

# L'AVULONE

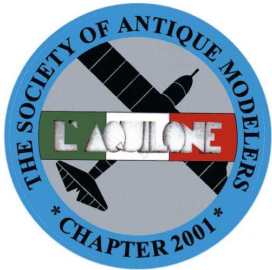
Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 64

Novembre - Dicembre 2012



*Anni '40: l'elica a passo variabile della MOV per il D2*



# SAM 2001 L' AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

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

## CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente ff.:** **Giancarlo Gosio**  
Vedi sotto
- 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 Quaglieri**  
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. 0532.790410  
Cell. 348.33.02.035  
E-mail: [avvvince@gmail.com](mailto:avvvince@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)

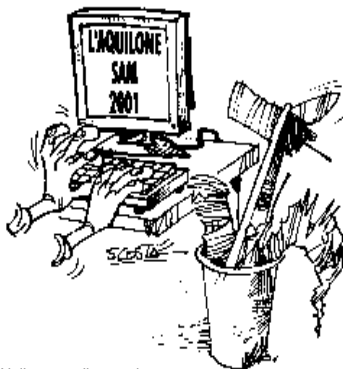
**Sezione Tecnica** **Giacomino Mauro**  
Via G. Venezian, 10  
98122 Messina ME  
Tel. 090.771.153  
E-mail: [giac.mauro@tiscalinet.it](mailto:giac.mauro@tiscalinet.it)

**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	<i>M. Zunica</i>	"	1
- La penna al Segretario	<i>G. Carbini</i>	"	3
- Verb. rinnovo C.D. 2012	<i>Com. Elettorale</i>	"	4
- "Ninetto"	<i>Roberts-Carbini</i>	"	5
- Pubblicità MOVO	<i>MarZu (a cura)</i>	"	8
- BV9-FERR 40-STELLA del N	<i>M. Zunica</i>	"	9
- Coppa Tevere - 03.2012	<i>C. Santoni</i>	"	15
- Mem. Mozzarini - 10.2012	<i>M. Zunica</i>	"	18
- Convegno Motori - 10.2012	<i>P. Carbini</i>	"	21
- Gip 46 - Tr Garofali - 2012	<i>V. Scrima</i>	"	23



Nella terza di copertina

### Istruzioni per l'uso

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da Santoni, Scrima, Zunica; la documentazione grafica elaborata e tratta dagli archivi di Roberts, Zunica.

Nella prima di copertina «L'elica a passo variabile della MOVO (foto MarZu)». Nella quarta «Il saluto della redazione tutta de L'AQUILONE (L'Aquilone n. 52 1942)».

## DALLA REDAZIONE



*Con L'AQUILONE n. 64 si chiude il mio mandato come responsabile del Notiziario di SAM 2001. Nella prossima riunione del Consiglio Direttivo e nell'Assemblea dei Soci dovranno essere ratificate le mie dimissioni presentate oltre un anno fa (21.11.2011) e già prese in considerazione nell'Assemblea tenutasi in occasione del tradizionale incontro a casa del Presidente Giovanni Ridenti a gennaio del corrente anno (v. verb. AQ n.59).*

*Mi sono adattato a questo lungo rinvio perché non mi sarebbe piaciuto troncare di netto e mettere in imbarazzo quanti fino ad oggi avevano contato sulla mia collaborazione. Ho atteso invano - non sempre in silenzio per la verità - qualche decisione. Credo comunque di aver dato tempo sufficiente per preparare il mio avvicendamento tanto più che già in precedenza avevo ventilato il desiderio di una sostituzione.*

*Ho iniziato con entusiasmo 7 (sette!!) anni fa ma dopo il grosso impegno per 42 numeri ritengo sia veramente opportuno un ricambio. Penso, infatti, di aver dato quanto nelle mie possibilità senza pesare in alcun modo sulla Associazione. Mi si è fatto notare come dal mio ultimo invito (24.10) ai probabili componenti del nuovo Consiglio Direttivo traspaiano "delusione e amarezza". Esprimevo in effetti il convincimento che siano sfuggiti ai più l'effettivo impegno e l'onere che la redazione comporta e che mi rimaneva il rammarico che il C.D. non avesse mai dato seguito alle mie sollecitazioni e riservato la dovuta attenzione alla 'voce' di SAM 2001 che tanto andava avanti lo stesso: si proponeva con regolarità, non poneva difficoltà, l'impaginato veniva passato nei tempi tecnici per la tipografia, e, soprattutto, trovava riscontri in Italia e all'estero ... a prescindere(!?).*

*Finalmente sono arrivato alla conclusione: ringrazio per l'opportunità che mi è stata data e auguro quindi un felice procedere di un impegno che non è da poco se si vogliono fare al meglio le cose.*

*In chiusura, allora, è d'obbligo un bilancio che faccio partire da un mio scritto comparso su un opuscolo fatto in casa «NUMEROZERO - Ricordi e immagini di aeromodelli italiani» inviato a qualche amico alla fine del 2005 dove, come di prassi, iniziavo con una premessa che ripropongo.*

**«In che SAM viviamo** - La Society of Antique Modelers – costituita, come si sa, per recuperare lo spirito di un aeromodellismo di un tempo più o meno lontano – ha stimolato la nascita nei diversi Paesi, di Associazioni intese a coordinare attività culturali di ricerca e di recupero da un lato, sportive e propagandistiche dall'altro per la salvaguardia dell'aeromodellismo nazionale d'epoca; una premessa che stimola la domanda se in Italia ci siamo saputi calare nello spirito, nella cultura, nelle tradizioni tutte nostre, insomma se abbiamo recuperato quello spirito.

La domanda nasce dallo scorrere dei nomi dei modelli che vengono presentati nelle

varie manifestazioni che si svolgono in Italia, dai regolamenti che le informano, dalla voglia di riappropriarsi dei nomi di quanti hanno iniziato e divulgato la nostra attività, dall'editoria che questa attività ha supportato. Basta sfogliare "l'Aquilone" per ricordare quei nomi, per recuperare linee estetiche e tecniche tutte italiane riguardanti gli anni '30 fino alle tragiche vicende del 1943, basta rivisitare le numerose pubblicazioni del dopoguerra per recuperare interessi, categorie, forme, stili, mode più o meno imposte dalle condizioni del momento, dai "non regolamenti" o dai "nuovi regolamenti" che ci accompagnano fino alla metà degli anni '50 e che hanno aperto nuovi orizzonti.

D'altronde scorrere i vari Notiziari delle SAM europee, confrontare i diversi regolamenti, i differenti interessi e forme di partecipazione, soppesare le date di riferimento per il recupero delle singole storie significa intendere quelle difficoltà per favorire incontri, confronti e colloqui. Viene ad esaltarsi così il nostro appiattimento sulla moda d'oltreoceano che nella sponsorizzazione, nella capacità di vendita di ditte altamente specializzate, nella persuasività commerciale, nella ripetizione di un prodotto, nell'utilizzo di materiali e di motori per lungo tempo irripetibili ha avuto uno sviluppo tutto proprio al punto di fissare al '42 il limite per il recupero del patrimonio storico aeromodellistico.

