

L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 70

Novembre-Dicembre 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

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. 090.662038
E-mail: giacomo.mauro@virgilio.it

Giuseppe Tortora
Viale dei 4 Venti, 128
00152 ROMA RM
Tel. 06-5809619

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

SOMMARIO

- Dalla Redazione	D. Vescovi	pag. 1
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 2
- Finalmente	G. Gosio	" 4
- Wakefield elettrico - Orrore	G. Romagnoli	" 6
- Il Procellaria	D. Vescovi	" 8
- Un Wakefield italiano	D. Vescovi	" 10
- Origini romane volo circolare	G. Mauro	" 12
- Settimanale Tempo	D. Vescovi	" 19
- La vita ricomincia	G. Lusso	" 20
- Old Timer Day - Rieti	C. Santoni	" 22
- Trofeo Frank Ehling	C. Santoni	" 24
- Gara GIP-46 - Acireale	V. Scrima	" 26

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: S. Saccani, D. Vescovi, L'Ala 1947, L'Aquilone 1939 - 1945, Notiziario Aeromodellistico 1945, Modellismo 1946, Model Airplane News 1945, Il Tempo 1941, C. Santoni, G. Lusso, V. Scrima.



Nella prima di copertina il bel lancio di un elastico in volo libero. Nella quarta la copertina del Settimanale Tempo del 2 Gennaio 1941.

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

DALLA REDAZIONE



Il volo libero. Sembra di parlare di cose antichissime e superate, ma i modelli che riproduciamo, muniti di aggiornatissimi apparati radio, erano tutti a volo libero e volavano, spesso egregiamente, senza interventi esterni. Sembra inconcepibile oggi che un modello possa volare senza essere radiocomandato; la gran parte degli attuali oldtimeristi è costituita da gente che è nata con la radio in mano, e non ne può più fare a meno. Altri oldtimeristi, in età giusta

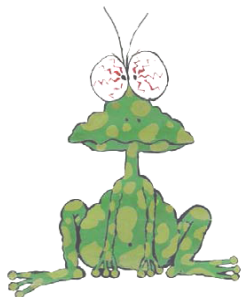
per aver praticato il volo libero, hanno conosciuto la radio in età - diciamo - avanzata, e se ne sono innamorati. Come è noto, l'innamoramento senile è una delle peggiori sventure: si è portati a fare cose che 'prima' erano impensabili, si rifiuta la logica e si esagera nella dedizione al nuovo amore. Abbiamo visto, ad un convegno di idro, far compiere tutte le figure acrobatiche ad una riproduzione dell'idrocorsa Macchi 72, e nessuno si è vergognato dello sconcio storico, compiuto tra scroscianti applausi. Ugualmente contenti ed applauditi sono coloro che, negli USA, fanno fare passaggi bassi in volo rovescio alla riproduzione di un bombardiere quadrimotore B 29. Queste manifestazioni di fastidiosa ignoranza sono possibili per la presenza di un radiocomando e possono, anche se in forma attenuata, contagiare l'attività 'old time' nella quale l'apparato dovrebbe servire a togliere il modello da situazioni di pericolo o a non farlo allontanare troppo dal campo. Non a farlo atterrare obbligatoriamente in una zona limitata (altra regola USA importata e senza senso). Non a farlo salire secondo i comandi del 'pilota'. I modelli che riproduciamo, se seriamente progettati e centrati, salivano allora senza ausili esterni: perché non dovrebbero farlo oggi? Una volta in volo, pescata una termica, viravano verso il centro di essa, senza aiuti radio, e non ne uscivano più: la cosa ogni tanto succede anche oggi, quando la radio non è azionata. Certo, bisogna saper centrare i modelli. Una buona occasione per vedere, se Dio vuole, i modelli volare come al loro tempo è l'inserimento del volo libero nel prossimo Concorso Nazionale, e di ciò parla Gosio in questo numero. Speriamo davvero che siano in buon numero coloro che tireranno fuori i vecchi modelli dai vecchi cassoni e che magari nel corso dell'inverno qualcuno ne metta insieme uno nuovo. Il ricco archivio disegni di SAM L'Aquilone può aiutare chi cerca il modello che ha sempre sognato di costruire.

Se ne è andato anche Luigi Bovo. Ricordiamo su 'Modellistica' la sua ben tenuta rubrica di rassegna della stampa estera e soprattutto i suoi articoli tecnici. Aveva, come i veri maestri, l'abilità non comune di far apparire di facile soluzione anche i problemi più ostici. Sarà ora lassù a parlare di coppia e di potenza con i tanti, i troppi che lo hanno preceduto, e ad ascoltare le nostre inutili parole.

Siamo sotto le feste, ed auguriamo a tutti un sereno Natale ed un buon 2014.

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



*Siamo a fine anno e questo significa che dobbiamo pensare alla **Festa degli Amici** e all'**Assemblea Generale** che, come da tradizione, si svolgono nel fine settimana successivo all'Epifania. Le date sono perciò sabato 11 gennaio 2014 per la Festa e domenica 12 Gennaio per l'Assemblea. Grazie alla disponibilità di Giovanna e Gina Ridenti, figlie dell'indimenticabile Ninetto, fondatore della nostra SAM 2001, tutto si svolgerà come negli ultimi anni, presso l'abitazione di Via San Godenzo, 42 a Roma. Poiché la capienza massima dell'appartamento è di circa 70 persone, chi desideri partecipare alla cena è pregato di comunicarlo prima possibile al tesoriere Pierangelo Quaglieri, specificando se si ha bisogno anche di sistemazione alberghiera. Si potrà arrivare sin dal primo pomeriggio. Per quanto riguarda l'Assemblea di domenica 12, avrete trovato tutte le indicazioni nella lettera di convocazione che, al momento in cui sto scrivendo, è già stata spedita a tutti i soci ordinari. La stessa è riprodotta, salvo la parte riservata alle deleghe, nella pagina a fronte.*

Fine anno significa anche che è tempo di metter mano al portafogli e provvedere al rinnovo dell'iscrizione. Le istruzioni le trovate in terza di copertina. Rammento agli 88 soci che hanno sottoscritto la nostra polizza assicurativa che la copertura scade il 28 Febbraio 2014. Per evitare buchi, il rinnovo deve pervenirmi almeno con 15 giorni di anticipo. Se accettate un consiglio, rinnovate al più presto ... e avvertitemi quando fate il versamento. Mi fareste proprio un grande favore.

In questi ultimi tempi ho ricevuto alcune biografie da parte di alcuni di voi che, accogliendo il mio invito, hanno spremuto le meningi alla ricerca dei loro ricordi.

Il mio invito è sempre valido. Anche chi ritiene la propria "carriera aeromodellistica" non interessante, può raccontare di quell'unico modello costruito o di quell'unica gara cui ha partecipato. Bisogna tener presente che la grande "STORIA" è un insieme di piccole "storie". Prima della seconda guerra mondiale la RUNA faceva di tutto perché molti ragazzi facessero aeromodellismo col dichiarato intento che, una volta cresciuti, i ragazzi diventassero piloti militari. Dopo la guerra, molta attività si svolse presso i centri parrocchiali.

A pagina 4 Giancarlo Gosio, nostro vicepresidente, auspica che il Concorso Nazionale 2014, aperto a tutte le categorie di modelli, abbia successo. Me lo auguro anch'io e, per quanto riguarda la ricerca di regole semplificate per il volo libero, mi permetto di suggerire la formula "Sardegna": il pieno ad un minuto, adottata per evitare di perdere moltissimi modelli a causa del maestrale quasi sempre presente.

Il Presidente mi ha suggerito di fare un archivio fotografico dei soci allo scopo di facilitare il riconoscimento tra noi in occasione degli incontri. Che ne dite? A me non pare una brutta idea.

Porgo a tutti voi i migliori auguri per il prossimo Natale e per il nuovo anno, sperando che sia ricco di soddisfazioni aeromodellistiche ... e non solo!

Pino Càrbini



SAM 2001 L'AQUILONE

SEGRETERIA

Bassano del Grappa, 10 dicembre 2013

OGGETTO: Convocazione assemblea ordinaria

^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^

Ai soci di SAM 2001 L'AQUILONE.

ATTENZIONE La presente lettera costituisce comunicazione ufficiale per la convocazione dell'assemblea ordinaria da tenersi, ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, entro il 31 marzo di ogni anno.

