

L'ACQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 52

Novembre - Dicembre 2010



**La mano magica di Ninetto
... per un motore recalcitrante
(Cartigliano - 2010)**

[foto MarZu]



SAM 2001 L'AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale
CF 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

Quota sociale: €30.00 Assicurazione: €20.00

Pagabile tramite:

Carta poste pay n.: 4023 6004 4446 3055

Bonifico su IBAN: IT46 X010 0560 1600 0000 0004 648

CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Giovanni Ridenti**
Via di S.Godenzo, 42
00189 Roma
Tel. 06.331.16.89
- V.Presidente:** **Giancarlo Gosio**
Via Napoli, 74/6
16134 Genova
Tel. 010.230.919
Cell. 339.31.05.413
E-mail: giangosio@alice.it
- Segretario:** **Giuseppe Carbini**
Via Monte Cauriol, 22
36061 Bassano del Grappa
Tel. 0424.35.058
Cell. 340.35.41.669
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quaglieri**
Via Locke, 15 scala F
00156 Roma
Tel. 06.820.020.26
Cell. 338.96.36.660
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**
Via Cammello, 34
44121 Ferrara
Tel. 0532.790410
Cell. 348.33.02.035
E-mail: avvince@gmail.com

SOMMARIO

- Dalla Redazione	<i>M. Zunica</i>	pag 1
- La penna al Segretario	<i>P. Carbini</i>	" 2
- Intermezzo	<i>MarZu (a cura)</i>	" 3
- Per un buon utilizzo Cox	<i>C. Santoni</i>	" 4
- Movo D10 repl. 5ª fine	<i>G.M. Castagnetti</i>	" 8
- Wog	<i>MarZu (a cura)</i>	" 10
- Il Lampo F 20	<i>D. Vescovi</i>	" 12
- Italia-V.4 e altro	<i>MarZu (a cura)</i>	" 18
- Wings of Portugal.	<i>V. Canestraro</i>	" 20
- Valle Gaffaro 10/10/2010	<i>M. Baccello</i>	" 22
- 6° Convegno sui Motori	<i>P. Carbini</i>	" 25
- Pubblicità	<i>MarZu (a cura)</i>	" 27
- Movo M16	<i>P. Carbini (a cura)</i>	29
- Due chiacchiere per e-mail	<i>Franco e Piero</i>	" 31



In redazione: **Marcello Zunica**
Via Palermo, 7
35142 Padova PD
Tel. 049.651.134
E-mail: marzu.aercad@alice.it

Giuseppe Carbini (Vedi sopra)

Sezione Tecnica **Giacomo Mauro**
Via G Venezian, 10
98122 Messina ME
Tel. 090.771.153
E-mail: giac.mauro@tiscalinet.it

Giuseppe Tortora
V.le dei Quattro Venti, 120
00152 Roma RM
Tel. 06.580.96.19

Attività sportiva: **Vincenzo Canestraro** (Vedi sopra)

La documentazione grafica di questo numero è stata fornita da Canestraro, Castagnetti, Santoni, Zunica e tratta dagli archivi di Movo, Vescovi, Zunica.

Nella prima di copertina «Ninotto: il mago dei motori». Nella quarta «Cartigliano - Il Piper Tri Pacer 135 recuperato»

Il contenuto degli articoli e degli inserti firmati è di responsabilità dell'Autore e non rispaccia, necessariamente, il pensiero della Redazione.

DALLA REDAZIONE



Con questo numero si concludono cinque anni sulla poltrona de L'AQUILONE e non vorrei che qualcuno pensasse che ormai è di mia proprietà: quel qualcuno si faccia subito avanti perchè gliela spolvero e la rimetto a nuovo per consegnargliela!

Sono trenta numeri, dal 23 al 52, questo, appunto, con alti e bassi come capita a chi ogni volta deve spremersi le meningi per i testi, rincorrere tizio e caio per gli articoli, 'giocare' con le foto, i trittrici, le riviste, i disegni.

Proprio l'altro giorno, parlando con amici, mi 'vantavo' di aver dato un taglio molto 'nostrano'

a L'AQUILONE. Mi è stato chiesto il perché e il discorso è caduto sulla peculiarità dell'aeromodellismo italiano: fin dalla nascita de L'AQUILONE (quello 'antesignano', primi anni '30) a tutti gli anni '40, chi ha visto un modello copiato anche dai disegni di Piattelli, dell'Editoriale Aeronautica o della Movo? Pochi, pochissimi!

Ci si procurava qualche foglio da pacchi, anche sgualcito - quando andava bene - una riga, una squadra, una matita, una gomma e si disegnava il modello che si modificava in corso d'opera. Si intuisce il perché della mancanza di originali all'1:1.

E qui fatemi fare l'esaltazione, l'apologia del curvilinea che ha caratterizzato le linee estetiche, lo stile, il gusto dei bei modelli italiani. Il caro amico Checo ne produsse almeno una mezza dozzina di oltre un metro per disegnare le sue belle fusoliere, i raccordi alari, i relativi terminali se non intere ali. Scorrete le nostre vecchie riviste per assaporare l'apoteosi, il gusto sottile delle curve dei nostri veleggiatori, degli elastico, dei motomodelli. Quelle vecchie riviste sono piene di suggerimenti per ricavare sezioni ellittiche o 'ovoidali' per modelli difficili - personalissimi - ma belli, tanto belli ma tanto poco appetiti oggi dai nostri modellisti che non hanno la voglia o magari la capacità di ridisegnare, recuperare, sviluppare un disegno da un trittrico, non gustano il piacere di curvare listelli ancorché di balsa: insomma rifiutano il bello a vantaggio del pollice.

Lasciatemelo dire: il modello italiano di 'allora' è l'esaltazione del senso estetico senza nulla togliere al rendimento, se è vero che i risultati non furono pochi: il clone da noi aveva scarsa fortuna!?

Solo con l'avvento dei nuovi regolamenti FAI, con la standardizzazione di certi principi, l'obbligo di certe regole, si avvertono la necessità e la ripetitività di forme e di linee.

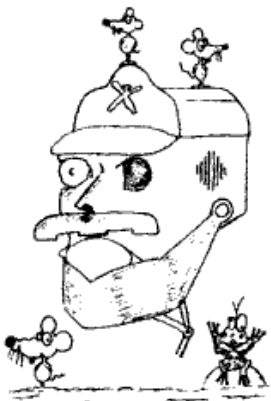
Ecco perchè ho privilegiato in questo numero il contrappasso di due modelli - l'«F20» (92 cm a.a.) di Pozzi e l'«Italia V.4» (315 cm a.a.) di Crucitti - il primo un elastico da scatola di montaggio della FRAM, per iniziare; il secondo un superbo 3 metri che mi piacerebbe vedere in volo per 3h e 13', naturalmente senza l'assistenza della radio.

Sarà stata anche una prestazione fortunata ma 'allora' (1947) certe cose succedevano!

Perdonatemi tanta nostalgia e questo sfogo, e lasciatemi concludere con i più sinceri, calorosi auguri miei e de L'AQUILONE per le prossime festività.

Marcello Zunica

LA PENNA AL SEGRETARIO



Siamo a fine anno ed è tempo di bilanci. Chiudiamo l'anno a quota 192 soci ordinari, in leggero calo rispetto ai 201 dello scorso anno. Alcuni amici non hanno ritenuto di dover rinnovare l'adesione ed è difficile conoscerne i motivi. Di alcuni so per certo che la loro adesione era stata motivata solo dal fatto di poter avere una copertura assicurativa a costo accettabile in attesa di organizzarsi in tal senso all'interno dei gruppi d'appartenenza, di altri non so. Non resta che sperare che il fatto non si ripeta e che, al contrario, le adesioni aumentino. Pensateci, se ognuno di noi trovasse un nuovo socio, di colpo saremmo poco meno di 400. Un sogno! Comunque alcuni lo hanno fatto ed a loro vanno i miei più sentiti ringraziamenti.

L'ultimo neo-iscritto ha offerto la sua competenza per la realizzazione di un database che consenta di esplorare con facilità la massa di dati contenuti nel foglio excel che da qualche tempo ho inserito nel nostro sito ed al quale si può accedere dalla pagina "Archivio condiviso". Il lavoro non sarà breve e richiederà del tempo. Vi terrò informati. Se qualcuno in possesso delle necessarie conoscenze intendesse collaborare, sarà ben accetto.

Tornando al discorso associazione, è tempo di metter mano al portafogli e versare la quota per il 2011. Alcuni lo hanno già fatto e di questo li ringrazio. Ricordo che le quote da versare sono di 30 euro per la quota sociale cui bisogna aggiungere altri 20 se si vuole usufruire anche della copertura assicurativa che scade al prossimo 28 febbraio. Il versamento va fatto tramite ricarica sulla carta POSTEPAY n. 4023 6004 4446 3055 o con bonifico bancario sul conto IBAN IT46X 01005 60160 000000004648, entrambi intestati a Giuseppe Carbini. A tutti quelli che rinnoveranno l'iscrizione verrà inviata, col prossimo Aquilone, la tessera sociale che, finalmente pronta, è stata mostrata in anteprima ai partecipanti al 5° convegno sui motori. La tessera, delle dimensioni di una carta bancomat, avrà il fronte come compare nell'illustrazione in calce alla pagina e sul retro un adesivo riportante i dati personali di ognuno di noi. Verrà assegnato un numero progressivo in base all'anzianità di adesione.

Sabato 15 gennaio si terrà la consueta festa degli amici a casa del nostro presidente. Dato il non eccessivo spazio disponibile il numero di invitati sarà limitato a circa 70.

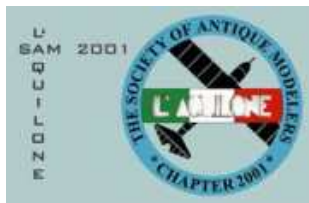
Il presidente è contattabile direttamente al 06-3311689 e sarà ben lieto di sentirvi.

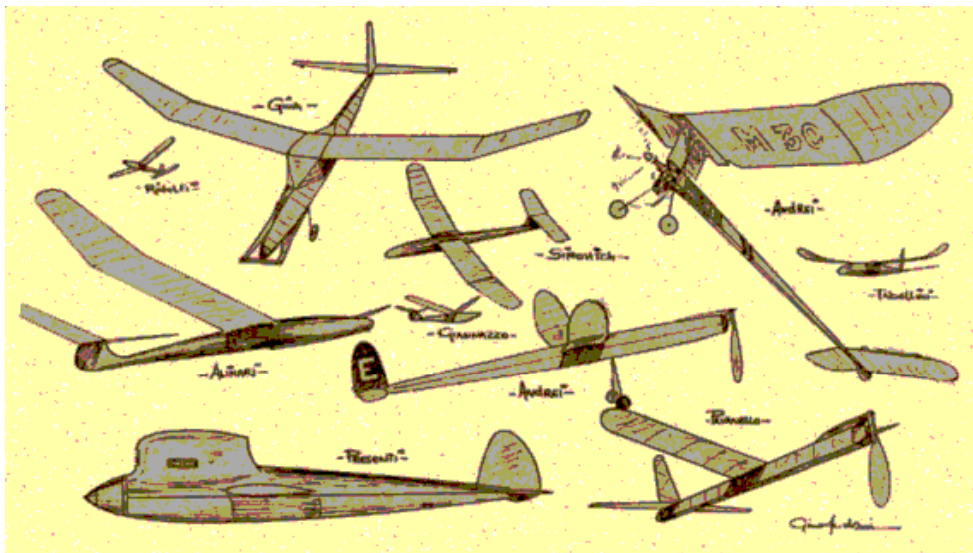
L'indomani, 16 gennaio, sempre a casa del presidente, si terrà l'assemblea ordinaria. Allegato al presente numero del nostro notiziario trovate la lettera di convocazione.

Nello scorso numero avevo rivolto l'invito agli organizzatori di gare o raduni a comunicare le loro intenzioni. Personalmente ho ricevuto ben poco e quel poco lo trovate in terza di copertina..

Auguro a tutti voi un Felice Natale ed un Sereno 2011.

Pino Càrbini





Una 'raccolta' di modelli fiorentini (da L'ALA 1950 n.6) di Gius, Ridolfi, Andrei, Sirovitch, Tabellini, Giannazzo, Alinari, Presenti, Pavanello; campioni che si contendevano gli allori con altrettanti campioni di compagini organizzate ma anche più isolati, appartati (verso questi ultimi, sempre troppo dimenticati, nutro un particolare filing) e un intermezzo di Mossotti (da L'ALA 1950 n.8) per rammentare indimenticabili giornate di gare.

