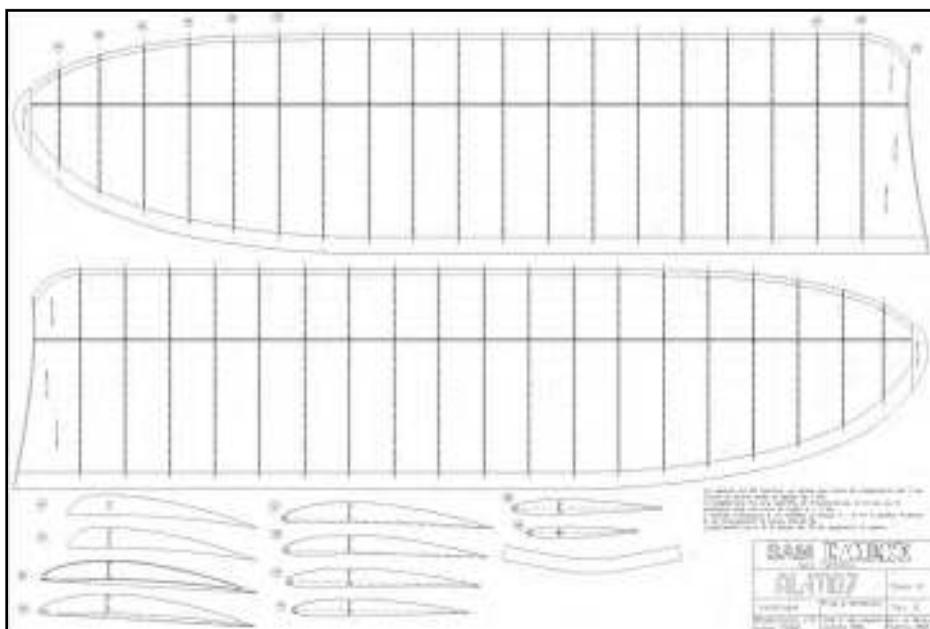
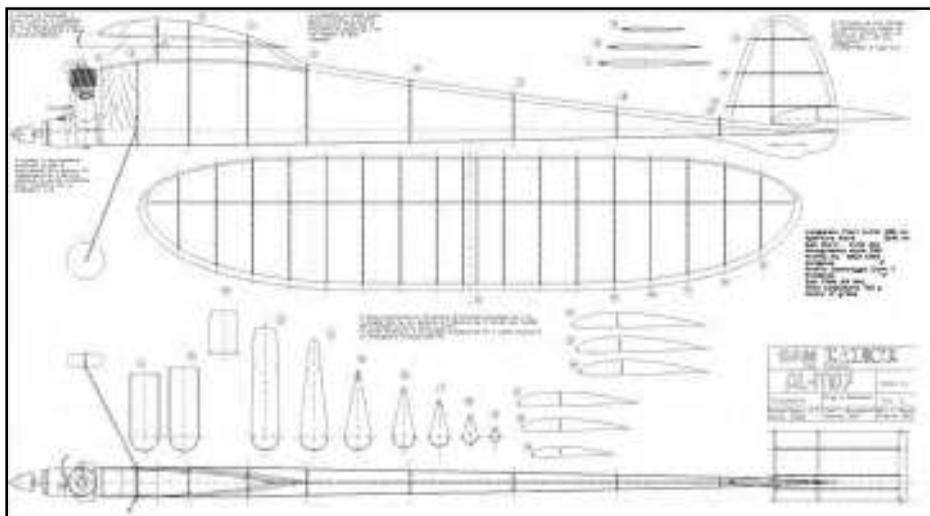


cosa ben diversa dai modelli O/T. Ma questa è un'altra storia legata al filo conduttore dell'immutato piacere del volo anche con modelli realizzati con tecniche nuove ed innovative.

Angelo Fattoracci nella foto compare accanto al suo ALMO 7 ingrandito a tre

metri di apertura alare con cui ha recentemente vinto il "concours of elegance". Ad occhio e croce gli spazi di volo in California sono più ampi di quelli della Valle del Baccano dove volava con Ninetto. Quanto al resto il suo aspetto rimane quello da enfant terrible che aveva ed ha mantenuto.





