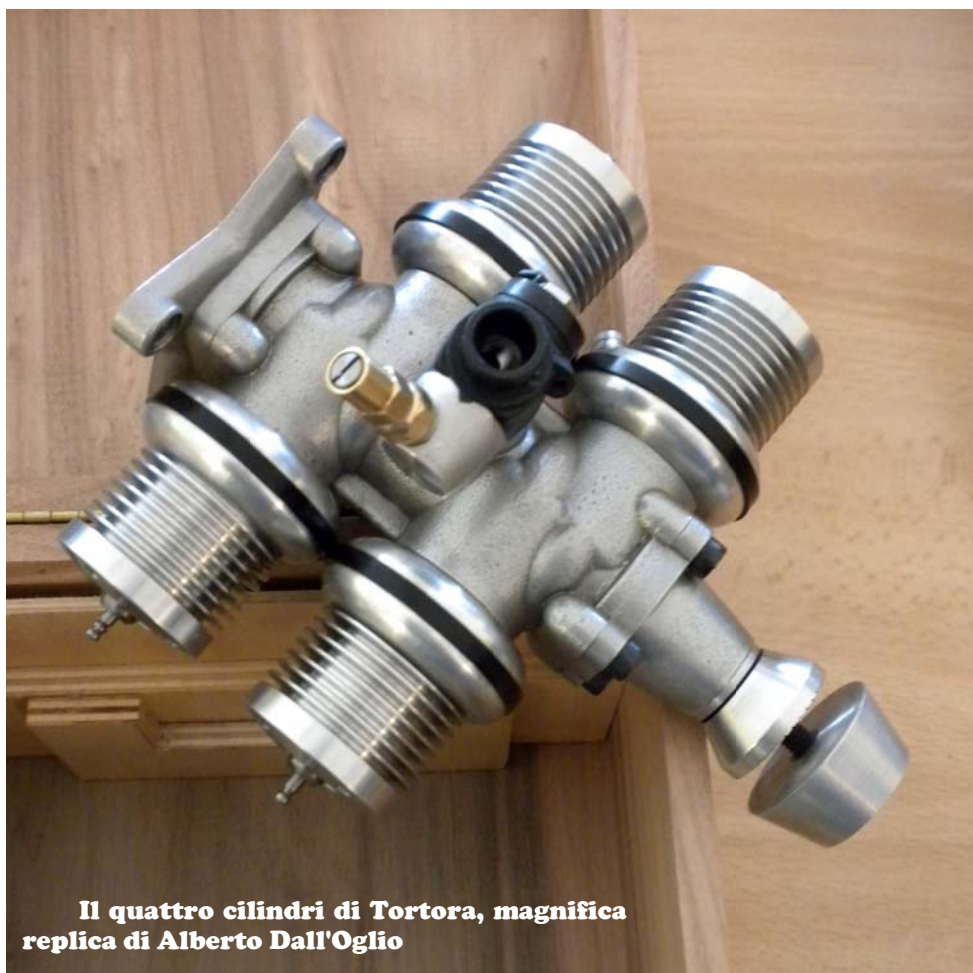


L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 54

Marzo - Aprile 2011



**Il quattro cilindri di Tortora, magnifica
replica di Alberto Dall'Oglio**



SAM 2001 - L'AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

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. 0424.350.58
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
44100 Ferrara
Tel. 0532.280.064
Cell. 348.33.02.035
E-mail: avvince@gmail.com

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. 06.580.30.97

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

SOMMARIO

- Dalla Redazione	M. Zunica	“	1
- La penna al Segretario	P. Carbini	“	2
- SAM 2001 o SAM USA	D. Vescovi	“	3
- Come divenni Aer.	S. Renzi	“	4
- Un veleggiatore Vintage	G. Lusso	“	6
- Da L'Aquilone del 1943	M. Zunica	“	10
- Ancora sicurezza	G. Gosio	“	18
- Model Expo Italy.	M. Zunica	“	22
- Memorial Amato Prati	M. Zunica	“	24
- Note-Notizie Riflessioni	Redazione	“	26
- Calendario attività	Segreteria.	“	28

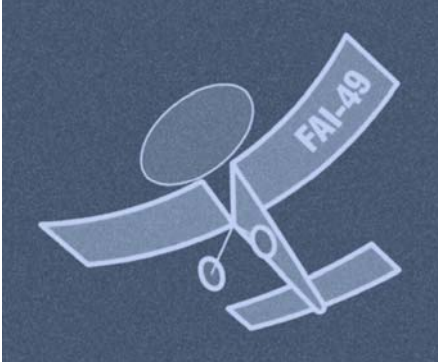


Nella 3^a di copertina:  Istruzioni per l'uso

La documentazione grafica di questo numero è stata fornita da Lusso, Mascherpa, Zunica e tratta dall'archivio di Zunica.

Nella prima di copertina «Il quattro cilindri di Tortora replica di A. Dall'Oglio». Nella quarta «Memorial A. Prati: Ridenti alle prese con un motore».

DALLA REDAZIONE



Prendo lo spunto per una chiacchierata dall'articolo di Sante Renzi nelle pagine iniziali di questo numero. Leggendolo ho rivissuto i momenti che Sante racconta con nostalgia; la voglia dei ragazzi dei primi anni '40 di realizzare e far volare qualcosa. Da parte mia un sessantacinque - da me progettato, pensate (!?) - con una elica di fortuna prestatami dall'amico Giorgio, aiutato sul campo da un vecchio (si fa così per dire!?) aeromodellista uscito dalla R.U.N.A. che si nascondeva dai tedeschi ma che frequentava ugualmente Piazza d'Armi (al limite di un campo di concentramento), a L'Aquila, e un volo dritto che più dritto non si può per una quarantina di secondi, poco più o poco meno. Correva l'anno 1943!

Sante non lo conosco ma deve essere mio coetaneo per avere certi ricordi su un anno di cambiamenti così traumatici, anche per le nostre cose di poco conto, perché da un aeromodellismo troppo incardinato sull'ambito propagandistico e finalizzato all'aeronautica ci si rivolge verso esperienze nuove, verso materiali nuovi, verso linee nuove, verso un aeromodellismo che proietta la nostra attività a livello internazionale; esaurita la fase R.U.N.A., prima con la F.A.N.I. e poi con la F.A.I.

Mentre ero immerso in questi ricordi, Gianco Lusso mi invia la sua esperienza - si trova inserita dopo quella di Renzi - che parla del recupero dell'ESSO: un veleggiatore di progetto svizzero, comparso in Italia nel '43 e 'ritrasformato' in un modello volante dalle mani esperte dello stesso Gianco.

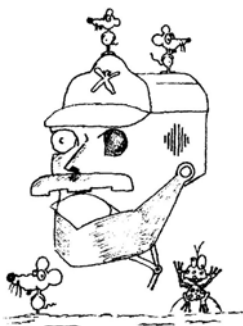
E' riaffiorato il passato, quindi, e ho ripreso allora in mano l'annata dell'Aquilone del 1943 e per l'ennesima volta l'ho sfogliata ricucendo nella memoria oltre alla cocente traccia degli anni trascorsi a L'Aquila ('bella me ... !') ormai piegata dal terremoto, i più bei ricordi del 'mio aeromodellismo' che forse inconsciamente penso di aver rievocato con l'approccio alla SAM: l'«Allievo T.41» di Tione, l'«Esso» appunto, il «Cometa» di Castellani, tutti da me riediti e altro ancora; l'«M 20» di Mancini recuperato dalle mani maestre di Amato Prati, il ricordo di amici poco più avanti negli anni: Adriano Bacchetti («BM 3») e Checo Gregnanin che mi ha voluto donare tutto ciò che conservava di cartaceo (compreso naturalmente «L'Aquilone») riguardante il suo passato di aeromodellista polesano prima e padovano poi.

Un numero del nostro Aquilone troppo 'mio', forse, ma che dovrebbe far riflettere sui motivi e il significato della SAM; sul ricordo di quegli ampi spazi verdi rincorrendo modelli che scappavano lontano, benedicendo l'arrivo dell'antitermica da un lato ma sempre con un po' di stizza perchè quello, forse, poteva essere un volo da primato.

Senza alcuna acrimonia, naturalmente, nei confronti di quanti oggi fanno un altro tipo di attività di volo: mi viene da pensare, però, che forse tra settant'anni non avranno questo tipo di nostalgia!

Marcello Zunica

LA PENNA AL SEGRETARIO



Siamo ormai a Pasqua e l'attività incombe.

Per il trofeo GIP-46 il primo appuntamento è fissato per domenica 1° maggio presso il Museo dell'Aviazione di Rimini. La gara, prevista inizialmente per il 2 aprile, è stata rinviata per uno smottamento del terreno a monte della pista a causa delle abbondanti piogge di marzo.

*La settimana successiva spero di trovarvi numerosi a Gualdo Cattaneo (PG) per la "nostra" **Festa del Decennale** che si terrà sia sabato 7 che domenica 8. Curzio Santoni e Cristiano Giustozzi si stanno impegnando al massimo nell'organizzazione e credo che i partecipanti non resteranno delusi.*

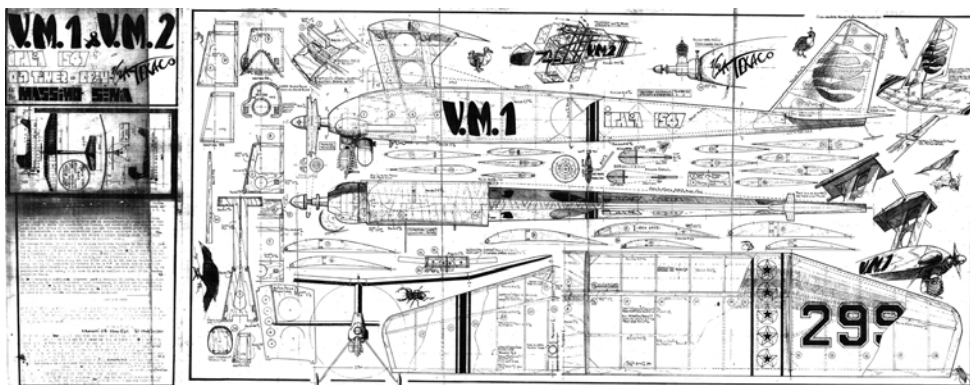
Il rilascio delle tessere sociali, fatto non a caso in concomitanza col nostro Decennale, sta procedendo ed è stata già rilasciata la tessera n. 198. Abbiamo già superato il numero di soci di fine 2010. Significa che il numero dei nuovi soci è superiore a quello dei mancati rinnovi. Tra i nuovi, molti giovani (meno anziani) che cominciano a richiedere che vengano previste nuove categorie relative a modelli costruiti in epoche successive a quelle strettamente OT. Già qualcosa si sta muovendo e mi auguro altro seguirà in futuro.

