

# L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 73

Maggio - Giugno 2014



Stefano Saccani ha rifatto lo STRALE di suo padre Angiolino



# L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: [www.sam2001.it](http://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
- L'ala di luce	P. Montesi	" 3
- Il veleggiatore A.C. 1004	D. Vescovi	" 4
- Dalle nebbie del passato	G. Carbonara	" 7
- Il Frou Frou di Ferdi Galé	D. Vescovi	" 11
- La Marcia su Ronchi	D. Vescovi	" 14
- Il motomodello Strale	S. Saccani	" 16
- SAM 2001 a Volandia	P. Muzio	" 20
- 3° Raduno GIP a T. Imerese	V. Scrima	" 22
- 12° Campionato Europeo	P. Càrbini	" 25

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: L'Aquilone 1940/41, Atti di Guidonia n. 23/1940, Aldo Calza, Fabio Moscatelli, Ferdi Galé, Peter Panek, Daniele Vescovi, Piero Muzio, Stefano Saccani, Vincenzo Scrima, Miroslav Dvoracek, Pino Càrbini,



**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 Stefano Saccani e lo Strale. Nella quarta una vignetta di Jacovitti tratta dal Vittorioso del 1947.

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

## DALLA REDAZIONE



*Questa volta il solito ritardo nell'uscita è dovuto all'attesa dello svolgimento dei Campionati Europei O.T svoltisi a Valle Gaffara alla fine di giugno. Altri cureranno relazioni e commenti, togliendo spazio a cronache di gare locali che saranno perciò ospitate sul prossimo numero. Ubi major ...Questo importante evento, stavolta 'nostrano' è stato onorato dalla presenza dei rappresentanti di molti paesi, in maggioranza danubiani, con pre-*

*valenza ungherese. Stranamente assente la Germania, e ci piacerebbe conoscerne i motivi. Da quanto abbiamo potuto vedere nelle nostre visite al campo, le gare hanno trovato condizioni meteo buone o accettabili e si sono svolte con soddisfazione generale per l'organizzazione sportiva e logistica, curata dall'ottimo Maurizio Baccello.*

*Ancora una volta ha avuto conferma la nostra convinzione che i modelli siano troppo performanti, a detrimento del divertimento di concorrenti e spettatori. Non ha senso cercar di vedere un puntino lontanissimo ed indistinguibile dagli altri invece di ammirare il modello a distanze umane. Tranne forse per gli NMR, le dotazioni di carburante ed i tempi motore andrebbero dimezzati, così come i tempi massimi. Nel campo O.T. non c'è niente da inventare e non hanno perciò alcun senso le novelle categorie che ogni tanto qualcuno propone e che trovano purtroppo seguito. Siamo su una brutta strada, con l'apertura e l'istigazione all'impiego di tecnologie a quei tempi inesistenti ed impensabili, esasperazioni che hanno già portato all'impraticabilità ed alla morte di altre categorie aeromodellistiche.*

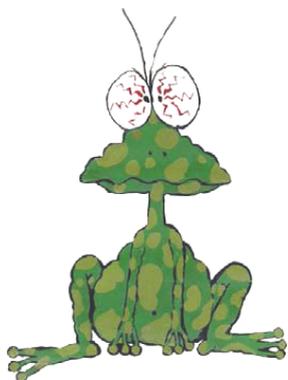
*Di tutt'altro sapore è la notizia del recente rifacimento da parte di Stefano Saccani di un motomodello dei primi anni '40 di suo padre Angiolino: lo STRALE. Angiolino Saccani fu un grande aeromodellista parmigiano, che partecipò fra l'altro alla famosa gara di modelli a motore per giornalisti svoltasi a Roma nel giugno 1939. Del modello non esisteva il disegno, ma solo una descrizione senza tritico su l'Aquilone del 1941 e, per fortuna, diverse fotografie. Sulla base di questi dati, Stefano, con l'aiuto di Giorgio Colla, ha tracciato un attendibile disegno costruttivo e realizzato un modello di grande eleganza che, come appare dal servizio in questo numero, ha già felicemente volato. Questo è il vero mondo O.T. Cosa preferire, fra questa bella impresa e la esibizione - sia pure a titolo sperimentale - ai Campionati Europei di nuove categorie come gli Electrorubber e gli ALOT, delle quali non sappiamo chi sentisse il bisogno?*

*Per finire: si è arrivati a chiamare 'puristi' quelli, ad esempio, che 'si ostinano' ad usare una matassa elastica sui modelli ad elastico. Ça va sans dire che il termine 'purista' è usato nella stessa benevola accezione dei termini 'tabagista' o 'alcolista'.*

*Siamo su una brutta strada.*

*Daniele Vescovi*

## LA PENNA AL SEGRETARIO



*Questo numero conta 32 pagine al posto delle solite 28. Abbiamo ritenuto opportuno inserire nel resoconto del Campionato Europeo le classifiche con tutti i classificati e così ci sono volute ben otto pagine.*

*Archiviato il campionato europeo, è tempo di pensare al Concorso Nazionale che quest'anno sarà organizzato a nostra cura. Si svolgerà a Gualdo Cattaneo (PG) nei giorni 13 e 14 settembre. Come potrete leggere nel regolamento allegato, non sarà limitato solamente alle categorie radio assistite, ma sarà esteso anche a tutte le categorie del volo libero e al volo vincolato con una gara del GIP-46. Per quanto riguarda il volo libero, circolano voci su vecchi modelli che vengono tirati fuori dai cassoni dopo decenni di riposo pe fargli riprendere aria. Mi auguro che siano in tanti a farlo.*

*La domenica successiva, 21 settembre, ci sarà la*

### **“Giornata Mondiale dell’Aeromodellismo Storico”**

*E' un'idea alla quale il nostro presidente tiene moltissimo per cui siete tutti invitati a fare qualcosa perché l'iniziativa abbia successo. Come indicazione di massima, direi che si potrebbero organizzare riunioni a livello regionale e/o interregionale con l'unico intento di ricordare i nostri precursori. Nella pagina seguente trovate il logo aggiornato e l'appello che Paolo Montesi rivolge a tutti i suoi colleghi nel mondo.*

*Nel n. 72 ho dato notizia della rinascita del “**Tornio Club di Gianfranco Tomei**”.*

*La prima partecipazione è stata in occasione del raduno di Ozzano Emilia dove ho raccolto le prime adesioni. Il prossimo incontro ci sarà in occasione del raduno di Cartigliano.*

*Nel numero di Giugno di **SAM 35 Speaks**, notiziario della nostra consorella inglese, si parla, tra l'altro, di un motomodello tuttala in volo libero, l'ANSER di Andy Crisp. Se la sfida vi interessa, potete trovare il disegno in un libro intitolato “**Andy Crisp's World of Free Flight Model Aircraft**” scaricabile dal sito <http://www.instant-books.org/product?id=21>.*

*E' un libro in formato A4 di 47 pagine che contiene oltre trenta disegni di modelli VL di ogni tipo. Per averlo dovete entrare nel sito e pagare £3.12 pari a 4,08 euro online. Appena effettuato il pagamento siete autorizzati a scaricare il libro che potrete successivamente stamparvi tranquillamente a casa.*

*Pino Carbini*



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

Cari amici,

vi invio questa lettera, unitamente al mio  
articolo *'ala fatta di luce'* pubblicato sul  
nostro giornale l'Aquilone n.67 del 2013, con  
la fotografia scattata sul campo di Middle

Wallop nel 1994. Proprio da questa immagine è nata l'idea di promuovere la

### GIORNATA MONDIALE DELL'AEROMODELLISMO STORICO

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

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

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

SAM 2001 l'Aquilone  
il presidente  
Paolo Montesi

# Il veleggiatore

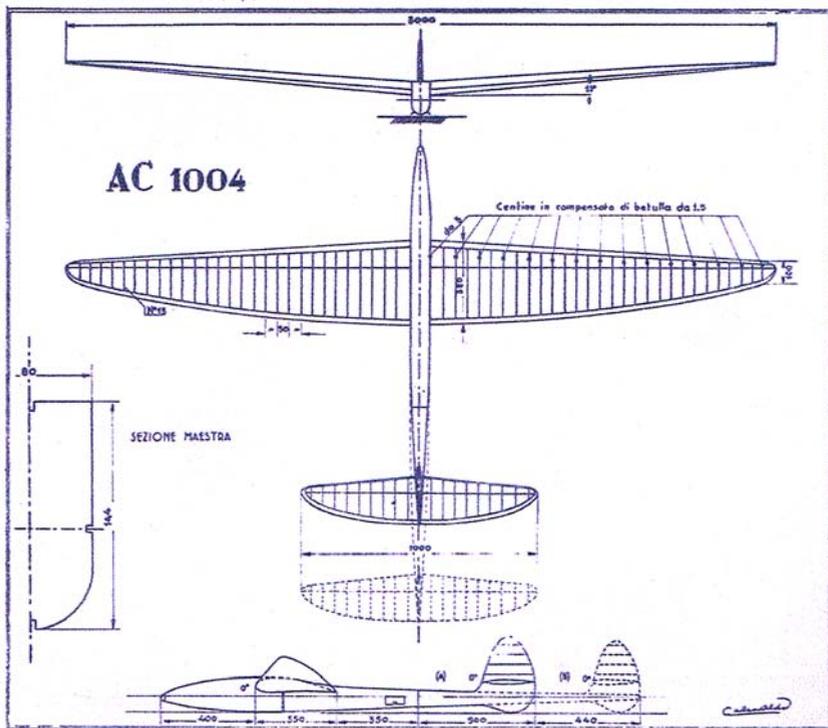
# AG 1004

Aldo Calza è stato uno dei migliori aeromodellisti italiani di tutti i tempi. I suoi modelli sono esempi di eleganza e di razionalità, come il bel motomodello col quale partecipò giovanissimo alla Gara dei Giornalisti del 1939 a Roma, o il biplano autocomandato costruito nel 1942, quando era sotto le armi, del quale un giorno parleremo. Ricordiamo Calza come aeromodellista impiegato a Guidonia presso la galleria verticale di quel centro sperimentale dove si studiava con modellini in scala il comportamento in vite degli aerei. Aldo Calza, con altri fortunati, era addetto alla costruzione di questi modelli che dovevano essere in scala non solo geometrica (con un rapporto di circa 1:12), ma anche per ciò che riguarda la distribuzione dei pesi, cioè il centraggio, rispetto agli aerei riprodotti. Questi modelli dovevano essere lasciati nella corrente verticale in assetto di vite, e ciò richiedeva un buon addestramento degli operatori.