Un ricordo forse patetico e nostalgico - forse un po' amaro - allo scadere di un altro anno che ci buttiamo dietro le spalle. (MarZu a cura)

INTERMEZZO

Avete già visto l'aeroporto della vostra città dopo una gara? Avete visto l'erba piegata, maltrattata, l'erba tempestata di mille pezzettini di carta multicolore e di legno che sembrano le gemme di una magnifica collana? Sì, l'avete visto. E non vi ha fatto effetto? E non avete provato niente? Siete degli insensibili, allora!

A me i prati dopo le gare fanno una impressione strana, mi commuovono.

E ci vado apposta, quando scende la sera della domenica, a vederli. Mi siedo accovacciato fra l'erba e contemplo l'immensa distesa verde. Sto immobile e silenzioso per non turbare la calma dignitosa del luogo. Sembra un campo di battaglia dopo la pugna; e le carcasse sventrate dei modelli, chissà perché, mi vien da paragonarle alle carogne di cavalli o a batterie saltate in aria.

Credetemi, è bello andare sui campi

dopo le gare, quando non c'è nessuno. Allora si tende l'orecchio e si ode il rumore che fanno i fiorellini calpestati rialzandosi, e l'odore vago della miscela, che si stà sciogliendo alla brezza, si ricorda la vostra stanza, la vostra casa.

In quel campo ci siete tutti voi e c'è tutto di voi, al completo. Ed io mi diverto a raccogliere i pezzettini di carta multicolore, li raduno nel palmo della mano e li contemplo fantasticando, quasi sempre cerco di indovinare a quale modello appartenevano.

Così fino a notte.

Quando poi il velo bruno giocando con gli ultimi riverberi di un sole troppo lontano, rende il paesaggio come le tele di alcuni pittori ottocenteschi, allora mi fermo qualche istante in contemplazione, poi chiudo gli occhi e mi allontanano di corsa per non distruggere quell'ultima visione che è divina....

Alessandro Mossotti

PER UN BUON UTILIZZO DI UN MOTORE COX



La riproduzione del FOKKER DV spinto da un Cox in versione v.v.c.

E' inutile dire che la categoria che preferisco in assoluto, per quanto riguarda i radio assistiti, è sicuramente la ½ A Texaco sia perché i modelli non hanno dimensioni eccessive sia per il fatto che tutti dobbiamo utilizzare lo stesso motore che, per me, ha delle caratteristiche uniche di facilità di utilizzo che sono: serbatoio integrato, attacco radiale e facilità di carburazione; non avere a che fare con castelli motore, serbatoi e tubetti (niente contestazioni sulla capacità dei serbatoi in gara) e carburatore R/C me lo fanno preferire agli altri. Avendo saputo che i miei amati motori sono nuovamente disponibili sul mercato con la speranza di vedere rifiorire la ½ A Texaco nel panorama sportivo nazionale, mi è venuto in mente di scrivere qualcosa per condividere la mia modesta esperienza sul trattamento di questi motori. Con questo metodo, assolutamente non scientifico ed esclusivamente pratico, riesco a far funzionare il motore per due minuti abbondanti senza fare alcun intervento sul motore, sul Venturi o sulla valvola.

Frequentando l'ambiente delle gare O.T. da alcuni anni, spesso mi è capitato di incontrare persone che hanno un pessimo rapporto con questo motore, tanto da arrivare ad avere problemi seri di utilizzo. Fatta salva la possibilità che alcuni fossero particolarmente negati in materia, la maggior parte di loro aveva solo problemi legati alla poca pulizia ed al mancato rodaggio del motore; questi due problemi si risolvono agevolmente con operazioni semplici da fare e, se mi concedete un po' di tempo, le vediamo insieme.

La Pulizia - Queste operazioni sono molto semplici e vanno fatte, in particolare, al motore che è rimasto inutilizzato da alcuni mesi. Viene spontaneo staccare il modello dal chiodo ed andarsene in pista ma, prima di andare, è opportuno e consigliabile frenare l'ardore e:

- pulire il serbatoio per la semplice ragione che il tubetto di alimentazio-

ne porta, al suo interno, una molla per evitare la sua piegatura a gomito e la conseguente mancanza di alimentazione; è facilissimo che rimanga della miscela tra le spire e che l'olio si agglomeri e arrivi ad ostruire, totalmente o parzialmente, il condotto con conseguenti problemi di alimentazione che portano il malcapitato ad utilizzare tutto il suo repertorio di imprecazioni sul campo di volo o, più spesso, direttamente in gara;

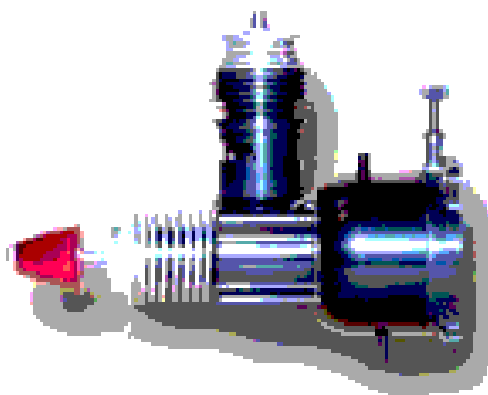
- pulire la valvola a lamella in materiale plastico che, raramente, rimane attaccata al metallo e non permette l'entrata della miscela nel carter motore. Nel caso vi capiti un bloccaggio della valvola od un presunto tale, in pista è sufficiente soffiare con forza nel venturi e le cose tornano a girare per il verso giusto;

- controllare il cielo del pistone; se ha depositi di carbonio dovuti alla combustione è il caso di procedere alla pulitura con dentifricio e carta abrasiva finissima appoggiandolo, testa in giù, su un piano duro e procedendo alla abrasione con calma e con movimenti circolari;

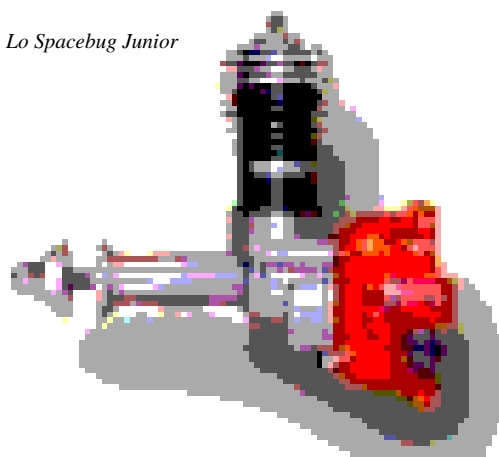
- controllare che nel carter non ci siano depositi di morchia di olio soprattutto dietro il disco dell'albero, cosa che impedisce allo stesso di girare liberamente ed alla miscela di lubrificare il pezzo durante il funzionamento.

Se ci pensate bene sono le stesse cose che si fanno su tutti i nostri motori, ma che sui Cox sono ritenute, dai più, inutili. Vai a capire perché.

Il Rodaggio - Per avere un motore che assicuri un buon funzionamento al suo utilizzatore la cosa più importante da farsi è sicuramente un buon rodaggio il quale non viene fatto quasi da nessuno, partendo dal presupposto che il libretto di uso e manutenzione, ed il comune sentire sui Cox, considera il motore rodato e pronto all'uso dopo pochi serbatoi. Il metodo descritto dalle istruzioni è sicuramente valido per quanto riguarda l'applicazione nei modelli pronti al volo, prodotti per anni dalla Cox, dove l'utilizzo era finalizzato al giocattolo-scientifico di massa più che al mo-



Il Black Widow



Lo Spacebug Junior

dellismo competitivo come succede nella ½ A Texaco.

Come si vede dalla foto, i modelli prodotti dalla Cox, in particolare quelli per il volo vincolato che conosco direttamente, hanno un'aria accattivante ed abbastanza robusta per reggere l'impatto con un ragazzo alle prime armi con il modellismo volando anche bene, ma hanno un serbatoio che dà una autonomia di funzionamento attorno al minuto e 30 secondi.

Ricordo ancora benissimo il mio primo aeromodello avuto, un Mustang P51 pronto al volo della Cox comprato tanti anni fa con la mia prima paga di un lavoretto fatto nelle ferie estive. Aveva una tripala da 5" ed un motore che partiva subito al quale bastava stringere un po' lo spillo per arrivare al massimo dei giri. Lasciavo il modello nelle mani dell'aiutante di turno e correvo alla manopola perché venisse fatto decollare il prima possibile, visto che l'autonomia di funzionamento era di circa un paio di minuti, il tutto senza alcun problema di spegnimenti e carburazione anche per me che non avevo alcuna esperienza di motori fino a quel momento e quello che sapevo lo avevo imparato dalle istruzioni presenti nella scatola.

Ricordando di ciò molti anni dopo, appena ho iniziato a praticare la ½ A Texaco, ho applicato la stessa procedura al mio Baby Bee nuovo fiammante ma i conti non tornavano più. Spegnimenti a non finire o voli scarburati. Le cose erano molto cambiate con l'utilizzo delle eliche da 7" o da 8" ed allora mi sono guardato intorno ed ho cercato di carpire tutto quello che potevo, da chi riusciva meglio di me ma, col cavolo, che ti dicevano qualcosa!. Ed io col cavolo che l'ho data vinta!

La prima cosa che ho notato era che il motore aveva delle smagratte, e spegnimenti, causati dal surriscaldamento dovuto allo sforzo subito utilizzando eliche grosse. Per quel poco di meccanica che conosco, lo smagrimento è dovuto al surriscaldamento del cilindro ed alla aumentata resistenza all'avanzamento del pistone per causa della dilatazione termica dei metalli. Il rodaggio serve proprio a fare in modo che i leverismi acquistino una tolleranza tale da permettere il miglior rapporto di attrito subito e potenza erogata per riuscire ad ottenere un buon funzionamento ad un determinato numero di giri e un certo periodo di funzionamento.

Il ragionamento che applico è quello di ottenere un costante sviluppo di potenza per un certo periodo di tempo che, per il serbatoio utilizzato in generale sui Cox, è di 2 minuti circa più il periodo occorrente per il riscaldamento con l'utilizzo di una data elica, scelta in base al modello ed agli altri parametri che non vi ripeto perché li sapete benissimo.

Quindi passiamo ad analizzare una corretta, secondo me, procedura di rodaggio. Si procede partendo dal presupposto che il motore deve girare con sessioni di almeno 5 minuti per volta. Quindi si deve fare in modo di riempire il serbatoio in continuazione fino al raggiungimento di tale tempo di funzionamento. Si inizia con una sessione con carburazione mediamente grassa, utilizzando, possibilmente, una 6X4 e la miscela classica 80/20. Al termine di tale sessione, e dopo aver fatto raffreddare il motore, si procede con la seconda sessione mettendo una bella 7" (7X4 a pala stretta o meglio una 7X3,5) e portando il motore quasi al massimo dei giri (diciamo di riaprire lo spillo di 1/4 di giro rispetto alla carburazione massima). Durante questa fase, in particolare, vedrete che il progressivo riscaldamento del motore porterà ad uno smagrimento della carburazione e dovrete provvedere a regolare lo spillo di conseguenza. Fate molta attenzione a questo momento di criticità di funzionamento del motore perché questo è l'indicatore di corretto

rodaggio che io prendo in considerazione.

Generalmente, con il motore nuovo, tale variazione si manifesta per la prima volta intorno al minuto ripetedosi, con più o meno frequenza, per il prosieguo del funzionamento fino al caso estremo del surriscaldamento e dello spegnimento definitivo che, inutile dirlo, dobbiamo fare in modo di non far verificare. Mantenete il motore in funzione aprendo lo spillo e ripristinando circa il numero di giri precedente, tutte le volte che occorre fino al raggiungimento dei fatidici 5 minuti di funzionamento ininterrotto. Fatto raffreddare bene, si procede ad un altro paio di sessioni, procedendo sempre come sopra. Le sessioni successive verranno fatte al massimo dei giri seguendo la stessa identica procedura usata fino adesso; l'unica cosa che cambierà sarà che la correzione della carburazione verrà, piano piano, fatta sempre più tardi fino al punto in cui sarà fatta una sola volta per tutti i minuti di funzionamento. Quello sarà il segnale che il motore è rodato. Fatto questo avrete un Cox che, una volta scaldato e corretto di carburazione, arriverà alla fine del serbatoio senza alcuna variazione di regime di giri. E' sottinteso che se volete poi usare una 8" dovete fare un piccolo rodaggio di assestamento dato che l'impegno di funzionamento è sicuramente maggiore. Semplice no?

Buon divertimento a tutti e spero di ritrovarci numerosi sui campi di gara per divertirvi insieme con questa semplice categoria O.T.