Alcuni degli articoli contengono osservazioni sul fatto che il nostro regolamento sportivo sarebbe troppo rispettoso di norme estere e poco delle nostre. Concordo, i "nostri" modelli devono (dovrebbero) gareggiare seguendo i nostri vecchi regolamenti. Al di là di quanto scritto nel "sacro testo", chi vieta a chi lo voglia fare, di organizzare gare riservate a modelli italiani seguendo regole italiane?

*In questo numero trovate alcune novità formali. La terza pagina di copertina, fino ad ora dedicata al calendario delle attività, contiene "**Le istruzioni per l'uso**". Come potete vedere, contiene notizie utili per l'adesione alla nostra Associazione, per usufruire di alcuni servizi e per collaborare con la redazione. Farete cosa gradita a Marcello e a me se ci farete sapere cosa ne pensate.*

Quella sotto è la tavola del V.M.1 & V.M.2, motomodello di Massimo Senia, riadattato per il 1/2A texaco da Sergio del Sole. Secondo alcuni, non esisteva.

Pino Carbini



SAM 2001 o SAM USA?

Ho letto il bellissimo e condivisibile articolo di Giancarlo Gosio (cfr. n.53 n.d.r.) e non posso che unirmi alla sua delusione ed alla sua amarezza.

Nel corso della recente assemblea di SAM 2001 si è proceduto all'aggiornamento del Regolamento, ricevute e esaminate le proposte di modifica presentate dai Soci. Fra queste proposte c'era quella che riguardava il carico alare dei Dynoderivati, da definirsi secondo il regolamento del 1947, che prevedeva valori compresi tra i 10 e i 50 grammi per decimetro quadro. La proposta è stata bocciata ed è stato confermato il valore di 24.4 grammi per decimetro quadro. Questo valore non è altro che la traduzione comprensibile ai più del carico di 8 onces per piede quadro, fissato dalla SAM USA per altre categorie (nel regolamento USA non esiste infatti la categoria dei Dynoderivati). Non vorrei parlare di cupidigia di servilismo, ma non riesco a spiegare altrimenti questo continuo appiattirsi anche dei soci di SAM 2001 sul regolamento USA, anche per categorie che americane non sono. Vorrei sapere ad esempio se ai suoi tempi, poniamo, Castellani ragionava in onces per piede quadro o non piuttosto in grammi per decimetro quadro.

E' stata poi confermata anche nel regolamento di SAM 2001 la categoria dei Nostalgia 2.5 cc. Noto che qui la dizione è secondo il sistema metrico decimale e non in frazioni di pollice cubo (nella fattispecie .15 cu.i). Però quando si parla del carico, ci si va a inzuccare contro i 173 grammi per centimetro cubo (invece dei nostri 200 grammi dell'epoca). Ciò non è altro che un ulteriore omaggio al regolamento USA che, per i modelli 'Nostalgia', fissa il carico minimo ad un'oncia per centesimo di pollice cubo. La bovina traduzione è appunto: 173 grammi per centimetro cubo. Non riesco proprio ad immaginare Gardenghi o Bacchi attenti a non stare al di sotto dell'oncia per centesimo di pollice cubo.

C'è anche una questione di decenza. Il sistema metrico decimale è stato malamente accettato nei paesi anglosassoni: gli USA addirittura non hanno sottoscritto l'accordo. Gli Stati Uniti già nel 1945 hanno apportato notevoli contributi alla nostra cultura, facendoci conoscere il *chewing gum*, il *corned beef* ed il *boogie woogie*. Addirittura negli anni '80 siamo divenuti loro debitori anche per la riscoperta dei modelli d'epoca e della loro regolamentazione per le gare. Tutto bene per le categorie tipicamente USA ma, nel campo, abbiamo anche noi un passato non trascurabile. Per le categorie nostrane, sarebbe decente riprendere integralmente i nostri regolamenti di allora, che erano fra l'altro fatti piuttosto bene, ed evitare i penosi miscugli ora in essere.

Mi ha sempre infastidito il colonialismo culturale cui siamo sottoposti in ogni settore e vedo che anche il nostro orticello è ben contaminato, non so se per pigrizia, per ignoranza o per masochismo. Pensavo che SAM 2001 L'AQUILONE, meglio di altre SAM qui insediate, si battesse per la riscoperta e la valorizzazione del passato aeromodellistico italiano, ma evidentemente ai nostri soci 'gareggioni' di questi scopi non importa nulla. Per aiutarli ad essere coerenti, consiglieri loro per la prossima estate, possibilmente in occasione del Concorso Nazionale, di togliersi la sete ordinando non una 0.2, o una 0.4 ma una pinta di birra. Vuoi mettere?

Daniele Vescovi [aprile 2011]



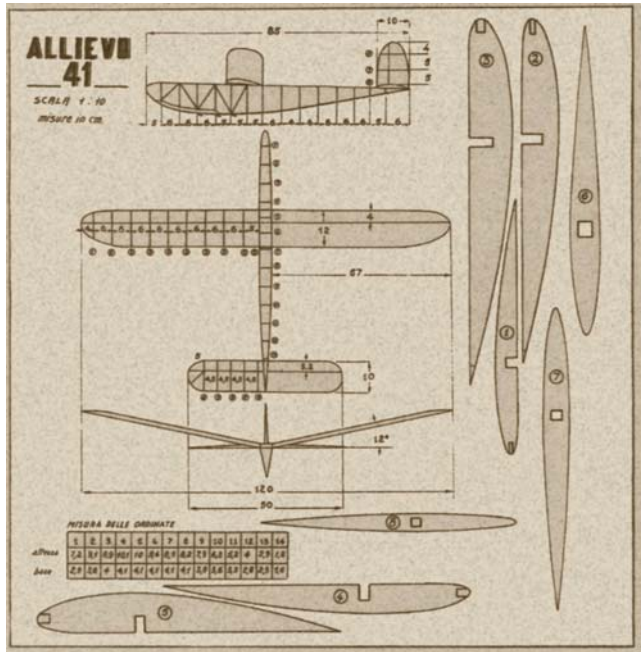
COME DIVENNI AEROMODELLISTA

Sono un po' schivo a scrivere memorie e fatti personali ma, dietro la sollecitazione dell'amico Mascherpa e in occasione del 2° Memorial in ricordo dell'indimenticabile maestro Giulio Pelegi, desidero anch'io raccontarvi questa mia piccola storia aeromodellistica.

Il fatto ha inizio negli anni che precedono la 2° guerra mondiale, quando frequentavo gli ultimi anni delle elementari. Fu proprio durante una pausa scolastica che il mio compagno di banco mi mostrò un libro sulla costruzione di aeromodelli a elastico con fusoliera a tubo. Dire che fu amore a prima vista è superfluo, infatti la passione per il volo era già radicata in me, sicuramente alimentata

anche dalle trasvolate atlantiche e dai primati aerei che riempivano le cronache del tempo. Passò però altro tempo in vani tentativi di fai da te per cercare di costruire qualche cosa che assomigliasse ad un aeromodello. Unica mia fonte di conoscenza era l'indimenticabile Aquilone che acquistavo saltuariamente quando riuscivo a mettere assieme 60 centesimi.

L'opportunità di iniziare finalmente a costruire un vero aeromodello mi si presentò nell'autunno del 1943, quando a scuola fu letto un avviso dell'U.N.A. (ex R.U.N.A.) che invitava noi ragazzi a partecipare ad un corso di aeromodellismo che si sarebbe svolto al sabato pomeriggio e alla domenica mattina presso la scuola industriale G. Galilei. Fu così che entrai in questo mondo dove ebbi il piacere di conoscere il grande Giulio Pelegi ed i miei due istruttori Dante Mangini ed Enrico Dellepiane. Seguì il corso di aerodinamica svolto da Mangini e costruii, sotto la guida di Dellepiane, il



mio primo vero aeromodello T 41, un veleggiatore scuola adatto al volo in pendio. Pelegi non perdeva occasione di completare, con i suoi consigli, la nostra preparazione in vista dell'esame per conseguire l'Attestato di Aeromodellista.

Nella primavera del 1944, mentre ci stavamo avviando verso la fine del corso, i nostri istruttori organizzarono una domenica da dedicare al collaudo sul campo dei nostri modelli ormai terminati. Il campo di volo scelto erano i piani di Creto che si trovano a circa 610 metri di altezza e che presentano buone caratteristiche per il volo veleggiato di pendio. Unico neo di questa località, specie a quei tempi, era la caratteristica di essere raggiungibile solo a piedi con una camminata di circa 2 ore, partendo da una quota di pochi metri sul livello del mare.

Il giorno stabilito partimmo di buon'ora e con il tram raggiungemmo la località di Molassana,

da dove inizia il sentiero di Creto. Avevamo appena iniziato la salita quando alcuni contadini ci avvertirono che sui piani di Creto c'erano i tedeschi. La notizia tipo "fulmine a ciel sereno", bloccò immediatamente la nostra marcia e ci obbligò ad un rapido consulto, per decidere se continuare o tornare a casa. I nostri istruttori, che avevano l'età per il servizio militare, non avevano dubbi, bisognava rinunciare e tornare a casa, ma alcuni di noi, e io tra loro, forti della nostra età che si aggirava sui 14 - 15 anni e dell'incoscienza dell'età stessa, decidemmo di continuare da soli. Riprendemmo così in piccolo gruppo la nostra marcia verso Creto. Arrivati al termine del sentiero, dopo aver attraversato il gruppo di case, ci avviammo lungo la statale per raggiungere i prati della nostra meta, posti a meno di un chilometro oltre il paese. La giornata si annunciava splendida con il cielo sgombro di nubi, la temperatura piacevole e nell'aria il profumo primaverile della campagna. La calma più assoluta regnava tutto attorno, tanto che incominciammo a pensare che l'allarmismo segnalatoci non avesse alcun fondamento.

Ed eccoci arrivati. Il prato utilizzato per il centraggio dei modelli si trovava nei pressi di una classica osteria di campagna, osteria che aveva anche un pergolato sotto il quale si trovavano tavole e panche dove gli escursionisti dell'epoca potevano consumare i loro pasti. Ma quel giorno l'aspetto era cambiato, sotto il pergolato c'era parcheggiato un possente carro armato tipo Tigre attorno al quale si affaccendavano alcuni soldati tedeschi. Ci accorgemmo a quel punto che altri carri armati erano nascosti presso altri casolari, con lo scopo evidente di tenerli nascosti all'osservazione aerea alleata.