Aldo Calza col suo motomodello alla Gara dei Giornalisti del 1939 a Roma ►



◀ Nella galleria verticale del Centro Sperimentale di Guidonia, Calza rilascia nella corrente verticale il modello del Breda 92, un aereo da acrobazia che non ebbe seguito. Siamo nel 1940.



da l'Aquilone n.17 del 1942

Di Aldo Calza vediamo oggi un grande veleggiatore, l'A.C.1004, di tre metri di apertura alare. Di linee come sempre molto eleganti, presenta insolite particolarità progettuali e costruttive. La fusoliera è costruita in due tronconi: quello anteriore che comprende il musone, l'attacco alare ed una parte del trave di coda; quello posteriore, anzi, quelli posteriori con i piani di coda sono due, di differente lunghezza. I due tronconi si inseriscono a scatto nella parte anteriore e costituiscono un continuo perfettamente raccordato. Montando il troncone posteriore corto si ha un modello classico

Di Aldo Calza vediamo oggi un grande veleggiatore, l'A.C.1004, di tre metri di apertura alare. Di linee come sempre molto eleganti, presenta insolite particolarità progettuali e costruttive. La fusoliera è costruita in due tronconi: quello anteriore che comprende il musone, l'attacco alare ed una parte del trave di coda; quello posteriore, anzi, quelli posteriori con i piani di coda sono due, di differente lunghezza. I due tronconi si inseriscono a scatto nella parte anteriore e costituiscono un continuo perfettamente raccordato. Montando il troncone posteriore corto si ha un modello classico



l'AC 1004 in versione 'lunga'  
(Aviazione Popolare n. 3 del 1946)

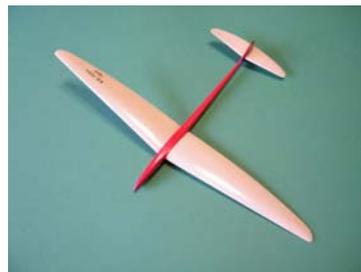
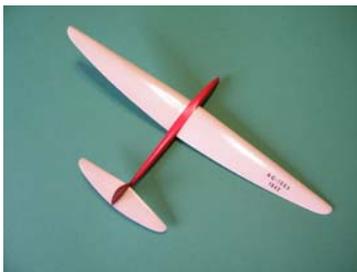
adatto al volo in pianura, da termica; montando quello lungo, si dovrà bilanciare il suo maggiore peso con zavorra aggiuntiva nel muso. Si otterrà così un modello più pesante, con maggiore carico alare, più veloce e penetrante, più lungo e con maggiori capacità direzionali, molto adatto a lavorare in dinamica e quindi atto al volo in pendio. La soluzione è originalissima e, crediamo, unica al mondo. Aldo Calza ha poi previsto, e sicuramente sperimentato, i carichi alari nelle due versioni: quello per il modello corto da pianura è di



l'AC 1004 in versione 'corta'  
(foto ripresa da l'Aquilone n.6 del 1942)

1942

18,7 grammi per decimetro quadro, quello per il modello lungo da pendio risulta di 26,9 g/dmq. Il profilo alare è il concavo spesso Gottinga 498, evolvente alle estremità verso il Gottinga 676, un biconvesso asimmetrico. I piani orizzontali hanno un biconvesso simmetrico, il Naca 0009. Le centine delle ali sono al passo di 5 cm, molto ridotto per l'epoca e sono disposte alternativamente, una in compensato da 1,5 alleggerito e una in balsa. La corda alare media di 26,6 cm assicura che il profilo, specie nella configurazione più caricata, lavori ad un decente *Re*. Su l'Aquilone n.17 del '42 viene fornita comunque una completa descrizione delle particolarità costruttive.



Alla fine della sua attività agonistica, Aldo Calza pensò di lasciare un ricordo delle sue realizzazioni e ricostruì, in scala 1:10, i modellini dei suoi modelli. Questa magnifica collezione è ora patrimonio di SAM l'Aquilone, ed in grazia a ciò possiamo mostrare qui sopra il modellino del veleggiatore AC 1004 nelle due versioni, corta e lunga. Aldo Calza: un grande.

*Daniele Vescovi*  
Aprile 2014

## ..... dalle nebbie del passato ...

In principio fu il motore ad aria compressa .....

Partendo da quattro buone foto di un modello con motore ad aria compressa degli anni trenta, sono riuscito ad elaborare un disegno in scala 1:1 che ritengo molto vicino all'originale. Trattasi di un modello dei fratelli Tedeschi, di Modena.

Ho avuto la possibilità ad accedere anche ad altre informazioni ( poche) dell'epoca ricavate dal libro 'Il costruttore di aeromodelli' di Martini e Nobili riguardanti i motori che potenziavano tali modelli.

Nella impossibilità di trovare ancora oggi uno di questi motori, adatto a portare in quota il modello da me elaborato una volta ricostruito, ho pensato che la migliore soluzione sarebbe stata quella di adottare un motore elettrico.

In occasione della nostra ultima cena 2014 in casa di Ninetto, mi sono portato dietro le tavole da me elaborate per farmi consigliare in tal senso da Lustrati.

L'amico Moscatelli, di Roma, osservato interessato il disegno, mi disse che anche lui aveva approfondito l'argomento avendo avuto la opportunità di reperire delle notizie

in merito. Sono trasecolato, perché io ho lavorato al buio, salvo le foto fornitemi da Vescovi, per mesi. Fabio Moscatelli mi ha detto che mi avrebbe trasmesso il materiale in suo possesso. Dopo pochi giorni mi è arrivato a casa un dischetto con il materiale promesso ed in particolare una serie di foto di un modello originale d'epoca anni '30 ad aria compressa, completo di motore



ed elica da lui scovato a Porta Portese, il 'Portobello' romano.

Ho detto a Fabio che l'aver trovato questo esemplare, più o meno integro, era una cosa eccezionale. Uno scoop storico da prima pagina.

Fabio ha ribadito che aeromodellisticamente parlando forse lo era, ma che comunque era stato il frutto di una costante frequentazione pluriennale del mercatino.

Grazie alla disponibilità , alla collaborazione ed all'entusiasmo di Fabio potrò fare in disegno preciso del modello ritrovato, in tutti i suoi particolari.

Il materiale messo a disposizione mi ha permesso di approfondire meglio questo aspetto primordiale del modellismo a motore e, devo dire, apprezzare di più il bellissimo, a mio avviso, modello dei fratelli Tedeschi che spero di riportare in vita al più presto.

Giorgio Carbonara

*Giorgio dice che il mio è stato uno scoop eccezionale. Storico. Beh si!..... Lo è stato!*

*Soprattutto perché era qualcosa che speravo da tempo di toccare con mano; da quando , tanto tempo fa, costruì un modellino Jedelski, tirato da un motorino di plastica, che aveva una bottiglia vuota di acqua minerale per serbatoio: veramente divertente! Debbo dire che sono rimasto subito molto affascinato da questa vecchia branca del modellismo che si può considerare il primo vero incontro, tra il poetico, legno e tela, ed il più moderno, tecnologia e metallo.*

*Con Ninetto, avevamo un rito consolidato: io la domenica uscivo a caccia ed inamancabilmente il lunedì sera lui mi telefonava per scoprire quanto scovato; poi in settimana lo andavo a trovare per mostrare il bottino.*

*Ed anche quella settimana sono andato da lui portando con me il Paperone appena trovato. Speravo che fosse l'occasione giusta per fargli vuotare il sacco su una tecnica che mi interessava molto.*

*Fu in quella occasione che mi rivelò il trucco del filo metallico pretensionato, avvolto intorno al serbatoio, per aumentarne la*



*resistenza alla pressione. In realtà ha aggiunto poco altro e a me è rimasta una gran voglia di saperne di più.*

*Gli ho anche chiesto del perchè, una categoria così pienamente 'Old Time', ed anche così attualmente ecologica, non fosse mai stata presa in considerazione, viste anche le leggerissime radio di oggi che sicuramente permetterebbero l'uso di questi interessanti modelli, dove l'inventiva personale può spaziare veramente molto: tra l'altro, ci si deve costruire anche il motore ed il serbatoio.*

*Comunque, Ninetto non era un entusiasta di questi modelli che considerava già sorpassati quando lui nasceva come modellista con il canto dei primi motori a scoppio.*

*Per quanto riguarda il modello posso dire che è stato realizzato veramente molto bene, con delle finenze, progettuali e meccaniche, degne di un modellista di alto livello.*

*Debo confessare che anch'io, come Giorgio, spero di stimolare qualcun altro a cercare nei cassetti per riscoprire di più sulla tecnica di questi modelli.*

*Il vero problema è che, fatti due conti, i modelli ad aria compressa sono finiti nel 1937 circa e che, chi ha praticato direttamente, ormai non può più raccontare e di scritto non so cosa ci sia!*

*Ho apprezzato molto il lavoro fatto da Giorgio e condivido con lui l'idea che, dopo anni ed anni di modelli con motore a scoppio, si possa, con altri, condividere la possibilità di dare vita ad un'altra specialità veramente Old Time.*

*Fabio Moscatelli*

## Note

Successivamente Fabio mi ha fatto avere un'altra serie di foto che mostrano tutti i particolari costruttivi del modello per permettermi di fare bene la tavola.

Nelle foto si può notare l'elica destrorsa, la mancanza del regolatore di pressione, la perfetta esecuzione del motore e del serbatoio, l'elica a scatto libero.

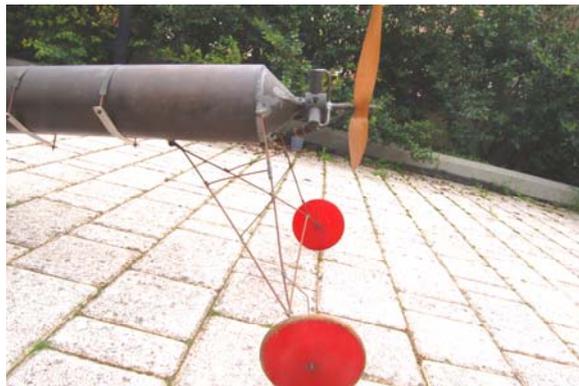
E' anche interessante notare come il raccordo delle semiali alla fusoliera segue perfettamente la curva della stessa anche in funzione della sua conformazione troncoconica.

Entrando sempre di più nel merito mi sono poste alcune domande.

Il modello, Fabio lo ha trovato a Porta Portese sui banchi di uno 'svuota cantine'.

Difficilmente (amo credere) una famiglia dove un padre, un nonno, uno zio abbia praticato l'aeromodellismo si sarebbe disfatta di un simile





cimelio. C'è sempre un aggan-  
cio con chi pratica ancora l'aeromodel-  
lismo a cui regalarlo (SAM).

Ciò, a quanto sembra, non è  
avvenuto.

Mi sono chiesto chi a Roma,  
praticante aeromodellista, ab-  
bia potuto costruire in toto  
motore e modello senza lascia-  
re alcuna traccia.

