

L'ACQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 69

Settembre-Ottobre 2013





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 Quagliari**
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

SOMMARIO

- A tutti i Presidenti delle SAM	<i>P. Montesi</i>	pag	1
- Dalla Redazione	<i>D. Vescovi</i>	"	2
- La penna al Segretario	<i>P. Càrbini</i>	"	3
- L'Aquilone 1939	<i>P. Càrbini</i>	"	4
- 1942. Aeromodelli a Cremona	<i>D. Vescovi</i>	"	6
- S. Mossotti e Gp. Janni	<i>G. Mauro</i>	"	11
- Un incontro fortunato	<i>D. Vescovi</i>	"	16
- Cronaca dal C.N. 2013	<i>C. Santoni</i>	"	20
- Intreccio velocistico	<i>P. Muzio</i>	"	26
- La festa dei novantenni	<i>P. Càrbini</i>	"	28

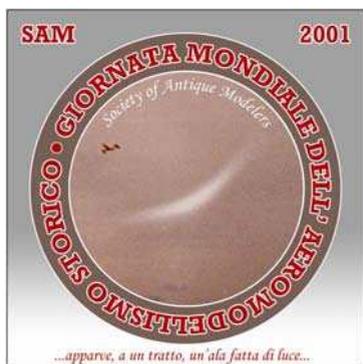
La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da Notiziario Aeromodellistico, L'azzurro, Aeromodellisti oggi, piloti domani, L'aquilone, Modelli volanti, Frantisek Komzác, Lubomir Hrnčar, Daniele Vescovi, Curzio Santoni, Piero Muzio, Pino Càrbini.

Nella prima di copertina il particolare della fusoliera del Mercurio col Deezil di Daniele Vescovi. Nella quarta la copertina del numero unico di Modelli Volanti, di Adriano Castellani.

- 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
- Giuseppe Tortora**
Viale dei 4 Venti, 128
00152 ROMA RM
Tel. 06-5809619
- Attività sportiva:** **Vincenzo Canestraro** (Vedi sopra)



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



A tutti i Presidenti delle SAM del mondo,
da Paolo Montesi, presidente
di SAM 2001 l'Aquilone (Italia)

Cari amici,

vi invio questa lettera, unitamente al mio articolo *'l'ala fatta di luce'* pubblicato sul nostro giornale l'Aquilone n.67 del 2013, con la fotografia scattata sul campo di Middle Wallop nel 1994. Proprio da questa immagine è nata l'idea di promuovere la:

GIORNATA MONDIALE DELL'AEROMODELLISMO STORICO

Ogni anno, in questa giornata, con raduni e incontri, noi sentiamo il desiderio di ricordare ed onorare gli aeromodellisti andati in cielo.

Contiamo molto sulla vostra collaborazione e sulle vostre idee per definire un programma che possa accogliere consensi da più parti del mondo. Riteniamo che il periodo migliore sia quello vicino all'equinozio d'autunno, possibilmente nella prima o seconda domenica di settembre: si potrà organizzare un incontro non troppo impegnativo dal punto di vista agonistico, in modo che la giornata si svolga il più possibile in un clima di festosa serenità. In questo modo i partecipanti, anche i bambini con i loro balsetta, saranno tutti vincitori.

Alla lettera unisco il logo, simbolo della *Giornata Mondiale dell'Aeromodellismo Storico*, che apparirà su locandine, medaglie, adesivi ed altro; faccio presente che al logo ciascuna SAM potrà apporre il proprio numero di chapter. Fiducioso che questa idea venga accolta amorevolmente da tutte le SAM, vi invio un caloroso saluto.

SAM 2001 l'Aquilone
il presidente
Paolo Montesi

DALLA REDAZIONE



Ci capita a volte di dare un'occhiata ai vecchi Aquilone: intendo a quelli di SAM 2001 di una decina di anni fa, per cercare un articolo o controllare se un argomento era stato già trattato. Proviamo già una impressione molto simile a quella che riciviamo guardando i vecchi numeri de l'Ala o di Modellismo. Il tempo trascorre ad una velocità di cui solo a tratti ci rendiamo conto: troppi amici non ci sono più, gare dal nome famoso sono scomparse, come scomparsa

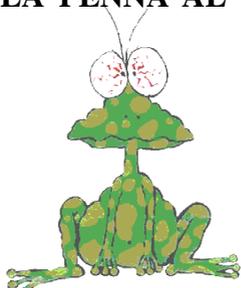
è la varietà di modelli presentati in gara. Non vogliamo pensare che il movimento OT italiano si stia avvicinando a quanto succede nelle categorie aeromodellistiche FAI, dove impera la standardizzazione, la esasperata tecnologia e la conseguente rarefazione dei concorrenti. E' un fatto però che vengono riprodotti in maggioranza pochi modelli, solo quelli che si sono dimostrati più competitivi. Ci sono modelli bellissimi, che ogni tanto ci capita di segnalare e di descrivere, che vengono bellamente ignorati: lo scambio di disegni, per le categorie a motore, riguarda una decina di modelli, sempre quelli, quasi sempre americani, solo in una varietà di scale. Si salvano un po' i veleggiatori, stavolta in maggioranza italiani, dove assieme al valido ed un po' inflazionato 'Balestruccio', ogni tanto appare un disegno 'nuovo'. Abbiamo l'impressione che ci sia una 'stanchezza' generale unita alla paura dell'ignoto: all'ultimo Concorso Nazionale c'erano meno di 80 concorrenti, divisi in 9 categorie, che ci sembrano piuttosto pochi. Il solo lato buono della faccenda è l'elevato livello agonistico dei nostri partecipanti alle gare internazionali, dove le vittorie ed i podi sono molto frequenti. Anche in questo caso si tratta comunque di concorsi legati agli attuali regolamenti.

Non vediamo in Italia fenomeni come quello dovuto all'entusiasmo e all'efficienza di Vincent Besançon, in Francia, con le sue affollate gare annuali per riproduzioni d'alianti d'epoca (cui i nostri validi riproduzionisti non partecipano affatto), o come la gara rammentante lo spareggio infinito dei motomodelli ai CdM di Cranfield del 1960, che gli inglesi hanno indetto nel 2010 proprio su quel campo, e che noi pubblichiamo a tempo su l'Aquilone. Allora avevamo Gianni Guerra con il suo 'la Bestia' nello spareggio, ma nessuno dei nostri ha partecipato a questa rievocazione, rifacendo o la Bestia o uno degli altri quattro magnifici motomodelli (Pimenoff, Sheppard, Hagel, Conover). Sono, la scarsità di idee ed anche la mancata partecipazione a questi eventi occasioni perse, che non si ripresenteranno più. La stanchezza e l'età non giustificano la mancanza di curiosità e di fantasia.

In questo numero pubblichiamo anche immagini e fatti che abbiamo pescato su riviste trovate in giro e sino ad oggi a noi sconosciute, che riguardano anni difficili ma ricchi di attività del nostro passato, e che crediamo meritino un po' di attenzione.

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



...A pag. 4 trovate la recensione di un CD contenente le scansioni dell'annata 1939 de L'Aquilone, il giornale che dal 1931 al 1945 ha accompagnato gli appassionati di aviazione e di aeromodellismo e dal quale il nostro notiziario ha tratto il nome. L'autore del lavoro è Eraldo Padovano che, grazie all'incitamento e all'aiuto di Loris Kannevorff e di altri amici, ha potuto disporre di tutti i numeri della rivista per farne la scansione. Il lavoro non è ancora terminato, ma prosegue alacremente.

Chi desiderasse avere copia dei CD già usciti, si rivolga direttamente ad Eraldo inviando una mail a padovanoeraldo@gmail.com o telefonando al n. **011-7498931**.

Come leggerete nella recensione, l'evento aeromodellistico più importante del 1939 fu la gara per motomodelli riservata ai giornalisti che si tenne a Roma l'8 giugno.

Come molti di voi sanno, Daniele Vescovi, dopo una ricerca durata alcuni anni, ha scritto un libro di oltre 200 pagine in cui si parla dei modelli, dei motori e dei protagonisti di quella memorabile giornata. Del libro sono ancora disponibili una ventina di copie che vengono cedute ai soci per 15 euro, spese di spedizione comprese. Le richieste devono essere rivolte al sottoscritto.

Nei giorni 7 ed 8 settembre si è svolto a Valle Gaffaro il Concorso Nazionale RA.

La sera del sabato, in concomitanza con la cena sociale svoltasi in un meraviglioso Castello del '500, si sono festeggiati alcuni amici "novantenni" ai quali è stata consegnata una targa ricordo. Come potete leggere a pagina 28, l'elenco dei novantenni è risultato incompleto. Un paio di nomi di **dimenticati** li conosco anch'io, ma non li dico. Invito invece tutti voi a segnalarmi i nominativi di aeromodellisti novantenni di vostra conoscenza in modo che si possa rimediare alla dimenticanza.

La compilazione di ogni numero de L'Aquilone comporta un notevole lavoro. Uno dei problemi principali che Daniele e il sottoscritto devono affrontare è quello di adattare i contributi, che alcuni di voi ci inviano, al formato del nostro Aquilone.

La preghiera che rivolgo è: preparate i testi in pagine formato A5 con margini di 1,2 cm, salvo per l'inferiore di 1,5 cm e adoperate il carattere Times New Roman 10. In questo modo vi renderete conto subito delle dimensioni del vostro lavoro e ci faciliterete non poco il nostro. Se inserite foto dimensionatele in modo che non superino in larghezza la metà di quella della pagina.