Noi comunque prendemmo possesso del prato ed iniziammo

a preparare i nostri modelli.

Mentre preparavo il mio T 41, mi accorsi che un giovane militare tedesco in camicia e pantaloncini seduto sul carro armato seguiva i miei movimenti. Avevo intanto iniziato i primi maldestri tentativi di centraggio, quando il militare tedesco saltò giù dal carro e avvicinatosi mi fece comprendere che voleva aiutarmi nella messa a punto del modello. In breve stringemmo amicizia e con il suo aiuto arrivammo a centrare e a far volare il modello.

Il giorno trascorse veloce e felice, con lanci e corse di recupero assieme all'amico occasionale.

Il pranzo al sacco che mi ero portato, lo consumai seduto ad uno dei tavoli che erano stati spostati per far posto al carro armato.

Nel tardo pomeriggio ci salutammo, io ripresi la strada verso casa, mentre il mio occasionale amico tornava a fare il soldato.

La realtà della guerra, fatta di corse notturne verso i ricoveri antiaerei, di bombardamenti e lotta di sopravvivenza per trovare gli alimenti che scarseggiavano, archiviava in un bel ricordo di gioventù le ore spensierate trascorse assieme quel giorno, ore che sicuramente avevano risvegliato anche per quel soldato la nostalgia della casa lontana e di un tempo felice ormai lontano.

Sante Renzi [Genova, 7 marzo 2011]



L'«Allievo T 41» ricostruito da MarZu oltre dieci anni fa

Mio figlio colleziona orologi militari antichi ed altre «vecchierie»; frequenta vari mercatini di antichità in Svizzera e Francia e, conoscendo la mia passione per i modelli antichi, se trova qualche cosa di interessante lo compera e me lo porta.

Questo autunno mi ha telefonato dicendo che aveva trovato un modello completo in buono stato, per lui,

costruito da un ragazzino Ginevrino nel 1941. Dalla sua descrizione non mi sembrava troppo “acciaccato” e gli ho detto di prenderlo anche perché il prezzo era interessante, poi non si sa mai, in questi mercatini si trovano a volte cose interessantissime.

Quando me lo ha portato mi é venuto quasi un colpo, si trattava dell'ESSO di Degen, modello amatissimo dal cugino che mi aveva iniziato all'aeromodellismo nel 1951 e che durante la guerra gli aveva procurato un piccolo guaio “politico”, ma questo lo racconterò una prossima volta.

Nel 1940 la casa petrolifera ESSO aveva finanziato un programma aeromodellistico per i giovani incaricando uno dei migliori aeromodellisti svizzeri di progettare un veleggiatore di buone dimensioni, facile da costruire e con buone caratteristiche di volo, nacque così il modello battezzato naturalmente ESSO i cui disegni furono largamente distribuiti.

Il modello trovato da mio figlio era ricoperto in seta arancione e secondo la tecnica di allora aveva il bordo d'entrata foderato in cartoncino. Mi sembrava in stato accettabile salvo un terminale rotto ed un paio di listelli della fusoliera incrinati. Dai vari rappezzi della ricopertura ho avuto l'impressione che avesse volato anche se non molto. Controllando la posizione del baricentro mi é parsa corretta ma, a mio avviso il gancio di traino era piuttosto in avanti, almeno rispetto a come lo monto ora; ma allora mi sembra si usasse molto piazzare il gancio più o meno all'altezza del bordo d'entrata. Messo sulla bilancia ha accusato 1050 grammi.

Ho quindi deciso di restaurarlo e farlo volare nel 2011 “suo settantesimo compleanno”.

Dopo le feste ho cominciato a sfoderarlo, non so quale collante avessero usato ma per riuscire a staccare la seta ho dovuto utilizzare un mucchio di acetone anche perché spessissimo la seta fasciava il listello. Altro divertimento staccare i timoni che erano incollati alla fusoliera ed eliminare la ricopertura in cartoncino.



UN VELEGGIATORE VINTAGE - 1941

Il veleggiatore «ESSO» ritrovato

Sfoderando il modello ho scoperto che i listelli erano in larice e che per l'incollaggio era stata usata della colla di pesce che nei punti di incollaggio formava dei grumi biancastri che una volta tenevano ed una no, ho quindi ripassato tutte le incollature con cianolite liquida. Non c'era solo un terminale rotto ed un paio di listelli incrinati ma necessitava anche di molte altre piccole riparazioni. Con pazienza ho quindi iniziato a rimettere in sesto centine, ordinate e listelli, oltre a raddrizzare le ali che erano un pelino svergolate, nessun problema per il compensato da 1 o 1,5 con il quale sono fatte centine ed ordinate, per i listelli non riuscendo a trovare listelli in larice ho usato il pino che in Svizzera si trova con enorme facilità, per la ricopertura del bordo d'entrata ho usato il cartoncino come nella versione originale (Figg. 1-2-3).

Nel restauro mi sono comunque permesso qualche «licenza poetica» come la divisione dell'ala in due tronconi tenuti assieme da una baionetta in tondino di carbonio, con un'apertura di 180 cm avevo qualche problema a caricare l'ala in macchina. Altra «licenza» l'utilizzo di listellini in balsa per irrigidire le centine ampiamente alleggerite che sotto la tensione della ricopertura erano quasi tutte divenute delle larghe S.

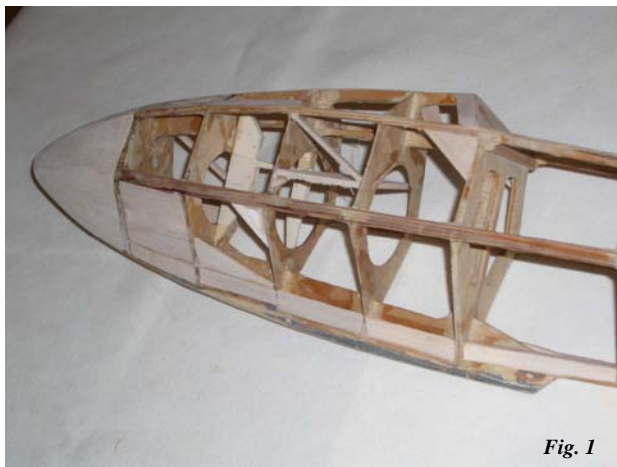


Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3

Nessun problema per la costruzione delle parti mobili dei timoni che invece di essere incollati sono stati resi smontabili fissati con tre viti.

Dopo un buon paio di settimane di lavoro il modello era pronto per la ricopertura. Mi sarebbe piaciuto rivestirlo in seta come l'originale ma purtroppo il mio stock è ai minimi termini e sono riuscito a ricoprire in seta solo la parte inferiore della fusoliera, per il resto ho usato il solito Polyspan comperato in Germania da Kaufmann. Finitura con le solite mani di collante diluito ed una mano di vernice rossa sulla parte inferiore della fusoliera, bordo d'attacco ala e timone orizzontale. Trattandosi di modello Svizzero è stato d'obbligo, sul timone verticale, la croce bianca in campo rosso (Fig.4-5).

Modello finito e con il baricentro al 33% della corda alare il peso è risultato di 1.190 grammi. Speravo meno ma tra gli irrobustimenti vari, l'aggiunta delle parti mobili e dei cavi di comando, pur mettendo la batteria da 1.200 mA e ricevente tra la prima e seconda ordinata ed i due servi subito dietro ho ancora dovuto aggiungere circa 70 grammi di piombo nel musone.

Approfit-
tando della
prima gior-
nata con
temperatura
non troppo
f r e d d a
(eravamo a
ben 3 gradi)
e con poco
vento ho
rimesso il
modello in
aria, un
paio di pla-
nate a mano
che hanno
i n d i c a t o
tutto in
ordine e via



Fig. 4

con la fionda standard e gancio 5/6 mm. davanti al baricentro, il modello è partito perfettamente dritto con salita molto tesa, sgancio e planata senza problemi (Fig. 6). Nei lanci successivi ho perfezionato il centraggio arretrando il baricentro di qualche millimetro e ... provato anche la versione «volo libero». Infatti al quinto lancio ho dimenticato di accendere la ricevente, gli amici sul campo si aspettavano un bel buco per terra ma il modello si è saggiamente sganciato al termine della salita ed ha iniziato a planare con una larghissima virata finendo in un campo vicino, dove gentilmente uno dei giovani è andato a recuperarlo stupito che un modello potesse volare anche senza radio.

Cosa dire del modello? Con una grossa fusoliera ed un semplice Clark Y o piano convesso simile non è il re dei planatori ma si è rivelato molto maneggevole virando nel

classico fazzoletto. Provato anche con vento non si scompone più di tanto e penetra decentemente, direi che Degen aveva disegnato un perfetto piacevole modello polivalente.

Gianco Lusso – [Ginevra, Febbraio 2011]



DA «L'AQUILONE» DEL 1943

Il veleggiatore «**ESSO**» compare nei numeri **22-23-24** de **L'AQUILONE** del **1943**. Progettato da M. A. Degen - capo esperto per le costruzioni aeromodellistiche dell'Aero Club della Svizzera - rappresenta uno dei pochi (se non l'unico) disegno al naturale comparso sulle pagine di quella rivista e anche di quelle successive fino alle attuali, se si escludono le tavole fuori testo alcune delle quali assai poco appetibili.