All'epoca a Roma era molto  
attivo Elvio Tosaroni. Mi risul-

ta che anni fa la famiglia donò a SAM Italia tutto il materiale aeromodelistico ancora  
in suo possesso, ma non certo modelli.

C'erano altri aeromodelлисти così tecnicamente preparati? Sicuramente Travagli. Ma  
nulla ho potuto appurare in merito.

Nulla compare in proposito su l'Aquilone dal 1931 al 1933. Né dal 1937 in poi. Eral-  
do Padovano non ha ancora elaborato i DVD del '34, '35, '36, nei quali quindi non  
posso cercare nulla.

Fabio mi ha fatto avere anche una copia di un catalogo 1935 di una ditta aeromodel-  
listica di Bologna, nel quale vengono pubblicizzati due modelli ad aria compressa,  
che richiamano abbastanza nelle linee e nella descrizione l'esemplare da lui ritrovato.

A questo punto mi sono fatto l'idea (ma è solo una mia idea), considerate le dimensio-  
ni del modello (lunghezza fusoliera cm 105 ed apertura alare cm 140 circa) che il mo-  
dello ritrovato sia stato più un 'giocattolo' che un aeromodello vero e proprio. Giocat-  
tolo particolarmente moderno e tecnicamente avanzato per l'epoca, fatto per un fanciullo di buona famiglia facoltosa e, magari, di ambiente aeronautico.

Anche in questo caso si presuppone una conoscenza aeromodellistica del donatore,  
magari non di Roma.

All'epoca la nostra aviazione era molto all'avanguardia ed era promossa in tutti i  
campi, anche in quello aeromodelistico (RUNA). Magari un pilota o un ingegnere  
aeronautico?

L'esemplare di Fabio è integro. Non reca segni di rotture traumatiche. Manca un se-  
mipiano orizzontale ed il P.V., ma ciò lo addebito più a maltrattamenti nel tempo che  
ad un volo disastroso. Il serbatoio in lamierino di ottone non è ammaccato. Il carrello  
è perfetto. L'elica, originale, integra.

Non credo abbia mai volato. Avrà fatto la sua bella ed intrigante figura nella camera  
di un fanciullo fortunato, per poi finire dimenticato in cantina.

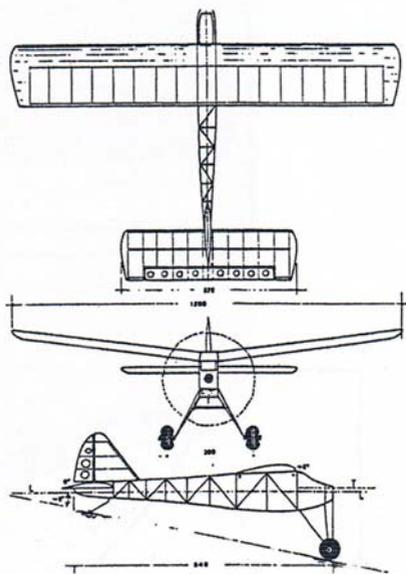
*Giorgio Carbonara*

# IL FROU-FROU del 1941

di Ferdi Galè

(e del 1988.. e del 2014...)

Riceviamo da Ferdi Galè la notizia che un suo amico Ceco ha riprodotto di recente un modello di suo progetto, il **Frou-Frou**, costruito come auto comandato nel 1941 e rifatto dallo stesso Galè come radiocomandato negli anni '80. È l'occasione per fare un accenno a questa categoria di modelli che, quando ancora il radiocomando era agli albori e non di facile e pubblico godimento, furono costruiti in Italia dai migliori aeromodellisti.



I modelli autocomandati avevano le superfici mobili (deriva, piani orizzontali e talvolta gli alettoni) mosse da cammes azionate ad orologeria. Le cammes erano sagomate a lima a seconda delle figure che si volevano ottenere, in genere sul solo piano orizzontale ed è evidente la delicatezza del congegno e la precarietà dei risultati. Era già un successo riuscire a programmare e a far compiere al modello delle virate corrette ed i migliori riuscivano a volte a descrivere un otto orizzontale. Si era negli anni che vanno dal 1938 al 1942 e si dedicarono a questa 'specialità' oltre a Ferdi Galè, nomi come Guglielmo Barthel, Adriano Bacchetti, Renzo Pavanello, Francesco Gallo, Aldo Calza. Al Concorso Nazionale del 1942 ad Asiago, figurano nella classifica degli auto comandati anche Armando Pagliani, vincitore della gara,

e Renato Zausa. Il cronista de l'Aquilone, per niente soddisfatto dall'esibizione di questi modelli, si aspettava molto di più, ma nei ricordi del fiorentino Pavanello risaltano le prestazioni, in prova, del modello di Guglielmo Barthel munito di motore Kratmo da 10 cc, che sembra abbia compiuto due looping consecutivi. Al C.N. del '42 di Asiago si sarebbero dovuti esibire pure in anteprima assoluta i



modelli radiocomandati di Travagli e di Bagalini ma, con delusione di Gastone Martini, i due non si fecero vedere. I tempi erano ancora troppo acerbi.

Con la guerra poi tutto scomparve e, alla ripresa, ci fu solo radiocomando.

Il **Frou-Frou** è un modello di concezione classica, ad ala alta e di dimensioni contenute (cm 128 di apertura). All'epoca della prima costruzione, avrebbe dovuto ospitare un motore Dyno ordinato in Svizzera che, per via della guerra, non arrivò mai in Italia. Il modello non volò mai come auto comandato, e finì distrutto nei bombardamenti di Milano del 1943.



▲  
il Frou-Frou nella versione radiocomandata degli anni '80, decorato con i colori dell'aviazione nazionalista nella guerra di Spagna.

◀  
con un Movo D2, replica di Sauro Zanchi, e dotato - come lo era il modello del '41 -



di una livrea riprodotte quella degli aerei nazionalisti nella guerra di Spagna. E' di costruzione piana e razionale, di comportamento in volo tranquillo e stabile, molto adatto ad essere un primo modello radiocomandato.

◀ Il Frou-Frou di Petr Pánek

Recentemente, ad arricchire la schiera degli 'italiani all'estero', il **Frou-Frou** è stato rifatto da un aeromodellista ceco, di Praga, Petr Pánek, che ne dice un gran bene.



◀ altre due immagini del  
Frou-Frou di Petr Pánek



Seguendo la moda corrente, il modello è stato costruito in versione elettrica e munito di motore brushless RAY C353605 ; raggiunge il peso, senza batterie, di 741 grammi. Petr aggiunge i dati su batterie, servi ed elica usati. Il centraggio è al 60% e, sempre secondo Petr, il modello ha caratteristiche di volo molto buone.

Riteniamo utile riportare due



note di Ferdi Galè. I colori adottati nella prima e seconda versione del modello sono un ricordo ed un omaggio ad un suo cugino, morto a bordo di un CR 32 dell'Aviazione Legionaria. Il nome dato al modello, che può ricordare una *danseuse* della Belle Èpoque, ha tutt'altra origine: **Frou-Frou** è il nome col quale i nativi della Guyana francese chiamano una specie locale di colibrì, quel piccolissimo uccello dalle fenomenali caratteristiche di volo.

*Note di D.Vescovi  
Marzo 2014*

La dettagliatissima tavola 1:1 del **Frou-Frou** è disponibile presso la segreteria di SAM 2001.



## La Marcia su Ronchi

Correva l'ottobre del 1951, e stavolta D'Annunzio non c'era.

Iscritti alla Gara in programma a Monfalcone, partimmo in treno da Ferrara verso le 3 di mattina. Da casa mia alla stazione c'erano un paio di chilometri, da percorrere a piedi, col modello e la borsa degli accessori. Ci trovammo in stazione: c'erano Guido Squaiella, Gianni Guerra, Maurizio Malaguti, Roberto Corelli e Aldo Gardenghi a comporre la squadra del GAF di Ferrara (veleggiatori, elastico, motomodelli). In treno, trovammo i posti negli scompartimenti passeggeri tutti occupati da gente che dormiva e quindi, in accordo col capotreno, prendemmo posto armi e bagagli in un vagone merci. Allora si poteva fare anche così. Il vagone era pieno di grandi contenitori di piante e fiori costruiti con canne intrecciate, come quelli da tre proiettili da 88 di cui si aveva ancora vivo e fresco ricordo. Arrivati alla stazione di Monfalcone, imparammo



La Marcia su Ronchi dei tre veleggiatoristi. Davanti Maurizio Malaguti, poi Daniele Vescovi, infine Roberto Corelli.



la lunga marcia verso l'Aeroporto

che l'aeroporto era a Ronchi dei Legionari, distante tre o quattro chilometri, e ci avviammo, naturalmente a piedi. Noi veleggiatoristi avevamo i modelli imballati con le ali avvolte in cartone ondulato fissate con elastici alle baionette sporgenti dalla fusoliera, mentre Gardenghi e Guerra (motomodelli ed elastico) avevano già i primi cassoni di legno. Della gara non ricordiamo proprio niente: le foto miracolosamente salvatesi dopo oltre 60 anni ci mostrano il



Gianni Guerra col binocolo tiene d'occhio l'obiettivo

il gruppo dei ferraresi in

marcia dalla stazione di Monfalcone all'aeroporto di Ronchi dei Legionari, il decollo del motomodello Sport di Aldo Gardenghi, Guido Squaiella che regge l'elastico di Gianni Guerra sotto carica (dopo qualche anno Guerra passò ai motomodelli divenendo Campione del Mondo nel 1960), ed il nostro veleggiatore (il secondo A/2 costruito) in planata ed anche posto nelle mani della figlia o della moglie del comandante dell'Aeroporto di Ronchi.



Aldo Gardenghi

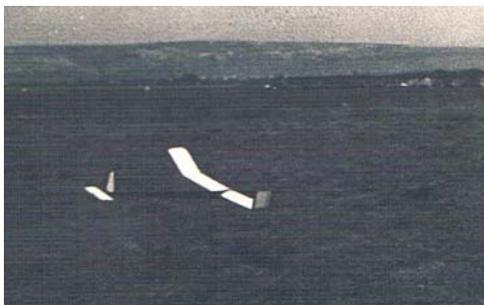
Forse una cosa buona di quel modello era l'aspetto: una sottile fusoliera, quadrata di spigolo, con dei bei

raccordi alari, le estremità a leggera freccia, l'alta deriva. La fusoliera, ricoperta in balsa, era verniciata in nero con nitro Lechleroid, le ali ed i piani erano bianchi, con filetti neri. Le doti di volo non dovevano essere straordinarie, se non si piazzò mai bene in nessuna gara, ma la colpa era tutta nostra, ricchi come eravamo di presunzione ed entusiasmo e digiuni invece di astuzie progettuali e di esperienze agonistiche. Non ricordiamo una seconda marcia di ritorno a Monfalcone, e probabilmente la sera fummo trasportati alla stazione da automezzi dell'Aeronautica Militare.