Altro problema è rappresentato dalle locandine relative ai vari eventi da reclamizzare. Perché siano stampate, in bianco e nero (a scanso di equivoci, la locandina a colori allegata al numero scorso, l'ho stampata a mie spese), ed allegate all'Aquilone dovranno riportare il logo della nostra associazione ed essere, possibilmente, in formato A5. Per essere sicuri che arrivino prima che l'evento si svolga devono arrivarci almeno tre mesi prima dell'evento.

Piero Muzio ha preparato un bel lavoro sulla storia della velocità U-control dal 1951 al 1968. Per le sue dimensioni non è stato possibile pubblicarlo. Verrà inviato solamente via posta elettronica a tutti quelli di cui conosco l'indirizzo e-mail.

Pino Càrbini

L'AQUILONE 1939

Erano molti mesi che il CD contenente l'annata 1939 de L'Aquilone giaceva sommerso nella montagna di carta che occupa stabilmente il mio tavolo.

Me ne scuso con l'autore, Eraldo Padovano, che da anni porta avanti questo lavoro, importantissimo per la salvaguardia del patrimonio aeromodellistico italiano, per il quale gli dobbiamo tutti essere molto grati.

Il giornale continua ad essere uno strumento di propaganda a favore dell'aeronautica. Agli articoli dedicati alla tecnica aeronautica si aggiungono cronache relative all'impiego bellico degli aerei, notizie sul reclutamento del personale dei vari ruoli della Regia Aeronautica e racconti a puntate. Ce n'è per tutti.

Per gli aeromodellisti, in ogni numero c'è "La palestra dell'aeromodellista" in cui compaiono articoli teorici, tecnici, costruttivi e cronache di gare e di altre attività. Foto di aeromodellisti con i loro modelli e delle scuole della R.U.N.A. compaiono quasi in ogni numero anche nelle pagine "non aeromodellistiche".

Come molti di noi sanno, il 1939 è l'anno in cui si tiene, l'8 giugno, un evento rimasto unico nella storia aeromodellistica mondiale: **"la prima gara di aeromodelli a motore a scoppio fra giornalisti"**. E' uno dei tanti eventi nell'ambito del Primo Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica, organizzato per festeggiare il ventesimo anniversario dalla fondazione de L'Ala d'Italia.

Dell'organizzazione della gara se ne occupa, sotto l'egida della R.U.N.A., L'Editoriale Aeronautica, casa editrice de L'Aquilone, che ne dà notizia nel n. 8 del 19 febbraio. Il giornale si occuperà di trovare gli aeromodellisti da affiancare ai giornalisti e a tale scopo pubblica il seguente annuncio:

Tutti gli aeromodellisti che si ritengono capaci di costruire e mettere a punto modelli con motore a scoppio, sono pregati di scrivere immediatamente al Delegato Centrale all'Aeromodellismo - ing. Bacchelli - Roma, Via Lepanto, 6

Nel n. 18 si parla per la prima volta dell'M.18, il modello preparato dalla ditta Mo-
vo di Milano espressamente per la gara che si svolge l'8 giugno.

Varie notizie in merito vengono pubblicate su vari numeri e sul n. 25 del 18 giugno



vengono pubblicati i risultati finali e l'elenco dei premi assegnati.

A dimostrazione dell'importanza con cui viene seguito l'aeromodellismo, si trovano notizie che riguardano alcuni aeromodellisti come, ad esempio, l'ing. Valerio Ciampolini di Bologna. Già noto per aver vinto nel 1935 il primo Concorso Nazionale per i motomodelli, il 9 luglio 1938 a Bologna compie un volo di 1^h12' che gli consente di vincere un motore a scoppio messo in palio dal Gen. Giuseppe Valle, capo di Stato maggiore della Regia Aeronautica, per l'aeromodellista che per primo avesse compiuto un volo a motore di oltre un'ora.

A questo proposito, mi piace informare che, tra i documenti dell'ing. Ciampolini acquisiti lo scorso anno per l'interessamento del nostro redattore, c'è una lettera datata 7 luglio 1938, inviata dal presidente della R.U.N.A. di Bologna a un pilota di nome Santacatterina, con la quale lo prega di mettersi a disposizione dell'ing. Ciampolini con un aereo per facilitargli il compito di eseguire prove molto interessanti col suo modello volante con motore a scoppio.

Per quanto riguarda la pubblicazione di tritici, devo dire che in tutto l'anno solo quattro sono di qualità tale da poterne ricavare un disegno costruttivo. Si tratta dei veleggiatori Guidonia G.I. 10 di Gaetano Incarbone nei nn. 4 e 5 e del MR 23 di Mario Rodorigo nel n.8, del Wakefield I-KKKK di Camillo Pizzigoni nel n. 33 e del veleggiatore R1 di Lamberto Radi, pubblicato nel n. 49.

Altro trittico, appena decente è quello del Lupus 5, aeromodello "ad elite", pubblicato nel n. 50. I modelli come i Lupus precedenti al 5, vengono descritti ma sono accompagnati da tritici microscopici. Questi modelli, con la sigla LUPUS, sono progettati dall'Ing. Fidia Piattelli (nel '37 e '38 li marcava con la sigla AP) che, nonostante le leggi razziali del '38 continuava la sua collaborazione, che si protrasse sino a tutto il 1940. Piattelli era ingegnere alle Reggiane, forse difficilmente sostituibile, e verosimilmente perciò venne a lungo lasciato in pace. Le tavole dei suoi modelli, bellissime cianografie, erano vendute dall'Editoriale Aeronautica a L. 12, ed erano quindi carissime. Oggi ne sono sopravissute poche, e la gran parte in cattive condizioni; le copie rintracciate fanno parte dell'archivio di SAM 2001.

Abbiamo ora a disposizione un'altra annata da godere de l'Aquilone, giornale che ci dà anche un quadro degli interessi e delle passioni dei ragazzi d'allora. Abbiamo purtroppo l'impressione che la situazione giovanile di quegli anni fosse migliore di quella attuale.

Grazie, Eraldo.

Pino Càrbini

L' AQUILONE

è un giornale serio, divertente, istruttivo, ricchissimo.

**E' redatto dai migliori scrittori, da ingegneri aeronautici, da aviatori.
E' il vero giornale italiano per la gioventù italiana dal 12 ai 20 anni,
ma è letto con passione anche dai grandi, che lo consigliano con
entusiasmo ai piccoli.**

Costa 60 centesimi in tutte le edicole - Abbonamento annuo L. 25, semestrale L. 13

Editoriale Aeronautica - Viale Libro e Maschetto, 6 - Roma - Conto C. P. N. 1-24718

1942 - AEROMODELLI A CREMONA

Ci siamo recentemente imbattuti in una pubblicazione che non conoscevamo.

Si intitola 'AEROMODELLISTI OGGI, PILOTI DOMANI', ed è edita dalla Sezione della RUNA di Cremona nel 1942 (l'Anno XX° E.F.).

Una buona parte della rivista parla naturalmente di quanto di buono il regime ha fatto per l'aviazione, esalta i decorati - eravamo in guerra - e le loro gesta, ma riserva comunque diverse pagine all'aeromodellismo cremonese con cronache, foto e disegni interessanti.

Alcuni ricorderanno che Roberto Farinacci, negli anni '30 segretario del Partito Nazionale Fascista, era il 'ras' di Cremona ed era considerato 'più fascista del Duce'.

Non ci si stupirà quindi se in una pubblicazione cremonese di quegli anni, parlando degli aeromodellisti, si dica: l'*Avanguardista* Alberto Alessi, il *Giovane Fascista* Leardo Goi, e così via. Queste definizioni 'di regime' ci consentono comunque di apprendere che Alessi aveva allora meno di 18 anni e che Goi ne aveva meno di 21 (in realtà 19). L'opuscolo, tuttavia, a parte la propaganda e questi episodi di conformismo, ci fa un buon resoconto dell'attività aeromodellistica cremonese e racconta la partecipazione dei locali alle gare nazionali del 1941. Ci dice della partecipazione al Trofeo 'Giulio Graffer' svoltosi a Gardolo (Trento) il 20 luglio e dei buoni piazzamenti conseguiti da Giulio Pitturazzi, Alberto Alessi e Franco Bolzoni. Pitturazzi si classificò quarto assoluto nei veleggiatori, dopo essere rimasto in testa alla classifica per tutta la mattinata con il tempo di 5'10". A squadre la RUNA di Cremona si piazzò al quarto posto.