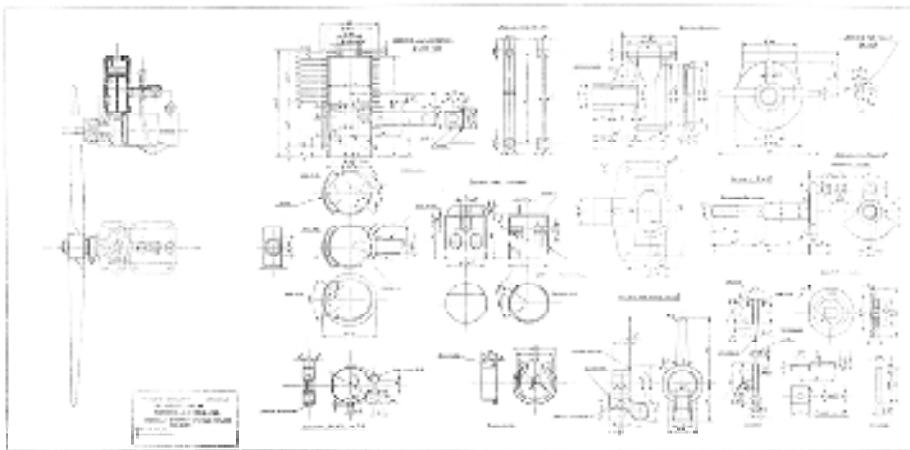
Queste sono le tavole di progetto dell'AL.MO 7 ridisegnate al CAD ed approvate dall'Ing. Aldo Montanari

E' iniziata una fase di assidui contatti che hanno condotto a selezionare quello che, ad entrambi, appariva il motore giusto. Quel che ho "battezzato" Spaghetti Brown è la traduzione in misure metriche del Brown 10, della produzione iniziale, fatta da Arve Mozzarini partendo dal suo originale.

Qui occorre una parentesi a proposito di come fosse possibile ad un giovane modellista italiano del ventennio fascista riuscire a disporre di un costosissimo motorino a scoppio. Nel 1937 Arve fu assunto dalla Caproni di Taliedo come disegnatore aeronautico. Vi conobbe un pilota collaudatore che aveva preso parte alla seconda trasvolata atlantica con Italo Balbo nel 1933.

Quello, scoperto che il ragazzo era un brillante aeromodellista e che sognava di avere un motore per modelli, gli regalò il Brown che aveva comprato come curiosità negli USA fra la fine del 1934 e l'inizio del '35. Arve smontò subito quel motore e ne redasse il progetto preliminare a matita come rigorosa "traduzione metrica" dell'originale.

Qualche anno dopo, militare di leva nella Regia Aeronautica, fu spedito come "Aviere di Governo", quindi come soldato semplice, a Guidonia che era la NASA italiana. Era agli ordini del Capitano Valerio Ciampolini, uno degli aeromodellisti italiani più noti del ventennio fascista che era stato mandato a dirigere il gruppo dei modellisti addetti alla galleria del vento verticale. Per suo ordine riprese il progetto e lo ripassò ad inchiostro di china, come "progetto ufficiale" per la successiva sperimentazione sui modelli da volo libero auto comandati che, per il precipitare della guerra, non fu mai realizzata. Ora, per scoprire che gli esemplari costruiti con quel progetto sono cloni italiani del Brown, bisognerà che si misuri il motore con particolare attenzione. A questo pensiero, il bravo Fattoracci, rideva già sotto i baffi.



Questa è la tavola di progetto redatta a Guidonia da Arve. Il foglio di carta

per lucidi da cui viene la fotocopia spedita dall'autore a chi scrive esiste ancora ma non è esattamente integro. La tavola ha subito estese cancellazioni anzitutto sulla legenda ufficiale che, avrebbe dovuto essere: "Direzione Superiore Studi ed Esperienze". Il rigo che porta scritto "Divisione Galleria Verticale", anche se estesamente cancellato, ancora si riesce a leggere mentre sono completamente scomparse le firme di approvazione fra cui quella del Cap. V. Ciampolini ed i timbri con le insegne del regime. Semplicemente dopo l'8 settembre del 1943 non era il caso di avere fra le mani documenti che comprovassero il coinvolgimento sia col passato regime che con la parentesi militare.