E' indetta:

in prima convocazione, per le ore 07.00 del giorno 11 GENNAIO 2014;
in seconda convocazione, per le ore 10.00 del giorno 12 GENNAIO 2014.

L'ordine del giorno è il seguente:

- controllo dei presenti, di persona o per delega;
- relazione del presidente;
- relazione del segretario
- relazione del tesoriere;
- approvazione del bilancio consuntivo 2013;
- approvazione del bilancio preventivo 2014;
- varie ed eventuali.

L'assemblea si terrà in Roma, Via San Godenzo, n. 42.

Ricordo che, ai sensi degli artt. 7, 8 e 9 dello Statuto, possono partecipare all'Assemblea i soci in regola col versamento della quota sociale 2013.

Secondo quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto, è possibile partecipare all'assemblea rilasciando delega scritta ad altro socio. Ogni socio presente può rappresentare con delega un massimo di cinque soci assenti.

Colgo l'occasione per inviarvi i miei più distinti saluti.

IL SEGRETARIO

FINALMENTE

Sì , finalmente si parla di un Concorso Nazionale degno di tale nome.

Finalmente questa gara, che nel 2014 sarà organizzata da SAM 2001, probabilmente riuscirà a rispettare le nostre tradizioni storiche, e non può essere altrimenti, vista la vocazione di SAM 2001 per la storia dell'Aeromodellismo Italiano.

Fino a qualche anno fa il Concorso Nazionale era organizzato, almeno per la parte storica della Gara (il Volo Libero), dagli aeromodellisti di Siena i quali, però, vedevano frustrate le loro fatiche dalla scarsa o nulla partecipazione degli aeromodellisti italiani.

Nelle ultime edizioni si vedeva la partecipazione di qualche senese, qualche genovese e uno o due romani: decisamente molto poco per le sei categorie del Volo Libero, poi ridotte a tre ed in fine abolite per diserzione generale.

La cosa sconcertante è che di modelli a Volo Libero ce ne sono , in giro per l'Italia, ma la pigrizia ha avuto la meglio, e i modelli sono rimasti a casa; non sono più i tempi di ottantenni di acciaio inossidabile, come il buon Libertino che arrivava con sei modelli, o come il Fanfani, che di modelli ne portava “solo” tre, ed entrambi provvedevano personalmente ai recuperi per tutta la durata della gara.

Pazienza, i tempi sono cambiati, le primavere sono aumentate, le gambe reclamano la pensione. Questo, però, non può e non deve essere la giustificazione per non celebrare, almeno una volta all'anno, o almeno una volta ogni due anni, la Gara più rappresentativa dell'Aeromodellismo Italiano, e cioè il Concorso Nazionale per tutte le branche dell'aeromodellismo storico: Volo Libero, Volo Circolare, e Volo Radio assistito.

Il nostro Segretario, Pino Carbini, nell'Aquilone N. 68 ha lanciato l'idea, che deve essere raccolta con entusiasmo da tutti, perchè spetta a noi di SAM 2001 restaurare questa storica tradizione. Non ci saranno le oltre cinquanta iscrizioni per ogni categoria dei tempi d'oro, ma forse potremmo aspettarci le cinquanta iscrizioni in totale, che non sarebbero assolutamente da disprezzare (anzi...).

Ci sarà anche il problema del campo di gara che sarebbe bene fosse in località bari-centrica rispetto al nostro territorio, quindi si potrebbe pensare ad un campo in Toscana tipo Orentano. Però ci si potrebbe accontentare anche di un campo più modesto , tanto non credo che avremo una marea di vololiberisti ansiosi di gareggiare: fino ad ora non abbiamo notizie di crisi di astinenza da Volo Libero (purtroppo ...)

Però, nella stupenda eventualità che qualcuno decida di partecipare, dobbiamo essere in grado di offrire una competizione credibile. Dovremo, quindi, disporre di un campo che consenta di effettuare tre lanci per categoria, magari con il tempo massimo ridotto a due minuti, o due minuti e mezzo; non vorremo certamente battere qualche record. Ci basterà, se il campo sarà modesto, condurre una gara quasi simbolica, tale però da farci vedere per aria i nostri modelli a Volo Libero e ricordare i bei tempi

passati.

Se poi avremo la fortuna di avere un campo adeguato potremo dare libero sfogo alle nostre creature. In questo caso sorge un problema: i recuperi, che non tutti saranno in grado di effettuare in modo autonomo. Noi, in questo caso, non ci faremo trovare impreparati, e penso che sarà possibile reperire, in zona, un gruppetto di ragazzi che, dietro una mancia adeguata, potranno recuperare i nostri modelli.

Chissà, magari attratti dalla mancia, potranno vedere da vicino i nostri modelli, toccarli, chiedere informazioni e, magari, sentire nascere dentro di loro uno stimolo nuovo, quello stesso stimolo che abbiamo sentito noi tanti e tanti anni fa e che ci ha fatto vivere da aeromodellisti.

Gli amici del volo circolare potranno disputare una gara di acrobazia, con programma “storico” magari ridotto e semplificato, ma soprattutto potranno portare le loro creazioni per farle ammirare a terra e per aria; si potrebbe immaginare una gara di eleganza, oppure una gara del tipo “scoppia il palloncino”.

Certamente c'è gente che non ha mai visto un modello U-Control, o addirittura non ne ha nemmeno immaginato l'esistenza, e sono convinto che l'eventuale pubblico troverebbe interesse e divertimento, certamente più che guardare un modello grosso come una formica a 200 e passa metri di altezza.. Sarebbe bellissimo se potessimo avere anche una pista per mandare in volo i modelli da velocità, o i GIP 46 che hanno rinvendito alla grande il volo circolare.

Alla disperata possiamo risolvere con qualche foglio di faesite, tanto i GIP decollano in poco spazio.

La cosa che mi sembra veramente importante è riuscire a organizzare un Concorso Nazionale che, oltre ai soliti Radioassistiti che, se vogliamo essere veramente sinceri, rappresentano la parte più spuria dell' Old Timer, comprenda anche e soprattutto il Volo Libero e il Volo Circolare.

Non arrivo a dire che sarebbe bello vedere qualche Radiocomando d'epoca, a valvole e scappamento, ormai queste cose si trovano solo nelle collezioni private, o in qualche museo, ma senza di essi la nostra storia è carente di qualcosa di molto importante: alcune radici di quello che oggi è l'aeromodellismo moderno.

Giancarlo Gosio



WAKEFIELD ELETTRIFICATI ? ORRORE !

Avevo circa dieci anni quando, in quel di Bologna, fui contagiato dal virus dell'aeromodellismo grazie all'incontro con un grande elasticista, Vittorio Negri; qualche tempo dopo ebbi occasione di conoscere nella mia Cesena chi già praticava questa appassionante attività e che mi guidò nelle mie prime esperienze: Carlo Babbi e Giorgio Villa costruivano modelli Wakefield: era destino che io mi accostassi all'aeromodellismo con i modelli ad elastico. Anche se in seguito la mia attività agonistica si svolse in tutt'altro campo, essenzialmente nel volo vincolato, questa prima esperienza certamente mi ha formato, tanto che conservo ancora accuratamente un modello ad elastico di quella che una cinquantina di anni addietro era la "Formula Junior".

Date queste premesse, notizie provenienti dal Campionato Europeo recentemente svoltosi in Ungheria mi inducono ad alcune considerazioni: scrive Domenico Bruschi nella sua cronaca che notevole successo di concorrenti ha riscosso la categoria "Electrorubber".

Eh no, questa no, elettrificare i modelli ad elastico mi pare blasfemo, storicamente e tecnicamente.

Mi è sempre sembrato improprio ammettere l'uso del motore elettrico per la riproduzione di un motomodello storico, tuttavia riconosco che tale iniziativa, avendo dato la possibilità di gareggiare a tutti coloro che non hanno dimestichezza con i motori termici o che semplicemente non desiderano rischiare di affettarsi le dita o non amano liquidi e vapori untuosi e maleodoranti, ha allargato molto il campo degli appassionati partecipanti alle nostre manifestazioni.

Ma per i modelli ad elastico la cosa è ben diversa!