Curzio Santoni (cusanton@tin.it)



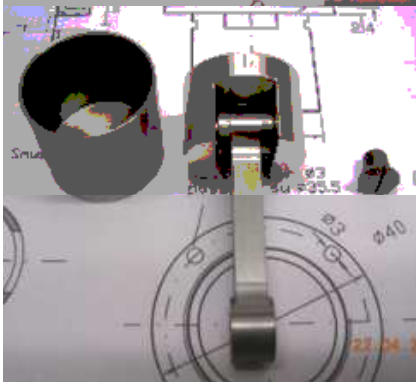
Modelli in attesa. In primo piano il 'Pilade' di Moschini che monta un Cox

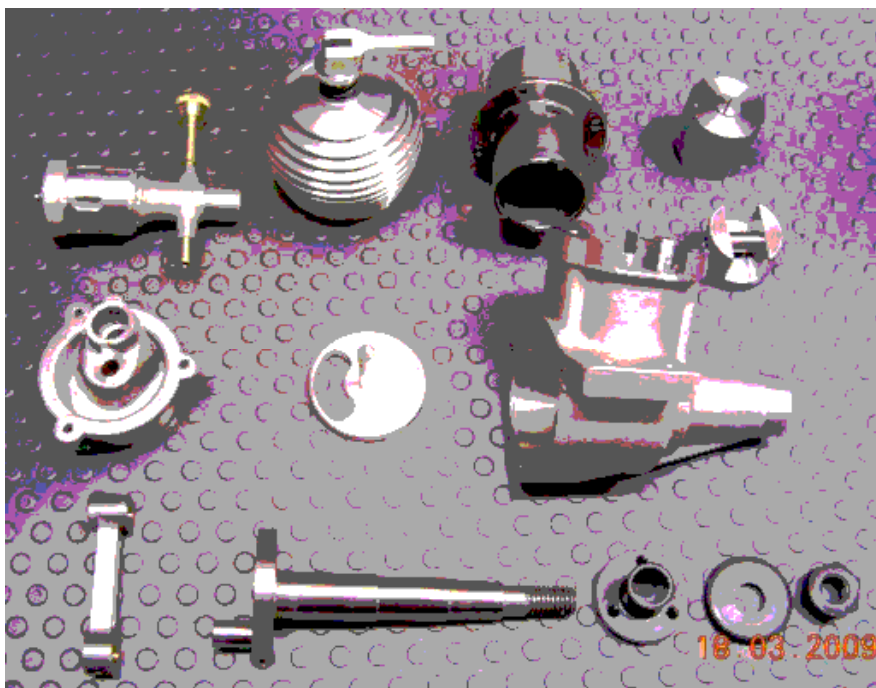


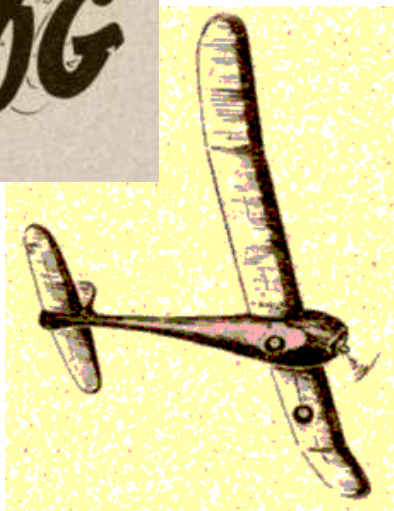
21.01.11

Particolari: il carburatore, la biella, le viti e il mozzo dell'elica.

Le componenti del Movo D10 e il motore assemblato (pag. di fronte)





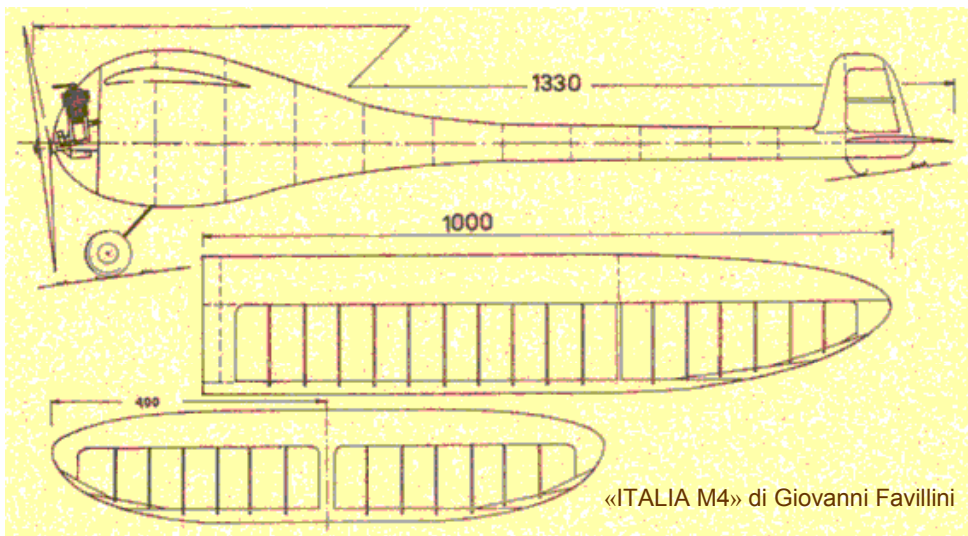


Il «WOG» di W. Winter fu "progettato e costruito per controllare sperimentalmente alcune idee del costruttore e quasi tutte furono soddisfacentemente comprovate" (L'ALA 1945 n.3/4)

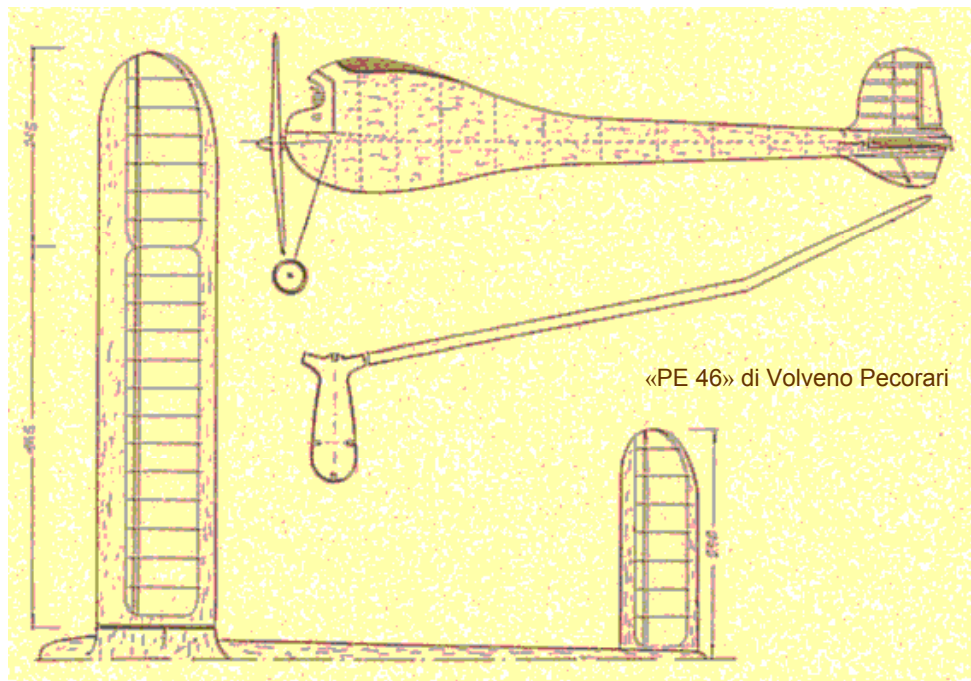
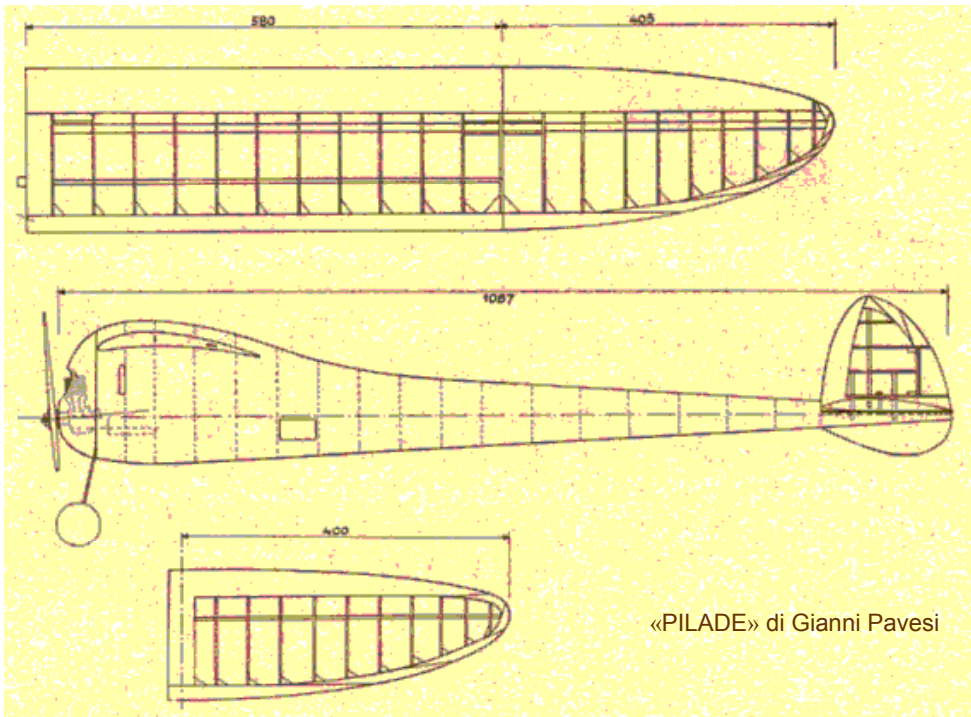
Di impostazione "winteriana" - forte-discreto allungamento, potenza, leggerezza ecc - sono i modelli di Pecorari, Favillini, Pavesi quest'ultimo riprodotto in diverse versioni anche negli O.T.

I tritici - corredati da tabelle, misure e molti precisi riferimenti per una loro aderente riproduzione - sono proposti ne L'ALA n.17-18 del 1947 (Italia M4 - PE 46) e nel n.19 del 1950 (Pilade)

(MarZu a cura)



«ITALIA M4» di Giovanni Favillini



IL LAMPO F 20

Correva l'anno 1947. Il viandante che si fosse trovato a passare in un tiepido pomeriggio d'autunno per la Piazza d'Armi di Ferrara, avrebbe visto un ragazzino caricare col dito un modello ad elastico di colore giallo e lanciarlo con il vento in coda.

Avevamo 12 anni. Quando trovavamo le 30 o 40 lire necessarie, compravamo l'Ala



e, talvolta, Piccole Ali. Proprio su l'Ala leggemmo la notizia della costituzione dell'Unione Aeromodellisti Ferraresi e del suo insediamento nel Palazzo dell'Aeronautica (ex Istituto Medico Legale) di Viale Cavour, e non mettemmo tempo in mezzo per andarci. Con un po' di timore reverenziale, entrammo nello stanzone dell'U.A.F. e fummo subito impressionati da due grandi bellissimi veleggiatori, uno appoggiato ad un tavolo ed uno appeso

altri in progetto e nelle prossime gare vedremo, con piacere, anche concorrenti di Benevento. Auguri.

DA FERRARA si comunica che per gentile concessione del Comando della II Zona Aerea Territoriale, l'Unione Aeromodellisti Ferraresi si è insediata nel Palazzo dell'ex Istituto Medico Legale, sito nel Viale Cavour.

La nuova sede è vasta e darà la possibilità di indire, oltre alle note riunioni settimanali anche corsi teorico-pratici di aeromodellismo, sia iniziali che di perfezionamento.

Da queste righe l'U.A.F. intende ringraziare il Comando II Z.A.T.

SALERNO. Il 22 Aprile, organizzata dalla Club, si è svolta una modelli veleggiatori, tore, col concorso di istri, che hanno dato

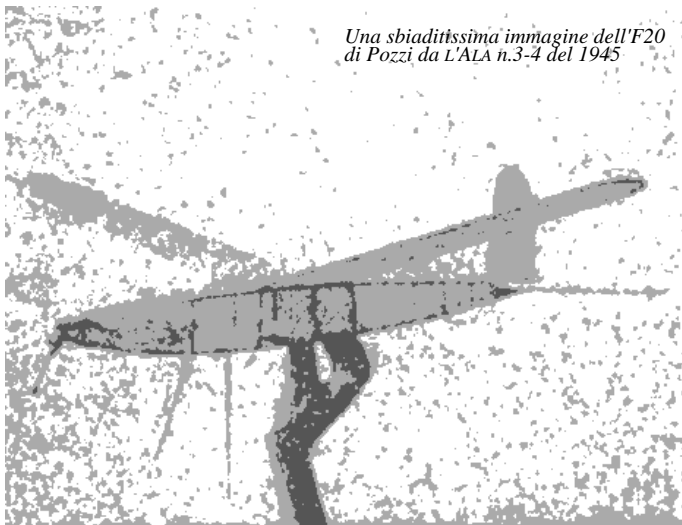
... Dal fondo di un cassetto!
'il tempo della nostalgia e della ricerca del tempo perduto'.

