

L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 83

Gennaio - Febbraio 2016



*Gustavo Clerici, per molti decenni
patron della MOVÒ, ora scomparso.*



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	<i>D. Vescovi</i>	pag. 1
- La penna al Segretario	<i>P. Carbini</i>	" 2
- L'Assemblea generale	<i>P. Carbini</i>	" 3
- Riunione del nuovo CD	<i>P. Carbini</i>	" 4
- Nano Bee, motore da 0,006 cc	<i>D. Vescovi</i>	" 6
- Un capolavoro di S. Zanchi	<i>D. Vescovi</i>	" 8
- Ancora un Peres I	<i>D. Vescovi</i>	" 9
- Ricordo di Giovanni Bertulli	<i>P. Montesi</i>	" 10
- L'S.V. 24 di V. Scardicchio	<i>D. Vescovi</i>	" 14
- Storie di aeromodellismo	<i>S. Benini</i>	" 16
- Motoconcorso 1947	<i>D. Vescovi</i>	" 18
- Amarcord	<i>D. Vescovi</i>	" 20
- Sono andato ad Acireale	<i>G. Mauro</i>	" 21
- Acireale: apoteosi del VVC	<i>F. Castro</i>	" 24
- La gara vista da un concorrente	<i>G.C. Buoso</i>	" 26
- Acireale: le Classifiche	<i>F. Castro</i>	" 28
- GIP-46. Classifica finale	<i>F. Castro</i>	" 29
- Trofeo G20. Classifica finale	<i>F. Castro</i>	" 30
- Gran Prix dell'Etna	<i>C. Minotti</i>	" 31

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: Archivio MOVO, L'Aquilone 1935, Aviazione Popolare 1946, Modellismo 1946, L'Ala Notizie, Model Builder 1977. G. Casa, S. Zanchi, C. Minotti, P. Montesi, S. Benini, G. Mauro, N. Ridenti, F. Castro, L. Prina, F. Galè.

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 Gustavo Clerici, fondatore della MOVO.

Nella quarta la copertina de L'Aquilone n. 10 del 15 Maggio 1935.

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

DALLA REDAZIONE



In questo primo numero del 1916 trovate molto spazio dedicato all'U-Control, che ha visto svolgersi, specie nel Meridione, diverse affollate gare. Frequentatissime quelle per il GIP 46, dove però l'exasperato agonismo ha visto attenuarsi l'attenzione al rispetto che si dovrebbe avere per i modelli d'epoca, marciando verso prestazioni esagerate e anacronistiche. Sarebbe bello che si rian-

dasse all'attenzione anche verso i modelli da acrobazia o per il team racing, di disegni dei quali sono piene le riviste, organizzando gare o raduni e ponendo una data massima, diciamo, agli ultimi anni '50. Anche il volo libero e quello radio assistito avrebbero bisogno di una rinfrescata di idee, per non cadere nella noia ormai vicina delle solite gare nelle solite categorie. Per piacere e per dovere leggiamo molte riviste O.T. in genere redatte nei paesi di lingua anglosassone e vediamo come dappertutto le cose siano molto diverse rispetto a quanto accade in Italia. Ci sono raduni e gare riservati ad ogni genere di modello, che non sono i soliti Texaco, ma biplani, tuttala, canard, monotipi di case aeromodellistiche, modelli con uno stesso piccolo motore, semiriproduzioni e così via. I raduni e le gare non hanno come scopo il solo tempo di volo, ma questo è combinato con giudizi 'a terra', con la precisione nell'atterraggio, con rapporti salita/planata, con combinazioni varie di prestazioni richieste. Tutto ciò evita la noia del 'già visto' per concorrenti e spettatori e, sul campo, si gode della fantasia e dei suoi frutti. La mancanza di fantasia rende tutto piatto.

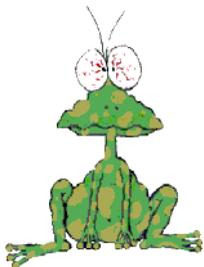
Riceviamo oggi da G.Battista Loffredo una relazione sulla sua visita della scorsa estate a Middle Wallop, il mitico aeroporto dove si svolge il più famoso raduno aeromodellistico inglese, durante il quale si vede davvero volare di tutto. Testo e servizio fotografico troveranno posto sul prossimo numero de l'Aquilone.

Abbiamo riservato la copertina di questo numero a Gustavo Clerici, fondatore e patron della MOVO per tanti anni, cui l'aeromodellismo italiano deve moltissimo.

Dopo l'Aviomodelli, l'Aeropiccola, la Fram, l'Aviominima, anche la MOVO è stata stritolata dalle leggi del nuovo mercato non solo aeromodellistico, che hanno cancellato le aziende individuali per indirizzare gli acquirenti verso organizzazioni gigantesche, supermercati, dove i prezzi sono talvolta più bassi, ma a scapito della qualità e dove l'assistenza al cliente è diventata un caro ricordo. Peccato.