Questo mio modesto tentativo di rivolgermi ai molti amici di un tempo e a quelli che ho trovato, nonostante l'esiguità del numero delle copie di questo "NUMEROZERO" - intitolazione che la dice lunga sul [non]seguito che avrà questa iniziativa - vuole rappresentare un ricordo e vuole essere uno stimolo coerente al modello italiano.

Semmai stilando queste righe mi viene da pensare perché più di una SAM in Italia e poi perché ciascuna di queste SAM non si dedichi a una specializzazione propria.

Quanto detto e le pagine successive non vanno però letti, interpretati come una critica verso chi apprezza "momenti" differenti dal mio ma intesi piuttosto a riflettere su lontane nostalgie: a quegli scarni, essenziali tritici, a quei personalissimi e irripetibili modelli dalla variegata vivacità di tipi, dai tempi di volo affidati alla generosità delle termiche: ricordi, nostalgie - appunto - che mi fanno chiedere in che SAM viviamo; in che SAM giochiamo!!  
*MarZu - Padova 2005»*

*Ho appena accennato, nell'ultimo paragrafo di quello scritto, alle poche pagine che dovevano seguire; ne sono venute dietro, invece, circa milleduecento che parlano quasi tutte 'italiano' e che ribadiscono i concetti che sinteticamente avevo affrontato nel 2005, appunto. E' un convincimento che mi sembra dover ribadire a chi continuerà a praticare gli OT attività intesa soprattutto come salvaguardia dello spirito e del recupero dell'aeromodellismo nazionale d'epoca.*

*Al commiato mi sarebbe piaciuto ricordare gli anni dei miei primi approcci con i modelli a L'Aquila alla fine del secondo conflitto mondiale e più tardi quelli delle grandi soddisfazioni con i CH. Momenti che non sono certo stati offuscati dal tempo semmai la "tarda" parentesi de L'Aquilone è stata un'occasione per incontrare amici con i quali tanto tempo fa in anni belli avevo intessuto amicizia e che da tempo non vedevo o addirittura che non avevo mai incontrato.*

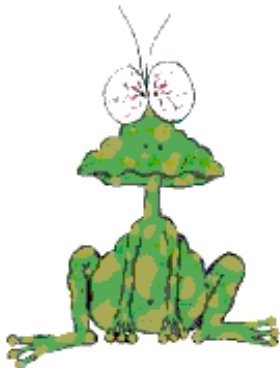
*A costo di sembrare patetico, saluto con un abbraccio tutti gli amici, un ricordo a quanti sono andati avanti e ... soprattutto un arrivederci sui campi di gara.*

*Con gli auguri per una annata serena e anche di bellissimi voli insieme!!!*

*Marcello Zunica (dicembre 2012)*

**Errata corrige** - Nel numero scorso (AQ 63 sett./ott.) è sparito il "grazie e la firma" della lettera pubblicata a pag. 3 di Eraldo Padova che però compare regolarmente nel formato PDF a colori. Mi scuso con Eraldo e con i lettori anche per un impaginato troppo pallido

## LA PENNA AL SEGRETARIO



*L'anno che sta per finire non lo dimenticheremo facilmente. La scomparsa del nostro presidente è stato un evento che rimarrà per sempre nella memoria di tutti quelli che lo hanno conosciuto e ne hanno potuto apprezzare la forte personalità e la vivissima memoria.*

*Non c'era domanda, relativa alla storia aeromodellistica, alla quale non sapesse rispondere con estrema precisione ricordando eventi e personaggi.*

*E come dimenticare le sue capacità tecniche, che gli permettevano di riportare in vita vecchi motori che altri avrebbero giudicato irrecuperabili.*

*Ma il 2012 deve essere ricordato anche perché è stato l'anno in cui sono state organizzate varie attività importanti tra cui: un referendum per modificare il nostro statuto sociale, le elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo, dopo chissà quanti anni, alcuni di noi hanno partecipato ad un raduno di volo vincolato in un campo "romano", la pubblicazione di un libro storico ed un manualetto sulla costruzione dei modelli old-timer che trovate allegato al presente Aquilone. È rivolto ai molti nostri soci giovani e i matusa che lo riterranno "inutile" sono pregati di farne omaggio a qualche giovane. (Ce ne sono, ce ne sono!!!)*

*Dopo la scomparsa di Ninetto, le sue figlie Giovanna e Gina hanno messo a nostra disposizione l'appartamento dove lui viveva per lo svolgimento dei due eventi tradizionali di inizio anno. Sono stati contattati alcuni soci e la stragrande maggioranza ha mostrato di gradire questa soluzione.*

*Pertanto la **26^ Cena degli amici si terrà sabato 12 Gennaio 2013** nella casa di Via San Godenzo, 42 in Roma a partire dalle prime ore del pomeriggio. Poiché il numero massimo di persone ospitabili è di circa 70, chi desidera essere presente è pregato di contattare il Tesoriere Pierangelo Quagliari (che assieme al neopresidente Paolo Montesi si occupa dell'organizzazione) chiamandolo ai numeri che trovate in seconda di copertina.*

*L'indomani, **domenica 13 Gennaio 2013 nello stesso luogo di terrà l'Assemblea Ordinaria** riservata ai soci della nostra Associazione. Riceverete separatamente la lettera di convocazione.*

*Come avrete letto nelle pagine precedenti, questo è l'ultimo numero firmato da Marcello Zunica. Da quando ha iniziato il suo impegno sono passati sette anni, veramente tanti, che mi sembrano passati in un lampo. Vi prego di credere che considero un onore aver collaborato con lui in questo suo lavoro.*

*A partire dal prossimo numero, l'incarico sarà coperto da Daniele Vescovi, autore del libro sulla gara dei giornalisti del 1939.*

*Buon 2013 a tutti voi.*

*Pino Càrbini*

## SAM 2001 L'AQUILONE

Verbale delle operazioni di scrutinio delle schede relative al rinnovo del Consiglio Direttivo di Sam 2001 L'Aquilone

L'anno 2012 il giorno 29 del mese di ottobre alle ore 15,15, presso l'abitazione di Vincenzo Canestraro in Ferrara via Cammello 34, si è riunita la Commissione Elettorale composta da

Vincenzo Canestraro, Presidente  
Daniele Vescovi,  
Maurizio Baccello,

per procedere allo scrutinio delle schede relative al rinnovo del Consiglio Direttivo di Sam 2001 L'Aquilone.

Si dà preliminarmente atto che le schede pervenute nei termini fissati sono 144 (centoquarantaquattro).