La squadra dei veleggiatori di Cremona al Trofeo Graffer. Da sx : Alberto Alessi, Franco Bolzoni, Giulio Pitturazzi, Franco Ferrazzi, Pier Carlo Grazzi (cronometrista)

La rivista passa poi a descrivere la partecipazione cremonese al VII° Concorso Nazionale svoltosi alla Marcigliana, presso Roma, il 28 e 29 settembre 1941. Parteciparono Alberto Alessi per la categoria veleggiatori e Giulio Pitturazzi per gli elastico. Mediocri i risultati della gara in pianura, buonissimi quelli della gara in pendio, dove Alberto Alessi vinse con il tempo di 6'38''



Alberto Alessi con il modello vincitore della gara in pendio alla Marcigliana (VII° C.N. del 1941)

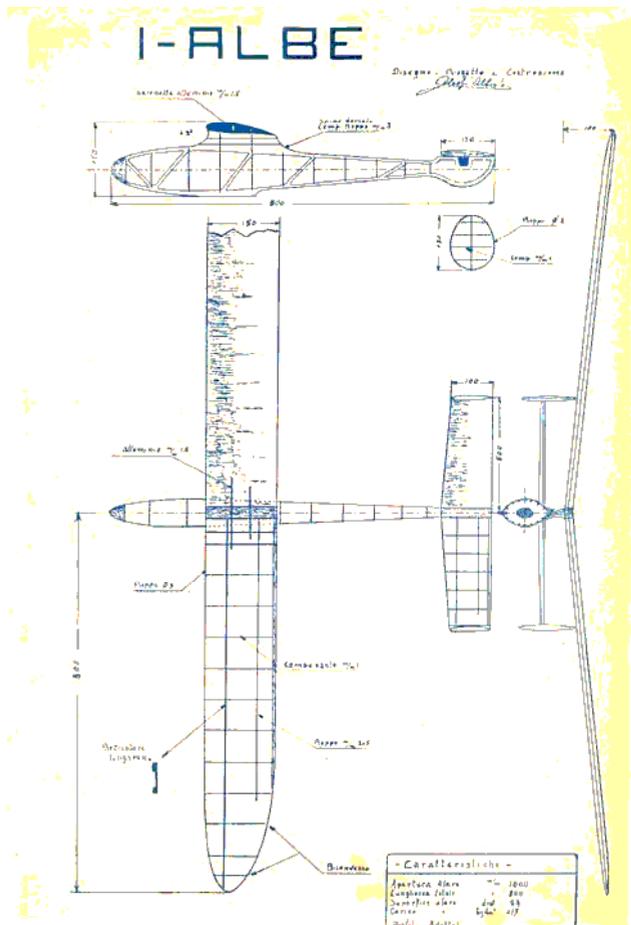


Giulio Pitturazzi con il veleggiatore piazzatosi quarto al Trofeo Graffer.

Sempre alla Marcigliana, un altro cremonese che diverrà famoso, Adriano Castellani, rimase in testa per tutta la prima giornata negli elastico con il tempo di 3'41".

Castellani gareggiava allora per Guidonia, facendo parte di quel fortunato gruppo di aeromodellisti che operavano alla galleria verticale di quel Centro Sperimentale sotto la direzione dell'Ing. Valerio Ciampolini.

Le cronache delle gare sono ben fatte, senza improprietà, stringate ma precise e migliori di quasi tutte quelle che apparivano allora sulla stampa specializzata.

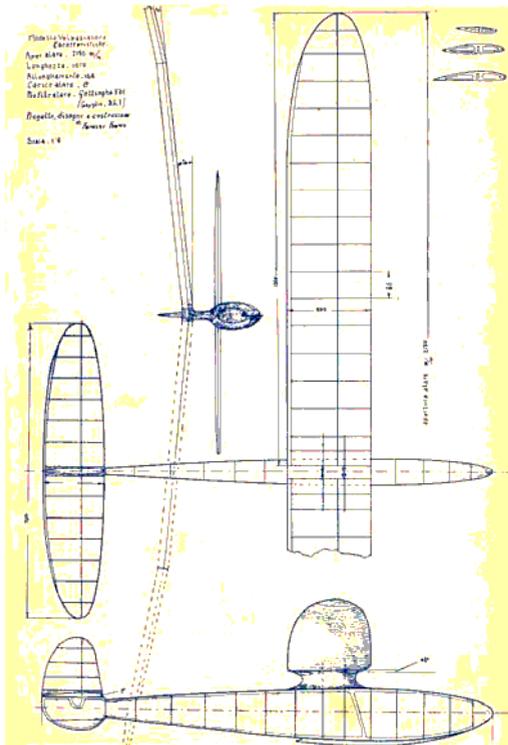


Troviamo poi i tritici di alcuni veleggiatori cremonesi, caratterizzati dagli elementi comuni di una scuola: ali rettangolari ad estremità ellittiche, fusoliere costruite su di un contorno della vista laterale in compensato, sezione ovoidale o romboidale, breve pinna, dimensioni contenute, risultato di una certa eleganza. Profili impiegati: Göttinga 549 e S.L.1.

I tritici sono accompagnati da ben fatte 'Note Esplicative', dove troviamo brevi cenni ai sistemi di costruzione ed ai materiali impiegati.

Il modello di Alberto Alessi, vincitore alla Marcigliana.

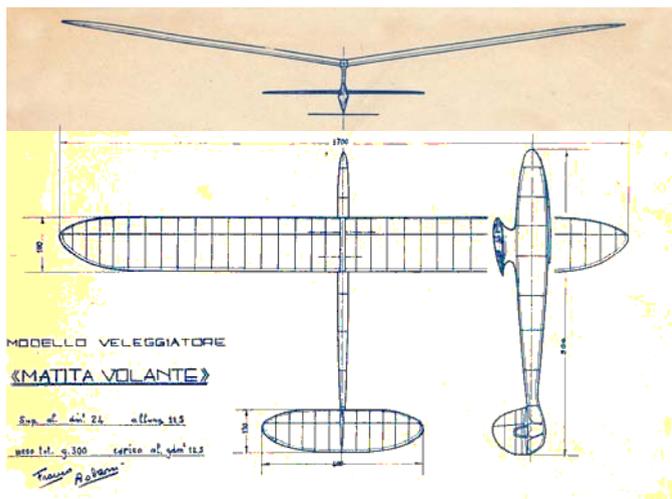
Ce n'è anche per gli amanti della musica: incredibilmente, in questo numero unico troviamo un 'Inno dell'Aeromodellista', di tal Mario Ghilardi, che ha composto parole e musica per questa marcetta. Ai più curiosi possiamo inviare copia dello spartito manoscritto.



Il veleggiatore di Franco Ferrazzi

Modello Veleggiatore
 Caratteristiche:
 Aper. alare . 2150 mm
 Lunghezza . 1070
 Allungamento . 198
 Carico alare . 17
 Profilo alare . Göttingha 538
 (Consiglio . S.L.)
 Progetto, disegno e costruzione
 di Ferrazzi Franco
 Scala . 1:6

Il trittico del modello di Ferrazzi porta una curiosa nota: sul disegno è indicato un profilo Göttingha (sic!), ma poi si consiglia di usare l'S.L.1



Il veleggiatore di Franco Bolzoni



Partenza in bicicletta per l'aeroporto

Degli aeromodellisti cremonesi citati, molti negli anni seguenti diverranno famosi: Leardo Goi, attivo sino a pochissimo tempo fa, era costruttore raffinatissimo ed eccelse nei motomodelli e nei veleggiatori. Giulio Pitturazzi si dedicò alle tre categorie, con ottimi risultati negli elastico e specie nei motomodelli (fu campione italiano nel 1947). Nel 1944/45 progettò e costruì un motore diesel da 3 cc (il *Pantera*) caratterizzato incredibilmente, data l'epoca, da travasi *Schnuerle*.

Di Adriano Castellani è quasi superfluo parlare: vulcanico e attivissimo, riprese ed ampliò l'attività iniziata da Leardo Goi di vendita di materiali aeromodellistici sino a costituire l'Aviomodelli, nome famoso in tutto il mondo. Fondò e diresse brillanti riviste e pubblicazioni ricche di progetti, disegni ed idee, la cui rilettura ci consente oggi di apprendere, capire ed anche un po' rivivere quanto succedeva in quegli anni.

Daniele Vescovi

Sandro Mossotti e Giampiero Janni

C'era una volta l'aeromodellismo fatto con piccole macchine volanti di legno tenute insieme con un po' di colla e con tanta fantasia. Sembra l'incipit canonico delle favole e forse lo è. Ma non delle favole di adesso che tendono ad essere sempre più tecnologiche. Per l'appunto è l'inizio di una favola di tanto tempo fa quando ancora l'U-control era "l'ultimo urlo della moda".

Di tracolli l'Italia ne ha collezionato tanti; anche adesso non ci facciamo mancare nulla. Di tanto in tanto, però, ce ne tocca qualcuno di tipo particolarmente drammatico. Tanti ragazzi all'indomani di quel particolare tracollo che si consumò fra il 1943 ed il 45 si ritrovarono "orfani" del settimanale l'Aquilone. Era una testata molto



Siamo prossimi all'epilogo della edizione romana. Si tratta della testata del numero 27 del 4 luglio 1943. Gli alleati stavano per effettuare il grande sbarco in Sicilia ed il tramonto del fascismo era alle porte.

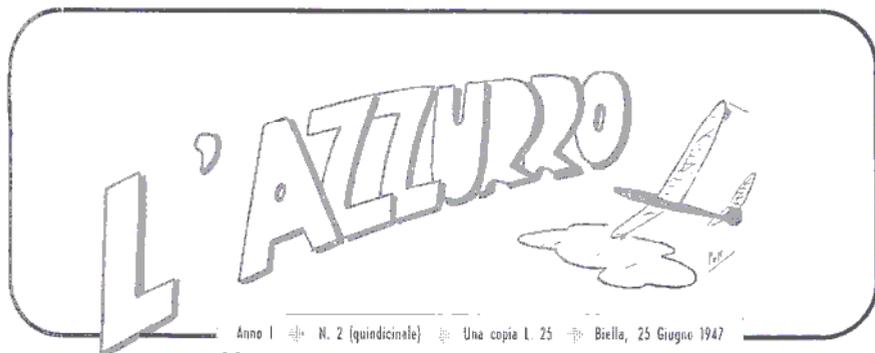
“governativa” dato che assieme alle rubriche modellistiche i redattori facevano molta propaganda al “regime”. Comunque, a parte gli aspetti di indottrinamento politico, quel giornale aveva la sicura virtù di veicolare montagne di informazioni tecniche di settore ad una incredibile pluralità di appassionati in giro per l'Italia. La redazione romana cessò le pubblicazioni immediatamente a valle del tracollo del regime. A dire il vero, in area repubblicana, quella testata fu resuscitata ed accompagnò, con cadenza variabile, i tanti aeromodellisti del Nord mentre la vicenda politica italiana, che purtroppo ha sempre disastrose ricadute sui singoli, finiva di andare a rotoli.