Anche FERRARA ha ripreso la sua attività aeromodellistica, dovuta forzatamente interrompere.

Passata la bufera tremenda che tutto ha sconvolto e devastato, gli aeromodellisti ferraresi che hanno potuto riprendere i contatti, sul finire del 1945 si sono costituiti in Gruppo, denominato U.A.F. (Unione Aeromodellisti Ferraresi) e settimanalmente si radunano per discutere i diversi problemi di organizzazione e di azione.

La sede provvisoria dell'Unione è in via Malagutti 59 e si invitano pertanto tutti gli amici e simpatizzanti dell'aeromodellismo, ad intervenire alle riunioni e di aderire alla U.A.F., onde i programmi di attività che attualmente sono in discussione possano rispecchiare ed incontrare anche i loro desideri.

Una sbiaditissima immagine dell'F20 di Pozzi da L'ALA n.3-4 del 1945



al soffitto, e da un disegno che ci apparve meraviglioso fissato ad una parete. Solo molto tempo dopo potemmo imparare di che cosa si trattava: il veleggiatore bianco appeso al soffitto era il MOVO M 4 'Professor', quello azzurro sul tavolo era il bideriva MISTRAL di Leardo Goi; la tavola alla parete era una cianografia del MOVO M 11 che riproduceva

il Breda 39, ad elastico.

C'erano quattro o cinque persone, che ci sembrarono adulti (avranno avuto vent'anni) che parlavano d'aviazione e discutevano sul perché della caduta frequente dei 'Dakota'.

Prima di mezzogiorno avevano trovato i motivi in un evidente errore progettuale: l'esagerata rastremazione dell'ala, la cui

ridotta corda all'estremità predisponeva l'aereo all'inevitabile stallo ed alla conseguente caduta.

Non sappiamo se abbiano poi scritto alla Douglas per suggerire le correzioni opportune.

Quando Dio volle, ci dettero retta, chiesero cosa volevamo fare e proposero di iniziare con una cosa facile, magari una scatola di montaggio, e di andare prima per un po' al campo per ambientarci e vedere cosa facevano 'loro'. Prendemmo ovviamente e forse

FRAM

ALLA "COPPA ARNO,"

Categoria veleggiatori
1° Ciani (FRAM)

Categoria elastico
1° Pozzi (FRAM)

Categoria motori
1° Coco (FRAM)

TUTTO PER
L'AERO -
MODELLISMO

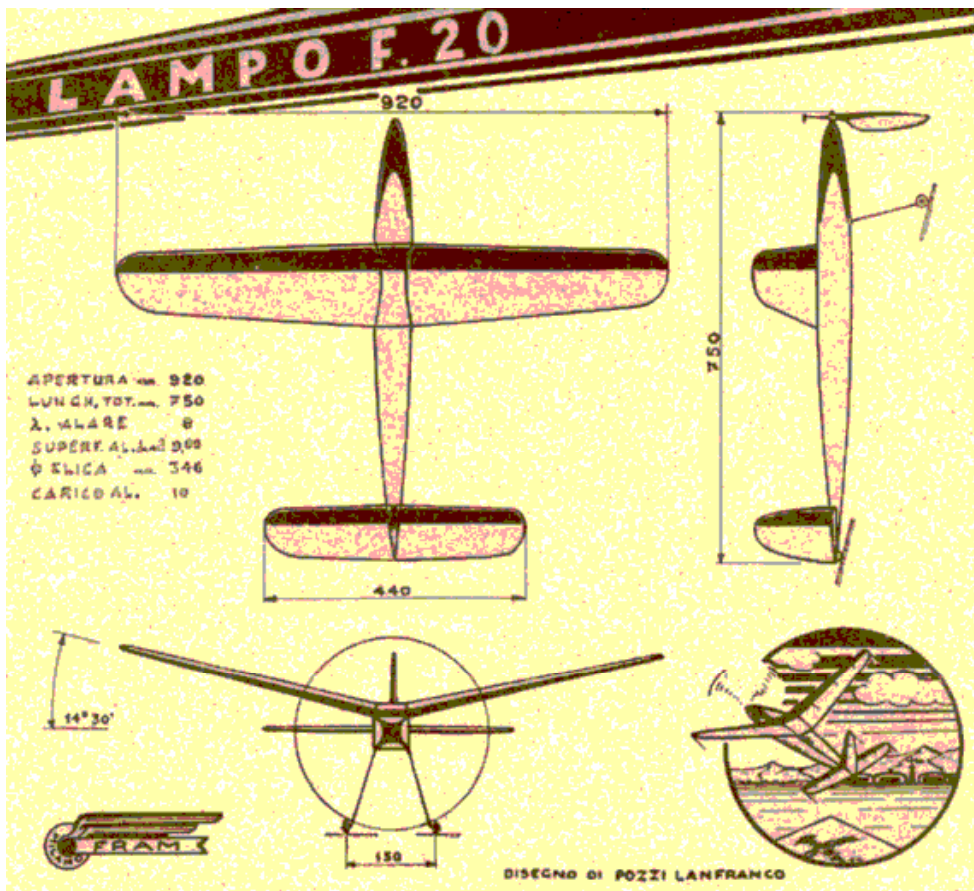
Motorini - Fram
Disegni - Fram
Materiali - Fram

MILANO - Via Carlo Farini, 60 - Telef. 691.969

La pubblicità della FRAM sui primi numeri de L'ALA

gratuitamente, la tessera dell'U.A.F.

Non so come, ma riuscimmo a convincere nostro padre ad acquistare la scatola di montaggio che la FRAM di Milano forniva del modello ad elastico Lampo F 20, di cui avevamo visto il servizio su uno dei primi numeri de l'Ala. Dopo qualche tempo le Poste, da poco repubblicane, ci recapitarono il pacco: la lunga scatola di cartone era accuratamente piegata in due, e le due parti tenute assieme da una legatura di spago, col piombo gover-



Il sintetico trittico come da L'ALA n. 3-4 del 1945 e - nella pagina di fronte - le relative note illustrative

nativo. Aperta la scatola, trovammo il disegno arrotolato ed anch'esso piegato in due, tutti i listelli spezzati, le centine buone, il carrello già piegato e finito con le ruote lenticolari, un rotolino di carta giallina, ed il gruppo tappo-elica per fortuna sano.

Ricordiamo bene che all'elica monopala ripiegabile era fissata un'ogiva di legno verniciata di rosso lucido con la scritta 'Stinky', forse di origine americana.

Tornammo col fagotto alla sede dell'UAF, dove ci consigliarono di sostituire i pelosisimi listelli di balsa 3x3 e 3x7 spezzati con tondini di pioppo da 3 e con listelli diiglio

triangolari. Ci dettero l'indirizzo di un signore dal quale si potevano acquistare tondini, listelli e tavolette di tranciato di pioppo ed iniziammo la costruzione del nostro primo vero modello. Già, nei nostri primi conati, avevamo imparato a farci in casa il collante con

NEL 1913, di ritorno dal 9° Concorso Nazionale, mi convinsi sempre di più che la formula promossa dal noto aeromodellista francese Guillemard, con i suoi modelli vincitori della coppa André, e ripresa in Italia dal primatista De Grossi, si stava facendo strada e rilevava i suoi grandi vantaggi. Pensai allora di sperimentare personalmente questa formula plasmandola, nello stesso tempo, col mio punto di vista; studiai così un modellino di media apertura, superiore però ai 70 cm. poiché ho notato che queste « zanzare » caricate con 5 gr. per cmq. sono oltremodo sensibili alle minime agitazioni atmosferiche.

La potenza fornita dalla matassa, composta da 12 fili 1 x 3, era resa attiva dall'elica monopala completamente in balsa, di forte diametro, pala larga e forte passo a differenza delle normali eliche formula americana, non presentava un eccessivo svergolamento all'estremità (svergolamento dato com'è noto per ridurre la portanza della pala e for-

mare così la superficie di equilibrio), ma una rastrematura che partiva da $\frac{1}{3}$ della lunghezza totale misurata dall'esterno: ho notato che l'elica in balsa è soggetta a scassature in fase di messa a punto del modello, ma è senz'altro da adottarsi per ottenere un perfetto equilibrio; è sempre bene che le parti ruotanti siano il più leggere possibile.

Una volta stabilite la matassa e l'elica che formano la spina dorsale del modello ad elastico, rimaneva un altro problema: la scelta dei profili, e due erano le vie da seguire: usare un'ala profilata col piano-convesso ed ottenere una planata veloce e conseguentemente più lunga, o un'ala profilata col concavo-convesso ottenendo un modello più atto al veleggiamento perché dalle caratteristiche proprie di un veleggiatore. Con quest'ultimo però le spirali di planata sono di minore ampiezza poiché la traslazione è resa lenta dallo stesso profilo, quindi percorrendo minor spazio, minore è la possibilità di trovare delle ascendenze.

l'acetone e ritagli di celluloidi o pellicole cinematografiche (allora ancora di celluloidi) liberate in acqua calda dall'emulsione. Anche la colla per la carta ci veniva bene con amido sciolto in acqua e bollito sino alla giusta consistenza.

La carta, una carta FRAM giallina simile alla carta MOVO, venne tesa bagnandola con acqua e rimase sempre priva di verniciatura, dato che nessuno ci aveva detto niente in proposito.

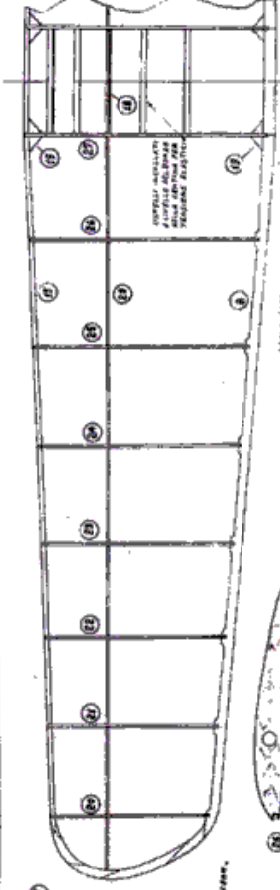
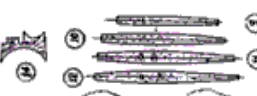
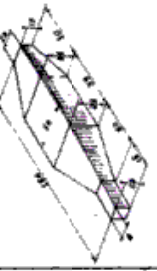
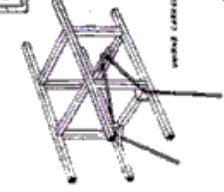
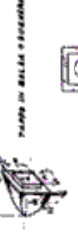
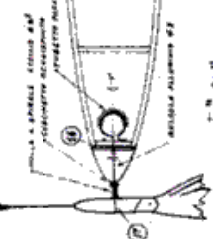
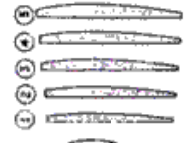
Bene o male, finimmo il modello ed andammo in Piazza d'Armi per provarlo, in bicicletta ed al seguito degli 'anziani'. In quegli anni l'aeroporto di Ferrara era impraticabile, costellato di buche, che solo in parte erano state causate da bombe: la maggior parte era stata prodotta dal brillamento di

Per questo, e soprattutto perché mi era garante di una migliore salita, usai il piano-convesso « Clark y ». Con queste caratteristiche, il modello raggiungeva con ascesa regolare, una quota di circa 70-80 metri, che sapeva poi sfruttare sfiorando l'aria con i suoi 10 gr. di carico alare.

La costruzione completamente in balsa normale e balsa duro, a seconda degli sforzi a cui sono sottoposti i vari elementi, è delle più semplici e del tipo normale: ala rastremata monolongherone, il bordo d'entrata è costituito da un 3 x 3 arrotondato in opera, le centine sono ricavate da una tavoletta da mm. 1,5, il bordo d'uscita è un 3 x 8 alleggerito e sagomato in opera, la fusoliera è a traliccio ed i timoni sono privi di longherone data la sistemazione del bordo d'entrata, un 3 x 4 messo verticale ed arrotondato anteriormente: il complesso dell'ossatura è rivestito con vergatina « Fram » extra.