Si procede quindi alle operazioni di scrutinio il cui risultato è il seguente:

Voti riportati da

Paolo Montesi come <b>Presidente</b>	132
Gianluigi Gazzea come Presidente	1
Manuel Rojo come Presidente	1
Curzio Santoni come Presidente	1
Giancarlo Gosio come <b>Vice Presidente</b>	129
Giorgio Fabbri come vice Presidente	1
Gianluigi Gazzea come Vice Presidente	1
Curzio Santoni come Vice Presidente	1
Marcello Zunica come Vice Presidente	1
Giuseppe Carbini come <b>Segretario</b>	139
Pierangelo Quagliari come <b>Tesoriere</b>	133
Vincenzo Canestraro come <b>Direttore Tecnico</b>	127
Giacomo Mauro come direttore tecnico	3
Curzio Santoni come direttore tecnico	2
Giorgio Sighinolfi come direttore tecnico	1
Daniele Vescovi come direttore tecnico	1
Marcello Zunica come direttore tecnico	1

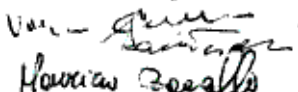
Le schede nulle ammontano a n° 1 (una) e le schede bianche a n° tre (tre).

Le operazioni suddette sono terminate alle ore 16,40.

Tutte le schede, unitamente ad una copia del presente verbale, vengono conservate presso il Presidente di questa Commissione e restano a disposizione degli iscritti per la durata di mesi tre da oggi; l'originale verbale verrà inviato al Segretario di Sam 2001 L'Aquilone per ogni conseguente provvedimento e per essere conservato nella relativa raccolta.

Del che si è redatto il presente verbale che, previa lettura, viene confermato e sottoscritto da

Vincenzo Canestraro  
Daniele Vescovi  
Maurizio Baccello



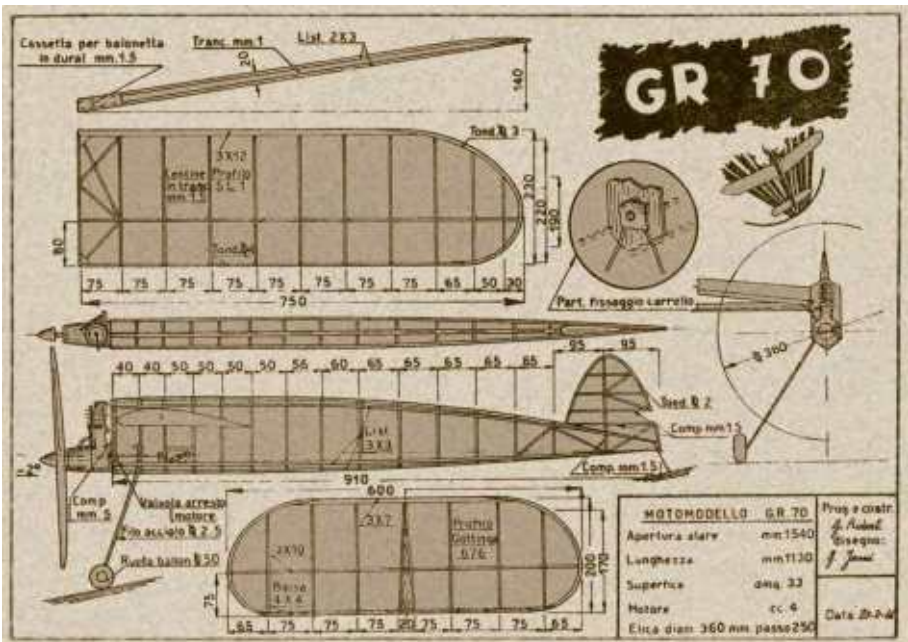
**Giovanni (Ninetto) Ridenti, 1930 - 2012 di R.W. Roberts, trad. di P. Càrbini**

*I first met Ninetto in November 2008 when John M and I went to Bassano del Grappa. He had been very helpful with advice on the MOVO D10 project, as he was involved in some way with the MOVO Company. He advised me, via Salvi Angeloni, of problems with the engine, variants and numbers produced, for which I am very grateful. Ninetto also loaned me his OSAM GB 17 diesel engine so that I could measure & photograph it for my replica. He was a Roman I believe, living in that great city until his sad passing. I recall reading of him first in the 1949 Aeromodeller Annual where his stunt control line plan "Stunster" was featured. He won the 1949 International Stunt Contest at Monte Carlo with this model, more correctly called "Massenzio" who was a Roman Emperor, powered by an OSAM G16 engine. The A/M plan, AA 11, shows an Eta 29 for power, but lists a range of other now exotic engines as alternatives. Ninetto was also expert at free flight, alongside excursions into CL speed. GR-70 is probably his best known FF model and two of his speed models are "Nerone" and "Giulio Cesare", the GR-70 being shown below. As a sort of "fill in" he also raced Mondial motor cycles for a number of years. In later years, Ninetto was drawn, like a lot of us, to the models and engines of his youth and was president of SAM 2001. The web based magazine L'Aquilone is the*

Incontrai Ninetto per la prima volta nel novembre 2008 quando John Madaford e il sottoscritto andammo a Bassano del Grappa. Ci è stato di grande aiuto nel progetto del MOVO D10; infatti lui era coinvolto in qualche modo con la Ditta MOVO. Tramite Salvi Angeloni, mi mise al corrente dei problemi avuti col motore, le versioni e le quantità prodotte, e di questo io gli sono molto grato. Ninetto mi prestò anche il suo motore diesel OSAM GB 17 in modo che potessi misurarlo e fotografarlo per la mia replica. Era un romano, credo, ed ha vissuto in quella grande città fino alla sua dipartita. Ricordo di aver letto di lui per la prima volta su Aeromodeller Annual del 1949 dove fu pubblicato il disegno del suo acrobatico in volo vincolato. Con quel modello, il cui nome corretto era "Massenzio", che era un imperatore romano, vinse nel 1949 la gara internazionale di acrobazia di Montecarlo. Il motore era un OSAM GB 16. Il disegno di Aeromodeller, AA 11, (v.p. 7) mostra un ETA 29 come motore, ma in alternativa elenca una serie di altri motori stranieri. Ninetto era anche esperto di volo libero, parallelamente alla velocità in volo vincolato. Il GR 70 è probabilmente il suo modello da volo libero meglio conosciuto e due dei suoi modelli da velocità sono il "Nerone" e il "Giulio Cesare". Il GR 70 è mostrato sotto. Come sorta di "completamento" egli aveva corso per un certo numero di anni con le motociclette "Mondial".

public face of the group and I can strongly recommend it, especially if you can manage a bit of Italian! He had been quite unwell for several years but soldiered on, attending rallies, swap meets etc right until the end. At the end of June he had been to the European SAM Championships held in Slovenia and was taken ill upon his return. He was in hospital for several days, mostly unconscious. He eventually regained consciousness but was still extremely unwell and finally succumbed on 30<sup>th</sup> July! We will all miss him! (R.W. Roberts)