Dopo il 25 aprile del 1945 nelle edicole italiane del Nord, del Centro e del Sud non ci fu più nessun giornale disponibile. Non è proprio vero dato che in quei momenti a Roma Gastone Martini, che a suo tempo aveva diretto l'Aquilone, incardinava in mezzo ad innumerevoli difficoltà, la nascita di “Modellismo”. Adriano Castellani, in quel di Cremona, faceva nascere, con estrema determinazione, una testata che si chiamò, inizialmente, “Aviazione per Tutti” e poi “Aviazione Popolare” assieme a svariate monografie. Anche Franco Conte a Torino finanziò, in tutto o in parte, una bella rivista che si chiamò: “Il notiziario aeromodellistico” e fu diretta dall'Ing. Franco Muscariello ma purtroppo non ebbe vita lunga e neanche una diffusione capillare.

Rapidamente si inserirono altre riviste di breve durata come “Piccole Ali” anche questa torinese o come “L’Ala” stampata a Firenze che disponeva di una solida direzione editoriale e superiori risorse economiche quindi riuscì a sopravvivere diversi anni.

In questo contesto si inserisce l’avventura editoriale di quello che allora era un ragazzo. Si chiamava Alessandro Mossotti ed era un aeromodellista dotato di forti connotazioni artistiche. Era uno di quelli che avevano il gusto di disegnare i modelli con mano ferma ma aggiungeva anche il desiderio e la capacità di raccontare. Fu così che persuase il padre, che era il facoltoso farmacista di Sillavengo (NO), a finanziargli una ambiziosa avventura editoriale. Il ragazzo si fornì subito di un redattore capo di sicure capacità. Questi era (anzi è dato che è ancora fra noi) Ezzelino Rossi un pisano DOC che i casi della vita avevano fatto diventare piemontese.

Alessandro (Sandro) Mossotti fondò quindi un giornale che si chiamò “L’Azzurro”. Il nome non è casuale dato che lo troviamo nell’elenco delle monografie che le edizioni ESSE (ovvero Armando Silvestri) aveva pianificato nel lontano 1944. A quell’elenco di nomi attingono in tanti. Comunque il giornale di cui parliamo non mi risulta fosse stato registrato come pubblicazione periodica rimanendo, almeno nominalmente, il bollettino del circolo modellistico di Biella. Non è chiaro nemmeno per quanti numeri durò l’avventura che immaginiamo fosse parecchio costosa. Ne possiedo i due numeri iniziali e parte del terzo grazie alla cortesia ed alla premura di Ezzelino Rossi che li conserva da una vita.



Questa è la testata del secondo numero della rivista che si stampava a Biella i cui contenuti cominciano a spostarsi da argomenti di tipo aeronautico (un po' come l'Ala) verso un più spiccato interesse aeromodellistico.

Fra i vari contributi che l’Azzurro pubblicò sul suo secondo numero ce ne sta uno relativo alla “tecnologia di confine” nell’Italia di quegli anni. Si tratta di un modello U-control che ha la strana ventura di essere stato progettato da Gianpiero Janni che, proprio in quegli anni, era strettissimo collaboratore di Modellismo. Qualche parola in più su quest’altro personaggio va anche detta. Era un aeromodellista nato intorno al 1930 quindi aveva praticato il volo libero ma poi, nella Roma appena “liberata” e

gremita di militari americani che bazzicavano l'Aviominima di Uberto Travagli, aveva orecchiato la novità che veniva dall'America dei modelli che giravano attaccati agli "spaghi". Lo Swing di Travagli volò nell'agosto ma era dotato di un sistema di comando farraginoso fondato su diversi rinvii a carrucola, il che rendeva il suo materiale controllo abbastanza aleatorio. Sappiamo che nell'estate del '45 l'uso della squadretta non era ancora noto a Roma. Ninetto aveva idee chiare sulla complessità del sistema utilizzato da Travagli, quindi il suo primo U-control che volò alla Torraccia fu il GR 70, che aveva dotato di due tubetti piegati a squadra per guidare verso l'estremità alare i cavi che erano attaccati alla parte mobile del piano di coda. Comunque i cavetti non erano in acciaio armonico ma proprio due spaghi il che, unito alla bassa potenza disponibile, significava che anche il modello (ex volo libero) potesse solo svolazzare come un'anatra zoppa.

Fino alla scoperta del trittico del GIA 282, pubblicata sul secondo numero di l'Azzurro (del 25 giugno 1947), sapevo solo vagamente che anche Janni avesse fatto parte del manipolo dei precursori romani che rapidamente capirono che l'U-control aveva bisogno di caratteristiche sue proprie e non mutuata dal volo libero (dimensioni compatte e motori in grado di fare molti giri). Così persi l'occasione di farmi raccontare qualche dettaglio in più della vicenda nelle occasioni in cui lo incontrai nella capitale. Di lui sapevo soltanto che era un'autorità in ambito fotografico prima e cinematografico poi. Peccato.

Sapevo altre cose però. Per esempio sapevo che Janni non aveva dimenticato "Zio Falcone" ovvero Gastone Martini che lui aveva conosciuto bambino sulle pagine dell'Aquilone e che aveva poi reincontrato già adulto ai tempi della vicenda editoriale di Modellismo. Per quel giornale lui faceva sia il grafico che il fotografo e proprio questa sua passioncella accessoria finì col diventare la sua attività professionale. Gli aeromodellisti nel "fiore della vita" non hanno bisogno di spiegare chi fosse Martini ma per gli altri va detto che era l'abile direttore editoriale del giornale l'Aquilone. Lo era diventato alla metà degli anni 30 e lo rimase fino all'agosto del 1943. Poi lo ridiventò nel dopoguerra quando, per circa un anno, riuscì a resuscitare la testata con suo grave danno economico.

Dicono che gli fosse stato promesso un tangibile contributo economico da parte del ministero della difesa se avesse fatto risorgere la testata che era stata dell'Editoriale Aeronautica. Lui aveva compiuto il miracolo attingendo al suo fondo pensione ma la promessa mancò di concretizzarsi. Così già avanti negli anni si ritrovò con una pensione modestissima che non riusciva a coprire le grosse spese a cui, anziano e malato, era costretto. Nei suoi ultimi anni fu Giampiero Janni che materialmente aiutò Gastone Martini ormai prossimo all'indigenza. Questo soccorso, che non era solo economico, dato che non solo di pane vive l'uomo, non si interruppe mai fino alla morte all'età di quasi cento anni dell'ex direttore dell'Aquilone e di Modellismo vecchia serie. Incidentalmente queste cose nell'ambiente modellistico romano si sussurravano soltanto dato che nessuna conferma venne mai da Janni che, sul punto, si limitava a sorridere. Se non fosse una parola inusuale e fuori tempo direi che queste sono storie di gentiluomini.

Torniamo a Sandro Mossotti. Non sappiamo quando si concluse l'avventura del suo

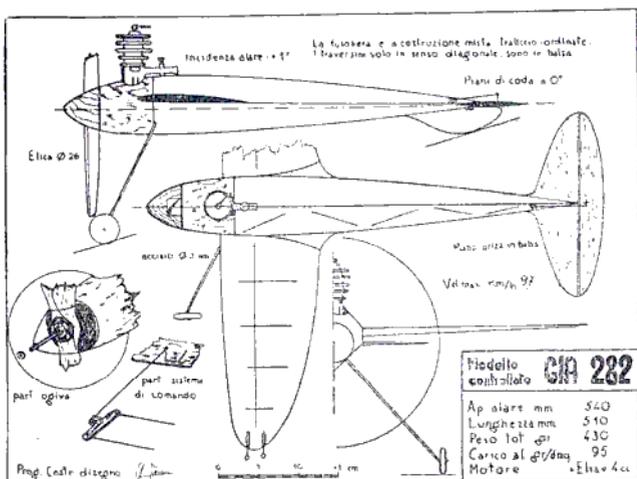
giornale ma sappiamo come si sia conclusa la sua avventura terrena. Era diventato un noto e stimato giornalista ed era molto attivo in ambito letterario ed artistico. Per esempio fondò il giornale letterario “La parrucca” di cui fu direttore fra il 1956 ed il 65. Comunque non aveva mai rinnegato il suo passato di aeromodellista. Infatti quando nel 1964 il “Corriere dei Piccoli”, testata scomparsa da circa quarant’anni, istituì una rubrica fissa di aeromodellismo ne fu lui il responsabile. Per inciso la rubrica per l’automobilismo era curata da Giampiero Janni il che non credo fosse una combinazione. Comunque si trovava a Parigi per lavoro alla metà degli anni 70 quando, con un conoscente, attraversava la strada sulle strisce pedonali. Accortosi che sopraggiungeva un’auto a velocità sostenuta ebbe cura di spingere via dalla traiettoria del pirata il suo conoscente ma questo gli impedì di scansarsi. Il pirata non fu mai identificato, il suo conoscente sopravvisse ed in questa maniera uscì di scena un altro aeromodellista di quelli che ci onoriamo di aver avuto fra noi.

Avrei voluto corredare questo testo con la tavola ridisegnata del modello di Janni ma, a disegno concluso, mi è parso opportuno allargare una minima indagine al contesto in cui nacque quel particolare progetto quindi, per intanto, allego trittico e note costruttive così come pubblicate su quella remota rivista e rimando al prossimo numero de l’Aquilone la chiacchierata a corredo del progetto redivivo del GIA 282.