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



Tutti gli anni la stessa storia. Il primo mio scritto è sempre centrato sull'argomento rinnovi. Malgrado i miei solleciti molti di voi non hanno ancora provveduto al rinnovo dell'adesione versando la quota sociale e, per quelli che l'avevano, il premio assicurativo. A questi ricordo che la loro copertura, al momento in cui leggeranno queste righe, è scaduta il 1° marzo. Se non hanno provveduto altrimenti, in caso di malaugurato incidente di cui si rendessero responsabili, dovranno provvedere in proprio al risarcimento dei danni. Alcuni mi hanno comunicato l'intenzione di non rinnovare l'adesione e altri di volerlo fare al loro rientro in Italia. Malgrado alcune specifiche richieste via e-mail, non mi è stato possibile attribuire una paternità ad una ricarica di 30 euro fatta sulla carta 5333 1710 0243 0292 il 16 gennaio. La didascalia associata dice: "RICARICA PRESSO ESERCENTE OPERAZIONE N. 800590 DEL 16/01/2016 11:22 DA BIEBY". Spero che l'autore si riconosca e che me ne informi.

I soci morosi troveranno con l'Aquilone un avviso sulla loro situazione e, se non provvederanno a sanarla, questo sarà l'ultimo numero che riceveranno. Saranno anche tolti dalla mailing list.

Come potrete leggere nel verbale dell'assemblea, è stata nominata una commissione incaricata di rivedere il regolamento del Trofeo GIP-46, giunto quest'anno al decimo anno di vita. La commissione ha svolto il suo lavoro e il regolamento, presentato al Consiglio Direttivo, ne ha ricevuto l'approvazione. Il regolamento, che entra in vigore immediatamente, lo troverete allegato al presente fascicolo.

Unita al fascicolo troverete anche stralcio della normativa ENAC e delle norme emanate dal Ministero dell'Interno, che tanti problemi sta creando in molti di noi e la nuova polizza assicurativa che decorrerà dal 1° marzo p.v.

A proposito della normativa ENAC, di cui è parlato abbondantemente anche in sede di assemblea, prego tutti coloro che sono associati a gruppi i cui campi sono stati dichiarati **aree regolamentate o segregate** (spero di usare i termini esatti) di volercene informare.

Una discriminante messa in evidenza dalla normativa è quella relativa al possesso o meno dell'attestato di aeromodellista. Io, lo confesso senza sentirmi minorato, non ne sono in possesso e ritengo di avere capacità costruttive e di pilotaggio nella media. Sembrerebbe che non potrei in nessun caso far volare modelli a quota superiore ai 70 metri. Significa che non potrei partecipare a nessuna gara? Se così fosse, e poiché non credo di essere il solo in questa condizione, significa che si pone un problema di rilascio dell'attestato. La cosa presuppone l'iscrizione ad un Aero Club che abbia un istruttore qualificato al suo rilascio e che gli organizzatori di gare controllino che i concorrenti ne siano in possesso. Lo confesso: ho una gran confusione in testa e mi auguro che qualcuno mi chiarisca le idee.

Il Gruppo Aeromodellistico Falchi di Bergamo, che l'anno scorso ha festeggiato il 50° anno di vita, è diventato nostro associato. Hanno un sito www.gruppofalchi.com molto interessante e ricco di documenti storici. Dall'anno scorso pubblicano un notiziario on-line dal titolo emblematico: *L'Old timer*.

A seguito dell'entrata in vigore di una normativa europea sulla sicurezza, dal 2 marzo p.v. è vietato l'acquisto e la detenzione del nitrometano puro. Sarà invece disponibile in commercio la miscela glow con un massimo del 30% di nitrometano.

Pino Carbini

ROMA, 16 Gennaio 2016 - Riunione del Consiglio Direttivo

Il nuovo Consiglio Direttivo si è riunito alle ore 16 su convocazione del Presidente per esaminare la Normativa emanata dall'ENAC e le conseguenze che la sua applicazione potrebbe avere sull'attività sportiva della nostra associazione.

All'inizio risulta mancante Pierangelo Quaglieri, tesoriere, per importanti impegni personali. Arriverà più tardi.

Il problema principale che sembra sorgere dalla normativa è quello delle possibili responsabilità degli organizzatori delle gare per i superamenti dei limiti di quota e distanza indicati.

Si potrebbero studiare modifiche ai regolamenti in modo da impedire che i modelli, almeno in fase di decollo, superino i limiti?

A prescindere da questa remota possibilità, vorrei esprimere il mio pensiero al riguardo, anche perché ho sentito qua e là commenti non chiaramente espressi, ma comuni al concetto di non seguire alla lettera le norme emanate dall'ENAC.

Certamente questi atteggiamenti mi preoccupano, perché rivelano ancora una volta come noi italiani siamo un poco ostici ad accettare il concetto di "regola e norma". E questo anche nel gioco, non considerando che le regole, almeno nelle intenzioni, si fanno per il bene comune.