Negli ultimi anni, Ninetto fu attratto, come molti di noi, dai modelli e i motori della sua gioventù ed era presidente di SAM 2001. Il giornale "L'Aquilone", diffuso via web, è il contatto col pubblico del gruppo ed io mi sento di raccomandarlo fortemente, specialmente se masticate un po' di italiano. Da molti anni non stava bene, ma combatteva sempre, partecipando alle gare, alle mostre scambio, etc. Alla fine di giugno aveva partecipato al Campionato Europeo SAM tenutosi in Slovenia e al ritorno si era sentito male. E' stato in ospedale per parecchi giorni, per lo più senza conoscenza. Ad un certo punto si riprese ma stava ancora molto male: ci ha lasciato il 30 luglio! Ci mancherà! (trad. P. Cârbin)







Uno stralcio della pubblicità Movo comparsa nel n. 18 di «Modellismo» del 1948 che oltre al D2 reclamizzava l'elica a passo variabile per detto motore (v. foto nella prima di copertina)

*in formula FAI*

**SEGA**  
ELETTRICA  
A  
VIBRAZIONE

**ELICA A PASSO  
VARIABILE**

**PALE INTERGAMBIABILI  
MOZZI GRADUATI**

**21**

**MOTORE  
MOVO D2**

*il piccolo motore  
di alta classe*

**TORE**

**GRUPPO MARINO**

Sotto il veleggiatore "B.V. 9" di Adriano Bacchetti da «L'Aquilone» n. 51 del 1941. Il trittico originale è accompagnato da tabelle e particolari al naturale. Un modello che si discosta dalla produzione dell'A. più noto come cultore di motomodelli.

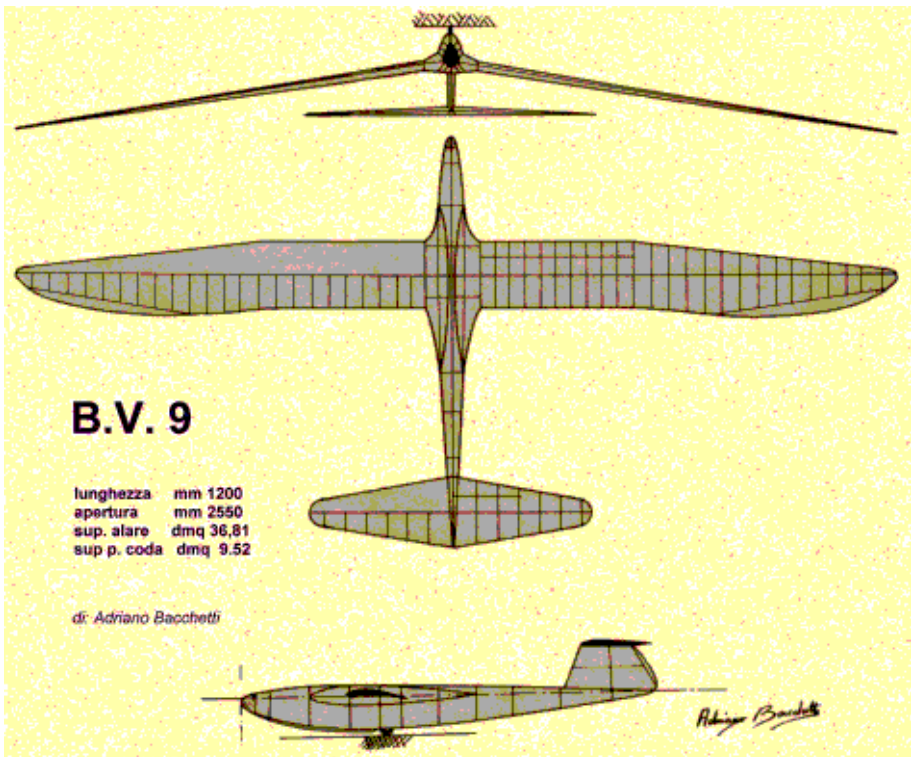
Nelle pagine successive la descrizione e il trittico originale («L'Aquilone» n. 35 del 1941) del "FERR 40". Il disegno al CAD di MarZu e foto della struttura.

A pagina 15 il trittico della "Stella del Nord n.2" («l'Aviazione Popolare» n.8 1946) di Castellani che con la formula 'Mercurio' segnò una svolta importante nella concezione dei motomodelli anni '40.

*[figure e testi a cura di MarZu]*



L'Aquilone 1942



## «FERR 40» di Mario Ferrarini [Scuola aeromodellismo di Parma - G.A.P.]

La scorrevole penna di Giovanni Fabbi descrive nel n. 8 de L'Aquilone del 1941 il tentativo di primato del «FERR 40» che si concluse con un atterraggio, dopo un ennesimo inseguimento con un caproncino, forse non troppo morbido e in mani non proprio abituate a trattare modelli.

Comunque sempre Fabbi ritorna sull'argomento qualche mese dopo sul n. 35 per illustrare le caratteristiche tecniche del modello 'quasi' detentore del primato mondiale di durata, sicuramente detentore di quello nazionale con 1 ora 33'. Il testo come si può leggere sull'originale riportato nelle pagine successive, è ricco di particolari che possono aiutare quanti si vogliono dedicare a questo modello e le foto disponibili aiutano nella ricerca di particolari quali ad esempio il numero delle centine. Il tutto con l'aiuto di un tritico che seppure senza i particolari della struttura sicuramente è leggibile e direi esauriente. Nonostante le mie ricerche non ho trovato molte altre foto né tritici più dettagliati ... d'altronde Fabbi conclude il suo scritto dicendo di un nuovo FERR 40 di cui "parleremo a suo tempo"(!?).

Mi sono dedicato alla sua interpretazione ancora negli anni 2000 e ritengo di aver realizzato al CAD un lavoro di recupero perlomeno storicamente interessante e successivamente nei due anni seguenti ho anche realizzato lo scheletro. Il tutto si può leggere nelle pagine successive. Ovviamente l'originale era interamente in materiali nazionali, il mio tutto balsa e conto di terminarlo (!?) nei prossimi mesi.

Quanti amano le chicche provino a realizzarne uno di 140 cm di apertura alare ... !