Guido Squaiella

Questa fu una delle primissime gare cui partecipò nel dopoguerra il G.A.F di Ferrara.



▲  
◀ il nostro secondo veleggiatore A/2

Alcuni di quei ragazzi della Marcia su Ronchi non ci sono più, altri hanno preso presto strade diverse, ma crediamo che giorni come quelli, quando nella vita tutto doveva ancora accadere, non possono essere dimenticati e buttati via.

*Daniele Vescovi*  
Aprile 2014

## Il motomodello ‘STRALE’ di Angiolino Saccani - 1941

Come l' Araba Fenice anche i modelli Old Timer qualche volta risorgono e riemergono da un passato lontano imponendosi con una forza paranormale. E' il caso dello Strale di Angiolino Saccani che ha voluto tornare a volare riemergendo dal libro dei ricordi di famiglia dove giaceva in forma di fotografie 6x9 dal lontano 1941. Ogni tanto mi capitava di sfogliare l' album e quel bel motomodello dalle forme eleganti e leggere, con la fusoliera trasparente a listelli, si imponeva ai miei occhi. Lo Strale richiamava maliziosamente la mia attenzione seducendomi con le immagini della struttura “a nudo” scattate in un lontano laboratorio, durante lavori di riparazione; rivelando i particolari dell' ordito armonico dei listelli sembrava dirmi “ *vedi, non è poi così difficile farmi rinascere se mi studi bene*”



lo Strale del 1941

C' è voluta una congiunzione astrale favorevole per decidermi al passo definitivo: l'incontro con la SAM 2001 nelle persone di Daniele Vescovi e Giorgio Colla che si sono rivelati entusiasti sostenitori del progetto di ricostruzione e amici prodighi di consigli. Agli amici citati e ai soci SAM che hanno risposto alle mie mail di aiuto va il mio sentito ringraziamento.

**RIPROGETTAZIONE:** Dello Strale originale non esiste più il disegno. Il nuovo Strale è stato ricavato dallo studio attento delle foto d' archivio sulla scorta anche di un articolo apparso su l'Aquilone n. 50 del 1941 in cui sono riportate le misure di massima e le principali caratteristiche del modello. Armato di molto entusiasmo e del compasso “Pirelli” appartenuto a mio padre Angiolino mi sono messo all' opera per disegnare, a mano, il nuovo Strale più somigliante possibile all' originale. E' stato giocoforza prendersi delle libertà imposte dalle necessità di costruire una versione radioassistita, inoltre l' uso di materiali “moderni” come il balsa ha stimolato qualche piccola fuga dalla fedeltà integralista.



lo Strale originale sul tavolo di lavoro

Nonostante tutto questo ritengo di avere ricostruito un modello fedele nelle forme e

nella filosofia al suo progenitore ma consapevole della sua diversità l' ho voluto chiamare STRALE 2S: due perchè è la seconda versione e 2S sta per Saccani-Saccani richiama il cognome del primo autore e del ricostruttore o se preferite Stefano Saccani.

**FUSOLIERA:** è senza dubbio il pezzo forte di tutta la costruzione con la sua struttura, definita nel citato articolo de l' Aquilone “ *a canestro*”. E' composta da ordinate ovali di compensato alleggerito collegate fra loro da un ordito di tondini da 3mm.; una volta terminata risulta leggerissima ed estremamente elegante. La sua costruzione esige



uno scaletto di montaggio su cui le varie ordinate vengono inserite capovolte. Per facilitare l' allineamento delle ordinate ho inserito un listello di 5x5mm all' estremità inferiore degli ovali. Una volta completata la posa della metà inferiore dei tondini la fusoliera viene rimossa dallo scaletto e posata sul carrello per collegare la deriva fissa, solidale con la fusoliera e per inserire il pianetto di

supporto dei servocomandi, alloggiati fra le seconda terza ordinata, e i relativi rinvii oltre ai tubetti di supporto per le baionette dei semipiani di coda. Terminate queste operazioni è stato completato il “canestro” con la posa della metà superiore dei tondini e l'inserimento

dell' anima di compensato di betulla da 3mm. per la pinna di supporto dell' ala, predisponendo uno sportellino d' accesso all' elettronica di bordo in lamierino d' alluminio.

Ho costruito i piani orizzontali dividendoli in 2 semipiani uniti da baionette passanti in tubetti solidali con la fusoliera per rendere il modello completamente smontabile e facilmente trasportabile; ogni semipiano presenta una parte fissa ed una mobile collegati al servocomando mediante



un asta rigida ad Y.

Il profilo adottato per i piani di coda è stato il biconvesso simmetrico NACA 0009.

Il supporto per il motore è costituito da due elementi triangolari in ergal da 3mm., alleggeriti a traforo, piegati a caldo a "L" e avvitati alla prima ordinata.

**ALA:** l' ala dello Strale 2S è costruita, per così dire, a tre gradi di libertà: prima libertà il profilo. Il citato articolo del cronista dell' epoca nulla dice del profilo dell' ala; è stato pertanto necessario affidarsi all' intuito e alle conoscenze di qualche aeromodelista che per anagrafe fosse più vicino all' epoca dello Strale originale. La scelta è pertanto caduta sul NACA 6412 posto sulla pinna di supporto con 3° di incidenza positiva.

Seconda e meno grave libertà è stata la costruzione dell' ala in due parti unite da baionette d' acciaio solidali con un pianetto d'appoggio che viene fissato alla pinna con i canonici elastici. Terza ed ultima libertà l' uso del balsa per la costruzione delle centine al posto del tranciato di pioppo; centine costruite con il sistema del pacchetto e alleggerite in ossequio alle tecniche di allora. Le due semiali come le restanti parti della struttura sono rivestite in seta trattata con vernice trasparente alla nitro.

**ELETTRONICA DI BORDO E MOTORIZZAZIONE:** lo spazio disponibile per

alloggiare servi, ricevente e batteria è veramente esiguo; inoltre per ragioni di centraggio è obbligatorio alloggiare gli apparati di bordo il più avanti possibile. Pertanto fra prima e seconda ordinata trovano posto la ricevente, l' apparato di accensione del motore e due batterie: un elemento Life da 3,3v. per l' alimentazione della candela e una cella LiPo da 1200 mAh collegata ad un booster da circa 3 gr. per l' alimentazione della ricevente, due mini servi, come detto, sono alloggiati fra seconda e terza ordinata.

Il motore originale è detto essere un GIL da 10cc. Volendo utilizzare un motore spark che avesse riserva di potenza per l' aumentato peso del modello la scelta è caduta sull' Anderson Spitfire .65, motore potente e solido che con i suoi oltre 400gr. di peso aiuta il centraggio del modello posto prudentemente al 38% della corda.



**IL VOLO:** il modello finito, pronto per il volo, ha fatto bella mostra di sé sul tavolo del soggiorno per qualche giorno e subito sono partite le esortazioni: “E' troppo bello, non farlo volare!” Mio figlio poi, collaudatore di tutti miei modelli e aeromodellista “d'oggi “ ha fatto il pelo e contropelo al progetto e alla sua realizzazione. Tutto ciò mi ha provocato qualche esitazione ed un grosso mal di stomaco il giorno in cui ho deciso che il momento era giunto. Prima di arrivare



al volo vero e proprio la Strale è stato saggiato “in mano” in un giorno di vento, poi un paio di planè in aria calma che passano senza rivelare grossi vizi ed infine l'accensione del motore con la solita saldatura che cede e costringe a rimandare il volo programmato ad altra data. Alla fine, dopo verifiche e controverifiche e nuove prove motore, il 7 di giugno sul far della sera lo Strale 2S finalmente VOLA.



Messa in moto facile dell' Anderson Spitfire, allineamento sulla pista d' asfalto del GMP e .. via i freni! ..Tolta la mano dal timone verticale lo Strale parte deviando un poco sulla

destra e in cinque metri è in aria. Sale deciso trascinato dall' Anderson che gira rotondo e regolare emettendo una nota continua che riempie la calma del tramonto trascinando un elica 12x6,5; in pochi secondi è un puntino nel cielo ed esorto il pilota a spegnere il motore. Inizia una planata dolce e docile, qualche picchiata d' assaggio con rimessa regolare dimostra un buon posizionamento del CG. L' aria calma è ideale per portare all' atterraggio lo Strale che tocca dolcemente in centro pista. Sono felice e per esprimere la mia gioia mi faccio immortalare mentre bacio lo Strale2S fra le ali.

**CONCLUSIONE:** lo Strale è rinato con intatta la sua voglia di volare e promette voli divertenti, la planata è forse ancora migliorabile arretrando un poco il CG. Tutti i voli fin qui eseguiti si sono svolti in aria calma e dunque il comportamento in termica e in condizioni di vento sono ancora da saggiare.

I disegni sono a disposizione di chiunque ne faccia richiesta in formato digitale o cartaceo a seconda delle preferenze. Chi desiderasse il disegno o semplicemente contattarmi può inviarmi una mail all' indirizzo: [saccanis@hotmail.com](mailto:saccanis@hotmail.com)

*Stefano Saccani*

## L'AQUILONE SAM 2001 a VOLANDIA

MXP MODEL SHOW - 24-25 Maggio 2014 - PARCO MUSEO DEL VOLO - MILANO MALPENSA.

La nostra associazione "L'Aquilone SAM 2001" ha esposto a VOLANDIA-MALPENSA, negli spazi che ci sono stati riservati accanto al bimotore Douglas DC 3, il leggendario DAKOTA, una serie di modelli, originali o copie di proprietà e realizzati dai nostri soci in zona.

Mattatore è stato il Caproncino CA.100 di Fiorento Vavassori di Bergamo, riproduzione RC dell'esemplare già dell'Ae.Club Milano di stanza a Bresso, nato proprio nei capannoni della Caproni ora occupati da Volandia. Troneggiava proprio davanti allo scivolo dal quale uscivano i visitatori che lasciavano l'adiacente sala-hangar dedicata all'idrovolante Gabardini, costruito nella vicina Cameri, sede anche di una base dell'A.M., sul finire degli anni '10 (1910....).



Con la fattiva collaborazione di Carlo Casale che esponeva un Playboy Old time RC con motore OS 26 4T e un modello ad elastico formula Wakefield, rifatto oltre 20 anni orsono su un disegno USA anno 1938, di mio fratello Manfredi, di Carlo Panceri e del neo socio Alessandro Beia, il venerdì pomeriggio abbiamo organizzato e disposto tavoli e modelli.



Dalle foto vedete che i modelli in volo libero sono stati posizionati tutti lungo il perimetro degli archetti metallici che delimitano l'area del DC-3. L'aliante I-AOLA di Dorio 1939 ed il Super Tabu' di Carletto Bergamaschi e il Movo M-8 costruiti da Carlo Panceri, il Wakefield del 1938 ed il Playboy "Old Time" di Casale. Solo lo Zanzara di Tosaroni - Aviominiima è stato messo sul tavolo centrale, protetto dalle ali del CA 100 e



dal modello con pulsogetto Zanin da velocità VVC di Manfredi Muzio , più volte medaglia d'argento e bronzo nei Campionati Italiani e che volava allora a oltre 300 Km/h.

