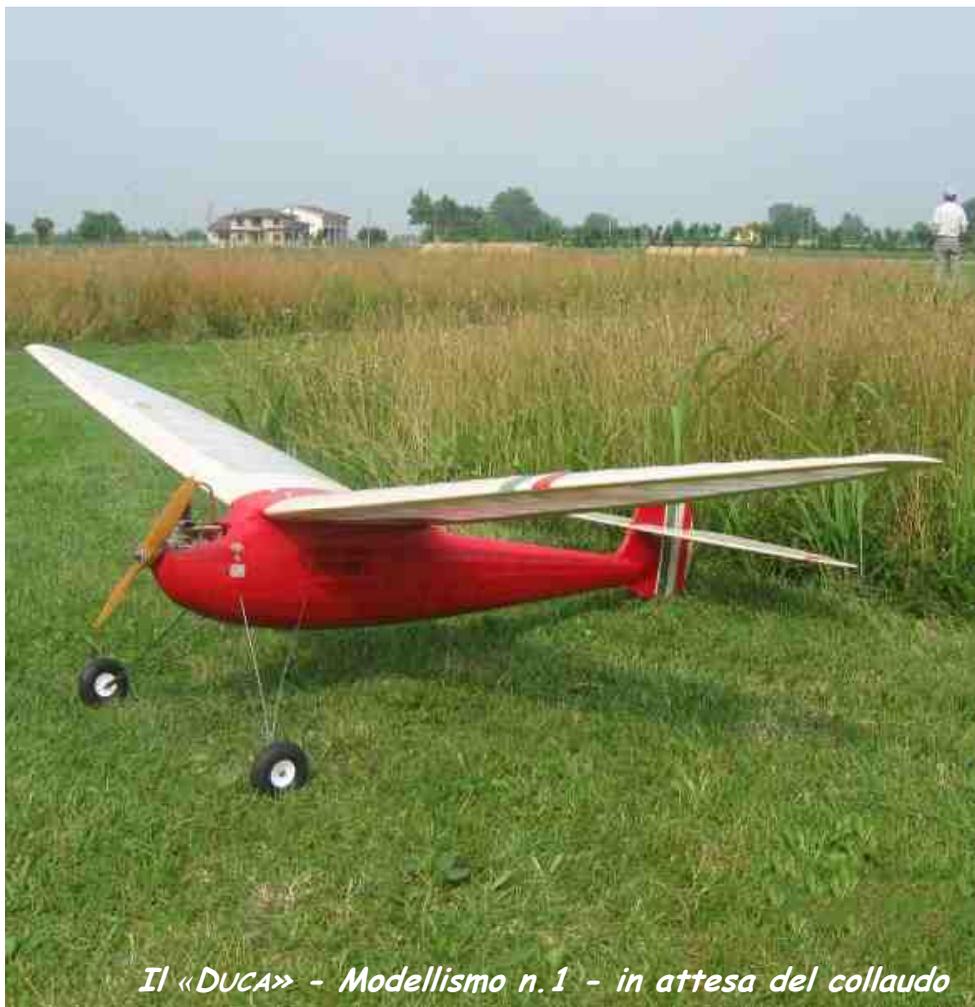


L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 61

Maggio - Giugno 2012



Il «DUCA» - Modellismo n.1 - in attesa del collaudo



SAM 2001 L' AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Giovanni Ridenti**
Via di S.Godenza, 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 Quagliari**
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	G. Carbini	"	2
- Referendum postale	G. Carbini	"	3
- 1^ Gara fra Giornalisti 1939	M. Zunica	"	4
- I modelli a razzo	D. Vescovi	"	7
- Skyrocket D 558 - Jetex 35	G. Pitton	"	12
- Il "Duca"	G. Zenere	"	14
- L' "Asso di Picche"	G. Puddu - F. Ruggeri	"	16
- Il "Satellit"	M. Zunica	"	19
- Il "GR 64"	L. Arcesilai	"	20
- XXIII Tav.ta - Grassobbio	M. Zunica	"	22
- Memorial "A. Prati"	M. Zunica	"	24
- Raduno VVC - Nove	G. Carbini	"	26
- Calendario attività	Segreteria	"	28

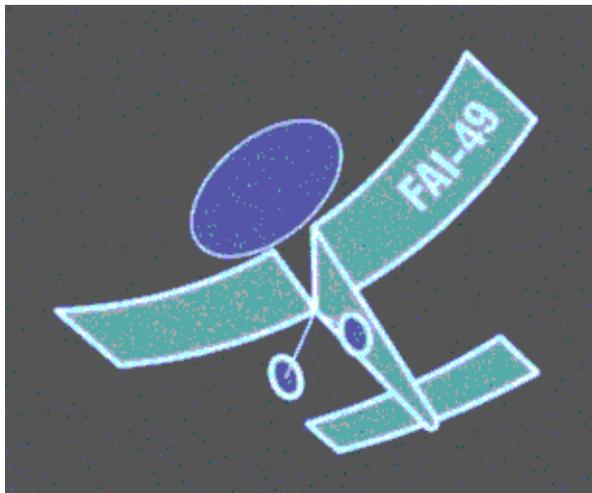


Nella terza di copertina
Istruzioni per l'uso

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da Pitton, Puddu-Ruggeri, Zenere, Zunica; la documentazione grafica elaborata e tratta dagli archivi di Vicentini, Vescovi e Zunica.

Nella prima di copertina «Il "Duca" motomodello di Giorgio Zenere (foto Zenere)». Nella quarta «Gli acrobatici di Pegoraro, Brentonego, Zenere presentati a Nove (VI) il 26 aprile 2012 (foto MarZu)».

DALLA REDAZIONE



Al termine di ogni manifestazione vale la pena di considerare gli esiti non solo in termini di risultati ma anche di partecipazione per fare il punto sullo stato di salute in sede OT. Da come sembra vadano le cose, gli osservatori più accorti (critici !?) deducono che la partecipazione langue, con ricadute poco confortanti.

Sempre di più, infatti, si nota una presenza di appassionati che non sono parte attiva della competizione ma che, invece, esibiscono modelli in costruzione o in volo solo per soddisfa-

zione personale nei sempre più frequenti incontri in cui manca la classifica.

Tutto ciò impone lo sforzo di entrare nel campo di categorie poco esplorate o addirittura non esplorate il che obbligherebbe a rimuovere o ad accantonare un parco macchine ormai obsoleto e troppo ripetitivo per approdare a categorie in qualche modo più appetibili: occorrerebbe cioè far rifiorire la passione per modelli e modi di gareggiare di quanti sono arrivati dopo di noi e la conferma di questa affermazione è evidenziata dal rifiorire e dallo svilupparsi del Volo Vincolato Circolare. Penso al recupero dei veleggiatori A2/Formula Nordica, dei motomodelli FAI 2.5 cc e magari dei motomodelli Junior; dei veleggiatori e motoveleggiatori radiocomandati, dei primi R.C. a 1-2 canali e alle loro prime figure che conservano un proprio fascino.

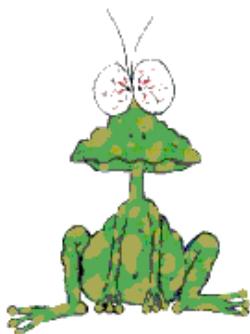
Credo che alla base di possibili cambiamenti o meglio di rimodulazione del "nostro gioco" ci sia soprattutto molta pigrizia in relazione alla comoda ripetitività dei modelli, alla difficoltà di recedere da rendite di posizione ormai consolidate, al dominare del divismo, fattori che impediscono nuove scelte e nuove esperienze.

Se quanti non hanno interesse a ridurre la propria rendita di posizione, e chi di dovere non si sforza di pensare a un prossimo futuro (che è già il presente !?) con soluzioni più adeguate temo che il declino accentui la sua velocità. A parte la difficoltà di acquisire la consuetudine con nuove categorie - con le regole della SAM viene esclusa la difficoltà del progetto perché si segue (stavo per dire si copia) quanto già fatto dai predecessori - una nuova filosofia, una nuova mentalità, nuovi stimoli, nuovi interessi potrebbero avvicinare amici più giovani che nel passato non hanno conosciuto le categorie ad oggi praticate e soprattutto mai "frequentate" dagli europei.

E' mera utopia - se è vero che stentano anche i Dyno ... - almeno fino a quando caleranno le diottrie anche ai "divini" e compariranno le prime sofferenze alle cervicali ...

Marcello Zunica

LA PENNA AL SEGRETARIO



Come potete vedere alla pagina seguente, il referendum postale indetto per apportare una modifica importante al nostro Statuto sociale è stato approvato. I membri del Consiglio Direttivo potranno essere rieletti alle loro cariche senza alcun limite.

Spero che questo fatto non condanni l'attuale CD ad occupare il posto a vita. Non sarebbe giusto e logico.

Adesso si deve pensare alle elezioni per il rinnovo che devono essere svolte entro il mese di ottobre ed è tempo per la presentazione delle candidature. La cariche in scadenza sono quelle di presidente, vicepresidente, segretario e tesoriere.

Spero che ci sia qualcuno disposto a presentarsi per qualcuna di queste.

In allegato trovate la locandina del prossimo Concorso Nazionale, che si svolgerà a Gualdo Cattaneo nei giorni 15 e 16 settembre prossimi. E' un'occasione per conoscere un meraviglioso angolo dell'Umbria. Credo anche che ci saranno novità relative al Museo SAM 2001.

Queste le classifiche del campionato europeo OT svoltosi nella Repubblica Slovacca: La cronaca e i commenti li troverete nel prossimo numero.

