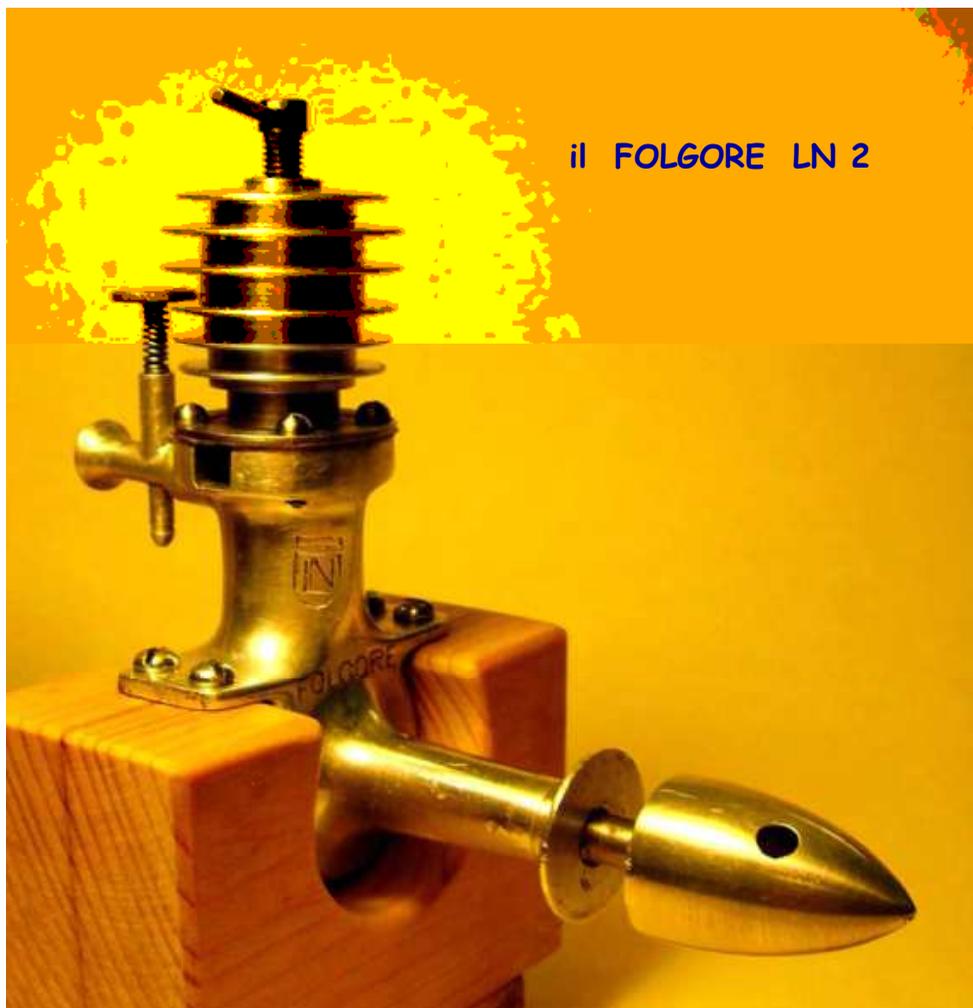


L'ACQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 72

Marzo - Aprile 2014





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

- Dalla Redazione	D. Vescovi	pag. 1
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 2
- X Model Expo Verona	P. Càrbini	" 3
- Il veleggiatore MC 39	D. Vescovi	" 4
- Il Motore Folgore LN 2	G. Colla	" 7
- Ricopertura Mylar e carta	C. Nicolucci	" 13
- Italiani all'estero	A. Mizzan	" 15
- Il veleggiatore T3-V	R. Mersecchi	" 18
- La Grande Stella	G. Carbonara	" 22
- Coppa Paolo Nepi	F. Pianigiani	" 24
- Commento alla gara di Siena	C. Santoni	" 25
- XIV Mostra motori A. Prati	P. Càrbini	" 26
- Trofeo Garofali e GIP-46	G. Castagnetti	" 27
- Pubblicità Castellani	D. Vescovi	" 28

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da L'Aquilone 1939, L'Ala 1948, Modellismo 1945, Model Diesels 1947, Model Gliders 1942, Model Sailplanes 1950, Aviazione per Tutti 1945, Aviazione Popolare 1946, Giacomo Mauro, Giorgio Colla, Daniele Vescovi, Antonio Mizzan, Franco Pianigiani, Rover Mersecchi, Pino Carbini.



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)

*Nella prima di copertina la replica del Folgore LN 2.
Nella quarta la copertina de L'Aquilone n. 1 del 1945.*

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

DALLA REDAZIONE



Si sta realizzando quanto previsto e promesso nei mesi scorsi: sta proseguendo la realizzazione delle tavole costruttive di nostri modelli di cui si conoscono solo il trittico o qualche foto. In questo numero appare un lavoro di Giorgio Carbonara: il disegno del motomodello 'la Grande Stella' del 1947, cercato da un collega ceco ed ora finalmente a disposizione di tutti. Di altre tavole già realizzate abbiamo notizia, e per il prossimo numero è

programmata la pubblicazione dello 'Strale', un motomodello del 1941 di Angiolino Saccani, rifatto egregiamente e ridisegnato dal figlio Stefano.

Una gradevole sorpresa di questi giorni, di cui ci ha dato notizia Giorgio Carbonara, è stata il fortunato ritrovamento a Roma sulle bancarelle di Porta Portese di un modello anteguerra con motore ad aria compressa. Lo ha pescato Fabio Moscatelli ed è completo di serbatoio ed elica e in condizioni incredibilmente molto buone: non diciamo per ora altro, dato che nel prossimo Aquilone racconteremo ed illustreremo bene l'intera vicenda. Aggiungiamo però di nostro che questa sorpresa ci fa andare malinconicamente all'attuale situazione del movimento OT in Italia: i modelli ad aria compressa, come anche i modelli a razzo, fanno parte della nostra storia, ma nessuno ha mai dedicato loro un minimo di attenzione. Lo faremo noi, lasciando ad altri il piacere di baloccarsi con le novità (come se in campo OT queste fossero logiche) come gli Electrorubber e gli ALOT.

Abbiamo visto con molto piacere la recentissima iniziativa di Giancarlo Gosio, che fra l'altro cerca e chiede di aggiustare l'attuale regolamento, depurandolo delle lusingagini ed assurdità di cui è costellato. Sarà una lotta durissima: per quanto mi è dato sapere frequentando l'ambiente, qualunque iniziativa volta a ridurre l'importanza del pilotaggio e l'uso e l'abuso del radiocomando, a favore dell'importanza del modello e del suo centraggio, incontrerà una opposizione testarda e rabbiosa, specie da chi è nato con la radio in mano, e non vuole che sia ridimensionata la sua abilità di pilota. Ormai le gare non sono più tra modelli, né tra aeromodellisti, ma fra piloti.

Anche il ritorno al sistema metrico decimale, nell'ambito del quale in Italia (e in Europa) tutti dovremmo muoverci, incontra noia ed ostilità, segno ciò di una incredibile congenita sudditanza ad altre culture, mascherata da alcuni col pretesto di dover essere adeguati ai regolamenti delle gare internazionali.

*Ci piacerebbe che il C.D. si decidesse a dare un aspetto pratico alla bella iniziativa del Presidente, la giornata dell'**Ala di Luce**, accertando le località, ottenendo la disponibilità degli organizzatori ed indirizzando ad essi un programma di massima con le linee da dare alla manifestazione. Riteniamo che anche le SAM estere che hanno sinora aderito attendano da SAM l'Aquilone una qualche specifica in proposito.*

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



220. Questo è il numero dei soci ordinari della nostra SAM 2001 al momento in cui scrivo. Poiché avevamo chiuso il 2013 a quota 210, significa che i soci nuovi hanno abbondantemente superato quelli che non hanno rinnovato l'adesione.

In occasione del Model Expo di Verona, ho incontrato l'amico Ruggero Crivellaro che mi ha informato della situazione dell'associazione C.A.M.M.I. (Costruttori Amatoriali Micro Motori Italiani), i cui soci avevano rischiato di non poter partecipare alla manifestazione per la mancata richiesta dello stand da parte del coordinatore. Ritenendo la situazione irreversibile, mi ha chiesto consiglio. Esaminate varie soluzioni, ho suggerito la loro adesione a SAM 2001. Ci siamo lasciati con l'intenzione di rivederci a Modena, in occasione dell'Amato Prati, dopo aver esaminato i vari aspetti della cosa. L'unica cosa sicura era che tutto doveva rimanere legato al motore Motomeo e al suo ideatore Gianfranco Tomei.

E qui credo di dover spiegare qualcosa per i soci che non conoscono la storia della SAM dalle origini. Premesso che i collezionisti e i restauratori di motori sono sempre stati tra noi, nell'autunno del 1994 Gianfranco Tomei si presentò al raduno motori e u-control di Prato con un grosso motore diesel di sua ideazione: il Motomeo 10. Scopo dichiarato era quello di dare a tutti gli appassionati, muniti di un tornio, la possibilità di costruirsi un motore. Tomei, la cui professione era stata quella di tornitore presso i cantieri navali di La Spezia, preparò tutti gli schizzi e i testi per una serie di appunti da dare ai suoi amici viareggini raccolti nel suo "Tornio Club".

Da anni Gianfranco Tomei e il nostro ing. Giacomo Mauro erano in contatto e si scambiavano continuamente informazioni su vari progetti. E così fu anche per il Motomeo. L'ing. Mauro si rese subito conto della bontà del progetto, mise in bella i disegni ed i testi di Tomei e li propose a Giulio Benincasa, da alcuni anni editore di Modellistica. Tutto il lavoro fu pubblicato in 10 puntate a partire dall'Agosto 1996.

Purtroppo Gianfranco Tomei non poté mai vedere gli articoli, portato via da una terribile malattia poco prima dell'inizio della pubblicazione. I primi due articoli furono pubblicati a nome di Giacomo Mauro, che dovette insistere non poco perché i successivi portassero il nome del loro vero autore.

Tornando a Crivellaro, dopo aver sentito Giacomo Mauro, la proposta è stata quella di ricreare "Il Torno Club di Gianfranco Tomei". Presentata a Modena assieme ad un logo riportante la scritta e che, solo per questo numero de L'Aquilone, sostituisce il mio ranocchio, l'idea è piaciuta agli interessati che, per far parte del club, dovranno associarsi a SAM 2001.

Chiudo dicendo che concordo con quanto scritto da Daniele Vescovi in merito ai modelli della nostra storia, come quelli ad aria compressa e a razzo.

