

# L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 57

Settembre - Ottobre 2011





# SAM 2001 L' AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: [www.sam2001.it](http://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](mailto:giangosio@alice.it)
- Segretario:** **Giuseppe Carbini**  
Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa  
Tel. 0424.350.58  
E-mail: [info@sam2001.it](mailto:info@sam2001.it)
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quagliari**  
Via Locke, 15 scala F  
00156 Roma  
Tel. 06.820.020.26  
Cell. 338.96.36.660  
E-mail: [qpierangelo@yahoo.it](mailto: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](mailto:avvince@gmail.com)

**In redazione:** **Marcello Zunica**  
Via Palermo, 7  
35142 Padova PD  
Tel. 049.651.134  
E-mail: [marzu.aercad@alice.it](mailto: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](mailto: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	G. Carbini	“	2
- Cento anni di modelli	M. Zunica	“	3
- La propulsione elettrica	G. Carbini	“	5
- Modelli vintage da velocità	P. Muzio	“	6
- 'Alvarez' 'Raul' u-control	MarZu (a. cura)	“	10
- Elettrizziamoci	C. Santoni	“	11
- Conc. Naz. Gorizia 2011	M. Gialanella	“	17
- Memorial Ghisalba.	M. Zunica	“	20
- Sam Model Day	M. Baccello	“	22
- Cercasi	Redazione	“	24

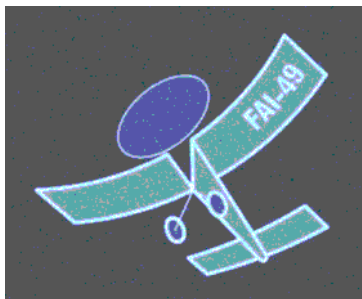


Nella terza di copertina  
**Istruzioni per l'uso**

*La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da Gialanella, Montes, Santoni, Zunica; la documentazione grafica elaborata e tratta dagli archivi di Muzio e Zunica.*

*Nella prima di copertina «Un 'Tomboy', esplicito invito alla Gara Postale promossa da Santoni». Nella quarta «Un passaggio radente del 'Mara Marù' di Zenere a Valle Gaffaro».*

## DALLA REDAZIONE



*Sono quasi sei anni che confeziono l'Aquilone e la mia fantasia si è inaridita al pari di quella carica che portava numerosi alle manifestazioni.*

*Non a caso questo inizio.*

*Ho sentito da molte parti - e la cronaca sembra confermarlo - che il Concorso Nazionale, organizzato con tanto entusiasmo e spirito di servizio dagli amici di Trieste e Gorizia, è stato disertato (snobbato!?) anche da molti che si prodigano per aver partecipanti alle proprie manifestazioni.*

*Nei miei ricordi non esiste un Concorso Nazionale con così pochi modelli e con 'etichette' che non onorano l'accezione 'nazionale' ma ormai per me questa seconda constatazione è un cruccio ricorrente. Se ne parlava, a Ghisalba, e la risposta è stata unanime da vecchi e giovani: gli aeromodellisti che si costruiscono il modello sono scomparsi e gli altri si rivolgono al mercato (straniero!) che offre modelli preconfezionati se non addirittura confezionati. E, ancora, ci siamo scontrati nel redigere un regolamento convincente, sono corsi fiumi di parole, in qualche caso anche pesanti: alla fine ne sono nati due con norme precise circa l'aderenza del modello a quello originale ma molti lamentano la presenza di 'modelli pinocchio' (va chiesto scusa però a chi onora il Regolamento). E poi leggo che le gare si dovrebbero svolgere con almeno tre concorrenti. Perché le eccezioni? Sconfino per una provocazione: nel caso di tre, il terzo è terzo (scusate il bisticcio di parole) o ultimo? Figuriamoci nel caso di due, come è capitato in tre categorie al C. N.! Con tutto il rispetto per i protagonisti mi sembra quasi avvilente salire sul podio. Eppure al C.N. partecipavano o erano presenti i Presidenti di SAM 2001 e SAM 62 e alcuni Membri dei Consigli Direttivi. Non so se siano stati presi accordi per ovviare a tutto ciò: gli assenti hanno sempre torto ma forse un chiarimento su questi accadimenti sarebbe doveroso.*

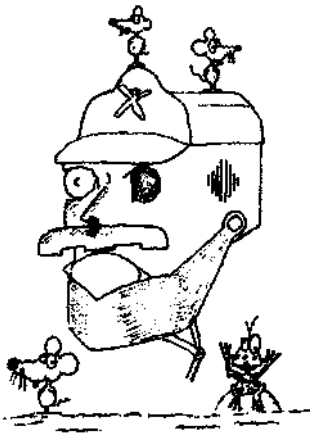
*Comunque due, tre, quattro al massimo (se si escludono gli elettrici) concorrenti per categoria sono pochi ... allora, mi riallaccio al discorso iniziale, se qualcuno tra i lettori muove critiche sui contenuti de L'Aquilone - o su parte di essi - faccia mente locale e si chieda se in qualche modo ha aderito alle frequenti sollecitazioni in merito alla collaborazione, se sia/stato in qualche misura presente in queste pagine e naturalmente - se ci sono critiche - si proponga per un avvicendamento.*

*I responsabili della nostra SAM (ovviamente non voglio e non posso entrare nel contesto della SAM consorella) dovrebbero porre molta attenzione a questi scollamenti e porsi il problema (io me lo pongo!).*

*Solo quando trovo amici di una generazione successiva alla mia (aeromodellistica s'intende) che scoprono e utilizzano vecchi materiali, che affrontano metodologie di costruzione che per noi erano il pane quotidiano, che rammentano categorie di modelli o nomi di aeromodellisti con i quali ci confrontavamo, riscopro il vero sapore della SAM.*

*Marcello Zunica*

## LA PENNA AL SEGRETARIO



*Che dire? Al momento in cui sto scrivendo queste righe sono passati oltre tre mesi dalla spedizione del n. 55 del nostro notiziario. Quelli di voi che non usano la posta elettronica si saranno chiesti che cosa possa essere successo e, forse, tireranno un sospiro di sollievo nel ricevere questo n. 57 assieme al precedente n. 56 che sarebbe dovuto essere spedito all'incirca a fine agosto.*

*La spiegazione è semplice: a inizio agosto ho avuto un serio problema di salute che ha comportato un intervento chirurgico alla prostata mentre ero a Benevento. Tutto si è risolto per il meglio, ma la convalescenza è stata lunga e solo da un paio di settimane sono tornato a Bassano ed ho potuto riprendere le mie normali attività.*

*Vista la situazione, ho pensato alla spedizione contemporanea dei due numeri per risparmiare sulle spese postali.*

*Ho appena ricevuto un'e-mail da Ferdi Galè con allegata una sua comunicazione riguardo al suo archivio disegni e le sue pubblicazioni. La comunicazione la trovate in allegato e ritengo che interessi molti di noi anche, e soprattutto, perché suggerisce una buona soluzione per evitare che i nostri archivi finiscano al macero.*

*Quando riceverete questo Aquilone, saremo già a novembre, mancheranno pochi giorni al Convegno sui motori di Cartigliano e alla fine dell'anno. Questo per dirvi che al Convegno vi aspetto numerosi e che è tempo di pensare al rinnovo dell'iscrizione a SAM 2001 per il prossimo anno. Le quote da versare sono invariate e le modalità le trovate in terza di copertina. In particolare ricordo a chi ha sottoscritto anche l'assicurazione che il rinnovo, per evitare l'interruzione della copertura assicurativa, deve pervenire entro i primi di febbraio 2012.*

*A proposito di assicurazione, ho il sospetto che molti soci non ne abbiano alcuna perché ritengono di non averne bisogno. A mio parere gli unici che possono permetterselo sono quelli che non svolgono assolutamente nessuna attività.*

*Oltre che al rinnovo dell'iscrizione è anche tempo di pensare al calendario delle attività. Chi ha intenzione di organizzare qualcosa, mi faccia sapere al più presto.*

*Come al solito, il primo è Gianmauro Castagnetti che ha già fissato la data per il Memorial Amato Prati che si terrà sabato 7 aprile 2012 nella solita sede di Modena.*

*E, per non essere da meno, vi dico che il convegno sui motori si terrà nei giorni 18 e 19 novembre sempre nella Villa Morosini-Cappello di Cartigliano.*

*Pino Carbini*

## LE NOSTRE LETTURE

### CENTO ANNI DI MODELLI VOLANTI STORIA DELL'AEROMODELLISMO ITALIANO

Presentato da Adolfo Peracchi - Presidente della FIAM - scritto a più mani, il volume ha preso corpo ed è stato realizzato da Franco BUGADA e Carlo D'AGOSTINO ma faremmo torto a troppi se non rammentassimo che i collaboratori sono stati tanti - primi fra tutti Loris Kannevorff e Flaviano Fermi - sollecitati a dare sostanza a questo prodotto e a ricordare anche le numerose riviste consultate - storiche o più vicine a noi - per un volume di ben 277 pagine in formato A4 concepito e nato sotto l'egida della FIAM che quest'anno compie 15 anni di vita.