1/2 El Speed 400

1. Machac Frantisek CZE Flying Pencil
2. Valent Tomas SVK Siné
3. Klimes Zdenek CZE Centaur

OTVR

1. Berkò Gyorgy HUN Csori
2. Hrabacek Alois CZE Balestruccio
3. Bezzi Filippo ITA Astrale

TEXACO

1. Camaj Miroslav SVK Bomber
2. Binelli Luigi ITA Yankee
3. Laszlo Torok HUN Pelikan

ELOT

1. Mersecchi Rover ITA Ciclone
2. Szennyei Joksef HUN Playboy
3. Berkò Gyorgy HUN Playboy

1/2A TEXACO

1. Osmera Karel CZE Kerswap
2. Hamler Ed USA Airborn
3. Cip Mirek CZE Kerswap

OTMR-A

1. Hamler Ed USA Airborn
2. Hanacek Zdenek CZE Sway Back
3. Hosek Petr CZE Pilade

NMR

1. Bruschi Domenico SMR Herky
2. Gianati Valter ITA Clouster
3. Hamler Ed USA Airborn

OTMR-B

1. Hamler Ed USA Airborn
2. Bruschi Domenico SMR Herky
3. Ridenti Giovanni ITA Duchessa

NMR 2,5 cc

1. Mokran Stefan SVK Zefir
2. Hamler Ed USA Airborn
3. Camaj Miroslav SVK Alert

Pino Carbini

REFERENDUM POSTALE

Il Referendum postale per l'abolizione del terzo comma dell'articolo 20 del vigente Statuto della nostra Associazione il cui testo è:

«tutti i Consiglieri del Consiglio Direttivo sono rieleggibili consecutivamente per soli due mandati (in totale sei anni)»

si è svolto regolarmente secondo le modalità indicate.

La comunicazione è stata inviata tramite messaggio e-mail utilizzando la casella di Posta Elettronica Certificata sam2001@pec.it, ai soci di cui si conosce un indirizzo e-mail valido e tramite lettera raccomandata agli altri.

Le raccomandate sono state spedite il giorno 22 maggio mentre il messaggio è stato inviato il 24 maggio. La risposta doveva pervenire entro il giorno 15 giugno 2012.

Il giorno successivo, 16 giugno, risultavano:

- Soci ordinari: 202,
- Risposte pervenute: 104,
- Risposte favorevoli: 97,
- Risposte contrarie: 7,
- Quorum del 40%: 81.

Considerato che

- La percentuale dei votanti è pari al 51,48%,
- I voti favorevoli alla proposta di abolizione sono pari al 48,02%,
- I voti contrari alla proposta di abolizione sono pari al 3,46%,
- L'art. 18 dello Statuto prevede che le votazioni effettuate per referendum postale sono valide se il numero dei voti sia almeno pari al 40% dei soci iscritti,
- L'art. 19 dello Statuto prevede che, nel caso di modifiche allo Statuto, il numero dei voti favorevoli sia pari ad almeno il 40% dei soci iscritti e comunque superiore del 10% a quello dei voti contrari.

Il referendum deve considerarsi valido in quanto il numero dei votanti è superiore alla percentuale prevista dell'articolo 18.

La proposta di abolizione del terzo comma dell'art. 20 dello Statuto deve considerarsi approvata.

Di conseguenza, si provvederà a riscrivere lo Statuto Sociale e alla sua registrazione presso l'Agenzia delle entrate.

I documenti relativi al referendum saranno tenuti a disposizione di tutti coloro che li volessero esaminare per un periodo di tre mesi.

Il segretario
Giuseppe Carhini

1ª GARA DI AEROMODELLI A MOTORE A SCOPPIO FRA GIORNALISTI

Proposto e fortemente voluto da Ninetto Ridenti, pensato, elaborato e redatto da Daniele Vescovi, impaginato e edito a cura di Pino Cârбини per conto di SAM 2001 L'AQUILONE, il volume come da titolo è stato presentato in quel di Modena in occasione del «Memorial Amato Prati» il 14 aprile del 2012.

Basta scorrere l'indice per constatare che l'A. si è allargato molto rispetto all'argomento da trattare; ne è risultato un corposo volume che consta di 186 pagine formato A4. Il testo, le didascalie, le note, gli inserti trovano una integrale traduzione in inglese, cosa che proietta il volume in ambito internazionale.

Si intuisce subito che lo scritto va oltre il ricordo e la riscoperta di un avvenimento importante nell'ambito aeromodellistico, peraltro in un contesto inusuale quale quello del giornalismo.

L'A. inizia spaziando nel campo dei motomodelli che alla fine degli anni '30 costituivano in Italia una sorta di fusione tra la scoperta, l'avventura, la curiosità ed erano i primi seri tentativi di chi si accingeva a cimentarsi con i motori. Già nel numero scorso (v.p. 4) ricordavo che su L'Aquilone del 1940 a cura di un non meglio identificato UTI (Uberto Travagli ?!) in tre numeri successivi (34/35/36) venne pubblicato un lungo articolo sulle tendenze relative ai motomodelli degli USA che a livello di competizioni e di risvolti commerciali avevano acquisito ormai una lunga tradizione.

Così, fin dall'inizio, particolare interesse desta il capitolo relativo ai nessi storici e tecnici del motorismo in Italia prima della grande gara del '39 che vide 34 iscritti, 28 partecipanti, 25 classificati.

Almeno tre, allora, i momenti affrontati: quello strettamente legato alla gara, quello del contesto in cui si è inserito l'avvenimento e quello sui precedenti e sullo sviluppo dei motomodelli e dei motori.

Dopo dediche e ringraziamenti di rito e la menzione dei collaboratori, il volume si apre con annotazioni e rilievi circa l'organizzazione, i regolamenti, la scelta del campo, quella dei motori e dei modelli. Vengono riprese alcune notazioni di allora ora positive ora critiche come quelle sull'organizzazione o sul campo di gara (quello del Littorio). E a quei rilievi non potevano mancare quelli dell'A. circa il rapporto giornale-giornalisti/modello-concorrente e sugli echi giornalistici dell'evento che evidenziano più "narratori" e scritti di "colore" piuttosto che "note tecniche attendibili".

La cronaca della gara dice che a vin-



cere fu l'americano "Miss America" spinto da un Brown Jr (costruttore A. Celio per il "Popolo di Trieste") ma in questo contesto va ricordato l'M18 della Movo, giunto quarto. Per gli accoppiamenti, i tempi di volo, le caratteristiche tecniche dei modelli ci sono certezze solo per i primi cinque classificati, per i successivi viene ricostruita con molto sforzo una classifica delle testate, mancano i tempi di volo e difficile appare anche verificare il coinvolgimento della complessa struttura tecnico-umana che ruotava intorno al motomodello.

Così sicuramente faticoso è stato il lavoro di ricostruzione dell'80% della classifica se si pensa che anche L'Aquilone ha trascurato questo aspetto. L'A. ha dovuto fare una ricerca certosina a livello di collezioni di testate, di documenti di archivio, ha cercato e visionato Giornali LUCE, ha contattato i vecchi amici testimoni dell'evento e i loro discendenti, insomma una indagine approfondita che ha dato i suoi frutti ancorché con una stampa dell'epoca probabilmente più attratta dalle vicende aeronautiche che da quelle dei modelli minori.

Dobbiamo rammentare che l'evento aeromodellistico si svolgeva tra il 4 e il 13 giugno all'interno del "1° CONGRESSO MONDIALE DELLA STAMPA AERONAUTICA".

Qualche strana alchimia ci viene svelata nel capitolo sui modelli non classificati e dopo l'elenco dei premi vengono riportati alcuni stralci di stampa su cui è bene stendere un pietoso velo anche se non mancano passaggi dal tono più aperto verso quei 'ragazzi' e i loro modelli (aeroplanini ?!).

Nell'ambito di una indubbia fatica e di una laboriosa ricerca di notizie e di verità sullo specifico della gara, lo stesso A. sembra preferire un coinvolgimento con lo stato dell'arte dell'aeromodellismo a motore in Italia: larga parte del volume allora è dedicato ai modelli. Pochi (rarissimi) i tritici, molte le foto dalle quali più che un parere tecnico si può dare quello estetico. A completamento di questa parte, un'attenta analisi dei modelli utilizzati porta l'A. ad una interessante disamina a livello più ampio sull'origine del motorismo e dei motori e viene inquadrata con puntualità anche oltre la situazione italiana.

Si deve alla sensibilità di Vescovi se una gara collocata in un contesto propagandistico e forse povera di contenuti, pur in un ambito pionieristico, ci proietta in un momento storicamente e tecnicamente molto interessante, ben più ampio della manifestazione stessa. Una analisi attenta, dunque, che ribadisce la considerazione che molti di quei modelli che formano la succosa parte iconografica, in larga parte recuperata ne l'Aquilone avrebbe potuto essere un tesoro per la SAM se gli AA di tanto splendidi modelli avessero tramandato ai posteri i loro disegni.

Marcello Zunica

«LE VACCHE MAGRE»

Aeromodellisti meno giovani, quanti siete? dove siete? L'AQUILONE di SAM 2001 anche se non è una rivista patinata vi invita a ricordare "gli anni verdi"

Aprite i vostri cassette, spremete le vostre meningi e inviate a Eraldo Padovano un vostro ricordo dei primi anni '40

E. Padovano C.so Vittorio Emanuele 233/S 10139 TORINO



da: "Av. Pop." n.7-1946

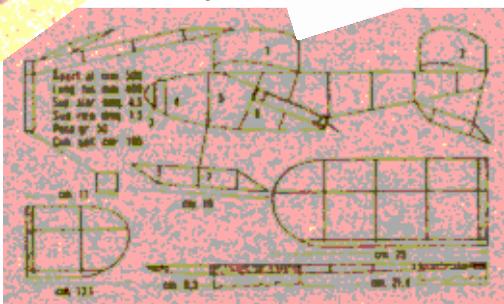


L'Aquilone 1943 n.37-38



da: "Piccole Ali" n.2-1946

Propulsione a razzo ▶



I MODELLI A RAZZO

Frequentando i raduni e le gare di modelli d'epoca, si vedono praticamente solo veleggiatori e motomodelli, radioassistiti, dato che i modelli d'epoca a volo libero e quindi anche gli elastico, sono praticamente scomparsi.