Quindi approfittiamo di queste normative dell' ENAC, che non parla più di limite di altezza, per coloro che hanno l'attestato di "aeromodellista", ma della quota assegnata a quell'area specifica, per la sua posizione rispetto alle zone circostanti, con le caratteristiche specificate nella legge stessa.

Giuseppe Carbini
Paolo Montesi

ROMA 17 GENNAIO 2016 ASSEMBLEA GENERALE

L'Assemblea inizia alle ore 10.45

Sono presenti 29 persone, tra cui

Il presidente	Paolo Montesi
Il vicepresidente	Giancarlo Gosio
Il segretario	Giuseppe Carbini
Il direttore tecnico	Vincenzo Canestraro

Vengono presentate 17 deleghe relative a:

Eros Cavallaro	Enzo Speri	Guido Mascherpa
Carlo Turbino	Tiziano Vicentini	Carlo Casale
Daniele Vescovi	Pietro Maugeri	Lorenzo Tuccari
Giuseppe Tuccari	Orazio Rocca	Francesco Pistarà
Maurizio Sagnotti	Gianni Artioli	Perangelo Quaglieri
Lionello Lione	Giuliano Rosati.	

Il totale dei soci presenti di persona o per delega è di 46.

Il presidente Montesi ricorda i soci scomparsi di recente: Gigi romagnoli e Antonio Ghiotto.

Legge una lettera di saluto di Carlo Turbino.

Informa che nel 2016 compiono 90 anni Mario Bertozzini, Ferdinando Galé, Ivan Poloni e Carlo Seranella per i quali ha già firmato gli attestati di nomina a socio onorario che verranno spediti a cura del segretario.

Ricorda che Ninetto Ridenti è stato inserito nella Hall of Fame della SAM nel corso di una cerimonia svoltasi negli Stati Uniti in occasione del Concorso Nazionale USA. Erano presenti le figlie Giovanna e Gina e numerosi altri soci di SAM 2001.

Informa che la futura attività sarà condizionata dai provvedimenti presi dall'E-NAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) nei confronti dell'aeromodellismo.

Encomia Curzio Santoni per le sue capacità di tenace organizzatore, in particolare per le due vittorie consecutive della squadra di SAM 2001 nel trofeo postale Ehling.

Lamenta la scarsa adesione degli aeromodellisti italiani alla manifestazione "Ala di luce" in ricordo degli aeromodellisti "andati avanti" che si tiene in occasione dell'equinozio di autunno.

Il segretario Carbinì, data l'assenza giustificata del tesoriere Quaglieri, parlerà anche in sua vece. Informa che a fine 2015 i soci ordinari erano 240, -aggiungendo i 23 soci onorari siamo a 263 soci. Annuncia che si è appena iscritto Germano Masciullo, aeromodellista da molti anni in cui ha praticato molteplici specialità con ottimi risultati.

Si scusa per la scarsa affidabilità del suo programma di posta che ogni tanto gli ostacola il lavoro.

Informa che, a seguito di un errore, dovuto al fatto che non era al corrente di un aumento delle tariffe postali a partire dal mese di ottobre 2015 che passava da 1,75 ad 1,95 euro, gli è stato chiesto di integrare il pagamento fatto nella spedizione dell'Aquilone n. 81. Il funzionario nel contempo lo ha avvertito dell'esistenza della modalità Posta Target che avrebbe consentito un notevole risparmio in quanto la tariffa per la spedizione del singolo Aquilone sarebbe passata a 0,52 euro + IVA. La pratica è stata perfezionata in tempi rapidi e così la spedizione dell'ultimo numero dell'Aquilone è stata fatta col nuovo sistema. Si prevede che il risparmio annuale sarà superiore ai mille euro che potranno essere impiegati in altro modo.

Illustra il rendiconto economico del 2015 come risulta nel riquadro in calce.

Dopo l'illustrazione delle singole voci, il rendiconto viene messo ai voti e approvato all'unanimità.

Viene fatta una breve pausa nella quale vengono distribuiti i foglietti con l'elenco dei partecipanti alla riunione conviviale della sera precedente l'assemblea.

Montesi legge una proposta di Giuliano Rosati per intervenire sulla normativa ENAC per evitare che l'aeromodellismo storico venga penalizzato.

Carbinì ne riassume l'ultima versione emessa il 21 dicembre e la successiva lettera di chiarimenti del 29 dicembre. Tutte le forze dell'ordine ne sono a conoscenza e ne possono pretendere il rispetto.

Si apre una discussione sull'argomento che a momenti diventa molto accesa.

Carbini dice che è opportuno che il tema deve essere affrontato seriamente e propone che vengano raccolti i dati relativi a chi ha già affrontato e risolto il problema, come Posa a Bari e altri per affidarli ad un gruppo di lavoro secondo le indicazioni di Giuliano Rosati.

Montesi pensa che forse si dovrà rivedere il regolamento delle gare oldtimer.

Gialanella propone che, in via sperimentale, vengano dimezzati i tempi di funzionamento dei motori per limitare le quote.