L. Pozzi

SCALA 1:1



SCALA 1:10



PROIEZIONE... DENTATA

"LAMPO" "FRAM F. 20

CANTIERO AVANTO	
18	Motore No. 8 - Trattore No. 1
19	Trattore No. 8 - Trattore No. 1
20	Trattore No. 8 - Trattore No. 1
21	Trattore No. 8 - Trattore No. 1
22	Trattore No. 8 - Trattore No. 1
23	Trattore No. 8 - Trattore No. 1
24	Trattore No. 8 - Trattore No. 1
25	Trattore No. 8 - Trattore No. 1
26	Trattore No. 8 - Trattore No. 1
27	Trattore No. 8 - Trattore No. 1
28	Trattore No. 8 - Trattore No. 1

migliaia di residuati bellici reperiti in tutta la provincia ed intelligentemente interrati e fatti esplodere su tutto il sedime aeroportuale. Si andava perciò alla Piazza d'Armi, un magnifico prato naturale vecchio di 500 anni che si estendeva dalle mura nord sino quasi al Po. Era il Barco, zona di caccia dei Duchi d'Este, oggi sconciato da discariche, cavalcavia, centri sociali, inceneritori e quant'altro di meglio il presente ci offre a piene mani.

Caricata a mano la matassa, col dito a girare l'elica, ci accingemmo al primo lancio. Col vento in faccia, ci accorgemmo che il modello tendeva a salire ed a scapparci di mano: ci girammo quindi di 180°, il fenomeno scomparve e lanciammo. Il modello si stabilizzò a circa due metri di quota e, senza virare, fece un trecento metri sino alla scarica della matassa. Eravamo contenti e, tornando col modello in mano, venimmo investiti dai rimproveri degli altri: come si fa a lanciare col vento in coda? Forti della nostra granitica ignoranza, ignorammo appunto ogni osservazione e lanciammo sempre il modello col vento in coda, felici dei recuperi chilometrici. Quando non c'era vento, qualsiasi direzione andava bene e forse per questo vincemmo addirittura una garetta, con tre voli di circa un minuto l'uno.

La prima ricopertura venne seguita da altre, fatte con la carta oleata che si trovava in cartoleria in bellissimi colori ed era ben robusta, imparammo a farci le matasse ritagliando a spirale con le forbici le camere d'aria (ottime quelle gialle, forse americane) che qualcuno, nell'Italia poverissima di allora, riusciva misteriosamente a trovare.

Imparammo a lanciare controvento, ma non ricordiamo che fine abbia fatto il modello, il nostro primo modello.

Passati gli anni e i decenni, venne il tempo della nostalgia e della ricerca del tempo perduto. Ci mettemmo giustamente in testa di ritrovare copia del disegno del Lampo, per illuderci di respirare l'aria di allora (*où sont les neiges d'antan?*) chiedemmo per anni in giro a tutti, pubblicammo inserzioni sui giornali. Tutto inutile.

Nel luglio di quest'anno, in un incrocio quasi casuale di corrispondenza via email, il grande Carlo Casale ci dice di avere una copia della tavola della FRAM. Quasi increduli gli chiediamo di farcene una copia ed in breve la riceviamo, con un po' di emozione.

La copia è purtroppo di una tavola in condizioni cattive, con strappi e buchi ovunque, piegature nerastre, ma è il disegno del Lampo F 20, finalmente ancora sotto i nostri occhi. Fatta una fotocopia, iniziamo su quella il lavoro di bianchetto, che perfezioniamo sulle copie successive: sulla tavola ripulita passiamo alla ricostruzione dei tratti di disegno ovviamente scomparsi, usando matite dure, righello e curvilineo. Lo stesso per le scritte. Fotocopiato ancora finalmente il disegno, ci troviamo di fronte ad un lavoro che ci soddisfa: una tavola pulita e completa in tutto corrispondente a quella originale. Abbiamo ancora il disegno del Lampo F 20 di Lanfranco Pozzi.

Chissà se qualcuno (magari un antico costruttore del modello) ce ne chiederà una copia?

Daniele Vescovi [settembre 2010]

[►] - Lo splendido veleggiatore «ITALIA-V.4» (3150 mm a.a.) di Emilio Crucitti con al suo attivo numerose vittorie in varie competizioni e che al "Trofeo 4 Mori" ha veleggiato per 3 ore e 13 minuti. Tra l'altro un trittico che si lascia apprezzare per la dovizia di particolari e che andrebbe recuperato in scala 1:1. [L'ALA n.13 - 1947]

ITALIA - V.4

600

3150

1220

DIMENSIONI ORDINATE												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
B	180	185	197	190	190	194	182	176	156	37	27	25
H	140	140	153	158	157	150	140	132	112	90	72	52
o												32

DIMENSIONI CENTINE ALA												
A	B	C	D	E	F	G	H	I	L	M		
X	400	400	400	379	369	323	338	369	377	369		
Z	135	135	135	134	132	130	128	126	123	120		
N	O	P	Q	R	S	T	U	V	Z	X		
X	347	336	320	304	287	267	244	219	187	147		
Z	117	113	106	102	97	89	81	72	52	32		

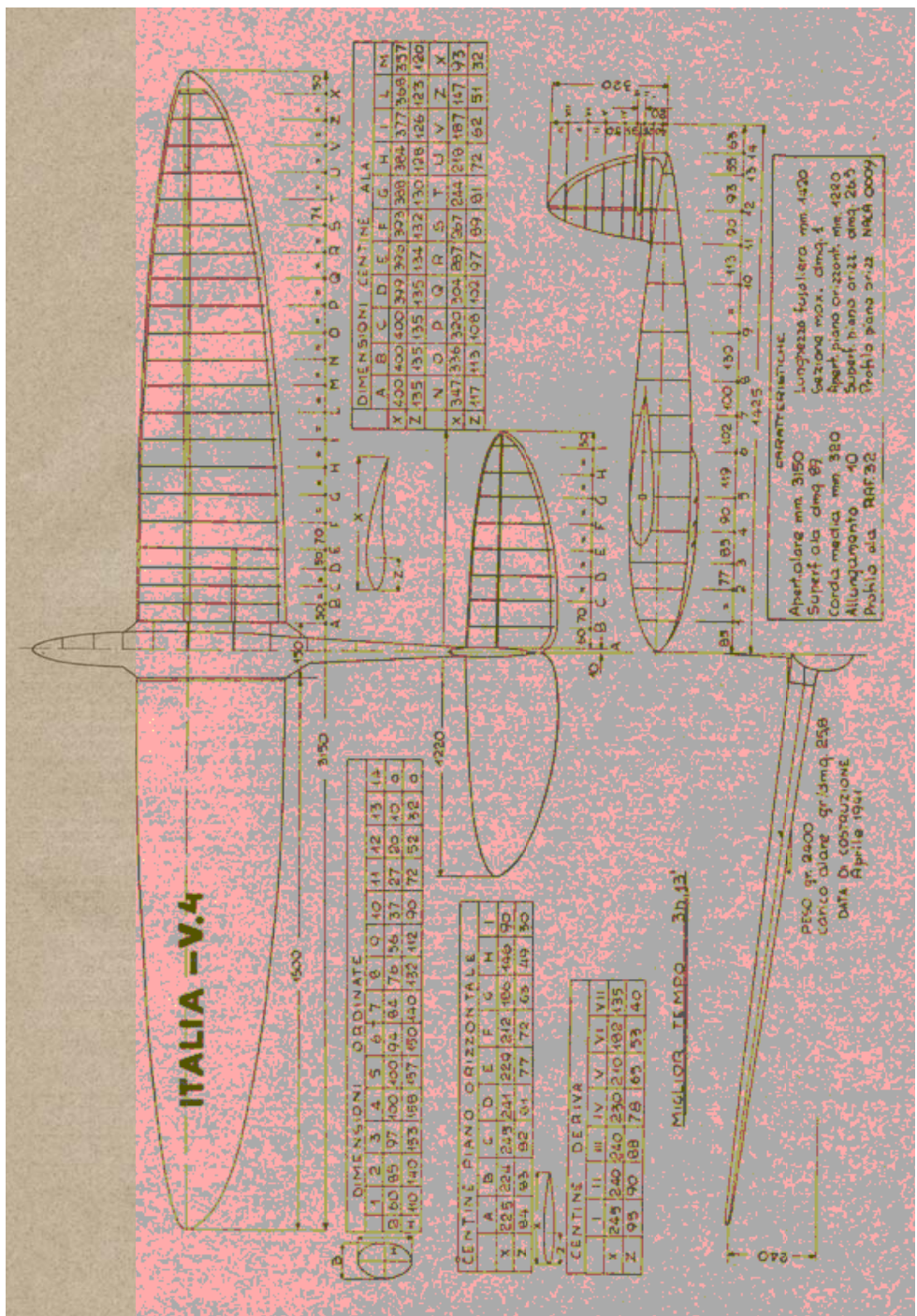
CENTINE PIANO ORIZZONTALE						
A	B	C	D	E	F	G
X	225	224	225	224	220	212
Z	84	85	82	101	77	72

CENTINE DERIVA						
I	II	III	IV	V	VI	VII
X	245	240	240	230	210	182
Z	95	90	88	78	65	53

MIGLIOR TEMPO 3h.13'

peso gr. 2400
 carico alare gr/dmq 258
 DATA DI COSTRUZIONE
 Aprile 1941

PARAMETRICHE
 Apertura mm. 3150 Lunghezza fusoliera mm. 4200
 Superf. ala dmq 87 Sezione max. dmq 4
 Corda media mm 380 Area piano orizzont. mm. 4300
 Allungamento 10 Superf. piano orizz. dmq 26,5
 Profilo ala Prof. 32 NACA 0009



QUADRO COMPARATIVO DEI MOTODELLI ITALIANI PIÙ CARATTERISTICI		APERATURA	LUNGHEZZA	SUPERFICIE	CORDA MAX.	PROFILO ALARE	SUPERF. STAB.	DIEDRO ALARE	SEZIONE TRONTO	APERATURA STAB.	CILIN. MOTORE	ELICA Ø e PASO	PESO TOTALE	PROFILO STAB.	SUPERFICIE DER.
MARINO 1941 BAGALINI MILANO		cm. 130	cm. 90	dmq. 30	cm. 25	R.A.F. 52	dmq. 10	cm. 13		cm. 70	A.E. 10 cc.	36/20	gr. 960	N.A.C.A. 0009	dmq. 18
GEO 1942 TREVISAN MILANO		cm. 190	cm. 90	dmq. 28	cm. 25	EIFFEL 400	dmq. 12	cm. 19		cm. 80	A.E. 10 cc.	36/20	gr. 860	CLARKY	dmq. 32
ANGELO 1943 GHEZZI COMO		cm. 240	cm. 125	dmq. 60	cm. 30	EIFFEL 400	dmq. 18	cm. 17		cm. 90	A.E. 10 cc.	40/22	gr. 1650	CLARKY	dmq. 38
JAURES 1943 GAROFALI BOLOGNA		cm. 170	cm. 100	dmq. 36	cm. 24	N.A.C.A. 6912	dmq. 12	cm. 15		cm. 80	5.56 cc.	36/20	gr. 800	CLARKY	dmq. 19
ADRIANO 1943 CASTELLANI CREMONA		cm. 100	cm. 110	dmq. 24	cm. 25	GOTTING 652	dmq. 9	cm. 19		cm. 60	2 cc.	28/16	gr. 440	N.A.C.A. 0009	dmq. 17
GOI 1945 LEARDO CREMONA		cm. 120	cm. 90	dmq. 22	cm. 22	EIFFEL 900	dmq. 7	cm. 12		cm. 65	2 cc.	28/16	gr. 400	N.A.C.A. 0009	dmq. 16
IGINIO 1945 MAINA TORINO		cm. 150	cm. 95	dmq. 26	cm. 19	=	dmq. 8	cm. 16		cm. 60	4.5 cc.	36/20	gr. =	=	dmq. 19
PIERO 1946 GNESI PISA		cm. 118	cm. 85	dmq. 20.1	cm. 19.5	N.A.C.A. 6412	dmq. 6.8	cm. 12		cm. 54.5	3 cc.	34/18	gr. 620	CLARKY	dmq. 17
LAMBERTO 1946 ROSSI MILANO		cm. 120	cm. 89	dmq. 18.4	cm. 19.5	MOD N° 1	dmq. 6	cm. 17		cm. 60	3 cc.	28/16	gr. 570	S. Cyr. 82	dmq. 12
MASSIMO 1946 SENIA VITERBO		cm. 115	cm. 80	dmq. 18.4	cm. 19	N.A.C.A. 6409	dmq. 6	cm. 9		cm. 50	2 cc.	28/16	gr. 540	OKONISSI	dmq. 12
VOLVENO 1947 PECORARI MOMFALCONE		cm. 150	cm. 85	dmq. 21.5	cm. 15.5	N.A.C.A. 6412	dmq. 5.0	cm. 17		cm. 58	3 cc.	29/23	gr. 370	N.A.C.A. 0009	dmq. 14
LIVIO 1947 DEMICHELI GENOVA		cm. 166	cm. 102	dmq. 27.2	cm. 20.5	N.A.C.A. 6409	dmq. 9.2	cm. 18		cm. 64	4 cc.	32/18	gr. 650	CLARKY	dmq. 1
PIERO 1947 GNESI PISA		cm. 260	cm. 150	dmq. 72	cm. 30	N.A.C.A. 6409	dmq. 30	cm. 30		cm. 110	10 cc.	40/22	gr. 1250	CLARKY	dmq. 17

Da l'Ala del 1948 (n. 1) una interessante sintesi dei motomodelli italiani degli anni '40 a dimostrazione della varietà dei nostri 'tipi' prima dell'avvento della formula F.A.I

GARE - RADUNI MANIFESTAZIONI

WINGS OF PORTUGAL, 2/5 Sett. 2010

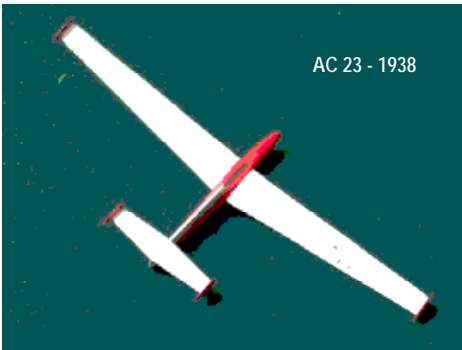
Siamo in tre all'aeroporto di Bologna diretti alla volta di Santarem per partecipare alla Wings of Portugal organizzata da Julio Isidro: Walther Gianati, Gianni Borsetti e Vince Canestraro. Nei quattro giorni dedicati alla manifestazione (2/5 settembre) l'ultimo è destinato ai radioassistiti. All'arrivo una notizia brutta: al contrario di quanto avviene da noi, in Portogallo esistono solo quattro categorie, divise per cilindrata (A, B, C e D) tutte con 40" di motore (siano termici od elettrici) ed atterraggio di precisione, oltre una sola categoria di alianti.