Sul tavolo parallelo ai portelloni , uno finestrato, dell' hangar, c'erano tutti i vincolati . Lo Stinson per renderlo più visibile , due GIP 46, il modello di Gottarelli con il quale è nata la formula del Trofeo SAM GIP 46, per invogliare al ritorno ai modelli in Volo Vincolato Circolare ed ormai giunta all'8° edizione, uno di Beia e l' altro di



Casale . Poi un modello da velocità con motore OPS 29/5 cc , pure più volte Campione Italiano negli anni '80 e i miei Lollo, bicavo VVC , medaglia di bronzo nel C. Italiano 1963 ed il Saetta 2,5 col G.15 medaglia d'oro F2A nel 1968. Verso l'uscita , il NOBLER , acrobatico FAI in VVC di Beia e il il TRENER vincolato dell'Aeropiccola di Panceri. E' mancato il Sidel 7cyl già annunciato nel ns. avviso precedente.

Buona la presenza di pubblico, ovviamente generico oltre ai veri appassionati. Tanti i bambini e le famiglie, complessivamente circa 10.000 il dato fornito da Volandia. Come primo anno è certo positivo ed è stato bello anche sentire moltissimi dire "devo riprendere" , "voglio rifare quel modellino" , "mio padre ne faceva di bellissimi".... . Ottimo per questo il materiale ed opuscoli inviati da Pino Cârbinì, il ns. segretario. Certamente da fare nuovamente nei prossime edizioni.

*Piero Muzio*

### 3° Raduno GIP 46 a Termini Imerese

#### GIP 46 con Trofeo Challenge G20

Il giorno 27Aprile 2014 ben ventitre modelli Gip 46 divisi in 15 nella categoria modificati e 8 nella categoria standard hanno partecipato al "3° Raduno GIP 46 Termini Imerese".

Il raduno si è svolto in un posteggio in disuso nella zona industriale di Termini Imerese, che ha permesso il volo dei modelli Gip 46 con regolarità. Per la "gestione" dei lanci si è utilizzato per prima volta l'esposizione di un cartello con numeri progressivi corrispondenti alla punzonatura dei modelli permettendo ai partecipanti di conoscere esattamente il momento per l'entrata in pista, accorciando i tempi morti e permettendo di concludere il raduno entro le 16,30.

Dei quindici partecipanti due modelli erano muniti di motore diesel ed otto concorrenti hanno partecipato al trofeo Garofali. Abbiamo anche avuto un nuovo partecipante, Ernesto Biondo, e la visita di alcuni vecchi amici di Caltanissetta che sono pronti per entrare nella competizione e disponibili, anche a breve, ad organizzare una gara.

La giornata, meteorologicamente parlando, sino alle ore 15.30 è stata buona anche se con una copertura di quattro ottavi di altistrati con un leggero sole ed una temperatura di 20.8°, umidità 37% ed una pressione atmosferica di 1010 mb. Tenete conto che eravamo a tre metri sul livello del mare, ed un debole vento da N/W di 9 Km/h; poi nel pomeriggio una fastidiosa pioggia che comunque ha permesso di concludere regolarmente la gara, solamente con qualche rinuncia al secondo lancio.

La classifica evidenzia la vittoria del decano del Team-Racing e Rat-Racing siciliano sin dagli anni sessanta, ovvero Lorenzo Tuccari seguito dal figlio Giuseppe a pochi decimi di differenza. I motori OS 15 LA, messi a punto con diligenza dal figlio Giuseppe, adesso sono dei gioielli di efficienza e con una regolarità tale da permettere una doppietta di alto livello.

La classifica della categoria Gip 46:

	<b>concorrente</b>	<b>città</b>	<b>motore</b>	<b>tempo</b>	<b>velocità</b>
1	Tuccari Lorenzo	Catania	OS 15 LA	<b>20,35</b>	<b>176,90</b>
2	Tuccari Giuseppe	Catania	OS 15 LA	<b>20,53</b>	<b>175,35</b>
3	Castro Francesco	Acireale	G20 Gw	<b>20,69</b>	<b>174,00</b>
4	Avolio Giuseppe	Catania	OS 15 LA	<b>21,18</b>	<b>169,97</b>
5	Nicosia Salvatore	Catania	G20 Gw	<b>22,84</b>	<b>157,62</b>
6	Pistarà Francesco	Acireale	G20 Gw	<b>22,97</b>	<b>156,73</b>
7	Maugeri Pietro	Acireale	G20 Gw	<b>23,39</b>	<b>153,91</b>
8	Scrima Vincenzo	Palermo	OS 15 LA	<b>23,82</b>	<b>151,13</b>
9	Comito Raimondo	Palermo	OS 15 LA	<b>25,06</b>	<b>143,66</b>
10	Rocca Orazio	Acireale	G20 Gw	<b>25,36</b>	<b>141,96</b>
11	Capuano Francesco	T. Imerese	G20 Gw	<b>25,66</b>	<b>140,30</b>
12	Rocca Orazio	Acireale	G20 Gw	<b>25,82</b>	<b>139,43</b>
13	Biondo Ernesto	Palermo	G20 Gw	<b>26,40</b>	<b>136,36</b>
14	Anastasi Maurizio	Siracusa	G20 Gw	<b>27,29</b>	<b>131,92</b>
15	Pistarà Francesco	Acireale	G20 D	<b>27,51</b>	<b>130,86</b>
16	Anastasi Maurizio	Siracusa	OS 15 LA	<b>28,22</b>	<b>127,57</b>

17	Scrima Vincenzo	Palermo	OS 15 LA	<b>28,43</b>	<b>126,63</b>
18	Anastasi Francesco	Siracusa	OS 15 LA	<b>28,48</b>	<b>126,40</b>
19	Scuderi Giovanni	Ragusa	G20 Gw	<b>31,30</b>	<b>115,02</b>
20	Anastasi Francesco	Siracusa	G20 D	<b>33,30</b>	<b>108,11</b>
21	Anastasi Francesco	Siracusa	OS 15 LA	<b>35,83</b>	<b>100,47</b>

Nel Trofeo Garofali hanno partecipato in totale otto concorrenti che usavano motori Supertigre G20 Glow standard come si può evincere dalla sottostante classifica :

	<b>concorrente</b>	<b>città</b>	<b>motore</b>	<b>tempo</b>	<b>velocità</b>
1	Castro Francesco	Acireale	G20 Gw	<b>21,84</b>	<b>164,84</b>
2	Pistara Francesco	Acireale	G20 Gw	<b>22,97</b>	<b>156,73</b>
3	Maugeri Pietro	Acireale	G20 Gw	<b>23,39</b>	<b>153,91</b>
4	Comito Raimondo	Palermo	G20 Gw	<b>23,84</b>	<b>151,01</b>
5	Rocca Orazio	Acireale	G20 Gw	<b>25,36</b>	<b>141,96</b>
6	Capuano Francesco	T. Imerese	G20 Gw	<b>25,66</b>	<b>140,30</b>
7	Biondo Ernesto	Palermo	G20 Gw	<b>26,40</b>	<b>136,36</b>
8	Scuderi Giovanni	Ragusa	G20 Gw	<b>31,30</b>	<b>115,02</b>

Sotto il vincitore Lorenzo Tuccari ed il figlio Giuseppe, ottimo preparatore.



Sotto l'officina portatile di Francesco Castro col modello vincitore del Trofeo Garofali



Nelle foto seguenti i modelli di Ernesto Biondo, da notare il rinforzo del bordo d'entrata di spruce , Franco Capuano motorizzati con i Supertigre G20Gw e quello di Vincenzo Scrima con un OS 15 LA con una camera a scoppio ad alta turbolenza secondo le idee di Italo Magrotti pubblicati su Modellistica nel 1978. Per la testata ed il carburatore mi ha dato una mano Salvatore Cipri aeromodellista RC da sempre, ma attrezzato di tornio e fresa che sa usare bene.

Con questa testata il modello ha raggiunto 151,13 Km/h rispetto a quella standard con cui il modello volava a 126,63 Km/h.



Arrivederci al prossimo Raduno di Terrasini il 18/05/2014.

Contattare Alessandro Agrusa alla mail [alessandro.agrusa@libero.it](mailto:alessandro.agrusa@libero.it) o Bruno Massara [volovincolatosicilia@libero.it](mailto:volovincolatosicilia@libero.it) .

Cordiali Saluti

*Vincenzo Scrima*

## Campionato Europeo OT 2014 - Valle Gaffaro - 22-27 Giugno 2014

Arrivato al campo nella tarda mattinata di mercoledì 25 ho subito fatto un giro per salutare gli amici presenti.

Alcuni ne hanno subito approfittato per manifestarmi la loro perplessità nei confronti di alcune norme del regolamento: in particolare quella che fissa il pieno dei modelli Texaco a 30 minuti e quella che prevede la categoria ALOT (Old Time ad altitudine limitata).

Premesso che, non essendo particolarmente interessato alle gare, le discussioni sui regolamenti mi lasciano abbastanza indifferente, devo dire però che il regolamento europeo in vigore qualche perplessità la suscita anche in me.

Il tempo dei pieni va dai 5 minuti degli OTVR ai 30 della Texaco. Per le classifiche, vengono sommati i tempi di 3 voli su 4 per tutte le categorie con esclusione dell'OTVR per la quale si sommano i tempi di 3 lanci su 6, dello Speed 400 per la quale si sommano i tempi di 2 voli su 3 e la Texaco per la quale si tiene conto di un solo volo su 3.

Mi pare che un'unificazione dei tempi e dei voli sarebbe fortemente auspicabile.

Per quanto riguarda la categoria ALOT, concordo con quelli che sostengono che non abbia niente a che fare con l'Old Timer e con la SAM. La presenza a bordo di un altimetro elettronico che spegne il motore dopo 90 secondi o al raggiungimento della quota di 300 metri mi sembra veramente al di fuori della realtà OLD TIMER.

Continuando di questo passo, quando sarà permesso montare a bordo un sistema in grado di gestire il volo automaticamente e di riportare i modelli sul punto di lancio?

Ma parliamo delle gare: 92 iscritti di 14 nazioni e 215 modelli. Questi i numeri della dodicesima edizione del Campionato europeo di aeromodellismo OT. Gli italiani sono 49, cui seguono 14 cechi e 13 ungheresi. Gli altri provengono da Austria, Belgio, Francia, San Marino, Slovacchia, Spagna, Svezia, Inghilterra, Brasile e Stati Uniti. Mi dicono che le previsioni facevano sperare in una presenza almeno doppia.