Carbini parla delle gare del GIP.46 che nel 2016 arrivano al decimo anno.

Castro ha raccolto i dati dei nove anni trascorsi che hanno visto la partecipazione di 224 modelli e ipotizza che ne possano essere stati costruiti circa 500.

Carbini illustra la proposta di istituire una commissione che vagli le proposte di modifica al regolamento GIP in vigore presentate da più partecipanti alle gare. La proposta è approvata.

La commissione sarà composta da Franco Castro, Gian Mauro Castagnetti, Piero Muzio e Giancarlo Buoso che ne sarà il presidente il cui voto prevarrà in caso di parità.

L'assemblea viene chiusa alle ore 13,12.

Firmato dal segretario

RENDICONTO ECONOMICO 2015			
CAUSALE	ENTRATE	USCITE	TOTALE
QUOTE SOCIALI	7209,22		7209,22
ASSICURAZIONE	1940,00	1945,00	-5,00
CONTRIBUZIONI VOLONTARIE	299,46		299,46
STAMPA AQUILONE		2163,34	-2163,34
SPEDIZIONE AQUILONE		2998,52	-2998,52
GARE E RADUNI		166,00	-166,00
ALTRE STAMPE E FOTOCOPIE		81,39	-81,39
SPESE POSTALI		367,41	-367,41
SEGRETERIA VARIE		447,10	-447,10
MANTENIMENTO SITO		36,19	-36,19
ACQUISTI E VENDITE	1021,00	1477,45	-456,45
TOTALI PARZIALI 2015	10469,68	9682,40	787,28
MOVIMENTI CASSA (INTERESSI)	9576,88	9590,48	-13,60
TOTALI 2015			773,68
SALDO 2014			2608,04
DISPONIBILITA' AL 31-12-2015			3381,72



R. VALENTINE 'Nano Bee' 0,006 cmc

A Cartigliano lo scorso novembre, in occasione della Mostra scambio dedicata a Ninetto Ridenti, abbiamo avuto l'occasione di vedere un interessantissimo piccolo motore nelle mani del Sig. Guido Casa. Si tratta del 'Nano Bee' dell'incredibile cilindrata di 6 millesimi di centimetro cubo. (0,006 cmc). Ciò vuol dire un pistone del diametro di meno di 2 mm con una corsa di circa 2,5 mm.

Naturalmente non conosciamo le misure esatte ed abbiamo solo fatto una ipotesi.

Si tratta con ogni probabilità del più piccolo motore diesel funzionante al mondo. E' l'ultima fatica di **Ronald Valentine**, noto per i suoi eleganti motori di minime dimensioni e per le belle e costose elaborazioni dei piccoli Cox.

Le sue dimensioni si possono apprezzare nel confronto con quelle della moneta da 1 Euro, che ha il diametro di 23 mm. Nelle foto ove appare la moneta il motore risulta nelle sue dimensioni giuste. Nelle altre immagini le sue dimensioni risultano circa il doppio del reale.

Il motore è del tipo ad autoaccensione: l'attrezzo godronato che si vede infilato nel supporto di legno è la chiave da infilare sulla microscopica vite del contropistone, per poter agevolmente regolare la compressione.

Nel suo certificato di presentazione e garanzia, Ronald non fornisce alcuna indicazione per la messa in moto del motore: è chiaro che lo si può tenere anche 'vergine'

ma, se fosse in nostre mani, proveremmo senz'altro a farlo funzionare. Un motore 'deve' funzionare, almeno un po', altrimenti è solo un soprammobile.

Per farlo andare, occorre naturalmente costruire un'elica, che faremmo del diametro di 5 o 6 cm, con passo di 2, in legno piuttosto pesante, perché faccia bene da volano. Come miscela pensiamo vada bene la classica 1:1:1.



Certification of Valentine's Diesel & Glow Engines

All Valentine's engines are produced in small quantities and are of high precision and excellent design.

Valentine engines are manufactured for many years. The first workshop was in Empfingen-Wiesenstein/Germany. After this Ronald Valentine started the production in his native country, the USA. Ronald learned to fly airplanes as a young boy, and always was fascinated by the mechanic and operation of engines. After being schooled in the USA and Germany, he became an apprentice at the University in Stuttgart/Germany, where he studied the practical and theoretical side of engineering. At a young age, he excelled as Master in mechanical engineering at the Daimler Benz School in Sindelfingen/Germany, where only the best students graduated with a degree.

The idea of these small engines is to see how small and compact Diesel engines can be built and still be in a functional order.

Visit our website for more information at, www.ronald-valentine-engines.com

Engine type: 1 cylinder diesel engine / Nano Bee 0.006 ccm

Number: 13/2

These engines are very fragile and require special care.