Facciamo presente la nostra situazione: Walther e Gianni hanno un OTMR ed un 1/2 A Texaco ciascuno, Vince un 1/2 A Texaco; il problema sorge per il tempo motore dei 1/2 A Texaco, ci viene chiesto il tempo motore medio di un Cox che indichiamo in tre minuti, ogni decisione va rinviata a domenica.

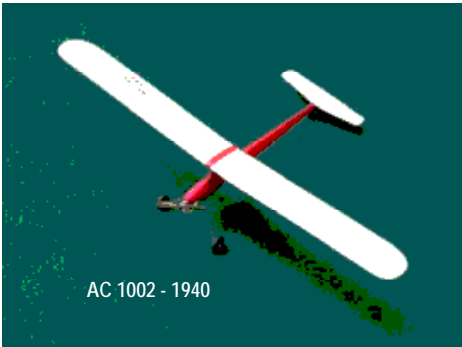
La notizia bella: giornate piene di sole ed alloggio presso l'Istituto Politecnico. Approfittiamo delle giornate libere per



AC 168 1986



AC 23 - 1938



AC 1002 - 1940



AC 8 1937

I «modellini» dei «modelli al vero» di Calza



Il mini v.v.c. di Angeloni (130 km/h)

andare in giro per la città e fare da spettatori ai vincolati, una dozzina di categorie nelle quali partecipano Salvi Angeloni (mini da velocità equipaggiato con un Cox 048 che raggiunge la velocità di



L'«Anza» di Borsetti al decollo

130 km/h) e Mauro Castagnetti.

Alla domenica ci comunicano che possiamo volare con i 1/2 A Texaco, unica regola tre minuti di tempo motore, atterraggio libero. Il forte vento limita la regolarità degli atterraggi: Walther (RG, con Supertigre 35, cat. B) e Gianni (Anzac con Ohlsson 60 spark, cat. D) si piazzano entrambi al quarto posto; Mi-



Borsetti con il suo modello e Gianati

convegno dei radioassistiti della Wings of Portugal.

Baci, coppe, strette di mano e buon vino.

Un'ultima nota: nel secondo atterraggio i presenti applaudono Vince nel momento in cui va a centrare col modello l'asta della manica a vento!

Vincenzo Canestraro



Gianati alle prese con l'RG 9



L'atterraggio di ... precisione di Gianati

gliori risultati con la 1/2 A Texaco: Gianni (Kerswap) al secondo posto, Vince (Tomboy) al terzo e Walther (Diavolo) al quarto; viene ugualmente chiamato al podio per onorare la prima volta che un team italiano partecipa al



Il podio per 1/2 A Texaco (1° un locale, 2° Borsetti, 3° Canestraro, 4° Gianati)

SAM - MODEL DAY Valle Gaffaro (FE), 10 ottobre 2010



Mi piace dare spazio a questa manifestazione perchè il relatore auspica possa essere realizzata a livello «delle» SAM Italiane nel prossimo anno.

Per questo motivo, per il suo svolgimento nell'ambito di una partecipazione aperta e serena, per la presenza di molti iscritti alla SAM 2001 allego il suo resoconto.

(n.d.r.)

Il Brooklyn Dodger di Zenere in volo

Sul campo di Valle Gaffaro (Fe), situato nel bel mezzo del parco del Delta del Po, il 10 ottobre scorso si è svolta la seconda edizione del raduno riservato ai modelli d'epoca, denominato «SAM MODEL DAY». Il raduno è stato organizzato sotto l'egida della SAM Italia-Chapter 62.

Numerose sono state le persone richiamate dall'evento e provenienti da varie regioni italiane, tra cui la lontana Puglia. Partecipanti e visitatori hanno potuto ammirare molti modelli, tutti di ottima fattura, costruiti secondo lo spirito SAM. Erano presenti i modelli Old Timer, gli acrobatici Vintage, i modelli a volo libero e le riproduzioni. In particolare, tra le riproduzioni, sono da segnalare i modelli di Livio Caroni, di Reggio Emilia, che ha esposto uno Spitfire nella

versione ricognitore e il caccia americano P.38 Lightning con fusoliera a doppia trave, denominato dai piloti tedeschi "Diavolo a due code"; Renzo Pecorari, di Monfalcone, che si è esibito

in volo con il monoplano da turismo Comper Swift, riproduzione inglese degli anni Trenta, applaudito alla fine del volo da tutti i presenti; Giorgio Zenere, di Valdarno (VI), che ha presentato un bel modello Old Timer, il Brooklyn Dodger; Gianni Borsetti, di Ferrara, che si è esibito in volo con un modello acrobatico Vintage di sua progettazione.

L'ampio spazio a disposizione ha permesso inoltre lo svolgimento del Volo Vincolato, per il quale è stata predisposta la necessaria rete protettiva. Tra i piloti di questa specialità si è distinto Roberto



Modelli in attesa

Grassi, anch'esso di Ferrara, che ha portato in volo un Nobler.

Il raduno ha costituito inoltre l'occasione per incontrare Bruno Zilli, di Udine, che ha presentato una serie di modelli Old Timer da lui progettati e costruiti; Riccardo Rastelli di Pesaro che, con il figlio Andrea, ha esibito in volo due modelli RCV Vintage: il Calipso dell'Olimpico e il Piviere dell'Aviomodelli; Fiorenzo Agnelli di Comacchio (Fe), che ha portato un bel biplano Simpa-Simpa (da lui costruito) che, come molti



L'M-346 il bellissimo motomodello dei Pecorari

cento Canestraro (*Dir. Tecnico di Sam 2001 n.d.r.*) di Ferrara.

Valle Gaffaro, dunque, ha fatto da cornice ad una giornata dedicata interamente all'aeromodellismo storico, dove tutti i partecipanti hanno contribuito, con i loro modelli e motori, a valorizzare l'evento che diventerà, con le future edizioni, il punto di riferimento per tutti gli appassionati di questo genere.

Il cielo limpido e il vento calmo sono stati ideali per lo svolgimento della manifestazione, allietata anche dall'ap-

prezzato pranzo a base di vongole fresche dell'Adriatico, consumato al ristorante Barone Rosso, adiacente all'aviosuperficie.

Alla fine del raduno Maurizio Baccello ha premiato i modelli più significativi con crest appositamente costruiti per l'occasione: miglior modello Old Timer a Giorgio Zenere; miglior modello riproduzione



I mini v.l. dei ferraresi

ricorderanno, andava di moda negli anni 'ottanta; Rover Mersecchi, di Forlì, con l'aliante Balestruccio; Valter Ricco, di Grisignano di Zocco (VI), con il modello Old Girl.

Al SAM Model Day non è mancato nemmeno il Volo Libero, per il quale si sono esibiti i piloti Mario Crestani, Livio Caroni (con i modelli Wakefield) e Vin-

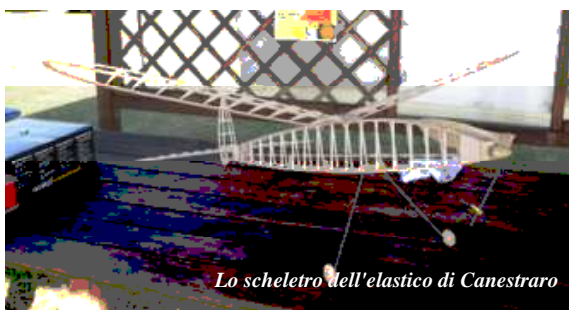
a Renzo Pecorari; miglior modello acrobatico vintage a Gianni Borsetti; miglior modello U-Control a Roberto Grassi; miglior modello ad elastico a Livio Caroni; miglior modello vintage a Andrea Rastelli.

Ogni incontro, sia esso un raduno o una gara, è reso possibile non solo dalle persone che lo realizzano ma anche da quelle che lo animano con la loro presenza. Proprio per questo, in quanto organizzatore dell'evento, ringrazio tutti i partecipanti; il Presidente della SAM Italia - Chapter 62 Sergio Scirocchi; il Presidente dell'Associazione Volo Delta 2000 Sandro Telloi, che ha concesso l'uso dell'aviosuperficie; la ditta SEBART di Sebastiano Silvestri, Sponsor Ufficiale, che ha offerto a tutti i presenti i propri cappellini; la Protezione Civile - Radio Club Romea di Bosco Mesola (Fe), per l'organizzazione logistica; tutte le ditte locali, di seguito indicate, che han-

no contribuito alla realizzazione dell'evento: CASSA DI RISPARMIO di Ferrara; BANCADRIA; ITALIANA ASSICURAZIONI; ditta RIVAMAR; ditta SEALCO STG; Cooperativa CO.AL.GO; ditta EUROITTICA; ditta F.lli TARRONI; CAR CENTER- Stazione di servizio Shell; ditta EDIL PRIMO.

A tutti un arrivederci al SAM Model Day 2011, nella cui realizzazione sarà coinvolta anche la SAM 2001-L'AQUILONE.

Maurizio Baccello



Lo scheletro dell'elastico di Canestraro



Un momento di relax: (da destra) Vescovi, Ricco, Gialanella, Canestraro

6° Convegno sui Motori Cartigliano, 20/21 Novembre 2010



*Carbini e Facchinello gustano
il canto dei motori*

Venti camere d'albergo prenotate. Può essere l'indicatore del successo di quest'ultima edizione del Convegno sui Motori di Cartigliano. Pier Angelo Quagliari, che ringrazio per avermi sollevato dall'onere delle prenotazioni, José Manuel Rojo, giunto dalla Spagna, Massimo Imoletti, Giuseppe Cefalo, Cristiano Giustozzi, Giorgio Fabbri, Carlo Gazzola, Pier Luigi Tribocco, Wainer Gorzanelli, il nostro presidente Ninetto Ridenti, in forma quasi perfetta dopo i recenti interventi chirurgici e sette studenti di ingegneria aerospaziale dell'università La Sapienza di Roma, sono arrivati il venerdì sera.

Gian Mauro Castagnetti, Salvi Angeloni, Riccardo Soncin, Leonardo Garofali, Giancarlo Buoso, Alessandro Casol ci hanno raggiunti al sabato mattina. Dopo aver sistemato i propri tesori, tutti da Fernando, come da tradizione, a gustare le specialità veneto-abruzzesi. Poi, tutti alla villa dove, chi ha voluto, ha fatto sentire il canto delle sue opere d'arte. Credo sia il giusto termine per descrivere il 12 cilindri a "V" di 60°, cilindrata 80 cc di Lamberto Balestrazzi, la replica del G-9 di Gian

Carlo Buoso, finalmente a punto e, degno di menzione anche se non si tratta di un motore aeronautico, la replica in scala 1:4 del motore 8 cilindri a "V" di 90° Chevrolet del 1948 di Iader Bagnoli. La cilindrata della replica è di 94 cc.

Beppe Tortora, il grande assente del convegno ha incaricato Alberto Dall'Oglio di esporre conchiglie ed attrezzature usate a suo tempo per la costruzione del suo 4 cilindri, unitamente a una turbina costruita nel 1960, un po' in anticipo sui tempi. Del 4 cilindri verrà realizzata una piccola serie a cura di Dall'Oglio.