Come potrete vedere dalle classifiche le categorie più nutrite sono state la 1/2 Te-



*Un veleggiatore in volo è una cosa meravigliosa*



*Luigi Binelli in piena azione*

xaco, l'OTVR e l'ELOT.

Mattatore del campionato Franco Fabbri che ha partecipato a quattro gare vincendone tre. I due americani presenti hanno vinto le due gare OTMR: Ed Hamler, presidente della SAM, ha vinto la classe AB, mentre Fred Mulholland ha vinto la C. Gli ungheresi si sono aggiudicate le gare 1/2 Texaco con Gelencser Kalman, la Texaco con Zoltan Wadovich e la ALOT con Jozsef Nemeth. Queste due ultime gare hanno chiuso il campionato con gli spareggi. Quello della



*Rover Mersecchi, vincitore dell'OTVR*

Texaco,

al quale ho partecipato come cronometrista per il vincitore, ha visto il confronto diretto tra il nostro Binelli, decano del campionato e l'ungherese Wadovich.

I due voli sono stati fatti seguendo strategie di gara completamente differenti.

Binelli, decollato per primo, ha pilotato il suo Duca facendolo salire con una rotta rettilinea in salita ed ha raggiunto una quota elevatissima. Ad un certo punto il modello gli è scomparso dalla vista e ha dovuto metterlo in vite per farlo abbassare. Il modello è ricomparso dopo pochi secondi ed il volo si è concluso col tempo di 19'44".

Wadovich ha fatto decollare il suo Lanzo Bomber circa un minuto dopo Binelli. Il suo volo è stato caratterizzato da frequenti spiralmate, iniziate già a bassa quota che, a mio parere, gli facevano perdere parecchia quota. Raggiunta una quota che ho valutato di poco superiore ai 100 metri è rimasto lì a spiralmare fino a quando il modello di Bi-



*Gian Marco Canella e il suo NMR 2,5*



*Il Lanzo Bomber vincitore della Texaco*



*Lo Slim Jim di Jozsef Jordan, 4° nell'ALOT*

nelli si è trovato a quota più bassa della sua. Il suo tempo è stato di 20'24", superiore di 40" di quello del suo avversario. I due modelli avevano lo stesso motore, l'MVVS .60 diesel. Quello di Wadovich, a compressione fissa, aveva un funzionamento molto regolare anche da freddo, segno di un ottimo equilibrio tra il motore e la miscela.

Nel corso dello spareggio della Texaco si è svolto anche quello a quattro della ALOT. Così, per un certo tempo, abbiamo visto in aria sei modelli. A questo spareggio ha partecipato Mario Gialanella che, col tempo di 10'23", si è classificato terzo.

Come sempre, non tutto si esaurisce nelle gare.

Mercoledì sera ci siamo ritrovati in 25 per festeggiare l'86° compleanno di Luigi Binelli e in molti ci siamo augurati di poter ancora partecipare a molti eventi simili.

E giovedì, al termine delle gare, ci siamo ritrovati in circa 90 al banchetto che si è tenuto nel salone d'onore del castello di Mesola alla presenza del sindaco e di altre autorità.



*Tutti a tavola al castello*

## LE CLASSIFICHE

### Gare di lunedì 23 giugno

**OTVR** Iscritti 41 - Classificati 34 - Spareggio 6

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Mersecchi Rover	Italia	Eik 38	900	336	1
Torok Laszlo	Ungheria	Stern 13	900	282	2
Berko Gyorgy	Ungheria	Balestruccio	900	217	3
Villani Ennio	Italia	Kavka	900	176	4
Gosztola Istvan	Ungheria	Csovi	900	165	5
Gelencser Kalman	Ungheria	JU 52	900	99	6
Mersecchi Rover	Italia	T3-V	900	0	7
Szecs Imre	Ungheria	Astrale EIK-38	862		8
Zamecnicek Jiri	Rep. Ceca	Turbine I-Mace 38	835		9
Posa Francesco	Italia	Astrale	831		10
Berko Gyorgy	Ungheria	Csovi	784		11
Torok Laszlo	Ungheria	Gem	782		12
Jardan Jozsef	Ungheria	Gro-201 Jaguar	750		13
Brindzik Lazslo	Ungheria	Jaguar	750		14
Sykora Zdenek jr	Rep. Ceca	Ptacek	694		15
Pasztor Gabor	Ungheria	Jaguar	689		16
Binelli Luigi	Italia	Balestruccio	682		17

Dominici Renzo	Italia	Balestruccio	679	18
Pavesi Giovanni	Brasile	Nibbio	633	19
Sykora Ota	Rep. Ceca	Tyger	613	20
Hochhofer Herbert	Austria	Ju 49	600	21
Gosztola Istvan	Ungheria	Tas-3 Karvaly XL	580	22
Sekanina Martin	CR	Le Taxi VI	540	23
Crestani Mario	Italia	Nibbio	480	24
Korno Istvan	Ungheria	Gem	462	25
Pirini Stefano	Italia	MG-3	434	26
Zanzi Sergio	Italia	MG-3	385	27
Sykora David	Rep. Ceca	Vitez	376	28
Sykora Zdenek jr	Rep. Ceca	Rosita	366	29
Bourgeois Yves	Belgio	5	186	30
Pajdlhauser Alojz	Slovackia	Gamma Gull 100	177	31
Zamecnicek Jiri	Rep. Ceca	R-49	154	32
Hochhofer Herbert	Austria	Daru	123	33
Fratini Gaetano	Italia	E.C. 28-44	37	34

### OTMR AB

Iscritti 10 - Classificati 6

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Hamler Ed	USA	Airborn	1340		1
Sabo Jan	Slovackia	Fubar 36	999		2
Grassi Roberto	Italia	JU2	949		3
Chvatal Petr	Rep. Ceca	Fubar 36	560		4
Canella Gian Marco	Italia	Orion	557		5
Bockland Pierre	Belgio	Playboy sr	318		6

### Gare di martedì 24 giugno

#### ELOT

Iscritti 38 - Classificati 36 - Spareggio 10

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Fabbri Franco	Italia	Siné 46	1800	1831	1
Carletti Mario	Italia	Ohlsson	1800	1395	2
Berko Gyorgy	Ungheria	Playboy	1800	1350	3
Nemeth Jozsef	Ungheria	Playboy sr	1800	1267	4
Korno Istvan	Ungheria	Ciclone	1800	1263	5
Grassi Roberto	Italia	Langosta	1800	1228	6
Mersecchi Rover	Italia	Tiger Rag	1800	1134	7
Sola luigi	Italia	Play boy	1800	787	8
Swiety Frantisek	Slovackia	Slim Jim	1800	427	9
Poli Giorgio	Italia	Playboy sr	1800	369	10
Fabbri Franco	Italia	Tiger Rag	1800	0	11
Wadovich Zoltan	Ungheria	Bomber	1800	0	11

Torok Laszlo	Ungheria	Stardust special	1774	13
Crismani Giorgio	Italia	Airborn	1773	14
Valicelli Matteo	Italia	Lanzo bomber	1746	15
Torok Laszlo	Ungheria	Colossus	1648	16
Mariani Mario	Italia	Airborn	1645	17
Gialanella Mario	Italia	Stardust special	1628	18
Bonjean Victor	Belgio	Stardust special	1598	19
Dvoracek Miroslav	Rep. Ceca	President	1574	20
Mariani Mario	Italia	Stardust special	1496	21
Bonjean Victor	Belgio	Playboy	1457	22
Binelli Luigi	Italia	Westerner	1411	23
Caleffi Armando	Italia	Junior 1946	1407	24
Bagatin luigi	Italia	Airborn	1287	25
Posa Francesco	Italia	Schmid	1228	26
Valicelli Matteo	Italia	Kerswap	1224	27
Poli Giorgio	Italia	The Gool	1200	28
Svoboda Petr	Rep. Ceca		1179	29
Posa Francesco	Italia	Mini Hogan	1089	30
Bortolai Tiziano	Italia	Airborn	998	31
Mersecchi Rover	Italia	Siné 46	923	32
Szecsí Imre	Ungheria	AM 40	600	33
Bourgeois Yves	Belgio	Kerswap	546	34
Carletti Mario	Italia	Ohlsson	421	35
Sommerin Neil	Inghilterra	Lying Lab	16	36

### **NMR 2.5**                      Iscritti 7 - Classificati 7

<u>Nome</u>	<u>Nazione</u>	<u>Modello</u>	<u>Punti</u>	<u>Pos</u>
Romagnoli Luigi	Italia	Hammerhead	1074	1
Grassi Roberto	Italia	Cumulus	1065	2
Rojo Ara Jose Manuel	Spagna	Dixielander	814	3
Romagnoli Luigi	Italia	Mini hogan	803	4
A'CS Jozsef	Ungheria	The Phoenix	668	5
Canella Gian Marco	Italia	Orion	565	6
Osmera Karel	Rep. Ceca	Kerwap	460	7

### **1/2 Texaco**                      Iscritti 49 - Classificati 30

<u>Nome</u>	<u>Nazione</u>	<u>Modello</u>	<u>Punti</u>	<u>Pos</u>
Gelencser Kalman	Ungheria	TM-17	2575	1
Osmera Karel	Rep. Ceca	Kerswap	2144	2
Riccardelli Antonio	Italia	Kerswap	2010	3
Dvoracek Miroslav	Rep. Ceca	Kerswap	2000	4
Svoboda Petr	Rep. Ceca	Vega 7	1985	5
Chiribola Emanuele	Italia	Airborn	1870	6

Borsetti Gianni	Italia	Kerswap	1865	7
Ghirardelli Giancarlo	Italia	Lanzo Bomber	1739	8
Artioli Gianni	Italia	Civy Boy 24	1737	9
Negro Franco	Italia	Airborn	1680	10
Sabbadin Vincenzo	Italia	Baby Mercury	1650	11
Roversi Roberto	Italia	Baby Mercury	1493	12
Grassi Roberto	Italia	Yankee	1485	13
Wicker Alfred	Francia	Playboy	1388	14
Maesano Mario	Italia	Baby Mercury	1342	15
Sykora Zdenek	Rep. Ceca	Mura	1331	16
Boccia Lorenzo	Italia	M-18	1328	17
Gianati Marco	Italia	Playboy	1231	18
Wadovich Zoltan	Ungheria	Bomber	1221	19
Bocklandt Pierre	Belgio	Dallaire	1217	20
Rojo Ara Jose Manuel	Spagna	Kerswap	1180	21
Svoboda Petr	Rep. Ceca	Ju 2	1179	22
Rocca Mario	Italia	Baby Mercury	1116	23
Sabbadini Vincenzo	Italia	P.B.2	1091	24
Bourgeois Yves	Belgio	Kerswap	1031	25
Canella Gian Marco	Italia	Airborn	894	26
Artioli Gianni	Italia	Diavolo	785	27
Boccia Lorenzo	Italia	Pilade	724	28
Bortolai Tiziano	Italia	New Looker	645	29
Sola Luigi	Italia	Airborn	542	30