Sgombriamo subito il campo da una critica che può nascere dallo scorrere queste pagine: «questo manca ... , ci si è dimenticati di ... , si doveva inserire questo o quest'altro ... », ma come

avvertono i curatori, questo prodotto non voleva - e non poteva - essere una enciclopedia e, se non si è potuto ricordare qualcuno o qualcosa è solo per la pigrizia di quanti non hanno aderito agli inviti che per molto tempo ci sono stati rivolti.

Fatta questa premessa entriamo nel merito dei contenuti per avvertire subito che non si tratta di uno ma di due libri: quello scritto e quello fatto per immagini.

Il volume scritto spazia da un sintetico doveroso ritorno alle origini con salto brusco nei confronti de *'Le categorie agonistiche ufficiali'*. Ma va subito detto che le 'origini' ricompaiono come premessa in alcuni dei capitoli successivi e trovano ulteriore supporto nella rivisitazione della pubblicitaria in particolare l'Aquilone.

Sicuramente più



articolato il Capitolo Secondo sulle *'Tecniche costruttive'* dove ai temi viene dato più ampio respiro con il conforto anche degli articoli, dei tritici, dei disegni comparsi numerosi in libri e riviste della metà del secolo scorso, che forse per tanti (per troppi) dai capelli 'meno bianchi' sono sconosciuti.

Nel Terzo Capitolo *'Gare e manifestazioni all'estero'* dopo un breve ricordo delle rare manifestazioni in Italia e all'estero, dei primi balbettanti inizi a partire dal 1905 fino a oltre il secondo dopoguerra, caratterizzati da manifestazioni a livello nazionale, viene rievocato un significativo crescendo dell'attività agonistica, (Capitolo Quarto: *'L'epoca eroica', 'L'epoca moderna', 'Il nuovo millennio', 'Il Trofeo Schneider'*) e vengono ricordati molti dei primati, dei successi, delle vittorie fino al nuovo millennio. Tra il ricordo di qualche avvenimento particolarmente esaltante e la sintesi della stampa specializzata si fanno rivivere l'inarrestabile evolversi e l'affermazione di nuove categorie e della crescita ma anche dell'abbandono di altre e di qualche sofferenza.

Sicuramente il volume rivela l'anagrafe dei coordinatori e la loro provenienza geografica. La parte più corposa del testo si rifà infatti a momenti e categorie in auge nella terza parte del secolo scorso con una qualche indulgenza verso le categorie preferite dai curatori. Per quanto riguarda la localizzazione prevale su tutta la penisola il settentrione, Lombardia in testa, Torino, Genova, Monfalcone, Gorizia, Venezia, Treviso, Bologna, e poi, Firenze, Roma, Napoli, Bari con riferimenti a località vicine. Comunque per quei siti avvantaggiati da localizzazioni commerciali, sedi di riviste ora effimere ora proiettate nel tempo, Enti o persone capaci di coagulare interessi.

Più problematiche le pagine dedicate ai molti che hanno contribuito a far grande la nostra attività (*I Personaggi storici*). Ovviamente gli assenti sono numerosi. A fronte dell'ottantina di nomi ricordati, ne ho elencati altrettanti solo dalla lettura dell'Aquilone degli anni '40. Una osservazione che però non vuol suonare come critica ma sottolineare che di alcuni si sono perse le tracce perchè nomi anagraficamente troppo 'antichi' che non hanno potuto avvalersi del ricordo dei coetanei, poi manca sicuramente il ricordo dei più inclini alla ritrosia che hanno fatto quindi professione di modestia, di quelli che nella propria attività hanno preferito isolarsi, non ultima la paura di molti estimatori di interferire nella privacy. Moltissimi ignorati per la nostra pigrizia ma molti altri per quanto bravi - e ce ne sono tanti - perchè relegati nelle nebbie della 'provincia'.

Dicevo all'inizio di due volumi, infatti la parte dedicata al corpo iconografico è particolarmente viva e di sostanziosa rilevanza ancorché dispersa tra le pagine senza un apparente ordine o cronologia: schizzi, tritici, foto sono infatti numerosissimi ed estremamente variegati. Uno spessore iconografico, sovente originale e perlopiù sconosciuto perchè tratto dai cassetti dei collaboratori, che compensa quelle apparenti lacune appena ricordate. Nelle foto di gruppo e singole, nei disegni e attraverso i tritici si recuperano molti nomi, molti fatti, molti modelli che sembrano dimenticati; sicuramente molti di quelli che si ritengono ignorati si ritroveranno in queste immagini.

Al capitolo dedicato alla stampa specializzata, con testate che ricordano la nostra gioventù e alcune ancora in auge, segue un sintetico ricordo per la storia delle FIAM e un cenno all'Aero Club d'Italia.

Come si può intuire si tratta di un libro di non facile organizzazione e assemblaggio e che può toccare la suscettibilità di molti perchè tutti i possibili lettori hanno ricordi magari annebbiati dal tempo, eventi smarriti, preferenze in fatto di modelli o categorie, attività svolte a livello di quella che amo chiamare provincia.

Per concludere, però, chiedo quanti dei sammisti italiani erano a conoscenza - di tutto o in parte - di quanto illustrato in questo bel volume?

*Marcello Zunica*

## LA PROPULSIONE ELETTRICA

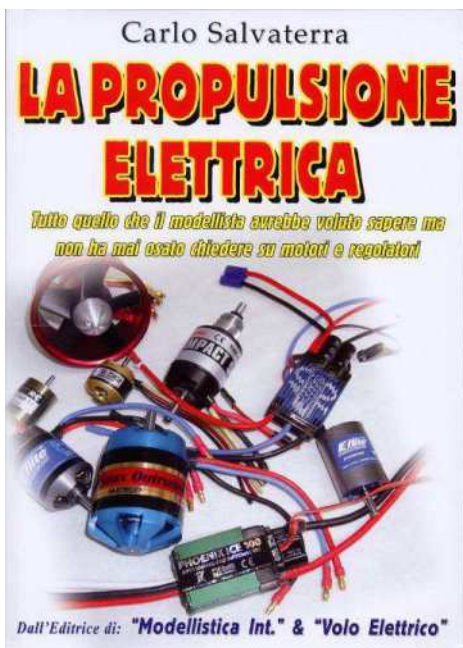
Sappiamo tutti che il modellismo soffre per la scarsità di pubblicazioni.

E' pertanto con piacere che segnalò l'uscita di un libro dedicato alla propulsione elettrica. Sì, lo so. Molti di noi, me compreso, preferiscono ancora motorizzare i propri modelli con i motori a scoppio, preferibilmente d'epoca, ma bisogna anche riconoscere che ormai i motori elettrici sono tra noi e ... ci resteranno.

Il libro, di cui potete vedere la copertina a lato, è stato pubblicato dall'International Press, la stessa che pubblica la rivista Modellistica Int. L'autore è Carlo Salvaterra, un esperto del settore.

Il testo è suddiviso in 9 capitoli ed è completato da 3 appendici, 18 inserti tecnici e numerose fotografie e disegni. Gli argomenti principali trattati sono i motori brushless ed i regolatori di velocità, ma non mancano riferimenti alle batterie Li-Po.

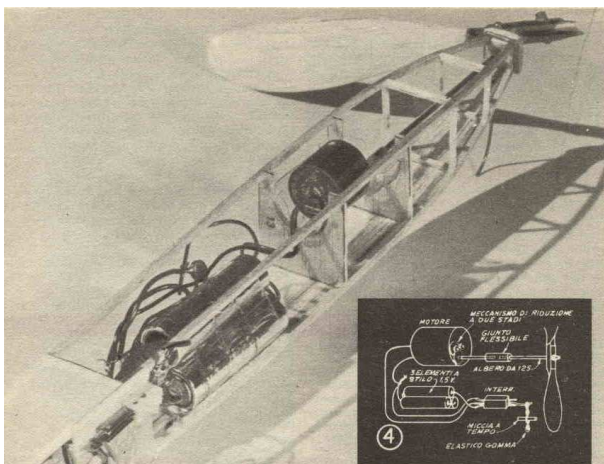
L'unico appunto riguarda i refusi di stampa; il libro avrebbe meritato una maggiore attenzione per la loro eliminazione. Comunque ritengo che non possa mancare nella biblioteca di chi, interessato all'argomento, vuole capire il perché e il per come dei moderni motori elettrici e dei relativi accessori. Il prezzo di copertina è di 23 euro cui bisogna aggiungere le spese di spedizione. Per



averlo rivolgersi direttamente a Modellistica.

Per chi sia convinto che la motorizzazione elettrica dei modelli sia una invenzione recente, allego un'immagine tratta da un articolo pubblicato sul numero di luglio 1961 di Sistema A, esattamente 50 anni fa. Il modello di cui si parla è il Silentius, prodotto in kit in Germania. L'apertura alare era di 75 cm e il peso in ordine di volo di 150 grammi. Era motorizzato da un motore a magneti permanenti Micromax TO3/15, dove il 15 indica il rapporto di riduzione. L'alimentazione era fornita da 3 pile zinco-carbone in serie che fornivano 4,5 volt. L'elica, di ben 34 cm di diametro a pale ripiegabili, ruotava a 1200 giri/min. con un assorbimento di 1,6 A/h. Lo spegnimento era comandato da una miccia.