Pino Carbini

X MODEL EXPO - VERONA - 8-9 MARZO 2014

Erano circolate voci su una possibile cancellazione dell'evento, ma poi è arrivato il solito messaggio del responsabile della fiera che ci invitava ad inviare la richiesta dello stand e tutto si è chiarito. Si può o meno essere d'accordo sull'opportunità di partecipare ad una Fiera, ma non ci sono dubbi sul fatto che si tratti di una splendida occasione per farsi conoscere da una quantità di persone impensabile anche per le nostre più importanti manifestazioni alle quali partecipano esclusivamente i soci e i simpatizzanti già convinti di quello che fanno. E di gente quest'anno ne abbiamo vista veramente tanta, specialmente la domenica. Come nelle precedenti edizioni, il nostro stand ha attirato l'attenzione di quelli che pensavano che gli aeromodelli costruiti in balsa appartenessero ad una specie estinta. A testimoniare questo interesse, ci sono tre nuovi associati e numerose richieste di disegni.

Il più ammirato tra i numerosi modelli esposti è il Valkyrie di Antonio Ghiotto. Per gli ignari, dirò che si tratta di un motomodello, progettato nel 1937 da Carl Goldberg, uno dei più prolifici e famosi aeromodellisti americani. Con un'apertura alare di tre metri, la particolarità del modello sta nella



costruzione dell'ala che è fatta, a parte i bordi d'entrata e d'uscita, interamente in listelli di balsa da 3x3 mm. Tutte le centine sono costruite a traliccio e collegate tra loro da un'infinità di listelli, e non esiste un longherone "tradizionale". Il modello esposto è una vera opera d'arte ed è l'unico costruito in Italia. Nella foto si può apprezzare la differenza rispetto agli modelli di dimensioni "normali".

Oltre al Valkyrie di Antonio Ghiotto, sono stati esposti altri modelli prestati da Giorgio Zenere, Raffaello Brentonego, Mario Crestani, Mario Gialanella e Brad Sacceddu, ragazzino dodicenne mio allievo che il sabato ha spiegato a tante persone che quel Bonaventura appoggiato sul tavolo lo aveva costruito proprio lui.

Una serie di motori e altro materiale è stato esposto da Cristiano Giustozzi.

Per l'allestimento dello stand, che comporta una notevole mole di lavoro, sono stato aiutato dagli amici, e soci, Lorenzo Vivian e Pierluigi Perozzo e dal già citato Mario Crestani. A tutti i nominati rivolgo un sentito ringraziamento per l'aiuto prestato.

Chiudo spiegando chi è la ragazza ritratta nella foto a fianco assieme a Cristiano Giustozzi.

Si tratta di Claudia Scaramella, udinese, che lo scorso anno ha conquistato la medaglia di bronzo ai Campionati Europei in Ungheria nella categoria F2A Juniores. Quest'anno spera di migliorarsi ai mondiali che si terranno in Polonia. La grinta non le manca di certo.

Pino Càrbini



IL GRANDE VELEGGIATORE DI RINALDO AROLDI : l'MC 39

Questo grande veleggiatore, che nel 1939 ebbe una certa notorietà, si distingueva per il contorno spigoloso delle ali, che venne rimarcato anche dalla rivista inglese 'Model Gliders' del 1942 (*"a most unusual model which, in spite of its looks, flies quite well"*)

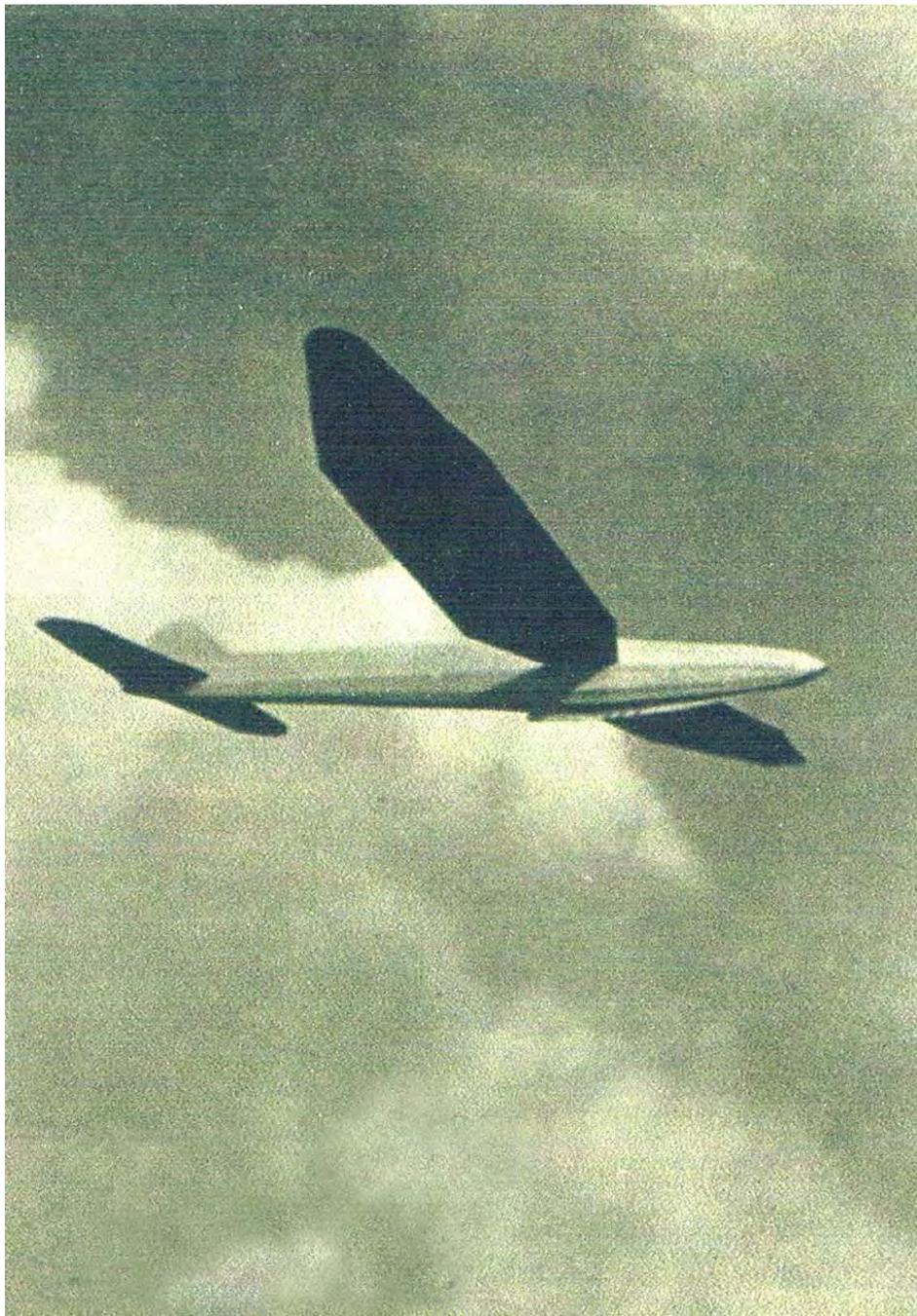
Rinaldo Aroldi, di Reggio Emilia, partecipò con questo modellone al Concorso Nazionale che si tenne nel settembre del 1939 alla Marcigliana, presso Roma, e vinse nella sua categoria (pianura) con il tempo di 16'32". Dopo questo tempo scomparve alla vista, risucchiato da una termica gigantesca e venne ritrovato qualche giorno dopo da alcuni aeromodellisti nei dintorni dell'aeroporto di Guidonia. L'Aquilone narra che, effettuata la misurazione ufficiale della distanza percorsa (Km 14,750) vennero iniziate le pratiche per l'omologazione del probabile record. Si venne poi a sapere che il primato in vigore non era stato battuto e rimaneva del russo Rastorgouev (Km. 15,520.) Il volo venne comunque omologato come primato nazionale di distanza. L'impresa rimaneva degna di nota e sulla stampa apparvero molte immagini del modello e del suo costruttore, sempre in canottiera.



La foto apparsa sia su l'Aquilone n.39 del 1939, che su 'Model Gliders' del 1942 ...

... e quella su l'Aquilone n.9 del 1940 ►





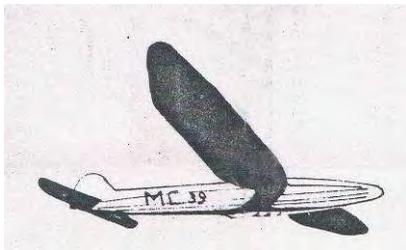
La bella immagine tratta da l'Aquilone n.38 del 1939

Anche la rivista inglese 'Model Sailplanes' nel 1950, riporta una immagine del modellone (mt 3,50) di Aroldi, ma lo fa sfruttando e parzializzando la foto apparsa su l'Aquilone del '39 in questo modo:



Non dimentichiamo che fino a tutto il 1940 i rapporti con la stampa inglese vennero egregiamente tenuti dall'ing. Fidia Piattelli, che fornì articoli tecnici ed immagini di quanto accadeva in Italia specialmente ad Aeromodeller. Pensiamo che anche quanto pubblicato da 'Model Gliders' provenga dalla stessa fonte.

La grandissima tavola del modello di Aroldi, proveniente dalla raccolta di Uberto Travagli, è oggi disponibile. Chiaramente il disegno è stato tracciato dopo la costruzione del modello: i contorni alari non sono più spigolosi ma arrotondati e soprattutto, in testa alla tavola figura uno schizzo del modello in volo, chiaramente tratto dalla foto qui sopra.



Lo schizzo dell' MC 39 posto in testa alla tavola costruttiva



Daniele Vescovi

II FOLGORE LN 2

Un diesel da 1,99 cc del 1945

La storia di questo motore prende corpo dal colloquio che ho avuto con il Sig. Franco Bolzoni, costruttore del Folgore LN 2, durante il nostro piacevole incontro del 23 settembre 2008.

Il motore

Nella primavera (aprile/maggio) del 1945 escono dalle Officine Lato Nord di Cremona i primi cinque o sei (certamente non più di sette) motori **Folgore LN 2**.

Il motore è un diesel ad aspirazione per terza luce con corsa 18 mm, alesaggio 12 mm, cilindrata 1,99 cc, fa 6500 giri /1', sviluppa una potenza di 0,12 CV, il suo peso è 140 grammi, il rapporto peso/potenza 1,35 Kg/CV e la potenza specifica è di 60 CV/litro.