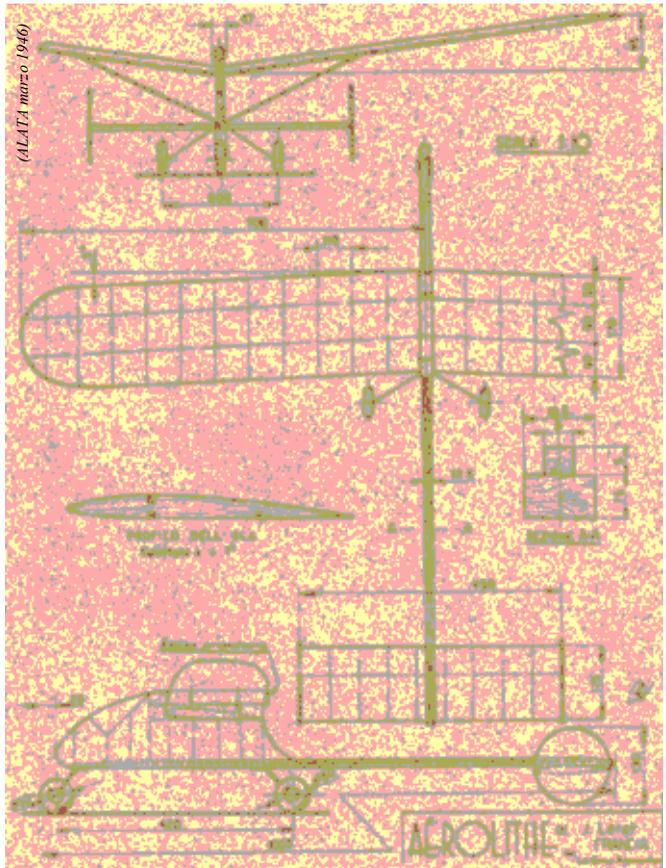
Nei motomodelli esistono categorie che ammettono motori moderni ed alcune che non solo li ammettono, ma li specificano, come la categoria dei 1/2A Texaco, che impone l'uso del Cox 049. Già ciò ci reca qualche fastidio, che non è comunque nulla in confronto a ciò che ci fa pensare l'ammissione della motorizzazione elettrica che è, in ambito old-time, un completo nonsenso.

Già i regolamenti italiani sono basati su quelli americani, spesso ignorando che le storie aeromodellistiche sono diverse, e non si è mai tenuto conto dei regolamenti in vigore in Italia negli anni in cui volavano i modelli che ora si riproducono.

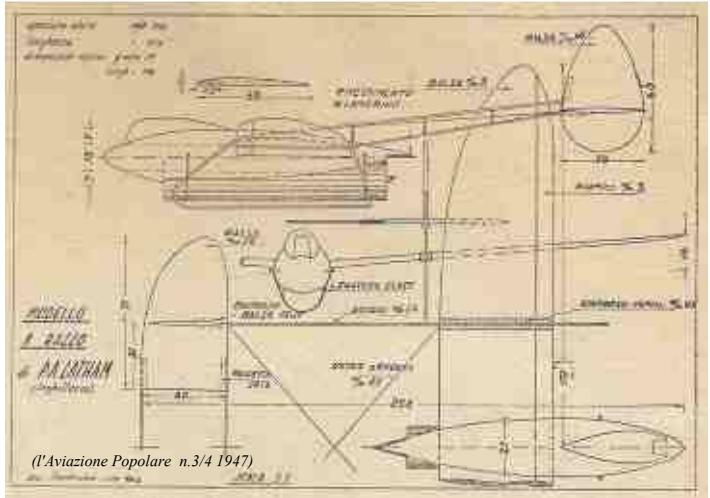
Nessuno, ad esempio, ha mai pensato alla categoria dei modelli a razzo, abbastanza popolari in Italia ed anche fuori, specie negli anni del secondo dopoguerra. Già qualcosa sull'argomento si poteva leggere su l'Aquilone anteguerra, ma è negli anni dal 1945 al 1950 che questo tipo di propulsione ebbe una buona popolarità.

Fu specie nel Friuli che fiorirono i progetti e le migliori realizzazioni: disegni e presentazioni di modelli a razzo sono frequenti ne l'Ala, ne l'Aviazione popolare, su Piccole Ali. Ricordiamo fra tutti gli articoli e i disegni di Giulio Dorio e Sergio Anderle, di Amelio Lucca e che L'AVIAZIONE PER TUTTI indisse nel marzo 1946 un Concorso Nazionale per Aeromodelli a Reazione.

Vennero proposte, discusse e testate varie forme di propulsione a reazione; qualcuno pubblicò progetti di turbine, di motori a combustibile liquido, di pulsoreattori. I progetti che prevedevano parti meccaniche in movimento non potevano essere realizzati in modo affidabile in quegli anni, per

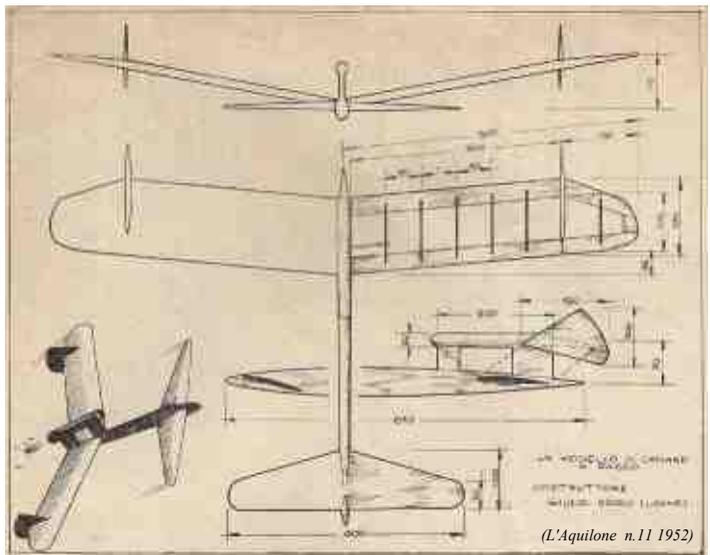


mancanza di materiali adatti e delle tecnologie opportune. I pulsoreattori iniziarono ad essere operativi solo negli anni '50, i turboreattori alcune decine di anni dopo. Il motore a reazione più semplice e relativamente sicuro era sicuramente il razzo a combustibile solido, e su questo si appuntarono le attenzioni degli aeromodellisti.

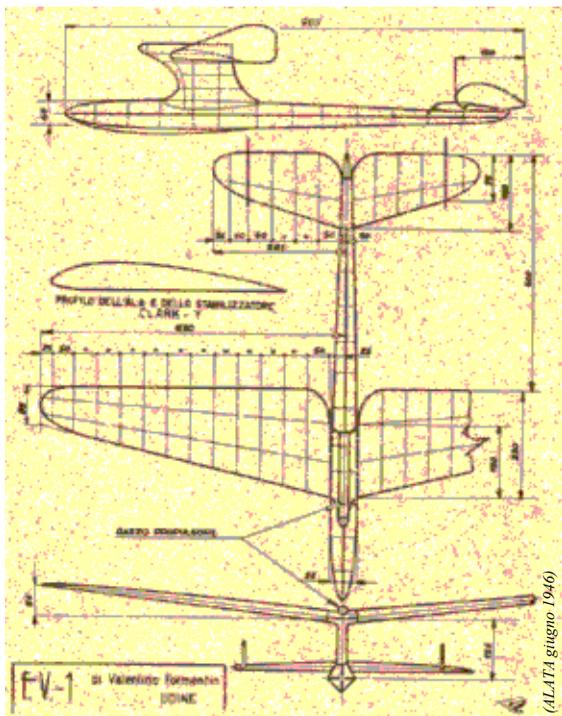


La composizione più semplice del combustibile era quella formata da salnitro, carbone vegetale e zolfo (la 'polvere nera') di abbastanza semplice preparazione e maneggiabile con un minimo di attenzione in relativa sicurezza. I componenti erano facilmente reperibili e la costruzione del razzo (tubo di cartone chiuso alle estremità da tappi in legno o gesso uno dei quali forato per il passaggio della miccia e che fungeva da ugello) abbastanza facile. Le dimensioni variavano attorno ad un diametro di 2 cm ed una lunghezza di 15 cm. La durata del funzionamento era attorno ai 10/15", che consentivano ad un modello di 80/100 cm di apertura di salire a 30/40 m per poi iniziare la planata.

In quegli anni, la guerra appena finita aveva lasciato dappertutto residuati, armi e munizioni in abbondanza. Era abbastanza facile procurarsi, prima della lenta e parziale bonifica, propellenti adatti ad essere impiegati nei razzi. Si legge sulle riviste di motori costituiti dai lunghi cilindretti di balistite o cordite (si sceglievano quelli a più lenta combustione) stretti in molti strati di carta forte con i soliti tappi alle estremità. Sembra che le prestazioni di questi razzi fossero superiori a quelle dei normali razzi a polvere nera.



Non credo sia im-

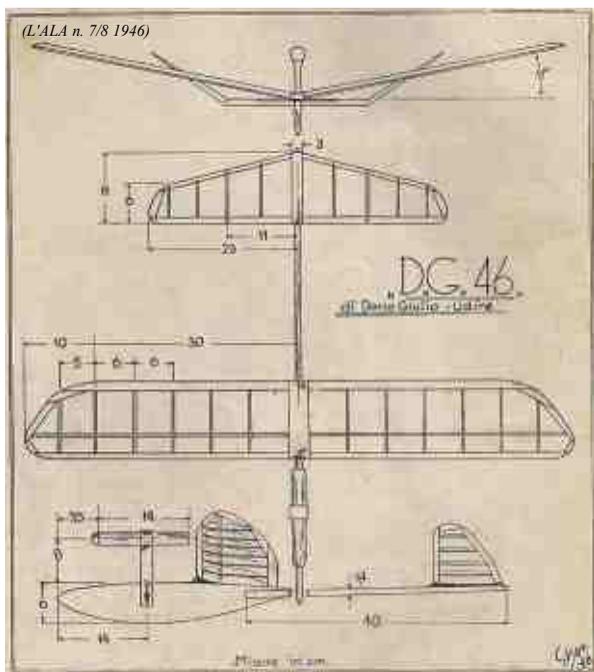


possibile ripetere oggi ciò che facevano i nostri amici di 50 o 60 anni fa. Certo c'è una minore familiarità nel rapporto con sostanze da maneggiare con cautela, certo non si trovano più propellenti di origine militare, forse è anche difficile trovare in farmacia il salnitro o lo zolfo e molti non saranno disposti a fabbricarsi il carbone di vite (il migliore). Se si hanno amici che frequentano un poligono e sparano con schioppi ad avancarica, si potrebbe cercare di ottenere un po' della loro polvere nera, chiedendo quella a più lenta combustione. Ma credo che oggi ben pochi sarebbero disposti a seguire questa strada: timori di infrangere leggi e regolamenti, timore per l'incolumità personale, dubbi a non finire.