Fra le varie virtù di quel motore, che ha avuto un ruolo importante nella formazione motoristica anche degli aeromodellisti italiani, ce ne sta una speciale; ne possiedo (possedevo) un carter bello ed intonso che dopo le reiterate insistenze dell'amico ho deciso di regalargli. Lo avevo avuto da Benito Dusi (il maestro di officina che, per tutta la sua vita lavorativa, aveva costruito le conchiglie di pressofusione della produzione Super Tigre) che, dopo avere ricevuto (ammetto che sono io il colpevole) copia del progetto di Arve (intorno al 1995), aveva deciso di costruirsi la conchiglia a gravità per fondere l'unico carter che serviva a se stesso. Praticamente un cimelio. Ma conosco le virtù modellistiche e meccaniche del "ragazzo" quindi era un sacrificio ben giustificato.

Gli ho spedito carter, tappo carter, anche quello uscito da una conchiglia a gravità, e la fotocopia del progetto esecutivo preso dal mio libro, alla metà del mese di febbraio. La busta ha impiegato oltre venti giorni ad essere recapitata ma, intorno al 10 del mese di marzo Angelo Fattoracci aveva già avviato i lavori.



Questa è la situazione intorno al 14 marzo.

Da sinistra abbiamo la foratura trasversale del parzializzatore del venturi, segue l'immagine del carter e tappo carter intonso con NVA e bronzina dell'albero, punzoni per brocciatura del foro quadro del trascinatoro.



La ghisa mehanite per il pistone è ricavata da un albero a cammes di un motorhome di 40 anni fa. Alla prima stroncatura segue lo svuotamento del pistone e l'esecuzione del foro guida per il futuro spinotto. L'ultima immagine mostra lo sbizzato del pistone ed il cavallino interno.



In alto, da sinistra: prima centratura del carter e lavorazione dell'interno del carter.



A lato, lavorazione della parte superiore del carter su forchetta di fissaggio. Questa modalità farà inorridire i puristi, ma il legno di quercia, sostiene Fattoracci, pare vada benissimo per costruire un solo esemplare.



In alto, da sinistra:

- foratura alette di fissaggio,
- rifinitura lembi alette di fissaggio a lima,
- sbizzato della biella da stelo di chiave inglese

A lato, esecuzione della scanalatura dello stelo della biella che nel progetto non ci stava ma ora è più bella (e più leggera il che non guasta).



Stato dei lavori realizzati il 2 aprile 2020. Da sinistra: tornitura eccentrica del bottone di manovella fino a calzare la testa di biella, venturi con NVA installata e sbizzato interna ed esterna del cilindro.



Da sinistra: prima fase di lisciatura interna, esecuzione filettatura del cilindro e prima installazione sul carter, esecuzione alettatura di raffreddamento.



In alto, da sinistra: alberino su lungo mandrino per rettifica di interni autocostruito, rettifica interno cilindro.

A lato: brasatura internal del pistone pronto per alleggerimenti e realizzazione del foro dello spinotto.



Stadio della costruzione al 20 aprile 2020. Le brasature sul cilindro sono state eseguite e rimane la rifinitura esterna.

In alto: stato del pistone assemblato alla biella al 22 aprile. Mancano ancora le forature che dovranno guardare i travasi e saranno fatti in corso di adattamento finale del pistone nel cilindro definitivo.

Le foto illustrano l'avanzamento dei lavori dal 12 marzo al 20 aprile 2020 ma ci sono molte cose che non possono mostrare.



Per esempio la costruzione del cilindro partendo da una barra di acciaio al cromo molibdeno non è stata una faccenda facilissima.

Quella che viene mostrata, a valle della brasatura del travaso, è la seconda della serie che è servita per collaudare il criterio ed il materiale della brasatura. Poi è stata costruita la terza su cui è stata riversata tutta l'esperienza fatta nelle realizzazioni precedenti.

In alto: realizzazione punta di trapano piatta da 21 mm per asportare il raccordo interno testata cilindro.

Anche la costruzione del pistone dotato di bicchiere esterno e portate per lo spinotto assemblate per brasatura fra loro e dentro il pistone non è stata una faccenda facilissima ma è ormai diventata un fatto conseguito.

Ovviamente la costruzione si è sviluppata passo passo in mezzo ad una infinità di telefonate fatte e ricevute dalla lontana California al pezzo di Sicilia in cui vive lo scrivente. Naturalmente la gran parte del tempo di costruzione è dedicato alla realizzazione della attrezzatura specifica che è tanta.