Pino Carbini



## MODELLI VINTAGE ITALIANI ASIMMETRICI DA VELOCITÀ

Ho amato questo tipo di modelli da velocità sin dagli anni '60 ma il problema principale è stato il materiale per le ali. L'alluminio da 0.3 mm infatti era introvabile in Italia e con le nuove regole FAI i monoala in legno erano inutilizzabili.

Molti aeromodellisti più giovani pensano che l'americano Chuck Schuette sia stato il primo a volare con il modello da velocità di tipo asimmetrico ma, in Italia, due o tre modellisti tra il 1947 e il 1950 stavano già usando questo tipo di modello e va detto che con questo tipo Schuette è stato il primo a volare molto veloce. L'ho incontrato a Swindery, in Inghilterra ai mondiali del 1966 con u-control spinto da un Supertigre che si classificò al terzo posto nel WC. Fu più veloce di Giancarlo Ricci, Renzo Grandesso e me. Eravamo tutti con motori Supertigre di normale produzione di serie.

Il Supertigre è stato veramente il solo motore di serie da 2.5 cc sul mercato di allora. Ricordo che Chuck mi disse che preferiva essere il primo dei 'volatori della domenica' che il terzo dei professionisti.

Aveva anche un modello con il TWA 0.15 di Wisniewski (primo posto) Theobald (secondo posto), ma non ha usato quel modello.

Alcuni mesi fa ho trovato nella mia dimenticata collezione una rivista italiana del 1950 contenente un disegno di uno dei modelli da velocità asimmetrici per motori

da 5 cc (.29) di quell'anno. Era stato costruito da un aeromodellista di Milano, Crucitti. Anche il motore era italiano, glow con aspirazione posteriore, il "Testa Rossa", prodotto a Milano dalla "MicroAvia". La potenza di questo motore era di 0.68 CV a 15-17 mila giri come consegnato dalla fabbrica.

Se qualcuno è interessato, c'è un Sito Web italiano che elenca motori prodotti in Italia dal 1935 al 1960. L'indirizzo è: [www.italianengines.com](http://www.italianengines.com) e si tratta di un sito web molto ben fatto da Carlo Gazzola.

1950 *Scienza e Vita*

AEROMODELLISMO

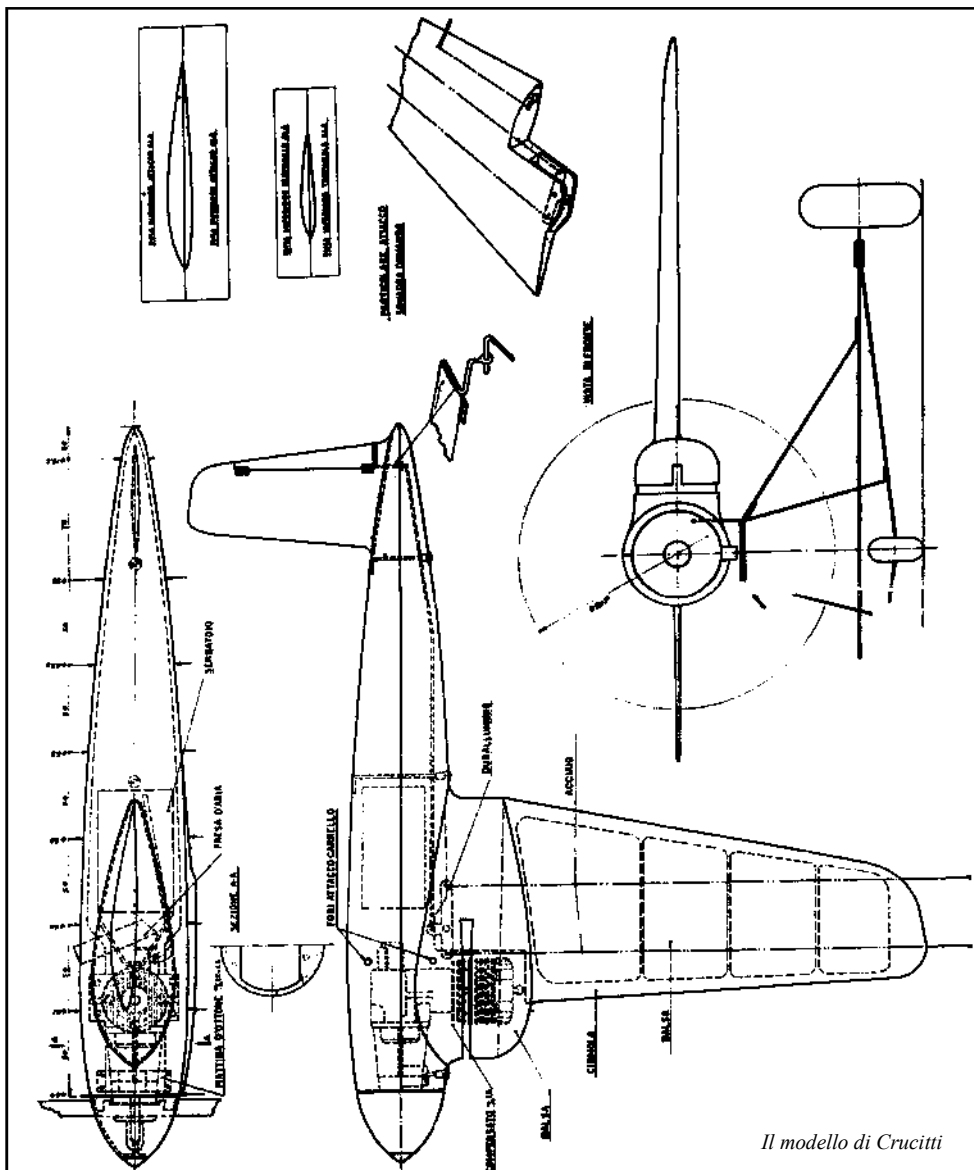
Un aereo  
**ASIMMETRICO  
DA VELOCITÀ**

DI E. CRUCITTI

Il costruttore dell'aereo  
asimmetrico osserva la  
sua originale creazione.







*Il modello di Crucitti*

Ho incluso i disegni di questo modello e del mio modello da velocità asimmetrico "Monza" motorizzato OPS 10 cc.

### 1950 - Modello Italiano Asimmetrico da velocità

Ritengo che il disegno sia molto ben fatto e che abbia solo bisogno di alcuni chiarimenti. La fusoliera è tutta in legno di "cirmolo", utilizzato per fare i modelli per le fusioni in stampi di sabbia. Per la fusoliera servono due blocchi da 60x30x390 mm. Anche il mio

primo modello da velocità è stato costruito utilizzando questo tipo di legno per la fusoliera. Per la sua costruzione i due blocchi sono incollati insieme mettendo 2-3 fogli di giornale tra di loro. Se non siete degli "artisti", il lavoro può essere fatto da un amico magari usando un tornio per legno. Dopo aver fatto tutte le sagomature esterne, si può introdurre con delicatezza una lama di coltello tra i fogli di giornale per separare i blocchi. Poi a mano, utilizzando una sgorbia, scavare l'interno della fusoliera.

Non è un lavoro facile.

Per inciso con lo stesso legno e gli stessi strumenti in quegli anni (1950) ho costruito 5 o 6 eliche per Wakefield, modelli ad elastico per volo libero. Un blocco di cirmolo da 50x50x520 mm pesa circa 500 grammi ed è ridotto a circa 16 grammi una volta che l'elica è pronta per l'uso. Davvero tanto lavoro.

Tornando al nostro modello, l'ala è realizzata in un unico pezzo con il tipo di legno usato per la fusoliera della misura di 300x320 mm e 17 mm di spessore. Il profilo è biconvesso asimmetrico. Ecco come si procede: una volta profilata l'ala, traforare le quattro aree per ridurre il peso. Ora togliere tre millimetri dal lato inferiore delle 4 centine e inserire la copertura in balsa da 3 millimetri per chiudere la parte inferiore dell'ala. Naturalmente, prima è necessario installare il sistema di controllo.

Per unire le due parti della fusoliera, sono stati incollati nei blocchi esterni 3 raggi da ruote di bicicletta e fissati con i loro nipples. La coda è realizzata con un'anima di compensato da 1,5 mm e due strati di balsa da 2 mm, il tutto opportunamente sagomato.

La carenatura del motore è in compensato da 1.5 mm, chiusa con legno di balsa scavato. C'è una ventilazione forzata (Ram) a tubo per il Venturi. Il serbatoio per il combustibile è in lamiera di metallo. Crucitti mi ha detto che era del tipo Uniflow.

Il modello è trattato con stucco a legno, come si usava all'epoca, levigato e verniciato. Per completare questo vero e proprio gioiello sono stati necessari un sacco di polish e di tempo.

Il modello finito pesava circa 750 grammi; il C.G. cadeva al 45% della corda alla radice dell'ala. Con un sistema di controllo a due fili, cavo da 0.4 mm, 13.2 m di lunghezza, si raggiungeva una velocità di circa 150 km orari.