Allora? Esiste una attività aeromodellistica che riguarda il lancio

di razzi balistici, che partono da opportune rampe verticali, le cui cariche sono accese elettricamente a distanza. I motori sono prodotti industrialmente, specie in Germania e negli USA, in una buona gamma di dimensioni e di spinta. Hanno un difetto: la loro durata è molto breve, dell'ordine dei 5/8". Una spinta violenta e breve, adatta ad un razzo spaziale ma non ad un aeromodello.

Abbiamo visto questa estate a Pavullo il lancio di un modello a razzo d'epoca, americano, da parte di Belli. Il modello, radio-comandato, partiva da una rampa quasi orizzontale, ma soffriva della violenza del propulsore ed era di difficile controllo.



Qualche anno fa, abbiamo provato dei razzetti di origine ceca, di piccole dimensioni, di spinta modesta ma di durata decente, attorno ai 20". Li abbiamo montati su piccole riproduzioni di aerei a getto della Keil Kraft, previste per l'uso dei motori Jetex diffusi negli anni '50 (Mig 15, Panther, ecc.). I migliori risultati li abbiamo però ottenuti montandoli su veri modelli a volo libero, delle dimensioni di un grosso balsetta: nei 20/25" di funzionamento il modello saliva a 40/50 mt per poi planare per 60"/90". Il funzionamento era sempre sicurissimo e la spinta era costante per tutta la durata della combustione, senza uno spunto iniziale esagerato. Questi motori erano equivalenti come spinta al Jetex 50, ma esistono anche razzi molto più potenti che possono essere montati su modelli di un metro di apertura e oltre.

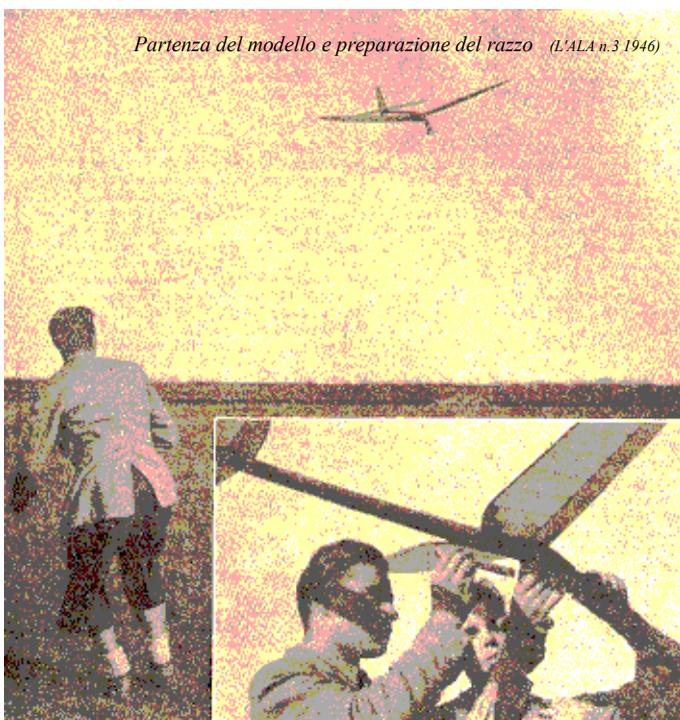
Siamo in contatto col fabbricante per ottenere una nuova fornitura di razzi, ed attendiamo che vengano risolti i problemi recentemente sorti a causa del mutamento delle norme di legge locali che ne regolano la produzione.

Circa i modelli da riprodurre, c'è ampia scelta: crediamo che una telefonata o due righe a Giulio Dorio sia la prima cosa da fare.

Del Zotto e Formentin (L'Aquilone n.11 1952)

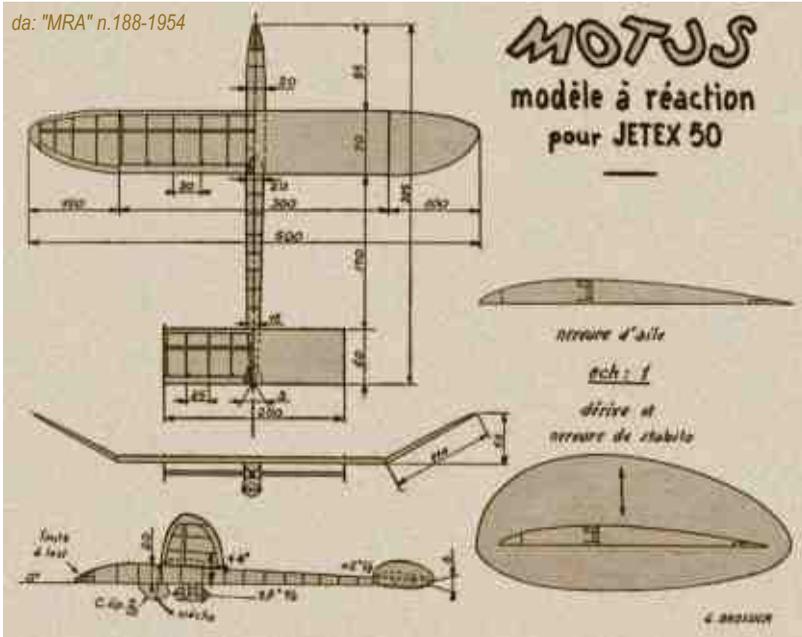


Partenza del modello e preparazione del razzo (L'ALA n.3 1946)

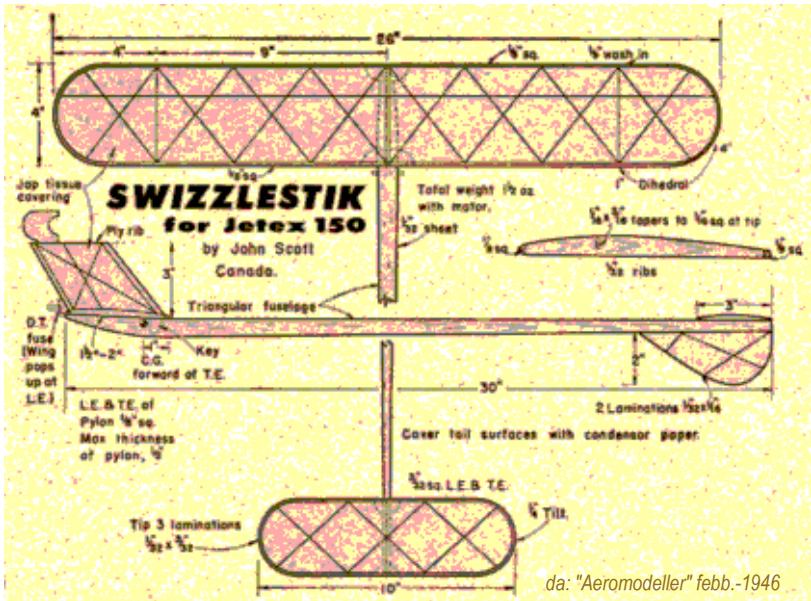


Daniele Vescovi – [dicembre 2011]

da: "MRA" n.188-1954



Per motori Jetex ▲ ▼ ►



da: "Aeromodeller" febb.-1946

SKYROCKET D-558-2 – Motore JETEX 35

Un 'modellino' particolare degli anni '50 :

E' la riproduzione volante di uno dei primi aerei supersonici sperimentali, il D-558-2 Skyrocket della Douglas. L'aereo vero, utilizzato tra il 1948 e il 1956 per continuare la serie di esperimenti iniziati col Bell X-1 e costruito in totale in tre esemplari, veniva portato in quota sotto la pancia di un quadrimotore B 29 opportunamente adattato, e quindi sganciato; il pilota poi accendeva il motore a razzo per il volo. Dettagli, storia e foto di questo aereo si possono vedere nel sito della NASA.



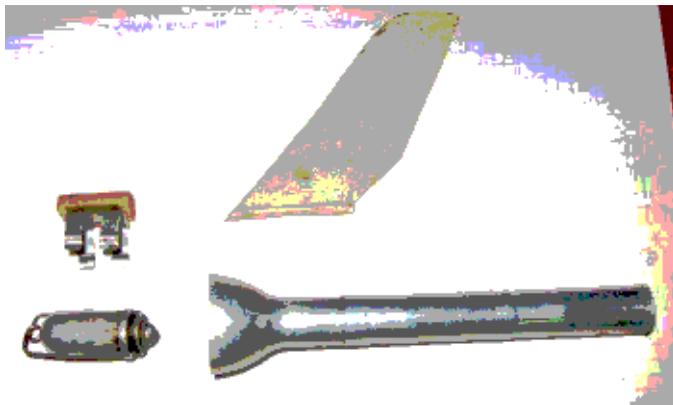
Avevo ricevuto in regalo la scatola di montaggio, di produzione inglese, per il mio compleanno nel Marzo del 1959. Ricordo che era molto ben fatto, interamente in balsa con una strana chiglia longitudinale su cui venivano incollate le semiordinate opportunamente sagomate, e con i semigusci della fusoliera stampati concavi direttamente dal foglio di balsa. C'era anche un leggerissimo condotto in alluminio in tre parti da inserire all'interno della fusoliera dentro la chiglia e le ordinate.