Mentre si profilava la conclusione dell'avventura che ha proceduto un po' a rilento (si fa per dire) per via dei limiti imposti dall'attuale pandemia che ha avuto ampie ricadute anche sul vissuto dell'altra parte del mondo, il livello di coinvolgimento emotivo cresceva sempre di più.

Si vedeva proprio che la costruzione volgeva al termine per il fatto che il bravo Fattoracci mi tempestantava di richieste in vista della prossima avventura nel cui merito si entrerà al momento opportuno.



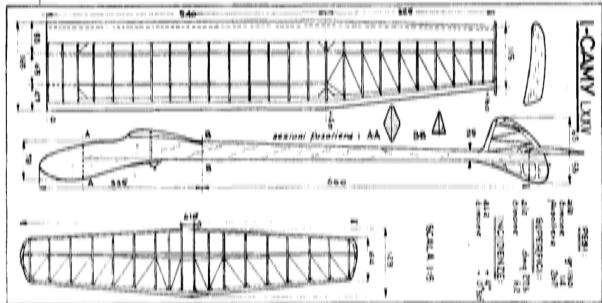
Ed ecco l'opera ... quasi finita. Il resto alla prossima puntata.

*Giacomo Mauro & Angelo Fattoracci*

Tutto cominciò nel 1955, l'AMA aveva, non so in che modo, il diritto di organizzare il Campionato del Mondo. Gli americani, pensando che l'America era lontana, organizzarono la gara in una base aerea a Finthen, in Germania vicino a Wiesbaden, ed infatti tutte le squadre europee eran presenti e naturalmente i "merichichi". Le squadre erano formate da 4 elementi (diventarono tre successivamente), io ero uno dei 4 nei veleggiatori e vincemmo il campionato del mondo a squadre. Gareggiai con il modello I-CAMY LXX, poi pubblicato anche sul Model Aeronautic Year Book di ZAIC e, a quel che mi risulta, costruito da molti. Da allora fui presente ai vari C.d.M. - anno 56 Firenze solo veleggia, poi Wiener Neustadt fin all'ultimo in Svezia dove arrivai sesto, mi mancavano 23 secondi per entrare in spareggio; sfortunatamente il modello virava a destra e lo fece dietro ad un capannone; in spareggio entrarono in due con modelli da tutto e fecero tempi attorno ai 2,30 ... io avevo preparato il GRAN ZOT, modello allungatissimo che in aria calma faceva voli di 175 - 180 secondi e quindi avrei ... .. Sarà per la prossima volta, pensai.

Ma Loris Kannevorff mi telefonò dicendo a nome della commissione: "DEVI fare il caposquadra, un po' di esperienza ce l'hai ... in effetti c'era ... (la stessa cosa mi successe quando gareggiavo in F3B ed ero il recordman nelle prova di velocità con 12 secondi ). Accettai molto a malincuore, avrei potuto entrare in squadra, visto i miei risultati, ma non lo feci e così potevo seguire i miei tre concorrenti senza distrazioni come era nel volo libero ma dove i concorrenti erano nove.

Il nostro aeromodellismo, quello in cui si partiva dal foglio bianco, il progetto, il disegno, la ricerca del materiale, la costruzione, il centraggio e tante tante prove era al limite ed incominciavano ad arrivare i modelli dall'est.



*L'ultima versione del modello*

Con gli amici dell'AGO Pagliano e Vigada vedemmo di trovare una soluzione; era nostra intenzione recuperare qualche amico che ancora praticava il volo libero ma non vi riuscimmo ... lo proponevo di mantenere il sistema dei gruppi di lancio portando a 15 minuti il tempo operativo per ogni lancio. Si trattava di sostituire il cavo con il motore ma ero il solo. Pagliano e Vigada scelsero un'altra soluzione che ha portato ora il gareggiare non a capire quando lanciare ma un susseguirsi di lanci con il modello a terra in soli 2 3

minuti. Considerato che è anche una gara fisica e che Vigada è sui 50, ha vinto tutte le gare tranne una dove le ha "prese" da uno di 27 ma ... passai anch'io a gareggiare nell'Autonomy. La mia ultima gara anche con una buona classifica la feci a Bologna quando avevo già raggiunto gli 84 anni e gareggiavi con la sedia a portata di ... mano.