L'esemplare di Torino di un 1^ serie. Si nota la grande eleganza del disegno ed anche purtroppo i segni di un uso brutale e senza riguardi

Il motore si presenta di linee ben avviate, con una forma particolare che lo rende inconfondibile: ha il travaso anteriore a 'prua di nave' (o a 'petto di pollo'), con inciso nel lato sinistro il logo 'LN', che sta per Lato Nord, mentre nella parte destra reca inciso un '2', ad indicarne la cilindrata. Il supporto anteriore è avvitato al carter, e le alette di fissaggio sono sulla mezzeria dello stesso. La testa ha 6 alette.

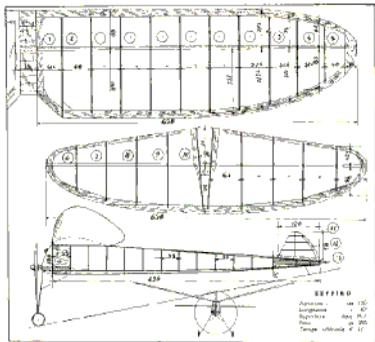
Le filettature sono:

- del supporto anteriore dell'albero: diametro 29 mm - 32 filetti per 1"
- delle quattro viti che fissano il cilindro al carter : diam.1/8" - 40 filetti per 1"
- della vite all'esterno del cilindro : diametro 15,5 mm - 24 filetti per 1"
- della vite all'interno del pistone : diametro 9 mm - 32 filetti per 1"
- del cavaliere del pistone : diametro 10 mm - 32 filetti per 1"

- dell'interno della testa : diametro 14,5 mm - 24 filetti per 1"

Queste filettature sono in pollici, mentre quelle dell'albero motore, dell'ogiva, della vite del contro pistone e del venturi sono metriche (tutte a diametro 6 passo 1 mm).

La maggioranza di questi primi motori viene usata per prove. Adriano Castellani, che dei motori è il committente, ne affida uno al suo uomo di fiducia, Leardo Goi, che lo monta sul suo Zeffiro e lo ripaga l'8 luglio 1945 vincendo il 2° concorso interprovinciale di Arcore.



◀ lo Zeffiro di Leardo Goi
(l'Aviazione per Tutti - agosto 1945)



Lo Zipper di Franco Bolzoni ▶
(l'Aviazione per Tutti - settembre '45)



◀ Il Mercurio di Cattadori

Un altro lo usa Franco Bolzoni stesso, che lo monta sul suo Zipper e si classifica 3° nella classe sino a 2cc al 1° Campionato Alta Italia svoltosi a Cinisello il 16 settembre 1945. Un terzo motore viene affidato a Cattadori, che col suo

Mercurio si piazza 3° nella categoria da 2 a 10 cc. A quanto è dato sapere, ad oggi di questi 6 o 7 motori ne è sopravvissuto uno solo, appartenente ad un signore di Torino.

Questa si potrebbe considerare una pre-serie ma, viste le differenze costruttive con gli altri fabbricati nel 1945, è preferibile chiamarla **1^ serie**.

Sempre nel corso del 1945 vengono prodotti **100 Folgore LN 2 , II^ serie**.

Visti gli inconvenienti che dava il supporto anteriore dell'albero avvitato al carter, a questi motori vengono fatte le prime modifiche: il supporto del'albero fa parte della fusione del carter, si mette un tappo posteriore avvitato e le alette di fissaggio vengono poste tangenti alla parte superiore del carter. Di questa serie di 100 motori, per quanto si sa, si è salvato il n.45, ora restaurato e funzionante: lo possiede Daniele Vescovi di Ferrara, ed è probabilmente quello usato da Ambrosi & Gattafoni per fare la loro bella replica. Al tempo era del bolzanino Helmuth Kasal, che lo aveva avuto dalla vedova di un aeromodellista locale. Un altro esemplare, senza numero di serie,

appartiene ad Enrico Benini di Bologna al quale il carter e qualche altro pezzo sono stati dati dal Dott. Franco Candidi e provengono dalla collezione di Amato Prati. Questa serie presenta inciso il nome FOLGORE sulla parte anteriore del carter all'altezza delle alette di fissaggio. La testa ha 6 alette.



il 2^a serie della collezione Benini ▲

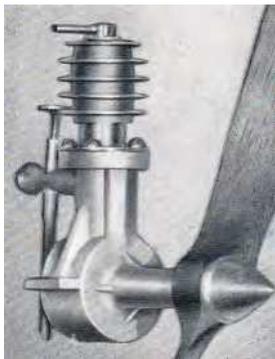
◀ il 2^a serie di Daniele Vescovi

Secondo quanto ricorda Bolzoni, agli inizi del 1946 vengono prodotti **50 Folgore LN 2 III^a serie**. In questa serie, viste le difficoltà di montaggio del motore sulle longerine del modello dovute alle alette di fissaggio tangenti al carter, le stesse ritornano nella posizione di quelle della 1^a serie, ossia all'altezza della mezzeria dello stesso. Per tutto il resto il motore rimane uguale a quelli della 2^a serie. Di questa produzione non si conoscono sopravvissuti, né rimangono purtroppo immagini.

Sempre nel 1946 vengono prodotti **50 Folgore LN 2 IV^a serie**. A questi motori si vuol dare una forma più attuale, moderna e più simile ad altri motori che iniziavano a circolare in quel periodo: viene sostituito il caratteristico ed elegante travaso a 'petto di pollo', che rendeva il motore inconfondibile, con un travaso a sezione squadrata, più anonimo. Scompaiono tutte le incisioni e le scritte. Sono aggiunte delle nervature di irrigidimento: due lunghe ai lati del cilindro e quattro piccole al supporto dell'albero. Di questa serie si sa che i sopravvissuti sono tre: il n.4 ed uno senza numero (bisogno di restauro) che sono miei, mentre il n.35 in perfette condizioni, corredato di elica sinistrorsa originale, è stato trovato da uno sgombra appartamenti a casa del sig. Aldobrando Scotti, di Cremona. Questo motore ha la testa con 5



Il 4^a serie di casa Scotti



L'immagine di un Folgore 4[^] serie tratta dal volume 'Model Diesels' di Laidlaw-Dickson

alette, mentre i miei ne hanno 6.

E' da segnalare che le modifiche elencate nelle varie serie riguardano solo la fusione del carter: gli interni e gli altri pezzi che compongono il motore sono rimasti sempre invariati, a parte il numero di alette della testa.

La prima pubblicità del Folgore inserita da Castellani nel numero di agosto 1945 di 'Aviazione per Tutti' L'immagine quella di un motore della 1[^] serie rimase sempre la stessa nonostante le modifiche al motore succedutesi nel tempo ►



La bella replica del Folgore 2[^] serie prodotta nel 1997 da Ambrosi & Gattafoni ►

I motori **Folgore** vengono commercializzati dal 1945 fino forse a tutto il 1947 da Adriano Castellani che in quel periodo, oltre a pubblicare 'l'Aviazione per Tutti' e 'l'Aviazione Popolare', ha il negozio Aviomodelli, ricavato in una stanza della propria abitazione in Cremona, via Guido Grandi n.25, dove li vende a L. 2600 più L.40 di spedizione. Castellani, dal primo numero di Aviazione per Tutti (agosto 1945) pubblicizza il Folgore utilizzando sempre la stessa immagine (stampata alla rovescia) di un motore simile a quelli della 1[^] serie. ma con 7 alette invece di 6. La pubblicità del Folgore appare anche su diversi numeri di Aviazione Popolare fino a cessare di colpo nel giugno del 1946, quando irrompe a tutta pagina quella dell'OSAM G 14 Supertigre.

Nel 1999 si è interessato al '**Folgore**' Mr. Bob Fenske, che ha scritto un breve articolo apparso sulla rivista 'The Engine Collectors' Journal' del mese di ottobre.

aeromodellisti!

Finalmente un grande motore è apparso sul mercato italiano!
è

**IL FOLGORE
L N 2**



vincitore con
LEARDO GOI
del
21° CONCORSO
INTERPROVINCIALE
di ARCORE
8 luglio 1945

•
Corsa m./m 18
Alesaggio m.m 12
Cilindrata cm³ 199
Ciclo 2 tempi ad autoaccens.
rapporto di compressione
g 15 : 18
Giri (allo stratoscopio) 6500
Potenza 0,12 CV
Forza di trazione con elica
(n° 08) Kg. 0,950
Peso a secco Kg. 0,160
Rapporto peso/potenza
1,35 Kg./CV
Potenza specifica
= 60 CV/litro

•
ACQUISTATELO!

per **L. 2.600**

presso la
**AVIOMODELLI
CREMONA**

Via Guido Grandi N. 25

Gli autori

Il 25 ottobre 1920 nasce a Cremona **Luciano Lottieri**. Nel 1939 si diploma all'Istituto Tecnico Ala Ponzone Cimino; nel 1940 allo scoppio della seconda guerra mondiale viene mandato, come Sottotenente di Artiglieria alla Caserma Perrucchetti di Milano. Pur avendo ricevuto l'ordine di partenza ed il vestiario per l'Africa e poi per la Russia, in realtà per tutta la guerra non si è mai mosso da questa caserma, perché l'ordine di partenza all'ultimo minuto venne sempre revocato. Finita la guerra e ritornato in abiti civili, nel 1945 entra alla Ponzone come assistente di laboratorio tecnologico, posto che occuperà sino al 1981. Ricordo di averlo avuto come insegnante negli anni 1953-54.

Sempre a Cremona nasce il 22 agosto 1923 **Franco Bolzoni**. A 16 anni, nel 1939, ottiene il brevetto di pilota d'aliante a Pavullo nel Frignano, in piena era Luigi Teichfuss. Nel 1941 si arruola volontario negli Aliantisti d'Assalto, frequenta il corso a

Venaria Reale, dove viene inquadrato in una compagnia segreta della Regia Aeronautica che si stava preparando all'invasione dell'isola di Malta.

Si diploma alla Ponzone, ma la passione per l'aliante non lo ha mai lasciato: ne ha posseduti diversi, ha occupato posizioni di rilievo nell'Aero Club di Cremona e vola ancora oggi col suo Fournier RF 4, non disdegnando puntatine anche all'estero.

Ora, in pensione, è tornato alla passione da cui tutto ha avuto origine: l'aeromodellismo: sta costruendo i modelli di quasi tutti gli alianti che ha posseduto, oltre ad una magnifica riproduzione di quasi due metri del libratore tedesco Zoegling (Allievo) ricordo del suo primo volo da solista a Pavullo.