Le ali ed i piani erano sottili senza profilo, appena raccordati sui bordi d'entrata e uscita. Mi sono bastati pochi giorni per l'assemblaggio, fatto sempre dopo i compiti scolastici, appestando la casa con l'odore del collante celluloso del tempo. Pesava veramente

poco quando terminato, circa una cinquantina di grammi, con una apertura alare di 20 cm e lunghezza di 30. Il mio problema fu di trovare il propulsore prescritto, il Jetex 35 che si vede in foto, noto “motore” a reazione dell’epoca a carica pirica completamente in alluminio che mi procurai, usato, da un aeromodellista più anziano ed a una cifra economicamente abbordabile da un bambino di 12 anni qual’ero.

Questo “motore” era molto semplice, e per chi non lo ha mai usato, funzionava così: si utilizzavano dei cilindretti di polvere pirica non esplosiva, apposta per gli Jetex, e la relativa sottile miccia a lenta combustione; si apriva il motore, vi si infilava un cilindretto in cui era fissata su una piccola nicchia l’estremità di un tratto di miccia, si metteva una retina parafiamma che aveva un taglio laterale per il passaggio della miccia, questa poi veniva fatta passare attraverso il foro di scarico e alla fine si richiudeva a scatto il tutto.



Nel caso dello Skyrocket, che aveva al suo interno una clip a doppia molla ed uno sportellino in balsa con due piccole chiusure a chiavistello, si accendeva la miccia col motore in mano, poi rapidamente si infilava tutto dentro la pancia del modello sino a far scattare le clip attorno all’involucro in alluminio. Si piazzava lo sportellino e si attendeva per qualche secondo che la miccia incendiasse la carica interna. Se tutto funzionava correttamente si sentiva che l’ugello del Jetex iniziava a “soffiare” e a “spingere” (la spinta era molto dolce, non violenta come un fuoco d’artificio), ed a quel punto si lanciava il modello a mano. Bisognava stare attenti a non incendiare il modello con l’estremità accesa e scoppiettante della miccia che mentre bruciava doveva rimanere nel condotto di alluminio; esser anche molto rapidi tra l’accensione e il posizionamento del Jetex dentro il modello senza scottarsi. Per risparmiare sulla miccia la tenevo corta quanto bastava a far l’operazione, ma se il motore iniziava a scottare dovevi lasciarlo cadere a terra e attendere che esaurisse la carica, si raffreddasse e ricominciare da capo. In volo si comportava come un qualsiasi modello ad ala corta, col vantaggio di non risentire di coppie d’elica, comunque i voli duravano per i circa 30 secondi di spinta e qualcun altro di planata.

Lo ho usato sino a che ho finito la scorta di pastiglie piriche e la miccia, e quando ho finito i soldini per acquistarli. Inoltre purtroppo ho dipinto il modello come l’aereo vero rendendolo pesante e inutilizzabile, e alla fine è rimasto rovinato in un trasloco.

Ho salvato integri solo il disegno originale della scatola, il Jetex col suo supporto, il condotto d’uscita in tre pezzi. Ho tenuto per ricordo anche un pezzo danneggiato di semiala con la paretina antiscorrimento.

Giorgio Pitton

IL «DUCA» - Cronaca di un modello ritrovato

E' successo nell'autunno del 2010 quando ci siamo trovati a casa di Valter Ricco con Mario Crestani e Marcello Zunica che mi aveva promesso un paio di modelli che aveva nella polvere da molto tempo. Marcello mi propone un "MARA MARÙ" (da *Aeromodelli n.3/4 1954 - Forlano*) finito (quasi!?) e lo scheletro del "DUCA" (da *Modellismo n.1 1942 - Rodorigo*).

Sul Mara Marù mi sono messo quasi subito all'opera inserendo tutti i comandi e approntando un serbatoio fatto su misura. Il lavoro non e' stato proprio semplice ma alla fine il modello lo abbiamo visto volare anche all'ultimo appuntamento a Valle Gaffaro nell'ottobre 2011 (cfr. *l'Aquilone n.57, 4^a cop.*).

Dopo altre realizzazioni è arrivato il momento di mettere le mani sul Duca.

Le ali si presentavano con longherone e baionette già inseriti; bordo di entrata, bordo di uscita e terminali al grezzo. Marcello mi confida che le ali le aveva realizzate in un momento che non godeva di buona salute e rispecchiavano quindi il suo stato d'animo. Con un lavoro paziente ho recuperato quanto già fatto: sono intervenuto sul sistema di fissaggio delle ali alla fusoliera optando per 4 viti di nylon. Ho poi alleggerito tutte le centine praticando fori proporzionali dalla radice all'estremità e alleggerito l'ala dove potevo.

Sono passato quindi alla fusoliera realizzando i punti di ancoraggio dell'ala, i sistemi di comando dei piani di coda, l'alloggiamento motore, un Ohlson Rice 60, procuratomi da l'amico Giorgio Crismani tramite una triangolazione di Tiziano Bortolai. La fusoliera era completamente costruita e ben realizzata, io ho lavorato, come ho detto, per allestire i comandi, il carrello, il fissaggio motore e infine il fissaggio dei piani di coda.

Anche questi hanno avuto bisogno di un po' di lavoro ma alla fine il risultato è stato eccellente. Sono passato quindi alla ricopertura dell'ala in 'modelspan' e della fusoliera in seta rossa.

Non avendo esperienza di motori spark ho preso lezioni da Valter che mi ha spiegato



Giorgio Zenere con la sua ultima 'creatura': il «DUCA»

tutto a livello di bobina, transistor, batteria, candela e puntine. Il primo approccio è stato proprio il mettere in regola le puntine, il secondo provare la messa in moto al banco.

Una successiva lezione dal Maestro e il motore ha ruggito.

Fino al momento di decorare il modello ritenevo di aver realizzato la ben nota "Duchessa" ma alla fine Marcello mi ha assicurato che aveva tratto il disegno dal n.1 di Modellismo presentato con tutti i dettagli al naturale da Rodorigo e battezzato "Duca", appunto!

E ... finalmente ieri (.02.06.2012) sono andato al campo per il collaudo.

Ho fatto subito una prova motore, sono onesto nel dire che all'inizio mi ha fatto un po' tribolare, ma si sa che chi la dura la vince e poco dopo l'Olhson ha cominciato ad urlare che era un piacere!!

Montate le ali, fatto il pieno, controllati i comandi e il resto, mi sono concentrato sul collaudo: cicchetto, contatto, prova del contatto con una bella "scalciata" e messa in moto. Il decollo è avvenuto in pochi metri, salita decisa e tesa, ho tolto il contatto per assaggiare la planata e anche questa si è dimostrata bella tesa, praticamente non ho neanche trimmato.

Purtroppo Marcello non ha potuto essere presente al collaudo ma è stato informato in tempo reale sul proseguo degli eventi, comunque a detta di tutti i presenti il modello è molto bello ed elegante nel suo volo e Valter ha sentenziato che adesso debbo partecipare a gare OTMR: vedremo!?

Pensare che Marcello voleva darmi i fiammiferi per bruciare tutto!!! Ciao.

Giorgio Zenere



Pronti per il decollo ...



... tolto contatto ... vola proprio bene! ...



!! ... adesso atterro

L'«ASSO DI PICCHE»

Quando dopo tanti anni di modellismo “domestico e campagnolo” con i radiocomandi, siamo stati invitati, nell’ultimo gennaio, a cena da Ninetto Ridenti e abbiamo ritrovato tanti vecchi amici tra cui Giorgio Fabbri, abbiamo deciso di mostrarvi il disegno, qualche foto e di scrivere due righe sul modello da Team Racing che negli anni 58-60 ci ha dato delle belle soddisfazioni!

Dopo una iniziale esperienza nelle gare romane di Team Racing prima con un ED e poi con un Barbini Testa Rossa, nel 1958 decidemmo di fare qualcosa di più e costruiamo un nuovo modello “ASSO DI PICCHE” motorizzato da un Supertigre G30. Con Francesco Ruggeri meccanico ed il sottoscritto pilota partecipammo al campionato romano e a qualche prova di campionato italiano tra cui la Coppa Shell a Genova e la Coppa di Loreto.

Negli anni successivi continuammo la nostra attività con un paio di modelli motorizzati dall’Oliver Tiger, ritenuto all’epoca la Rolls Royce del Team Racing. Per poi terminare la nostra breve carriera con un nuovo Asso di Picche ad ali ellittiche motorizzato dal Supertigre G20.

L’Asso di Picche fu costruito nel 1958 e poi pubblicato nella rivista “Scienza e Vita” con disegno elaborato da Elvio Tosaroni, allora Presidente dell’Aeroclub di Roma, nell’anno 1958/60.

Nel 1958 con questo modello abbiamo partecipato a numerose gare regionali. In quegli anni proprio Tosaroni si dette tanto da fare fino ad ottenere una meravigliosa pista da volo circolare controllato nell’aeroporto dell’Urbe. Con questo modello non solo ci siamo molto divertiti ma siamo finalmente diventati competitivi contro le famose “coppie” del Team Racing romano. Infatti negli anni 58-62, Fontana-



L'Asso di Picche - team racer del 1958



Ruggeri con l'Asso di Picche in versione classica ...