APPROFITTATE!!!
Indirizzando: **AEROPICCOLA - Torino corso Peschiera 252 - Tel. 31.678**

Questa locandina pubblicitaria è tratta del numero 3 del "Notiziario aeromodellistico" quindi risale al settembre del 1945. Si noti che a quella data l'Elia 4 veniva venduto a 1.350 Lire. Nello stesso momento il MOVO D2 costava ben 3.500 Lire ed il tempo di consegna era di almeno un paio di mesi. Si trattava un prodotto di assai superiore qualità ma la differenza abissale giustifica ampiamente le manchevolezze del prodotto di Alberto Elia.

MODELLO TELECOMANDATO GIA 282



Il modello telecomandato GIA 282 è stato studiato per soddisfare al massimo l'aerodinamica, la leggerezza e la robustezza; la sua costruzione è abbastanza semplice e passo a descriverla.

La fusoliera è costruita con 4 listelli di balsa duro 3×3, con traversini solo in senso diagonale, anch'essi in balsa di misura adeguata. Vi sono solo due ordinate, in compensato da 1,5 delle quali alla prima è fissato il carrello, mentre sulla seconda terminano le longherine in faggio 10×10. Sul tratto centrale dei longheroni alari è fissato il triangolo di comando in alluminio, da cui si dipartono le astine in filo di acciaio da mm. 1. La capottina è in balsa, e così anche la parte anteriore della fusoliera; l'ogiva è in tiglio tornita e fissata per mezzo di un asse filettato saldato sullo albero del motore. L'impennaggio verticale è stato ridotto ai minimi termini, dato che esso si è mostrato praticamente inutile; il serbatoio infine, è posto

tra la prima e la seconda ordinata, nella parte inferiore della fusoliera.

I piani di coda sono ricavati dalla tavoletta di balsa da mm. 4, opportunamente sagomata, ed il piano mobile è fissato a quello fisso per mezzo di 4 linguette di seta incollate.

L'ala è costruita completamente in balsa, tranne il longherone che è in spruce 3×10; è necessario ricordarsi dei fori nelle centine della semiala sinistra per permettere il passaggio delle aste di comando, che all'estremità escono da due tubetti di alluminio fissati con collante e seta; il profilo è un piano convesso molto sottile, calettato ad l.o.

Il modello è completamente ricoperto con due strati di carta Super Avio, verniciata alla nitro.

La massima velocità totalizzata di km/h 97 è stata ottenuta con cavo di mt. 16.

GIAMPIERO JANNI

I 97 Km/h dichiarati sul trittico potrebbero fare sorridere anche tenuto presente che il modello installava un motore Elia da 4 cc. Se poi esaminiamo le caratteristiche del motore e le condizioni al contorno (di che materiale erano i cavi di comando?) forse quella velocità dovremmo apprezzarla in una luce differente.

Giacomo Mauro

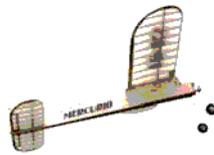
Un incontro fortunato

Zampettando a caso all'interno di un sito ceco, ho trovato le foto di un modello italiano che non mi sarei mai aspettato di vedere all'estero. Si tratta del MERCURIO di Castellani, un motomodello che montava un Dyno. E' del 1943 ed attualmente è inseparabile nella categoria dei Dynoderivati, ma in Italia non è considerato da nessuno.

Solo Marcello Zunica ne ha costruito un bell'esemplare, mentre il mio è ancora lontano dall'essere finito. Pensando di fondare una confraternita di amanti del Mercurio, ho attivato il solerte Pino che ha preso contatto con i responsabili delle SAM della repubblica ceca e di quella slovacca. E' saltato così fuori il costruttore del bel modello: è il ceco František Komzák , cui ho subito scritto, e che ha inviato altre immagini



del suo modello. La decorazione, con lettere di grandi dimensioni ma di felice aspetto grafico sullo sfondo bianco, è semplice ma molto efficace.



il lancio



il volo



www.kimm.rajce.net



la semplice e pulita struttura

Oltre alle immagini del modello di František Komzák, mi sono giunte anche quelle del bel MERCURIO dello slovacco Lubomir Hnrcar, Segretario di SAM 122, che nel suo sito ci regala una bella serie di immagini in sequenza, dalla impostazione della fusoliera, alla ricopertura, al volo:





Anche qui abbiamo una raffinatezza decorativa: le cifre, scelte di indovinato disegno, hanno altezza armonizzata con quella della fiancata sulla quale sono poste. Non comune segno di buon gusto.

Notata la presenza su entrambi i modelli del piccolo motore MP Jet da 0,6 cc (Letmo) , invece del classico diesel da 2 cc. Spiegazione: in quei paesi esiste in campo OT una categoria di modelli che hanno l'obbligo di impiegare solo questo motore; sembra che il Mercurio, costruito leggero, sia perfettamente adatto e competitivo.

Daniele Vescovi

Cronaca di una partecipazione al Concorso Nazionale 2013.

Per problemi logistico-familiari non possiamo partire di venerdì sera e quindi, sveglia presto al mattino, alle 4. La sera precedente avevo messo le mani su un modello da portare in gara, il Playboy, montando il musetto e l'ogiva, perché mi sembrava troppo brutto portarlo al C.N. così...rustico. Il modello era stato provato senza musetto e ogiva, ma anche se mi ripeto di non toccare i modelli già provati alla vigilia di una gara, mi sono fatto prendere "dall'ora del bischero" che arriva sempre puntuale.

Carico la macchina e partiamo alle 4,45 e mi immetto sul Raccordo Anulare con direzione A1 e destinazione Ferrara. Il viaggio procede liscio, con soste agli autogrill per la colazione ed il rifornimento fino all'uscita di Ferrara, che mi vede pagare il pedaggio alle 9,30 circa. Non ci ho messo poi tanto a fare 450 km e adesso mi attendono solo 70 km per arrivare a Bosco Mesola, vicino all'Abbazia di Pomposa sulla Via Romea. Ci metterò 30 minuti circa, al massimo, con queste strade di pianura dritte come le strade americane che si vedono nei film, mi sono detto. E per le 10 inizierò a fare i lanci con tutta calma, avendo tempo fino alle ore 16 per completare gli 8 tentativi di regolamento, avendo due modelli iscritti. Come sempre, tra il dire ed il fare c'è di mezzo qualcosa ed io ci ho trovato, sì, una strada tipo americano, la superstrada Ferrara-Porto Garibaldi, ma nella quale tutti andavano al massimo ad 80 km/h a causa dei cartelli di avvertimento della possibilità di trovare gli autovelox in azione. Mi sono dovuto accodare alla fila di auto che procedeva nella mia stessa direzione, fino alla sospirata uscita sulla Via Romea, direzione Venezia, dopo una mezz'ora abbondante.

Non che dopo sia andata meglio, se non per il fatto che mi sono sbagliato nel seguire le indicazioni della locandina, per trovare prima Bosco Mesola e poi l'Aviosuperficie. Finalmente, alle 11 circa, trovo l'aviosuperficie di Valle Gaffaro; mi iscrivo e comincio a scaricare la roba. Monto il tavolino, ombrellone ed i modelli accanto agli altri modellisti, che si sono messi tutti in fila a bordo campo



il Lancer di Carletti

proprio accanto ad un fosso, con tanto di acqua, che delimita il posteggio. Imparerò a mie spese che di canali e fossi, quella zona è costellata. Ma andiamo avanti nel racconto. Fatto tutto, mi avvio alla linea di volo a cercare un cronometrista disponibile.

Lo trovo ed inizio a far scaldare il motore del mio Brigadier per la ½ A Texaco.

Tira un vento tiepido e l'aria è umida, condizione normale visto che siamo nelle valli di Comacchio ed il mare si trova a pochi chilometri dalla pista. Lancio il modello che sale abbastanza bene col motore che gira la sua 7X4 senza problemi. Faccio il primo 360 per tornare sopravento, faccio il secondo 360 e vorrei fare il terzo, ma il direzionale non risponde! Problemi di radio, penso, ed allora provo il profondità che, però, risponde benissimo. No, la radio non è. Vai a sapere cosa è successo, penso,

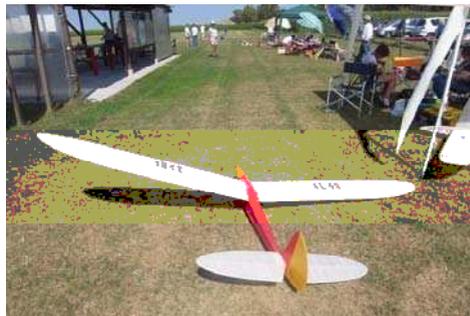
mentre il modello segue il vento e sale come non mai, per conto proprio e stabile come un modello a volo libero di quelli seri. Spentosi il motore, più che rimanere a guardarlo scendere su una distesa enorme di campi di mais, alto più di due metri, non posso fare. Il Brigadier, però, alza la coda e smette di scendere. Anzi, ha beccato una termica che lo fa salire in spirale e lo fa sparire nella caligine, alla faccia degli altri poveri concorrenti che si dannano l'anima per trovare qualcosa di decente. Spengo la radio e torno verso il tavolino sconsolato. Andiamo avanti, mi dico e, verso le 12, preparo il Playboy Senior per la Texaco. In linea di volo, provo la radio, accendo il mio PAW 15 ed iniziano i problemi. Il motore non sale di giri, batte in testa e surriscalda. Sono innervosito, non capisco il perché ci sia tanta differenza dall'ultima volta che l'ho provato e decido lo stesso di decollare, anche se il motore non supera i $\frac{3}{4}$ dei



Curzio Santoni ed il Playboy. In secondo piano i due Ohlsson di Bernardi e Landini

giri massimi ottenibili. Raggiungo a malapena una settantina di metri di quota quando il motore si spegne, dopo un paio di minuti. Nonostante sia un buon modello, il volo finisce presto e mi appresto ad atterrare nell'apposito spazio destinato dalla organizzazione dietro la linea di decollo, e che corre parallelo alla pista di atterraggio. Mentre la taglio per atterrare, il cronometrista mi dice di stare più a destra; non capendo cosa intenda, accosto ancora un po' dato che lo spazio di atterraggio è, ad occhio, circa mezzo ettaro in erba all'inglese e sono sicuro di arrivarci. "Attento!" mi dice, ma sono oramai vicinissimo a terra: invece di rimbalzare sull'erba, lo vedo sparire inspiegabilmente alla vista!!! "Guarda che c'è un fosso che corre lungo la pista e ci sei caduto dentro!" mi dice il cronometrista sorridendo sotto i baffi, in risposta alla mia espressione da idiota. "Io avevamo detto al Briefing stamattina." E chi c'era al briefing stamattina! Ero in viaggio! Mi avvio a riprendere il modello di cui vedo solo la coda.