I due personaggi nel 1945 fondano le Officine Lato Nord, con sede a Cremona in via Baldozza. Sin dalla fondazione si dividono gli incarichi: Lottieri alla progettazione, mentre Bolzoni si occupa dell'officina. Più che un'officina è uno stanzone nel quale l'attrezzatura è costituita da un banco con morsa, un trapano ed un tornio recuperato dalla Todt, che può filettare solo in pollici. E' per questo che le filettature dei pezzi lavorati al tornio sono tutte a passo Whitworth.

Dopo un paio di anni riescono ad acquistare una Topolino balestra corta usata: tale fu la conquista che ancor oggi Bolzoni ricorda il numero di targa: CR 12427.

Nel 1950 cambiano nome all'azienda, che diviene Officine Lavorazioni Meccaniche, e si spostano in una sede più consona, sempre a Cremona in via Platani.



Franco Bolzoni al Trofeo Graffer 1941

Nel 1960 riescono a costruire la loro officina in Via Bergamo, nel 1970 si fondono con le Officine Angelo Cremona. Ora la sede della loro imponente fabbrica, con relativi palazzina uffici di tre piani, è a Castelverde, dove realizzano gli impianti per la produzione di compensato e truciolare che sono sparsi in tutto il mondo.



Con Franco Bolzoni nel parco della sua villa in occasione del colloquio

Il loro sodalizio, duraturo negli anni come la loro amicizia, ha portato i protagonisti a costruire in un appezzamento di terreno posto di fianco all'officina due belle ville gemelle dove abitano tuttora. Attualmente i figli Ing. Giorgio Lettieri con Pierluigi e Maurizio Bolzoni proseguono l'opera dei loro genitori.

Franco Bolzoni, durante il piacevole recente colloquio, mi ha detto testualmente:

"..non voglio togliere i meriti a chi li ha: Lottieri è il progettista e disegnatore del Folgore, mentre io ne sono il costruttore.."

Dobbiamo ricordare che stiamo parlando del 1945: in quel periodo era forse più semplice progettare che costruire; reperire i vari materiali era un'impresa eroica ed i trasporti si facevano in bicicletta. Per realizzare le fusioni vennero recuperati dei pistoni lasciati all'Istituto Ponzone dall'Alfa Romeo, che nel periodo bellico aveva qui trasferito parte dei propri impianti per la produzione di motori d'aviazione.

Alla fine del '49, Adriano Castellani importa dall'America il primo pulsogetto Dynajet, che viene collaudato nell'Officina Lato Nord. Dopo vari tentativi, finalmente si mette in moto; nella stanza il rumore è assordante e trema tutto, anche i muri. Il tubo del pulso diventa incandescente, i gas saturano l'ambiente e si decide di spegnere subito tutto. Ma questa è una storia buona per un'altra volta.

Fontanellato, 29 marzo 2009

Giorgio Colla

La tecnica di copertura del Mylar sotto la carta

Da un po' di anni, specialmente nella finitura di piccoli modelli come Wakefield, 1/2a Texaco e Tomboy, si sta utilizzando una tecnica che si pone tra la copertura moderna con i film termoretraibili e la copertura tradizionale in carta giapponese o Modelsplan cercando di mediare il meglio tra le due tecniche e di correggerne i rispettivi difetti.

Sappiamo benissimo che la carta ha una bassa resistenza alle punture e spesso con il tempo tende a strapparsi anche se maneggiata con cura, mentre le pellicole termoretraibili (solarifilm, monokote...) non danno robustezza alle strutture e molto spesso stonano con l'estetica di un modello old timer.

Per questi motivi molti modellisti hanno sperimentato e intrapreso la strada del sandwich di una base di termoretraibile plastico sottilissimo, il Mylar, e uno strato della nostra carta preferita, che nel caso di maggior leggerezza è la Esaki light.

Dopo aver studiato molti articoli e discussioni di forum che sono riuscito a reperire, tutti in lingua inglese, ho acquistato le materie prime e ho iniziato una serie di esperimenti personali su alcune strutture in fase di ultimazione che mi hanno permesso di trovare il mio metodo di applicazione preferito.

Il Mylar è reperibile da Mike Woodhouse <http://www.freeflightsupplies.co.uk/>, dal quale trovo anche la Esaki Lite in diversi colori e a prezzi vantaggiosi. L'ordine online è facile e Mike è una persona molto gentile e disponibile. Si può approfittarne anche per ordinare il Polyspan (anche chiamato SamSpan). Nel dettaglio per questa tecnica si utilizza prevalentemente il Mylar da 5 micron clear e come già detto la Esaki Tissue Lite Flite da 12,5g per mq, altre varianti possono essere quelle dell'utilizzo del Mylar da 10 micron per una maggiore resistenza della versione alluminised che è metallizzata e non trasparente e che permette di avere modelli con strutture non visibili e colori di ricopertura più vivi o dell'utilizzo di Esaki o modelsplan più pesante; tutti materiali che possiamo trovare sul sito scegliendo il menu "LW Covering".

Per l'applicazione si prepara la struttura in balsa con le consuete due o tre mani di tendicarta, o collante diluito, inframmezzati da carteggiature. Poi si taglia il Mylar nelle dimensioni delle parti che decidiamo di ricoprire eccedendo sempre di quei 2cm per lato. Per il taglio del Mylar che è molto sottile e attratto dalle cariche elettrostatiche trovo comodo adagiarlo su un piano in vetro e tagliarlo con una lametta da barba nuova o poco usata e pulitissima.

Il Mylar non ha collanti e ogni modellista ha provato con la propria colla preferita, dopo anni di prove e tentativi l'ultima discussione su Samspeaks dava come vincitrice la colla stick della UHU, proprio quella classica da cancelleria ed è quella che ho usato per i miei esperimenti, volendo risparmiare e annusare il suo fantastico profumo si può usare la Coccoina in vasetto.

Quindi si stende, sulle parti della struttura che deve essere ricoperta, un sottile strato di colla e ci si adagia sopra il foglio di Mylar precedentemente tagliato cercando di tenerlo il più possibile teso e si continua con le altre fiancate o parti della struttura.

Si rifilano i bordi in eccesso con una lametta e si incollano le utili sovrapposizioni delle giunture sempre con la nostra colla Stick.

Dopo un paio d'ore siamo pronti a tendere la ricopertura che inevitabilmente avrà qualche grinza e sarà un po' floscia. Possiamo usare il nostro ferro da pellicola termoretraibile o come me un banalissimo ferro da stiro da viaggio, acquistato a 7€ in un negozio di casalinghi nei pressi di casa. Metto il termostato al 75% della temperatura massima, ma senza aver troppo timore di forare il Mylar che si dimostra molto resistente, e vado ad applicare il ferro sulle parti da tendere e che presentano grinze, cercando di indugiare nei punti con più pieghe e otterremo un risultato liscio e ben teso.

A questo punto preparo gli spezzoni di carta che andrò ad applicare già bagnati e passo sui bordi della struttura in Mylar la stessa colla stick di prima. Appoggio la carta bagnata sulla struttura e aspetto che si asciughi.

Una volta rifilati i bordi, ad asciugatura terminata, possiamo passare alle mani di tendicarta.

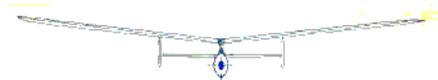
Uno dei vantaggi dello strato di Mylar posto sotto è che non sono necessari moltissimi strati di tendicarta per sigillare i pori della carta e che il sandwich così formato assorbirà molto meno collante e che quindi sarà più leggero dell'uso della sola carta (io non ho fatto prove e registrato pesi, ma alcuni modellisti lo hanno fatto e a parità di risultato finale la copertura con il doppio materiale è sempre la più leggera).

Quindi andremo ad applicare due strati di tendicarta se il modello è ad elastico o un veleggiatore e 3 o 4 se è un modello a motore, più l'antimiscela.

Questo è quanto. Adesso abbiamo una struttura con un rivestimento leggero, rigido e resistente alle punture.

Per qualsiasi domanda non esitate a contattarmi alla mia mail [nikarlo@gmail](mailto:nikarlo@gmail.com)

Carlo Nicolucci



Italiani all'estero

Oggi vorrei raccontare cosa vuol dire fare l'aeromodellista in paesi un po' lontani :

Parlo delle Filippine, nelle quali sono stato residente in un lasso di tempo che va dal 1968 al 1988, con una breve interruzione tra il '72 ed il '77.

Ero allora geologo minerario ed operavo per conto di una ditta australiana alla ricerca di nuove fonti specie di rame, zinco e piombo.

Le Filippine sono un agglomerato di catene di isole (circa 6000) poste a sud della Cina e di Taiwan; rimasero per quattro secoli sotto il controllo spagnolo, per passare nel 1889 agli USA, dopo la guerra con la Spagna per il controllo di Cuba.

Essendo quasi tutte cosparse di vulcani, le isole abbondano di intrusioni idrotermali, che gli spagnoli coltivavano per l'oro e l'argento e che gli americani, più modernizzati, svilupparono in una miriade di piccole miniere per oro, rame, zinco e ferro. Era la mia specializzazione ma, essendo anche un aeromodellista e *nut* di aviazione, cercai subito appigli nella zona.

Si parla degli anni '60, e trovai che esistevano alcuni aeromodellisti che facevano modelli RC, di quelli con radio a lamelle vibranti e, quelli che potevano viaggiare, con le prime RC proporzionali. Nelle basi USA (Olonpago e Clark Field) molti militari facevano modelli. Ma la differenza tra filippini e americani consisteva nel fatto che mentre questi ultimi sapevano costruire e finire i modelli (che venivano dal Giappone o dagli USA in kit) i locali - gente ricca e altolocata - si facevano costruire i modelli da abili carpentieri che erano stati istruiti nell'arte modellistica dagli americani che avevano governato le isole sino a diversi anni prima (l'indipendenza è del 1946). I modelli erano per lo più pesantini, anche se ben finiti: tutti con motori termici glow.

Per gli americani l'acquisto dei materiali necessari non presentava alcun problema: tramite i loro PX Exchange ricevevano via aerea tutto e di tutto. Ma per i filippini le cose non erano tutte rose e fiori: non esistevano nei primi tempi negozi specializzati. Verso il 1965 aprì il primo hobby store, che si riforniva ad Hong Kong, allora British.



Personalmente mi avvalevo di frequenti viaggi ad Hong Kong per portarmi balsa (di mia scelta) ed altre cose ‘made in China’. Come turapori usavo il *dope* che mi procuravo dai meccanici aeronautici per tendere le parti in tela dei DC3 ‘Dakota’, ancora in uso. Scoprii dagli americani il micafilm, termoretraibile antistrappo.