La matassa elastica ha rappresentato il primo motore usato per far volare un modello dotato di elica, e resta il propellente più originale e tipico dell'aeromodellismo, con caratteristiche uniche in fatto di prestazioni ottenibili a fronte di difficoltà di utilizzo del tutto proprie.

L'elastico immagazzina una quantità piuttosto modesta di energia, che però restituisce alquanto brutalmente con una fortissima coppia iniziale, decrescente nel corso della scarica, che rende necessaria l'utilizzazione di un'elica enorme in rapporto alle dimensioni del modello: è evidente come queste caratteristiche determinino difficoltà di centraggio uniche e superiori a quelle riscontrabili in ogni altra categoria del volo libero. Esattamente opposte le caratteristiche di erogazione di un motore elettrico: quanto di più costante ed omogeneo e modulabile a piacere, con assoluta libertà nella scelta dell'elica più comoda ed opportuna, senza coppia eccessiva da combattere per ottenere un volo regolare e perfettamente controllabile. E' evidente che il modello ad elastico, una volta motorizzato elettricamente, non avrebbe più niente da spartire con l'originale.

Consideriamo ora la struttura del nostro Wakefield, progettato e costruito secondo un regolamento che non prevedeva a quell'epoca limitazioni alla quantità di elastico, per cui i duecentotrenta grammi di peso complessivo erano suddivisi in parti circa uguali

fra modello e matassa: è facile rendersi conto che chi realizzava con tanto poco materiale una fusoliera capace di resistere alle sollecitazioni generate dalla matassa elastica, in particolare il forte momento torcente che si scaricava sulla struttura nel momento in cui il modello veniva rilasciato, doveva essere un modellista con i controbaffi. Con un motore elettrico al posto della matassa elastica scompare ogni problema, ma quello che ne vien fuori non ha più niente a che vedere con l'originale, e sarebbe quindi ridicolo inquadrarne la realizzazione o addirittura il volo nell'ambito dell'aeromodellismo storico.

E visto che ci occupiamo di modifiche ammesse nella riproduzione di modelli storici, sempre in sede di Campionato Europeo, da qualcuno è stato proposto di consentire l'uso di materiali compositi, per esempio longheroni in carbonio: un'idea del genere non merita neppure di essere discussa, tanto è estranea storicamente e tecnicamente allo spirito della nostra attività.

Ho voluto esprimere queste mie considerazioni che giudico condivisibili da parte di chi, pur interessato all'aspetto agonistico della nostra passione per i modelli old timer, considera prioritaria l'esigenza di conservarne lo spirito di memoria storica e tecnica.

Gigi Romagnoli



un povero KORDA trasformato in GIRMI

cere che l'aspetto estetico è accompagnato da intelligenti scelte aerodinamiche che legano bene con le soluzioni strutturali. Il profilo alare, il Gottinga 498, è un concavo di notevole spessore, che può ospitare un longherone ad 'I' di confortanti dimensioni; il raccordo alare con la fusoliera non è fatto 'ad occhio', ma è previsto all'attacco un biconvesso NACA 0015, di spessore analogo a quello dell'ala. Il bordo d'entrata è ricoperto, fino al 10% della corda, da impiallacciatura da 0,5 mm.

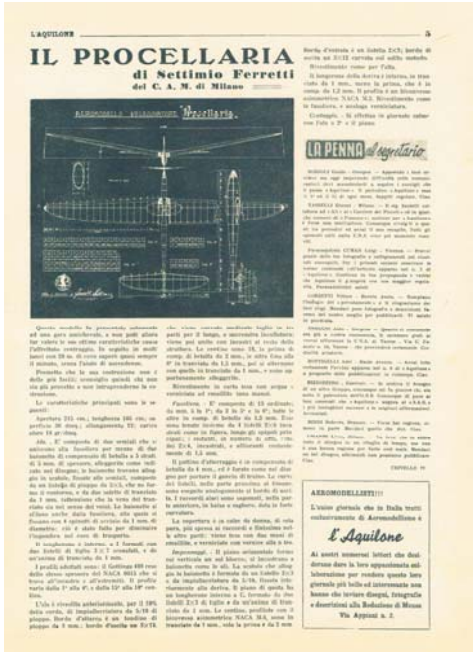
I piani di coda hanno un profilo biconvesso asimmetrico, il NACA M6, il cui spessore, il 12%, permette una struttura robusta e indeformabile. Anche la deriva non ha un profilo 'ad occhio', ma vi è previsto un NACA M2", profilo simile al NACA 0008, ma con lo spessore massimo più arretrato, giusto all'altezza del longherone. Nel disegno figurano tabelle utili a chi voglia tracciare una tavola in scala 1:1, per il dimensionamento delle parti, specie quello delle ordinate di fusoliera. Tipica del periodo è l'indicazione di usare calze di seta per la ricopertura della fusoliera.

La costruzione è tutta con materiali nazionali, con attenta scelta degli spessori e delle sezioni, tanto da portare il carico alare ad un ottimo 18g/dmq..

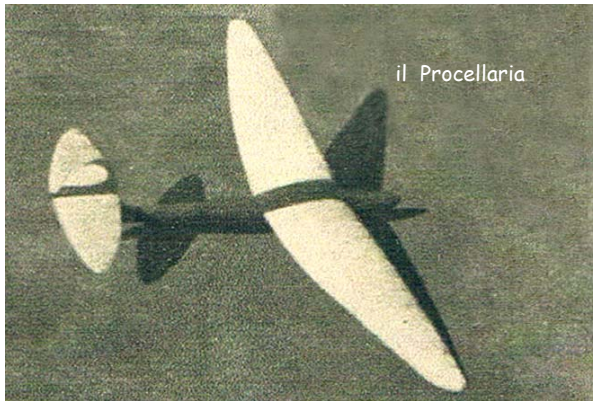
Nel disegno non è indicato il baricentro che, vista la combinazione di profili usati, potremmo orientativamente fissare tra il 40 e il 42%.

Rifatto oggi, anche con i materiali (balsa) disponibili, potrebbe essere opportuno non discostarsi troppo dal carico alare di progetto: potrebbe essere uscirne un veleggiatore di dimensioni contenute, molto elegante ed adatto ad ogni tempo.

Daniele Vescovi



la relativa pagina de l'Aquilone



il Procellaria

Un Wakefield italiano del 1938

Sino al secondo dopoguerra la formula Wakefield non ebbe in Italia particolare attenzione. Le gare si svolgevano secondo le regole FAI e, per ciò che riguarda i modelli ad elastico, i blandi regolamenti nostrani. Si iniziò a pensare seriamente alla formula Wakefield solo nel dopoguerra e la prima partecipazione di una squadra italiana si ebbe nel 1950. Fa piacere quindi la scoperta di un Wakefield italiano costruito nel 1938 da Angiolino Saccani, di Parma. E', secondo la formula di allora, un '8 once', ed ha la particolarità di essere dotato di elica monopala, soluzione allora non comune e sino ad allora impiegata, a nostra memoria, solo da Jim Cahill nel suo 'Clodhopper'.



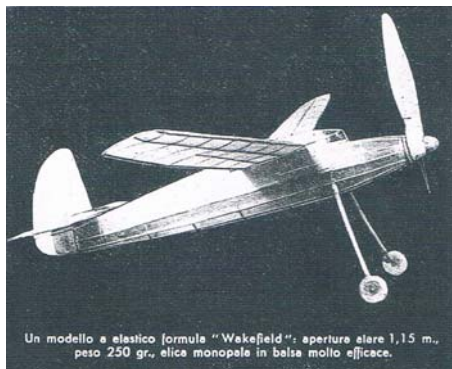
Il modello presenta una piacevole cabina trasparente; il diedro è a 'V' e la pianta alare, come risulta dalla foto a lato, è rettangolare con le estremità rastremate. Costruito con materiali nazionali, il modello ha un peso dichiarato di 250 grammi, un po' abbondante rispetto alla formula delle 8 once (227 grammi).





Dobbiamo al formidabile archivio ed alla squisita cortesia di Stefano Sacconi se possiamo disporre di queste inedite immagini. Traccia della esistenza di questo modello le avevamo per caso trovate sul numero unico *'per l'Aeromodellista'* del 1945 dove, a corredo di un articolo di Giovanni Fabbi ci sono le foto, ma anonime, di questo Wakefield e del motomodello 'Strale', entrambi di Angiolino Sacconi.