### **Modello asimmetrico "Monza" con motore 10 cc OPS**

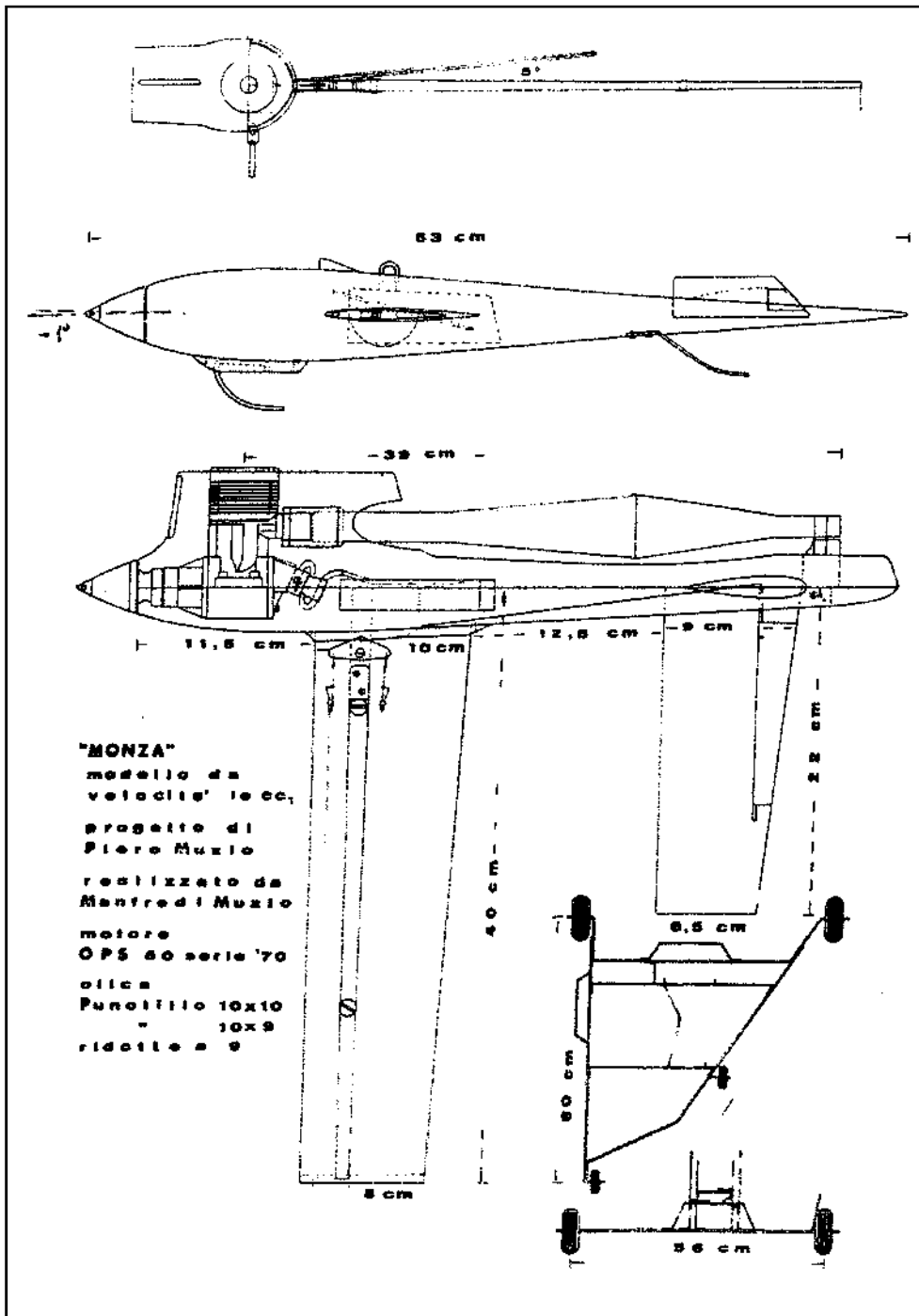
Ho fatto questo progetto nel 1969. Mio fratello Manfredi lo ha usato nel 1971 e nel 1972 per il Campionato Italiano Velocità.

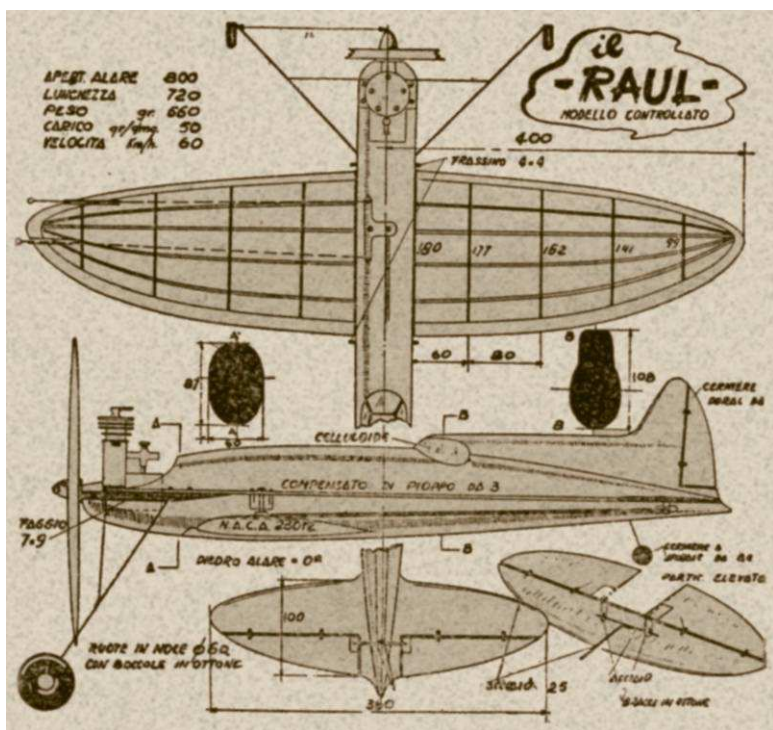
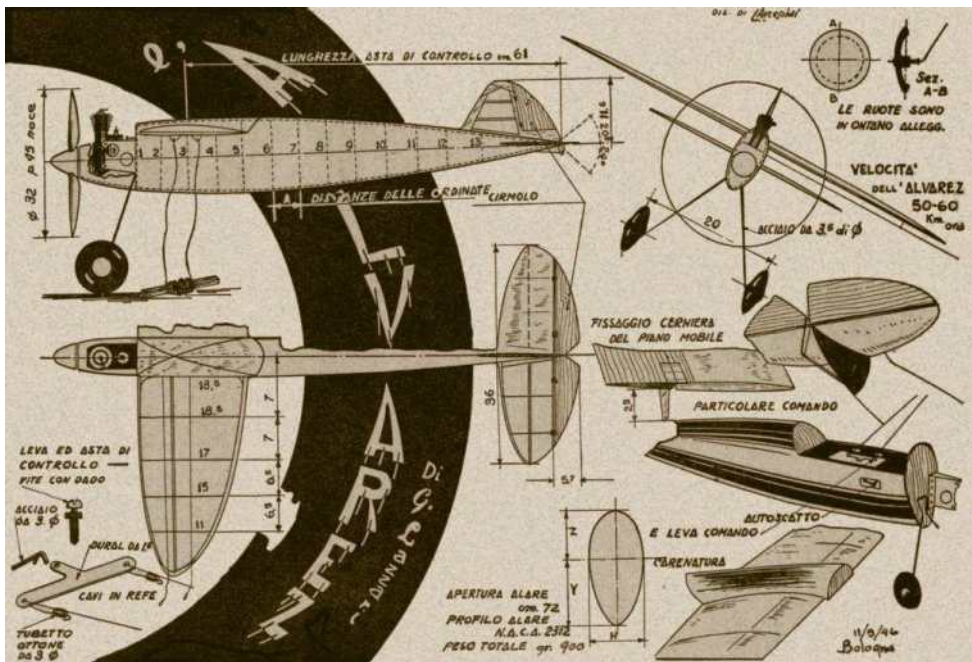
Nel 1972 si è classificato secondo con 281 km orari (al primo posto un altro modello motorizzato OPS 10 cc con 283 km orari).

Non è mostrato sul disegno ma è molto importante dare al motore 1 grado di incidenza negativa! Questo fa sì che il modello non punterà verso il basso quando il motore si ferma. Durante il volo, la coda del modello è leggermente positiva. Pertanto, quando la trazione negativa del motore si annulla, l'incidenza positiva agirà sulla coda del modello.

Buoni voli, amici miei.