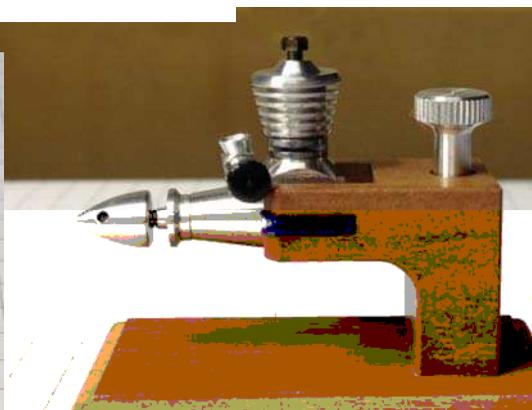
This engine was manufactured for Mr. Guido.

May you enjoy your model engine.

Ronald Valentine
Ronald Valentine

Il banchino sul quale ora è montato non va bene, in quanto non dà spazio all'elica. Occorre tagliarlo oppure farne uno nuovo. Data l'esiguità degli organi in gioco occorrerà ottenere una equilibratura esattissima dell'elica.

Occorrerà naturalmente usare delicatezza e mano leggera in ogni operazione, trattando il micromotore come fosse un gioiello e dimenticando le usuali rudezze abituali anche con i piccoli motori da 1 cc.



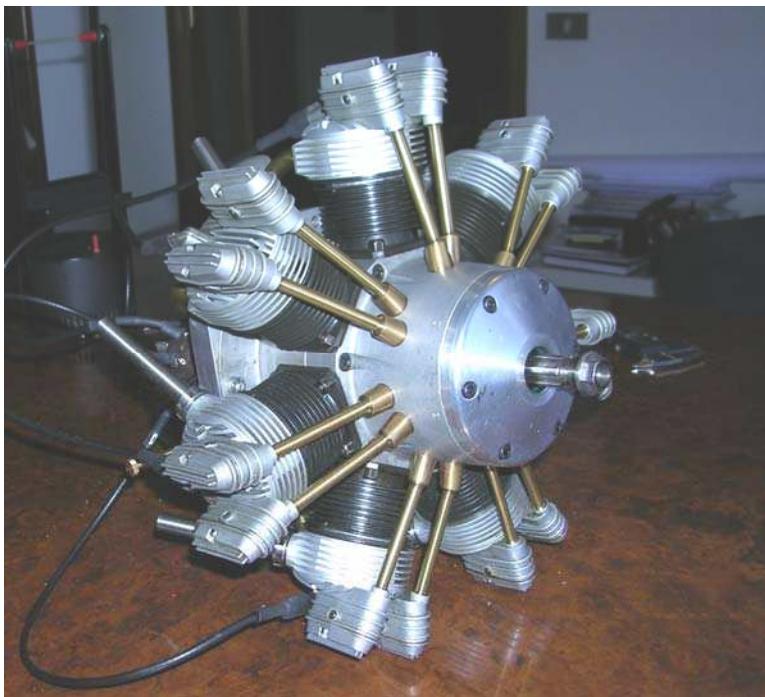
Non sappiamo se il Sig. Casa seguirà il nostro suggerimento, ma siamo sicuri che, nel caso, ci terrà informati. Siamo curiosissimi.

Daniele Vescovi

Un nuovo capolavoro di Nazario Sauro Zanchi.

Una ricca novità motoristica: il grande Sauro Zanchi, negli scorsi anni autore delle belle repliche del MOVO D2, del SUPER ELIA e degli ELIA 6, ci ha ancora una volta sorpreso con una bellissima realizzazione.

Si tratta dello stellare **ZV7**, da lui disegnato e costruito da Marino Vavassori: un sette cilindri della cilindrata totale di 157,6 cmc. E' un grosso motore a 4 tempi spark



del diametro di una trentina di centimetri. Ogni cilindro ha un alesaggio di 32 mm, una corsa di 28 mm, per una cilindrata unitaria di 22,5 cmc.

La potenza dichiarata, a 5600 giri con elica 28x10 è di 5,15 kW (7,0 CV).

E' il motore perfetto per grossi modelli riproduzione

di aerei con motore stellare, dove la scelta è amplissima tra biplani, aerei da corsa, da lavoro, addestratori ed anche aerei da caccia a partire dagli anni '30.

Speriamo di potervi fornire prossimamente ulteriori particolari ed immagini.

Abbiamo potuto per fortuna vedere ed ascoltare un breve filmato sulle prove al banco del motore: possiamo solo dire :

**“al diavolo i silenziatori ed i motori elettrici !
La musica di uno stellare a quattro tempi
è la vera libidine.”**

(dv)

Ancora il Peres 1 di Fidia Piattelli
Valerio Valentini lo ha portato a Ramacca.



con Valerio
e Montesi

con Mauro



al traino

Ricordo di Giovanni Bertulli

Tutto è iniziato quando ho inviato a Daniele Vescovi 3 disegni di Giovanni Bertulli, che naturalmente hanno suscitato subito il suo interesse per un articolo da pubblicare sul nostro Notiziario. In seguito, in occasione della mia andata a Ramacca per il Gran Premio dell'Etna, Giacomo Mauro, già informato da Daniele a tale proposito, mi ha chiesto di integrare i suoi ricordi su dei brevi raccontini che aveva sentito da Paolo Vittori e Ninetto Ridenti.

