

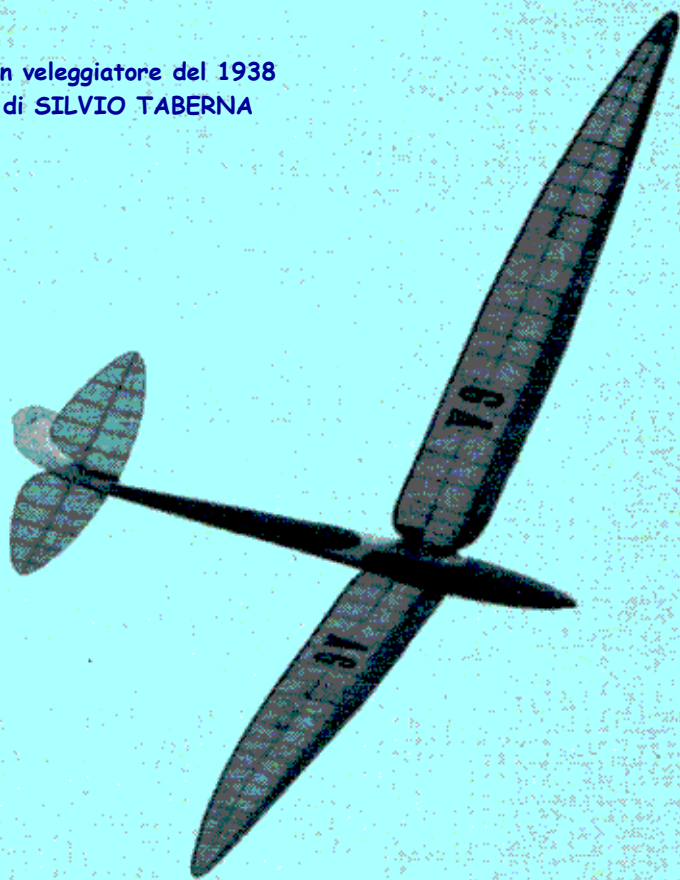
L'ALILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 67

Maggio - Giugno 2013

**Un veleggiatore del 1938
di SILVIO TABERNA**





L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

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

CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Paolo Montesi**
Via della Piramide Cestia, 1/b
00153 Roma
Tel. 06-5780422 - 06-5783708
Cell. 348-7324797
E.mail: p.montesi.gb@tiscali.it
- V.Presidente:** **Giancarlo Gosio**
Via Napoli, 74/6
16134 Genova
Tel. 010-230919
Cell. 339-3105413
E-mail: giangosio@alice.it
- Segretario:** **Giuseppe Càrbini**
Via Monte Cauriol, 22
36061 Bassano del Grappa
Tel. 0424.350.58
Cell. 340-3541669
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quaglieri**
Via Locke, 15 scala F
00156 Roma
Tel. 06-82002026
Cell. 338-9636660
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**
Via Cammello, 34
44100 Ferrara
Tel. 0532-790410
Cell. 348-3302035
E-mail: avvvince@gmail.com

In redazione: **Daniele Vescovi**
Viale Olanda, 2
44123 Ferrara FE
Tel. 0532-63407
Cell. 333-1288763
E-mail: daniel38@alice.it

Giuseppe Càrbini (Vedi sopra)

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

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

SOMMARIO

- La Parola al Presidente	P. Montesi	pag 1
- Dalla Redazione	D. Vescovi	" 2
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 3
- Un bel veleggiatore	D. Vescovi	" 4
- Frauenfeld - Giugno 1947	D. Vescovi	" 7
- Un'Ala piena di Luce	M. Jannacci	" 14
- Un incontro inaspettato	D. Vescovi	" 15
- Ancora sui motori Barbini	G. Colla	" 17
- I modelli dei pionieri	F. Galè	" 18
- 3^ prova Coppa Tevere	C. Santoni	" 19
- Trofeo monomodello GIP-46	P. Càrbini	" 22

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da Gf. Animini, E. Cioffi, G. Colla, A. Maugeri, D. Vescovi, L'Ala 1946-1947-1948, L'Aquilone 1940, Archivio MOVO, M. Jannacci, Modellismo 1947-1952, H. Dabrowski, Curzio Santoni, Model Sailplanes 1950.



Nella prima di copertina il bel veleggiatore costruito nel 1938 da Silvio Taberna. Nella quarta il disegno di un elastico indoor costruito nel 1922 da Bertrand Pond.

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

LA PAROLA AL PRESIDENTE



Ho avanti a me quella meravigliosa fotografia scattata nel 1994 da Michele Janacci a Middle Wallop, nel momento del lancio simultaneo di una grande moltitudine di aereoplanetti. E mentre salgono con tutta la loro grazia verso quel cielo grigio, ecco apparire e volteggiare libera un'

... ALA fatta di LUCE ...

Sono trascorsi quasi venti anni ... ed oggi, nel rivedere quell'immagine, che suscita sempre stupore e meraviglia, improvvisamente scopro una cosa incredibile: da quell' ALA luminosa, ritagliata con un seghetto di burro, in quel cielo coperto, fanno capolino tutte le Creature della grande famiglia degli AEROMODELLISTI del CIELO per partecipare, più vivi che mai, a quella festa straordinaria. E come inebriati dai profumi del tiglio, del balsa, del cirmolo e del pioppo, ci trasmettono tutta la loro gioia per la tenerezza, la grazia e l'anima che ogni modellino porta con se.

Anche sulla terra la gioia è alle stelle.

Poi, tra gli urrà e gli evviva, scende lentamente la sera e l' ALA fatta di LUCE, dolcemente si richiude avvolgendo in un tenero abbraccio tutte quelle care Creature, ora immortali.

Un senso di sottile malinconia scende nei nostri cuori, mentre una timida domanda inizia a farsi strada nelle nostre coscienze: ... noi, oggi, nel nostro operare sui tavoli di lavoro e sui campi, onoriamo realmente l'Aeromodellismo Storico in tutti i molteplici aspetti della sua filosofia? ... non vorrei aggiungere altro ...

soltanto un profondo e sentito ringraziamento ai Cari Amici del Cielo, e creare, insieme a tutte le SAM, la

GIORNATA MONDIALE DELL' AEROMODELLISMO STORICO

*a **LORO** dedicata, ove ogni volta si rinnoverà la favola dell'
ALA fatta di LUCE.*

Paolo Montesi

DALLA REDAZIONE



Considerato che, dopo un paio di numeri con la nostra conduzione, non abbiamo ricevuto dai soci SAM 2001, tranne due lodevoli eccezioni, nessuna reazione e nessun commento, né di approvazione né di critica o rimprovero, ci troviamo a navigare nella nebbia senza sapere se la rotta da noi tracciata sia considerata giusta o sbagliata. Non sappiamo quale sia la percentuale di coloro che leggono rispetto a quelli che solo guardano le foto, i disegni o

le classifiche ma, fintantoché la confezione de l'Aquilone ci appassiona, della cosa non ci importa poi molto.

Qualcuno si è fatto invece vivo dall'estero: con nostra soddisfazione, il ceco Petr Hosek ci ha chiesto di poter riprodurre sul loro giornale 'Zpravodaj SAM 78' l'articolo sulla gara dei veleggiatori a Frauenfeld del 1947 apparsa sul numero scorso de l'Aquilone. La cosa ci ha fatto naturalmente piacere.

Questa strana e temporalesca primavera ha causato la cancellazione o il rinvio di diverse gare. Quelle che si sono svolte nonostante il maltempo hanno visto rotture e perdite di modelli a non finire: a questo proposito dobbiamo dire qualche parola in libertà, che immaginiamo non incontrerà l'approvazione di molti (vedi comunque le prime righe di questo editoriale). Da un pezzo nelle classifiche delle gare non appare più il nome del modello con a fianco quello del costruttore (o presunto tale), ma è indicato quello del concorrente seguito, se va bene, dal nome del modello.

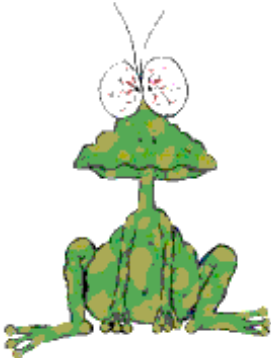
La cosa è sanissima e giusta, dato che le anche gare O.T. non sono più gare fra modelli, ma fra aeromodellisti. Anzi, fra piloti. Il termine 'radioassistenza' fa ormai ridere. I modelli non sono radioassistiti, ma radiocomandati in ogni fase del volo. Vince quindi il pilota, e le qualità del modello sono abbastanza in secondo piano.

I regolamenti poi stabiliscono che, se il modello non atterra in una zona delimitata, il punteggio del volo è zero, anche se il lancio è stato bellissimo ed il tempo ottimo: questo ci pare un castigo esagerato per chi non è un bravo pilota, ma ha 'solamente' un modello che vola bene ed è ben centrato. Se proprio si vuole premiare il pilotaggio, si potrebbe dare un punteggio maggiorato a chi atterra nella zona delimitata, ma non togliere il punteggio di volo a chi atterra fuori. Ci piace ricordare ai nostri 'piloti' che essi non fanno volare una loro creatura, ma modelli concepiti e progettati da altri, che in genere volano bene specie se non disturbati da comandi radio, ma che non avevano fra le caratteristiche progettuali anche quella di riuscire a tornare al punto di partenza. Senza iniziare la burocratica trafila della raccolta di firme per una modifica dei regolamenti, si potrebbe cancellare questa iniqua norma nelle gare che vengono organizzate al di fuori del campionato italiano, quali quelle monomodello o quelle basate sul rapporto fra tempo di volo e tempo motore, eventi che fortunatamente stanno prendendo piede.