Poi fu il vuoto ... ma mi ricordai del mio amato volo libero; scesi in cantina e trovai ciò che cercavo; non volevo assolutamente stravolgere il modello con fusoliere costruite ad hoc e sgatta sgatta ci son riuscito ma con un aumento di peso di 52 grammi.

Non ho trovato in nessun catalogo l'ALLEGGERITORE; aumentando quindi il peso di oltre il 10 per cento la velocità in planata cresce di quel tanto che basta per avere un volo diverso dal V.L.. Con la differenza che, se si è in discendenza, motore e via a cercar una zona migliore ...

Questo è quanto. Invito gli amici SAM ex volo liberisti a frugare fra le "robe" vecchie e ricordo che ormai vi sono radio di pochi grammi e quindi è anche possibile allestire dei vecchi Wakefield o simili.



*Dall'alto l'originale con i segni del tempo e le modifiche apportate alla fusoliera*



*Veramente divertente*

Concludo segnalando la mia email [<carlopaolovaretto@gmail.com>](mailto:carlopaolovaretto@gmail.com) che può usare chi fosse interessato a conoscere caratteristiche del motore, elica, batteria etc.

Buona ricerca e buoni voli

*Carlo Paolo Varetto*

## Il Falcon di Lorenzo Vivian

La scatola stava da tempo in cima ad uno scaffale della mia cantina. Lo avevo acquistato anni fa, quando si seppe che la Ben Buckle Kits produceva appunto kits di molti aeromodelli d'epoca. Si scatenò una corsa all'acquisto alla quale partecipai entusiasticamente e fu così che la scatola del Falcon arrivò a casa mia. E c'è rimasta per una trentina d'anni fino a quando, un bel giorno, venne a trovarmi l'amico Lorenzo Vivian e, ovviamente, lo portai in cantina. Notato lo scatolone mi chiese di vederlo e di ... cederglielo, cosa che feci con piacere.



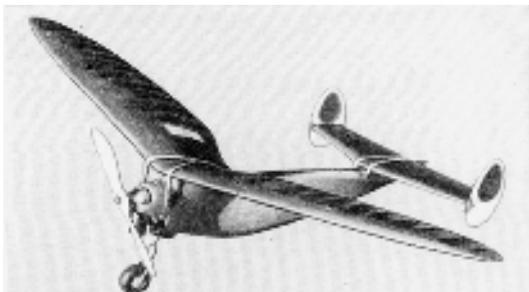
Dopo alcuni mesi di lavoro, rigorosamente documentati, come si può vedere dalle foto di alcune fasi di lavorazione capirete che Lorenzo non ama gli spilli ma usa una quantità industriale di morsetti di vario tipo.

Portò in campo il modello ancora nudo e notai che si era preso alcune libertà rispetto al progetto riducendo il diedro alare e ritagliando nelle ali gli alettoni.

Alle mie "rimostranze" rispose che, essendo il suo primo modello OT, non era sicuro di riuscire a pilotarlo utilizzando solo deriva e profondità. Finita la ricopertura, è tornato in campo per fare alcuni voli di prova e controllare il centraggio prima della finitura definitiva e impratichirsi con l'OS 90 4T.



A circa sette mesi dall'inizio dei lavori il modello arrivò in campo finito alla perfezione e a me sembrò strana la data indicata sull'ala: 1949. Lorenzo mi disse che in un foglietto trovato nella scatola si diceva che il modello era una rielaborazione della Ben Buckle del 1985 basata su un disegno della Keil Kraft del 1949. Ero convinto che il Falcon fosse un modello americano e nell'elenco dei modelli approvati dalla nostra casa madre **SAM The Society of Antique Modelers** si trovano due Falcon: il primo è un motomodello di Paul Plecan di 60" di apertura alare il cui progetto fu pubblicato su Model Airplane News del settembre 1940. Ne ho tratto la foto che vedete a fianco. Il secondo è indicato come un modello del 1939, categoria Pylon di 41" di apertura alare della Falcon Aircraft senza ulteriori indicazioni.



Scavando in rete ho trovato che il "nostro" Falcon sarebbe una rielaborazione del Cloud Cruiser progettato nel 1937 da Ben Shershaw.