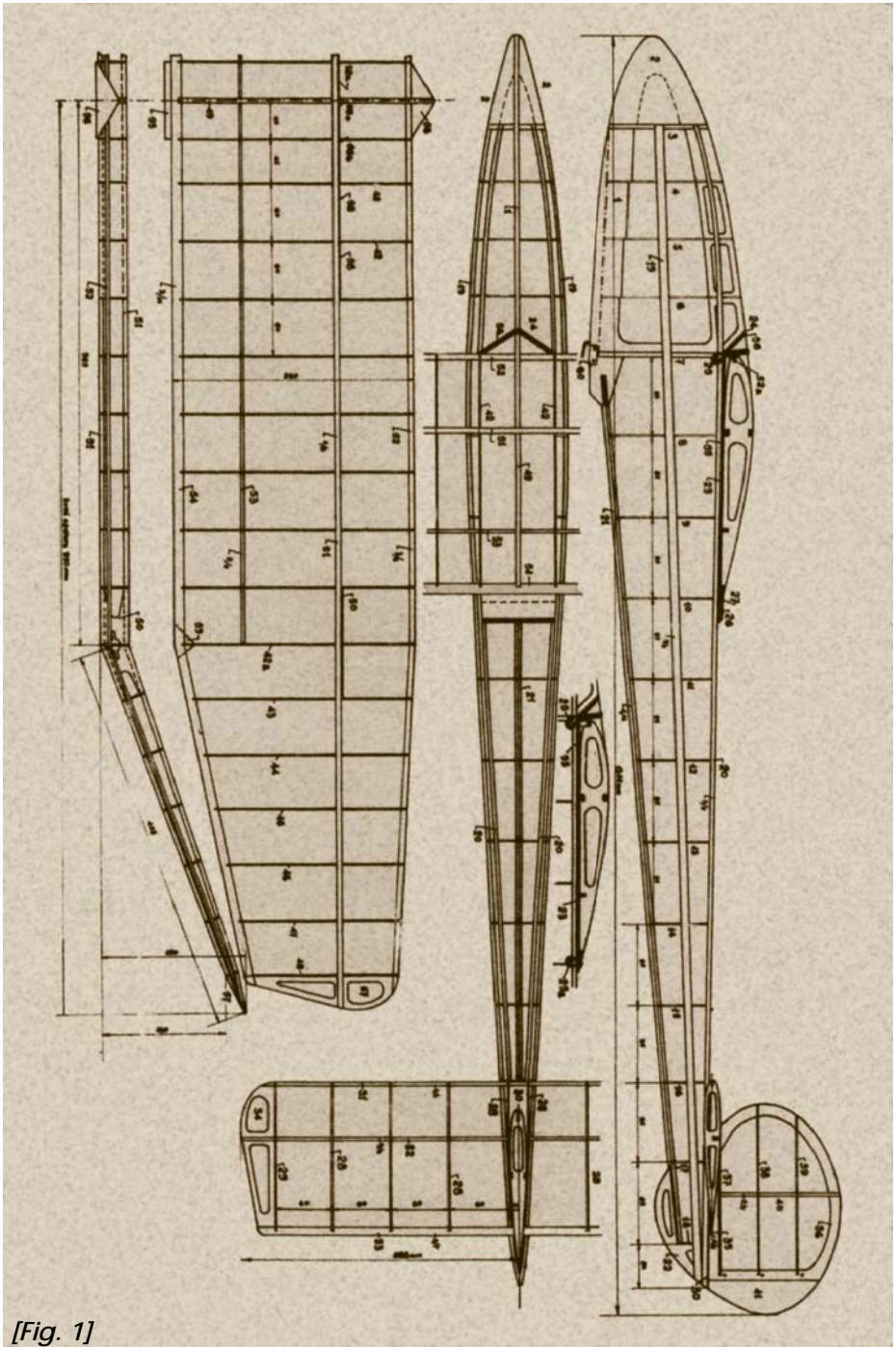
Una affermazione critica questa quando si pensi che nelle otto pagine dell'Aquilone di allora furono inseriti tutti i particolari al naturale, una lunghissima descrizione, una dettagliatissima tabella dei materiali occorrenti e relative foto. I riferimenti riportati sul trittico allegato **[Fig. 1]** (ridotto rispetto a quello ospitato ne l'Aquilone anch'esso a scala ridotta) si riferiscono appunto a quei particolari.

Non mi risulta il seguito che ebbe il modello in Italia, ne ho visto rare foto, ma il nostro giornale a motivo degli eventi politico-militari cessò la pubblicazione due mesi dopo (primi di agosto) l'edizione dell'Esso. E' nota l'idiosincrasia nostrana verso i modelli altrui e alla fine della guerra i nostri amici si misero quindi a progettare del loro.

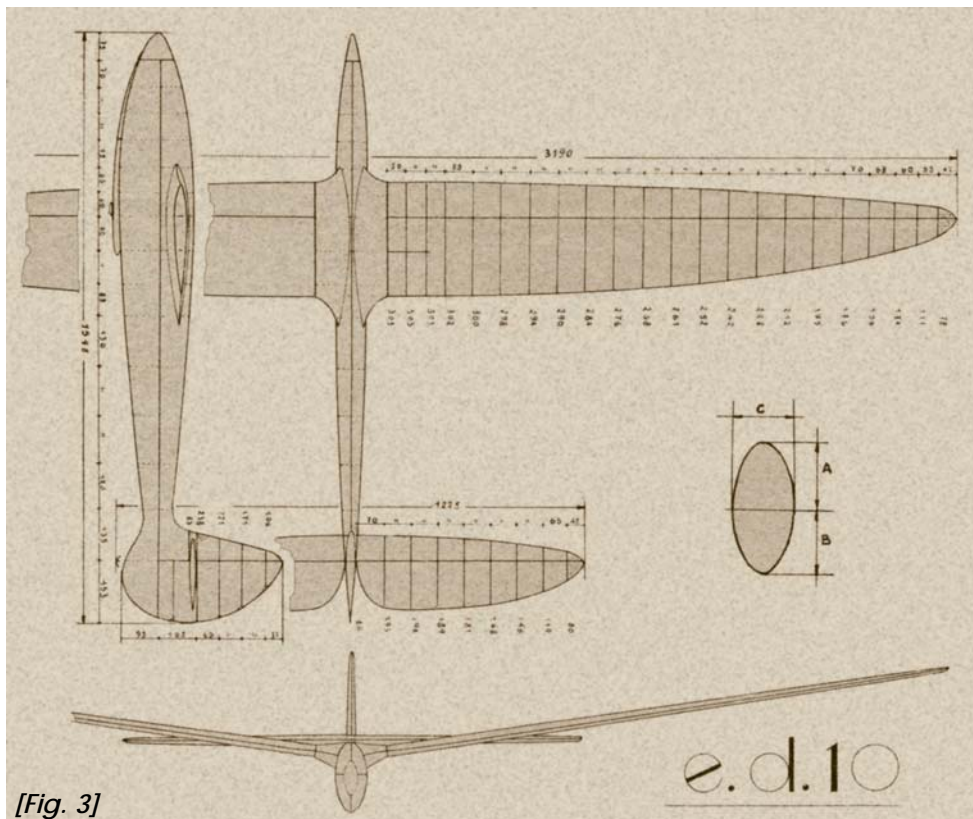
Come SAM l'ho riprodotto e presentato anche a Pavullo **[Fig. 2]**; per la verità non ne ho tratto grandi soddisfazioni e ora giace in disarmo e in disordine tra le mie cose abbandonate.

[Fig. 2]





[Fig. 1]



[Fig. 3]

La tipica espressione del veleggiatore italiano è rappresentata dai due 3.50 - l'«e.d. 10» del genovese Enrico Delle Piane [Fig. 3] e l'«I-Roci» del napoletano Roberto Ciollaro [Fig. 4] - comparsi rispettivamente nei numeri 21 e 27.

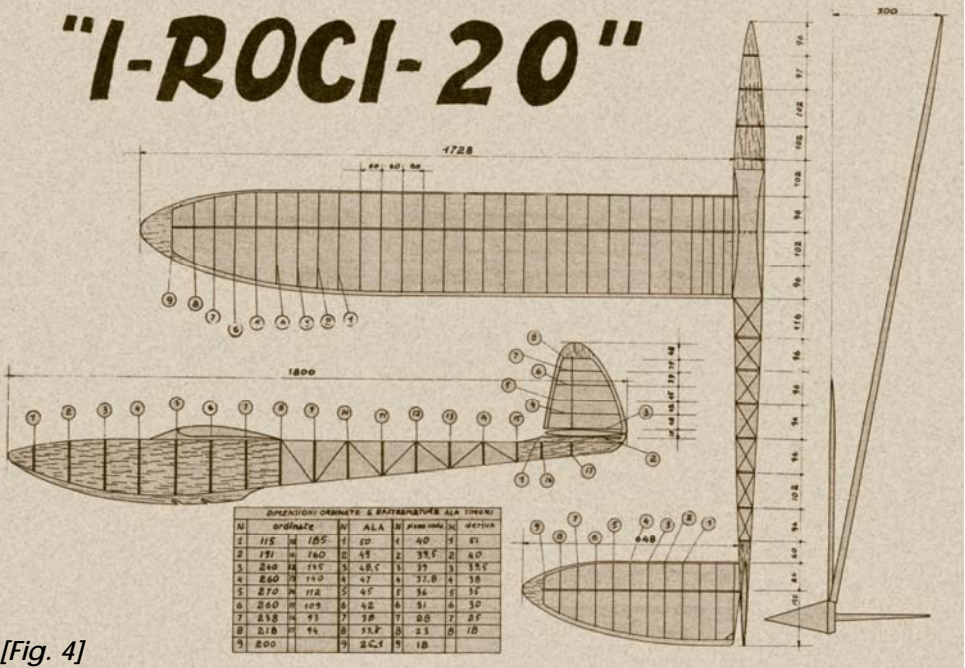
Sono due modelli dalle antitetiche linee estetiche.

Il primo (319 cm a.a.) è un modello dalle ottime doti di finezza e stabilità caratteristiche che ne elevano la sensibilità alle termiche. Il secondo (350 cm a.a.) si distingue per l'estrema semplicità e razionalità costruttiva; dal centraggio elementare, è caratterizzato da un carico alare bassissimo (14.5 g/dmq).

I tritici sono pulitissimi e corredati di tutte le informazioni per un loro sviluppo al naturale e un uso appropriato dei materiali.

Non ho avuto la fortuna di vedere il modello di Delle Piane; quello di Ciollaro vola ancora grazie a tre repliche di Ghiotto, Martinello e Ricco proposte ancora a Pavullo. Quello nella foto [Fig. 5 (Gorizia 03.06.2007)] risulta sia nelle mani di Gialanella che credo lo abbia rivisitato e fatto volare e si rimane entusiasti nel gustare il comportamento del suo volo.