**LE COSTRUZIONI AEROMODELLISTICHE
NELLE VARIE NAZIONI**



Daniele Vescovi

Le origini “romane” del volo circolare

Nella prima parte di questo lavoro più che di modelli si è parlato di due modellisti che, in un momento pieno di difficoltà, quanto di innovazioni, contribuirono alla nascita ed allo sviluppo del volo vincolato circolare. Non erano soli in quella circostanza.

Nell'ambiente romano vi parteciparono diversi altri nomi ben noti. Uno di questi fu Uberto Travagli che ebbe la primogenitura del volo U/C a Roma per come il suo essere il patròn dell'Aviominima gli consentiva e forse gli imponeva. C'era anche Loris Kannevorff che, anche lui, non ha bisogno di presentazioni. Qualche altro nome potrebbe essere meno rinomato per via di una presenza più episodica ma non per questo trascurabile. Il primo che mi venga in mente è Giorgio Insom che, poco più che ragazzo (all'inizio del 46 Travagli lo chiama “Giorgino”), fu pure socio della Aviominima riversandovi un forte spirito innovativo che, forse, era troppo proiettato nel futuro. C'era pure Guido Naldoni che fu il precursore delle fusoliere tornite e scavate dal blocco e dei motori carenati. A quel tempo non usava il balsa ma lo stelo della ferula che era facile da rimediare in campagna.

Qualche altro nome sembra non sia conosciuto per niente eppure ebbe un ruolo fondamentale per far “scoprire” in Inghilterra nel 1943 i motori diesel regolarmente usati in Italia e per diffondere nel nostro ambiente le “novità” da cui le circostanze ci avevano lungamente tenuti lontano. Il capitano Dick Van De Velde viveva a Roma e frequentava l'Aviominima, appunto, dal 1943. Qualcuno disse che i suoi meriti modellistici fossero legati al suo essere attaché militare dell'ambasciata inglese (ma era anche il munifico dispensatore di coppe e trofei alle gare romane) ma i malevoli sostenevano fosse più un agente segreto.

Non sono in grado di fare grandi analisi per l'improvviso interesse destato dall'U control ma qualcosa ne ho capito. I disastri della guerra appena conclusa avevano lasciato una gran voglia di fare e di mettersi in gioco. L'ambito in cui si manifestò l'inquietudine in modo più visibile fu la corsa alla velocità che, nel nostro ambiente, non poteva essere appagata dai tranquilli voli dei veleggiatori o degli elastico. Questi aneliti trovarono nel volo circolare il mezzo più diretto e “facile” per esprimersi. Ci furono accesi scontri pro e contro la nuova moda che dilagava sulle riviste di settore. Il chiacchiericcio afflisse solo coloro che se ne curarono (sono sempre troppi quelli che si occupano con entusiasmo di ciò che non sanno e non capiscono).

Gli “eletti” fecero le loro prove da cui emerse quali fossero i margini di divertimento dei modelli in volo circolare. Fra questi ci stava tutta la schiera degli amici, rivali, colleghi di merenda e di squadra di quell' “enfant terrible” che Ninetto Ridenti fu per tutta la vita e che, guarda caso, conosceva Mossotti e fu sempre amicissimo di Gianpiero Janni.

Il GIA 282, come pubblicato su “L'Azzurro” il 25 giugno 1947, incarna uno stadio intermedio dell'evoluzione dei modelli U/C della Capitale. Sul numero 17-18 de l'Ala del 1947 esiste un articolo di Janni sull'argomento. E' un articolo redazionale in cui quel giovane e dinamico redattore di Modellismo (era anche grafico, disegnatore,

fotografo, progettista di modelli, inviato speciale, press agent e non so più cos'altro) faceva le sue riflessioni sulla nascita del volo vincolato nella capitale.

I primi modelli U/C che abbiano volato a Roma, nell'agosto 1945, erano quelli di Travagli e di Insom entrambi con motori Atomic. Il primo usava una versione preliminare dello Swing. Forse, per il loro essere soci, l'articolo di Janni accomuna i due modelli che però non erano uguali. Nessuno dei due montava la classica squadretta ma un sistema farraginoso di carrucole in cui scorrevano due fili di acciaio trecciato legati all'estremità di un braccio di comando solidale con la parte mobile del piano su cui agivano con comando desmodromico. L'architettura complessiva della cellula partiva da una analoga visione progettuale obbligata da quell'arcaico sistema di comando sicuro parto della fantasia di Travagli; stretta ed alta fusoliera con piano di quota molto sopraelevato e verticale a proseguire la sua parte posteriore. Lì finivano le affinità dato che quello che fu poi lo Swing e di cui l'Aviominima vendette la tavola costruttiva, aveva struttura convenzionale che, per Travagli, non significava facile; c'erano ordinate ravvicinate di compensato da 2 mm e di fitti correnti che raccordavano forme molto avviate ed eleganti in un insieme molto rigido. Il modello di Insom, la cui ala aveva assai superiore superficie ma forme squadrate, era ingegnosamente ricavato con del robusto cartone che sopportava gran parte della funzione resistente (una novità eccezionale che però non fu colta per quel che era). Da qui le spigolose superfici alari e di comando che si intravedono nell'unica (ed orrenda) foto esistente (l'Ala n. 17-18 del '47). Dei risultati delle prove Janni disse solo che andarono "benino" il che è un po' poco per rassicurarci.



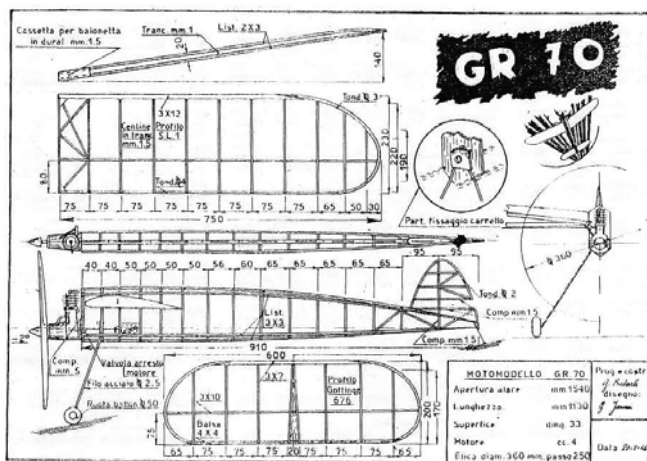
La foto, scattata in ambiente urbano (Piazza G. Verdi?), riesce a mostrarci, oltre alle forme squadrate di ali e timone, la stretta fusoliera raccordata al profilo dell'Atomic 4, l'impennaggio sopraelevato, l'affilato direzionale e l'ingombrante carrello.

Nell'articolo si dice che il secondo U/C nella Capitale fu un modello U/C di Ninetto Ridenti. Il testo lascia intendere che fosse un modello "nato U/C" con motore Atomic. Aggiunge che il 2 dicembre 1945 il modello volò "molto seduto" sul campo della Torraccia. A parte la qualità del volo, a cui è facile dare credito, le altre notizie

appaiono fuorvianti. Ninetto ricordava benissimo luoghi, modalità e svolgimento di quelle prove fatte alla Torraccia e ne riferì più volte. Rimane da capire il perché della singolare affermazione di Janni che quegli eventi conosceva per avervi preso parte. Qualche speculazione si impone.

La prima considerazione da fare è da motoraro. All'inizio di dicembre del 45 non credo che Ninetto ragazzo (non aveva ancora compiuto 15 anni) potesse possedere quel prototipo. E' risaputo che venivano realizzati nella maniera più artigianale, con grande dispendio di tempo e fatica mentre affannosamente il progettista cercava di spremere più giri e potenza in un turbino di successivi aumenti di cilindrata, fantasiose soluzioni architettoniche e fasature della valvola rotativa.