Come campo di volo si usava, per Metro Manila, il *parade ground* dell’esercito, fino all’avvento della dittatura di Marcos. Poi si dovette ripiegare sui progetti non ancora realizzati di futuri quartieri residenziali in periferia. Le strade venivano costruite e cementate, mentre il terreno non ancora venduto (tanto) era ricoperto da piccoli arbusti e *cogon grass*, erba alta e tagliente che veniva previamente tagliata dai volenterosi boys dei ricchi modellisti.



Un piccolo motoveleggiatore smontato che tenevo sul cantiere di Tagaytay 60 Km a sud di Manila

Venne di moda la formula motoveleggiatori e dei 10 cc di miscela: qualsiasi motore permesso, ma soli 10 cc di *fuel*. Sviluppai così 2 tendenze da un unico modello basilico: uno stick leggero (apertura ca. 130/140 cm per 18 cm di corda e peso RTF sui 6/700g.

Una con un motore Cox Black Widow che incorpora un serbatoio da 9 cc, ed un’altra con un Barbini B38 diesel



Il Parade Ground presso Manila ove si volava liberamente prima del 1970. Con l’avvento di Marcos le cose cambiarono

che l’amico Bizzozero mi fece pervenire ad Hong Kong. Per il Barbini dovetti fare 2 serbatoi, uno da 9,8 cc per i voli di gara ed un altro libero per la messa in moto e messa a regime. Prima del lancio staccavo il tubetto fra i due serbatoi. Avevo un’arma segreta nel confronto dei miei avversari: sapevo leggere il cielo. Se vedevo rondoni che passavano alti, là quasi sicuramente esisteva una termica, ci mettevo il modello e vincevo targhe (le coppe non

erano di moda) ed onori. Ma facevo in modo di NON vincere sempre; anzi, spesso indicavo ad uno dei modellisti “più migliori” dove puntare il modello. Era un produttore di prosciutti alla cinese, dolciastri, ma mangiabili.

La maggior parte dei modellisti volava con modelli ‘acrobatici’, derivati concettualmente dagli ‘stick’ americani. Siccome dovevo seguire nelle isole 4 o 5 cantieri di

esplorazione geochimica (1 a Mindoro, 2 a Luzon Nord, e 2 a Mindanao) mi procurai dal Giappone tramite modellisti USA alcuni motori AP 29, pacchi NiCd da 600 mAh, 6 o 7 celle ed alcuni carica batteria. Nei cantieri, spesso in luoghi desolati e lontani da centri molto abitati, avevo spesso la possibilità di volare su distese quasi infinite di



Mio figlio a Tagaytay sull'orlo di una caldera con un veleggiatore che montava aerofreni simili alla 'sacche Ballerio' e che diedero pessimi risultati

simili agli stick rimpiccioliti, dall'apertura sui 100 cm e 18 di corda, dal peso contenuto di circa 500 g, con ricopertura in micafilm (purtroppo non più prodotto) che acquistavo dalle basi USA. (2 canali : alettoni, elevatore + motore) , La ricopertura resisteva per molto tempo, essendo antistrappo, l'elica era una Kyosho 7x4 fissa, ma assai *supple* (tenera) ed a prova anche di ricerche petrolifere involontarie. Le uso ancora oggi dalla riserva che mi ero portato dalle isole.

Dimenticavo di dire che negli ultimi 2 anni di permanenza (1970/72) potevo usare, anche per mio piacimento, un Cessna 180 residuo bellico dal Vietnam, con il quale volavo sulle isole alla ricerca di eventuali siti per geochimica,. Da 300 metri sopra il terreno si vedevano chiazze rosso-giallastre di una mineralizzazione possibile.

Esiste anche un mio secondo periodo di permanenza nelle Filippine, dopo il 1977, ma di questo parlerò un'altra volta.

Saluti a tutti ed happy landings. Sempre.

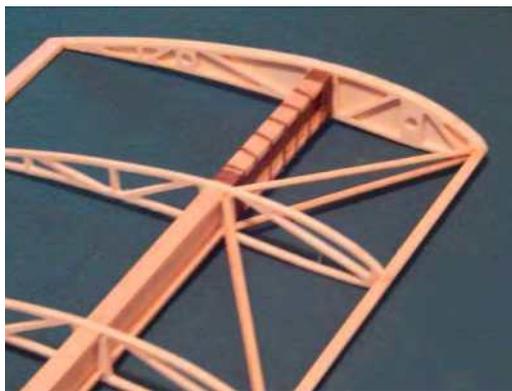
Antonio Mizzan



UN VELEGGIATORE DA PENDIO: il T3-V

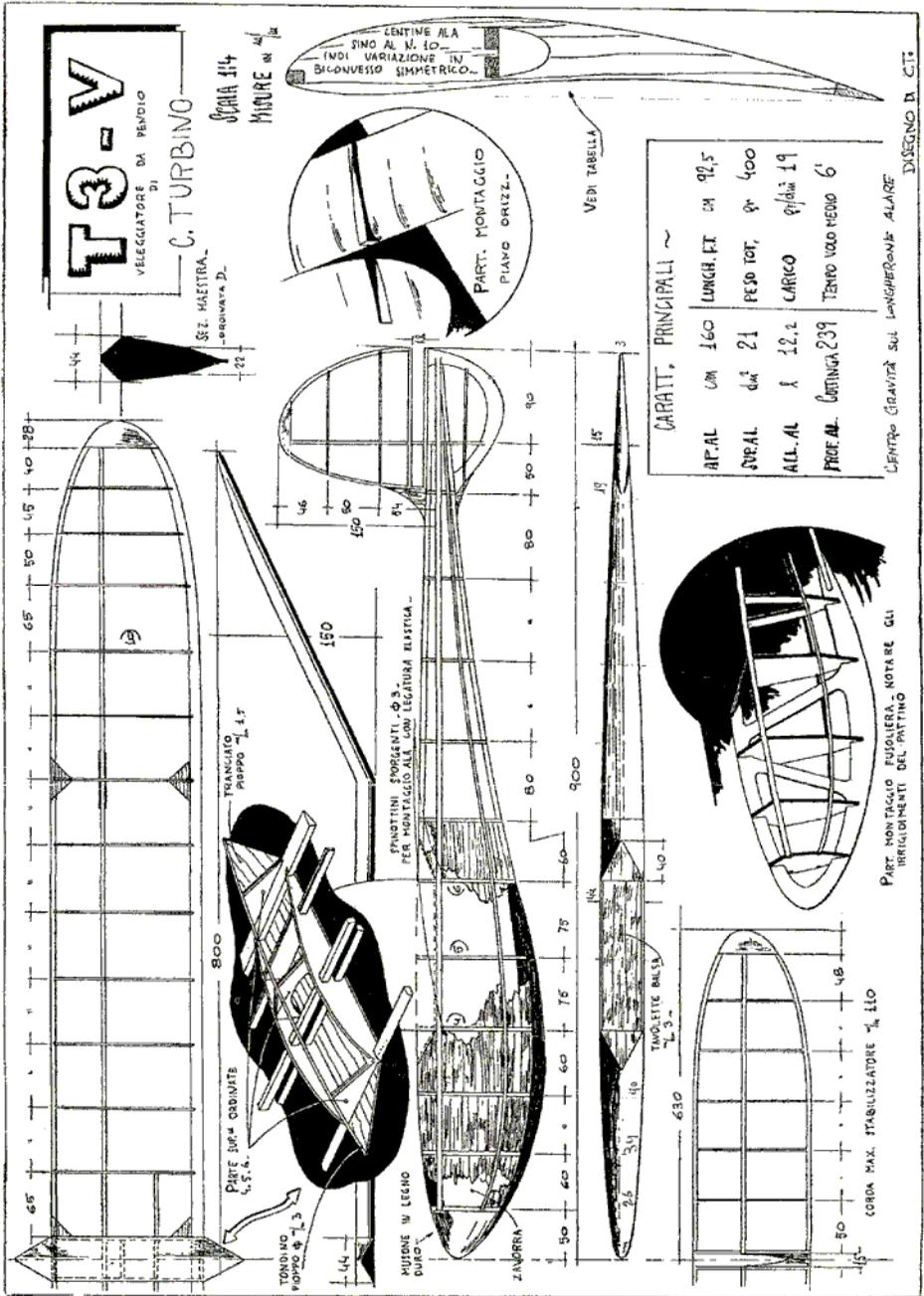
DI CARLO TURBINO

Cari amici, circa 3 anni fa partecipai ad un meeting di volo in pendio sul monte Fa-
sce sopra Genova. In quella occasione conobbi Carlo Turbino e vidi volare il modello
da lui progettato nel 1945 e apparso sulle riviste dell'epoca nel 1946. Era nelle mani
di Franco Negro e volava magnificamente. Lo scorso anno l'amico Wainer Gorzanelli
mi manda il disegno del T3-V chiedendomi di tagliare con la mia fresa CNC le centi-
ne e le ordinate per un modello in scala 1,6 a 1, cioè aumentandolo a 256 cm di A.A. e
ho accettato di buon grado. Questo inverno cercavo un modello da affiancare al fido I-
MACE 21 "Balestruccio" che tante soddisfazioni mi ha dato e mi è ricapitato sotto
mano il disegno del T3-V. Più lo guardavo e più mi piaceva e così ho deciso di co-
struirlo. Per la serie "famolo strano" non ho optato per la normale costruzione in balsa
delle centine alari ma ho deciso di usare un più autarchico compensato di pioppo con



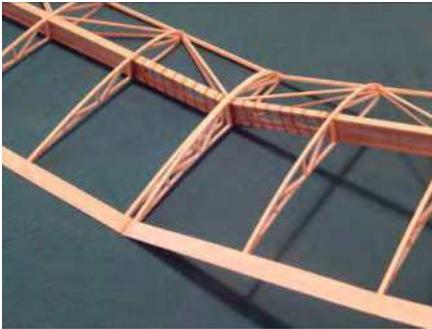
opportuni alleggerimenti. Il risultato
è quello delle foto prima della rico-
pertura; in realtà ho modificato il
disegno degli alleggerimenti perché
dopo la costruzione ho notato una
intrinseca debolezza della parte an-
teriore delle centine e quindi ho
irrobustito la zona.. Il longherone
alare è costituito da due solette in
tiglio da 3x10mm che dal gomito si
rastremano a 3x3mm all'estremità;
tra loro sono inseriti inserti a vena
verticale in balsa da 3mm che si
appoggiano alle centine chiudendo

perfettamente lo spazio vuoto tra centina e centina. Il fodero porta baionetta è il clas-
sico Graupner per l'acciaio da 1x10 posto in coltello. Siccome il fodero si incastra
perfettamente nella seconda centina alare, non ho costruito un scatola chiusa ma ho
solo inserito degli spessori in tiglio per appoggiare perfettamente il fodero alle due
solette, incollato il tutto con resina 30 minuti e poi legato la zona con filo di lino da
0,5mm. che poi non è altro che normale spago sottile incollato con abbondante colla
ciano acrilica. Per costruire un simil Dbox senza usare una ricopertura del borda d'en-
trata, che nel disegno non esiste, ho incollato dei puntoni in bambù, normali spiedini,
tra le solette superiore e inferiore del longherone e il bordo d'entrata in modo da cre-



la tavola originale di Carlo Turbino (l'Aviazione Popolare n.4 del 1946)

are una struttura a triangoli chiusi che impediscono qualsiasi torsione e flutter mantenendo esternamente l'aspetto originale. Il profondità è tutto mobile e il fulcro è costituito da un ferro da calza in ergal da 5mm.



di diametro. E' sufficientemente robusto e pesa pochissimo. Il longherone è costituito da un listello in tiglio da 3x10mm che si rastrema a 3x3 all'estremità. Il tubetto porta baionetta è incollato con epossidica al longherone, appoggiato anteriormente, e poi legato col solito spago e cianoacrilica. La prima volta che usai questo metodo ero perplesso sulla sua efficacia ma dopo aver sfasciato alcuni modelli e l'unica cosa che si salvava era il profondità mi son dovuto ri-

credere. Longheroni alari rotti sotto traino ne ho avuti un paio ma mai un profondità!