*Piero Muzio*





Siamo ai primi vagiti degli U-Control in Italia:  
 L'«ALVAREZ» ▲ di Lazzari  
 e il «RAUL» ► di Canestrelli  
 pubblicati ne «L'AVIAZIONE POPOLARE» del 1946 n. 7 e n. 8

MarZu

## ELETRIZZIAMOCI !!

Ricordate l'ultima volta che avete avuto una certa sensazione? Magari quando avete lanciato un modello che stavate collaudando o vedendo un vostro modello prendere una termica coi fiocchi o forse dando uno sguardo ad un piano di montaggio che vi è piaciuto particolarmente? Beh, spero che vi sia accaduto da non molto altrimenti vi conviene veramente "elettrizzarvi" perché vuol dire che il nostro hobby, ultimamente, non vi regala poi un gran ché rispetto ad altri passatempi (enigmistica, scacchi, bocce ... ecc. ecc.) Vi consiglio caldamente di cominciare, anzi, di gettarvi a capofitto alla scoperta del mondo della motorizzazione elettrica che ha, decisamente, indubbi vantaggi e peculiari mancanze. Purtroppo la nostra SAM 2001 non ha mai visto di buon occhio questa categoria di motorizzazione, ritenendola quanto più di non OT ci potesse essere, sbagliando, a mio avviso, totalmente prospettiva. Lasciamo perdere la querelle sulla effettiva "storicità" della motorizzazione elettrica, per la quale chiunque di noi legga riviste anglosassoni da un po' di anni ha potuto constatarne almeno il tentativo di utilizzo, ed affrontiamo il solo aspetto pratico. Su SAM SPEAKS (rivista del Chapter 1178 madre di tutte le SAM) sono presenti da tempo risultati di gare con modelli elettrici e così sulle riviste specializzate statunitensi ed inglesi vi sono disegni di modelli OT con questa motorizzazione, e non mi sembra che vi siano stati particolari malumori e discussioni sul loro impiego. L'unico proble-

ma è stato quello di trovare un regolamento per farli gareggiare, sia tra loro che con i motori a scoppio. In effetti hanno avuto meno problemi di noi perché, salvo per la  $\frac{1}{2}$  A elettrica, loro hanno utilizzato la formula LER (Limited Engine Run) e tutto è andato liscio da subito e con il massimo del divertimento. Per noi le cose sono andate un po' più a rilento lasciando qualche problema per la  $\frac{1}{2}$ A che vede due regolamenti diversi tra noi e la SAM 62. Poca cosa, comunque, che può risolversi facilmente.

### Quale è il problema?

Tornando a noi vi consiglio caldamente di provare ad utilizzare una motorizzazione elettrica perché, nonostante alcuni svantaggi, ne vale sicuramente la pena. Partiamo dal presupposto che io non sono né un fautore né un amante dell'elettrico, ma sono una persona che ama profondamente questo nostro hobby e non vedo ragioni particolari per non intraprendere questa strada, ben cosciente che quello che mi dà la puzza del diesel non mi danno le batterie Lipo. Ammetto però che è sicuramente un modo molto comodo e poco invasivo di portare in volo i nostri modelli e rientrare a casa senza la scia odorosa di etere e gasolio che, almeno io, riporto regolarmente con evidente dispiacere di moglie e figlia. Ed in fondo a noi cosa interessa veramente?



Portare i nostri gioielli ad una quota decente per divertirvi alla ricerca di termiche. Tenete conto che potete volare praticamente ovunque perché il rumore è zero ed i modelli sono pronti subito, senza la preoccupazione di aver ricaricato la batteria della ricevente, di aver preparato le boccette della miscela e le batterie di accensione.

Si attacca la batteria e ... naso al vento!!!

Inoltre non hai problemi di atterraggi fuori pista o problemi di visibilità dato che, se ti sei allontanato troppo o sei troppo sottovento, non fai altro che ridare motore e porti il modello dove ritieni più opportuno. Quando mai puoi farlo se hai finito la miscela? Se ci pensate poi nel regolamento SAM si parla solo di modelli, le motorizzazioni hanno rilevanza solo rispetto ai regolamenti delle categorie da competizione quindi dove sta il problema? Nella testa di alcuni visto che la prefazione al regolamento sportivo SAM recita che le gare devono essere semplici e divertenti sia per chi le fa che per chi vi assiste, perché complicarci la vita?

### Facciamo il primo passo.

Quello che ho fatto io, per vedere cosa andava fatto in un campo per me quasi sconosciuto, è stata la più semplice che potevo fare e, cioè, prendere un modello che conoscevo bene, motorizzato a scoppio per la ½A Texaco e che, per una serie di vicende esterne (botte, rotture, vecchiaia) non era al massimo della forma. Lo so che sono petulante e ripetitivo, ma io avevo sottomano un Tomboy al limite della pensione (*fig. 1*) e quello ho adattato.

Avvicinarsi all'elettrico con questa categoria di modelli è, per me, la scelta migliore per due motivi; basso peso della cellula e apertura alare intorno al metro. Tenendo a base il fatto che anche voi avete un vecchio modello di questa categoria attaccato al muro da utilizzare come "muletto", iniziamo il nostro viaggio con la prima cosa da scegliere: il tipo di motore. Nel caso poi che vi fosse venuta voglia di

costruirne uno apposta, sicuramente alcuni passaggi saranno più semplici.

### Una scelta di vita.

Per adesso non scegliamo il motore in base alle future utilizzazioni competitive ma limitiamoci a vedere se, per caso, abbiamo qualcosa a disposizione. Se l'unico motore elettrico di cui disponete è quello dell'avviatore da campo, allora ponetevi la domanda: scelgo un motore Speed 400 (*fig. 2*) o un motore Brushless (*fig. 3*)? Che differenza c'è tra questi due? Prestazioni a parte il primo è il classico



(*fig. 2*)

motore elettrico che conosciamo tutti, quello con il nucleo che gira all'interno della cassa mentre il secondo è l'ultimo grido in fatto di tecnica, che ha fatto in modo che sia la cassa del motore a girare intorno al nucleo; punti di



(*fig. 3*)

vista diversi di progettazione diciamo, come il motore rotativo monosopape e quello stellare. Per il peso stiamo sugli 80 grammi per lo

Speed ed i 50 per il brushless; circa 10 € il costo di uno Speed circa 20 quello brushless. Riguardo alle prestazioni in senso stretto ne parliamo poi perché molto dipende dalle batterie che vengono usate e non dal motore in se stesso e questa è la vera differenza con il motore a scoppio.

### Un passo avanti

Diciamo che abbiamo scelto un motore brushless, e mi scuserà chi ha scelto lo Speed, ma il discorso di fondo è lo stesso; cambia solo il regolatore da utilizzare ed il modo di fissarlo alla parafiamma mentre le batterie non hanno quasi influenza. Anche i motori elettrici hanno dei range di utilizzo che sono simili a quelli dei motori a scoppio che ben conosciamo, quindi non vi fate ingannare da calcoli e teorie di esperti e negozianti che vi proporranno, particolarmente per i motori Brushless, tipi di motori e passi di eliche sulla base di quello che credono sacrosanto. Agite a naso partendo dal presupposto che, se il vostro modello volava con una 7" con il motore elettrico non può avere una 9" o una 6"! A me è successo, fidandomi del negoziante, ma poi ho capito che, grazie alla pratica e alla sperimentazione, lui mi consigliava motori e batterie per gli aerei sul mercato, tutti polistirolo e luci colorate, che niente hanno a che vedere con noi.

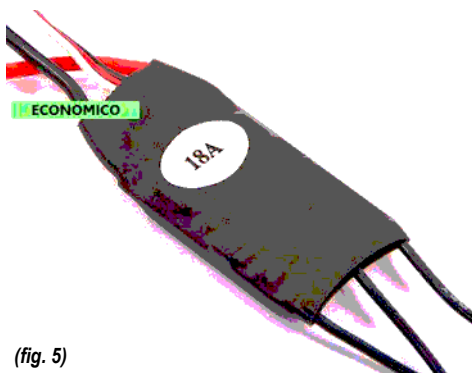
Per noi la discriminante da considerare è il peso del modello finito che si aggirerà al massimo, in caso di utilizzo di batterie Ni-Mh, intorno ai 500 gr; quindi cerchiamo un motore adatto che io ho trovato nel JEM 2825-1150 della RC System (fig. 4) ed in un apposito regolatore da 25 Ampere, che è quanto serve per strare tranquilli nel suo utilizzo (fig. 5).

Premetto che di motori ce ne sono di tutti i tipi e per tutte le tasche, l'importante è che prendiate un motore di questa categoria che è dato per modelli da 400 gr ed eliche di massimo 8x4,3 più che sufficiente per quello che dobbiamo fare. Del voltaggio, amperaggio e del numero di giri e delle potenze specifiche,



(fig. 4)

me ne frego altamente e lascio a chi è veramente esperto spiegare come funziona la cosa e quali parametri prendere a riferimento;



(fig. 5)

io devo solo aiutarvi a far volare un modello con successo e poca spesa.

### La vera discriminante

E finalmente ci siamo alla vera discriminante; la parte dei cablaggi elettrici! Per svolazzare allegramente con l'elettrico bisogna avere la pazienza di imparare due cosette sull'elettricità: non invertire le polarità e non fare in modo che due fili scoperti si tocchino. Per il primo si deve prestare attenzione mentre per l'altro si deve fare in modo di fare delle buone saldature ed utilizzare la guaina termoretraibile (magari rossa o nera) per isolare quanto più possibile gli spinotti, senza lasciare parti scoperte. Non è una cosa difficile fare una saldatura adatta alle nostre esigenze; basta avere



(fig. 6)

un saldatore (fig. 6). da 25 watt, del filo in stagno fino e di buona qualità e del tubo in termoretraibile. Per quanto riguarda gli accessori per una buona saldatura, consiglio una terza mano, che vi permette di lavorare sugli spinotti con le mani libere oppure un semplice pezzo di legno duro nel quale verranno fatti dei fori da 3 mm in cui mettere gli spinotti a capo in giù, per la saldatura tra cavo e spinotto senza affanni. E' il caso comunque di usare esclusivamente gli spinotti dorati maschio-



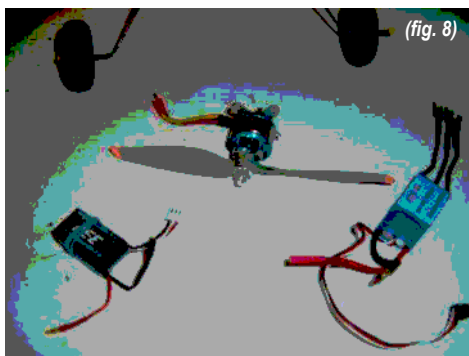
(fig. 7)

femmina da 3 mm (fig. 7) che sono facili da saldare ai fili di connessione del motore, della batteria e del regolatore e che per le nostre tensioni di utilizzo vanno benone.