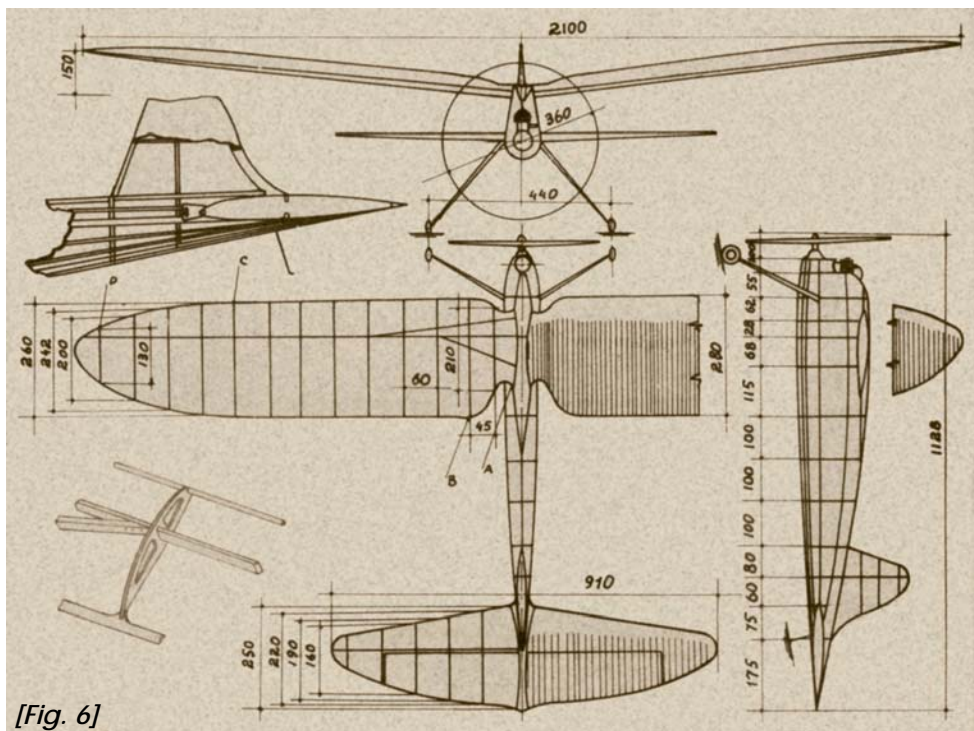
"I-ROCI-20"



[Fig. 4]

[Fig. 5]





[Fig. 6]



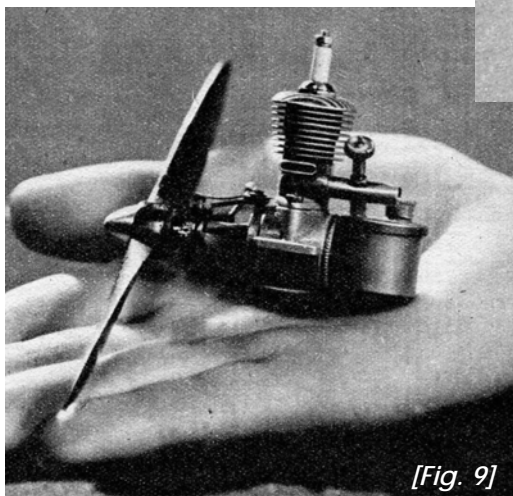
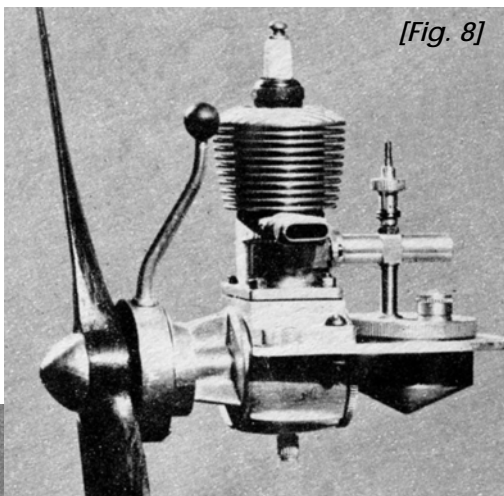
[Fig. 7]

Il «**BM 3**», è un motomodello di Adriano Bacchetti [Fig. 6], vincitore del 1^a Trofeo Graffer disputatosi nell'estate del 1941. Il progettista padovano (a sinistra nella foto di qualche anno fa insieme a Checo Gregnanin campione di Rovigo [Fig. 7]) conferma di preferire al sistema a pinna di Goldberg la più 'ortodossa' formula del motomodello ad ala alta. Il trittico molto particolareggiato riporta anche le sezioni di fusoliera al naturale (v. n.16). Due peculiarità: la prima si rifà al motore installato: un italianissimo Giglio 10; la seconda alle superfici mobili assegnate all'orizzontale per impiegare il modello come autocomandato.

Nota bene: Bacchetti utilizzò in molte occasioni e su diversi modelli i motori del padovano Vantini.

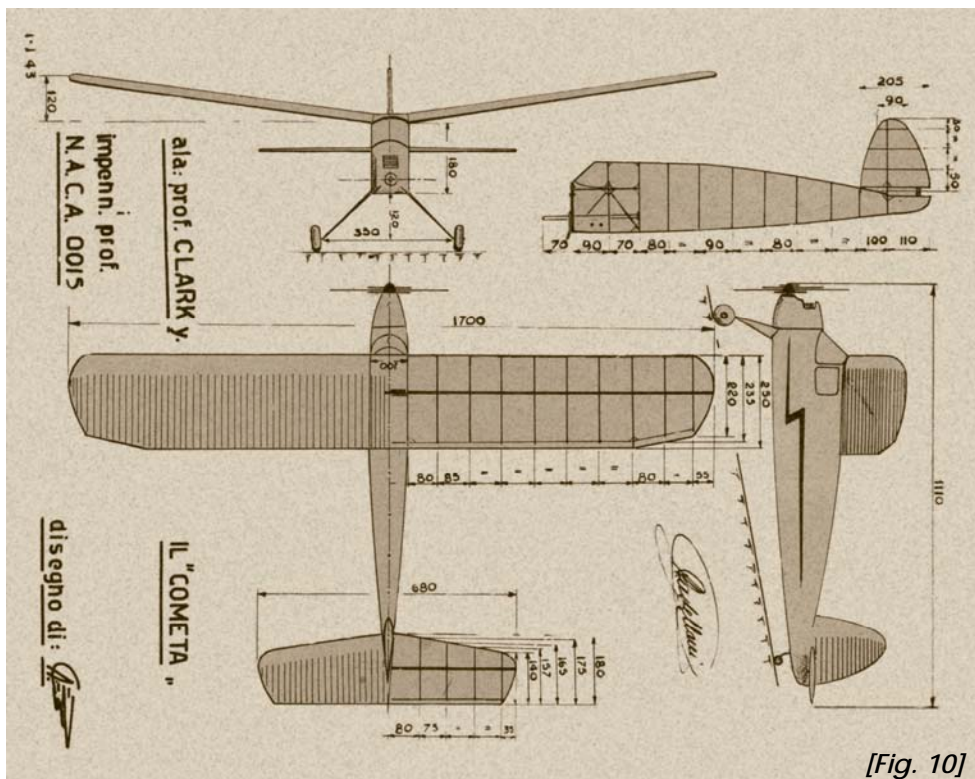
A questo proposito va ricordato che negli anni '40 si sentiva forte la voglia di motori e quanti potevano non si rivolgevano al mercato americano preferendo l'autocostruzione. Sul numero 16 venne presentato l'«**EURO P.6.**» un 3.5 cc ad accensione elettrica, progettato e realizzato nel Centro Sperimentale di Aeromodellismo da Pietro Zambianchi [Fig. 8]; montato su cuscinetti si dichiaravano le seguenti caratteristiche:

Alesaggio mm	16
Corsa mm	19
Peso g	120
Rapp. compr.	1-7
Giri al min.	~ 8000
Potenza	1/8 di cv



Nel numero 20 inoltre veniva presentato un vero gioiellino il «**P.Z. 7**» un accensione elettrica sempre di Zambianchi di soli 0.63 cc [Fig. 9].

Alesaggio mm	9
Corsa mm	10
Peso g	30
Giri al min.	~ 7000
Potenza	1/12 di cv



[Fig. 10]



[Fig. 11]

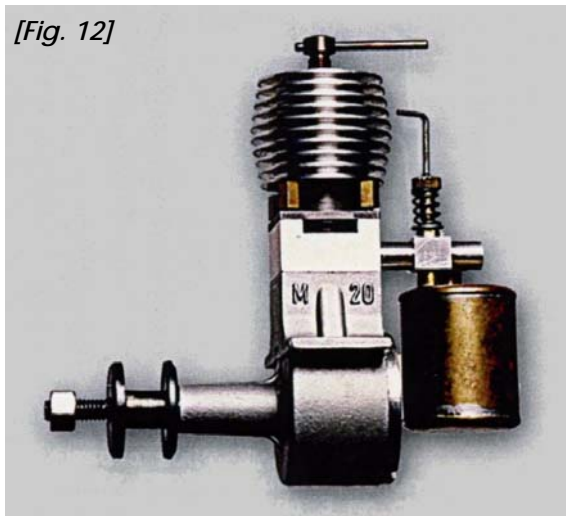
Nel numero **25** Adriano Castellani con il «**Cometa**» propone un moto-modello dalla facile costruzione e ottime doti di volo, finalizzato a fornire esperienza con i tipi di modello a motore [Fig. 10]. Consigliava di montare un 10 cc anche se avvertiva che normalmente veniva usato un 7 cc. Personalmente ne ho realizzati 4: il primo al naturale due ridotti a circa 120 cm di a.a. col B 38 (1 cc) e l'attuale, al naturale, con il Super Elia perchè il primo con l'M20 (3.62 cc) stentava molto [Fig. 11].

Ma fatemi dire qualcosa su l'«**M 20**»: questo motore progettato da Enzo Mancini [Fig. 13] è comparso proprio sulle ultime pagine dell'ultimo

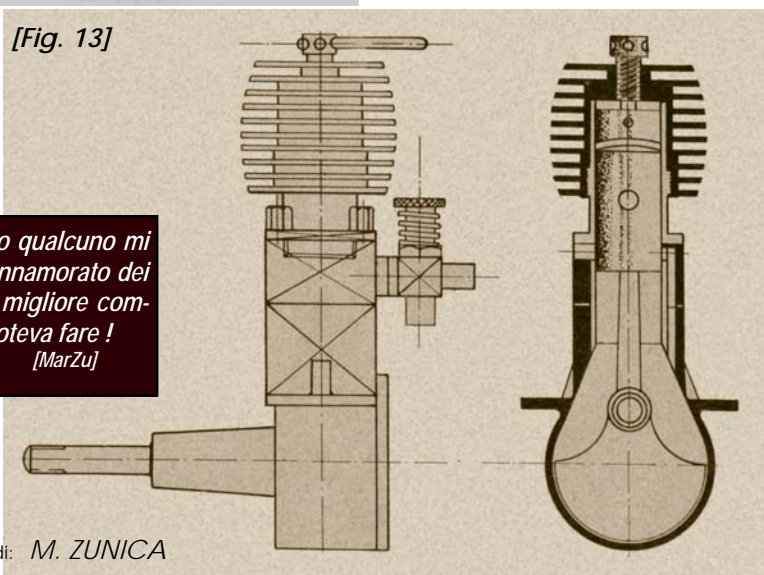
numero de l'Aquilone (n. **31-32-33 1-15 agosto 1943**). Su questo motore dice tutto Giacomo Mauro in «*I motori italiani per autocostruzione sino al 1960*» [Fig. 12].