L'inglese Keil Kraft ne commercializzò una replica modificando la deriva nel 1949, come si vede nella foto, anche questa trovata in rete. Il kit della Ben Buckle ne fu l'ulteriore realizzazione nel 1985.



Arrivato all'aeromodellismo non molti anni fa, Lorenzo è sempre stato però un modellista. Si è interessato di macchinine, ha costruito modelli navali e, su richiesta di varie ditte, ha costruito modelli in scala di macchinari o interi impianti industriali da esporre in fiere del settore. Ho avuto l'opportunità di vederne alcuni e vi assicuro che erano tutti vere e proprie opere d'arte.

Il Falcon è l'ultima della serie ... per ora.

*Pino Càrbini*

## AIRBORN GLIDER OR ???

Tra i notiziari stranieri che arrivano regolarmente e che normalmente vi ritrasmetto, c'è The Australian Thermaleer. E' la nuova edizione del Thermaler, notiziario della SAM 600, che adesso pubblica anche le notizie delle SAM 1788, 1993, 270, 84 e della Model Aeronautical Association of Australia

Nel n. 2, relativo al primo trimestre 2020 c'è la ristampa di un articolo di Don Bekins intitolato CHET LANZO'S AIRBORN GLIDER. Nel testo si dice che nel 1992 "the Italians", dopo aver visto un suo articolo sulla possibilità che l'Airborn potesse essere stato un motomodello disegnarono una versione 1/2A Texaco che divenne molto popolare nelle gare della SAM Italia dopo la pubblicazione del disegno come allegato in un numero di Modellismo.

Ricordavo qualcosa in merito e non mi ci è voluto molto per tirar fuori il primo numero di Modellismo ultima edizione e riscoprire che "the Italians" era Cesare De Robertis che nel Numero 1 del suo "nuovo" Modellismo aveva pubblicato la storia dell'Airborn e vi aveva allegato il disegno della versione 1/2A Texaco.

A me risultava solo che l'Airborn era un motomodello noto per le sue buone doti di volo. Al Concorso Nazionale appena passato è stato presentato da quattro partecipanti. Come avrete visto si è classificato al 2° e al 3° posto nell'OTMR e al 2° nella Texaco. Niente male !

Ma qual è la storia dell'Airborn? E quando è iniziata la sua vita da motomodello di successo?

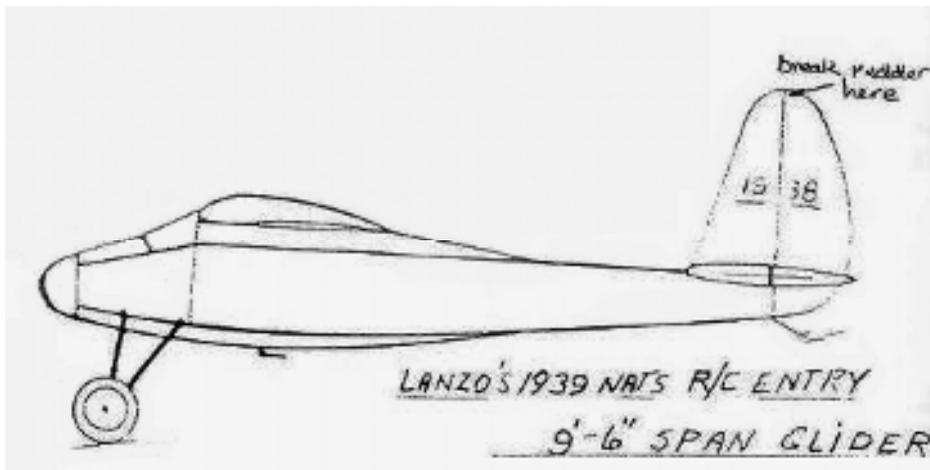
Chet Lanzo, classe 1914, di padre napoletano, costruisce nel 1938 un grosso veleggiatore di 9,5 piedi (274 cm.) di apertura alare e munito di car-