### Una regola unica

Tenete in debito conto il fatto che si deve avere la possibilità di cablare i contatti in modo che si possa avere una totale intercambiabilità dei tre elementi che compongono l'impianto e cioè batteria, regolatore e motore in caso di

sostituzione per danneggiamento o variazione di potenza richiesta (fig. 8). Io ho utilizzato il seguente schema: maschio per il < + > e femmina per il < - > della batteria. Da lì parte tutto. Quindi il < + > nell'entrata del regolatore avrà l'attacco femmina ed il < - > del regolatore avrà il contatto maschio. Lo stesso, a cascata, sarà per il cavo di ricarica della batteria. Per il motore invece utilizzo tre contatti maschi (o solo due per lo Speed 400), lasciando le femmine all'uscita del regolatore. Questa è solo una



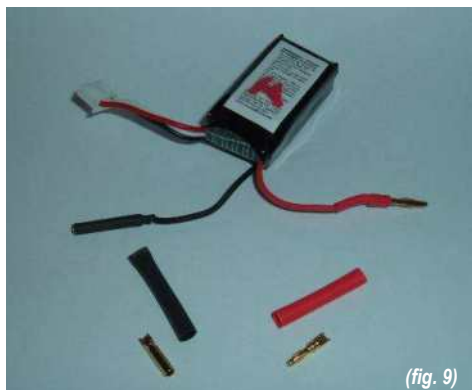
(fig. 8)

possibilità che si può sempre variare in base alle proprie esigenze. Spero che le foto diano un chiarimento maggiore di quanto scritto e, appena fatte le saldature e provato il corretto funzionamento dell'impianto, senza elica logicamente, si passa alla fase di montaggio sul modello. A proposito di prove, nel caso che il vostro brushless girasse al contrario dando motore, è sufficiente che invertiate gli attacchi dei due cavi, rosso e nero, dei tre che vanno al regolatore, ed il problema è risolto.

### Le batterie

Eccoci arrivati al nocciolo del sistema: le batterie. Avevamo detto che avremmo iniziato tutto da zero e quindi siamo andati a prendere le famose batterie Li-Po, due celle, da 350 Mha. Non scendo nel tecnico come ho detto prima, perché non ne ho la capacità, dirò solamente che rispetto ad un pacco di altre batterie Ni-Mh da 350 Mah, di pari capacità, che





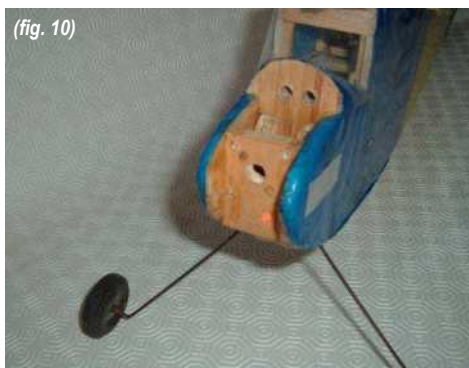
(fig. 9)

conosciamo hanno un peso praticamente irrisorio ed un ingombro limitato, potendo essere inserite praticamente in tutti i tipi di fusoliera. Per contro hanno una vita relativamente breve, non sopportano cortocircuiti, nemmeno di mezzo secondo, e si danneggiano facilmente in seguito ad urti tanto che, in caso di incidente di volo è consigliabile sostituirle senza indugio (fig. 9). Si dice che siano tendenzialmente pericolose, soprattutto durante la ricarica. Di certo si deve utilizzare un carica batterie apposito dotato del cosiddetto bilanciatore, che non è altro che una placca dove si connette un cavetto che esce dalla batteria e che permette di bilanciare il caricamento delle due celle senza che vi siano eccessi in una o nell'altra, cosa che nel caso contrario causerebbe le temute esplosioni. In tutti i casi, e specialmente nel caso voleste caricare le vostre batterie con correnti superiori ad una volta la loro capacità (350 Mah in questo caso) di non lasciarle mai incustodite e vicino ad oggetti infiammabili o all'interno dell'abitacolo dell'auto, come riportano anche le istruzioni di ogni produttore.

### Il lavoro

Passiamo al lavoro da fare sulla cellula del modello. Come detto prima, la fusoliera era predisposta per la motorizzazione con un Cox e quindi necessita di un adeguamento strutturale. Per prima cosa incollo tra le due guance

lateralmente del musetto, alla giusta misura rispetto all'elica, una ulteriore ordinata su cui fissare il nostro motore brushless fatta con un pezzo di pino ricavato da un vecchio tagliere per affettati con un buco al centro, dato che l'albero del motore esce dalla parte posteriore della cassa e deve girare liberamente (fig. 10). Faccio notare che se avessi utilizzato un motore Speed non avrei fatto altro che mettere, direttamente sulla parafiamma originale, tre bei bulloni da 3 MA a 120 gradi sui quali inserire il motore fissandolo con due elastici invece di fissare la croce con 4 viti a legno. Per evitare problemi e poter cambiare il motore agevolmente in caso di bisogno, ho fatto passare i fili di alimentazione al di fuori della fusoliera, facendoli rientrare tramite uno scasso per connetterli al variatore e di far uscire i cavi verso la batteria dalla parafiamma con due buchi da 5 mm praticati nel compensato. Il risultato che ho ottenuto è quello di aver ricavato uno spazio all'aria aperta, dove mettere la batteria fuori dalla fusoliera e libero per la sostituzione della batteria. Quello che vi ho presentato non è altro che un tipo di disposizione, ma nulla vieta di inserire la batteria in fusoliera, basta che teniate conto del fatto che la batteria, durante l'utilizzo, tende a surriscaldarsi e converrebbe fare in modo che non fosse circondata da gommapiuma o forzata tra altri elementi per evitare che si muova durante il volo, magari con la previsione di una ventilazione della zona. Vedete voi.



(fig. 10)

## Conclusione

Adesso non rimane che prendiate una decisione e ve ne andiate ad acquistare quanto occorre per trasformare il vostro modello in elettrico e, con un costo sotto i 100 €, vi troverete tra le mani un qualcosa che vi ripagherà abbondantemente della spesa con molte ore di volo silenzioso e divertente. Vogliamo riepilogare cosa serve e quanto può costare:

- mot. brushless tipo JEM 2825-1150, 18 €
- regolatore da 20-25 A 12 €
- batt. Li-Po 350 Mha 2 celle 8 €
- caricabatterie circa 30 €
- elica fissa APC per elettr. 7X5 o 8x4,3, 3 €

Contando che alcuni elementi sono riutilizzabili, non mi sembra davvero un impegno economico particolarmente gravoso.

C'è un ultimo avvertimento che vi devo dare riguardo il motore elettrico e che è il più pericoloso, a mio avviso; il fatto che il motore è sempre pronto a partire, magari al massimo dei giri, al solo tocco accidentale dello stick della radio, con i problemi che potete immaginare. Per chi è abituato ai motori a scoppio, questa realtà non viene tenuta in debito conto ma è un problema di sicurezza che non va sottovalutato. Qualche tempo fa ho montato questo stesso tipo di motorizzazione su un aliante OT da 130 cm di apertura alare del mio amico Tascone, che si avvicinava al volo elettrico per la prima volta nella sua lunga carriera di modellista. Stavamo tranquillamente nel suo salotto di casa e, con il modello sul tavolo, ero intento a spiegargli cosa avevo fatto e come si doveva comportare con la batteria, il motore ed il caricabatterie per utilizzare il suo "Chief" della Keil Kraft convertito in moto veleggiatore. Gli avevo appena fatto vedere come connettere la batteria ed avevo provato i comandi quando gli passo la radio e gli dico: "stai attento allo stick del motore, perché se dai comando il motore parte senza avviso" quando, inavvertitamente, nel prendere il trasmettitore da tutto comando motore, il modello schizza in

avanti passandomi davanti al naso, mi sfiora la spalla e si dirige verso un tavolino con tanto di cristalli in bella mostra. L'unica cosa che ho potuto fare è stata di "ghermire" la fusoliera del modello, pronto per andare al campo a volare, affondandoci le cinque dita, per evitare che la moglie ci prendesse a bastonate per una devastazione difficile da giustificare.

Per il resto sono certo che troverete molto divertente, comodo e pulito l'utilizzo del motore elettrico che, anche se non ti dà il brivido e le prestazioni del motore a scoppio, almeno permette di tenere il modello sempre pronto, magari nella bauliera della macchina, per fare voli rilassanti ed in sicurezza, dove e come ti capita, magari la mattina prima di andare in ufficio come faccio io.