Ne possiedo una replica curata da Amato Prati alla quale sono particolarmente legato anche perchè quel progetto dettagliatissimo e quel numero dell'Aquilone chiudevano un'epoca.

[Fig. 12]



[Fig. 13]



A Grassobbio qualcuno mi disse che ero un innamorato dei modelli italiani ... migliore complimento non mi poteva fare !
[MarZu]

Elab.Graf./Testi/Foto di: M. ZUNICA

Nell'Aquilone di Luglio-Agosto 2010 avevo scritto alcune note sulla sicurezza verso terzi; ora voglio scrivere qualcosa circa la sicurezza verso noi stessi, che non è meno importante. Non mi dilungherò sui problemi che possono derivare dall'uso di utensili sia a mano sia elettrici, né sull'uso di vernici e solventi: queste sono cose che abbiamo appreso durante la nostra più o meno lunga carriera, quindi ritengo quasi offensivo parlarne. Voglio, invece, parlare di certe azioni, certi comportamenti tipici dell'aeromodellismo che, stranamente, non sono oggetto dell'attenzione che meritano da parte degli aeromodellisti.

Sembra strano ma, in certe circostanze, gli aeromodellisti sono imprudenti, quasi dimenticano il buon senso, con la conseguenza di farsi male e, a volte, finire al Pronto Soccorso (se basta!).

Analizziamo le tre grandi categorie di modelli: Veleggiatori, Elastico e Motomodelli che, ai fini della sicurezza, non sono ulteriormente distinte.

Cominciamo con i **Veleggiatori**, apparentemente la categoria più tranquilla e sicura, in quanto privi di apparecchiature meccaniche, silenziosi, rilassanti.

Però devono arrivare in quota, in qualche modo, e qui cominciano i problemi.

Se usiamo la fionda, poco male: il massimo che ci può capitare è la rottura della parte elastica, o il picchetto che si sfilia dal terreno su cui è piantato. Anche qui non succede nulla, perché l'elastico, teso al massimo, scarica la sua energia contro nulla, perché il punto di appoggio è la parte di cavo rigido che si trova ben lontano da noi, quindi si affloscia e cade per terra.

E' diversa la situazione se, anziché usare la fionda, decidiamo di trainare il modello a mano, nell'intento di guadagnare qualche metro di quota.

In questo caso dobbiamo essere estremamente prudenti, perché non dobbiamo, per nessun motivo, guardare il modello, se non alla fine del traino, quando ci fermiamo per farlo sganciare; quindi il modello deve essere centrato per salire perfettamente dritto.

Non dobbiamo guardare il modello perché dobbiamo tenere gli occhi rivolti verso terra, per vedere dove mettiamo i piedi; infatti i campi di gara possono essere costellati di buchi, fossi, montagnole, pietre, il tutto coperto e nascosto da erbe lunghe che possono farci cadere con conseguenze che non siamo in grado di prevedere.

Alla nostra età, o anche se più giovani, una caduta può significare una frattura e questo non è nulla di gradevole, ve lo assicuro.

Passiamo ai modelli ad **Elastico**, forse la categoria meno pericolosa.

Qui la parte critica è la carica della matassa. Oggi non credo ci sia più qualcuno che carichi il modello facendolo reggere da un aiutante: tutti usano il trespolo per cui, in caso di rottura, l'unico a rimetterci è il modello che, nella migliore delle ipotesi, si ritrova con una fusoliera da riparare o ricostruire.

L'altra cosa che può succedere è il trespolo fissato male sul terreno però, sinceramente, non ho mai visto succedere nulla di preoccupante.

In conclusione, per i modelli ad elastico, non ci sono problemi di sicurezza particolari, in quanto i danni sono limitati alle cose.

Diverso è il discorso per i **Motomodelli**, che hanno un motore che fa girare un'elica ad

un regime che varia dai 2.000 ai 12.000 (ed oltre) giri al minuto.

Un'elica bipala che gira a 2.000 giri al minuto, se urta un ostacolo lo colpisce 66 volte al secondo; lascio a voi calcolare quante volte lo colpisce se il motore gira a 10.000 o più giri.

Consideriamo che il periodo di tempo più pericoloso per noi va da quando diamo la prima ditata all'elica al momento in cui rilasciamo il modello per il decollo. Faccio notare che, purtroppo, non tutti gli aeromodellisti sanno come avvicinarsi correttamente ad un motore e metterlo in moto. Trascuro volutamente il caso in cui si adoperi un avviatore elettrico, perché tale pratica non può essere adoperata per i motori diesel, pena lo sbiellamento al primo accenno di motore ingolfato.

Parliamo di motori avviati a mano. I motorari esperti aprono lo spillo della quantità giusta di giri (molto utile una tabellina che riporti, per ogni motore in nostro possesso, i giri di apertura dello spillo per l'avviamento), danno il giusto cicchetto e, con poche colpi ben dati all'elica, mettono in moto. Non tutti, però, sanno dare i colpi ben dati all'elica.

L'errore più frequente è quello di avvicinarsi all'elica con la paura di prendere un contraccolpo (la "schicchera") sulle dita; quindi si indossano ditali di gomma (che fanno perdere la sensibilità per capire se il motore è magro o ingolfato), usano bastoncini più o meno sofisticati (peggio che andare di notte), e appoggiano il dito sul terzo esterno dell'elica, con la speranza di togliere per tempo il dito dalla traiettoria dell'altra pala e quindi non prendere la schicchera. Niente di più errato: se non volete prendere la schicchera dovete appoggiare il dito sulla pala in prossimità del mozzo e dare un colpo deciso, portando il dito verso di voi nell'ultima parte della corsa. In questo modo il vostro dito sarà certamente fuori dalla traiettoria dell'altra pala entro un tempo infinitesimale.

Spero che nessuno si offenda per questi suggerimenti ma, ripeto, ci sono persone che ne hanno bisogno.

Ora il motore è in moto, ad un regime quasi sempre prossimo al minimo e deve essere carburato al regime che avremo deciso, sperimentalmente, come più idoneo per il lancio.

Attenzione, perché questa è la fase più critica e pericolosa.

Diamo per scontato che il modello sia trattenuto da un aiutante, o posizionato su un apposito trespolo che ci permetta di carburare il motore senza fare acrobazie pericolose. Consideriamo che le nostre mani devono raggiungere parti del motore molto vicine all'elica in moto (spillo, anticipo, contropistone) e che, se siamo davanti al motore, e le mani si avvicinano al motore, l'elica gira pericolosamente in prossimità dei nostri polsi. Nel polso le arterie sono a fior di pelle, ed una serie di tagli inferti dall'elica (almeno 66 al secondo) sono in grado di procurarci un danno notevole.

Ricordiamo che ci sono eliche, specialmente quelle in plastica o fibra di vetro, che hanno le pale piuttosto affilate nella parte terminale.

Il primo suggerimento che mi sento di dare è quello di proteggere i polsi il meglio possibile; la protezione ideale sarebbe quella di indossare i parabraccio in pelle che adoperano gli arcieri durante i tiri. Se proprio non vogliamo esagerare, almeno indossiamo camicie con le maniche lunghe ed i polsini bene abbottonati, anche nel mese di luglio, quando fa un caldo cane.

Una buona alternativa è costituita da almeno un guanto di pelle, di quelli da lavoro, a cui sia stata tagliata la punta del pollice, dell'indice e del medio, in modo da non pregiu-

dicare la sensibilità.

Altra cosa molto utile è quella di dipingere gli ultimi 2/3 centimetri delle pale dell'elica con vernice bianca o giallo chiaro, in modo da vedere dove arriva il cerchio che dobbiamo assolutamente evitare.

Mi sembra di sentire il coro di critiche: "Qui si sta esagerando, ci mancherebbe ancora di indossare i parabraccio o le camicie a maniche lunghe, abbiamo sempre fatto senza, non siamo mica sciocchi. Abbiamo esperienza, ... ". Eppure sono proprio quelli con maggior esperienza che, a volte, devono andare al Pronto Soccorso: è già successo. Vale la pena rovinarci una giornata serena per non voler prendere qualche precauzione?

Giancarlo Gosio

Un messaggio ... dai risvolti promettenti [da: AQ ns 1952 n.1]



900m pista asfaltata - servizio Bar - Ristorante

Info Bar - Ristorante +39 349 4906000

S Aviosuperficie del
Sagrantino
Gualdo Cattaneo (Pg)

Organizzazione e Info:
www.393wr.com
Tel +39 3939772747



07 / 08 Maggio 2011

RADUNO DECENNALE SAM 2001



Motomodelli Radioassistiti Cat. Sport SAM 2001

Veleggiatori Radioassistiti

Tomboy Rally Postal Contest

Gip 46 Volo Vincolato



Modellistica
www.parcoacquarossa.com

Gli aeromodelli Old Timer e quelli a Volo Vincolato rappresentano la storia dell'aeromodellismo.

Il fascino delle prime macchine volanti nel Raduno di Primavera.

Guarda un Filmato: <http://www.vimeo.com/2737977>

Sabato 07

ore 9,00
Inizio Voli
ore 12,00
Pausa Pranzo
ore 15,00
Voli del Pomeriggio
ore 21
Cena al Ristorante Acquarossa
(su prenotazione)

PROGRAMMA

Domenica 08

ore 9,00
Inizio Voli
ore 12,00
Pausa Pranzo
ore 15,00
Voli del Pomeriggio
ore 18
Premiazioni



www.parcoacquarossa.com

Parco Acquarossa - Via Bonifacio Loc. Ponte di Ferro - Gualdo C.
E45 Uscita Ripabianca - Foligno - Gualdo Cattaneo

GARE - RADUNI - MANIFESTAZIONI



Al Model Expo Italy di Verona anche quest'anno SAM 2001 era presente con il suo stand e un nutrito numero di modelli storici (radioassistiti e v.v.c.), disegni, foto, locandine e tanto materiale pubblicitario.