Questo è un suggerimento alla benemerita categoria degli organizzatori.

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



Come avrete letto in prima pagina, il nostro presidente ha avuto un'idea: istituire una giornata mondiale dell'aeromodellismo storico da dedicare a tutti gli aeromodellisti scomparsi.

Ma ci pensate? Concordare una data nella quale migliaia di aeromodelli vengano fatti volare con un unico scopo: ricordare i nostri amici "andati avanti".

Mi sembra un'idea meravigliosa e mi auguro che abbia il più grande successo. Occorre diffonderla a tutte le SAM del mondo per conoscere il loro pensiero in proposito e stabilire insieme quale potrebbe essere questa "Giornata" (un'idea è quella di sceglierla intorno agli equinozi di primavera o di autunno). Bisognerà anche stabilire le modalità per gli incontri e definire un logo (quello a pagina 1 sembra un buon punto di partenza) per la realizzazione di medaglie, adesivi, locandine e quant'altro.

Le prime reazioni da parte delle persone già contattate sono state molto positive.

Negli ultimi tempi sono successe alcune cose che hanno una stretta attinenza con gli scopi ai quali la nostra associazione è dedicata: la salvaguardia del patrimonio storico dell'aeromodellismo italiano.

Ricorderete il ritrovamento di importanti disegni e libri nell'archivio di Loris Kanneworff.

Più recentemente ho ritrovato in una bancarella a Ozzano Emilia alcuni numeri del Notiziario Aeromodellistico, quindicinale ideato da Franco Muscariello e pubblicato a Torino in 24 - 25 numeri a partire dall'agosto 1945, nel tentativo di far rinascere una pubblicistica aeromodellistica italiana dopo la fine della guerra mondiale. Nella stessa bancarella c'era anche un disegno inedito di Adolfo Rappini. Inutile dire che, fatti gli opportuni accertamenti, ho provveduto all'acquisizione di tutto. Sono in attesa della consegna che avverrà tra circa 15 giorni.

Altro ritrovamento, avvenuto in occasione del raduno di Nove del 28 aprile, è stato quello legato ad una scatola di montaggio del Caravan 3°. Si tratta di un modello u-control acrobatico per motori da 2,5 - 3,5 cc munito di flap. Manca l'indicazione sul progettista e sulla commercializzazione della scatola, ma sulla stessa ci sono alcune indicazioni in 4 lingue.

A fianco trovate la riproduzione di un particolare del disegno. Spero che sia sufficiente perché qualcuno lo riconosca e sappia fornire indicazioni in merito. Il disegno è naturalmente entrato a far parte del nostro archivio disegni digitali e chiunque lo desideri potrà averne copia. Basta chiedere.

Pino Càrbini



Un bel veleggiatore di SILVIO TABERNA, grande uomo, aeromodellista e pilota.

Dobbiamo a certe riviste inglesi, sfogliate quasi per caso, l'occasione per far conoscere un bellissimo veleggiatore, costruito probabilmente verso il 1938 dal grande Silvio Taberna. Stavamo cercando materiale illustrativo per la gara di Frauenfeld del 1947 e fummo per qualche tempo tratti in inganno dalla sigla 'V9' che appariva evidente sulle ali del modello e che poteva ricondurre ad un nono veleggiatore italiano partecipante a quella grande gara. L'ipotesi ci piaceva e ci piacque sino a quando non venne a cadere per l'evidenza dei fatti e della date.

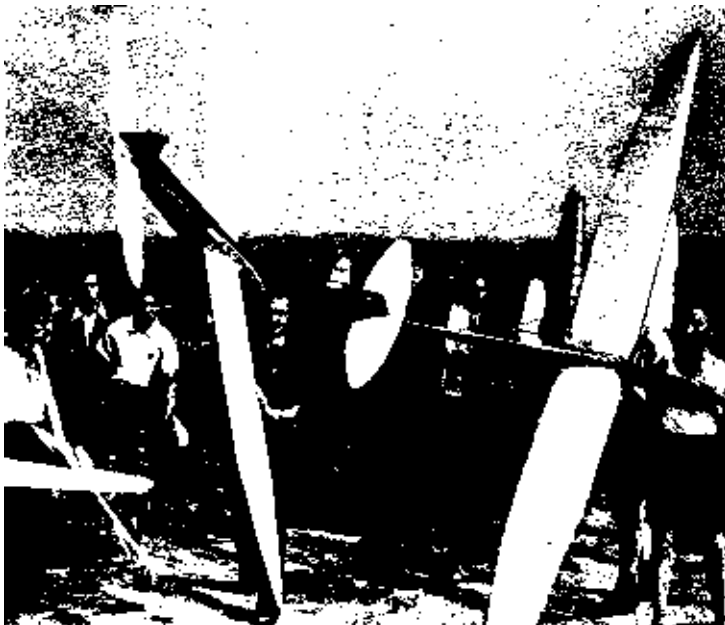
Questa la prima foto trovata:



da 'Model Sailplanes'

Proveniva dalla pubblicazione inglese 'Model Sailplanes' del 1950, e portava la didascalia: *'an extremely graceful high performance sailplane with tapered wing roots'*, che descrive bene la grande eleganza del modello.

Sempre sulla stessa pubblicazione abbiamo pescato un'altra fotografia, ove compare lo stesso modello:



La didascalia parla di *'a group of interesting italian sailplanes at a pre-war contest'*. Sembra scattata sul campo di Vicenza, diciamo nel 1938: il grande modello a sinistra ricorda le costruzioni di Mario Rodorigo, mentre il modello a destra è senza dubbio lo stesso della foto precedente. Non è finita:



Sempre da *'Model Sailplanes'*, questo sembra un lancio in pendio, e ci fa venire in

mente il Concorso Nazionale del 1940, alla Marcigliana, con lanci e in pianura e da un pendio della zona. Il modello è ancora lo stesso, ed il lanciatore ha stavolta un faz-zoletto sulla fronte.

Per finire:



Questa foto, da l'Aquilone n. 57 del 1940, riprende lo stesso elegante modello, e lo assegna al suo costruttore, il grande Silvio Taberna, allora diciannovenne. E' quindi sempre Silvio che appare nelle foto precedenti, a partire da quella di gruppo, ove poteva avere sui 17 anni.

Si trasferì infatti dal Trentino a Vicenza proprio nel 1938.

Questo modello appare di concezione e costruzione almeno al livello dei veleggiatori italiani che andarono a Frauenfeld ben nove anni dopo.

Daniele Vescovi

FRAUENFELD - Giugno 1947

La gara dei motomodelli

Similmente a quanto avvenuto per i veleggiatori, i partecipanti alla grande gara internazionale di Frauenfeld vennero selezionati nel corso del **Trofeo 4 Mori**, tenutosi a Livorno il 17 e 18 maggio 1947.

I concorrenti della categoria erano divisi, conformemente al regolamento allora in vigore, in tre classi: 'A' con motori fino a 3 cc, 'B' con motori fino a 6 cc, 'C' con motori sino a 10 cc. I criteri di selezione vennero resi pubblici dalla FANI tramite il comunicato n11 pubblicato su l'Ala n.7 del 1947 (con le pratiche varianti ed eccezioni di cui si dirà).

Vennero selezionati:

VOLVENO PECORARI - Modello PE 46 - Motore PIPA (Piccini/Patuna) da 3 cc

LIVIO DEMICHELÌ - Modello DELI 46 D - Motore ZENA da 4 cc

PIERO GNESI - Modello ITALIA - Motore MOVO D10 da 10 cc.

A questi dovevano aggiungersi i modelli di:

GIOVANNI FAVILLINI - Modello ITALIA M4 - Motore GB 15

LAMBERTO ROSSI - Modello 'Spaventapasseri' - Motore MOVO D2

ALDO LA ROCCA - Modello 'Lana M6' - Motore MOVO D2



foto archivio MOVO

Un bel decollo di Volveno Pecorari. A sinistra, con gli occhiali da sole, Adriano Castellani

Questi modelli erano a disposizione della squadra ed i tre selezionati si impegnavano a lanciaarli nella loro seconda iscrizione alla gara.

Rossi e La Rocca si recarono con i loro modelli a Frauenfeld, mentre il modello di

Favillini venne portato da 'Baffo' Bonifacio.

Il regolamento della gara prevedeva:

- tempo motore max. : 20"
- punteggio del volo dato dal rapporto 'tempo volo/tempo motore'
- Classifica data dalla media dei rapporti dei due migliori lanci sui tre previsti

A Frauenfeld, la brillante classifica dei nostri risultò:

2° - Volveno Pecorari	pt. 14,92
6° - Piero Gnesi	11,20
7° - Livio Demicheli	10,58
8° - Volveno Pecorari	10,14
15°- Piero Gnesi	8,35
25° - Livio Demicheli	7,02

Nella classifica a squadre, l'Italia figurò al 2° posto, dopo il Belgio.