A proposito, attenzione al legno di tiglio, è una essenza molto compatta e non si riesce a vederne il senso della fibra. Io provo a passare su una parte che non uso, di solito i listelli sono lunghi un metro mentre se ne usano 70-80 cm. per le ali, il pialletto: se la lametta si impunta tentando di entrare nel listello



significa che le fibre non son parallele alla lunghezza ma inclinate. Un longherone costruito con quei listelli tenderà a delaminarsi con un taglio inclinato e sotto sforzo potrebbe rompersi. Io li scarto e li uso per altre cose. La fusoliera ha una serie di ordinate anche loro in compensato di pioppo da 3mm. opportunamente alleggerite. Ovviamente ho modificato l'attacco alare: l'ala non è più in un solo pezzo, quindi la fusoliera non ha la slitta, ed il corrente superiore è continuo e non spezzato in corrispondenza dell'ala. I correnti principali sono in tiglio da 3x7 che saranno sagomati a spigolo vivo una volta incollati, basterebbero dei 3x5 ma poi si avrebbe un antiestetico spigolo quadrato. I due correntini di forma sono in tiglio da 3x3mm. Siccome la fusoliera è più lunga di un metro, li giunto col metodo dell'incastro a coda di rondine curando che l'incastro



sia perfetto e che coincida con una ordinata una volta montati. Per evitare che la fusoliera possa torcersi sotto traino o in virata li rinforzo con gli stessi puntoni e con lo stesso metodo usato per le ali. Incollo i puntoni dal corrente superiore ai correnti laterali e da questi ai correnti inferiori; infine la fusoliera ha una copertura che dal muso arriva fino all'ordinata successiva al bordo d'uscita alare in compensato avio da 0,6mm. Le sole centine in balsa sono quelle dei timoni. Il modello così costruito pesa 1250gr, che corrisponde ad un carico alare di circa 20gr/dmq. L'ala ha una incidenza di 1,6 gradi e il C.G. è al 54,2 % della corda alare, cioè a 13 cm dal bordo d'entrata. Per il centraggio perfetto, anche i piani saranno posti a 1,6° positivi. Nell'articolo descrittivo apparso sulla rivista dell'epoca si parla di C.G. sul longherone. In effetti Turbino stesso dice di non aver usato un profilo piano convesso al profondità ma biconvesso simmetrico, e questo spiega il C.G. così avanzato.



Con il profilo indicato sul disegno, per l'uso in pianura va decisamente arretrato. Il gancio di traino sarà posizionato circa 1 cm. avanti al C.G. e assicura un traino con traiettoria quasi verticale con notevole guadagno di quota. Se si decolla con una lieve brezza frontale si sgancia ben più alti della lunghezza del cavo elastico a riposo. Agli interessati posso fornire le ordinate, le centine alari in compensato, o

in balsa da 2mm. se preferite, le centine dei timoni, la chiglia in compensato avio da 3mm. il pattino di coda e la sagoma della parte mobile del direzionale tagliati CNC. Tutto ciò in scala originale, o in scala 1,6:1 (come il mio) o in scala 2:1.

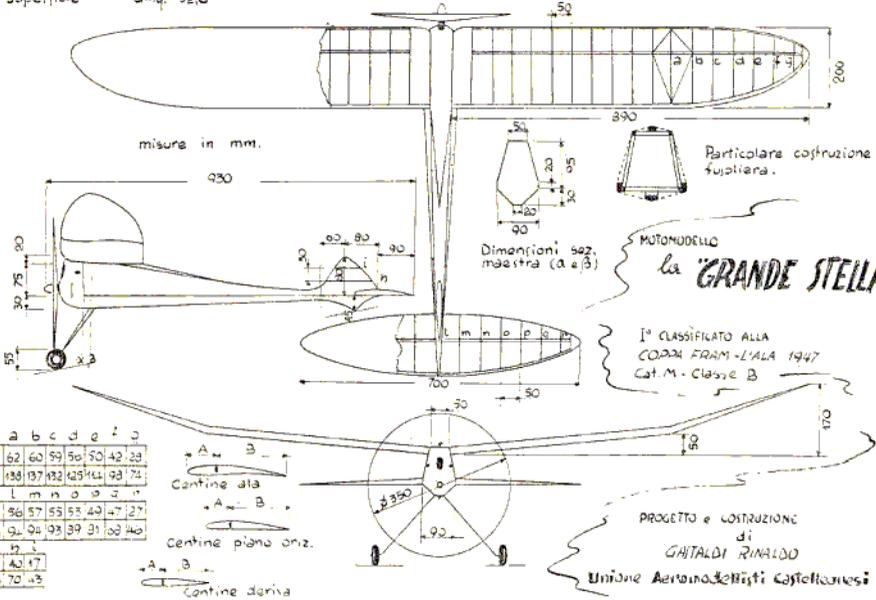
Contattatemi al mio indirizzo e-mail rovermer@tin.it oppure per telefono dopo le 20 al 348.3395807.

Un grazie meritato a Carlo Turbino per lo splendido progetto.

Rover Mersecchi

Apertura alare mm. 1630
 Lunghezza mm. 930
 Superficie dmq. 32,6

Peso gr. 700
 Carico gr/dmq. 19



La 'Grande Stella' 1947

Da due mail del 7 ed 8 gennaio tra Daniele Vescovi e Pino Carbini, che tutti abbiamo ricevuto, ho appreso che c'era un certo interesse sul modello a motore 'la Grande Stella' di Rinaldo Castaldi, pubblicato sul n. 11 del 30 maggio 1948 de 'l'Ala'. Dalla Repubblica Ceca era arrivata a Pino anche una richiesta del disegno. Mi sono allora ricordato che già nel settembre del 2004 avevo iniziato ad elaborarne la tavola partendo dal trittico pubblicato su quel numero dell'Ala. Avevo poi abbandonato l'elaborazione avendo già iniziato la costruzione del 'Westerner'.

Mi attirava della Grande Stella la sua linea moderna, rispetto ad altri modelli dell'epoca; un po' meno il tipo di costruzione della fusoliera. Lusingato dall'attenzione ceca per un modello italiano, ho deciso di aderire all'appello di Pino a chi ne avesse elaborato il disegno. Ho ripreso il lavoro a suo tempo iniziato con l'idea precisa di attenermi fedelmente al trittico ed allo spirito costruttivo dell'epoca. La difficoltà è stata quella di scendere in tutti i particolari costruttivi da reinventare totalmente; mi è stato di molto aiuto l'articolo descrittivo che accompagnava il trittico.

Mi sono però arreso davanti alla struttura della fusoliera così come prevista nell'anno della sua progettazione ed esecuzione (1947). Ho sostituito, con un criterio più moderno e se vogliamo più pratico, l'ossatura delle ordinate in listelli con delle più razionali ordinate in compensato da 1,5 mm, poi alleggerite.

Ho usato questa soluzione anche nel ridisegnare le ordinate dello 'Zeffiro', che Goi

autenticò e che Ninetto costruì.

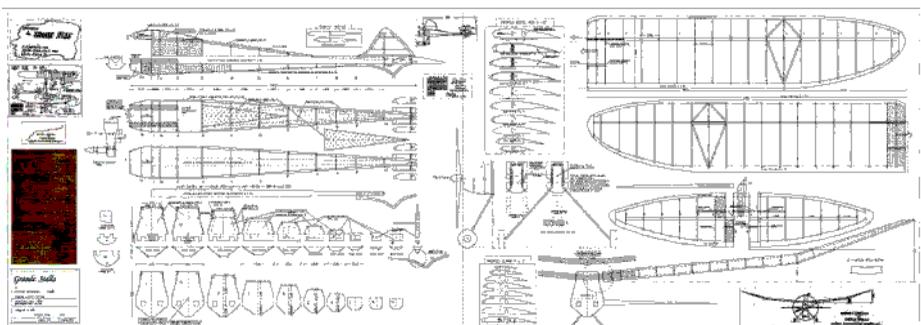
Ho preferito non dare alcuna indicazione circa la collocazione dei vari elementi del radiocomando; mentre la distanza tra le longherine (così come nelle ordinate) e la loro lunghezza sono solo indicative in dipendenza del motore che verrà montato.

Considerata la posizione del P.O., molto al di fuori della coda della fusoliera e del P.V., favorevole ad un suo incernieramento per il controllo radiocomandato, ne ho disegnato la relativa modifica.

Alcune perplessità le ho avute nel disegnare il muso/vano motore, veramente molto ristretto per ospitare l'Elia 4cc. montato all'epoca. E per di più praticamente sotto l'ala, con buona pace di qualche dito per comprimere e carburare. Alla fine ho scelto di rispettare la soluzione dell'epoca, lasciando la libertà di allungare di 15 o 20 mm. le longherine.

Altra perplessità l'ho avuta per capire che fine facessero i due listelli dorsali quando incontravano i due listelli di costola 5x20 longitudinali verso la coda.

Ho cercato, nel disegnare i particolari della tavola, di essere il più esaustivo possibile, anche se poi chi costruirà la Grande Stella ne saprà sicuramente più di me, e correggerà qualche errore che probabilmente ho commesso.