Peccato che la manifestazione di anno in anno perda consensi, d'altronde anche altri eventi di tradizione e di ampiezza maggiori della nostra, a sentire gli addetti ai lavori, sembrano manifestare odore di crisi.

A Verona l'ampio padiglione messo a disposizione ha visto il prevalere delle quattro ruote in miniatura con una gamma inverosimile di accessori, degli elicotteri di tutte le dimensioni e di tutti i prezzi dalle poche decine di euro a costi spropositati. Anche in questo caso il tutto accompagnato da una vasta gamma di accessori. Naturalmente motori a scoppio principalmente dedicati alle macchinette ed elettrici accompagnati da una vasta gamma di 'lipo' dalle più svariate caratteristiche e ovviamente le novità delle radio. La presenza dei modelli volanti è stata abbastanza contenuta. Presenti molti max, belli a vedersi ma invivcinabili e troppo freddi per chi ama il legno. Ho visto solo una bacheca con dei modellini centinati e un paio di motori (1 e 2.5 cc) dalle parvenze classiche ma anche questi non adatti agli oldtimeristi.

A conferma di quanto appena detto la grande quantità di stands riservati ad enti e asso-



Fig. 1



Fig. 2

ciazioni che pubblicizzavano le loro attività e le loro iniziative: a detta di molti per coprire i vuoti.

Naturalmente non mi sono interessato dell'elettroexpo; semmai va rilevato che vasti spazi erano riservati a percorsi per le quattro ruote da velocità o altro, ai plastici ferroviari o a quelli riservati ai soldatini, non mancavano ampie piscine per le barche molte delle quali pregevoli pezzi da collezione ... mentre scatenati ragazzini si sbizzarrivano in anonime evoluzioni con i loro elicotteri o con 'pezzi di espanso' in qualche modo tagliati e assemblati esibendosi con una serie di evoluzioni che facevano a pugni con ogni principio di aerodinamica e una minima conoscenza dei canoni del volo ma assistiti dalla esuberante potenza dei motori elettrici.

Pochi gli amici della SAM, molti i nostalgici soprattutto del v.v.c.: tutti con un ricordo e con qualcosa da raccontare

Marcello Zunica

Fig. 1/2/3 - Lo stand della Safalero con in mostra la magnifica Coppa del Trofeo Garofali, la medaglia del Trofeo G 20 e, dello stesso motore, alcuni reperti storici

Fig. 4 - Silhouette, forme, dimensioni, materiali del volo libero attuale

Fig. 5 - La sparuta, patetica presenza di elementari scatole di montaggio 'alla vecchia'

Fig. 6 - Uno dei numerosi magnifici modelli di Severin

Fig. 7 - Sul tavolo di SAM 2001 un consueto, svergolatissimo veleggiatore - doc - del 1946

[foto MarZu]



Fig. 4



Fig. 5



Fig. 6



Fig. 3



Fig. 7

MEMORIAL AMATO PRATI Modena, 9 aprile 2011

Motori tanti, solo in parte a sollecitare le 'cupidigie' dei sammisti. Tanti infatti pluricilindrici o moltissimi di grossa, grossissima cilindrata non rispondenti perlopiù ad un mondo rivolto al massimo ai 10 cc, ricordo di antichi trascorsi.

Tante 'ciofeche' e tante repliche provenienti dall'Est; in qualche caso anche ben fatte ma con scarsa presa rispetto alle nostre esigenze, alle nostre aspettative, alle nostre tradizioni, comunque se vengono riproposte vuol dire che un mercato e delle ricadute ci sono.

Molta la rottamazione che può essere un momento positivo per chi ha qualcosa da rivendere per poi mettere in bella mostra. Tanta voglia di vendere ma i possibili acquirenti sono sempre più smaliziati, più accorti ed esigenti e alla ricerca del pezzo pregiato o adatto al modello che hanno in mente di costruire.

I tavoli più ammirati: quello di Zanchi, con la sua bella replica dell'Elia 6 e soprattutto quello di Dall'Oglio con il quattro cilindri progettato da Tortora. Peccato che non si sia sentito cantare ma si sa che Alberto non fa nulla se non riesce ad organizzare le cose al meglio

Cosa dire della manifestazione: sicuramente



Fig.-1



Fig. 2

bene organizzata ma occorre trovare qualcosa per renderla/e (il plurale perchè il discorso vale per analoghi eventi) più vivace e meno ripetitiva. Comunque rispetto agli anni passati si sono visti meno motori a vapore o similari, ma trattandosi di una manifestazione patrocinata dalle due SAM occorrerebbe inseguire qualcosa di più aderente all'aeromodellismo storico. Piacerebbe vedere una maggiore affluenza di collezionisti con i loro pezzi più pregiati italiani e stranieri e non demandare solo all'insostituibile Ninetto il maggior carico per questo tipo di partecipazione.

Sono annotazioni estemporanee, da prendere con le molle perchè in fondo è un altro modo per ritrovarci e stare insieme che aldilà delle tante divagazioni possibili è la cosa che conta di più.

Marcello Zunica

Fig. 1/2 - Pubblico di fronte a 'l'ordine sparso'. Canestraro e Carbini in piacevole conversazione

Fig. 3 - Una versione della replica di Dall'Oglio e dietro lo spaccato e l'albero originali

Fig. 4 - Ricambi per tutti i gusti

Fig. 5 - Ridenti e Vescovi alle prese con un motore

Fig. 6 - Motori...motori ...motori

[foto MarZu]



Fig. 3



Fig. 4



Fig. 6



Fig. 5

NOTE NOTIZIE RIFLESSIONI PROPOSTE

Carissimi amici, questa mattina al Nautico di Camogli, Lauro Rezzonico, ingegnere meccanico con lunga esperienza di insegnamento nelle scuole medie superiori svizzere, ed io, abbiamo intrattenu- to per due ore la prima e la seconda classe della sezione aeronautica, con alcuni insegnanti, ad una conferenza i cui argomenti sono espressi nel sito:

<http://www.girellafly.net/aero/confer1.html>

curato da Lauro stesso.

Io mi sono limitato a mostrare ai ragazzi il DG600-EVOLUTION come è costruito e come viene radiocomandato in volo. Alla fine della lezione siamo stati gratificati dall'applauso dei ragazzi con i loro insegnanti. In allegato trovate alcune foto del-



l'evento.

Questa azione è sicuramente un vanto del "Gruppo Amici Volo a Vela M.Fasce 8GE)". Non è escluso che altre scuole richiedano il nostro impegno.

Con un caro saluto

Guido Mascherpa



Ciao Marcello, ciao Pino, ho appena ricevuto l'edizione digitale del nostro L'Aquilone - SAM 2001. Grazie, è proprio bello.

Credo che abbiamo scelto la nostra strada. La cosa consolante è che tra i nuovi iscritti vi sono anche dei giovani. Senza di loro il nostro lavoro sarebbe senza speranza.

Naturalmente la precedente riflessione fa riferi-

mento all'articolo del nostro vicepresidente "Delusione ed Amarezza" ed alla successiva chiosa del nostro capo redattore.

Non vorrei entrare in dettagli tecnici, perché non ne ho la competenza né ho la possibilità di approfondire la cosa, perché ho scelto un'altra strada per supportare SAM 2001, tuttavia in via di principio penso di avere le idee chiare.

Se ho capito bene, la tesi di Giancarlo ci pone davanti ad un bivio:

1) se vogliamo coerentemente perseguire la via della memoria storica, i Regolamenti di gara dovrebbero essere quanto più fedeli possibile a quanto si faceva in Italia nei vari periodi storici, con una certa tolleranza relativa alla sicurezza, al fatto che è accettata la radioassistenza e che i materiali autarchici non sono facilmente reperibili. In questo caso ha senso un Regolamento SAM 2001 differente dall'americano e da quello SAM 62 che l'americano ricalca abbondantemente (Quindi 2 Regolamenti in Italia).

2) se SAM 2001 si accontenta di perseguire la ricerca della memoria storica ma, a livello gare, ritiene più comodo o più divertente adeguarsi alle regole filoamericane, la coerenza va a farsi spigolare, ma può andare bene lo stesso. Però, in questo caso, non compliciamoci la vita con un terzo Regolamento che può solo generare confusione. Rimettiamoci al Regolamento SAM 62 e gli iscritti ad entrambe le società faranno sentire la loro voce a livello SAM 62.

Il ragionamento del nostro vicepresidente non fa una piega dal punto di vista logico, ma ha anche una forte validità pratica se è vero, come sembra essere vero, che lo stesso modello può assai facilmente essere adeguato ai vari regolamenti senza modifiche strutturali, con l'aggiunta di qualche grammo di peso o con la modifica del tempo motore.

Dico semplicemente che, se ho capito giusto, le enormi litigate del passato, che hanno portato all'exasperazione perfino un maestro come il grande Loris Kannevorff (ricordo chiaramente la sua tristezza ed il suo rifiuto a continuare a parlarne, in occasione dell'incontro da Ninetto del 2010, l'ultimo cui abbia partecipato), sono assolutamente senza senso.

Ed io mi schiero senza esitazione verso la soluzione 1). Vorrà dire che se perderemo qualche iscritto, sarà come una potatura primaverile: il taglio

di qualche ramo secco per dar forza alla pianta e farla crescere forte e vigorosa.

Avete sollecitato commenti, ed io ho detto la mia.

A voi l'usarla come meglio credete.

Garlo Gazzola - [28 febbraio 2011]



Considerazioni sugli OTVR

Queste mie riflessioni riguardano il regolamento della classe OTVR e sono indirizzate sia alla SAM 62 che alla SAM 2001, in quanto penso che l'argomento interessi ambedue le Associazioni. Qualora venga pubblicato sui rispettivi bollettini i modellisti soci di ambedue le SAM saranno costretti a sopportarlo due volte.

La scorsa estate ho proposto alla SAM 2001 di correggere il regolamento in questione portando l'apertura alare della classe A da cm. 127 a cm. 200 e alla SAM 62 l'introduzione della stessa classe, visto che nel regolamento non c'è. Ho considerato che a tutt'oggi non si è visto in volo alcun veleggiatore radio assistito di cm. 127 di apertura alare; ma conosco l'esistenza di alcuni modelli intorno ai cm. 200, non utilizzabili in gara poiché chiaramente svantaggiati, dovrebbero infatti vedersela con quelli più grandi (fino a 350 cm).