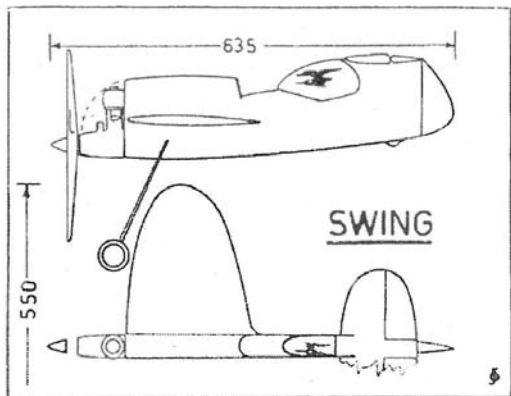
Inoltre, se entro il dicembre 1945 Ridenti avesse già costruito un modello U/C, è plausibile che dovesse avere dimensionamento confrontabile a quello dello Swing (circa 60 cm di apertura alare) quindi non si comprende perché avrebbe dovuto pensare, subito dopo, di trasformare in U/C il GR 70 che ha un diedro eroico, un'apertura alare di oltre 1.5 m ed un motore sicuramente vissuto (ed era l'unico che possedesse al momento). Il trittico, redatto da Gianpiero Janni e pubblicato su Notiziario Aeromodellistico n 17 (del 1 aprile 1946), denuncia la sua nascita di volo libero e forme appropriate al suo ruolo.



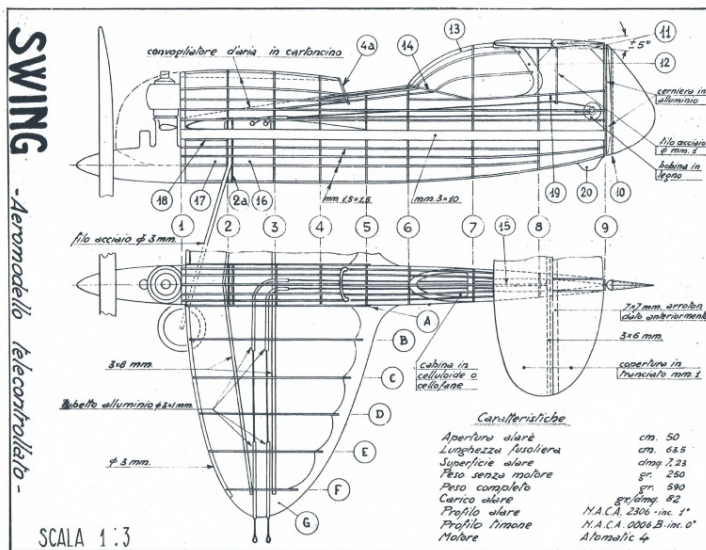
Il trittico del GR 70 come pubblicato nel Notiziario Aeromodellistico

All'origine lo Swing montava un complesso sistema di carrucole e di rinvii a filo (ripreso da quello della sintonia degli apparati radio del tempo) il che era una grossa complicazione (di qui l'esigenza di un fusoliera ad ordinate e correnti "fitti" per conferire rigidità). L'efficienza e la manovrabilità di quelle "realizzazioni" non poteva essere il massimo. L'evoluzione fu rapidissima se su Modellismo n 3 del gennaio 1946 compare un bel trittico della struttura dello Swing (la prima?) che mostra però due tubetti piegati al posto delle carrucole di rinvio nell'ala ma mantiene ancora quella in coda (quindi il comando a filo è ancora desmodromico). La qualità del tratto grafico fa pensare che fosse già il prodotto di una fase evolutiva anche se il piano di quota non ha vere e proprie cerniere (il movimento è consentito da fili di acciaio da

3/10 incastrati e incollati fra la parte fissa e mobile) e pure il direzionale ha una parte semimobile grazie a striscioline di alluminio sottile.



Questo trittico tratto dal suo articolo riproduce con esattezza le linee del primo Swing di Travagli e ci consente di apprezzare le doti di precisione di Giampiero Janni ancora ragazzo. Siamo alla metà del 1947.



La versione dello Swing che fu pubblicata su Modellismo n. 3 del 1946 mostra diverse differenze rispetto al progetto ed alla scatola di montaggio che fu poi venduta da Travagli, il che certifica l'esistenza di vari stadi di quella particolare evoluzione progettuale.

Janni colloca dopo l'inizio di dicembre del 1945, il successo ottenuto da un ex modello da volo libero modificato in U-control a 4 mani da Ninetto e da lui stesso. Due

orrende foto di quel modello, e non si capisce se ancora VL o U/C, corredano un ulteriore articolo di Janni apparso su Notiziario aeromodellistico n 17 del 1° aprile '46 ma con lo stato dei trasporti e delle comunicazioni di quei momenti non è azzardato ipotizzare che testo e foto si riferiscano ad eventi di qualche mese prima. La vicenda di un modello che volò in tre diverse configurazioni (prima volo libero, poi U/C per finire nella gloria di un volo da auto comandato) la raccontò Ninetto in occasione della presentazione della tavola rediviva del GR 70 il cui trittico, nella versione da VL, è firmato da Gianpiero Janni e datato 14 febbraio 1946. Così parrebbe accertato che, fra le sue svariate occupazioni, Gianpiero Janni facesse pure da press agent di Ninetto.

Quindi il GR 70 volò, come poteva, con tubetti a 90° in fusoliera e squadretta di comando solidale ad una piccola parte mobile del piano di quota. Mancava la carrucola di rinvio in coda e per diverse buone ragioni. Anzitutto era una soluzione “barocca” contraria al suo modo di vedere. Inoltre Ninetto conosceva bene l'inglese quindi leggeva avidamente le riviste che i modellisti americani sciorinavano all'Aviominima. Però non fece uso di cavetti di acciaio trecciato ma tutta la linea di comando era filo di refe quindi, con gli attriti immaginabili, il sistema poteva funzionare solo grazie al basso tiro del motore ed alle dimensioni notevoli del modello. Il GR 70 era (stato)

da volo libero quindi la sua disinvolta trasformazione in U/C era un ripiego per sperimentare alla svelta la novità.

The Dreamer

with *Flight-Controller*

REG. U.S. PAT. OFFICE

4 WAY FLIGHT MODELS \$1.00 EA

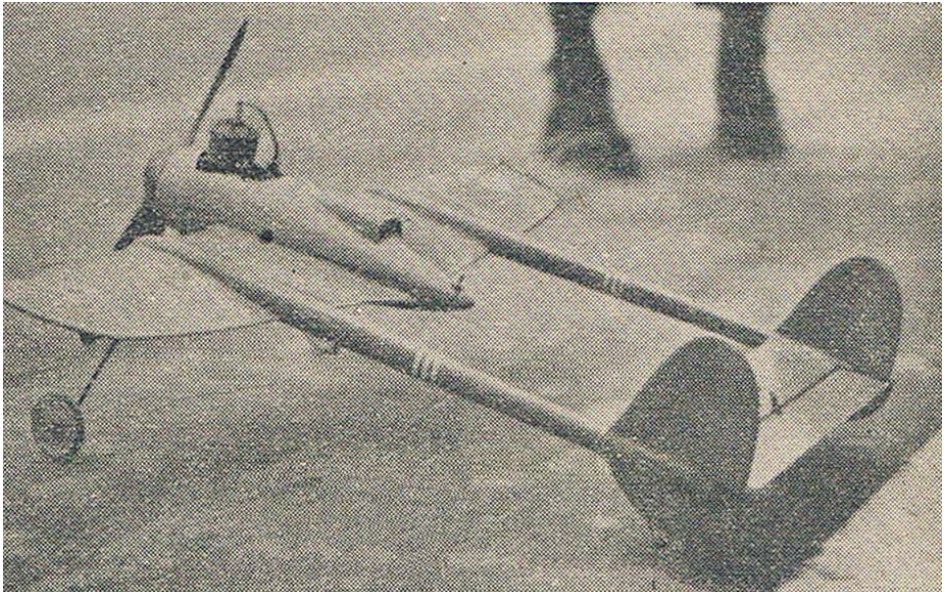
UNIQUE Design Gives 4-WAY Building and Flying Pleasure!

1: Gas Flight 3: Tether
2: Rubber 4: Flight-Control

Eagle MODEL AIRCRAFT CO.
(212) 51257 WATER ST., BROOKLYN 1, N. Y.