Mi piace arricchire le mie tavole con particolari estemporanei ma relativi e, quindi, nella tavola è riportato l'articolo originale della descrizione costruttiva, il trittico originale ed altri particolari d'epoca.

Mi auguro di aver fatto una cosa gradita agli amici della Repubblica Ceca ed ai soci SAM 2001.

Un particolare grazie va a Daniele che ho sempre consultato e sempre mi ha ben consigliato.

Buon lavoro.

Giorgio Carbonara

La tavola può essere richiesta al nostro Segretario.

Coppa PAOLO NEPI - Siena, 16 marzo 2014

Cat. Texaco

E' passato ormai un anno dalla sua dipartita, ma il ricordo è sempre presente e a Lui abbiamo dedicato questa gara. Forse dal cielo Paolo ci ha mandato una meravigliosa giornata di sole non facile a trovarsi in questo periodo. E' stata una bellissima gara alla quale purtroppo è mancata una buona partecipazione di concorrenti; infatti solo tre sono stati i concorrenti extra toscani, malgrado una serie di inviti 'ad personam' a suo tempo inviati e la ricca dotazione di premi (Brunello di Montalcino in primis !). E' questo un mistero della ormai cronica assenza di concorrenti (anche toscani) alle gare organizzate a Siena. Probabilmente (ma vogliamo sperare di no) siamo poco simpatici.

Ha vinto con magnifiche salite e bellissime planate Giorgio Casali, che ha riesumato il suo **Miss K 2** da tempo in pensione, effettuando tre lanci davvero superbi. A seguire l'amico Massi, sempre presente alle gare senesi, e Marco Cancelli in assenza del fratello Marcello impossibilitato a gareggiare per motivi di salute. Completano la classifica Alessandro Semboloni, Fabrizio Landini ed altri.

C'è una classifica a squadre (rinascita di una tradizione ormai dimenticata): si è pensato di ripristinarla anche per favorire una rivitalizzazione dei gruppi aeromodellistici, da tempo ormai assenti. La vittoria è stata della squadra 'B' dell'ASA Siena, formata da Casali e Semboloni. Ha diretto la gara Franco Pianigiani con i cronometristi Lorenzo Lisini Baldi, Massimo Mazzuoli, Giuseppe Moschini, Marco Santinelli e Serena Caselli. A fine gara è stata consegnata alla Famiglia Nepi una targa in memoria di Paolo, il cui ricordo sarà sempre con noi.



Franco Pianigiani

Classifica:

1°	Giorgio	Casali	ASA Siena 'B'	Miss K 2	punti	2057
2°	Marco	Massi	Arezzo	Playboy		1229
3°	Marco	Cancelli	ASA Siena	K.L.69		1138
4°	Alessandro	Semboloni	ASA Siena 'B'	K.L.61		1020
5°	Fabrizio	Landini	ASA Siena 'A'	Ohlsson		653
6°	Federico	Bernardi	ASA Siena 'A'	Ohlsson		608
7°	Franco	Micheli	Falco Rieti	K.L.61		484
8°	Curzio	Santoni	Roma	Junior 60		310

Squadre:

1°	ASA Siena 'B'	Casali/Semboloni	punti	3077
2°	Arezzo/Roma	Massi/Santoni		1539
3°	ASA Siena 'A'	Landini/Bernardi		1261

Commento di un concorrente alla gara di Siena del 16 marzo 2014

Voglio fare eco alle parole del Presidente dell'ASA, Franco

Pianigiani, dicendo che è stata proprio una bella gara, svoltasi in una bella giornata di sole ed in un luogo che dire bello è poco. L'idea brillante di inserire una classifica a squadre in una competizione è stata una delle cose più divertenti che mi sia capitata nel frequentare le gare O.T. da molti anni a questa parte. Il bello di questa formula a squadre è che, al momento in cui tu ti trovi a fare il tuo lancio di gara, valido per la classifica "ufficiale" come singolo, ti trovi accanto il tuo compagno di squadra che tifa per te, che ti aiuta e che, può capitare, ti sgrida se fai uno sbaglio. E tu ti ritrovi a fare lo stesso con lui. E questo dà quel pizzico di pepe che non fa certo male all'ambiente. Soprattutto lo stare in una squadra, anche se il livello di competizione rimane sempre all'acqua di rose, ti mette davanti a quello che tu effettivamente riesci a tirare fuori sia dal modello che ti sei costruito che dal tuo modo di pilotare. Non si deve dare alle nostre gare una piega fortemente agonistica, ma non si può fare finta che la competizione non debba entrare in queste gare. E' un mettere la testa sotto la sabbia, dimenticando che i modelli che costruiamo erano fatti solo per vincere. Quando mai Chet Lanzo o Luis Garami hanno progettato un modello per arrivare ultimi! Come non si può pretendere di prendere un modello una volta all'anno, di portarlo in gara



ed ottenere ottimi risultati senza essercisi allenati a sufficienza. Bravi quindi gli amici senesi per quello che hanno pensato ed organizzato e con i quali condivido il rammarico per la mancanza di concorrenti proprio in occasione di questa gara organizzata apposta per onorare la memoria del loro giovane amico Paolo Nepi, che li ha lasciati giovanissimo l'anno passato. Ciò, nonostante abbiano mandato inviti a destra e a manca. Eppure di modelli per la Texaco ce ne sono che volano la domenica o durante la settimana in giro per l'Italia. E Siena non è poi collegata così male. Spero, comunque, di vedere una partecipazione maggiore alle gare messe in calendario dalla SAM 2001 e dalla consorella SAM62 nei mesi prossimi: in fin dei conti, le gare in calendario non sono tantissime e, per il centro Italia, sono situate in luoghi, come Terni, Rieti, Viterbo, Siena ed Arezzo, che si raggiungono in un paio di ore di macchina. Ma, soprattutto, spero che alla prossima edizione della Coppa Paolo Nepi, la partecipazione di modellisti della SAM 2001 sia maggiore. Facciamo in modo che chi organizza delle gare per la nostra associazione venga ripagato nel modo che più ambisce; e cioè con la partecipazione di tanti modellisti entusiasti.

Curzio Santoni

XIV Mostra Motori AMATO PRATI - MODENA 5 APRILE 2014

Quattordicesima edizione della Mostra Motori dedicata all'indimenticabile campione ed amico Amato Prati, ma seconda nella nuova sede della Polisportiva Saliceta San Giuliano e, finalmente, gli spazi a disposizione sono più che sufficienti ad ospitare tutti gli espositori. Come per le passate edizioni, la mostra ha carattere internazionale grazie alla presenza di ospiti provenienti dalla Repubblica Ceca, dalla Svizzera e, per la prima volta, anche dal Portogallo da dove è arrivato l'amico Julio Isidro, presidente della SAM 74. Julio è un grande appassionato di volo vincolato e da vari anni, nel mese di settembre, organizza un raduno internazionale molto frequentato.

Gironzolando tra i tavoli alla ricerca di qualcosa di particolare, la mia attenzione è stata attratta da due motori auto-costruiti degni di essere ricordati e dei quali allego le



foto. Si tratta di due repliche di motori aeronautici che sono entrati nella storia dell'aeronautica mondiale.

Il primo è il Gnome Rhone monosoupape rotativo a 9 cilindri, costruito a partire dal 1913, che ha equipaggiato, tra gli altri, alcuni aerei Newport e Spad. La replica presentata è stata costruita dallo svizzero Daniel Gurtner.

Il secondo è il Cirrus II costruito nel 1926 dalla Aircraft Disposals Company (ADC), ditta nata nel 1920 con l'intento di sfruttare l'immenso surplus di materiali aeronautici messi sul mercato al termine

della I^a Guerra Mondiale.

L'aereo più famoso ad utilizzarlo fu il De Havilland Tiger Moth, aereo del quale molti esemplari sono tuttora volanti.

La replica è stata costruita da Luca Ferrarini, un giovane della provincia di Mantova, in scala 1:5 ed ha una cilindrata di 60 cc.

Se volete vedere altre cose della sua produzione, andate al sito www.ferrarinimotori.com.



Pino Carbini

SASSUOLO - 6 APRILE 2014 - Trofeo Garofali e Gara GIP-46

La giornata è stata riscaldata da un bel sole primaverile convento quasi assente. La partecipazione è stata di ottimo livello per quantità e qualità dei concorrenti. Julio Isidro ha conferito un pizzico di internazionalità all'evento partecipando con 3 modelli nelle categorie Gip 46 St, Gip 46 Diesel e Trofeo Garofali.

Ringrazio tutti i partecipanti. Seguono foto di gruppo e le classifiche.

Gianmauro Castagnetti



La classifica Gip-46

	Concorrente	città	motore	tempo	velocità
1	Castagnetti G.Mauro	Reggio Emilia	G20 G	21,42	168,07
2	Sighinolfi Giorgio	Modena	G20 G	22,22	162,02
3	Buoso Giancarlo	Bologna	TT15 G	22,45	160,36
4	Giroto Mauro	Treviso	OS 15LA	22,53	159,79
5	Cantelli Aldo	Alessandria	G20 D	26,09	137,98
6	Isidro Julio	Portogallo	PAW 15D	27,60	130,43
7	Pelliconi Carlo	Lugo	G20 G	28,05	128,34
8	Cuppini Mauro	Lugo	OS 15LA	29,20	123,29
9	Zanetti Giorgio	Treviso	OS 15LA	29,40	122,45
10	Isidro Julio	Portogallo	G20 G	29,54	121,87
11	Durigon Renato	Treviso	OS 15LA	29,86	120,56
12	Tomelleri Sergio	Verona	B40 G	30,24	119,05
13	Luciani Franco	Alessandria	G20 G	32,03	112,39
14	Tribocco Luigi	Genova	G20 G	33,34	107,98
15	Colla Giorgio	Parma	G20 G	34,22	105,20

La classifica Trofeo Garofali

	Concorrente	città	motore	tempo	velocità
1	Buoso Giancarlo	Bologna	G20 G	21,82	164,99
2	Garofali Leonardo	Bologna	G20 G	24,51	146,88
3	Isidro Julio	Portogallo	G20 G	24,95	144,29
4	Cantelli Aldo	Alessandria	G20 G	26,09	137,98
5	Pelliconi Carlo	Lugo	G20 G	28,05	128,34
6	Tomelleri Sergio	Verona	G20 G	30,12	119,52
7	Giroto Mauro	Treviso	G20 G	30,55	117,84
8	Tribocco Luigi	Genova	G20 G	32,50	110,77
9	Luciani Franco	Alessandria	G20 G	33,30	108,11
10	Colla Giorgio	Parma	G20 G	34,00	105,88

La pubblicità del FOLGORE su *l'Aviazione per tutti* ▼

Aeromodellisti!