... Puddu nella versione con l'ala ellittica

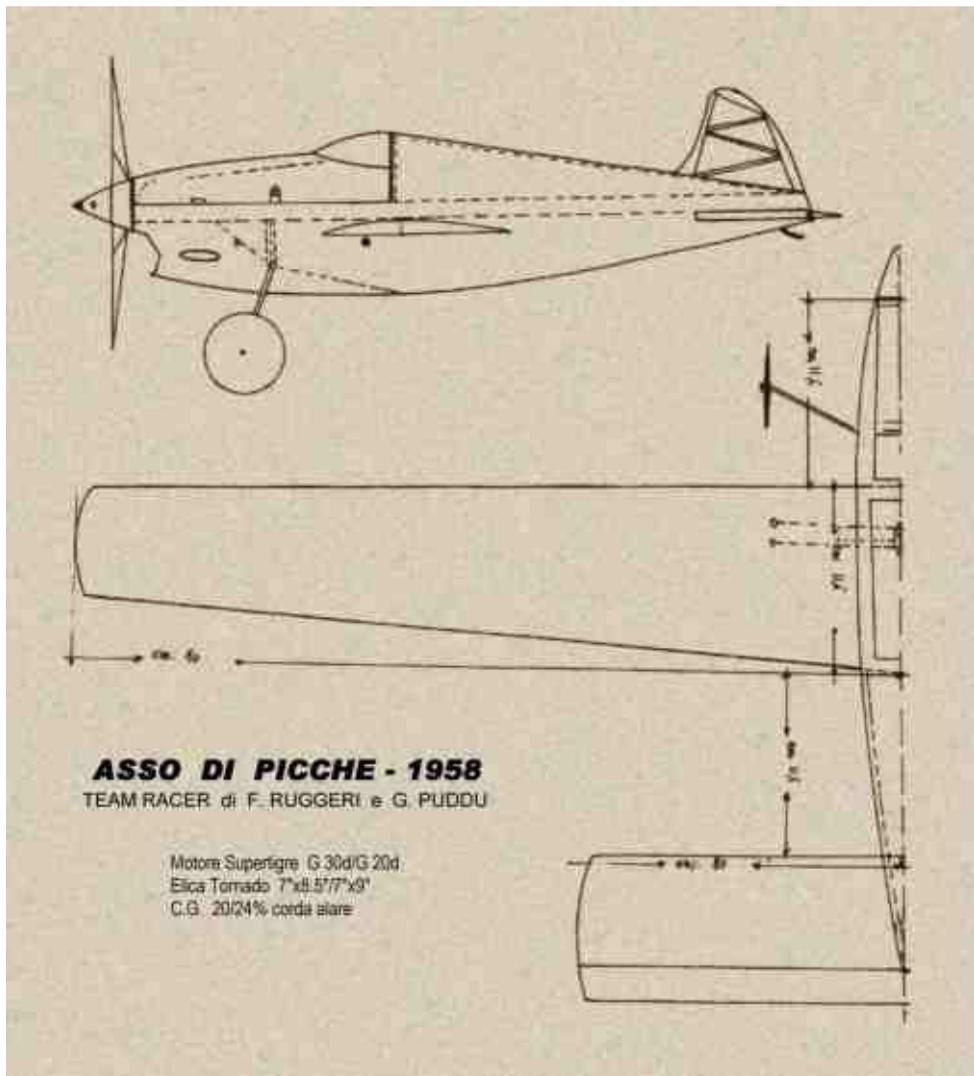
Amodio, Fabbri-Biasotti ed i fratelli Musso erano gli avversari in questa fantastica specialità.

Il modello era veloce (140/150km-h) e molto maneggevole.

Come potete vedere dai disegni, l'ala era di balsa dura da mm 10 sagomata a profilo piano convesso. I piani di coda di balsa da 5mm. La fusoliera era costruita

su di una tavoletta di faggio disegnata in pianta sul disegno e, opportunamente alleggerita su cui venivano incollati due blocchi di balsa, uno superiore e l'altro inferiore, scavati ed alleggeriti con sgorbia.

Il motore è imbullonato nella parte inferiore della tavoletta di faggio con viti e dadi da 3mm.



Il serbatoio di 10 cm cubici come da formula era munito di una valvola a pressione (ricavata dalle penne a sfera) per il rifornimento veloce. Il carrello, inizialmente a due ruote, venne poi ridotto, come si usava all'epoca ad una ruota lenticolare di gomma.

Il modello una volta finito viene ricoperto con cartasetta sottile e carteggiato per 5 volte, dopo ogni mano di collante e borotalco ben diluiti, con carta abrasiva 180/360. A seconda dei casi il modello veniva così lasciato coprendolo di antimiscela o altre volte verniciato. Successivamente nel 1961, pur mantenendo la sua formula, il modello veniva modificato adottando superfici dell'ala e dei piani di coda a forma ellittica asimmetrica di cui alleghiamo le foto.

Il racer così aggiornato, pur bellissimo

nella sua livrea andò distrutto in prova.

Sempre nel 1961 facemmo un nuovo aggiornamento del modello adottando, per questioni di leggerezza, un'ala centinata a struttura geodetica ricoperta in seta ma con risultati non alla pari alla prima configurazione per cui si ritornò a quella iniziale. Cambiammo quindi la motorizzazione con un Oliver Tigerer modificato dalla casa con cui partecipai al Campionato Italiano in coppia con Giorgio Fabbri. In quel periodo Francesco Ruggeri era militare a Bologna.

Al suo ritorno facemmo ancora qualche gara, poi io mi ritirai e Francesco per qualche anno continuò partecipando al Campionato Italiano di velocità Classe A.

G. Puddu - F. Ruggeri



Errata Corrige

L'Aquila n. 60: la foto di copertina è stata scattata a Ghisalba e non a Valle Gaffaro e dall'elenco dei dyno escludere il T.E 31 Sirio di Turri perchè monta un Antares 4 e non il 2. Mi scuso con i lettori

I MODELLI

Caratteristiche

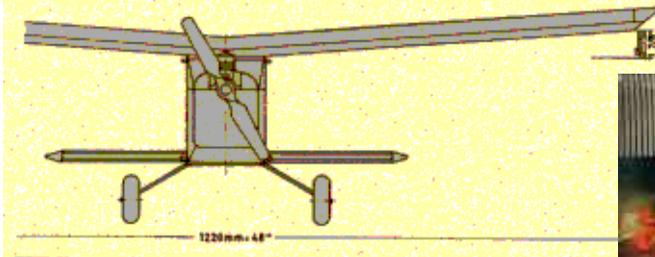
ap. alare	1220 mm
lung. fus.	845 mm
sup alare	27.8 dmq
sup imp.o	7.7 dmq
peso	1350 g
carico al.	48 g/dmq

Motore 1.5 cc

Comando solo sul direzionale

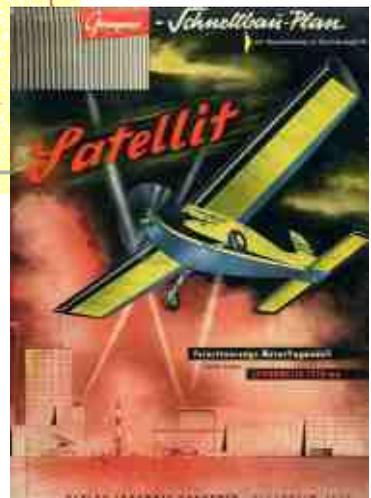
Un bel modello della Graupner per
una categoria non esplorata il:

«SATELLIT» -. 1958



Nel contenitore (a dx) tre tavole con il disegno e i particolari al naturale, una tavola con un dettagliatissimo esploso e una ampia descrizione in tedesco e in inglese, una tavola con il trittico d'insieme e altri particolari per un totale di cinque tavole più un allegato con descrizione in francese.

(tav. a cura di MarZu)



*Qualche flash,
a ruota libera,
delle manifesta-
zioni di ...▼*



L'Aquilone 1943 n.15

GARE _ RADUNI _ MANIFESTAZIONI



Grassobbio (BG) .19.02.2012 - Modena .14.04.20012 - Nove (VI) .29.04.2012





XXIII[^] TAVOLETTATA - Grassobbio (BG), 19 febbraio 2012

Le condizioni meteo, con le eccezionali precipitazioni nevose che hanno impedito l'agibilità delle piste e la difficoltà per la viabilità, hanno costretto gli organizzatori al rinvio della XXIII[^] Tavolettata dal 5 febbraio al 19 dello stesso mese. Eravamo tutti in preallarme ma degna di encomio la tempestività degli organizzatori nell'avvisare del cambio di data evitando i possibili disagi.

Il 19 - allora - tutti a Grassobbio: i soliti 'patiti' con i loro modelli dal mini di Angeloni ai maxi, rifinitissimi modelloni da acrobazia, di Zenere e altri, e in mezzo una numerosa presenza di tavolette frutto di fortunati ritrovamenti di scatole di montaggio o della personale fantasia. Tanti a mani vuote, come il sottoscritto, per iniziare la stagione ma soprattutto per rivedere vecchi amici e trascorrere una giornata lontano da colla, centine, listelli o dai PC, per respirare una boccata di aria buona, insomma.

In fondo è anche questa una delle finalità di una manifestazione non competitiva. La giornata non era così bella come quelle di fine settimana ma un po' di bruma non ha disturbato nessuno, tanto meno i patiti del volo che si sono alternati con continuità sulle piste.

Spesso una capatina alla 'Locanda del Falco' per ritemperarsi dalle fatiche anche se il 'cafènu' quest'anno ha avuto meno clienti a motivo della temperatura gradevole.



▲
Angeloni pensa a un maxi ...



▲▲
*... mentre Castagnetti riflette
sulla sua prossima replica ...*



Anche se non c'è stato il pienone degli anni precedenti non sono mancate le presenze a conferma che la categoria 'tira' sicuramente e forse di più di quelle radioassistite ... e mancavano i Gip 46.

Alla fine della mattinata le parole di commiato di Riboli, l'Attestato di Partecipazione per tutti gli iscritti, il solito graditissimo omaggio e la riffa che ha premiato alcuni fortunati.

Poi a pranzo a raccontarci vecchie e nuove storie che, naturalmente, aumentano di numero, di peso e di dimensione; infine, i calorosissimi saluti ... ma non è finita perché in diversi sono rientrati in pista a smaltire l'ultima voglia di voli!

Marcello Zunica



*Gli iscritti ...
ma i presenti
erano di più*



... come ti erudisco il 'popolo'



Una bella infilata di tavolette ...



... mentre ci si prepara a un nuovo volo



... e i soliti banchetti

MEMORIAL AMATO PRATI - Modena, 14 aprile 2012

Ci siamo ritrovati a Modena il 14 aprile scorso, per il Memorial dedicato a Amato Prati, organizzato anche quest'anno da Castagnetti.