### Gare di mercoledì 25 giugno

#### SPEED 400

Iscritti 20 - Classificati 19

Nome	Nazione	Modello	Punti	Pos
Fabbri Franco	Italia	Siné 46	1800	1
Vallicelli Matteo	Italia	KL 61	1393	2
Korno Istvan	Ungheria	Varso	1170	3
Rojo Ara Jose Manuel	Spagna	Kerswap	1148	4
Grassi Roberto	Italia	Lanzo bomber	1030	5
Bonjean Victor	Belgio	Kerswap	977	6
Mariani Mario	Italia	Kerswap	908	7
Bortolai Tiziano	Italia	Flamingo	740	8
Gianati Marco	Italia	Wasp	720	9
Vallicelli Matteo	Italia	Super Phoenix	718	10
Boccia Lorenzo	Italia	M-18	663	11
Mariani Mario	Italia	Jaded Maid	653	12
Roversi Roberto	Italia	Kerswap	604	13
Dvoracek Miroslav	Rep. Ceca	Bantam	601	14
Lindquist Gunnar	Svezia		552	15

Boccia lorenzo	Italia	Mini Hogan	542	16
Bourgeois Yves	Belgio	Kerswap	505	17
Sommerin Neil	Inghilterra	Flying Lab	436	18
Sola Luigi	Italia	Jaded Maid	161	19

**NMR** Iscritti 15 - Classificati 6

Nome	Nazione	Modello	Punti	Pos
Bruschi Domenico	RSM	Herky	964	1
Bortolai Tiziano	Italia	Ramrod	777	2
Sola Luigi	Italia	Airborn	722	3
Montebelli Gabriele	Italia	Lanzo Airborn	673	4
Romagnoli Gigi	Italia	Amazon	327	5
Mulholland Fred	U.S.A.	Airborn	197	6

**Electrorubber** Iscritti 21 - Classificati 19 - Spareggio 2 non effettuato

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Fabbri Franco	Italia	Rainbow	1260	605	1
Crestani Mario	Italia	Csoda	1260		2
Torok Laszlo	Ungheria	Csoda	1249		3
Svoboda Petr	Rep. Ceca	Vega 3	1248		4
Berko Georgy	Ungheria	Szarosa	1197		5
Korno Istvan	Ungheria	csoda	1191		6
Dvoracek Miroslav	Rep. Ceca	Korda	1191		6
Osmera Karel	Rep. Ceca	Vazka	1183		8
Bonjean Victor	Belgio	G.H. 20	1181		9
Gianati Marco	Italia	Lanzo Wake	1154		10
Gosztola Istvan	Ungheria	Matador XL	1134		11
Szecs Irme	Ungheria	Climber	1092		12
Gialanella Mario	Italia	Csoda	1074		13
Gialanella Mario	Italia	Lanzo	1070		14
Binelli Luigi	Italia	Pinnuto	933		15
Pasztor Gabor	Ungheria	Csoda	887		16
Swiety Frantisek	Slovakia	Csoda	834		17
Ricco Valter	Italia	Pinnuto	478		18
Badovszki Laszlo	Ungheria	Szarosa	294		19

**Gare di giovedì 26 giugno**

**TEXACO** Iscritti 16 - Classificati 16 - Spareggio 2

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Zoltan Wadovich	Ungheria	Bomber	1800	1224	1
Binelli Luigi	Italia	Il Duca	1800	1184	2
A'cs Jozsef	Ungheria	Nimbus	1785		3

Gianati Marco	Italia	Falcon	1656	4
Rojo Ara Jose Manuel	Spagna	Airborn	1532	5
Sola luigi	Italia	Lanzo Bomber	1486	6
Imoletti Massimo	Italia	PB-2	1377	7
Negro Franco	Italia	KL-61	1131	8
Binelli Luigi	Italia	Westerner	1074	9
Sola Luigi	Italia	Lanzo RC One	973	10
Cavicchioli Giorgio	Italia	Playboy	825	11
Cavicchioli Angelo	Italia	Playboy	761	12
Sykora Zdenek sr	Rep. Ceca	Jasco Flamingo	606	13
Montebelli Gabriele	Italia	Dallaire Sportster	393	14
Crismani Giorgio	Italia	Lanzo bomber	388	15
Roversi Roberto	Italia	Airborn	203	16

**OTMR C** Iscritti 10 - Classificati 9 - Spareggio 2 non effettuato

Nome	Nazione	Modello	Punti	Pos
Mulholland Fred	USA	Airborn	1440	1
Bruschi Domenico	RSM	Herky	1440	2
Montebelli Gabriele	Italia	Anzac	1281	3
Sola luigi	Italia	Lanzo Bomber	1115	4
Canella Gian Marco	Italia	Airborn	1099	5
Bruschi Domenico	Rep. San Marino	Sailplane	872	6
Borsetti Gianni	Italia	Alzac	674	7
Crismani Giorgio	Italia	Heyseed	421	8
Bourgeois Yves	Belgio	3	296	9

**ALOT** Iscritti 16 - Classificati 10 - Spareggio 4

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Nemeth Jozsef	Ungheria	Cumulus	1800	741	1
Torok Laszlo	Ungheria	Stardust	1800	740	2
Gialanella Mario	Italia	Stardust	1800	623	3
Jodan Jozsef	Ungheria	Slim jim	1800	621	4
Pasztor Gabor	Ungheria	Pelikan	1751		5
Gelencser Kalman	Ungheria	Pelikan	1737		6
Grassi Roberto	Italia	Langosta	1733		7
Fabbri Franco	Italia	Siné 46	1710		8
Torok Laszlo	Ungheria	Colussus	1391		9
Berko Gyorgy	Ungheria	Cyclone	535		10

*Pino Carbini*

## 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 Tuscia	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
19 Ott.	Valle Gaffaro	SAM Model Day	M. Baccello	331-3603841
14/15 Nov	Cartigliano VI	Memorial Ninetto Ridenti -mostra motori	G. Carbini	0424-35058
29 Nov	Milano	X convegno di tecnica aeromodellistica	G.F. Maggi	02-4405274
21 Dic	Acireale CT	Raduno VVC e GIP-46	F. Castro	349-4534598

**Segreteria** c/o: Giuseppe CARBINI - via Monte Cauriol, 22 - 36061 Bassano del Grappa (VI)

### ISTRUZIONI PER L'USO

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.

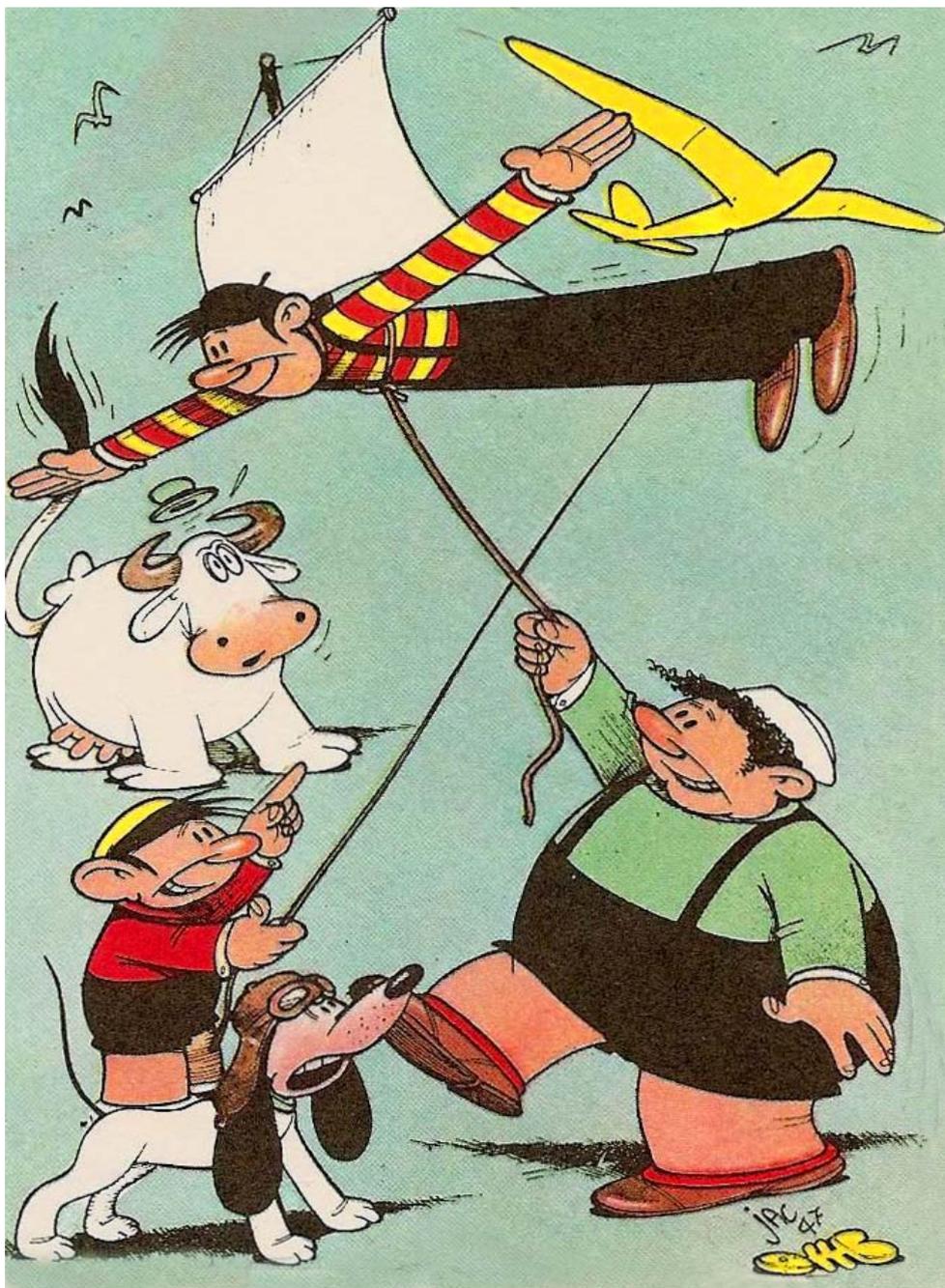
**La Redazione** c/o: Daniele Vescovi - Viale Olanda, 2 - 44123 Ferrara

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.