Buon lavoro! *MarZu*

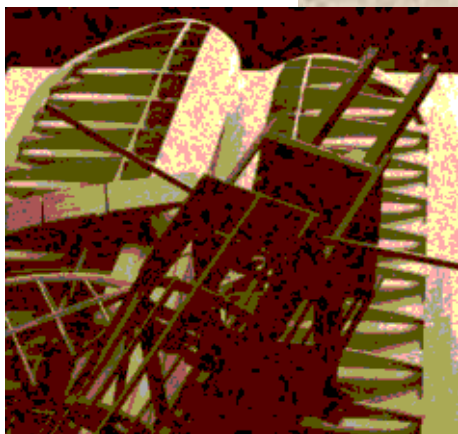
*Una foto del «FERR 40» tratta da "L'Aquilone" del 1941*





### Caratteristiche (dichiarate)

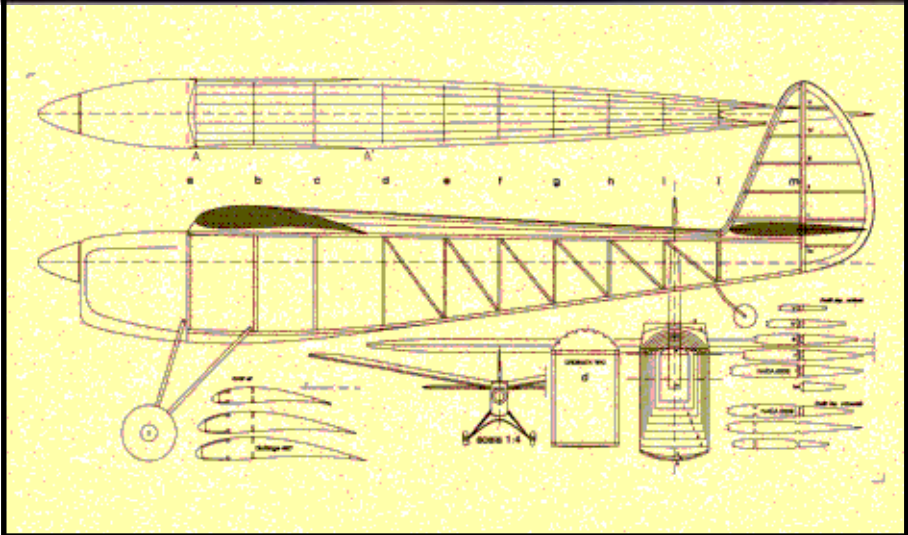
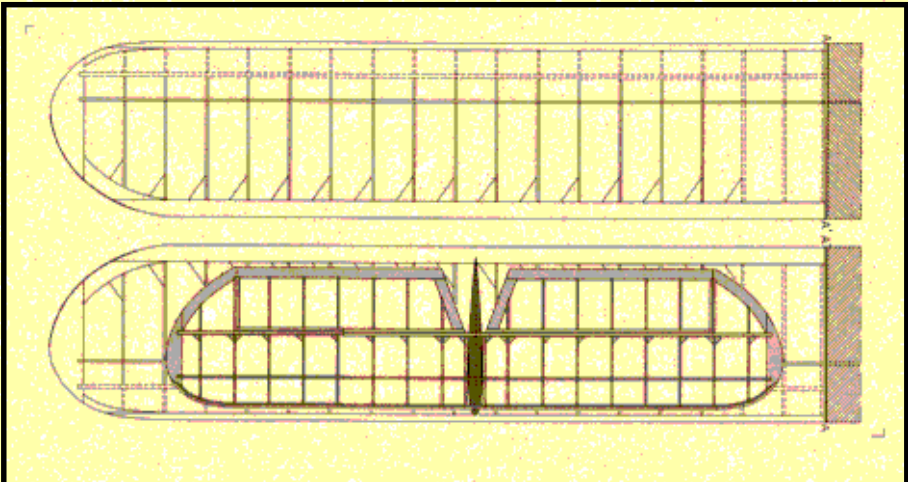
apertura alare	mm	2360
lunghezza f.t.	mm	1220
superf. portante	dmq	54
allungamento		10
peso totale	g	1600
carico alare	g/dmq	28
profilo ala	Gottinga 497+2°	
profilo imp. or.	biconv. sim. 0°	
motore 'Giglio'	cc	10
elica	cm	36

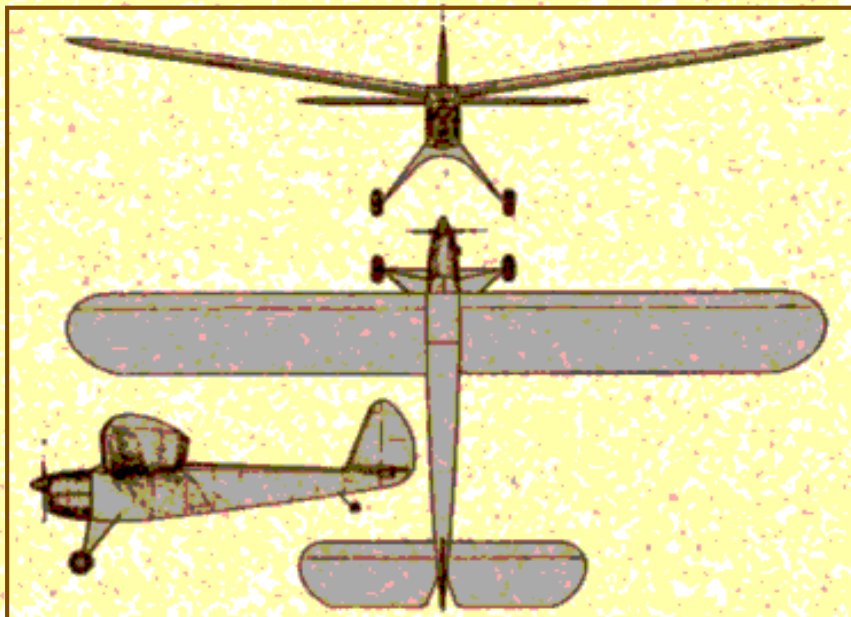


## il modello a motore



Del primato stabilito (vedi n. 8 mese di febbraio) lo scorso anno dal Ferr. 40 abbiamo già fatta la cronaca in un precedente articolo, diamo ora un rapido sguardo al modello dal lato tecnico. Si tratta di un monoplano di linee semplici non digiunte ad una certa estetica aerodinamica, con fusoliera a sezione rettangolare ed ala a mensola. Le dimensioni d'ingombro si possono definire medie, difatti l'apertura alare risulta di m. 2,36 e la lunghezza fuori tutto di m. 1,22; la superficie portante di dmq. 54; il peso totale di gr. 1.600 con rapporto P/S di circa 28 grammi per dmq. Caratteristiche molto importanti del Ferr 40 sono la semplicità costruttiva e l'alto coefficiente di robustezza. L'ala di allungamento 10 è strutturalmente costituita da cerniere di compensato di betulla di mm. 1,5 di spessore e su profilo Gottinga 497; sono inflatate in due robusti longaroni a forma di doppio T nella sezione trasversale, e realizzati da listelli rettangolari di pino inseriti ed incollati su di un'anima di betulla compensata di mm. 1,5 di spessore, opportunamente alleggerita. Il trave principale è piazzato ad 1/5 circa della corda alare ed in unione ad un robusto bordo d'entrata rappresenta praticamente un unico longarone a cassetta indeformabile seppure della necessaria elasticità. Il bordo d'uscita è in taglio di forma triangolare in sezione ed ha le dimensioni di millimetri 3 x 12. La struttura ricoperta in carta pergamina forte, di colore azzurro scuro, è ripartita per comodità di smontaggio in due semiali inserite col solito sistema a falonetta alla fusoliera. Quest'ultima è costituita da diaframmi di spessore variante dal 3 al 2 mm, ricavati dal compensato di pino e di betulla e da quattro longaroni principali in pino. L'