*Foto del 1938 quando Chet ha 24 anni*

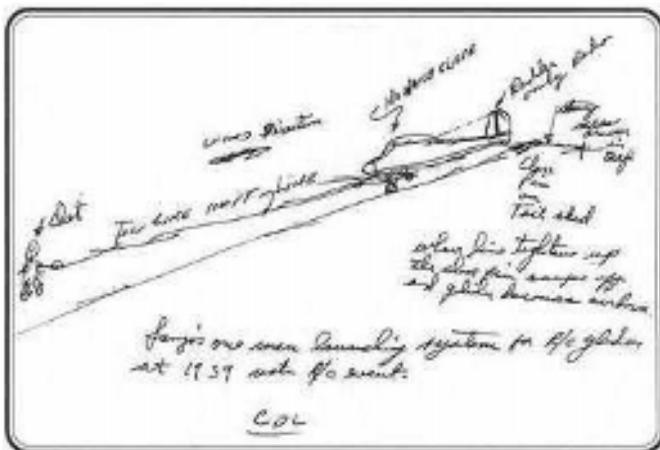
rello smontabile in modo da poterlo eventualmente far decollare trainandolo da solo. E' previsto che sia radioguidato con solo la deriva mobile. Nel 1939 lo iscrive al Concorso Nazionale USA. E' l'unico veleggiatore e si classifica 11° su 12 iscritti.

Chet chiese inutilmente a J. Takacs di preparare dei disegni in scala 1:3 per la pubblicazione su una rivista.



Nel 1988, dopo 50 anni, su richiesta di Bucky Walter disegnò una vista laterale dove si vede il gancio di traino, la data di costruzione e la prevista linea di taglio della deriva.

Per Stu Werner, che avrebbe dovuto realizzare i disegni in grandezza naturale, disegno i profili alari, ma Chet morì poco dopo e ... niente disegni.



Lo schizzo a lato, sebbene non chiarissimo, permette di capire il sistema di traino che prevedeva di usare nella gara RC del '39 per il decollo fatto senza aiuti.



*"Airborn" before the '39 Nats*

Sul retro della sbiadita foto a lato sta scritto che il modello può essere facilmente trasformato in motomodello togliendo il blocco del muso e inserendo al suo posto un'ordinata parafiamma in compensato. Non è chiaro se l'abbia mai fatto.

Cesare De Robertis ricorda di aver assistito, in occasione della partecipazione di un nutrito gruppo di soci di SAM Italia al raduno di Middle Wallop del 1991, ad un volo libero del veleggiatore Airborn di David Baker. Il modello, sganciato dal traino a circa 20 metri di quota trovò una termica che lo portò fuori vista. Non si sa se sia stato ritrovato.

Per finire, due Airborn presentati al Concorso Nazionale, uno dei quali ha qualche segno di vecchiaia. Non conosco i nomi dei loro costruttori ai quali porgo i miei complimenti.



Chiudo scusandomi con i redattori di The Australian Thermaleer, Don Bekins e Cesare De Robertis per lo sfruttamento dei loro lavori senza aver preventivamente chiesto la loro autorizzazione. Penso che sarebbe interessante se qualcuno decidesse

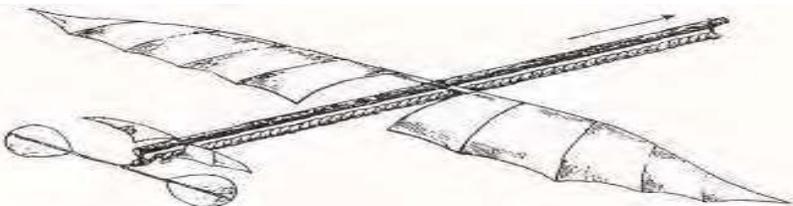
di realizzare l'Airborn nella versione originale, senza, per favore, aggiungere un motore elettrico, per gareggiare nella categoria OTVR e non nella OTVRE che, per quanto mi riguarda, è un vero e proprio oltraggio alla storia.

Ma l'Airborn quando è stato motorizzato per la prima volta?