Ninetto Ridenti, manco a dirlo, ha fatto la parte del leone. Oltre ad aver esposto ben 187 motori della sua collezione, tra cui molti esemplari unici di gran pregio, ha fatto girare al banco 4 motori da lui splendidamente restaurati. Si tratta del bicilindrico Wasp, di Vincenzo Canestraro, del suo stellare Morton M-5 di 16 cc, del GB-16 seconda serie di Adriano Ghiselli e del Giglio 10 cc già di Stelio Frati e ora di Giacomo Mauro.

Degli ultimi due, grazie all'aiuto di Giacomo Mauro, ha preparato le presentazio-



Il canto del 12 cilindri di Balestrazzi

ni che hanno illustrato in maniera approfondita il lavoro di restauro cui sono stati sottoposti. Il lavoro sul Giglio 10 è stato particolarmente impegnativo perché il carter del motore era fratturato in due parti. Il nostro presidente non si è perso d'animo e, dopo aver costruito un apposito attrezzo per posizionare le due parti, le ha fatte saldare da un esperto e, una volta che il carter era tornato alle sue condizioni originarie, il resto del lavoro è stato facilissimo.

A proposito di presentazioni, che sono la caratteristica saliente del nostro convegno, eccone l'elenco:

- 1 Restauro di un Piper Tri Pacer della Sterling Models - G. Càrboni
- 2 Evoluzione storica del modello da velocità VVC - S. Tomelleri
- 3 I motori Byra - J.M. Rojo
- 4 Progetto Falkor - Sapienza Flight Team
- 5 Restauro del GB-16 - N. Ridenti
- 6 Studio sulle Eliche per velocità VVC - Sergio Grossi
- 7 Restauro del Giglio 10 - N. Ridenti

A parte le prime tre, di carattere storico, le altre si sono rivelate di alto contenuto tecnico e, per questo motivo, sono state seguite con particolare attenzione dal folto pubblico.

I membri del "Sapienza Flight team", studenti dell'università La Sapienza di Roma, hanno presentato il "Falkor", modello col quale hanno partecipato all'edizione 2010 della gara tra università di tutto il mondo classificandosi al decimo posto su sessantanove atenei partecipanti. Si tratta di una gara che si svolge ormai da parecchi anni negli Stati Uniti, organizzata dall'American Institute of Aeronautics and Astronautics con la collaborazione delle ditte Cessa Aircraft Company e Raytheon Missile Systems.

Il tema di quest'anno prevedeva la progettazione, costruzione ed il volo di una macchina volante a propulsione elettrica rispondente alle seguenti specifiche:

- Essere contenuta in un box di dimensioni massime di 60x60x120 cm.
- Avere un tempo di montaggio massimo di 5'.
- Motore alimentato da batterie NiCd o NiMh con peso massimo di 1.820 kg.
- Distanza massima di decollo di 30 metri.

Il modello doveva essere in grado di volare scarico e con due differenti tipi di carico: il primo costituito da un carico interno di palle da softball (min. 6 - max. 10) e il secondo costituito da un carico esterno di tubi in PVC pesanti 600 gr cadauno (min. 1 - max. 5). I voli dovevano seguire un percorso prestabilito e venivano cromo-



*Il «Falkor» del
"Sapienza Flight Team"
dell'Università di Roma*

metrati.

Per la determinazione del punteggio di gara, si parte dall'esame del progetto, che deve essere inviato preventivamente all'ente organizzatore che ne diventa proprietario e, una volta che i team arrivano nel luogo dove si svolge la gara, si passa all'esame di tutti i componenti del modello e, infine, alle prove di volo.

Nella presentazione sono state messe in evidenza in primis le caratteristiche generali del progetto e successivamente, per

restare nel tema del convegno, è stata esaminata dettagliatamente la motorizzazione, illustrando i criteri di scelta del motore, delle

Ninetto e il suo G9



batterie e delle eliche impiegate.

Altra presentazione che ha suscitato notevole interesse è stata quella sullo studio delle eliche impiegate nelle gare di velocità in volo vincolato, categoria F2A. L'esposizione di Sergio Grossi ha riscosso moltissimo interesse per la chiarezza e la semplicità dei termini usati. Anche chi non era digiuno dell'argomento ha riconosciuto di non aver mai assistito ad una spiegazione così chiara su un argomento ritenuto da molti complicato e di difficile comprensione. Anche i componenti del Sapienza Flight Team, che avevano affrontato l'argomento eliche per il loro progetto anche con l'ausilio di un tunnel aerodinamico, hanno apprezzato il lavoro di Grossi col quale credo si sentiranno ancora.

Dopo la conclusione del convegno, ho ricevuto moltissime richieste di poter avere copia della relazione, tant'è che ho ritenuto opportuno diffonderla via e-mail a tutti i soci.

Credo di poter affermare che questo 6° Convegno è stato uno dei più interessanti, se non il più interessante in assoluto.

Invito sin d'ora gli interessati a pensare ai possibili argomenti da trattare alla prossima edizione, che si terrà nei giorni 19 e 20 novembre 2011.

Pino Càrbini

▼ Pubblicità ▼ Pubblicità ▼ Pubblicità ▼ Pubblicità ▼

Per l'aeromodellista

È un interessante trattato sulla costruzione, il progetto ed il lancio, oltre a 7 tavole di veleggiatori italiani e stranieri. 24 pp. in grande formato.

lire 35



guida pratica per la costruzione dei modelli ad elastico. 20 tavole di modelli italiani e stranieri, grafici di profili, una completa tavola costruttiva di un modello Wakefield.

86 pag. formato 1/16 - lire 90

Nuova pubblicazione di tavole costruttive al naturale ed in scala con pezzi al naturale. Esposizione scientifica di problemi aeromodellistici. Attualità fotografica. 20 pagine grande formato.



EDIZIONE DI LUSO - lire 40



70 tabelle per lo sviluppo dei migliori profili per aeromodelli con la descrizione per lo sviluppo e per la lettura dei

grafici. 48 pagine, formato 1/32 - **lire 50**

Adriano Castellani pubblicizza nella sua AVIAZIONE POPOLARE (1946) quattro numeri unici come da figura [◀] nella pagina di fronte. «Il Modello Veleggiatore» nel quale dichiara di trattare sinteticamente la categoria, cosa che può interessare chi, oggi, vuole trarre qualche spunto. Sicuramente più esaustivo «Il Modello ad Elastico» di recente riedito (*"Modelli d'Epoca" - 2008 a cura di C. De Robertis*) ormai di solo valore nostalgico per lo scarso interesse verso questa categoria. «Modelli Volanti» avrebbe dovuto avere (!?) un seguito in quanto nasceva "con lo scopo di dare all'aeromodellista un complesso di tavole costruttive che gli permettano la realizzazione di modelli già largamente sperimentati" proposito che non ebbe seguito (il che conferma quanto detto a p.1) ma a livello di O.T. sembra che, almeno per i modelli a motore, qualcuno abbia provato un certo interesse. Infine il minivolume «Profili di Ali per Aeromodelli» ebbe un seguito perchè vi erano raccolti i profili più in voga all'epoca anche se per la maggior parte erano carenti del supporto grafico cosa peraltro che non preoccupava la maggior parte di chi si avventurava a "progettare" un modello.

Ne L'ALA (1950) si pubblicizzava il 2.5 cc OSAM 2500 [▼] un motore che in quel momento risentiva di una forte concorrenza sia in campo nazionale che in campo europeo. Neppure oggi si coglie un qualche interesse.

Infine nella pagina successiva [▶] la presentazione di un veleggiatore (3.50 a.a.) nel catalogo della MOVÒ della fine degli anni '30: una chicca se è vero che sembra del tutto sconosciuto !!!!

(MarZu a cura)



SOLO 5600 Lire costa il nuovo motore

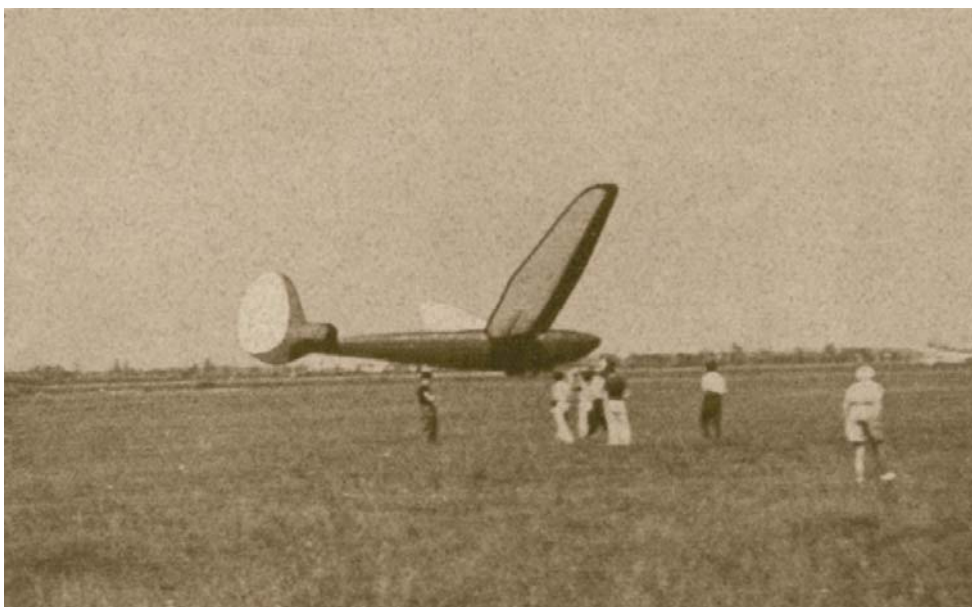
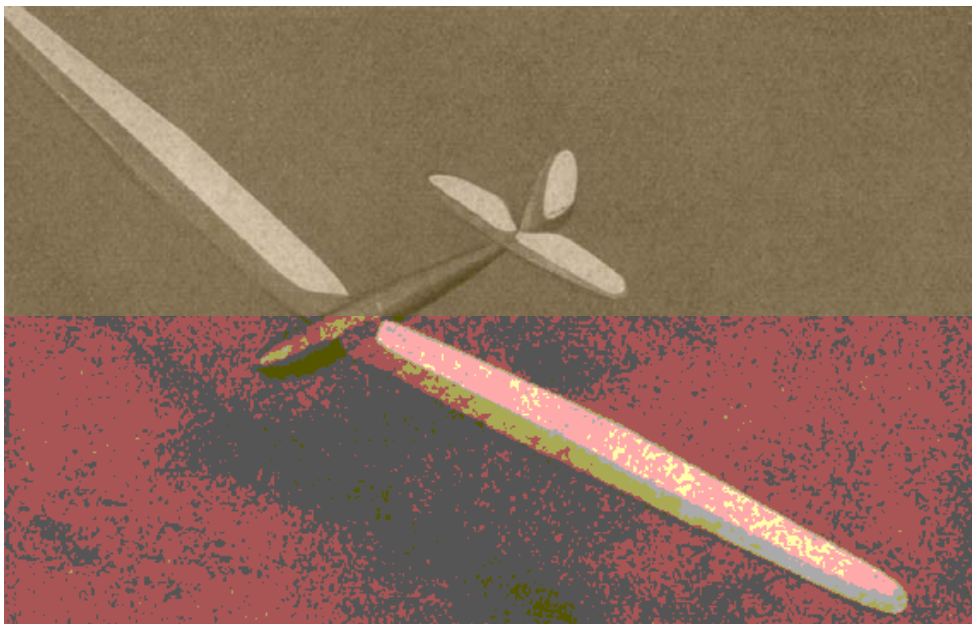
OSAM 2500 da 2,5 c.c.

Cilindrata	cc. 2,47
Peso	gr. 150
Potenza	HP 0,20
Velocità max giri al l'	12000

è il motore che risolve nel migliore dei modi tutti i vostri problemi, e che dispone di una vastissima gamma di accessori ad aumentarne la versatilità.

PRENOTATELO!

Chiedeteci il prospetto illustrativo e le condizioni di vendita, unendo L. 50. Non tardate, notevolissime facilitazioni consentiranno ai primi acquirenti di avere il motore a prezzo bassissimo. - OSAM - Via O. Regnoli, 46 - Bologna



Lunedì scorso assieme al nostro Presidente e Salvi Angeloni ho fatto una visita alla nuova sede della MOVO a Pioltello Limito (MI). La visita era stata organizzata a seguito della scoperta di vario materiale d'epoca trovato in occasione del trasloco nella nuova sede. Tra le cose trovate ci sono alcune scatole di montaggio di cui una relativa all' «M 16». Si tratta di un veleggiatore di 3.50 di apertura alare progettato tra la fine del 1938 e il 1939. Nella scatola sono contenute delle ordinate e delle centine e qualche altro componente, ma non c'è

Questo modello in una prova di volo ha veleggiato per tre ore compiendo un percorso di 5 Km.