stelli di quest'ultimo legno sono inoltre inseriti trasversalmente tra diaframma e diaframma in modo da costituire una robusta struttura a traliccio. Di buona forma di penetrazione sia in fianco che in pianta la predetta fusoliera ha la sezione maestra di dimensioni rispondenti al regolamento FAI; da rettilineare tale sezione evolve nella parte prodiere verso forma arrotondata sia sul dorso che nella parte ventrale. Il gruppo motorepropulsore costituito da un motore Giglio di 10 centimetri cubi di cilindrata e da un'elica in legno di 38 cm. di diametro ed a passo costante, è piazzato invertito su un robusto castello motore in legno di noce e compensato di betulla.

Due blocchetti di legno pieno tengono, mediante opportune viti, il motore, e si prolungano avvolgendo a scopo di leggerezza in un traliccio fin sotto i diaframmi che sostengono l'ala. L'alimentazione del motore è del tipo a gravità ed il serbatoio di buona capienza è piazzato sul dorso della fusoliera entro la parte mediana della struttura alare. Ad assicurare la regolarità di afflusso della miscela al motore provvede una vaschetta a livello costante e relativo galleggianti. L'accensione è sul sistema classico; la batteria è piazzata immediatamente dietro il bordo d'uscita dell'ala dentro la fusoliera, mentre bobina

e condensatore sono invece sistemati in corrispondenza del bordo d'entrata dell'ala e sempre nell'interno della fusoliera; due sportelli di sufficienti dimensioni ne assicurano l'ispezione. Il motore è carenato con una capottina d'alluminio di 3 decimi di spessore ricavata su forma; una tasca di sufficiente ampiezza permette al cilindro di raffreddarsi quanto è necessaria. Costituita da due pezzi incernierati è facilmente smontabile e permette rapidamente di accedere al motorino. Molto robusto il carrello di atterraggio consistente in due gambe di forza di filo d'acciaio del diametro di 5 mm. ed unitisi a forma di V irregolare. Una terza gamba interna a forma di arco e due ruote pneumatiche a palloncino assicurano un sufficiente molleggio. I usi di coda sono del solito tipo a croce; il profilo è a profilo simmetrico e costruito con sollo materiale usato per l'ala con di struttura analoga a questa. Il centraggio del Ferr. 40 è agevole avendo esso le masse più importanti non molto lontane dal C. G.; l'ala è calcolata a 2 gradi di curvatura positiva con centro di pressione a circa il 46 per cento della corda. Il piano di coda ad incidenza zero. Dal Ferr 40 è nato un altro modello di caratteristiche ancora migliori ma di ciò parleremo a suo tempo.

GIOVANNI FABBÌ







## GARE \_ RADUNI \_ MANIFESTAZIONI

### COPPA TEVERE - I<sup>a</sup> Prova - Rieti, 25 marzo 2012

Anche quest'anno abbiamo dato inizio alla Coppa Tevere con la prima prova che, per tradizione, si svolge a Rieti. Anche per questa edizione è stato scelto di farla svolgere su tre prove fissate in marzo, giugno e ottobre.

Per fortuna Rieti ci ha accolto con una bella giornata di sole anche se con attività termica non eccessiva.

Dopo i saluti di rito i lanci di gara cominciano alle 10,00 e si susseguono costanti, anche se i primi sono, per la maggior parte, di centraggio e di prova motore, che sembra essere la vera bestia nera dei nostri concorrenti. Uno per tutti il ternano Rosati che si è ripresentato, tra la gioia di tutti, in pista dopo una brutta parentesi legata alla salute ma che non ha potuto effettuare alcun volo a causa del suo Cox che non ne ha voluto proprio sapere di far sentire la sua voce. Appuntamento rimandato, quindi, Giuliano anche se il rivederti è stato veramente bello.

Per gli altri i voli si sono succeduti regolarmente con una sola scassatura e



*Posa e il suo filante modello*



*Il vincitore Moschini*

senza particolari patemi, a parte le acrobazie del modello di Ridenti, che ci ha tenuto con il fiato sospeso ed il naso in aria per le sue salite a tutta birra, al limite della rottura delle ali, a causa della mancata regolazione delle escursioni dei



*Il gruppo dei concorrenti con i loro modelli*

servocomandi che ci hanno svelato una insospettata dote acrobatica sia del modello che del pilota. Per fortuna il suo GR82 vola benissimo, a dispetto di tutto!

Come l'anno scorso dalla Puglia è venuto a trovarci, con il coltello tra i denti, Giuseppe Posa che si è portato un nuovo bel modello appena terminato; l'Arrow Nut che, come potete vedere dalla foto, ha una linea modernissima a dispetto dell'anno di progettazione che risale ai primi del '40 e che si è piazzato al secondo posto solo per il fatto che non sembrava essere perfettamente a punto. La sua forma estremamente aerodinamica, il motore elettrico perfettamente carenato ed il carrello retrattile, funzionante, gli facevano fare delle salite perfette e delle planate molto tese e veloci, ma qualcosa non ancora a posto non gli ha permesso di avere tempi all'altezza del vincitore dovendo lottare, al centesimo, per



*Il sole picchia ...*

salire sul podio.

La vittoria è andata a Moschini con il suo KL61 perfettamente centrato e motorizzato che gli assicura dei voli davvero ottimi appena riesce a trovare una termica nemmeno particolarmente forte.

Al terzo posto il vincitore della edizione 2011, Eros Cavallaro, che continua ad avere dalla sua un ottimo P.B.2 che ha ceduto il secondo posto a Posa per solo 3 centesimi. Da notare che Cavallaro ha effettuato, tra i primi tre, il volo più lungo in termini assoluti ma che è stato penalizzato dal tempo motore più alto. Si vede che la termica trovata si era stufata di giocare con il suo modello e se n'è andata proprio sul più bello ... vai a fidarti delle femmine!

La gara è stata comunque bella e combattuta, come dimostrato dal distacco che c'è tra il secondo ed il quinto di appena 90 centesimi, e soddisfazione generale dei concorrenti che si sono divertiti tutti volando a più non posso tanto che è la prima volta che, facendo il direttore di gara, non sono riuscito a fare nemmeno un volo. Meglio così. Prossimo appuntamento il 17 Giugno con la seconda prova alla quale spero di vedere anche chi non è potuto venire alla gara di marzo visto che, per la classifica finale, nulla è perduto.