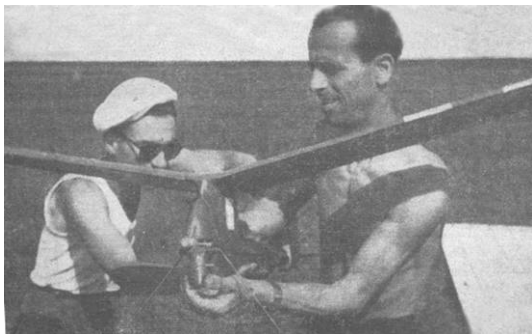
Italiani a Frauenfeld.

Oltre a Gnesi con in mano il model-lane col MOVO D10, si distinguono, da sinistra:

Luciano Nustrini
Guglielmo Barthel
Emilio Crucitti
Lamberto Rossi
'Baffo' Bonifacio

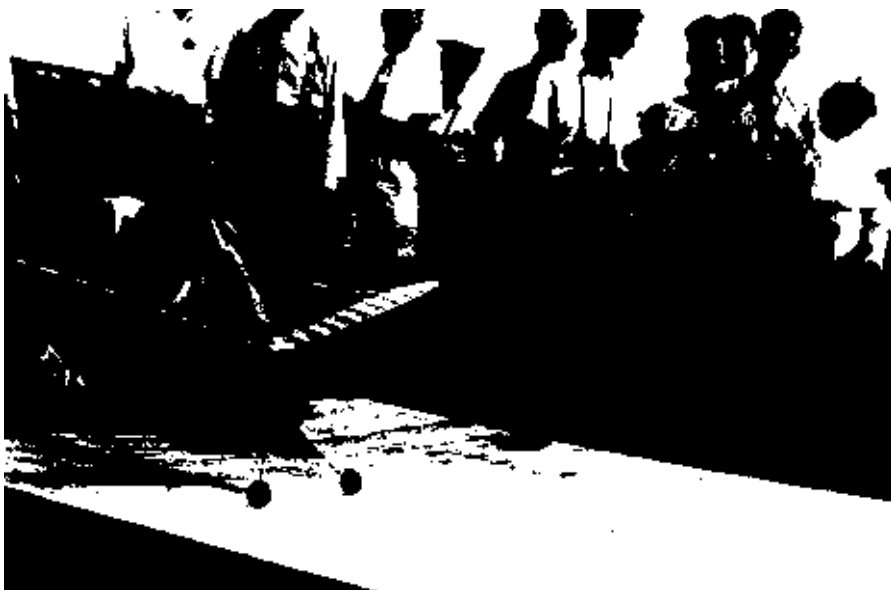


Foto archivio MOVO



Livio Demicheli carbura
il suo ZENA diesel da 4 cc

l'Ala n. 15-16/1947

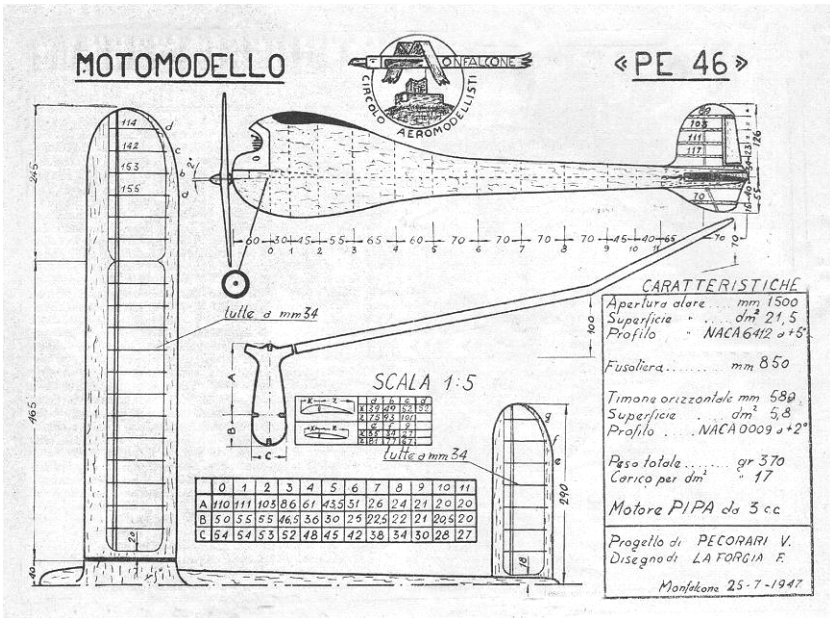


Il DELI 46 D di Demicheli al decollo

foto archivio MOVO

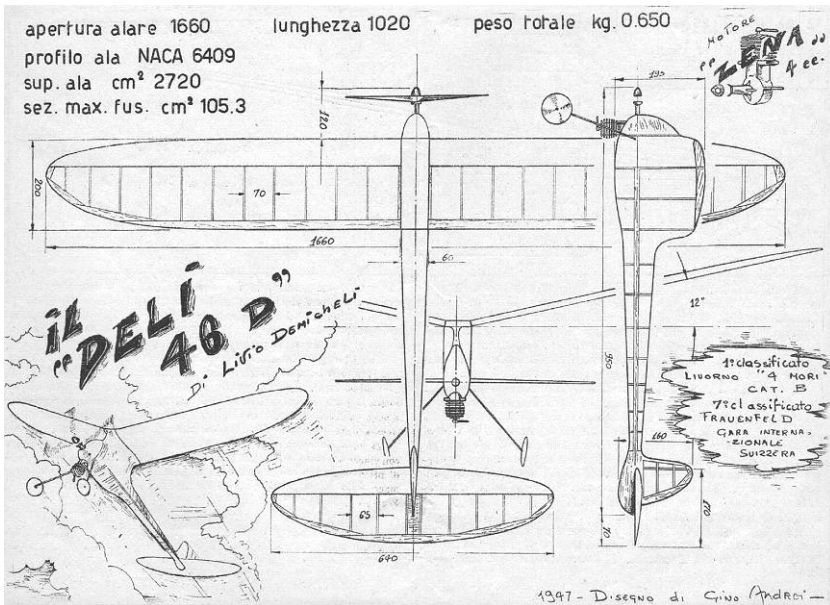
Nonostante i brillanti risultati, Adriano Castellani, nelle sue cronache su l'Ala e su Modellismo, non nasconde un po' di delusione. Il suo favorito era Piero Gnesi, col suo modellone munito del nuovo motore MOVO D10, ma in gara non si ottenne mai una carburazione decente. Il grosso diesel rattò continuamente, fornendo solo la metà della potenza disponibile, con conseguente scarsa quota ottenuta. Non siamo purtroppo riusciti a trovare nessun disegno o trittico di questo modello.

A parte questo, né Castellani, né La Rocca, né Galli nei loro servizi su l'Ala e Modellismo ci illuminano sui lanci dei singoli concorrenti, né ci dicono chi abbia lanciato i modelli di Favillini, Rossi e La Rocca. Non ci dicono neppure sulla immatricolazione (M1, M2 ecc.) assegnata ai modelli, e la scarsa documentazione fotografica ci costringe ad illazioni ed a faticosamente documentate ipotesi.



Il PE 46 di Volveno Pecorari

l'Ala n. 17-18/1947



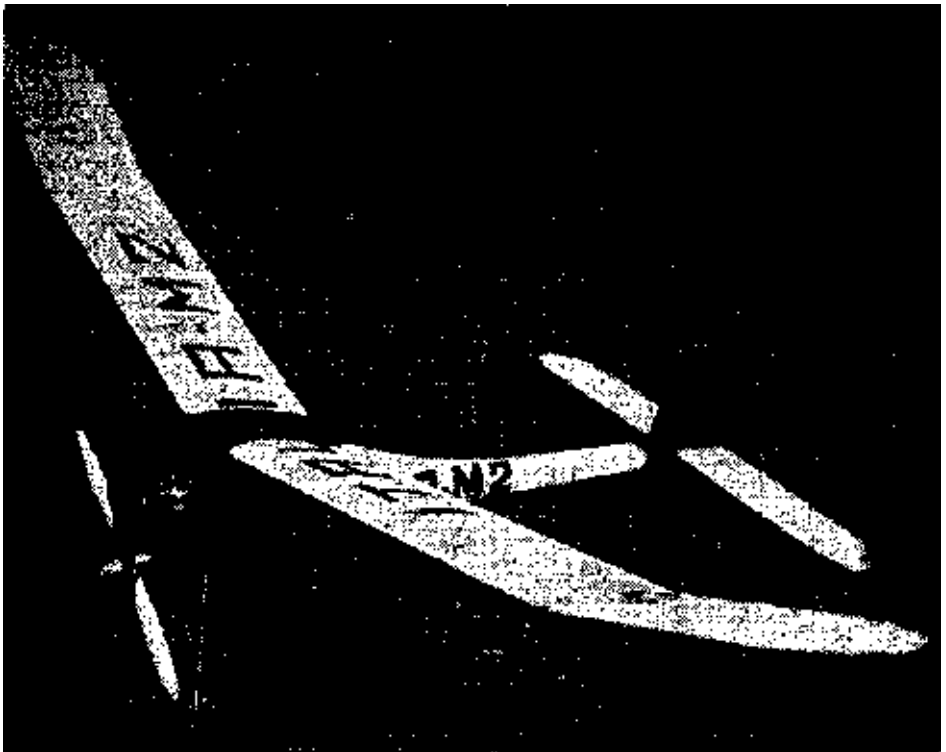
Il DELI 46 D di Livio Demicheli

l'Ala n. 15-16/1947



l' ITALIA M1
(il DELI 46 D di Demicheli)