Bertulli è una meteora che appare a Villa Borghese nel periodo della guerra, negli anni '43 e '44. Dopo l'8 settembre, gli aeromodellisti romani, non potendo più frequentare i campi della periferia come la Torraccia e la Marcigliana a causa dell'occupazione tedesca, si incontravano a Villa Borghese nella famosa "valletta", nelle vicinanze dell'attuale giardino zoologico.

In quel gruppo, come si sa, c'era il fior fiore dei modellisti romani: Paolo Vittori, i tre fratelli Giorgio, Mario ed Aldo Montanari, Ninetto Ridenti, Loris Kannevorff, Giampiero Janni e tanti altri ... e ci divertivamo molto a lanciare a mano i nostri veleggiatori, e soltanto quelli, perché la "valletta" era come una galleria in discesa tra i platani secolari.

Era un pomeriggio quando, tra un volo e l'altro, apparve un distinto signore vestito di scuro con giacca, cravatta e cappello; aveva appoggiato la bicicletta alla staccionata e ci stava osservando con un modello in mano. Ci avvicinammo con un po' di timidezza, perché a noi pareva che avesse l'età dei nostri padri e, nonostante la sua aria di mistero ci sentimmo subito a nostro agio quando iniziò a parlare di aeromodellismo e del piccolo veleggiatore che portava con sé. Era Giovanni Bertulli con l'I-BERT 22, veleggiatore di apertura alare di 80 cm.

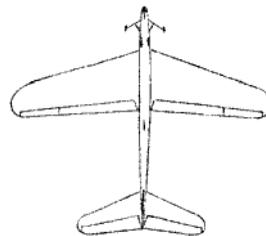
Ci mostrò la tavola costruttiva, da lui disegnata, ricca di dettagli e di particolari e con una invitante scritta "*volo ed atterraggio di grande effetto*"; dopo la sua lunga descrizione, pensammo che non sarebbe stato troppo difficile da realizzare.

Ormai eravamo preparati per il volo dimostrativo. Bertulli alzò il braccio verso il cielo e lanciò il modello che iniziò il suo viaggio in un assetto perfetto per concluderlo con una dolce planata di duecento metri verso valle, salutato da una salva di urrà che sancì l'amicizia di Bertulli con noi ragazzi della "valletta".

I - BERT : 22

IL "POSTALE"

AEROMODELLO	VELEGGIATORE
TUTTO	TONDINO E TRANCATO
COSTRUZIONE	FACILE, ECONOMICA
<u>CARATTERISTICHE</u>	PESO g 78
APERTURA ALI	80
LUNGHEZZA	67
PROF. LOINTINA	389
CARICHI	ALARE g 7
PROF. LOINTINA	389
CARICHI	ALARE g 7
<u>VOLO E ATTERRAGGIO DI GRANDE EFFETTO</u>	
RIPRODUZIONE VIETATA	
BERTULLI GIOVANNI VIA ZARA-23	
ROMA, 1944	



Nel n° 59 di “Modellismo” del 2002, Paolo Vittori, in una pagina dedicata agli Old Timers, presenta il veleggiatore I-BERT 23, da lui ricostruito, che come lui racconta: ...” fa parte di una serie di disegni di cinque veleggiatori e due ad elastico, che uno dei maestri dell' aeromodellismo romano, Giovanni Bertulli, mi lasciò prima di partire nel 1946 per il Brasile per poi passare in Argentina, finché le sue tracce si persero definitivamente.”

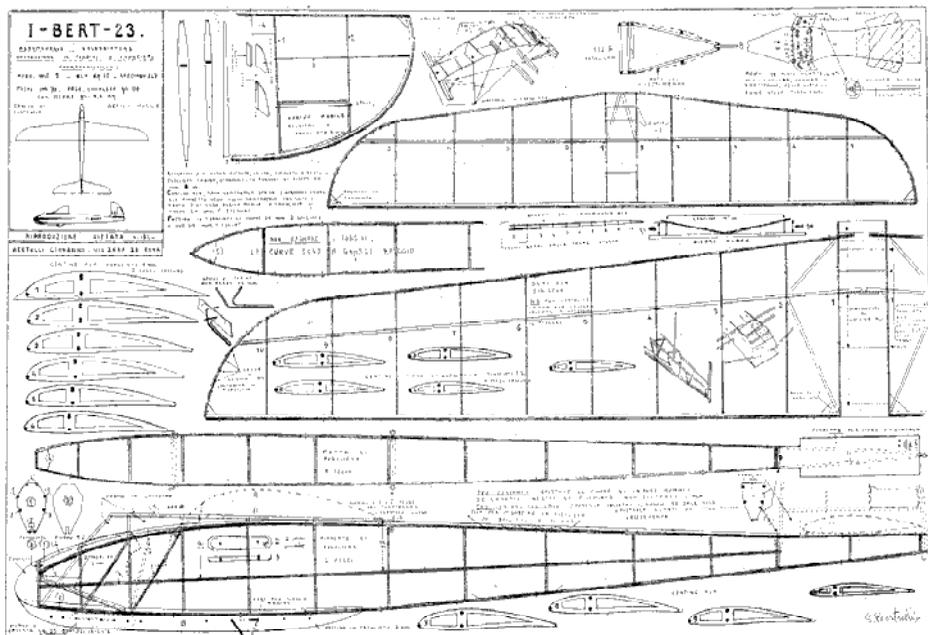
La caratteristica di questi modelli, data la carenza di materiali, è nella tecnica della costruzione realizzata esclusivamente con tondini da 2 e da 3 mm. - ricavati dagli “storini” usati per le finestre - e tranciato di pioppo da 1,5.