*Curzio Santoni*



*Il "Rebel" di Bruttaniti*



*Lustrati con il "Tucano"*

<b>Classifica</b>				
1° - G. MOSCHINI	KL61	EL	*388/20	19,40
2° - G. POSA	ARROW NUT	EL	*349/25	13,96
3° - E. CAVALLARO	P.B. 2	EL	*418/30	13,93
4° - G. POSA	MINI HOOGAN	EL	*339/25	13,53
5° - G. RIDENTI	GR 82	IC	*521/40	13,03
6° - G. MOSCHINI	LANZO BOMBER	EL	*374/30	12,47
7° - X. PARIBOCCI	KL61	EL	*785/71	11,05
8° - F. GIRALDI	KL61	EL	*491/45	10,91
9° - E. CAVALLARO	TOMBOY	EL	*544/60	9,07
10° - P. MONTESI	STENTORIAN	IC	*219/30	7,30
11° - A. RICCARDELLI	HEPCAT	IC	*234/46	5,09
12° - G.L. GAZZEA	CONTEST	IC	*606/185	3,28
13° - S. LUSTRATI	TUCANO	EL	*158/60	2,63

(\*) rapporto t. volo / t. motore



G.A.B. - Gruppo Aeromodellistico Bergamasco  
**15° MEMORIAL «ARVE MOZZARINI» - Ghisalba (BG), 7 ottobre 2012**

Sotto gli auspici del G.A.B. (Gruppo Aeromodellistico Bergamasco) si è svolto nel bel campo di Ghisalba il 15° Memorial in ricordo di Arve Mozzarini, per i neofiti, uno dei pionieri dell'aeromodellismo nostrano.

Gli organizzatori possono trarre vanità di questo raduno che già nelle precedenti edizioni ha richiamato un gran numero di appassionati, costruttori e volatori, a scapito forse di altre manifestazioni, programmate nella stessa data, a dimostrazione che si preferiscono raduni dove la voglia di mostrare i propri modelli, finiti o in fase di costruzione, secondo questo o quel regolamento o scelti solo secondo il proprio gusto, dove si vola per pura soddisfazione e dove non si rischia di essere esclusi per ... mancanza dei fatidici tre concorrenti e soprattutto perché una o più categorie vengono trascurate in quanto 'antipatiche' agli organizzatori.

Si spiega così come questo e consimili incontri trovino larga partecipazione rispetto a quelli dove prevale l'agonismo, sempre più asfittici e che ripro-



▲ - *Una panoramica del campo*

► - *Il recupero dopo un bel volo e i meticolosi preparativi prima di un lancio*

pongono i soliti modelli .

In questo spirito - ad una mia specifica domanda in chiusura della giornata - gli organizzatori hanno assicurato che la manifestazione si svolge al di là di qualsiasi etichetta non solo ma ipso facto si è stabilita la regola che la data dei modelli partecipanti possa arrivare fino al 1960, con buona pace di discussi, sofisticati, rigorosi regolamenti che a onor del vero mai hanno avuto i dovuti controlli, la doverosa applicazione.

In questo contesto gli stessi organizzatori, sentiti i presenti al raduno hanno già emesso un invito per il 16° incontro (v. allegato) per avere ... se possibile maggiore partecipazione.

Sarebbe opportuno, prima di recriminare sulla scarsa partecipazione, che gli estensori di 'improbabili' calendari (assai elastici vista l'esperienza di quest'anno) tenessero in debito conto queste appetite giornate.

Giornata bella, temperatura gradevole, termiche, assenza di vento. Tutti hanno volato anche in virtù di radio che ormai non interferiscono tra loro, assenza di scassature: tante chiacchiere, tanti ricordi, atmosfera distesa. Le macchine dopo lo scarico delle merci hanno trovato posto in un settore dedicato, lontano dalla pista,.

Il pranzo tra gli alberi con le gambe sotto il tavolo in una atmosfera rilassata dove i più giovani si sono amalgamati con i meno giovani e si sono sorbiti sani, utili ricordi dei tempi passati magari quando il tranciato di pioppo era dominante e nella presentazione dei modelli nella pubblicistica di allora era immancabile la frase "la costruzione è in materiale nazionale".



Ma per la verità a fronte di un po' di presunzione (!?) dei più anziani, i modelli erano belli e soprattutto ben fatti, rifiniti a dovere e perlopiù opera del proprio olio di gomito.

Ho visto poca plastica e ottimi pollici. Ho fatto molte foto e quelle proposte possono illustrare seppure in maniera minima, quanto fino ad ora detto.

**Il G.A.B., Gruppo Aeromodellistico Bergamasco,  
Organizza per domenica 6 ottobre 2013 il**

**16° MEMORIAL "ARVE MOZZARINI"**

Visto il successo e il gradimento di questa manifestazione dedicata ad un grande amico aeromodellista, compresa l'ultima edizione tenutasi lo scorso 7 ottobre 2012, il G.A.B., Gruppo Aeromodellistico Bergamasco, ha deciso di darle una continuità ed una data fissa che sarà quella della prima domenica di ottobre di ogni anno.

Si tratta di un raduno nazionale non competitivo "Old Time" aperto a tutte le categorie O.T.R.A., in pratica agli aerei costruiti utilizzando progetti che vanno dalla metà degli anni '30 sino agli anni '60, allargando quindi un po' il periodo normalmente definito per questi modelli, al fine di facilitare una partecipazione che sia la più larga possibile ma senza snaturarne lo spirito..

La prossima edizione si svolgerà quindi domenica 6 ottobre 2013.

L'incontro è previsto sul campo di volo "Gianni Assolari" del G.A.B. e si svolgerà lungo l'intero arco della giornata con la sola pausa pranzo - organizzata per i partecipanti dal gruppo ospitante - e si concluderà nel pomeriggio con la consegna a tutti i costruttori e piloti di un omaggio in ricordo della manifestazione.

Il campo di volo del G.A.B. si trova a Ghisalba (BG), località Basella, e occupa un'area di 75.000 mq, all'interno del Parco del Serio (arrivando da Ghisalba sulla SP 97 "Strada Francesca" a sinistra dopo il ponte sul Serio, direzione Basella) dove sono stati realizzati una pista in asfalto di oltre 100 metri di lunghezza con relativo raccordo, un' area di sosta per i modelli, il parcheggio auto e un'area pic-nic piantumata con tavoli e panchine.

Saranno inoltre disponibili spazi per poter allestire un mercatino tra privati, così da consentire a tutti di poter reperire piani costruttivi, documentazioni, materiali, accessori e motori inerenti al tema della giornata

Per informazioni: mail [segreteria@gabonline.it](mailto:segreteria@gabonline.it) - sito web [www.gabonline.it](http://www.gabonline.it)  
Oppure contattare direttamente il presidente del GAB, Andrea Vaccari ([andrea@gabonline.it](mailto:andrea@gabonline.it)) o il consigliere Luigi Bianchi ([luigi.bianchi.bg@alice.it](mailto:luigi.bianchi.bg@alice.it)) delegata a questa manifestazione.