## Diamoci alle gare!

Se adesso siete interessati all'impiego agonistico di un modello ex categoria 1/2A Texaco cox con questo tipo di motorizzazione vi dico che:

- caricato a 24,4 gr/dmq, batterie Li-Po due celle o 6 celle Ni-Mh, capacità a vostra scelta, avrete un massimo di 30 secondi di motore a disposizione con pieno a 7 minuti nella categoria OT elettrico;

- caricato a 20 gr/dmq, batterie Li-Po o Ni-Mh, capacità a vostro piacere e con tempo motore a vostra discrezione nella nostra categoria SPORT, gareggiando insieme ai modelli a motore a scoppio, vince chi sta più in aria con meno motore utilizzato;

- se invece avete montato lo Speed 400 6v, con Li-Po due celle o 6 celle Ni-Mh qualsiasi capacità avrete 40 secondi di motore per partecipare alla 1/2A Texaco Elettrica con il pieno a 10 minuti.

Fatevi sentire e vi aspetto ai prossimi appuntamenti in pista, armati di batterie. A presto.

*Curzio Santoni.*

# GARE - RADUNI - MANIFESTAZIONI

## CONCORSO NAZIONALE VOLO LIBERO E RADIO ASSISTITI *Trofeo Duca d'Aosta - Gorizia, 16-17-18 settembre 2011*

Due note a margine delle classifiche del Concorso Nazionale volo libero e radio assistiti.

La gara si è svolta in tre giorni, sempre di bel tempo, su un campo di 1.5x1.5 chilometri, con erba rasata, pista in asfalto e

dell'Europa, per cui gli stranieri avrebbero fatto poca strada per arrivarci; dal sud, poi, è venuto il solo Ridenti, sobbarcandosi 1500 chilometri in auto da solo ricompensato con la vittoria nei Dyno derivati e due secondi posti in Texaco e

OTMR. Nel volo libero, Nino Fichera, 75 anni da Treviso, una vita da maestro elementare, ha vinto nelle due categorie, elastico e veleggiatori; nei radioassistiti, l'unica categoria partecipata è stata quella degli elettrici, dove ha vinto il Sinè di Mersechchi, con tre



*Una panoramica del campo di Gorizia*

tutto a disposizione, trattandosi di aeroporto con Notam.

I concorrenti sono stati 40, con 48 modelli, alla cena sociale del sabato hanno partecipato 27 persone.

Le autorità aeroportuali hanno concesso la palazzina dell'ex Corpo di Guardia per i servizi; il Comune di Gorizia è intervenuto con i premi e con la presenza di due Assessori in campo.

Va rilevata la assai scarsa partecipazione dei vololiberisti, nonché in alcune categorie radioassistite, soprattutto texaco e veleggiatori

Certo Gorizia è lontana, ma al centro



*Volo libero: si prepara Pellliccia con l'aiuto di Soave*

pieni; Mersecchi ha anche vinto nei veleggiatori il giorno dopo. Le tre categorie motomodelli (OTMR, NMR, NMR 2.5 cc) potrebbero essere benissimo accorpate, avendo avuto in tutto cinque partecipanti: Gianati ha fatto tre pieni in OTMR e Romagnoli tre pieni in NMR 2.5.

Non vi sono stati spareggi in nessuna categoria.

Gli altri vincitori sono stati il giovane Drago Daniel, 18 anni, in Texaco, Bruschi (primo e secondo) in NMR, Fabbri (primo e secondo)

do) in 1/2 OTER e Borsetti in 1/2 Texaco.

Si sono visti anche modelli "Pinocchio", che non rispettano il progetto originale per quanto riguarda la distanza del disco dell'elica dal bordo di entrata alare.

Per il Futuro una Gara Nazionale - alla



*Lo sguardo compiaciuto di Gialanella e Soave alla premiazione di Ridenti*

luce di ciò - va fatta in una sola giornata.



*La premiazione della gara di v.l. (da sinistra: Maggi - Pecorari j. - Argentini - Pelliccia - Soave - Scirocchi - Visintini - Drago - la sig.ra Soave - Gialanella*

Sempre per il futuro, va tenuto presente che una gara così costa di organizzazione più di quanto si incassa di quote di iscrizione (spesi 600 euro, incassati 400, deficit a carico dei due organizzatori).



*Crestani con il 'CùCù' 2° nei Dyno*

Vanno pertanto riviste le quote di iscrizione. Sempre per il futuro, deve poter essere compito dell'Organizzazione scegliere Direttori di Gara e Giuria tra aeromodellisti del posto, senza spese aggiuntive per trasferte.

Un particolare ringraziamento a Franco Visentini, per la simpatia e per il fatto di essersi sobbarcato tutta l'organizzazione.

*Mario Gialanella.*



*Il 'Zeffiro' di Goi nel bel cielo di Gorizia*

## LE CLASSIFICHE DEL CONCORSO NAZIONALE 2011

### VOLO LIBERO - 16/09/2011

#### Wakefield

1°) - N. Fichera	Treviso	Lynda	411
2°) - M. Gialanella	Gorizia	Elilla 49	364
3°) - G. Maggi	Milano	4W	360

Seguono: T. Argentini (222); G. Pelliccia (120)

#### Veleggiatori A/2

1°) - N. Fichera	Treviso	Gemini	365
2°) - N. Fichera	Treviso	FN3	222

Segue: A. Rolando (n.c.)

[I primi due lanci sono stati limitati a 120", il terzo lancio è stato fatto a 180"]

### RADIO ASSISTITI - 17-18/09/2011

#### Texaco

1°) - D. Drago	Trieste	Majestic M.	1122
2°) - G. Ridenti	Roma	Zeffiro	1001

#### OTVR

1°) - R. Mersecchi	Forlì	Balestruccio	..860
2°) - A. Castiglioni	Milano	Nibbio I-Mace	670
3°) - G. Pavesi	Monza	Nibbio I-Mace	..484

Segue: M. Gialanella (455)

#### OTER

1°) - R. Mersecchi	Forlì	Sinè 46	1800
2°) - F. Fabbri	Calderara	Mini Hogan	1633
3°) - G. Poli	Rovigo	Playboy	1347

Seguono: G. Canella (929); L. Bagatin (852); A. Castiglioni (769); M. Gialanella (658); G. Pavesi (649); G. Visintini (529); D. Drago (236); A. Panizzo (181); M. Baccello (n.c.).

#### 1/2 OTER

1°) - F. Fabbri	Calderara	Mini H.	
	2454		
2°) - F. Fabbri	Calderara	Tiger Rag	1616
3°) - G. Dardari	Savignano	Kers Wap	269

Segue: P.A. Bruschi (n.c.)

#### 1/2 Texaco

1°) - G. Borsetti	Ferrara	Kers Wap	1643
2°) - B. Chiaranti	Udine	Lanzo Racer	1083
3°) - G. Canella	V. Mainarda	Lanzo B.	740

Segue: A. Granzotto (598)

#### Dyno Derivati

1°) - G. Ridenti	Roma	Zeffiro	490
2°) - M. Crestani	Vicenza	CùCù	409
3°) - V. Ricco	Vicenza	CùCù	..319

Segue: V. Ricco (145)

#### OTMR

1°) - W. Gianati	Ferrara	RG9	1440
2°) - G. Ridenti	Roma	Duchessa	1292
3°) - L. Gennari	S. Mauro	Playboy	1196

Segue: D. Bruschi (293)

#### NMR

1°) - D. Bruschi	S. Marino	Herky	817
2°) - D. Bruschi	S. Marino	Bomber	514
3°) - W. Gianati	Ferrara	Cloudster	186

#### NMR 2.5

1°) - L. Romagnoli	Cesena	Mini Hogan	1080
--------------------	--------	------------	------

## 14° MEMORIAL «ARVE MOZZARINI» Ghisalba, 2 ottobre 2011

Nonostante l'autunno inoltrato, il campo di Ghisalba ci ha accolti con una giornata estiva, calda ma non afosa, cielo limpido senza una nuvola, vento a livello di intermittente, leggerissima brezza, ideale per far volare i modelli e i partecipanti non si sono lasciati sfuggire l'occasione.

Trentotto gli iscritti ma i modelli erano molti di più e inoltre numerosi i 'nostalgici innamorati', vecchi oltaimeristi venuti a salutare, a rinverdire la memoria, a gustare anche l'odore della miscela dei diesel.

Il parco modelli, pur caratterizzato dalla abituale esterofilia, proponeva in generale

nulla da dire tanto non derogano da nessun regolamento ammesso che siano constatate, rilevate e censurate quelle che si avvertono durante le manifestazioni agonistiche.

Riguardo ai modelli italiani si sono visti, tra i tanti, lo 'MI 18' veleggiatore scuola di Vavassori senior, il 'Movo M 28' e il tuttala 'MD 14' di Mascherpa il



*Il bel 'Cometa' di Nava si stacca dalla pista*

'Cometa' in versione maggiorata di Nava, il 'Pilade' di Pavesi e lo 'Archaeopteryx' di Castiglioni, il 'De Filippis' in versione maggiorata e elettrificata di Ricco.

Sicuramente le omissioni sono tante ma vale la pena di segnalare la 'Stella d'Oro' di Gnesi proposta da Riboli e un Wakefield r.c. (forse!) comparso nell'obiettivo improvvisamente.