Questa locandina pubblicitaria del dispositivo Flight Control installato sul "Dreamer", rintracciata da Daniele Vescovi su M.A.N. del luglio '45 chiarisce che a quella data i lettori del giornale avevano precisa cognizione di un criterio di controllo basato su due tubetti piegati. A noi però rimangono seri dubbi sul livello di robustezza imposto al piano di quota che doveva reggere il tiro di un modello da velocità

Singularmente sappiamo che il “Dreamer” ottenne un notevole successo di costruzioni nell’Italia di allora. Per esempio il M.llo Zambianchi e Bettini parteciparono, proprio col Dreamer, dotato di riproduzioni del G9 (riproduzioni perché costruite da Zambianchi e non da Garofali) entrambi iscritti al gruppo Edera di Forlì.



Questo è il Dreamer di Zambianchi fotografato sul campo di Viareggio (l’Ala n. 4 marzo ‘47). La qualità della foto è modesta ma si nota bene la squadretta di comando sulla parte mobile del piano di coda.

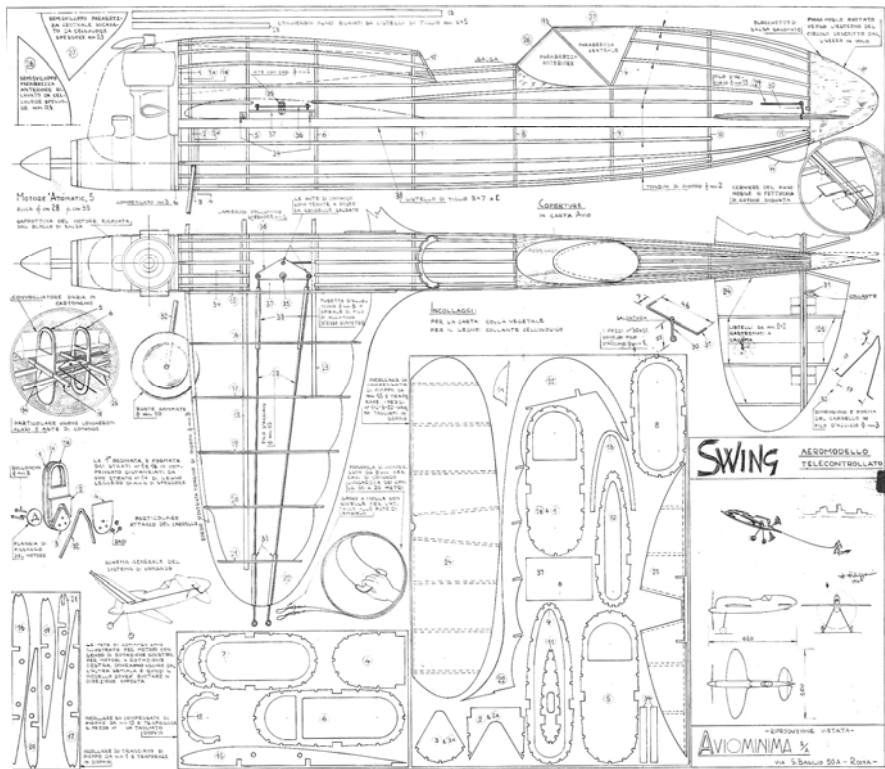
Forse il fatto che Janni abbia attribuito a Ninetto l’utilizzo del motore romano più sospirato del momento va inteso come una “promozione pubblicitaria” sia nei confronti della persona che verso la Aviomini. Analogamente andrebbe inteso il fatto di avergli attribuito la precoce realizzazione di uno specifico modello U/C.

La piazza in cui avvennero le infinite prove romane è la centralissima piazza Giuseppe Verdi in cui, fra l’altro, ci stava e ci sta il Poligrafico dello Stato il che la dice lunga sul livello di “disinvoltura” di quei baldi giovani che compivano i primi passi con l’U-Control. Anche a notte fonda quella piazza non è, e non è mai stata, deserta.

Nel momento in cui Janni scrisse il suo articolo Travagli aveva già revisionato il suo Swing che era diventato molto diverso anche in termini estetici oltre che funzionali.

Questa nuova stesura mostra diverse novità che, oltre alla squadretta ormai convenzionale, rendono chiaro che il lungo periodo di incubazione era stato proficuo.

La struttura di fusoliera, a parte il piano di quota che è adesso posizionato in maniera convenzionale sembrerebbe immutata ma in realtà lo spessore del compensato delle



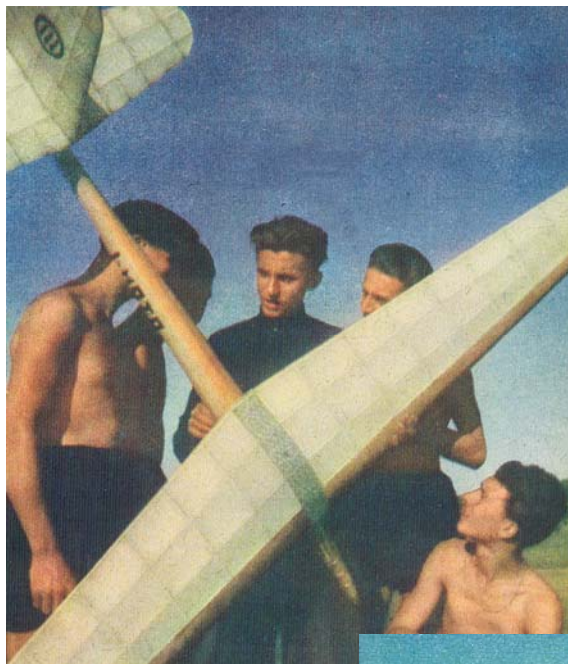
La tavola è firmata da Filipponi, bravissimo disegnatore che lavorava sia per Travagli che per Modellismo, ed è datata 1947. Purtroppo c'è solo l'anno ma è certo che si tratta dei primissimi mesi.

ordinate si è ridotto (da 2 mm è sceso a 1,5 mm). Sono pure comparse le cerniere di fettuccia sul piano di quota. Insomma non è più un paleo U-Control ma un modello assai più convenzionale, come il profilo alare adottato che appare un normale piano convesso e non più un NACA 2306 di più complessa realizzazione e di scarsa utilità in un U-Control.

Giacomo Mauro



Dal settimanale 'TEMPO' del gennaio 1941



Il veleggiatore che figura in quarta di copertina. Le foto a colori di quegli anni, come questa su 'Tempo' del 1941, sono rare e di qualità mediocre, almeno per gli standard cui oggi siamo abituati.

Sempre dal settimanale 'Tempo' del 1941, una rara foto a colori dell'aliante TURBINE di Luigi Teichfuss, il noto progettista e costruttore di alianti italo-svizzero.



La vita 'ricomincia' dopo cinquant'anni

All'inizio degli anni '60 era nata a Torino la categoria dei motomodelli con motore Cox .020. Regole come quelle dei motomodelli FAI ma con motore limitato a 0,33 cc, in pratica il Cox .010 oppure .020.

Approfitando di un viaggio negli USA di un collega, ne avevo acquistato uno a prezzo molto più interessante che in Italia. Come è arrivato il motore ho costruito un modello di 80 cm di apertura, riduzione in scala del modello che usavo per le gare con il Webra Mach 1, volava bene e mi permise di vincere il campionato torinese della categoria.

Al momento del trasferimento in Svizzera Romanda avevo regalato o venduto i miei modelli, salvo il motomodellino con il Cox .020 ed un Coupe d'Hiver, sperando di poter fare del volo libero. In Svizzera la cosa si è rivelata complicata, dato che l'unico campo disponibile era l'aeroporto militare di Payerne due o tre domeniche mattina al mese, con regole super complicate circa l'area e gli orari di volo. Ho quindi ripiegato sul radiocomando per il quale c'erano nell'area ginevrina o della Francia vicina ben 4 Club con ottimi campi anche se in un caso con divieto di usare motori termici per ragioni di rumorosità. I due modelli mi hanno seguito nei traslochi in Svizzera ma non hanno mai più volato.

Circa due mesi fa un amico del Club ha comperato un piccolo motore elettrico del peso di 10 grammi e mi è allora venuta l'idea di rimettere in aria il vecchio motomodellino; ne ho comprato uno anch'io ed ho iniziato il restauro e la trasformazione in radioassistito elettrico.

La ricopertura era in pessimo stato ed ho iniziato a sfoderarlo con il solito sistema del 'bagno di acetone', ma la cosa non funzionava: avevo dimenticato che avevo dato anche una mano di antimiscela, che proteggeva dall'acetone. Dovevo quindi procedere lentamente, ma alla fine il modello era tutto sfoderato, salvo la fusoliera la cui

ricopertura sul balsa era in buono stato. Ricavai senza problemi le parti mobili sul



Servi e ricevente stavano nella fusoliera, ma non il variatore e la batteria, che dovetti fissare con il velcro nella parte anteriore.