Un'affluenza di appassionati forse superiore all'anno passato ma occorre prendere atto che è sempre più difficile richiamare pubblico nuovo stante purtroppo le scarse novità che ormai in queste manifestazioni vengono presentate. Comunque all'appello molti i volti che hanno fatto crescere l'aeromodellismo in Italia con i loro "...ttanta" ben portati, molti volti nuovi, curiosi in abbondanza. Aldilà delle novità, l'ambiente più raccolto favorisce l'incontro, il saluto, la discussione magari con un motore che passa di mano in mano, fonte di ammirazione comunque di molti ricordi per i meno giovani, di curiosità per i neofiti.

Naturalmente tanti tavoli sono stati occupati da amici che favoriscono l'offerta di vecchi e nuovi motori. Sicuramente meno presenti i prodotti dell'est: la mancanza di novità di rilievo, i prezzi che si sono adeguati ai livelli correnti hanno inciso forse su questo mercato.

Anche nei tavoli nostrani poche le novità oltre ai motori abbiamo ammirato vecchie trasmettenti, qualche piccola "chicca" del passato, tanti ricambi originali che cominciano forse a non trovare più una sufficiente richiesta perché ormai un po' tutti si sono



Nei tavoli oltre ai motori c'era di tutto, quello di Quaglieri era il più fornito

A pranzo c'era da parlare e da ascoltare ... i "meno giovani" avevano tante cose da dirsi!



accaparrati pezzi originali provenienti da fondi di magazzino ... ma anche molte "ciofeche" (!).

Tanti i motori a vapore o che si muovono con altre arcane tecnologie, tutti bellissimi, molti i plurcilindri in linea, stellari dalla splendida fattura. Molti già presenti in altre analoghe manifestazioni, ammirati ma sicuramente meno appetiti dalla folta schiera di oltaimeristi e collezionisti.

Un enorme 76 cc monocilindrico di Buoso faceva da balia a una rappresentanza di motori dalla cilindrata più contenuta; Giustozzi presentava un rifinitissimo banco di prova per motori di cilindrata più o meno importante ma la novità - la vera novità - della manifestazione è stata la presentazione della replica del VEGA 7 di Vantini che Dall'Oglio ci ha proposto a suo dire di più difficile ma di più grande soddisfazione tra le sue repliche, tutte presenti.

Dopo il pranzo tutti di nuovo nel salone per le ultime chiacchiere e i saluti, qualcuno con il rimpianto del "pezzo" non trovato, altri più leggeri nel portafoglio tutti, comunque, soddisfatti per una giornata serena.

Marcello Zunica



Il 76 cc di Buoso ...



... il banco prova motori di Giustozzi ...



Miscellanea ricambi !



... e la replica del VEGA 7 di Dall'Oglio

RADUNO VVC - Nove (VI), 29 aprile 2012

Quest'anno la manifestazione si è trasferita sul campo di Nove, stante l'indisponibilità di quello di Bassano e se il volo vincolato ha perso - speriamo solo per questa occasione - uno dei suoi più tradizionali riferimenti per la categoria, Nove ha permesso di far volare anche gli OT.

Ci siamo ritrovati, non molto numerosi, nel campo del "Gruppo Baracca" di Bassano e i voli si sono succeduti con molta tranquillità anche perché le caratteristiche del campo permettono a più modelli di esibirsi in contemporanea.

Non sono mancati i nomi dei più vecchi partecipanti a questo evento, Angeloni in testa, con al seguito la scorta di motori, riviste, disegni e quant'altro necessita agli appassionati. E poi naturalmente i vari Brentonego, Pegoraro, Zenere (vedi foto di quarta di copertina) e altri che, con i loro acrobatici si sono esibiti in una giornata benevola dal punto di vista meteo. Non numerosi i GIP 46, almeno non pari a quelli proposti negli anni precedenti. Sicuramente più appariscenti gli acrobatici per le dimensioni, le silhouettes, le rifiniture ma tutti si sono esibiti al meglio, a rimarcare le peculiari caratteristiche di modelli e piloti.

Una giornata dunque piacevole che anche quest'anno ha trovato il suo intermezzo al ristorante l'Abruzzese che oltre alla "tavola" offre un'atmosfera sempre accogliente e distensiva atta a stimolare ricordi e scambi di opinioni sui modelli, sulle loro costruzioni, sui loro segreti.

Poi di nuovo a volare o a curiosare tra i banchetti.

Dicevamo che il campo



▲ - Angeloni e Rossetti alle prese con un motore che fa le bizze.

◀ - Zenere e Pegoraro in attesa di volare mostrano lo "Extra F26" e il "Solar"



favoriva il volo degli OT e i vari Ghiotto, Crestani, Ricco e altri non si sono fatti pregare e hanno lanciato i loro modelli vecchi e nuovi che grazie alle buone condizioni atmosferiche hanno dato soddisfazione ai piloti. Soprattutto i Tomboy hanno mostrato le loro ottime caratteristiche di volo e di adattamento al campo ma anche gli altri - veleggiatori, Dyno, 2.5 cc - si sono esibiti con buone prestazioni.

Il raduno era aperto anche a una mostra motori dove però era presente il solo Dall'Oglio con la sua ultima creatura: la replica del VEGA 7 di Vantini che ha dato prova della propria "sonorità", del numero di giri, delle qualità estetiche e tecniche. Le magiche mani del costruttore richiamano sempre l'attenzione e lo sguardo attento di molti curiosi e di estimatori affascinati da un motore antico ma dalle prestazioni ottimali.

Poi lentamente tutti a casa con il solito arrivederci per il prossimo anno.

Giuseppe Càrbini

▲ - *Concorrenti e modelli in attesa*

► - *Dall'Oglio 'conta' i giri della sua nuova replica (il VEGA 7) attorniato da un pubblico interessato*

▼ - *Ghiotto sotto sguardi attenti metta a punto i sui OT*



CALENDARIO ATTIVITÀ OLD TIMER (e non solo) 2012

14/15 gen	Roma	Cena e Assemblea Generale	G. Càrbini	0424-35058
19 feb	Grassobbio	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
3/4 mar	Verona	Stand all'8° Model Expo Italy	G. Càrbini	0424-35058
14 apr	Modena	Memorial Amato Prati	G. Castagnetti	335-6227865
29 apr	Novè (VI)	Raduno VVC e mostra motori	G. Carbini	0424-35058
6 mag	Malpensa (VA)	Gara F2/A - GIP-46 - Tr. Garofali	A. Zana	335-8078714
12/13 mag	Gualdo Cattaneo (PG)	1^ Coppa Sagrantino RA + GIP	C. Santoni	06-5193281
27 mag	Desenzano (BS)	Raduno VVC per i giovani	M. Vezzola	328-4551734
10 giu	Malpensa (VA)	Gip 46 e Trofeo Garofali	P. Riboli	035-657079
17 giu	Rieti	Sport + Tomboy Rally	C. Santoni	06-5193281
17/22 giu	Rep. Slovacca	Campionato europeo OT RA	A. Pajdlhauser SAM 119	
30/1/lug	Foligno	3° raduno F3A Vintage	C. Giustozzi	393-9772747
30/1 lug	Lugo di Romagna	Coppa d'Oro VVC	G. Castagnetti	335-6227865
8 lug	Lugo di Romagna	Gip 46 e Trofeo Garofali	G. Castagnetti	335-6227865
21/22 lug	Monte Fasce (GE)	Memorial SAM veleggiatori	G. Fabbri	333-3392686
19 ago	Campitello Matese	Memorial E. Libertino	M. Imoletti	335 8239762
02 set	Chiasellis (UD)	Raduno VVC e gara GIP-46	M. Del Torre	348 8553846
8/9 set	Gallarate/Malpensa (VA)	Trofeo Saudella auto + VVC	P. Muzio	338-9264637
15/16 set	Gualdo Cattaneo (PG)	Concorso Nazionale OT	G. Càrbini	0424-35058
23 set	Rieti	Sport + Tomboy Rally	C. Santoni	06-5193281
23 set	Valle Gaffaro (FE)	SAM Model Day	M. Baccello	331-3603841
23 set	Reggio Calabria	Gara F2B e raduno VVC	E. Marra	0965-682243
29/30 set	Calcinatello (BS)	Autogiro day	F. Bugada	02-89126620
14 ott	Rieti	Sport + Tomboy Rally	C. Santoni	06-5193281
13/14 ott	Cartigliano (VI)	Convegno motori	G. Càrbini	0424-35058
04 nov	Rieti	Sport + Tomboy Rally	C. Santoni	06-5193281
16 dic	Acireale (CT)	Gip 46 e Trofeo Garofali	F. Castro	349-4534598

Antonio Riccardelli invia una cronaca relativa alla messa a punto e al primo lancio di collaudo del suo "Kerswap" che si è classificato primo al "2° Tr. E. De Angelis": il tutto corredato da foto e da un simpatico link.

Tempi e spazi di questo numero non permettono di pubblicare quanto inviato.

Ci complimentiamo comunque con l'interessato



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 rispettiva, necessariamente, il pensiero della Redazione

Il giornale è vostro e deve essere fatto da voi

Se vuoi sostenere il bilancio di SAM 2001 chiedi al Segretario che L'Aquilone ti venga mandato solo in formato PDF



Novae (VI), 29.04.12: (da sx) Gf. Pegoraro, R. Brentanego, G. Zenere con i loro magnifici aerobattici

Domenica

2

Settembre

2012

Chiasiellis
di
Mortegliano (UD)

7° Raduno di
Volo
Vincolato
Circolare



www.controlline.it

HANGAR 82

Gruppo aeromodellistico

organizza a

Chiasiellis di Mortegliano (UD)

il giorno 2 settembre 2012 il

7° Raduno di Volo Vincolato Circolare

Nell'ambito del raduno si svolgeranno prove di volo per:

Trofeo Monomodello GIP-46 (*)

Velocità "Classe C" ()**

Velocità II Serie (*)**

(*) regolamento allegato al N.53 (gennaio-febbraio 2011) del Notiziario di S.A.M. 2001

(**) regolamento e notizie in http://www.controlline.it/prop_cl_c_6.html

(***) regolamento RSN (1985-1990)

Le prove si svolgeranno su pista in asfalto recintata. Saranno disponibili anche una pista in erba e un'area per il combat.