Nel fosso c'è mezzo metro d'acqua, con tanto di ranocchie, alghe e lenticchie d'acqua. Il modello è immerso fino a metà fusoliera e, per tirarlo fuori, devo usare entrambe le mani anche perché le piante acquatiche si sono intrecciate all'elica. Se volevo centrare il fosso apposta, col cavolo che mi riusciva. Me lo lascio tristemente dietro per la coda, mentre



L'A.C. 40 di Rover Mersecchi

lascio una scia di acqua che zampilla dai buchi della fusoliera tra i sorrisetti degli altri concorrenti, essendo stato l'UNICO fesso che ha centrato il fosso nei due giorni di gara! Rovescio il Playboy sul tavolo da campo e apro lo sportello della fusoliera, estraendo la gommapiuma totalmente inzuppata d'acqua; tolgo la batteria e la ricevente. Pulisco il modello dalle lenticchie d'acqua, che si sono infilate anche dentro alla fusoliera. Per non parlare dell'acqua nel motore. Apro la ricevente e la metto al sole, assieme all'interruttore ed alla batteria, con la speranza che, una volta asciugata, possa ancora funzionare e me ne vado al ristorante, in compagnia degli amici senesi. In quel momento l'altoparlante della direzione di gara manda il seguente messaggio;" Avvertiamo il modellista che ha perso il modello, che è stato ritrovato e che sarà riportato nel primo pomeriggio.". Meno male! Almeno riporto a casa motore, e la ricevente e la batteria li posso usare sul Playboy, dato che le speranze di utilizzare ancora il modello erano pari a zero, essendosi sicuramente danneggiato in maniera irreparabile. Mi consolo a tavola con un buon pranzetto, in-



il Presidente, Paolo Montesi

naffiato da abbondante rosso di Montalcino, prodotto direttamente dall'amico Lisini, che aveva provveduto a metterlo sul tavolo assieme ad una bottiglia di grappa di Brunello, sempre di sua produzione. Ritorno in pista, a fine pranzo con il sorriso tipico di chi, dopo abbondanti libagioni, è



i modelli dei Cavicchioli, padre e figlio

in pace con il mondo e mi rimetto al lavoro sul Playboy, che era rimasto, per tutto il tempo, ad asciugarsi a godersi il sole ed il vento di questa bellissima pianura ferrarese. Riconnetto tutte le spine alla ricevente e provo ad accendere la radio. Che bello, funziona tutto! Do qualche colpo all'elica, per vedere se c'è ancora acqua nel motore e lo finisco di svuotare, rovesciando il modello. Mentre compio questa operazione, mi accorgo che il cavo in plastica del comando motore è piegato a 90°; ecco perché il motore non saliva di giri, il comando non arriva a fondo corsa perché il cavo è piegato. Ma perché è piegato? Guardo meglio e mi accorgo che la farfalla del carburatore batte sulla capottina motore come arriva a mezzo gas e, dando gas al massimo, il cavo di comando si piega. Ecco risolto il mistero, ed ecco confermato il fatto che non si toccano i modelli alla vigilia di una gara: mai! Mentre continuo ad armeggiare, alzo gli occhi e vedo un ragazzo avvicinarsi con in mano un modello rosso e giallo, dalla

sagoma familiare. Non ci posso credere. E' il mio Brigadier! E' intatto e qualcuno ha anche provveduto a spegnere la ricevente! Chiedo notizie al riguardo del ritrovamento, e mi dicono che un socio aeromodellista della aviosuperficie se lo è visto atterrare accanto mentre, sul trattore, stava arando il suo campo a circa 6 km di distanza dalla pista. Non ha dovuto fare altro che prenderlo e riportarlo a lavoro finito. Vuoi vedere che le cose cominciano a mettersi per il verso giusto? Il Playboy può ridecollare e il Brigadier mi è tornato intatto. Approfittiamo del momento buono, mi dico, e mi precipito in linea di volo. Accendo il motore e butto il Brigadier in aria, avendo avuto cura di riattaccare il comando del direzionale, che si era tolto non si sa come e perché. Faccio i tre lanci rimanenti, uno di seguito all'altro, vado a prendere il Playboy per completare gli altri tre lanci rimasti, e lascio il Brigadier sotto l'ombrellone. I successivi tre voli con il Playboy vanno bene, anche se di termiche se ne vedono poche, sono quasi le 4 del pomeriggio ed il vento è rinforzato. Spenta la radio mi metto a chiacchierare con gli altri modellisti, quando in lontananza vedo Wainer Gorzarelli che entra nel fosso, che delimita il campo dal parcheggio, e ne tira fuori un modello rosso e giallo. Ma guarda che sfortuna povero Wainer, mi dico, anche a lui è andato il modello nel fosso! Meno male che non è una brutta giornata solo per me, mi consolo un po' biecamente. Che strano: il modello che ha recuperato adesso lo stà dando a mia moglie. Troppo strano. Decido quindi di avvicinarmi alla mia postazione e mi accorgo che il modello è il mio; è il Brigadier che avevo lasciato vicino al tavolino. Visto che le disgrazie non vengono mai sole, mentre lanciavo l'altro modello, un colpo di vento lo aveva sbattuto nel vicino fosso, finendo con la semiala destra a mollo.

In questa mia spedizione non è che abbia ottenuto voli magnifici, si aggirano tutti sui 6-7 minuti, ma sono contento lo stesso perché, per come si era presentata la mattinata, i lanci che ho fatto mi sembrano i più belli di tutta la mia carriera modellistica. Sono meglio di una vittoria al Concorso Nazionale. Morale della favola? Partecipare ad un Concorso Nazionale od anche ad una gara o ad un raduno vale sempre la pena; Il prossimo anno, quando dovrete decidere se partecipare o no al prossimo Concorso Nazionale od anche ad una gara o ad un raduno, solo un po' più lontano da casa, anche se vi ci vogliono alcune ore di viaggio per arrivare, e magari pensate di non avere modelli performanti che non vi daranno molte speranze di piazzarvi bene, tra il mettersi in gioco e stare a svolazzare con gli amici in pista, tra vedere facce nuove o vedere sempre le stesse, tra andare e non andare, scegliete SEMPRE di andare. Vale sempre la pena. Garantito.

Curzio Santoni



Concorso Nazionale - Valle Gaffaro (FE) - 7/8 settembre 2013

OTMR

NR	Concorrente	Città	Modello	Motore	Punti
1	Bruschi Domenico	RSM	Herky	McCoy	1440
2	Borsetti Gianni	Ferrara	Anzac	O&R	1247
3	Bruschi Domenico	RSM	Sailplane	Hornet	960
4	Canella Gian Marco	Ferrara	Airborn	McCoy	886
5	Montesi Paolo	Roma	Stentorian	O&R	550
6	Carletti Mario	Ferrara	Lancer 82	O&R	340

TEXACO

NR	Concorrente	Città	Modello	Motore	Punti
1	Bernardi Federico		Ohlsson		2112
2	Binelli Luigi	Forte Marmi	Westerner		1947
3	Landini Fabrizio	Siena	Ohlsson		1918
4	Gianati Marco	Ferrara	Falcon		1845
5	Semboloni Alessandro	Siena	KL.61	MVVS	1440
6	Cavicchioli Algelo	Milano	Playboy		1245
7	Lisini Lorenzo		Playboy		1170
8	Civolani Gianni	Finale Emilia	Cloudster	PAW .35	1104
9	Cavicchioli Giorgio	Milano	Wiking		881
10	Negro Franco	Genova	KL.61	MVVS	684
11	Santoni Curzio	Roma	Playboy	PAW .15	546
12	Montesi Paolo	Roma	Lanzo Bomber	Super Cyclone	367
13	Roversi Roberto	Ferrara	Playboy		237