Con questo modello I-BERT 23, di cui appaiono la foto e il disegno sempre nell' articolo citato, Paolo Vittori vinse due Concorsi nazionali SAM e numerosi secondi piazzamenti. E ancora racconta: “... ma una delle gare più belle della mia vita aeromodellistica è stata quella di Middle Wallop (Londra) nel 1994, nella quale, dopo lo spareggio (34 concorrenti), mi sono classificato al secondo posto: ed era valida come Campionato d' Europa della SAM! Permettetemi di ringraziare gli amici Lustrati e De Nicola che mi hanno aiutato ad “annusare” le termiche ed a trainare il modello. Mentre David Baker (presidente della SAM 1066) mi consegnava la targa oro e nero, il mio pensiero era rivolto alla “valletta” di villa Borghese di Roma, dove, forse, lo spirito del “Sor Giovanni” aleggiava contento! ”

Desideroso di continuare la ricerca, sia nella mia memoria sia tra le carte di Paolo Vittori, ho trovato questo scritto di Dante Vittori, fratello di Paolo e maggiore di lui di circa vent' anni, intitolato: - Ricordo di Bertulli - Non mi è parso vero!

Qui di seguito riporto il testo integrale anche se esula in parte dall'argomento modellistico, ma interessante perché tratteggia ricordi, momenti ed atmosfera di quei tempi.



“ Negli anni 1924-25-26, studente di scuola media superiore, durante le vacanze estive, per arrotondare il bilancio familiare, mi mandarono a fare il meccanico nell' officina di zio Ugo (armiere degli aerei di Gabriele D'Annunzio) nella quale ripristinavamo camion ed altri tipi di automezzi, residuati della prima guerra mondiale.

Un lavoro faticoso e svolto con poche attrezzature: ero sempre sporco di olio e di grasso.

L' officina si trovava in via Properzio, inserita in quei tempi nella zona industriale. A sinistra c'era la fabbrica di biliardi di Ottorino Restaldi con cinque operai. Al centro la fabbrica di biscotti Wafer, detta “del Capitano”, la prima in Roma con ben 50 operaie. A destra la SISTEL, una società cinematografica dell' ing. Giulio Cesare Marinucci, titolare di un brevetto per la cinematografia a colori. Nello stabilimento, infatti, il capo officina Giovanni Bertulli era riuscito a realizzare la prima cinepresa ed il primo proiettore a colori.

Io e Bertulli, scambiandoci la pagnottella del pranzo, eravamo diventati amici inseparabili.

D' inverno, tutte le domeniche andavamo a sciare ad Ovindoli o al Terminillo, poco conosciuto e con pochi collegamenti. La strada per l' autobus, infatti, arrivava a metà costa e bisognava raggiungere a piedi la zona sciistica, mentre i primi impianti furono costruiti qualche anno più tardi. D' estate, invece, appena avevamo qualche ora di tempo, andavamo allo stabilimento fluviale “I Polverini”, a Lungotevere Flaminio, dove i Coccodrilli del Tevere, capeggiati da Bertulli, avevano fondato il Club della Tintarella.

In quegli anni in cui il cinema era muto ed in bianco e nero, programmammo delle

proiezioni bellissime sui monumenti di Roma e dintorni, completamente a colori, sincronizzate con un grammofono che ne descriveva le bellezze e le magnificenze.

Molte case cinematografiche americane, tedesche, inglesi, russe vennero a trattare per l'acquisto del brevetto, ma, per le esorbitanti richieste dell'ing. Marinucci, non se ne fece nulla.

Il 3 giugno 1926 partecipai alla "Coppa Bonmartini", prima gara europea per aeromodelli, riservata agli studenti delle scuole medie. Io non sfigurai, ma Bertulli dimostrò una esperienza aeronautica ed aerodinamica che ci lasciò tutti stupiti. Da quel giorno per lui, dedicandosi all'aeromodellismo, cominciò una seconda vita.

Dava consigli a tutti e vendeva tondini di legno, tavolette di balza, carta velina, collante, piccoli attrezzi, tutto quanto insomma, serviva per costruire aeromodelli e veleggiatori. Disegnò parecchi modelli, specialmente quelli per partecipare a gare mondiali, che ancora oggi dopo oltre mezzo secolo, sono presenti sul mercato e molto ricercati nelle gare di aeromodelli d'epoca.