*Marcello Zunica*

◀ - Tre pregevoli biplani, quello in alto è un magnifico recupero dai tempi andati di Vavassori

▶ - Con le gambe sotto il tavolo ...

▼ ... e il momento dei saluti



## 8° CONVEGNO MOTORI - Cartigliano 20/21 ottobre 2012

Inizialmente prevista per fine Novembre, l'edizione 2012 del Convegno sui motori di Cartigliano è stata anticipata a Ottobre per poter usufruire dei vantaggi dell'ora legale.

Mi è sembrato naturale dedicarlo al nostro scomparso presidente, Ninetto Ridenti, che aveva sempre voluto essere presente nelle precedenti edizioni nelle quali la sua sempre cospicua esposizione di motori aveva costituito il punto di maggiore interesse. E i suoi motori, anche



quest'anno, sono stati presenti per volere delle figlie e grazie alla disponibilità di Pier Angelo Quaglieri che si è incaricato del trasporto.

Oltre a lui che, come al solito si è occupato anche delle prenotazioni alberghiere, hanno esposto i loro tesori altri affezionati del Convegno: José Manuel Rojo, giunto da Barcellona con la sua signora, Giorgio Fabbri, Pier Luigi Tribocco, Carlo Gazzola, Gian Mauro Castagnetti e signora, Salvi Angeloni con signora e le sue torte, Riccardo Soncin, Leonardo Garofali, Giancarlo Buoso e Alessandro Casol, Lamberto Balestrazzi e Iader Bagnoli.

Alberto Dall'Oglio ha presentato il prototipo del 4 cilindri boxer e la turbina realizzata negli anni '60 da Beppe Tortora. Ma ha presentato anche il Vega 7. Con quest'ultimo motore, Alberto ha completato il suo progetto di realizzazione delle repliche di tutti i motori progettati dal padovano Elios Vantini.

Tra i visitatori Marcello Zunica e Valter Ricco, Vincenzo Canestraro e Daniele Vescovi, Tiziano Vicentini e Sergio Tomelleri, Ruggero Crivellaro e altri che



▲ - Destano interesse alcuni dei "gioielli" di Ninetto esposti nel salone

◀ - Rojo soddisfatto del suo ultimo acquisto, mentre Castagnetti mostra orgoglioso una splendida sfilza dei suoi motori.

adesso non ricordo e con i quali mi scuso.

Dopo alcuni anni di sospensione, è ripresa la partecipazione della Facoltà di Ingegneria aerospaziale dell'Università di Padova. Un suo ricercatore ci ha aggiornati sul progetto relativo ai carburanti "ibridi" per motori a razzo. Sono già stati effettuati alcuni lanci portando alla quota di circa 100 km una capsula in grado di sperimentare e risolvere il problema dello svuotamento dei serbatoi di carburante in condizioni di gravità nulla. Secondo il relatore si tratta di un sistema che "potrebbe" essere anche ridotto a dimensioni modellistiche.

Le altre relazioni presentate sono state:

- Protorossi, replica di un prototipo di motore Rossi per F2A presentata da Gianmauro Castagnetti.

- I motori Feldgiebel, da parte di Gianmauro Castagnetti

- Descrizione del progetto per la realizzazione di una sezione aeromodellistica presso il Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle, da parte di Pier Angelo Quaglieri.

- Descrizione del motore GHQ .52 AERO, famoso per le sue scarsissime qualità, da parte mia.

- OS 15 LA - Ricetta Cocomotor da parte di Giancarlo Buoso. La relazione svela i segreti sulle modifiche da apportare al motore OS 15 LA, impiegato nelle gare del GIP 46, per ottenere le massime prestazioni. Quest'ultima è stata una delle più interessanti in assoluto, considerando anche quelle delle passate edizioni.

Da non dimenticare la parte conviviale, che ha visto riuniti a pranzo e a cena gli ospiti che ci hanno tenuto compagnia per entrambi i giorni. Particolarmente apprezzata la trattoria dove si è pranzato la domenica. Ci ritorneremo.



▲ - *Quaglieri all'opera nel mercatino ... ,*

▼ - *... mentre Càrbini organizza le relazioni.*



*Pino Càrbini*



## 7° PROVA GIP 46 - 6° TR. "S. GAROFALI", Termini Imerese

Nonostante la malefica coda di "Minerva" che ha portato l'inizio dell'inverno in Sicilia, in data odierna si è svolto a Termini Imerese un raduno di Volo Vincolato Circolare con la "7° Gara Gip 46" e il "6° Trofeo Sorino Garofani" con partecipanti provenienti da tutta la regione.

Ben venti modelli Gip 46, divisi in 13 nella categoria modificati e 6 nella categoria standard, hanno partecipato alla gara, con la novità di un premio al primo classificato con motore diesel ed un premio per il concorrente che raggiungeva la media di tutte le velocità ottenute.

Il raduno si è svolto in un posteggio abbastanza grande da permettere il volo in contemporanea di modelli acrobatici e Gip 46, concesso gentilmente da una nota ditta di metalli della zona industriale di Termini Imerese.

La mattinata, meteorologicamente parlando, sino alle ore 11.30 è stata buona anche se con una copertura che non prometteva nulla di buono, poi un piccolo scroscio seguito da una intermittente pioggerellina con delle pause che hanno permesso di concludere solo un lancio della gara con il monomodello Gip 46 e qualche volo dei modelli di acrobazia presenti che hanno eseguito anche voli in coppia con due modelli semiscala riproducenti due famosi caccia, ovvero un 'Hawker Hurricane' inglese ed un 'Mitsubishi A6M' giapponese che in realtà lo surclassava perché più agile.

Dopo i rituali voli di prova di buon mattino poco prima della dieci cominciava la bagarre dei Gip 46 che con alterne vicende si concludeva con una prestazione migliore rispetto alla recente gara di Modica, infatti Francesco Castro migliorava la precedente prestazione concludendo la base di 10 giri con il tempo di 22,03" pari a Km/h 163,41, lo segue a pochi decimi di distanza l'altro concorrente di Acireale Francesco Pistarà con 22,26" pari a Km/h 161,73 e terzo Pietro Maugeri anche lui di Acireale con 24,31" pari a 148,09, seguono altri 8 concorrenti.

Nella categoria standard, ovvero il modello costruito come il progetto originale di



Gottarelli del 1952, erano presenti ben sei modelli e su tutti ha prevalso Pietro Maugeri con 24,58" pari a 146,46.

Relativamente al primo modello con motore diesel il premio andava a Giuseppe Tuccari, mentre quello per la velocità media ottenuta andava al giovanissimo Giuseppe Rocca.

*Vincenzo Scrima*

# 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 € 5.00 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**

... con i più fervidi auguri,  
MarZu e ... la redazione tutta  
ringraziano e salutano !!!



[da: L'Aquilone n.52 1942]