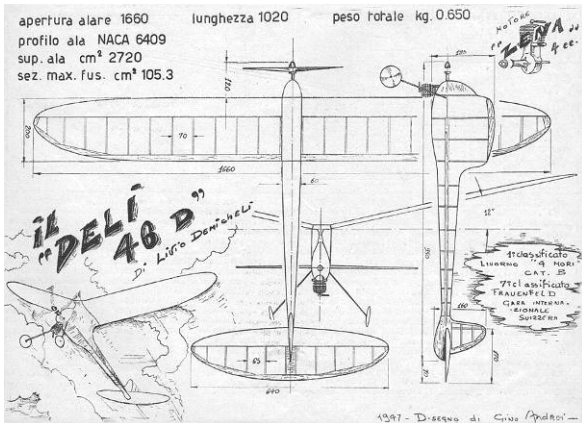
l'Ala n.11/1947



l' ITALIA M2 (il PE 46 di Volveno Pecorari)

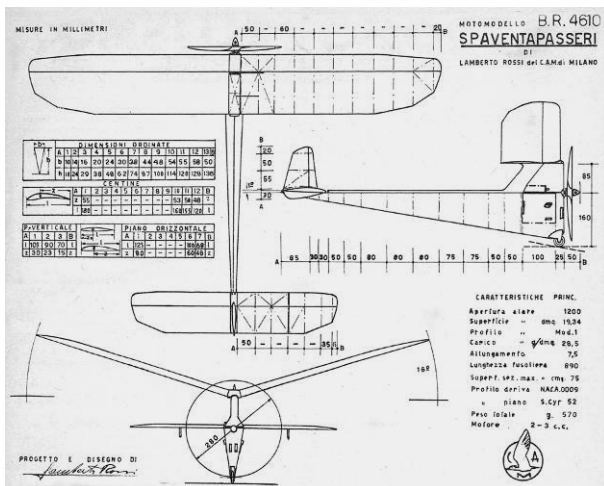
l'Ala n. 13/1047

Le tre classi in cui erano divisi i motomodelli in Italia non erano valide a Frauenfeld, ove i modelli concorsero assieme in classe unica. Una prima indicazione sulla immatricolazione dei modelli ci viene da Favillini, che diede il nome di ITALIA M4 (similmente a quanto fatto da Bargelli e Crucitti nei veleggiatori) al suo modello, pubblicato dopo la gara su l'Ala:



Giovanni Favillini
ITALIA M4
L'Ala n. 17-18/1947

Da evidenze fotografiche risultano le immatricolazioni dei modelli di Venio Pecorari (ITALIA M2) e di Livio Demicheli (ITALIA M1). Una nota di La Rocca assegna il nome 'Lana M6' al suo modello (ITALIA M6), mentre un ingrandimento spinto della foto di pag.8 ci mostra Lamberto Rossi, al centro, con in mano il suo Spaventapasseri, che apprendiamo così presente a Frauenfeld con la sigla ITALIA M5.

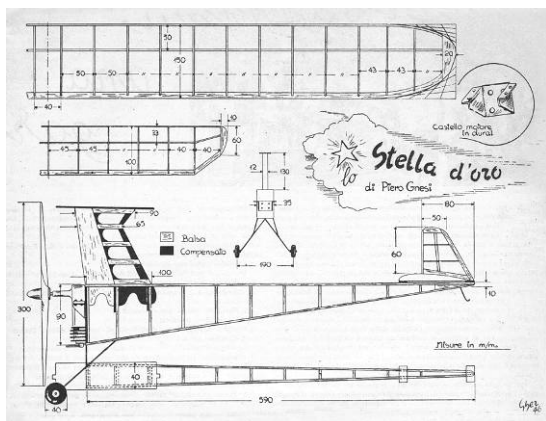


Lamberto Rossi - **ITALIA M5** (Spaventapasseri)
L'Ala n. 4/1947



Alcuni motomodelli italiani. Da sx: il modellone di Gnesi (con accanto il costruttore), poi quello di Pecorari, un ignoto modello con fusoliera a tubo, l'ITALIA M6 di La Rocca e un modello che con tutta evidenza è lo 'Stella d'Oro' ancora di Piero Gnesi.

foto archivio MOVO



Alcune considerazioni finali. Come premesso all'inizio, i criteri di selezione della squadra nazionale si rivelarono di attuazione un po' elastica. La presenza di Piero Gnesi si rivelò abbastanza ingombrante, probabilmente col pesante appoggio di Adriano Castellani: Gnesi gareggiò anche nei veleggiatori, pur non essendo stato selezionato, il suo modellone col MOVO D10 rimase con la sola scritta 'ITALIA', senza l'M3 che gli spettava.

Le foto ci dicono della presenza a Frauenfeld del suo 'Stella d'Oro', modello mai selezionato, e di un modello a tubo parente stretto del 'Miss K'. Oltre che al 6° posto col modellone, prese un 15° posto molto probabilmente col suo 'Stella d'Oro', lasciando agli altri l'utilizzo dei modelli di Favillini, Rossi e La Rocca. Non conosciamo le ragioni che indussero Guglielmo Barthel a sopportare tutto ciò.

Daniele Vescovi



... e apparve, a un tratto, volteggiare libera un'ala fatta di luce ...

Paolo Montesi

UN INCONTRO INASPETTATO

Un M 18 radiocomandato del 1952

Sfogliando dei vecchi 'Modellismo', nel n.46 del 1952 ci siamo imbattuti in una saggoma familiare: il commento parla di 'disegno MOVO', ma stranamente non identifica il modello, che è indubbiamente il noto M 18 del 1939, di progetto Preti. I primi tentativi di radiocomando in Italia si basavano spesso su modelli americani; le radio erano a valvole e gli attuatori erano costituiti da scappamenti ad elastico. Il costruttore di questo M 18 è invece un signore svizzero, Rico Neinhard, che è anche l'autore delle foto, e che dice un gran bene del modello.



La struttura dell'M 18 svizzero

Il motore montato è uno spark Micron da 10 cc, modificato in glow. All'interno della fusoliera si intravedono i componenti elettronici dell'apparato ricevente., montati, come usava a quei tempi, su di un supporto sospeso ad elastici.



Lo stesso modello ricoperto e finito

Qui a fianco le note di Modellismo (con qualche errore di troppo), che accompagnano la presentazione del modello.

Tredici anni dopo la sua massiccia presenza alla gara dei Giornalisti del 1939, è la prima ricomparsa sulla stampa della creazione di Ermenegildo Preti di cui abbiamo notizia.

Il futuro padre del **Canguro** e dell'**Isetta**, 'Gildo' Preti, ideò l'M 18 su incarico di Gustavo Clerici della MOVO, proprio per fornire un progetto valido ai concorrenti alla gara dei giornalisti.

Dovranno passare altri 60 anni prima che, grazie alla riscoperta dei vecchi modelli in ambito SAM, qualcuno rimetta l'occhio su questo vero e proprio capolavoro.

Non si può non pensare alle bellissime riproduzioni in versione radioassistita, che si sono fatte valere in gara, dovute alle mani d'oro del grande Ninetto Ridenti e del bravo Heinrich Dabrowski.

Un nostro affezionato lettore ginevrino, Mr. Rico Neidhart, di ha inviato le foto di questo suo bel modello, a motore radiocomandato, costruito su piani MOVO.

Le caratteristiche essenziali di questo modello il quale ha volato regolarmente ed ha dimostrato qualità veramente rimarchevoli, possono così riassumersi:

- 1) grande spazio per l'alloggiamento dell'apparato ricevente e conseguente facile accessibilità a tutti gli organi. E' anche previsto l'installazione di un dispositivo per variare il regime del motore.
- 2) notevole stabilità in volo, grande lentezza nella planata ed atterraggio veramente dolce.
- 3) perfetta stabilità sotto comando radio; il modello entra rapidamente in virata senza però accennare la vite né il minimo sbandamento. Un po' più lento, via pure assolutamente sicura, il ritorno in volo rettilineo, cioè di grande effetto spettacolare, ed in piena rispondenza al vero.
- 4) la bontà del disegno si è dimostrata immediatamente quando il modello è risultato perfettamente centrato alla prima prova, ne ha accusato minimamente l'effetto della coppia di reazione dell'elico. Si tratta senza dubbio di un ottimo modello per un esordiente nel campo del radiocomando.
- 5) sono state effettuate delle prove con trent aerodinamici sull'ala per dare il comando direzionale. Lo scappamento è del tipo a quattro braccia, senza ritorno automatico, montato nell'ala.
- 6) il motore impiegato era un MICRON 10 cmc. ad accensione elettrica trasformato a rotazione incandescente. Regime di rotazione 7 mila giri-minuto, con elica da 35 x 6 tipo Akhtar.

(Foto Neidhart)



l'M 18 di Ninetto



...e quello di Dabrowski.