1/2A TEXACO

NR	Concorrente	Città	Modello	Motore	Punti
1	Negro Franco	Genova	Lanzo Bomber	Cox 049	2129
2	Borsetti Gianni	Ferrara	Civy Boy 31	"	1758
3	Borsetti Gianni	Ferrara	Kerswap	"	1714
4	Gianati Marco	Ferrara	Civy Boy	"	1477
5	Canella Gian Marco	Ferrara	Lanzo bomber	"	1457
6	Ghirardelli Giancarlo	Vigarano Pieve	U.235	"	1201
7	Trevisani Gianluca	Ferrara	Spearhead	"	1115
8	Wicker Alfred	Francia	Playboy	"	1050
9	Santoni Curzio	Roma	Brigadier	"	888
10	Roversi Roberto	Ferrara	Kerswap	"	881
11	Carletti Mario	Ferrara	Walkyrie	"	764
12	Cavicchioli Giorgio	Milano	Playboy	"	755
13	Grassi Roberto	Ferrara	Yankee	"	423
14	Artioli Gianni	Ferrara	Civy Boy	"	151

DYNO DERIVATI

NR	Concorrente	Città	Modello	Motore	Punti
1	Crestani Mario	Valdagno	Cucù		491
2	Ricco Valter	Grisignano	Cucù		180
3	Costalunga Lanfranco	Verona	M.30		136
4	Romagnoli Luigi	Cesena	M.26		==

NMR

NR	Concorrente	Città	Modello	Motore	Punti
1	Gianati Walter	Ferrara	Cloudster		1033
2	Pecorari Renzo	Monfalcone	PE.49	Veco 29	876
3	Romagnoli Luigi	Cesena	Mini Hogan	Fox 35	723
4	Bruschi Domenico	RSM	Herky	McCoy	541

NMR 2,5

NR	Concorrente	Città	Modello	Motore	Punti
1	Posa Francesco	Bari	Schmidt	Barbini	1049
2	Romagnoli Luigi	Cesena	Hammerhead	Supertigre	915
3	Grassi Roberto	Ferrara	Cumulus	Cox Tee Dee	747
4	Canella Gian Marco	Ferrara	Orion	Supertigre	523
5	Pecorari Renzo	Monfalcone	Lucky Lindy	Supertigre	==

OTE

NR	Concorrente	Città	Modello	Motore	Punti
1	Grassi Roberto	Ferrara	Langosta	Scorpion	2005
2	Mersecchi Rover	Forlì	Siné 46		1800
3	Mersecchi Rover	Forlì	Siné 46		1800
4	Carletti Mario	Ferrara	Valkyrie		1763
5	Fabbri Franco	Bologna	Siné 46	Cyclon	1662
6	Poli Giorgio	Rovigo	The Gool	Turnigy	1635
7	Poli Giorgio	Rovigo	Playboy	Axy	1565
8	Canella Gian Marco	Ferrara	Lanzo Bomber		1322
9	Gialanella Mario	Gorizia	Stardust		1288
10	Panizzo antonio	Rovigo	Playboy		1118
11	Posa Francesco	Bari	Mini Hogan		1107
12	Toschi Alessandro	Ferrara	Old Girl		1014
13	Bagatin Luigi	Rovigo	Airborn		848
14	Ricco Valter	Grisignano	De Filippis	Himax	275

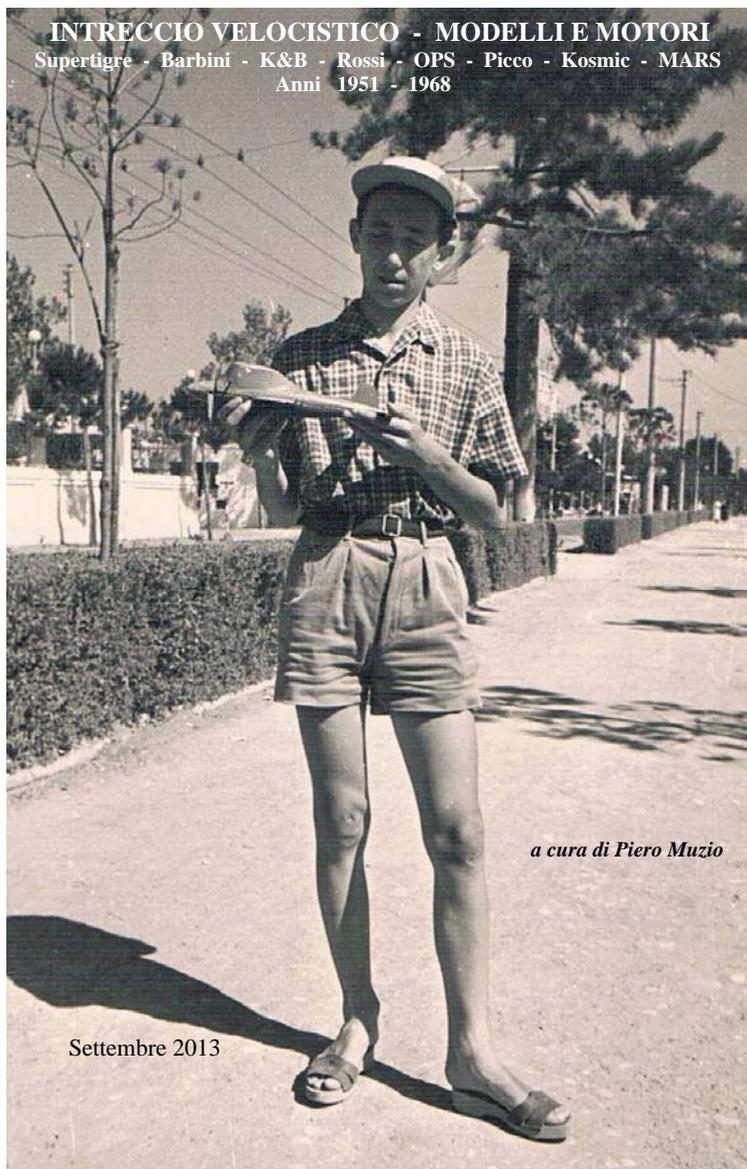
1/2 OTE

NR	Concorrente	Città	Modello	Motore	Punti
1	Fabbri Franco	Bologna	De Filippis	Speed 400	1811
2	Fabbri Franco	Bologna	Tiger Rag	“	1144
3	Gialanella Mario	Gorizia	Strato Streak	“	958
4	Grassi Roberto	Ferrara	Lanzo Bomber	“	879

OTVR "B"

NR	Concorrente	Città	Modello	Punti
1	Mersecchi Rover	Forlì	Balestruccio	901
2	Mersecchi Rover	Forlì	AC.40	900
3	Fratini Fulvio	Pescara	Paragon	820
4	Binelli Luigi	Forte Marmi	Balestruccio	766
5	Valentini Valerio	Roma	Red Hawk	655
6	Gianati Walter	Ferrara	EC 28/44	522
7	Posa Francesco	Bari	Astrale	465
8	Villani Ennio		Kavka	461
9	Toschi Alessandro	Ferrara	Belzebù	346
10	Valentini Valerio	Roma	Nibbio	291
11	Civolani Gianni	Finale Emilia	Balestruccio	==
12	Gialanella Mario	Gorizia	AC.40	==
13	Ghiotto Antonio	Vicenza	Uranio	==
14	Ghiotto Antonio	Vicenza	Balestruccio	==



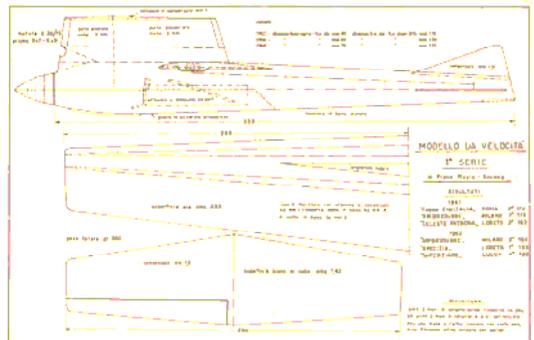


Piero Muzio, qui sopra a 15 anni, ha preparato un bel lavoro sui primordi della velocità in VVC in Italia (Cat. F2A), la cui prima parte, relativa agli anni 1951-1968, viene inviata in questi giorni a tutti i soci di SAM 2001 l'Aquilone con un indirizzo E-mail.



Il modello col G20 Speed che partecipò alla Coppa Supertigre a Bologna nel 1957

Bologna - Giardini Margherita
Coppa Supertigre 1957
Concorrenti e tabellone



Il velocità 1ª serie (F2A) del 1961

Due modelli del 1966: quello a sx, col G15, fu 2° al C.I. del 1967, e vinse il C.I. del 1968. Quello a dx, col G20, fu 2° al C.I. del 1966, e partecipò ai CdM di Swinderby (GB)

Alcune delle immagini che compaiono nel lavoro di Piero Muzio.

La festa dei Novantenni

Vi assicuro che non avevo previsto di presenziare al Concorso Nazionale. Ero appena tornato a casa dopo una lunga assenza e pensavo di starmene calmo e tranquillo per un po'. Ma è bastata una telefonata che mi informava che in occasione della cena del sabato ci sarebbe anche stata una cerimonia di consegna di una targa ricordo ad alcuni amici novantenni, per farmi cambiare idea.

Non è che fossi completamente all'oscuro della cosa, perché alcuni mesi prima Mario Gialanella me ne aveva accennato. Avevo espresso il mio parere favorevole ma, non avendone più sentito parlare, la cosa mi era quasi passata di mente.

Così, sabato mattina, partenza per Valle Gaffaro dove sono arrivato con notevole ritardo sul previsto per aver "collaborato" ad una coda automobilistica tra Padova e Chioggia. Salutati gli amici e placata la fame, ho chiesto informazioni sul programma della serata. Mi è stato detto che gli amici ai quali si era pensato di dare una targa erano: Giulio Dorio, Licio Fanfani, Giotto Mazzolini, Volveno Pecorari, Vincenzo Scardicchio, Gino Ursicino e Tiziano Vicentini. Soltanto Fanfani, Pecorari e Vicentini sarebbero stati presenti. Alla mia osservazione che l'elenco non era completo, mi è stato risposto che si era trattato di una dimenticanza alla quale si sarebbe posto rimedio in altra occasione. Speriamo.