Dato che il Cox aveva l'attacco radiale, fissare il nuovo motore è stato semplice, e l'ho montato con le vecchie incidenze... sperando fossero giuste, anche se ritenevo che il Cox fosse più potente del motore elettrico con una piccola LIPO 2 S ed una 7x5 come consigliato dal costruttore.

Per la ricopertura ho usato gli ultimi due fogli di modelspan arancione, riprendendo lo schema della versione con motore termico.

Ricevente, servi, variatore e batteria hanno quasi raddoppiato il peso del modello, il cui carico arriva ora a 20 g/dmq, penalizzando un po' le qualità di volo specie in salita. Anche se oggi c'è la radio ho fatto il primo volo con motore ridotto dando solo circa due terzi della potenza: il modello è partito



con leggera virata sotto motore e la planata si è dimostrata corretta.

Secondo lancio col motore a fondo, montando una 7x4, dato che avevo avuto l'impressione che il passo fosse un pelo abbondante e mi sono ritrovato con 50 anni di meno vedendo che il modello saliva quasi come ai bei tempi in leggera virata senza che toccassi la radio, salvo al momento dello spegnimento motore... quando ho 'barato' un pelo mettendolo in virata un attimo prima di togliere motore ottenendo quindi una rimessa perfetta. Non ero più abituato a modelli piccoli e leggeri ed inizialmente

mi sono fatto sorprendere dal vento che lo faceva derivare, ma grazie alla radio sono riuscito a rimontare il vento e ad atterrare tranquillamente in pista. Non è più il modello leggero e scattante con il Cox, il motore elettrico è un po' più calmo; la planata risente del peso, comunque si difende ancora decentemente e, date le dimensioni ridotte, riesce a tenere nelle microtermiche.



Gianco Russo - Ginevra

1° OLD TIMER DAY - Rieti - 29 settembre 2013

Finalmente, dopo una pausa abbastanza lunga, il Gruppo Aeromodellistico 'Falchi' di Rieti, ha deciso di organizzare di nuovo una gara per modelli O.T, cosa che ha fatto molto contenti i modellisti delle zone limitrofe. Saputa la notizia, si sono ritrovati sulla pista di Cantalice modellisti di Roma, Viterbo, Napoli, Arezzo e Terni ed hanno dato vita ad una gara combattuta fino all'ultimo volo effettuato, per alcuni, sotto la pioggia. Il centro della giornata è stata la volontà di festeggiare Gino Ursicino, che ha ricevuto da parte delle SAM 62 e 2001 un premio 'alla carriera' per aver passato i 90 anni, rimanendo sempre modellista operativo. Tant'è vero che si è presentato in pista con un nuovo modello che, come è immaginabile, vola benissimo; peccato, mi diceva, che gli occhi non lo seguano più tanto bene. Ma per questo non ci sono problemi perché gli altri del gruppo Falchi non mancano di sostenere con affetto il loro decano. Riguardo allo svolgimento della gara, voglio fare i complimenti a Daniele Ruggeri e Franco Micheli, che hanno portato avanti il tutto in maniera ottimale, riuscendo anche a trovare - cosa unica - due sponsor che hanno contribuito al monte premi con materiale aeromodellistico. Cito con piacere i due illuminati, che sono 'Lipotec' e 'Modellismo Rossi' di Roma. Da segnalare di particolare



Il Mini Hogan di Moschini

l'amico Scarfi che ha portato in gara il SINE'

in due versioni, per il 1/2 A elettrico e quello con il COX, entrambi ben fatti ed assolutamente identici. Sempre nella 1/2 A Texaco si è assistito ad un piccolo giallo: il mistero del corto funzionamento del Cox di Sagnotti. Nonostante il pieno, il motore restava in moto nemmeno per un minuto. Maurizio diceva che non aveva più toccato il modello dall'ultima gara dello scorso anno e non si spiegava il perché. Dopo mezz'ora di tentativi, cambiando miscela, elica e controllando tutto quello che potevo, mi sono accorto che perdeva miscela dal serbatoio. Maurizio, demoralizzato, non voleva



Gino Ursicino festeggiato e perplesso



Scarfi ed il SINE'



Sagnotti e il suo pubblico

smontare il motore, ma io l'ho convinto: il motore è stato smontato, è stata stretta la vite incriminata; rimontato, ha poi fatto voli regolarissimi , con 2'30" di funzionamento. Molta gente in pista a chiacchierare e ad ammirare i modelli fino a quando è arrivata un po' di pioggia, che ha costretto a fare le premiazioni sotto il gazebo dell'organizzazione.

Bravi i Falchi di Rieti, che ci hanno fatto passare una bellissima domenica insieme. Appuntamento quindi alla stagione 2014.

Curzio Santoni

Le classifiche:

1/2 OTE

1° Antonio Scarfi	SINE'
2° Giuseppe Moschini	MINI HOGAN
3° Antonio Fontanelli	LANZO BOMBER

1/2 A TEXACO

1° Antonio Ricciarelli	KERSWAP
2° Gianluigi Gazzea	CONTEST
3° Giuseppe Moschini	MINI HOGAN

TEXACO

1° Silvano Lustrati	PILADE
2° Giuliano Rosati	P.B.2
3° Paolo Montesi	RECORD BREAKER

OTE

1° Eros Cavallaro	SUPER SCORPION
-------------------	----------------



l'atterraggio dell' MG 2 di Sagnotti sotto la pioggia

TROFEO FRANK EHLING 2013 - Aprilia, 20 ottobre 2013

Come alcuni di voi sapranno, il Trofeo Frank Ehling è una importante gara postale internazionale O.T. riservata a modelli 1/2A Texaco, che si svolge, ininterrottamente, dal lontano 1985. Finalmente, dopo due anni di interruzione, la nostra SAM 2001 ha potuto partecipare nuovamente a questa competizione, avendo radunato una squadra composta da almeno tre componenti, cosa che era risultata difficile negli anni precedenti a causa della mancanza di modelli per 1/2A texaco in ordine di volo. Peccato perché, essendo un estimatore di questa categoria, la ritengo una delle più semplici e divertenti del panorama O.T. e trovarmi a non avere nemmeno tre concorrenti per formare una squadra per due anni di seguito, mi ha fatto pensare sullo stato delle cose nel nostro movimento.

Riguardo alla gara di quest'anno vi dico subito che sono soddisfattissimo; la nostra squadra è arrivata seconda, ad un soffio dai primi, la squadra della SAM 114 WEST OHIO lasciando, tra le altre cose, i fratelli della SAM 62 diverse posizioni dietro. In questa occasione voglio ringraziare per la disponibilità e la cortesia dimostrataci, il Presidente del Gruppo Aeromodellistico Aldo Tenerini di Aprilia, che ci ha ospitato, aiutato e sostenuto in questa nostra impresa. Grazie Claudio. La data scelta per riunirci è stata il 20 di Ottobre ed alle 9,30 siamo tutti in pista ma il tempo non ci fa sperare bene per il prosieguo della mattinata. Il cielo è coperto, il terreno umido e c'è anche un po' di nebbia ma, per fortuna, non è freddo anche grazie allo Scirocco, che tira direttamente dal mare. Iniziano i lanci, ma non sono decisamente eccezionali: al massimo 8 minuti. Il lancio migliore, comunque, lo faccio io che lancio il mio Brigadier che, e non saprò mai per quale motivo, non risponde al comando del direzionale e se ne va per conto suo, lasciandomi con un palmo di naso ad immaginare in quale vigna, piantagione di kiwi o boschetto sia andato ad atterrare. Le ricerche sono state vane, e lo sono ancora, tanto che ho perso ogni speranza di ritrovarlo.