Daniele Vescovi

ANCORA SUI MOTORI BARBINI

Diamo un seguito al lavoro di Roberto Frigero apparso sul n.66 de l'Aquilone, per ospitare una preziosa integrazione che ci giunge da Giorgio Colla sulle tipologie dei motori B.38. Fra la 2^a serie (Testa Rossa, NVA a 90°, e la 3^a serie (Testa Rossa, NVA inclinata e nervatura fra venturi e carter) esiste un **B.38 Testa Rossa, con nervatura fra venturi e carter e la NVA ancora a 90°**



Da sinistra: B.38 Testa bianca, NVA a 90°, no nervatura
B.38 Testa Rossa , NVA a 90°, no nervatura
B.38 Testa Rossa, NVA a 90° e nervatura fra venturi e carter,
B.38 Testa Rossa, NVA inclinata e nervatura tra venturi e carter.

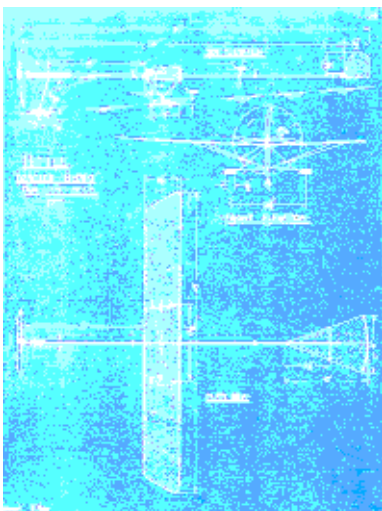
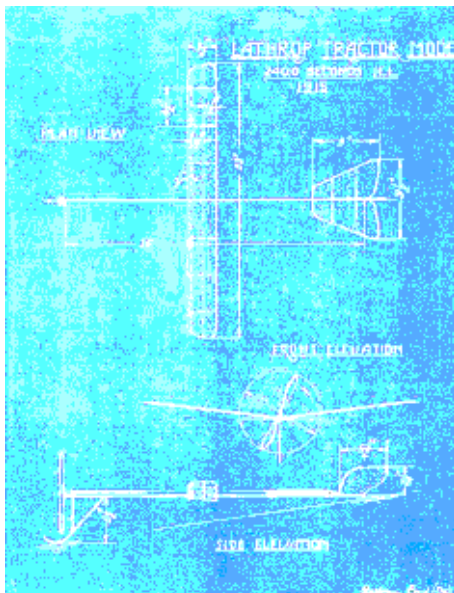
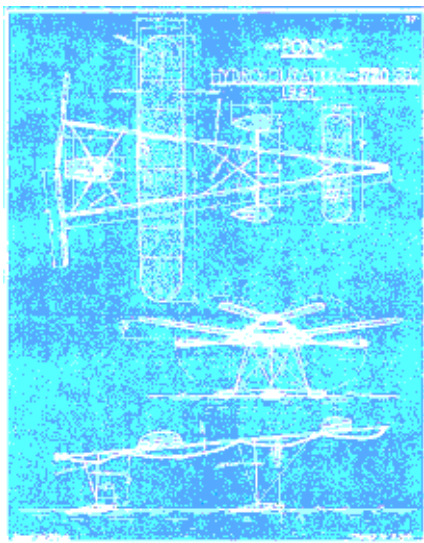


Il motore di cui si parla: un B.38 Testa Rossa, con NVA a 90° e nervatura fra il venturi e la base del cilindro. Venne prodotto presumibilmente fra il 1962 ed il 1963.

Giorgio Colla via dv

MODELLI PIONIERISTICI

Il modello che appare in quarta di copertina è un indoor ad elastico del 1922, che ottenne un tempo di 170", niente male per l'epoca. Fa parte di una serie di disegni in cianografia che ci ha inviato Ferdi Galè, risalenti agli anni fra il 1915 e il 1923, molti dei quali della configurazione bitrave ed alcuni addirittura idro, con aperture alari fra i 50 cm ed il metro. La prestazioni di questi modelli erano di tutto rispetto: si parla di distanze percorse di 1600 metri e di tempi di volo di oltre 4'.



In questa pagina mostriamo tre esempi delle diverse tipologie. Questi bellissimi disegni (sono una decina) possono essere richiesti alla redazione e saranno forniti nel formato A4, facilmente ingrandibili alle dimensioni reali, dato che riportano ogni misura utile. Agli interessati possiamo anche fornire le istruzioni in inglese per la costruzione, che riportano anche le indicazioni dei materiali necessari.

Ferdi Galè via dv.

GARE - RADUNI - MANIFESTAZIONI

3^ Prova COPPA TEVERE 2012 e classifica finale

Si è svolta a Rieti, il 28 Aprile 2013, la terza ed ultima prova della Coppa Tevere 2012 in una, finalmente, bella giornata di primavera a lungo invocata dallo scrivente. Il giorno precedente tutto faceva pensare che la gara non si sarebbe svolta e che, per la 4° volta, avrei dovuto rinviarla. Per fortuna non si è avverato l'infausto presagio di mia moglie che, il sabato a pranzo, mi consigliava di annullare tutto finchè ero ancora in tempo. La mattinata è bellissima e la temperatura mite, il vento è moderato ma non rinforza più di tanto rendendo possibile anche i voli dei modelli più piccoli. Termiche, però, non ce ne sono poi molte, ma quelle che ci sono lasciano il segno e ne sanno qualcosa Cavallaro e Lustrati, come vi racconterò in seguito. Tenendo conto che tutte le prove della coppa Tevere sono anche raduni, troviamo in pista una quindicina di modellisti con le loro creature. Ci

troviamo così a veder volare insieme il '65' BM20 ad elastico di Gazzea, ben fatto e buon volatore nonostante il vento, elicotteri con motore a scoppio, motoalianti in fibra e modelli OT, e vari modellisti venuti senza modelli a vedere e a chiacchierare. La gara, iniziata alle 9,30, si fa subito accesa per il fatto che di termiche non se ne trovano al di sotto degli 80 metri e quindi chi voleva adottare una tattica di gara basata su un basso tempo motore, deve rivedere il tutto e cercare di individuare quali dei campi adiacenti possa dare una qualche risposta in termini di ascendenze. Inutile dire che la parte di territorio che rispondeva meglio a quel requisito era quella sottovento rispetto alla pista e ne sa



qualcosa Lustrati che ha rischiato di perdere in altezza il suo Tucano se non fosse stato per gli sforzi di Cavallaro e di Manzini. Le cose sono andate così: Lustrati lancia il suo modello a circa metà della mattinata dopo che si era ben guardato intorno per vedere la situazione, punta dritto sulla zona sottovento ed abbandona il suo Tucano, dopo 30 secondi di motore, ad una buona altezza, diciamo 60-70 metri. A quel punto comincia a cercare qualcosa che lo faccia salire ulteriormente e viene accontentato tanto che, dopo un decina di minuti, si trova in difficoltà sia per il fatto che la termica è forte e sia per il vento che fa uscire il modello dal campo visivo del cronometrista e suo. Cavallaro, che era il suo cronometrista, segna il tempo (14'35"), si precipita in

auto a prendere un cannocchiale munito di trepiede e si mette a sedere per dare indicazioni al pilota per riportarlo in pista. Nonostante tutto le cose si complicano ed allora interviene Manzini che, ricevuta la radio da un Silvano sfinito da un pilotaggio di circa 30 minuti, si siede e, occhio nel cannocchiale e motore a mezza forza lo riporta sulla verticale della pista ad una altezza di circa 100 metri riconsegnando la radio nelle mani del padrone. Applausi da parte di tutti i presenti e ringraziamenti di Lustrati a tutti per l'aiuto. Ma le sorprese non sono finite e, dopo un po', Cavallaro decide di approfittare della buona situazione ascensionale scoperta da Lustrati e decolla con il suo PB2 puntando dritto proprio dove era ancora ad aspettarlo una termica simile alla precedente che dopo qualche minuto, complice una distrazione del pilota, nasconde alla vista il modello sia del pilota che degli altri allertati da Eros. Le ricerche sono state vane, e vana è stata la lunga passeggiata fatta alla ricerca del modello, come le ricerche fatte da alcuni appassionati di parapendio che hanno la pista su una collina vicino, tanto che viene da pensare che il modello è probabilmente finito nel lago che si trova a qualche chilometro dalla pista. Comunque Eros si può consolare dato che, per il secondo anno, ha vinto la Coppa Tevere seguito da Francesco Posa e da Silvano Lustrati ai quali faccio i miei più sinceri complimenti. La gara invece è stata vinta da, immaginerete certo, Silvano Lustrati con un ottimo 29,50 seguito a ruota dal giovane e promettente Lorenzo



un Silvano impegnatissimo



i vincitori della gara e il Presidente

Paribocci con 27,50; terzo Francesco Posa con 21,92. I concorrenti vengono premiati dal nostro Presidente che consegna loro una medaglia ed una maglietta della SAM 2001. Seguono due vecchie conoscenze, Manzini e Pasquali, tornati agguerritissimi dopo alcuni anni di assenza. Ringrazio tutti i partecipanti alle varie prove del 2012 e vi aspetto tutti alla prima prova della Coppa Tevere 2013 che si terrà il 26 Maggio dove saremo ospiti, per la prima volta del Gruppo Aeromodellistico Aldo Tenerini di Campoleone (Aprilia). Vi aspetto numerosi.