Volo a vela (Jacovitti 1947)



# SAM 2001



Caro Amico modellista, sei invitato a partecipare al CONCORSO NAZIONALE O.T. 2014 che sarà disputato nei **giorni 13-14 Settembre 2014** presso l' Aviosuperficie "SAGRANTINO" nel Comune di Gualdo Cattaneo (PG)

## CATEGORIE

La manifestazione prevede la partecipazione delle seguenti categorie di modelli O.T.:

- **TEXACO;**
  - **$\frac{1}{2}$  A TEXACO ELETTRICO;**
  - **OTMR;**
  - **DYNO-DERIVATI;**
  - **Categoria SPORT 2001**
- $\frac{1}{2}$  A TEXACO;**
  - OTE;**
  - NMR;**
  - GIP-46;**
  - Volo Libero - tutte le categorie**

## PROGRAMMA

### SABATO

- **GIP-46;**
  - **OT elettrico**
  - **Categoria SPORT 2001;**
- OTVR;**
  - $\frac{1}{2}$  A TEXACO elettrico;**
  - Volo Libero - tutte le categorie;**

Ore 8,30 inizio iscrizioni; Ore 9,00 inizio lanci di gara; Ore 13,00 pausa pranzo; ore 15,00 inizio lanci ed a seguire spareggi e classifiche;

### DOMENICA

- **TEXACO;**
  - **OTMR;**
  - **DYNO DERIVATI**
- $\frac{1}{2}$  A TEXACO;**
  - NMR**
  - Categoria SPORT 2001**

Ore 8,30 inizio iscrizioni; Ore 9,00 inizio lanci di gara a seguire spareggi; Ore 13,00 chiusura lanci ed a seguire classifiche e premiazioni di tutte le categorie.

## EVENTO SPECIALE - COPPA CONCORSO NAZIONALE 2014 - Formula SPORT

. La SAM 2001 vuole salvaguardare l'aeromodellismo storico italiano anche con l'utilizzo di regolamenti che siano storicamente più vicini a noi e non contaminati da formule che mai erano state utilizzate per le gare nazionali. Per questo motivo al C.N. si è indetto **UN PREMIO SPECIALE** per il quale si applica il regolamento **FORMULA SPORT** e che, per noi, incoronerà il **CAMPIONE ITALIANO 2014**. Tutti i modelli delle categorie R/C, essendo una gara a categoria **UNICA**, sono automaticamente iscritti a tale competizione ed i lanci validi si potranno effettuare indifferentemente durante i due giorni della manifestazione. Di seguito, riportiamo le regole base:

### Caratteristiche dei modelli COPPA ITALIA 2001

- Il peso minimo del modello non può essere inferiore a:
  - 200 gr/c.c. per i modelli a motore a scoppio;
  - 20 gr/dmq per quelli a motore elettrico.
- Tempo motore libero;

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

## Lanci e classifica COPPA CONCORSO NAZIONALE 2014

- I lanci di gara, salvo limitazione od estensione decisa in accordo con tutti i concorrenti, non hanno un tempo limite ed ogni concorrente può effettuare quanti lanci riterrà opportuno nel periodo stabilito da D.G. tenendo conto che, per la classifica, si terrà conto solamente del lancio che avrà ottenuto il coefficiente migliore

### REGOLAMENTO APPLICATO

In occasione del Concorso Nazionale unificato il Direttivo ha deciso di applicare il regolamento **SAM 2001** attualmente in vigore per le categorie di modelli radio-assistiti citate. Saranno effettuati accorpamenti per categorie con meno di tre modelli iscritti. Per la categoria Volo Libero il DG appornerà eventuali variazioni al pieno in base alle condizioni del campo di volo. Si ricorda che da regolamento è possibile utilizzare modelli RC nelle categorie VL ed i lanci hanno termine al momento in cui il concorrente usa un comando radio e si interromperà così il cronometraggio.

### PREMI

Premi per i primi tre classificati per ogni categoria

### ISCRIZIONI

Le iscrizioni devono pervenire, via e-mail o telefono, entro il giorno 12/09/2014 e la quota di partecipazione è di 10,00 Euro per un modello; 15,00 Euro per due o più modelli iscritti.

Contattare SANTONI CURZIO al numero 065193281 (ore serali) oppure all'indirizzo [cusanton@tin.it](mailto:cusanton@tin.it)

### ASSICURAZIONE

**I concorrenti dovranno essere dotati di adeguata copertura assicurativa personale poiché l'organizzazione declina ogni responsabilità per qualsiasi danno causato a cose, animali o persone da concorrenti nonché da terzi, prima, durante o dopo la manifestazione**

### Come arrivare all'Aviosuperficie "SAGRANTINO"

Come raggiungerla dall'Autostrada A1.

#### **Da Nord**

1. Prendere l' Autostrada A1 direzione Roma
2. Uscita VALDICHIANA BETTOLLE SINALUNGA
3. Proseguire sulla SS 3bis/E45 in direzione PERUGIA. Superata Perugia proseguire per la SS3bis/E45 direzione TERNI A1 ROMA
4. Uscita RIPABIANCA FOLIGNO. Seguire le indicazioni per Foligno.
5. Quando vedete la centrale ENEL a destra siete arrivati al CENTRO ACQUAROSSA.

#### **Da Sud**

1. Prendere l' Autostrada A1 direzione Bologna. Uscita ORTE
2. Proseguire sulla SS 3bis/E45 in direzione PERUGIA CESENA
3. Uscita RIPABIANCA FOLIGNO. Seguire le indicazioni per Foligno
4. Quando vedete la centrale ENEL a destra siete arrivati al CENTRO ACQUAROSSA.

Per chi desideri essere presente sia sabato che domenica si segnalano i seguenti Alberghi, vicinissimi alla pista, ove potrete trovare ospitalità a prezzi veramente competitivi.

La Posta di Bacco, Sig. Chiara - Via Putuense loc. Bivio pozzo - Gualdo Cattaneo - 075-5051723 -349-8693397 [www.lapostadibacco.com](http://www.lapostadibacco.com) - [info@lapostadibacco.it](mailto:info@lapostadibacco.it)

Residenza del marchese - Sig. Nicoletta - via Villa del Marchese, 15 -Gualdo Cattaneo - 0742-91340 - 333-8822915 [www.residenzadelmarchese.it](http://www.residenzadelmarchese.it) - [info@residenzadelmarchese.it](mailto:info@residenzadelmarchese.it)

Hotel Villa del Marchese - Sig. Graziella - Gualdo Cattaneo - 0742-920085 - 338-5393813

Agriturismo San Marco - Via case Sparse, 67 loc. San Marco di Montefalco - Sig. Carla 329-2937670 - Philippe 338-5701331 - [www.bbsanmarco.it](http://www.bbsanmarco.it)



# DECIMO CONVEGNO DI TECNICA AEROMODELLISTICA

29 NOVEMBRE 2014

Sala CONFERENZE *MYTHOS HOTEL* - Milano

Comitato Tecnico : Filippo Surace (Presidente) , Tullio Argentini , Giorgio Callegari , Bruno Murari,  
Sergio Rossani

Organizzazione : Giorgio Callegari , Gianfranco Maggi , Massimo Semoli

Moderatore : Bruno Murari

## Logistica

La sala conferenze *MYTHOS HOTEL* è posta nell'omonimo hotel, a Milano, in via Carlo Tenca, 21 nei pressi della Stazione Centrale.

Portarsi alla parte opposta della piazza di fronte alla stazione, imboccare il grande viale sul marciapiede di sinistra ( via V. Pisani ) e girare alla prima a sinistra (via Boscovich ), alla piazzetta con chiesa la prima a destra è via C. Tenca. Con l'hotel, prenotando per tempo, è stato convenuto l'eventuale pernottamento con 1^col. a €70 / 90 per camera singola / doppia. ( tel. 0267490047 )

Per ulteriori chiarimenti e/o informazioni telefonare in FIAM dal lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 13.00  
Tel 02 62694268 Fax 02 6552352 E-mail : [paola@fiamaero.it](mailto:paola@fiamaero.it) ( Referente : Paola Battaini )

## Modalità di adesione

per partecipare e ricevere il volume delle memorie, con un costo, a titolo di contributo spese, di 35 Euro, occorre prenotarsi presso la FIAM entro il 12/11/14. ( \* )

Nel caso di partecipazioni annunciate successivamente il volume potrebbe non essere immediatamente disponibile. Sarà allestito un buffet offerto dalla FIAM

## Orari

8.30 – 9.00 Registrazione Partecipanti

9.00 Apertura convegno

9.30 Inizio lavori

12.45-13.30 pausa

19.00 Chiusura convegno

## Scaletta

Mattino : Memorie 1 - 6

Pomeriggio : Memorie 7 - 12

( \* ) SUCCESSIVAMENTE AL CONVEGNO IL VOLUME SARA' DISPONIBILE ALLE STESSE CONDIZIONI c/o FIAM e/o NIKE E I SINGOLI RELATORI POTRANNO DISPORRE LIBERAMENTE DELLA LORO MEMORIA CITANDONE LA PRESENTAZIONE AL CONVEGNO

# INDICE DELLE MEMORIE

Giorgio Callegari

- Un banco per le prove della gomma  
A bench for rubber testing

Carlo Martegani

- Il contributo dell' aeromodellismo dinamico all' Idro Aviazione dell' Aeronautica Italiana

Gianluigi Giannoni

- L' Associazione Dilettantistica Sportiva nell' aeromodellismo

Bruno Fiegl

- Passo variabile per elica tripala su F1C  
The variation of pitch on F1C 3 blades props

Giulio Ricotti

- Safety, Reliability and Management of onboard Power Supply System for RC Airplane Model

Ferdinando Galé

- Genesi della portanza

Mario Gialanella

- Wakefield elettrico  
Elektro rubber

Guido Mascherpa – Lauro Rezzonico

- La vita di Enrico Gallazzi dedicata alla sperimentazione con la sua galleria del vento  
Enrico Gallazzi , a life devoted to experiments at his wind tunnel

Mario Kusterle

- Modello a elastico F1B con profili LDA  
A F1B model with LDA airfoils

Franco Bugada

- Anche i mulini a vento possono volare - Gli Autogiro 2<sup>a</sup> puntata  
Even the windmill can fly – 2<sup>nd</sup> chapter
- Il Paracadute Totale  
Whole Airplane Parachute

Filippo Surace

- Teoria della matassa elastica  
Theory of the rubber motor

Danilo Barbieri

- Dieci Convegni, semplice analisi e statistiche sui numeri scaturiti dalle raccolte degli atti

# Sam Model Day



**RADUNO RISERVATO AGLI AEROMODELLI  
VINTAGE**



**Aviosuperficie Valle Gaffaro - Codigoro (FE)  
19 Ottobre 2014**

**Mostra Scambio  
Info - Maurizio 331/3603841**

**WWW.VOLODELTA2000.NET**

**BOEING PT-17  
KAYDET TRAINER**

PROGRESS CHEMICAL CORPORATION  
10000 W. CENTRAL EXP. HWY.  
MILWAUKEE, WIS. 53224, U.S.A.  
© 1978 Boeing Aircraft Company