Per ciò che riguarda la fionda elastica, suggerisco la stessa misura sia per la classe A che per la classe B. Non vedo perché dei modelli più piccoli e quindi meno performanti, debbano essere viepiù penalizzati da una minore quota di partenza.

Personalmente utilizzo tre fionde della stessa lunghezza ma con elastici di diversa potenza. Uso quindi l'una o l'altra a seconda del peso e della resistenza alare del modello da lanciare. La diversa potenza dell'elastico influisce soltanto sulla velocità di salita o sulla capacità di sollevare un peso maggiore, tanto poi tutti i modelli raggiungono la stessa altezza; non serve a nulla quindi un elastico più potente del necessario, se non a rischiare la chiusura delle ali.

A questo punto è logico proporre che i concorrenti possano usare le fionde elastiche personali, purché abbiano tutte la stessa lunghezza. Ciò servirà pure a diminuire la spesa e la fatica degli organizzatori delle manifestazioni.

Nelle mie tre fionde uso elastici tubolari, reperibili nei negozi di forniture sanitarie, ne esistono di svariate misure, elencate nella tabella. E' noto a tutti i modellisti che la potenza è data dai millimetri quadrati di sezione dell'elastico stesso, facilmente calcolabile con una operazione di scolastica memoria, area della corona circolare.

Con la speranza che queste mie riflessioni e proposte siano condivise e ci diano modo di semplificare lo svolgimento dei nostri raduni e delle nostre gare.

Maurizio Sagnotti



William Winter, *MANUAL DE AEROMODELISMO*, Ed. Hobby, Buenos Aires, 1948 - E' un volume di 282 pagine formato A5 traduzione del «The Model Aircraft Handbook» che vuole rivolgersi al principiante e all'esperto senza distinzione di età e di esperienza; una traduzione in spagnolo per gli appassionati dell'America del Sud

E' un gentile omaggio dell'amico Checo che mi riporta molto indietro nel tempo e che mi induce a riflettere ancora come un testo siffatto farebbe molto bene a quanti dicono di dedicarsi all'aeromodellismo.

Bando alla polemica per dire che il senso di questo libro si rifà alle tre fasi principali del processo aeromodellistico: il disegno, la costruzione, la tecnica. Tre elementi inusuali per chi pratica oggi questa attività. Non mi si fraintenda facendomi passare per uno che non sta al passo con i tempi, voglio rimarcare solo che oggi non si avverte più il gusto del progetto e delle linee personali, la voglia di utilizzare a propria misura i nuovi materiali, legno o plastiche che siano, l'urgenza di sapere perché un modello vola e quindi le relative tecniche di messa punto.

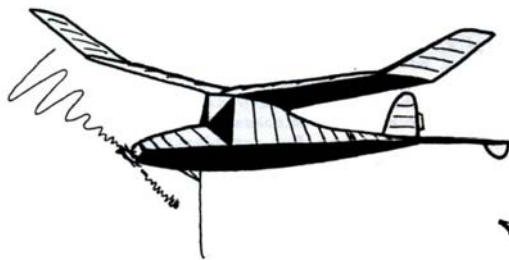
Siamo nel 1948 ma il volume, comprende anche un capitolo sul radiocomando ed è accompagnato da una appendice con 10 tritici (tutti campioni della fine anni '40) molto noti anche in Italia: 5 elastico, 4 motomodelli, un balsetta che la dicono lunga sulla "moda" di allora degli Stati Uniti e Dell'America del Sud.

(Marzu)



CALENDARIO ATTIVITÀ OLD TIMER (E NON SOLO) 2011

15 gen	Roma	<i>Cena degli amici</i>	N. Ridenti	06-3311689
16 gen	Roma	<i>Assemblea Generale</i>	G. Carhini	0424-35058
06 feb	Grassobbio	<i>Tavolettata VVC</i>	P. Riboli	035-657079
20 feb	Ramacca (CT)	<i>III° Camp. del sud - "Zio Vittorio" (1)</i>	C. Bruttaniti	c.bruttaniti@tin.it
19/20 mar	Verona	<i>Stand al 7° Model Expo Italy</i>	G. Carhini	0424-35058
20 mar	Ramacca (CT)	<i>III° Camp. del sud - "Zio Vittorio" (1)</i>	C. Bruttaniti	c.bruttaniti@tin.it
27 mar	Cantalice (RT)	<i>Coppa Tevere (2)</i>	C. Santoni	06-5193281
09 apr	Modena	<i>Memorial Amato Prati</i>	G. Castagnetti	335-6227865
17 apr	Ramacca (CT)	<i>III° Camp. del sud - "Zio Vittorio" (1)</i>	C. Bruttaniti	c.bruttaniti@tin.it
17 apr	Pian del Lago (SI)	<i>Campionato Toscano OT VL</i>	F. Pianigiani	0577-331301
01 mag	Rimini	<i>Gara GIP-46 VVC</i>	G. Romagnoli	0547-20285
07/08 mag	Gualdo Cattaneo	<i>Festa del Decennale (3)</i>	C. Santoni	06-5193281
15 mag	Nove (VI)	<i>Raduno VVC e mostra motori</i>	G. Carhini	0424-35058
15 mag	Acireale	<i>Gara GIP-46 VVC</i>	F. Castro	349-4534598
15 mag	Ramacca (CT)	<i>III° Camp. del sud - "Zio Vittorio" (1)</i>	C. Bruttaniti	c.bruttaniti@tin.it
05 giu	Campo Felice	<i>Raduno VL + OTVR</i>	C. Santoni	06-5193281
05 giu	Malpensa (VA)	<i>Gara GIP 46 e Trofeo Supertigre</i>	P. Riboli	035-657079
11/12 giu	Ozzano Emilia	<i>22° Radio Model Show</i>	P. Dapporto	335-5327581
12 giu	Valdagno (VI)	<i>Raduno VVC. e gara Cisalpino</i>	G. Zenere	335 6130031
22/26 giu	San Marino (RSM)	<i>9° Campionato Europeo OT</i>	D. Bruschi	0549-903375
03 lug	Lugo di Romagna	<i>Gara GIP 46 e Trofeo Supertigre</i>	A. Ghiselli	0545-81494
21 ago	Campitello Matese (CB)	<i>Raduno Tutto Vola VL RA VV</i>	G. Carhini	0424-35058
28 ago	Chiasellis (UD)	<i>Raduno VVC e gara GIP-46</i>	M. del Torre	348-8553846
11 set	Pian del Lago (SI)	<i>Gara naz. Coppa Siena OT VL</i>	Pianigiani	0577-331301
18 set	Nove (VI)	<i>Memorial e gara GIP-46</i>	G. Carhini	0424-35058
18 set	Reggio Calabria	<i>Calabria Gara GIP-46 VVC</i>	F. Castro	349-4534598
25 set (4)	Alessandria	<i>Gara GIP 46 e Trofeo Supertigre</i>	M. Arbuffi	0131-56621
02 ott	Cantalice (RT)	<i>Coppa Campidoglio (3)</i>	C. Santoni	06-5193281
09 ott	Valle Gaffaro (FE)	<i>SAM model day VL RA VVC</i>	Bacello	331-3603841
09 nov	Cantalice (RT)	<i>Coppa Tevere (2)</i>	C. Santoni	06-5193281
19/20 nov	Cartigliano (VI)	<i>7° Convegno sui Motori e Mostra</i>	G. Carhini	0424-35058
19 dic	Gela	<i>Gara GIP-46 e Trofeo Supertigre</i>	F. Castro	349-4534598



da: **Sam 35 Spiks**



- (1) - OTE - 1/2OTE - 1/2A Texaco
- (2) - Sport + Tomboy Rally + Motoveleggiatori
- (3) - 1/2A Texaco + Texaco + 1/2A Texaco El + Dyno + GIP-46
- 4) - Data da confermare.

ISTRUZIONI PER L'USO

SAM 2001 - L'AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Sito internet: **www.sam2001.it**

La Segreteria c/o: Giuseppe CARBINI - via Monte Cauriol n.22 - 36061 Bassano del Grappa (VI)
tel. 0424.35058 - 340.3541669 - E-mail: info@sam2001.it

Per l'iscrizione:

Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 _ *Pagabili tramite:*

Ricarica Carta Poste Pay n.: 4023 6004 4446 3055

Bonifico su IBAN: IT46 X 01005 60160 0000 0000 4648

Servizio arretrati: sono disponibili tutti i numeri a €1,50 cadauno + spese postali

Adesivi: piccoli €0,25 cad. - grandi €0,50 cad - vetrofanie €0,75 cad. + spese postali

Serie CD preparati da Tom Wilk e Corrado d'Aumiller con raccolte articoli e disegni: €5,00 cad + spese postali (chiedere elenco)

Archivio disegni elettronico: è in continua evoluzione e l'archivio condiviso funziona. Sinora è stata soddisfatta la stragrande maggioranza delle richieste.

La Redazione c/o: Marcello ZUNICA - via Palermo n.7 - 35142 Padova

tel. 049.651134 E-mail: marzu.aercad@alice.it

Giuseppe CARBINI [vedi sopra]

Ai soci di SAM 2001, agli Organizzatori di manifestazioni OT, VVC, VLOT rinnovo la sollecitazione a collaborare con il nostro Notiziario inviando foto, sintetiche cronache, articoli da pubblicare su:

«L'AQUILONE»

- 1) - Il termine per la consegna degli elaborati scade alla fine dei mesi dispari
- 2) - Inviare testi sintetici e essenziali eventualmente accompagnati da figure e foto
- 3) - Le foto vanno corredate da sintetiche didascalie e nome dell'A. e i disegni dai riferimenti bibliografici
- 4) - Possibilmente inviare il tutto per posta elettronica secondo i programmi più in uso
- 5) - La Redazione si riserva la possibilità di richiedere modifiche o aggiustamenti e di adattare i testi
- 6) - La pubblicazione degli elaborati è in funzione degli spazi e delle esigenze della Redazione

Inviare allegati e programmi di gare per la diffusione gratuita solo se organizzati sotto l'egida di SAM 2001
Saranno prese in considerazione le proposte di scambio o di cessione di materiale aeromodellistico e riviste OT

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

Il giornale è vostro e deve essere fatto da voi

Riandate a L'AQUILONE n. 28/2006 - Ora quella "chicca" è pronta ►

Mettersi in contatto con:

Giancarlo PIOVANI - Via Aurelia 378a, 00165 Roma

Cell. 3394975424 - e-mail giancarlopiovani@alice.it



**Il 'Michelangelo' dei nostri
tempi: «... perché non parti ???!»**