Curzio Santoni

Classifica 3^ edizione Coppa Tevere

	Concorrente	modello	motore	t. totale	t. motore	coeff.	cl
1.	Lustrati Silvano	Tucano	EL	885	30	29,50	1
2.	Paribocci Lorenzo	Kerswap	EL	825	30	27,50	2
3.	Posa Francesco	Arrow Nut	EL	285	13	21,92	3
4.	Manzini	Cumulus	EL	195	10	19,50	4
5.	Pasquali Patrizio	Interceptor	EL	162	10	16,20	5
6.	Rosati Giuliano	PB.2	IC	175	16	10,94	6
7.	Micheli Franco	KL.61	IC	540	60	9,00	7
8.	Santoni Curzio	Tomboy Sr	IC	nc			8
9.	Cavallaro Eros	PB.2	EL	nc			8
10.	Riccardelli Antonio	Tomboy Jr	IC	nc			8

Classifica Finale Coppa Tevere 2012

	Concorrente	modello	1^ prova	2^ prova	3^ prova	totale.	cl
1.	Cavallaro Eros	PB.2	3	2	8	13	1
2.	Posa Giuseppe	Arrow Nut	2	13	3	18	2
3.	Lustrati Silvano	Tucano	13	4	1	18	3
4.	Moschini Giuseppe	KL.61	1	13	8	22	4
5.	Antonelli Pietro	Playboy	13	1	8	22	5
6.	Paribocci Lorenzo	KL.61	7	3	13	23	6
7.	Cavallaro Eros	Tomboy	9	6	8	23	7
8.	Posa Giuseppe	Mini Hoogan	4	13	8	25	8
9.	Micheli Franco	KL.61	13	5	7	25	9
10.	Ridenti Giovanni	GR.82	5	13	8	26	10
11.	Moschini Giuseppe	Lanzo Bomber	6	13	8	27	11
12.	Paribocci Lorenzo	Kerswap	13	13	1	27	12
13.	Bruttaniti Carmelo	Siné 46	13	7	8	28	13
14.	Giraldi Francesco	KL.61	8	13	8	29	14
15.	Rosati Giuliano	Siné 46	13	8	9	30	15
16.	Bruttaniti Carmelo	Rebel	13	9	8	30	16
17.	Manzini	Cumulus	13	13	4	30	17
18.	Montesi Paolo	Stentorian	10	13	8	31	18
19.	Santoni curzio	Tomboy 48"	13	10	8	31	19
20.	Pasquali Patrizio	Interceptor	13	13	5	31	20
21.	Riccardelli Antonio	Hepcat	11	13	8	32	21
22.	Riccardelli Antonio	Tomboy	13	11	8	32	22
23.	Rosati Giuliano	PB.2	13	13	6	32	23
24.	Gazzea Gianluigi	Contest	12	13	8	33	24
25.	Riccardelli Antonio	Kerswap	13	12	8	33	25
26.	Lustrati Silvano	Tomboy	13	13	8	34	26
27.	Wessely Giancarlo	Tomboy	13	13	8	34	27
28.	Wessely Giancarlo	Tomboy	13	13	8	34	28
29.	Wessely Giancarlo	Bucaneer	13	13	8	34	29
30.	Antonelli Pietro	KL.61	13	13	8	34	30
31.	Giraldi Francesco	Pilade	13	13	8	34	31

TROFEO MONOMODELLO GIP-46

Il trofeo monomodello GIP-46 compie 7 anni. Se si tiene conto del numero dei partecipanti, ci troviamo di fronte al principale fenomeno aeromodellistico degli ultimi tempi.

La prima gara si tenne a Lugo di Romagna il 1° luglio 2007 e fu vinta da Sergio Tomelleri con 135.59 km/h. Il modello montava la replica Dall'Oglio, del Barbini B40 TN.

I concorrenti furono 27 ... e tutti capirono che la strada imboccata era quella giusta.

Nella prima parte della tabella che segue potete vedere, per ogni anno, il numero delle gare effettuate e dei concorrenti, il nome del vincitore, il motore impiegato e la velocità raggiunta.

Nella seconda parte gli stessi dati relativi al Trofeo Garofali, che dal 2010 si è affiancato al Trofeo GIP-46 e dal quale si differenzia perché è ammesso qualunque modello, purché simmetrico e motorizzato G.20/15.

TROFEO MONOMODELLO GIP-46					
Anno	gare	conc.	Vincitore	Motore	Velocità
2007	4	34	Dall'Oglio Alberto	B40 TN AD	142.86
2008	6	47	Castro Francesco	G.20/15 G	152.54
2009	10	68	Bergozza Alessandro	OS .15 LA	161.07
2010	10	64	Cocchi Gianfranco	OS .15 LA	167.60
2011	8	64	Cocchi Gianfranco	OS .15 LA	181.73
2012	8	53	Cocchi Gianfranco	OS .15 LA	180.90
TROFEO GAROFALI					
Anno	gare	conc.	Vincitore	Motore	Velocità
2010	1	21	Vita Otello	G.20/15	170.10
2011	4	29	Cantelli Aldo	G.20/15	173.49
2012	7	20	Castro Francesco	G.20/15	164.61

Risulta evidente che la gara del GIP ha visto un aumento costante delle velocità e la supremazia del motore OS .15 LA, sapientemente elaborato da Gianfranco Cocchi.

Diverso il discorso per il Trofeo Garofali, i cui risultati dipendono sì dal motore, ma anche dal modello impiegato.

Ma veniamo alle gare di quest'anno.

In abbinamento col Raduno Amato Prati, riservato agli appassionati di motori, svoltosi il giorno prima a Modena, la prima si è tenuta a Sassuolo il 14 aprile nella nuova pista per il vvc costruita di



Primo volo a cemento appena asciutto

recente dai soci del Gruppo Aeromodellistico Secchia, a complemento del loro magnifico impianto, situato nell'alveo del fiume Secchia (da qui il nome del gruppo), dotato di pista RC in erba, ampia tettoia con banchi per i modelli, due container adibiti a cucina e magazzino e, per finire, ampia Club House. Il tutto nell'alveo del fiume Secchia ad un paio di km. a nord dell'abitato di Sassuolo.

Quella di Sassuolo è la terza pista per u-control nata dall'inizio del Trofeo GIP-46.

Essendo stato "l'inventore" dell'evento, la cosa mi fa, particolarmente piacere.

Alla gara, favorita da una delle rare giornate belle del periodo, hanno partecipato 17 concorrenti, con 15 classificati.

Nell'intervallo tra il primo ed il secondo lancio abbiamo consumato un lauto pranzo, preparato sul posto da alcuni soci del gruppo, all'interno della sopra ricordata Club House.

Ha vinto Piero Botti, col tempo di 21.74"; secondo, ad un solo centesimo, Gianmauro Castagnetti; terzo Giancarlo Buoso con 22.24". Il sottoscritto, col modello pieno di ragnatele a causa del mancato uso per molti mesi, non è riuscito a classificarsi per non essere riuscito neanche a decollare.

Tra i partecipanti, mi piace ricordare Claudia Scaramella, udinese, già allieva di Marino del Torre, che adesso frequenta l'Istituto Tecnico Aeronautico di Forlì. La cosa le ha permesso di avvicinarsi al gruppo di velocisti romagnoli dei quali intende seguire le orme. La grinta non le manca.

All'abbinata gara valida per il trofeo Garofali hanno partecipato in 11 con 9 classificati. Ha vinto Aldo Cantelli con 21.15", seguito da Leonardo Garofali con 25.51 e da Cristiano Giustozzi con 26.30.

Un gruppo di vincolari piemontesi, capitanati da Olimpio Torchio, ha testato la pista RC in erba con i suoi modelli F2B in previsione di una gara nazionale prevista per alcune settimane dopo.



Sassuolo, i partecipanti ▲

e i premiati ▼



Il 28 aprile, due settimane dopo Sassuolo, l'appuntamento col volo vincolato è a Nove (VI) e a Termini Imerese (PA). Data la distanza tra le due sedi, la coincidenza non da nessun fastidio, anzi, il fatto che si svolgano contemporaneamente due gare è perfettamente in sintonia con lo spirito ispiratore del Trofeo GIP-46.

A Nove il tempo ci ha miracolato perché, malgrado la pazzia primavera 2013 continui con la sua alternanza di giornate piovose e non, con notevoli escursioni termiche, le nuvole si sono tenute a rispettosa distanza.

Il numero dei convenuti è stato basso per una concomitante gara di Pylon RC che ha impegnato i modenesi e per la rinuncia a raggiungerci da parte di altri che non hanno voluto sfidare le previsioni meteo. C'era da capirli perché sabato la pioggia è caduta abbondantemente fine a notte inoltrata, ma al mattino splendeva il sole. A questo proposito devo dire che il tempo è stato come era stato previsto esattamente da Meteo Bassano che, già da giorni, dava un intervallo di bel tempo per la giornata di domenica 28 a partire dall'alba fino al tramonto. Ci hanno azzeccato in pieno.



*Gian Mauro Castagnetti
pronto al decollo*



Giancarlo Buoso e i crometristi: Mutti e Carbini

La gara GIP, alla quale si sono iscritti in 6, è vinta da Gianmauro Castagnetti con il tempo di 22.27, seguito da Giancarlo Buoso con 24.14 e da Salvi Angeloni con 25.71.