Un po' demoralizzati sia per il meteo che per la dolorosa, per me, perdita, continuiamo i lanci e, fortunatamente, le cose migliorano. Si alza un po' di vento ed il sole comincia a farsi spazio tra le nuvole, il terreno si asciuga e comincia a produrre termi-



Gazzea e il suo Contest



Lustrati con l'AL.MO. 7

che, tanto che Gazzea piazza uno stupendo ‘quasi’ pieno con 14’08” con il suo Contest (modello progettato da Frank Ehling), seguito da un ottimo 10’21” dell’AL.MO.7 di Lustrati, modello che tornava a volare dopo 5 anni di totale inattività, proprio per questa occasione. Anche Cavallaro comincia a macinare secondi, soprattutto dopo che viene definitivamente rimesso in sesto l’M.G.2 di Sagnotti, che porta in volo per indisponibilità del costruttore ad essere presente . Quale era il problema? Il problema stava nel fatto che, nel trasporto, la cabina dell’M.G.2 era



la squadra di SAM 2001

stata schiacciata e, una volta montata l’ala, avevamo un modello che non saliva sotto motore e che scendeva come un missile in volo veleggiato. Dopo vari tentativi di centraggio e spessoraggio, il buon Eros osserva che le sedi alari della cabina non sono parallele; da lì a concludere che il problema era quello è stato un lampo. Ripristinata la simmetria, il modello ha dato il meglio, guadagnando anche un bel pieno. Riccardelli, dopo un problema al primo lancio a punteggio zero, ottiene anche lui un bel pieno che consente alla squadra di “volare” in alto con il punteggio. Alle 13,00 finiscono i lanci e, tutti soddisfatti, ci facciamo la foto di rito dandoci appuntamento alla prossima edizione del trofeo, fissata per il prossimo Ottobre 2014, con la promessa di allenarci per portare a casa l’ambito trofeo. Un grazie di cuore a Luigi Gazzea, Eros Cavallaio, Antonio Riccardelli, Silvano Lustrati, a chi ha cronometrato e a chi ci ha ospitato e vi aspetto il prossimo anno. Mi raccomando, se avete un modello da ½A Texaco, tiratelo fuori e contattatemi, per favore; ci divertiremo!!!

Curzio Santoni

Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Punti
1° Gianluigi Gazzea	Contest	8’51”	14’00”	14’08”	1.688
2° Eros Cavallaro	M.G.2	4’09”	9’22”	15’00”	1.462
3° Antonio Riccardelli	Kerswap	0	8’25”	15’00”	1.405
4° Silvano lustrati	AL.MO.7	7’37”	10’21”	12’49”	1.390
5° Curzio Santoni	Brigadier	OOS	0	0	0
Punteggio totale					4.555

Classifica finale del Trofeo Ehling 2013

1	SAM 114 WORKS Club West. Ohio	USA	5.400
2	SAM 2001 L’Aquilone	Italia	4.555
3	SAM 51 Northern California	USA	4.370
4	SAM 43 Nashville/Knoxville TN	USA	4.321
5	SAM 26 Santa Maria, California	USA	4.167
6	SAM 27 North California	USA	3.860
7	SAM 62	Italia	3.792
8	SAM 40 (1) Michigan	USA	2.995
9	SAM 40 (2) Michigan	USA	1.952

Gara GIP 46 - ACIREALE - 17 Novembre 2013

Con i mezzi a nostra disposizione ...



... il 17 Novembre ci siamo recati, per la seconda prova di Gip 46 siciliana, ad "*Jaciriali*" ovvero Acireale, la ridente cittadina ionica alle falde dell'Etna, che ha eruttato tutto il giorno. La gara si è svolta in località Capo Mulini che per la sua bellezza è sicuramente il luogo dove il pastore Aci si incontrava con la nereide Galatea.

Alle ore nove del 17 novembre 2013, dopo alcuni giorni di cattivo tempo, i partecipanti si sono riuniti nel posteggio di Capo Mulini, la giornata era splendida con un bel sole ed una temperatura di 25°, eravamo in piena primavera con il vento ridotto ad un refolo.

Durante lo svolgimento della gara erano presenti due modellisti di vecchia data, Giuseppe Fallica, noto collezionista di motori aeromodellistici, ed il messinese Placido Restuccia che negli anni sessanta ha partecipato a gare di Velocità e Team Racing che speriamo di riportare alle competizioni.

I tredici concorrenti, divisi nelle due categorie modelli Standard (indicati dall'-



I cronometristi in piena attività



Raimondo Comito e Giuseppe Tuccari, ovvero: il passato e il futuro.



Giuseppe Avolio prepara il modello che lo porterà al 2° posto



Raimondo Comito avvia assieme a Rocca il modello di Vincenzo Scrima

Il vincitore Francesco Castro aiutato dalla figlia Stefania alla messa in moto del modello di Orazio Rocca



Francesco Pistarà prepara il suo modello con accanto quello del vincitore Francesco Castro

asterisco) e Modificati hanno cominciato le prove che hanno determinato, dopo i due lanci, la classifica sottostante:

concorrente	città	motore	1° lancio	2° lancio	vel. fin.
1. Francesco Castro	Acireale	G20G	171,92	174,59	174,59
2. Giuseppe Avorio	Catania	OS 15	126,65	161,36	161,36
3. Francesco Pistarà	Acireale	G20G	150,82	157,48	157,48
4. Pietro Maugeri	Acireale	G20G (*)	nn	156,45	156,45
5. Giuseppe Tuccari	Catania	OS 15	151,67	156,32	156,32
6. Lorenzo Tuccari	Catania	OS 15 (*)	155,37	155,78	155,78
7. Raimondo comito	Palermo	G20G	147,21	151,77	151,77
8. Pietro Maugeri	Acireale	G20G	145,96	148,3	148,03
9. Orazio Rocca	Acireale	G20G	139,43	139,70	139,70
10. Orazio Rocca	Acireale	G20G (*)	nn	137,77	137,77
11. Vincenzo Scrima	Palermo	OS 15 (*)	121,95	133,73	133,73
12. Antonio Maugeri	Acireale	G20G	nn	125,22	125,22
13. Lorenzo Tuccari	Catania	Oliver	nn	119,92	119,92

Dal punto di vista tecnico si è notato un notevole miglioramento da parte di tutti, rispetto alla prima gara di Termini Imerese, evidente effetto del lavoro svolto nel periodo di riposo sulla efficienza di eliche, miscela e modelli, il tutto magnificato dalla bellissima giornata più che primaverile con una temperatura di 25° centigradi, umidità del 55% ed una pressione atmosferica di 1001,5 mb.

Vincenzo Scrima



Partecipanti ed ospiti al pranzo rustico con pane caldo 'i casa cunzato' con olio di oliva, sale, pepe nero, formaggio ed olive, molto apprezzato da tutti

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

CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2014

2 Feb	Zanica	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
9 feb	Montorso VI	Mostra scambio	G. Zenere	335-6130031
5 Apr	Modena	Memorial Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
6 Apr	Sassuolo	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	M. Castagnetti	335-6227865
27 Apr	Nove VI	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	G. Carbini	0424-35058
18 Mag	Roma	Coppa Tevere formula Sport 2001	C. Santoni	339-1165277
15 Giu	Campo Felice	Raduno VL	C. Santoni	339-1165277
15 Giu	Valdagno	Raduno VVC, Gara Cisalpino F2B	G. Zenere	335-6130031
22-27 Giu	Valle Gaffaro	12° Campionato Europeo SAM	M. Baccello	331-3603841
6 Lug	Lugo di Romagna	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	L. Lanzoni	368-607198
7 Set	Gualdo Cattaneo	Concorso Nazionale OT OT, VL, VVC	C. Santoni	339-1165277
19 Ott	Roma	Tex, 1/2A tex (Trofeo Ehling), Cucù, OTVR	C. Santoni	339-1165277

01/18 set	Lugo di Romagna	50° 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
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
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.

N. 84 - EDIZIONE ITALIANA

TEMPO



ROMA - 2-9 GENNAIO 1941 A. XIX E. F. - ANNO V

ITALIA Lire 2, — SVIZZERA Fr. 0,45

GERMANIA Mk. 0,30 JUGOSLAVIA Dinar 5, —

SPAGNA P.tas 1,50 PORTOGALLO Esc. 2,50

UNGHERIA Ppa. 0,36 SVEZIA Öra 50

ROMANIA Lei 16, — NORVEGIA Öra 45

BULGARIA Lewa 10, — TURCHIA Kurus 15, —

SCUOLA DI VOLO A VELA

La copertina del settimanale TEMPO del 2-9 gennaio 1941