La cena si sarebbe tenuta nel salone d'onore del Castello Estense di Mesola, concesso dalla locale Pro Loco per interessamento dell'infaticabile Maurizio Baccello.

Come ho avuto modo di constatare, si tratta di una meravigliosa costruzione, non per niente denominata "delizia", edificata alla fine del sedicesimo secolo dai Duchi d'Este per dimorarvi durante le battute di caccia che si svolgevano nel vicino Bosco della Mesola.

La consegna delle targhe ai festeggiati presenti è stata accompagnata da un ottimo prosecco e poi ... tutti a tavola.

Come si può vedere dalla foto, la tavola è stata preparata con molta cura e intonandola all'ambiente. La cena è stata "principesca". Ogni portata è stata preparata nelle cucine del Castello ed è stata accompagnata da ottimi vini. Siamo stati trattati veramente come ospiti di riguardo.

Al termine, dopo aver gustato la torta commemorativa (proveniente da Gorizia), siamo stati invitati a visitare il museo sito al piano superiore del castello.



Pino Càrbini

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 ^a Coppa d'oro FA	L. Lanzoni	0545-34600
15 set	Chiasiellis	Raduno e gara GIP-46 Luca Rossi	M. Giroto	335-1318415
15 set	Valle Gaffaro	SAM Model Day	M. Baccello	331-3603841
29 set	Terni	Tex, 1/2A 1/2AE, OTE 1° OT Day	C. Santoni	339-1165277
7 ott	Ghisalba (BG)	Memorial Mozzarini raduno OT	A. Vaccari	andrea@gabonline.it
04 nov	Rieti	Raduno chiusura anno	C. Santoni	06-5193281
09/10 nov	Cartigliano (VI)	Convegno motori Ninetto Ridenti	G. Carbini	0424-35058
1 dic	Desenzano (BS)	Mercatino	F. Filippetti	328-2852505
7/8 dic	Ramacca (CT)	Grand Prix dell'Etna 2013 - gara OT	C. Minotti	095-436587
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

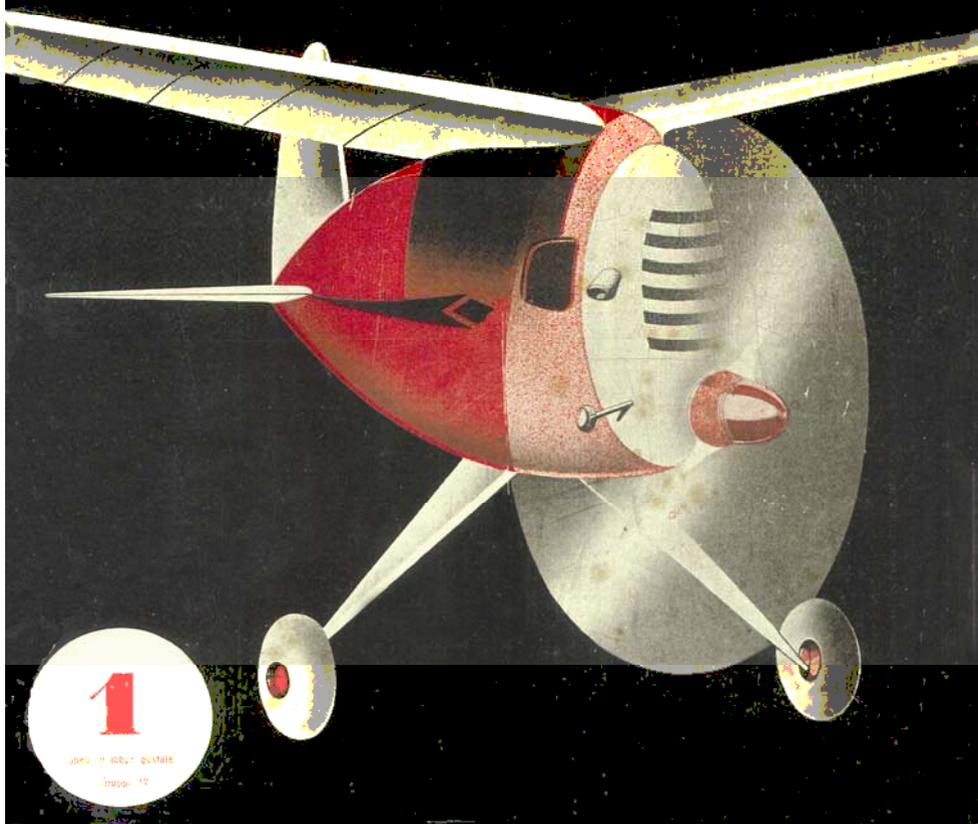
tel. 0532.63407 - 333-1288763 - E-mail: daniel38@alice.it

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.

MODELLI VOLANTI



La copertina del numero unico **MODELLI VOLANTI** di Adriano Castellani,
un bell'esempio di grafica anni '40

Gruppo Aeromodellistico Reatino
"FALCO"
Rieti - ITALIA



COPPA TEVERE

Raduno Competitivo



Gruppo Aereomodellistico

Falchi di Rieti

Pista di Cantalice (RI)

Domenica 3 Novembre 2013

COPPA TEVERE

Ti invitiamo a partecipare a questo RADUNO COMPETITIVO che è stato creato con il **fine esclusivo di favorire sia il divertimento che lo spirito di aggregazione dei modellisti partecipanti**. Nel caso tu voglia partecipare alla parte competitiva di questo raduno, ti puoi iscrivere alla Coppa Tevere che adotta un regolamento che vuole esaltare le doti intrinseche del modello e quelle del pilota, senza che queste sconfinino nell'agonismo più acceso, così da rendere i nostri incontri più **DIVERTENTI** e fedeli allo spirito O.T. possibile

Modelli

- Sono ammessi modelli progettati entro il 31/12/1956;
- E' ammesso l'ingrandimento e la riduzione del disegno originale;
- Sono ammessi modelli su progetti personali, anche non pubblicati su riviste, a patto che la documentazione presentata sia sufficiente a stabilire, con ragionevole certezza, profilo, dimensioni originali e la data di progettazione;
- Sono ammesse ricostruzioni da modelli da tritico o da materiale fotografico, con le stesse condizioni messe al punto precedente;
- Il peso minimo del modello non può essere inferiore a:
 - 200 gr/c.c. per i modelli a motore a scoppio;
 - 20 gr/dmq per quelli a motore elettrico.
- E' consentita qualunque modifica strutturale (aggiunta o diminuzione del numero di centine, ordinate, longheroni, listelli e tralicci, modifica delle sezioni degli stessi,

pennellature ecc. ecc.), rispettando le geometrie basilari del modello originale. I materiali utilizzabili sono la balsa, il compensato ed il legno in generale. Non sono ammesse le varie fibre (vetro, kevlar, carbonio, ecc.) e neppure i materiali come polistirolo e poliuretano. Sono ammesse le pellicole plastiche per la ricopertura in sostituzione di carta, seta o altri tessuti.

Motori

Sono ammessi tutti i tipi di motore, elettrici compresi. Non sono ammessi motori dotati di scarichi a risonanza o simili. E' permesso l'uso del carburatore R/C senza alcuna limitazione.

Classi

- La classe è **UNICA**;

Tutti i modelli partecipano avendo, come unica discriminante valida per la classifica, il rapporto dato dal tempo di volo totale/tempo motore utilizzato dal concorrente. (Esempio: il tempo motore è stato di 60 secondi, il tempo totale di volo 300 secondi il coefficiente per la classifica sarà di 5,00 (300/60). L'utilizzo di motori, originali o repliche, costruiti entro il 31/12/1956 comporterà un bonus del **5%** sul punteggio valido ai fini della classifica finale.

Lanci e classifica

- ?? I lanci di gara, salvo limitazione od estensione decisa in accordo con tutti i concorrenti, hanno un tempo limite di quindici minuti.
- ?? Ogni concorrente può effettuare quanti lanci riterrà opportuno nel periodo stabilito da D.G. Per la classifica, si terrà conto solamente del lancio migliore.

- ?? La quantità di carburante, per i motori a scoppio, come il tempo motore utilizzabile, **E' LIBERO**. Ogni concorrente può regolarsi come ritiene più opportuno e senza alcuna limitazione sulla base delle caratteristiche del modello utilizzato.
- ?? Sono ammessi i lanci a mano.
- ?? **I lanci inizieranno alle ore 9,30 e avranno termine alle ore 12.30;**

Nel caso di parità si effettuerà un lancio simultaneo, dopo il termine stabilito per i lanci di classifica.

Sia il tempo motore che il tempo di volo, decorrono dal rilascio del modello o dal distacco delle ruote da terra. Il tempo di volo termina per atterraggio o urto contro ostacolo fisso; in caso di scomparsa alla vista momentanea il cronometrista riprenderà il conteggio solo se il modello ricompare entro 10 secondi, altrimenti il tempo rilevato utile alla classifica rimane il precedente.

Iscrizioni

L'iscrizione da effettuarsi sul campo, **SOLO PER CHI VUOLE CONCORRERE ALLA COPPA TEVERE**, è di 5 Euro indipendentemente dal numero di modelli iscritti. E' comunque gradita la comunicazione della adesione, per la predisposizione dei premi. Per informazioni telefonare o scrivere a: Santoni Curzio - 065193281 - 3391165277 - cusanton@tin.it

Premi

In natura ai primi tre classificati.