Alla gara valida per il Trofeo Garofali hanno partecipato in 4. Ha vinto Salvi Angeloni con 22.88, seguito da Leonardo Garofali con 26.30 e da Claudio Contato con 37.89. Tutto si è svolto all'insegna della massima amicizia e collaborazione.

Per facilitare i decolli dalla pista in erba sono stati utilizzati alcuni pannelli di compensato da 8 mm e alcune strisce di moquette. E' andato tutto bene, se si esclude un decollo fallito di Salvi Angeloni il cui modello ha effettuato una violenta imbardata verso l'interno del cerchio di volo subito dopo aver staccato le ruote da terra. I cavi, risucchiati dall'elica, si sono attorcigliati attorno all'alberto motore. Il modello non ha riportato danni, ma ci sono voluti parecchi minuti per liberare il motore dai cavi. Da un filmato fatto da Elio Cioffi, socio del gruppo incaricato di documentare la giornata, ho estratto due fotogrammi; nel primo si vede che il modello, subito dopo il rilascio,

parte con l'ala interna molto vicina al terreno; nel secondo si vede che devia dalla normale traiettoria verso il centro della pista. Ho riunito i due fotogrammi nell'immagine a lato. L'ipotesi, fatta subito dopo l'accaduto, è che i cavi siano rimasti impigliati in un ciuffo d'erba senza che nessuno se ne accorgesse.

Sulla pista RC erano stati ricavati due anelli a disposizione di quelli che non partecipavano alla gara. Così Giorgio Zenere, Raffaello Brentonego, Giordano Laghi, Silvio Facchin e qualcun altro di cui adesso mi sfugge il nome si sono potuti sbizzarrire a volontà con i loro modelli, quasi esclusivamente acrobatici. Oltre ai "soliti" modelli progettati da campioni del passato, c'erano anche qualche modello progettato e costruito in proprio, come il MIG-9 di Giordano Laghi.

Il mercatino è stato animato da Riccardo Soncin, Salvi Angeloni e signora e da Mario Verdi, il quale, tra le altre cose, aveva una scatola di montaggio di un modello sconosciuto, il Caravan 3°, di origine ignota.

Il pranzo è stato consumato presso la trattoria "Da Fernando" che ci ha rimpinzato con un originale pasticcio di asparagi e speck, porchetta e rosticini veramente ottimi.

La giornata si è chiusa con la premiazione dei gareggianti e la distribuzione di una bottiglia di ottimo vino di Breganze a tutti i presenti.

Ringrazio Elio Cioffi, Giampaolo Mutti, Pierluigi Perozzo, Lorenzo Vivian, per l'aiuto prestato.



Fotomontaggio che documenta l'incidente in decollo



Decollo: notare il bordo anteriore della striscia di moquette che si solleva subito dopo il passaggio del modello per il soffio dell'elica

Il bel Yak 9 di Giordano Laghi su progetto personale



Come già detto, il 28 aprile c'è stata anche la gara a Termini Imerese.

La cronaca arriva da Vincenzo Scrima, del quale invidio le ottime capacità di cronista, e col quale mi scuso per la sintesi alla quale sono costretto per il poco spazio a disposizione.

“Giorno ventotto Aprile u.s., gli aeromodellisti siciliani di V.V.C. che praticano la categoria del monomodello GIP 46 della Sam 2001, si sono riuniti nella piana di Himerà ad una distanza di cinque stadi greci dal Tempio della Vittoria costruito nel 480 a.c. per festeggiare la vittoria sui punici.

Eravamo in un posteggio in disuso della zona industriale che ha permesso di organizzare una pista di volo per i GIP 46.

Prima di dare inizio ai lanci di gara i concorrenti hanno potuto utilizzare la pista per lanci di prova e messa a punto, dopodiché alle 10,30 sono cominciati i lanci; erano presenti 13 partecipanti provenienti da Acireale, Cinisi, Palermo, Termini Imerese e Siracusa con 20 modelli divisi tra standard e modificati ed alcuni muniti di motore diesel, visitatore un modellista R/C Michele La Ciura.

La giornata è stata caratterizzata fin dall'alba da una temperatura di 21° centigradi con una umidità del 54% ed una pressione barometrica di 1007 con un vento leggero e costante da NE.

Smentite le previsioni metereologi che prevedevano vento di scirocco da SE con raffiche di 15 km/h, invece la mattinata era rinfrescata da una leggera brezza marina che ha mantenuto la temperatura sui 23° centigradi per buona parte della giornata.

Alle 10,30 il primo a lanciare Alessandro Agrusa di Cinisi, che ha ben figurato in classifica generale passando dagli 85,61 Km/h del 2011 ai 134,25 Km/h odierni.

Cominciata la bagarre dei GIP 46 con alterne vicende, la gara si concludeva con una prestazione di Francesco Castro che faceva registrare, sulla base di 10 giri, il fermo dei cronometri a 21,88” pari a Km/h 164,53, lo segue l'altro concorrente di Acireale Pietro Maugeri con 23,61” pari a 152,48, terzo Francesco Pistarà anche lui di Acireale con 23,87” pari a 150,82Km/h; seguono gli altri 17 modelli.



Raimondo Comito mette a punto il modello di Vincenzo Scrima

Particolare del modello di Pietro Maugeri Degni di nota il venturi e la prolunga sull'albero



Verranno premiati i primi tre concorrenti; un premio a parte andrà al concorrente, che partecipando con un motore Diesel, risulterà più veloce.

Nella categoria standard, ovvero il modello costruito uguale a quello di Gottarelli del 1952, erano presenti tre modelli e su tutti ha prevalso Pietro Maugeri con 23,61" pari a 152,48, relativamente al primo modello con motore diesel il premio andava a Giuseppe Tuccari.

La gara della categoria Old Timer, ovvero modelli progettati e costruiti prima del 1958, secondo il regolamento della Sam 2001 con monomodello Gip 46 che, come è noto, può essere Standard o Modificato. L'apposito regolamento prevede una gara di velocità sulla base di 1 km pari a 10 giri con cavi di raggio m. 15,92, con partenza da fermo, e prescrive l'uso di un motore di cilindrata massima 2,5 cc³ con netta preferenza per il G.20 Glow, che fra l'altro sembra essere privilegiato, in quanto sono ammessi anche quelli realizzati dopo il 1960, si possono usare motori moderni ma con albero su bronzina come l'OS 15 LA o il Thunder Tiger Magnum 15.

La prova di Termini Imerese era la terza dopo quella di Sassuolo a Modena e quella di Nove (Vicenza). La prossima in Sicilia sarà a Cinisi e l'ultima a dicembre ad Acireale.

Tra i modellisti è presente il decano degli aeromodellisti del Volo Vincolato Circolare siciliano: Francesco Anastasi di Siracusa, che partecipò alla sua prime gare il 21 marzo e l'8 aprile 1956 con la formula che era stata ideata da Franco Conte per il trofeo Aeropiccola che si svolgeva a Torino, utilizzando proprio un modello Gip 46."

Vincenzo Scrima

Al termine delle tre gare descritte, risulta che i partecipanti totali al Trofeo GIP-46 del 2013 sono 36. 11 sono invece i concorrenti che hanno partecipato alle due gare sin qui svolte per il Trofeo Garofali. Le foto della gara siciliana documentano che alle loro gare partecipa un bel nucleo di giovani.

Dallo scritto di Vincenzo Scrima si apprende che il GIP-46 aveva già interessato almeno un aeromodellista: Francesco Anastasi. Tra la sue gare del '56 e l'inizio dell'attuale Torneo monomodello sono trascorsi "appena" 51 anni.

Pino Carbinì



Due giovani concorrenti:

▲ Giuseppe Tuccari, pilota per tutti

▼ Pietro Maugeri, secondo classificato



CALENDARIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2013

12/13 gen	Roma	Cena e Assemblea Generale	G. Carbini	0424-35058
17 feb	Zanica (BG)	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
2/3 mar	Verona	Stand 9° Model Expo Italy	G. Carbini	0424-35058
10 mar	Rieti	Sport + Tomboy Coppa Tevere 3/2012	C. Santoni	339-1165277
23/24 mar	Sassuolo MO	Inaugurazione pista VVC e gare varie	G. Cocchi	3483380726
?? Apr	Termini Imerese	Raduno VVC e gara GIP-46	F. Castro	095-607487
13 apr	Modena	Memorial Amato Prati	T. Bortolai	samitalia@libero.it
14 apr	Sassuolo	Gara GIP-46 e Trofeo Garofali	G. Cocchi	3483380726
28 apr	Rieti	Sport + Tomboy Coppa Tevere 1/2013	C. Santoni	339-1165277
28 apr	Nove VI	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	G. Carbini	0424-35058
19/5	Sassuolo	Salamitrophy	G. Cocchi	3483380726
26 mag	Campo Felice	Raduno VL + gare postali	C. Santoni	339-1165277
26 mag	Sassuolo	Campionato italiano F2A-F2B-F2C	G. Cocchi	3483380726
2 giu	Cinisi	Raduno VVC e gara GIP-46	F. Castro	095-607487
2 giu	Terni	Tex, 1/2A tex, 1/2A tex el, OTMR	C. Santoni	339-1165277
8/9 giu	Ozzano Emilia	Raduno e mostra mercato	P. Dapporto	dappopao@tin.it
16 giu	Malpensa	Gara GIP-46 e Trofeo Garofali	P. Riboli	035-657079
23 giu	Rieti	Sport + Tomboy Coppa Tevere 2/2013	C. Santoni	339-1165277
23/28 giu	Ungheria	Campionato Europeo OT		
5/7 lug	Gualdo Cattaneo PG	Raduno Vintage anni '60, '70 '80	C. Giustozzi	393-9772747
7 lug	Lugo di Romagna	Gara GIP-46 e Trofeo Garofali	L. Lanzoni	0545-34600
25 ago	Campitello Matese	Raduno open	M. Imoletti	335-6092101
7/8 set	Valle Gaffaro	Concorso Nazionale	M. Baccello	331-3603841
6/7/8 set	Lugo di Romagna	50° Coppa d'oro FA	L. Lanzoni	0545-34600
15 set	Chiasellis	Raduno e gara GIP-46 Luca Rossi	M. Giroto	335-1318415
15 set	Valle Gaffaro	SAM Model Day	M. Baccello	331-3603841
22 set	Terni	Tex, 1/2A 1/2AE, OTE C.Campidoglio	C. Santoni	339-1165277
7 ott	Ghisalba (BG)	Memorial Mozzarini raduno OT	A. Vaccari	andrea@gabonline.it
19/20 ott	Cartigliano (VI)	Convegno motori Ninetto Ridenti	G. Carbini	0424-35058
04 nov	Rieti	Raduno chiusura anno	C. Santoni	06-5193281
1 dic	Desenzano (BS)	Mercatino	F. Filippetti	328-2852505
15 dic	Acireale	Gara GIP-46 e Trofeo Garofali	F. Castro	095-607487