La partecipazione è aperta ai soli aeromodelli in Volo Vincolato Circolare. A suo insindacabile giudizio l'Organizzazione potrà escludere gli aeromodelli ritenuti non idonei. Per ragioni di sicurezza non è permesso l'uso di dispositivi radiocomandati.

Per ogni partecipante è obbligatoria la copertura assicurativa per danni a terzi. L'organizzazione non si assume responsabilità per danni procurati a persone e/o cose di concorrenti e/o di terzi.

Il raduno si svolgerà nell'area recintata adiacente alla Strada Provinciale 82 (Via Ferraria) posta in prossimità dell'incrocio con la Strada Provinciale 78 (Via Lavariano, Via Mortegliano). Coordinate dell'ingresso (da GoogleMaps):

45.950553,13.204472 (45° 57' 2" Nord, 13° 12' 16" Est)

Contatti	Telefono	e-mail
Mauro Giroto	335/1318415	maurogiroto@libero.it
Marino Del Torre	348/8553846	
Paolo Punteri	329/9849193	fpellica@alice.it

SAM

Model Day



II PRIMO RADUNO DEDICATO ALL'AEROMODELLISMO VINTAGE



23 Settembre 2012 - Valle Gaffaro
Mostra Scambio

Info. 331-3603841 - Maurizio Baccello
e-mail: maurizio.baccello@alice.it

GPS: Le coordinate sono 44° 50' N - 12° 13' E - orientamento 16/34 - Indirizzo per Navigatore: "Via Vecchia Corriera"
www.samitalia.62.it - www.sam2001.it



www.parcoacquarossa.com

900mpista asfaltata - servizio Bar - Ristorante
Info Bar - Ristorante +39 349 4906000



Modellistica

sabato - domenica
15-16
2012
SETTEMBRE

15 / 16 Settembre 2012 presso AVIOSUPERFICIE del SAGRANTINO - Gualdo Cattaneo (Pg)

CONCORSO NAZIONALE OT

Organizzazione e info: Curzio Santoni +39 3391165277 / www.393wr.com Tel +39 3939772747



Categorie OldTimer ammesse:

**TEXACO - 1/2 A TEXACO - 1/2 A TEXACO ELETTRICO - OTE
OTMR - NMR - DYNO DERIVATI - OTVR - GIP46
SPORT 2001 - VOLO LIBERO TUTTE LE CATEGORIE**

PROGRAMMA

Sabato 12

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

Domenica 13

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

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

CONCORSO NAZIONALE O.T. 2012

Caro Amico aeromodellista, sei invitato a partecipare alla GARA che sarà disputata nei giorni 15-16 Settembre 2012 presso l'Aviosuperficie "SAGRANTINO" nel Comune di Gualdo Cattaneo (PG).

CATEGORIE:

La manifestazione prevede la partecipazione delle seguenti categorie di modelli O.T.:

1. *TEXACO;*
2. *1/2A TEXACO;*
3. *1/2A TEXACO ELETTRICO;*
4. *OTE;*
5. *OTMR;*
6. *NMR;*
7. *Dyno Derivati*
8. *OTVR*
9. *Categoria SPORT2001;*
10. *GIP-46;*
11. *Volo Libero - Tutte le Categorie.*

PROGRAMMA:

SABATO

*Gip 46 - OTVR - OTMR - NMR -1/2A Texaco - Categoria Sport 2001 - Volo Libero
Tutte le Categorie.*

*Ore 8,30 Inizio Iscrizioni; Ore 9,00 Inizio Lanci di Gara; Ore 13.00 Pausa Pranzo;
Ore 15 Inizio lanci e a seguire Spareggi e Classifiche;
Ore 21 Cena (su prenotazione)*

DOMENICA

Texaco - 1/2A Texaco Elettrico - OTElettrico - Categoria Sport 2001.

*Ore 8,30 Inizio Iscrizioni; Ore 9,00 Inizio Lanci di Gara; Ore 13.00 Pausa Pranzo;
Ore 15 Inizio lanci e a seguire Spareggi e Classifiche.*

EVENTO SPECIALE - COPPA ITALIA 2001.

*La Coppa ITALIA 2001 è UN PREMIO SPECIALE per il quale si applica il regolamento FORMULA SPORT. Tutti i modelli ITALIANI delle categorie R/C, essendo una gara a categoria UNICA, sono automaticamente iscritti a tale competizione ed i lanci validi si potranno effettuare indifferentemente durante i due giorni della manifestazione.
Di seguito, riportiamo le regole base:*

Caratteristiche dei modelli COPPA ITALIA 2001

- Il peso minimo del modello non può essere inferiore a:- 200 gr/c.c. per i modelli a motore a scoppio;

- 20 gr/dmq per quelli a motore elettrico. - Tempo motore libero;

Tutti i modelli partecipano avendo, come unica discriminante valida per la classifica, il rapporto dato dal tempo di volo totale/tempo motore utilizzato dal concorrente.

(Esempio: il tempo motore è stato di 60 secondi, il tempo totale di volo 300 secondi il coefficiente per la classifica sarà di 5,00 (300/60). L'utilizzo di motori, originali o repliche, costruiti entro il 31/12/1956 comporterà un bonus del 5 % sul punteggio valido ai fini della classifica finale.

Lanci e classifica COPPA ITALIA 2001

• I lanci di gara, salvo limitazione od estensione decisa in accordo con tutti i concorrenti, non hanno un tempo limite ed ogni concorrente può effettuare quanti lanci riterrà opportuno nel periodo stabilito da D. G. tenendo conto che, per la classifica, si terrà conto solamente del lancio che avrà ottenuto il coefficiente migliore.

REGOLAMENTO APPLICATO

Si applica il regolamento SAM 2001 in vigore. Saranno effettuati accorpamenti per categorie con meno di tre modelli iscritti. Per la categoria Volo Libero il DG porterà eventuali variazioni al pieno in base alle condizioni del campo di volo. Si ricorda che da regolamento è possibile utilizzare modelli RC nelle categorie VL ed i lanci hanno termine al momento in cui il concorrente usa un comando radio e si interromperà così il cronometraggio.

PREMI

Premi per i primi tre classificati per ogni categoria

ISCRIZIONI

Le iscrizioni devono pervenire, via e-mail o telefono, entro il giorno 14/09/2012 e la quota di partecipazione è di 10,00 Euro per un modello; 15,00 Euro per due o più modelli iscritti.

Contattare SANTONI CURZIO al numero 06-5193281 (ore serali) oppure all'indirizzo e-mail cusanton@tin.it.

ASSICURAZIONE

I concorrenti dovranno essere dotati di adeguata copertura assicurativa personale poiché l'organizzazione declina ogni responsabilità per qualsiasi danno causato a cose, animali o persone da concorrenti nonché da terzi, prima, durante o dopo la manifestazione.

LOGISTICA

Come arrivare all'Aviosuperficie //SAGRANTINO"

Coordinate della pista per il navigatore: N 42°53'25,2// E 72°37 '58,9//

Come raggiungerla dall'Autostrada A1.

Da Nord

1. Prendere l'Autostrada A1 direzione Roma
2. Uscita VALDICHIANA BETTOLLE SINALUNGA
3. Proseguire sulla SS3bis/E45 in direzione PERUGIA. Superata Perugia proseguire per la SS3bis/E45 direzione TERNI A1 ROMA
4. Uscita RIPABIANCA FOLIGNO. Seguire le indicazioni per Foligno.
5. Quando vedete la centrale ENEL a destra siete arrivati al CENTRO ACQUAROSSA.

Da Sud

1. Prendere l'Autostrada A1 direzione Bologna. Uscita ORTE
2. Proseguire sulla SS3bis/E45 in direzione PERUGIA CESENA
3. Uscita RIPABIANCA FOLIGNO. Seguire le indicazioni per Foligno
4. Quando vedete la centrale ENEL a destra siete arrivati al CENTRO ACQUAROSSA.

Per chi desideri essere presente sia sabato che domenica, alla pagina seguente si segnalano alcuni Alberghi, vicinissimi alla pista, ove potrete trovare ospitalità a prezzi veramente competitivi.

Di seguito proponiamo una serie di **Alberghi** convenzionati, vicinissimi alla pista, ove potrete trovare ospitalità a prezzi veramente competitivi.

Quando prenoterete la camera **dite che siete aeromodellisti** e venite per la manifestazione presso il Centro Acquarossa.

Dalla più vicina alla più lontana in linea d'aria:

La Posta di Bacco

Via Putuense - Loc. Bivio Pozzo - Gualdo Cattaneo (Pg)

Sig. Chiara: tel +39 346 0971345 +39 075 5051723

www.lapostadibacco.com

(40€ a persona in singola, 35€ a persona in doppia)

matrimoniale o
uso singola



doppia



Residenza del Marchese

Via Villa del Marchese, 15 - 06035 Gualdo Cattaneo (Pg) ITALY

Sig. Nicoletta: tel +39 0742 91340 +39 333 8822915

www.residenzadelmarchese.it

(40€ a persona in singola, 30€ a persona in doppia)

matrimoniale o
uso singola



doppia



Hotel Villa del Marchese

Gualdo Cattaneo (Pg) ITALY

Sig. Graziella: tel +39 0742 920085 +39 338 5393813

www.villadelmarchesegraziella.com

(20€ a persona)

matrimoniale o
uso singola



doppia



Agriturismo San Marco

Loc. San Marco di Montefalco (Pg) ITALY

Sig. Carla: tel +39 338 5701331

www.bbsanmarco.it

(35€ a persona in singola, 25€ a persona in doppia)

matrimoniale o
uso singola



doppia



Per qualunque informazione chiamatemi pure: Cristiano Giustozzi +39 393 9772747