MODELLO

M 16

Modello aeroveleggiatore di grandi dimensioni e di eccezionali doti di volo - ala a profilo variabile - fusoliera a sezione esagonale con costruzione ad ordinate.

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE

Apertura alare m/m 3500
Lunghezza m/m 1350
Sez. max. fusoliera dmq. 1,05
Velocità discesa m. al sec. 0,28

Velocità orizzont. m. al sec. 4,5
Superficie portante dmq. 70
Allungamento alare 18
Peso totale gr. 1100

Modello completo in ordine di volo	Lit. 300,—
Disegno in grandezza naturale del modello e delle sue parti, con dettagliata spiegazione per la costruzione (N. 2 tavole)	Lit. 15,—
Tutto il materiale occorrente per la costruzione e rifinitura - disegno escluso	Lit. 90,—
Scatola completa di tutto il materiale preparato per il montaggio - disegno escluso	Lit. 135,—

disegno. Poiché il disegno non è compreso tra quelli già affidatici dalla Movo un paio d'anni orsono, l'unica speranza di ritrovarlo è che qualcuno di voi lo abbia e, possibilmente, sia anche in possesso di altre notizie relative al modello.

Allego copia della pagina del catalogo [▲] con 2 foto [◀◀].

Vi invito a diffondere questo messaggio per espandere la ricerca. Grazie dell'attenzione

Pino Carbini

Due chiacchiere per e-mail... a ruota libera !?

Caro Pino, caro Guido

Ho visitato il museo Volandia insieme a d'Agostino e ho preso contatto con la direzione per organizzare come FIAM delle visite guidate. Il museo è molto interessante e ci sono dei vecchi aerei, elicotteri, 1200 modelli statici e vari cimeli, oltre a un nutrito bookshop.

Sono richieste circa 2 ore per una visita completa. L'ambiente è nuovo, pulito e accogliente. Ho chiesto la possibilità di fare delle visite infrasettimanali per i "senior" a evitare le molte persone del sabato e della domenica. Il lunedì il museo è chiuso.

Vi prego di estendere questa notizia a tutti i vostri soci e chiedere di mettersi in contatto con me per concertare le visite. Penso che i gruppi saranno di 10-20 persone per volta. Il biglietto normale costa 8 Euro, ma io ho chiesto che ci pratichino uno sconto come aeromodellisti. Non so se dovremo pagare a parte la guida. Desidero sapere per prima cosa se vi interessa.

Potrebbe diventare anche il nostro museo, dato che si parla vagamente di inserire un aeromodello per categoria!

Ciao

Franco Bugada

Giuseppe,

Ho ricevuto questa mail quando stavo pensando di scriverti (*a Pino Carbinì n.d.r.*) sullo stesso argomento. L'ho visitata due volte! Una prima delle ferie e domenica scorsa con mio fratello Manfredi, mio figlio Adalberto e i suoi due figli, quindi i nipoti di 13 ed 8 anni, ben 5 Muzio. Io ne sono entusiasta, credo come tutti ma soprattutto perchè ho visto l'interesse e l'entusiasmo dei nipoti. Essendo nei capannoni della SIAI MARCHETTI e sul bordo delle piste in particolare, il rombo dei jets in decollo ed atterraggio e tutto l'ambiente circostante amplificano l'effetto con una colonna sonora notevole.

Poi io e Manfredi abbiamo portato i nipoti alla pista di volo circolare FIAM di Malpensa appunto, che dista solo due o tre km e gli abbiamo mostrato in volo i GIP 46. Non avevano mai visto un aeromodello volare, per tanti motivi e malgrado la domenica fredda e quasi invernale con foschia e poi il diluvio è stato tutto molto bello.

Anche di questa vicinanza da sfruttare a mio avviso ne ho parlato ad Alessandria con Cantelli ed altri e qualche giorno or sono con Aldo Zana e Domenica, Manfredi ed io, anche con due responsabili del circolo ex dipendenti Siai Marchetti molto appassionati di volo e tutto quanto, proprio per integrare appunto anche l'aeromodellismo e la pista del vincolato, così vicina. Lo scorso anno o forse due anni or sono parlai appunto anche di una specie di Museo nazionale dell'aeromodellismo con Peracchi, ma poi, malgrado il magari ti farò sapere, non ho più sentito nulla. Ne riparlai anche a Lugo e poi anche via mail con Giustozzi, che bravissimo si dà molto da fare ed anche con Gigi Romagnoli e Massimo Ugolini.

Senza nulla togliere alle altre località mi pare però che la posizione e l'ambiente in generale di Volandia e dintorni siano veramente fantastici, penso paragonabile solo a Vigna di Valle che però con i militari sappiamo bene cosa comporta). Girala tu, per piacere, questa mia sia a Bugada che saluto, non so quanti anni sono che non ci vediamo, sia agli altri perchè io sono un poco una frana con e-mail e PC.

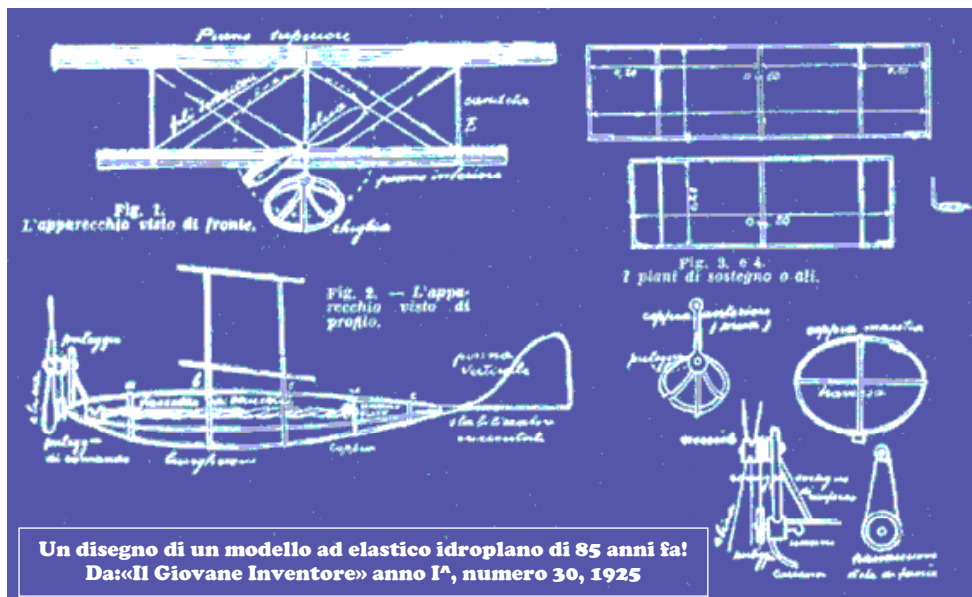
Ciao a te ed a tutti,

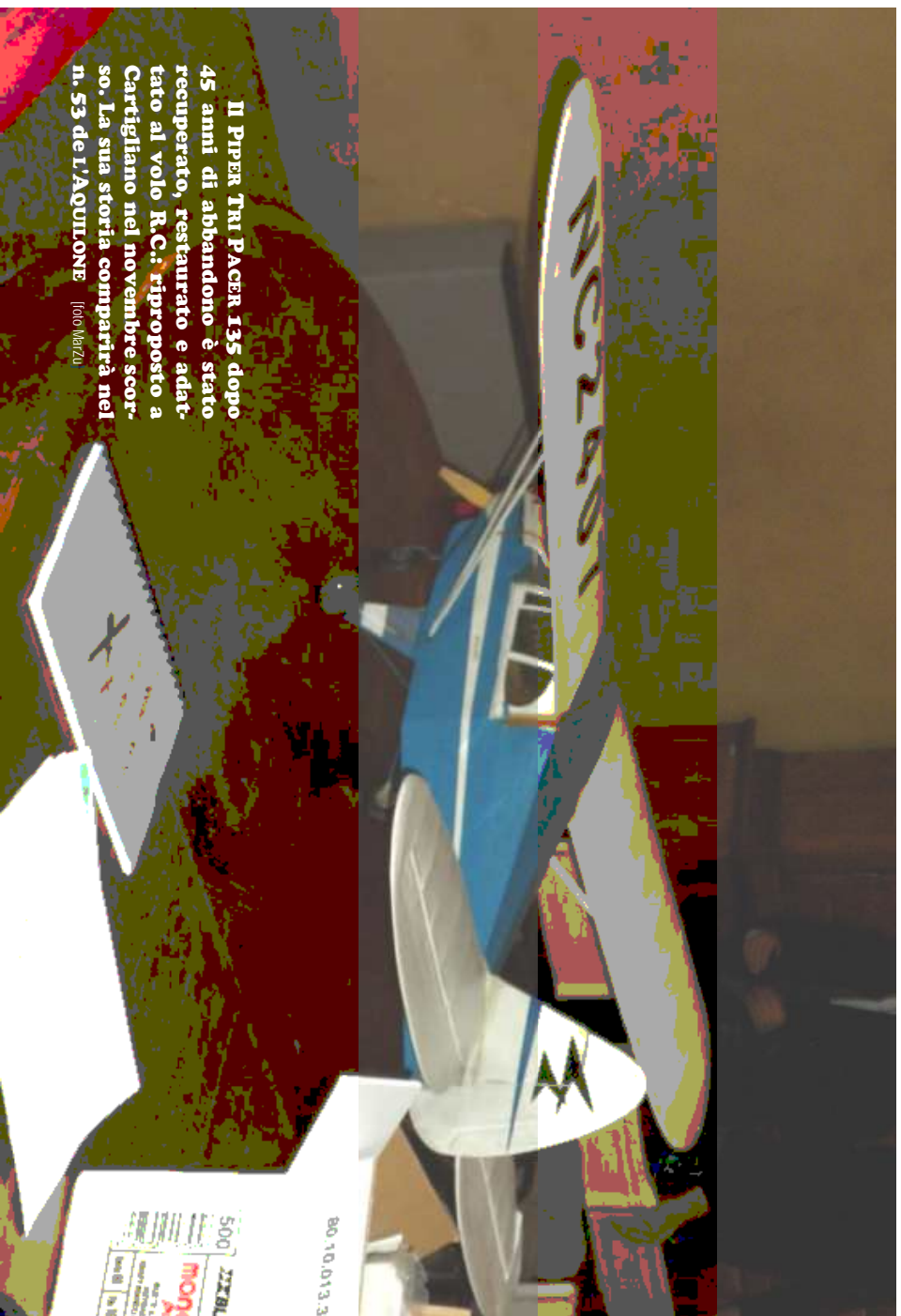
Piero Muzio - Licenza FAI n° 241

CALENDARIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2011

15 gen	Roma	Cena degli amici	N. Ridenti	06-3311689
16 gen	Roma	Assemblea Generale	G. Càrbini	0424-35058
6 feb	Grassobbio	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
19/20 mar	Verona	Stand al 7° Model Expo Italy	G. Càrbini	0424-35058
8 mag	Bassano del Grappa	Raduno vvc e mostra motori	G. Càrbini	0424-35058
5 giu	Malpensa (VA)	Raduno vvc e gara GIP-46	P. Riboli	035-657079
12 giu	Valdagno (VI)	Raduno vvc e gara Cisalpino	G. Zenere	335 6130031
15/19 giu	San Marino (RSM)	9° Campionato europeo OT	D. Bruschi	0549-903375
3 lug	Lugo di Romagna	Gara GIP 46 e Trofeo Supertigre	A. Ghiselli	0545-81494
21 ago	Campitello Matese (CB)	Raduno tutto vola VL RA VVC	G. Càrbini	0424-35058
28 ago	Chiasellis (UD)	Raduno vvc e gara GIP-46	M. del Torre	348-8553846
2 ott	Nove	Memorial e gara GIP-46	G. Càrbini	0424-35058
9 ott	Valle Gaffaro (FE)	SAM model day VL RA VVC	M. Baccello	331-3603841
19/20 nov	Cartigliano (VI)	7° convegno sui motori e mostra	G. Càrbini	0424-35058

Un bel Pacemaker a Pavullo, qualche anno fa





Il PIPER TRI PACER 135 dopo 45 anni di abbandono è stato recuperato, restaurato e adattato al volo R.C.: riproposto a Cartigliano nel novembre scorso. La sua storia comparirà nel n. 53 de L'AGUIRONE

[foto MarZu]

500
MORP
 MODEL ORNITHOPTER REPAIR PROJECT
 MODEL NO. 10.013.37
 SCALE 1/16

80.10.013.37