ISTRUZIONI PER L'USO

Segreteria c/o: **Giuseppe CARBINI** - via Monte Cauriol, 22 - 36061

Bassano del Grappa (VI)

tel. 0424.35058 - 340-3541669 - E-mail: info@sam2001.it

Per l'iscrizione:

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

Carta Poste Pay n.: 4023 6009 0046 5149

Bonifico su IBAN: IT46 X 01005 60160 0000 0000 4648

Paypal sulla casella e-mail giuseppe.carbini@teletu.it (con maggiorazione 4%)

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 grazie al contributo di tanti amici. Sinora è stata soddisfatta la stragrande maggioranza delle richieste.

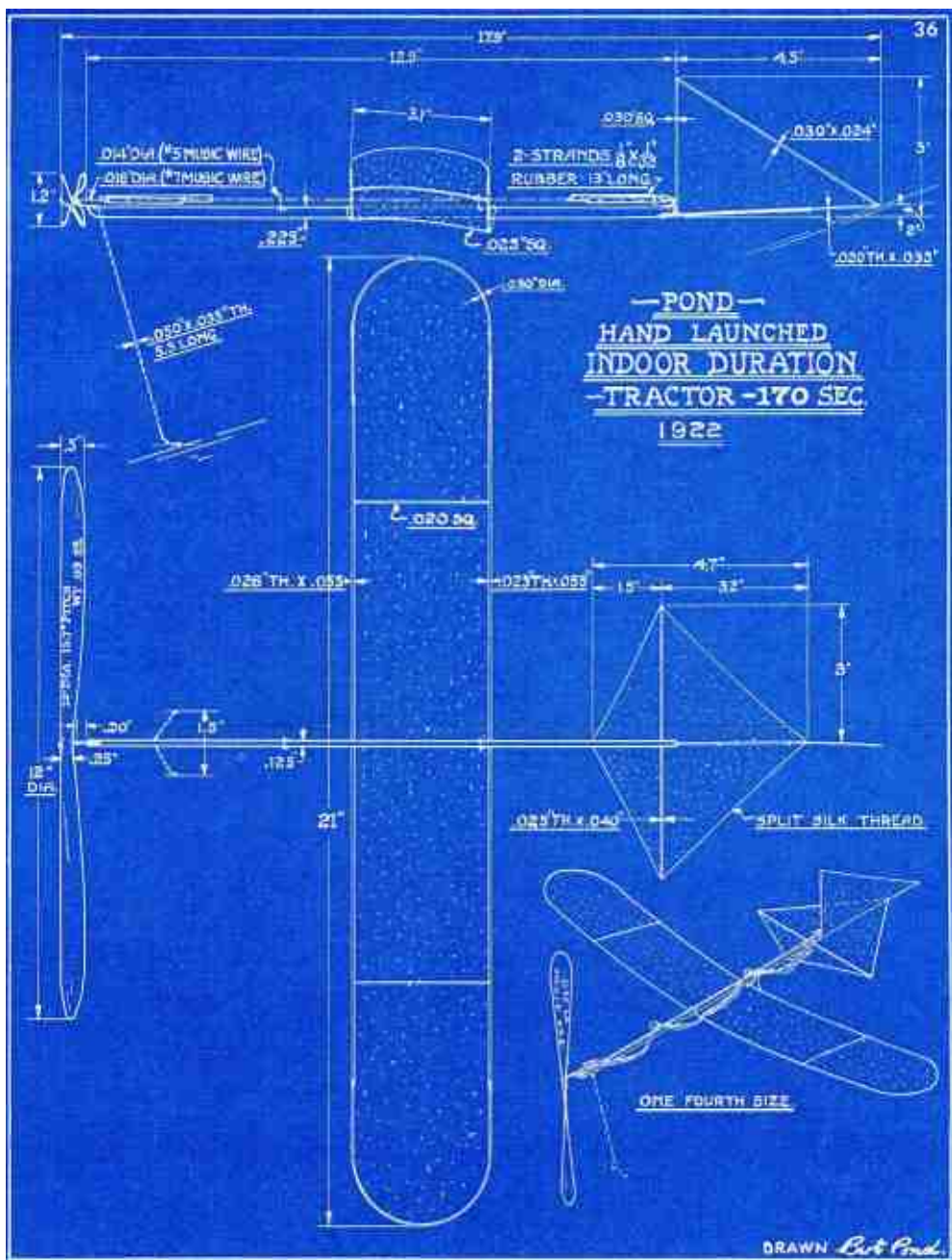
La Redazione c/o: **Daniele Vescovi** - Viale Olanda, 2 - 44123 Ferrara

tel. 0532.63407 - 333-1288763 - E-mail: daniel38@alice.it

Le collaborazioni dovranno pervenire, possibilmente tramite posta elettronica, entro la fine dei mesi dispari.

Le foto dovranno essere accompagnate dal nome dell'autore e da una sintetica didascalia.

La Redazione si riserva il diritto di scelta sugli elaborati ricevuti e di adattare i testi alle esigenze editoriali.



Bertrand Pond - un elastico indoor del 1922

SAM

Model Day



15 Settembre 2013
Valle Gaffaro

RADUNO DEDICATO ALL'AEROMODELLISMO VINTAGE



www.samitalia.62.it - www.sam2001.it - www.volodelta2000.net
Tel. 331/3603841 - Maurizio

Mostra Scambio

L'A.I.A.S. SAM ITALIA - CHAPTER 62 e SAM 2001 – L'AQUILONE, in collaborazione con l'Associazione VOLO DELTA "2000" - VALLE GAFFARO, organizzano per Domenica 15 Settembre 2013, un raduno non competitivo, riservato ai modelli OLD TIMERS e VINTAGE.

Nel corso della giornata potranno volare anche i modelli a Volo Vincolato.

L'evento si svolgerà presso la pista dell' Associazione Volo Delta 2000, località Valle Gaffaro (FE), via Vecchia Corriera nel Comune di Codigoro (FE), con pista in fondo erboso di metri 240x80.

In base ai punteggi conferiti da una apposita Giuria saranno premiati i migliori modelli con targhe Vintage

L'ISCRIZIONE AL RADUNO E' GRATUITA

PROGRAMMA DEL RADUNO

- ore 09:00: RegISTRAZIONI Aeromodellisti;
- ore 09:30: Inizio Voli;
- ore 13:00: Intervallo
- ore 15:00: Ripresa dei Voli;
- ore 17:00: Chiusura raduno

COMUNICAZIONI

- Tutti i partecipanti riceveranno gadget vari offerti dagli Sponsor;
- I partecipanti potranno volare a propria discrezione senza limite alcuno, purché nel rispetto delle altrui esigenze;
- Si precisa che si tratta solamente di un raduno amichevole, con lo scopo di far rivivere i modelli che hanno fatto la storia dell'Aeromodellismo.
- Per informazioni: BACCELLO Maurizio, via Unità d'Italia, 16 – 44020 Bosco Mesola (FE). E- mail: Maurizio.baccello@alice.it – Telefono: 331-3603841;
- Il Gruppo Organizzatore declina ogni responsabilità per eventuali danni arrecati dai concorrenti a persone o cose durante lo svolgimento del raduno: ogni partecipante dovrà pertanto essere munito, sotto la propria responsabilità, di un'adeguata copertura assicurativa;
- I concorrenti sono tenuti, sotto la propria responsabilità, ad utilizzare nei loro radiocomandi frequenze radio consentite dalla legge vigente;
- Chiunque fosse interessato, potrà allestire un mercatino mostra – scambio;
- L' Aviosuperficie si trova a 4 Km da Bosco Mesola percorrendo la Via Sacche in direzione Lido di Volano per chi proviene da Venezia, mentre da Ravenna sulla S.S. Romea al semaforo di Bosco Mesola girare a dx e seguire le indicazioni per Volano.