*Pino Càrbini*

## CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2020

2 Feb	Zanica BG	XXXI Tavolettata d'inverno VVC	P. Riboli	035-657079
21 Mar	Modena	20° Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
25/29 Mar	Milano	Mostra aeronautica IT feltrinelli	F. Sgarella	02-8357650
5 Apr	S.G. Valdarno	Trofeo Ridentini OT RA	M. Massi	marcoingmassi@gmail.com
4/5 Apr	Cirié TO	C.I. e Cisalpino F2B Gr. SMC	R. Brentonego	347-8932198
4/5 apr	Modena	Gara Pilon	G. Castagnetti	335-6227865
19 Apr	V. Gaffaro	Trofeo del delta OT RA	M. Baccello	maurizio.baccello@gmail.com
19 Apr	Lugo	C.I. F2A, F2B, F2C vvc	G. Castagnetti	335-6227865
3 Mag.	Gallarate	Auto VVC	G. Castagnetti	335-6227865
10 Mag	Modena	Raduno vvc e gara GIP-Garofali	G. Castagnetti	335-6227865
24 Mag	Modena	C.I. F2A, F2C vvc	G. Castagnetti	335-6227865
24 Mag	V. Gaffaro	Coppa Falchi OT RA	M. Baccello	maurizio.baccello@gmail.com
31 Mag	Bovolone VR	C. Cisalpino F2B AVAB	R. Brentonego	347-8932198
31 Mag	Carpi MO	Trofeo Coristi	V. Sabbadini	vinco.sabbadini@yahoo.it
5 Giu	Lugo	Raduno vvc e gara GIP-Garofali	G. Castagnetti	335-6227865
13/14 Giu	Cirié TO	C.I. F2B Gruppo SMC	R. Brentonego	347-8932198
21/28 Giu	Jvancice Cec.	Eurosamchamps OT RA		
22/26 Giu	Basilea	C. europeo auto vvc	G. Castagnetti	335-6227865
26 Lug	S.Dalmazio	Trofeo del Frignano	samitalia@libero.it	
8/15 Ago	Wloclawek	C. mondiale VVC	G. Castagnetti	335-6227865
30 Ago	S.G. Valdarno	Trofeo Valdarno OT RA	M. Massi	marcoingmassi@gmail.com
3/6 Set	Lugo	Coppa d'oro VVC	G. Castagnetti	335-6227865
5/6 Set	Cirié TO	C.I. F2B Gruppo SMC	R. Brentonego	347-8932198
13 Set	Gallarate	Auto VVC	G. Castagnetti	335-6227865
27/set	Gallarate	Auto VVC	G. Castagnetti	335-6227865
27/Set	Malpensa	Tutto vola VVC	G. Castagnetti	335-6227865
27 Set	Rovereto TN	Campionato Cisalpino F2B	R. Brentonego	347-8932198
4 Ott	Malpensa	Tutto vola VVC	G. Castagnetti	335-6227365
11/12 Ott	Oria BR	Concorso Nazionale OT RA	F. Posa	338-5642501
11 Ott	Cavasagra TV	C.I. e Cisalpino F2B Hangar 82	R. Brentonego	347-8932198
18 Ott	Modena	C.I. F2A, F2C vvc	G. Castagnetti	335-6227865
3/6 Dic	Ramacca	Grand Prix dell'Etna	C. Minotti	c.minotti@tin.it



**Segreteria** c/o: **Giuseppe CARBINI** - Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa (VI) - tel. 0424.35058 - 340-3541669  
E-mail: info@sam2001.it

### ISTRUZIONI PER L'USO

**Per l'iscrizione:** Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 *Pagabili tramite:*  
Carta PostePay n.: 5333 1710 5736 7886 - C.F. CRBGPP40E31B745Y  
Bonifico su IBAN: IT05 S 36081 05138 2227 6492 2769  
Paypal sulla casella e-mail: g.carbini40@gmail.com (specificare che non è un acquisto)  
Intestatario di tutti: Giuseppe Carbini

**La Redazione** c/o: **Marcello Zunica** - Via Palermo, 7 - 35142 Padova  
tel. 049.651134 - 333-9155550 - E-mail: marzu.aercad@alice.it

Le collaborazioni dovranno pervenire, possibilmente tramite posta elettronica, entro la fine dei mesi dispari.  
Le foto dovranno essere accompagnate dal nome dell'autore e da una sintetica didascalia.

La Redazione si riserva il diritto di scelta sugli elaborati ricevuti e di adattare i testi alle esigenze editoriali.

EDIZIONE DI APPROFONDIMENTO TECNICO

# l'AVIAZIONE

## "PER TUTTI"

AGOSTO

1945

ANNO I

N. 1



RIVISTA MENSILE DI AEROMODELLISMO  
VOLO A VELA E VOLO A MOTORE

L. 35