Fuori dal coro degli Old Timer



*'O.T.' e 'vintage' in attesa: solo uno scorcio*

modelli ben fatti, non privi di qualche ricercatezza, sicuramente più curati e meno 'imbrattati' rispetto a quelli che si vedono generalmente nei campi di gara. Le 'pinocchiate' sono tranquillamente dichiarate e perlopiù giustificate con l'intendimento di migliorare l'estetica. Comunque



*L' MD-14 e l' M-28 di Mascherpa*

un magnifico 'Canguro' di Pellegrinelli dal volo entusiasmante ma la rappresentanza dei 'vintage' è stata significativa.

Qua e là comparivano le 'decals' di SAM 62 e 2001. Siccome i modelli non mi sembravano di visi noti ho chiesto se partecipavano a manifestazioni agonistiche ma nella maggior parte dei casi mi sono sentito rispondere che si erano iscritti ma poi hanno abbandonato. Mi sono guardato bene dal chiedere il perché ma come 'addetto (!?) de l'Aquilone' mi verrebbe voglia di approfondire l'argomento per cercare di spiegare il calo degli iscritti, il turn over, la mancanza di partecipazione alle gare.

Unico neo della giornata il caldo e il sole durante il pranzo ma di questo non possiamo incolpare gli organizzatori ai quali va riconosciuto il merito di averci regalato un giornata splendida e tanto distensiva.

*Marcello Zunica*



*Un W originale del '67 radioassistito (!?)*



*La 'Stella d'Oro' di Gnesi una chicca di Riboli*



*Partecipanti in posa (solo una parte) e il glorioso MD 14 tutala del '43 progettato da Mangini*

## SAM MODEL DAY Valle Gaffaro, 9 ottobre 2011

Anche quest'anno per la terza volta si è svolto il Raduno SAM MODEL DAY organizzato sotto l'egida di SAM 2001 L'AQUILONE e SAM ITALIA Chapter 62.

Questa edizione è stata favorita da una bella giornata autunnale: tipica mattinata umida e pomeriggio assolato con assenza di vento.

Il mattino è stata dedicato principalmente al mercatino che in questa occasione ha visto un numero maggiore di bancarelle rispetto alle edizioni precedenti: ben 17 di privati e 2 di negozi commerciali. Visitatori e partecipanti hanno potuto ammirare collezioni di motori d'epoca, come quella di Angeloni, di Castagnetti e di Garofali, figlio d'arte del «signor Supertigre», per citarne alcuni. Da segnalare da Garofali la riproduzione fedele dell'originale del motore usato nella macchina da corsa formula Kart, pezzo unico da collezione. Sempre presenti a Valle Gaffaro, Soncin con tante cose utili e Bezzi con la sua edicola ambulante ricca di centinaia di riviste di aeromodellismo d'epoca.

Ha iniziato a volare Zenere con il suo Nobler, un classico modello in volo vincolato che si è esibito in varie evoluzioni acrobatiche. Angeloni si è proposto in più

riprese con un bel modello da velocità: il Twister, Romagnoli sempre con il vincolato ha presentato un Ring Master, peccato per Carbini che non è riuscito a portare in volo il suo Nobler a causa di problemi al motore.

Nel pomeriggio con un bel sole i parte-



cipanti hanno portato in volo i loro modelli.

Il Presidente dell'Associazione Volo Delta 200, Telloli, ha fatto volare il Majestic Major, magistralmente costruito; Rosistolato ha volato con il Quaker Flash, Poli di Rovigo si è esibito con il Playboy Senior elettrico, Bruschi di San Marino ha volato con il rombante Ramrod. E ancora si sono visti Bagatin con l'Airborn, Panizzo con il Playboy, Fabbri con il Mini Hogan

con il quale ottiene nelle gare sempre ottimi risultati.

Mersecchi ha fatto dei bellissimi voli con il suo aliante AG 47, Zenere ha portato in volo il Mara-Marù uno dei pochi modelli italiani presenti alla manifestazione, Zilli, di Udine, ha portato anche quest'anno una squadriglia di sette modelli tutti costruiti e progettati da lui, i cui disegni si possono trovare sul sito:





sites.google.com/site/ingbrunozilli/.

Crestani anche quest'anno ha lanciato un piccolo modello ad elastico e un curioso modello dalla forma inconsueta il Big Bog. Borsetti di Ferrara, grande costruttore, ha fatto volare il biplano Simpa-Simpa, appena costruito, modello molto in voga negli anni '80 e successivamente si è esibito in piroette ardite, degne di un vero acrobatico, con un vintage il Mini Astro Hog.

In questa edizione non si è visto solamente l'aeromodellismo storico ma abbiamo potuto ammirare anche il 'quadricottero' elettrico. Si tratta di un tipo di modello multi-rotore che sta entrando nel panorama del modellismo. Il modello è stato

presentato ufficialmente a Valle Gaffaro, costruito da Andrea Betti di Castel Bolognese verrà prossimamente commercializzato in kit di montaggio dalla Ditta Live-Model.

Consentitemi di ringraziare le Ditte e le Banche che hanno reso possibile questo evento. Lo sponsor ufficiale RIVAMAR; i sostenitori: Stazione di Sevizio Shell F.lli Tarroni, località Pomposa, Ditta Scalco, Circolo Auser di Goro (FE) per i tavoli; Cassa di Risparmio di Ferrara, Bancadria, Ditta Edilprimo, Agenzia Autopratiche Ughes, la Protezione Civile che ha vigilato per tutta la durata dell'evento il par-



*Il decollo di Bruschi ...*



*... e quello di Zenere*

cheggio e il quotidiano 'La nuova Ferrara' che nell'edizione dell'8 ottobre ha dato

ampio rilievo all'evento citando nel medesimo articolo Sam 2001 e Sam Italia Chapter 62.

Alla fine del Raduno ho ricevuto molti attestati di apprezzamento, alcuni mi hanno prenotato i tavoli per il prossimo anno, ma la cosa che mi ha fatto molto piacere è stato quando alcune persone che solitamente volano con altre tipologie di modelli mi hanno chiesto, dopo aver partecipato al raduno, informazioni per iscriversi alle due Sam.

Non mi resta che salutarvi e buoni voli.

*Maurizio Baccello*

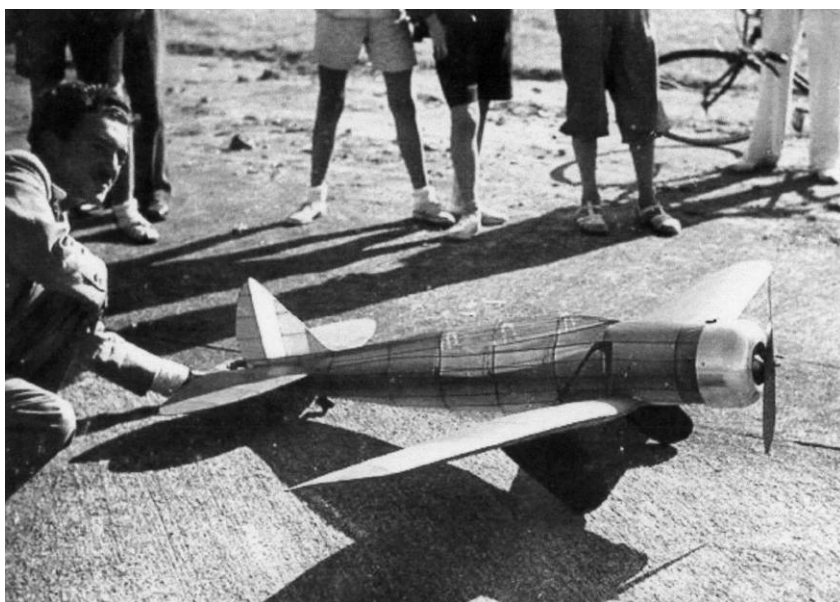


*SAM Model Day - 09.10.2011... una significativa panoramica*

## Modelli a motore ad «Aria Compressa» - Anni ~ '30

*Sergio MONTES [ jsmontes-1937@bigpond.com ] 'Free Fligt quarterly' è interessato ad avere notizie di questi due modelli italiani che montavano motori ad aria compressa e delle persone che compaiono nelle fotografie.*

*Qualche lettore può aiutarlo?*



# 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 E-mail: info@sam2001.it

**Per l'iscrizione:**

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

Carta Poste Pay n.: 4023 6004 4446 3055

Bonifico su IBAN: IT46 X010 0560 1600 0000 0004 648

**Servizio arretrati:** sono disponibili tutti i numeri a € 1.50 cadauno + spese postali

**Adesivi:** piccoli € 0.25 cadauno - grandi € 0.50 - vetrofanie € 0.75 + spese postali

**Serie Cd** preparati da Tom Wilk e Corrado d'Aumiller con raccolte articoli e disegni € 5.50 cadauno più spese postali

**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

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

*Il contenuto degli inserti firmati e degli articoli è di responsabilità dell'Autore e non rispetcia, 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**





*Un passaggio radente del «Mara Mariù» [prog. Fortlano da:  
'Aeromodelli' 1954 n.3/4, 2° C.N. 1953] di Zenere a Valle Gaffaro*