IL FOLGORE L N 2

vincitore del
21° CONCORSO INTERPROVINCIALE DI ARCORE
3° CLASSIFICATO IN AMBEDUE LE CATEGORIE
AL 1° CAMPIONATO DI ALTA ITALIA



Corsa m/m 18 - Alesaggio m/m 12 - cilindrata cm³ 2
Giri 6.500 - Potenza 0,12 CV - Peso a secco Kg. 0,140

Per Lire 2.600 più Lire 40 per spese potete ricevere il FOLGORE L N 2
a mezzo raccomandata postale - Chiedetelo alla

AVIOMODELLI - Cremona - Via Guido Grandi, 25

Adriano Castellani riservò nelle sue riviste un certo spazio alle inserzioni pubblicitarie di carattere aeromodellistico anche a ditte concorrenti, come l'Aeropiccola e la FRAM. Curiosamente, su *l'Aviazione Popolare*, trovarono occasionalmente posto anche annunci di tipo diverso, come questi :

La chiromante VERITAS , al secolo Gianna Bellini, poteva comodamente essere visitata, abitando a Cremona ▶

Chiromante VERITAS
(GIANNA BELLINI)

RICEVE OGNI GIORNO
dalle 9 alle 12 e 14,30 - 18

Via G. Carnevali, 12 (Piazza S. Paolo)
CREMONA

da DELIO
GUSTERETE IL
BARDOLINO

DELLA DITTA
F.lli FOLONARI di Brescia

◀ mentre, per gustare il Bardolino di DELIO, non c'era bisogno di allungarsi fino a Brescia.

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

2 Feb	Zanica BG	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
9 feb	Montorso VI	Mostra scambio	G. Zenere	335-6130031
8/9 Mar	Verona	Model Expo Italy	G. Carbini	0424-35058
16 Mar	Siena	Memorial P. Nepi Coppa Texaco a squadre	F. Pianigiani	0577-331301
5 Apr	Modena	Memorial Amato Prati mostra motori	T. Bortolai	347-0756660
6 Apr	Sassuolo MO	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	M. Castagnetti	335-6227865
27 Apr	Termini Imerese	Raduno VVC e GIP-46	F. Castro	349-4534598
17/18 Mag	Lugo Romagna RA	Trofeo F. Baracca F2A-C	L. Lanzoni	0545-34600
25 Mag	Aprilia RM	Coppa Tevere formula Sport 2001	C. Santoni	339-1165277
25 Mag	Sassuolo MO	Gara VVC FAI	G. Cocchi	3483380726
7/8 giu	Ozzano Emilia BO	25 Model Expo		
15 Giu	Campo Felice	Raduno RC/VL - Gare postali	C. Santoni	339-1165277
15 Giu	Valdagno VI	Raduno VVC, Gara Cisalpino F2B	G. Zenere	335-6130031
22 Giu	Cirié TO	Gara Cisalpino F2B e FAI		
22/27 Giu	Valle Gaffaro FE	12 Campionato Europeo OT	M. Baccello	331-3603841
29 Giu	Grotte S. Stefano VT	Coppa Toscana	A. Riccardelli	338-2784907
28/29 Giu	Chiasiellis UD	Coppa Hangar 82 F2A-C e GIP-46	M. Giroto	335-1318415
6 Lug	Lugo Romagna RA	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	L. Lanzoni	368-607198
6/7 Set	Lugo Romagna RA	51^ Coppa d'Oro F2A-B-C-D	L. Lanzoni	368-607198
13/14 Set	Gualdo Cattaneo PG	Concorso Nazionale OT OT, VL, VVC	C. Santoni	339-1165277
21 Set	Vari	Old Timers Anniversary Day	G. Carbini	0424-35058
28 Set	Chiasiellis UD	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	M. Giroto	335-1318415
19 Ott	Aprilia RM	Tex, 1/2A tex (Trofeo Ehling), Cucù, OTVR	C. Santoni	339-1165277
8/9 Nov	Cartigliano VI	Memorial Ninetto Ridenti -mostra motori	G. Carbini	0424-35058
21 Dic	Acireale CT	Raduno VVC e GIP-46	F. Castro	349-4534598

Da definire

Set	Acireale CT	Raduno VVC e GIP-46	F. Castro	349-4534598
Nov	Milano	X convegno di tecnica aeromodellistica	G.F. Maggi	02-4405274

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 PostePay n.: 4023 6009 0046 5149 - C.F. CRBGPP40E31B745Y

Bonifico su IBAN: IT46 X 01005 60160 0000 0000 4648 - SWIFT-BIC: BNLIITRRXXX

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.

ANNO I - VOLUME I - N. 1
RIVISTA QUINDICINALE
Spediz. in Abb. Post. - G. III

MODEL LISMO

CONTIENE FRA L'ALTRO:

6 TAVOLE COSTRUTTIVE DI MODELLI VOLANTI TRA CUI IL CAMPIONE ITALIANO PER LA CATEGORIA AD ELASTICO.

1 TAVOLA IN SCALA PER LA COSTRUZIONE IN LEGNO DI UN AEROPILANO DA CACCIA.

1 TAVOLA COSTRUTTIVA DI UN'AUTOMOBILE AD ELICA.

1 TAVOLA COSTRUTTIVA DI UN "CUTTER".

1

Modellismo n.1 del 1945

Si può anche fare senza

SCHEDA D'ISCRIZIONE per statistica

Concorrente _____ Residente a _____ C.A.P. _____

Via _____ n° _____ Tel. _____ Cell. _____

Gruppo _____ Assicurazione _____

SCHEDA TECNICA MODELLI E MOTORI

LEGENDA	Modello "A"	Modello "B"	Modello "C"
Categoria			
Modello			
Anno			
Apertura alare cm.			
Superficie alare dmq.			
Peso totale gr.			
Motore a scoppio			
Marca			
Tipo			
Cilindrata			
Motore elettrico			
Marca			
Batterie			
n° celle			
Capacità mAh			
1ª Frequenza			
Mhz			

Altri modelli iscritti

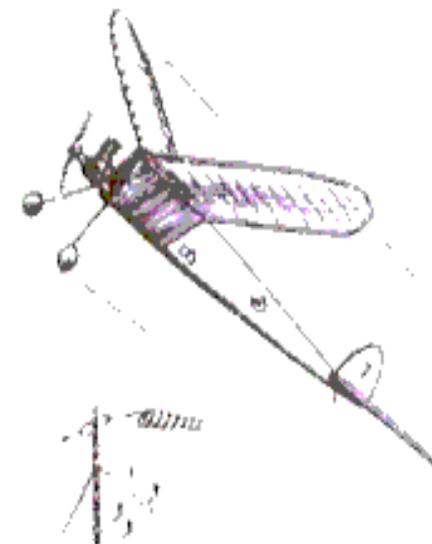
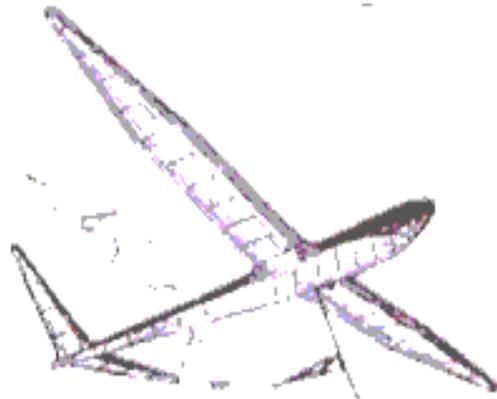
Data _____ Firma _____



Raduno del Frignano

Raduno per modelli OLD TIMER

Sabato -23 agosto 2014



“ **A.I.A.S. S.A.M. Italia Chapter 62** ” indice
e Gorzanelli Wainer organizza, per il giorno **23 Agosto 2014**
Un raduno per modelli OLD TIMER S.A.M.

Contattare Gorzanelli Wainer Via nuova Estense n° 5810
Ricco' nel Frignano . 41028 Tel 347 5547369
E-mail wainer.gorzanelli@gmail.com

Non ci sono spese di iscrizione.

Verranno premiati alcuni modelli più significativi

Il campo è a 5 minuti da Pavullo nel Frignano

Programma

Ore 9 apertura dell'evento

Ore 12 30 pausa pasto

Ore 17,30 saluti

- *LA GESTIONE DELLE FREQUENZE SARA' CON IL CLASSICO TOTEM COME ORMAI E' CONSUETUDINE DA TEMPO SUI CAMPI DI GARA OLD TIMER. SAM.*
- *Per raggiungere il campo.*
- *Uscire a Modena A1 Sud, girare a DX per Modena, raggiunta una rotonda con al centro un grosso grappolo d'uva di vetro , prendere la SS 12 nuova Estense verso l'Abetone e percorrerla fino a 800 mt prima dell'uscita per Serramazzoni.*
- *Il campo è alla destra , ci sarà un cartello che indica l'entrata che è presso il ristorante.....*
-

Il posto è di villeggiatura estiva pertanto coloro che sono interessati a pernottare, prenotino per tempo la camera.

-
- ALBERGO AURORA Via Belvedere 125 Serramazzoni MO. Tel 0536950260
- Albergo Posta Via Tasso 1 Serramazzoni MO. Tel 0536952206
- **albergo-ristorante BELVEDERE in località GAIATO (T. 053642008)**
- Albergo Corsini Via Giardini 121 Pavullo MO Tel 0536 20130
- Albergo Ferro di Cavallo Via Bellini 4 Pavullo Mo Tel 053620098
- Albergo Vandelli via Giardini Sud 7 Pavullo Tel 0536 20288
- Agriturismo Mulini Vivi Via Malandrone Coscogno 1271
- San Dalmazio MO tel. 0536953938
- Agriturismo casa borre Via Montarnedio 280
- San Dalmazio Mo tel. 0536953930
-
- E' possibile campeggiare sul campo o fermarsi con camper.

L' Organizzatore declina ogni responsabilità per eventuali danni arrecati dai concorrenti a persone o cose durante lo svolgimento della competizione: ogni partecipante dovrà pertanto essere munito, sotto la propria responsabilità, di un'adeguata copertura assicurativa.

I concorrenti sono tenuti, sotto la propria responsabilità, ad utilizzare nei loro radiocomandi frequenze radio consentite dalla legge vigente.

Aviosuperficie vicino a Serramazzoni
Modena, Emilia-Romagna
(44°24,6879'; 10°50,6864')
Italia