Un sentito ringraziamenti a tutti gli attori di questo racconto:

Giovanni Bertulli, Dante Vittori, Paolo Vittori; persone indimenticabili di altri tempi !

Paolo Montesi

I modelli di Bertulli sono fatti per assomigliare il più possibile ad aerei veri. Sono immatricolati come gli aerei civili e sulle fusoliere sono disegnati finestrini e porte. Il veleggiatore I-BERT 20 è chiamato 'il Postale', porta sulla fusoliera l'indicazione della linea Roma-Venezia, è munito anche di un carrello e, nella presentazione, si parla di '*volo ed atterraggio di grande effetto*', riferendosi alla similitudine con il comportamento di un vero aeroplano. Con 7 grammi di carico per decimetro quadro doveva planare davvero bene. Nel modello riprodotto da Paolo Vittori, l'I-BERT 23, guardando la tavola riprodotta qui a fianco, in alto a destra si vede il disegno di un pezzo da ricavare da cartoncino, piegando il quale secondo le indicazioni, si ottiene il sedile del pilota, il fondo della cabina e addirittura il pannello con gli strumenti. Il tutto ben visibile dall'esterno attraverso l'abitacolo trasparente. In tutte le tavole dei suoi modelli, Bertulli ribadisce l'uso dei tondini di pioppo da 2 o 3 millimetri provenienti dagli stuoini allora in uso, di dimensioni limitate; la cosa avrà causato qualche problema nei modelli di dimensioni maggiori; l'I-BERT 20 ad esempio, era un veleggiatore di 180 cm di apertura, cosa che avrà determinato la necessità di giunte ben fatte nei punti opportuni.

(Note di D.V.)

Il motomodello S.V. 24 di Vincenzo Scardicchio da L'Aviazione Popolare n.2 del 1946

Vincenzo Scardicchio è noto per essere stato per molti anni uno dei nostri migliori elasticisti, ma ha costruito nel tempo anche veleggiatori e motomodelli, uno dei quali proviamo a proporre in queste pagine.

Nel presentare il modello, Vincenzo dice di aver seguito nella progettazione i dettami di Carletto Goldberg, scostandosene soltanto per la potenza installata: il riferimento allo Zipper è evidente e, secondo la tradizione americana, su questo modello si sarebbe dovuto installare un motore di grossa cilindrata e potenza. Vincenzo ha invece scelto un motore diesel di cilindrata limitata: il Dyno, diesel da 2 centimetri cubi, affidando la capacità di salita alla scelta del profilo ed alla fine aerodinamica. Il profilo è una sua interpretazione di un profilo della serie Grant semiautostabile, che evolve alle estremità in un NACA 23012, le ali sono di pianta ellittica e la fusoliera è ovoidale: il modello appare fine e, a detta di Vincenzo, la sua velocità di salita è attorno ai 20 metri al secondo, valore eccezionale per la poca potenza installata. Anche la planata risulta ottima, con la combinazione del profilo tipo Grant a +5° ed i piani di coda con un pianoconvesso sottile posto a 0°

La costruzione, per contro, risulta abbastanza complicata ed impegnativa: la pianta ellittica richiederà la costruzione laminata almeno del bordo d'uscita, le centine sono in balsa di 1 mm con sezione a doppio 'T' ottenuto con strisciette di balsa larghe 3 mm sul dorso e sul ventre. Vi è anche la ricopertura in balsa della parte anteriore dell'ala ed i piani sono di costruzione analoga. La fusoliera, di sezione ovale, è ricoperta integralmente da doghe di balsa da 2 mm ed accuratamente stuccata e verniciata. La carenatura del motore è ricavata da lamierino d'alluminio battuto e sagomato su forma. Secondo il progettista, il motore dovrebbe essere installato su un castello non solidale alla fusoliera, ma ad esso fissato con spinotti ed elastici, al fine di poterne variare facilmente l'inclinazione. Ci permettiamo di dissentire e di consigliare di allungare le longherine e di inserirle come di solito in fusoliera, prevedendo una negativa di 4°. Tutto considerato, non è certamente un modello svelto da costruire: il risultato dovrebbe però compensare ampiamente l'impegno.

Una cosa buona per chi volesse riprodurre l'S.V.24 è che sulla rivista sono riportate in grandezza naturale tutte le centine, le ordinate e le derive: una bella comodità soprattutto per il fatto che dei profili adottati non esistono le tabelle per calcolarli alle diverse corde.

Le pagine de l'Aviazione Popolare con la descrizione del modello e quelle con il disegno delle parti in scala 1:1 sono a disposizione degli eventuali ricostruttori: basta richiederle in segreteria.

Abbiamo trascurato di dire, ma ci sembrava pleonastico, che riteniamo questo modello adattissimo alla attuale categoria dei Dynoderivati, bellissimi modelli che, non abbiamo mai capito il perché, non incontrano i favori dei nostri oldtimeristi.

Daniele Vescovi

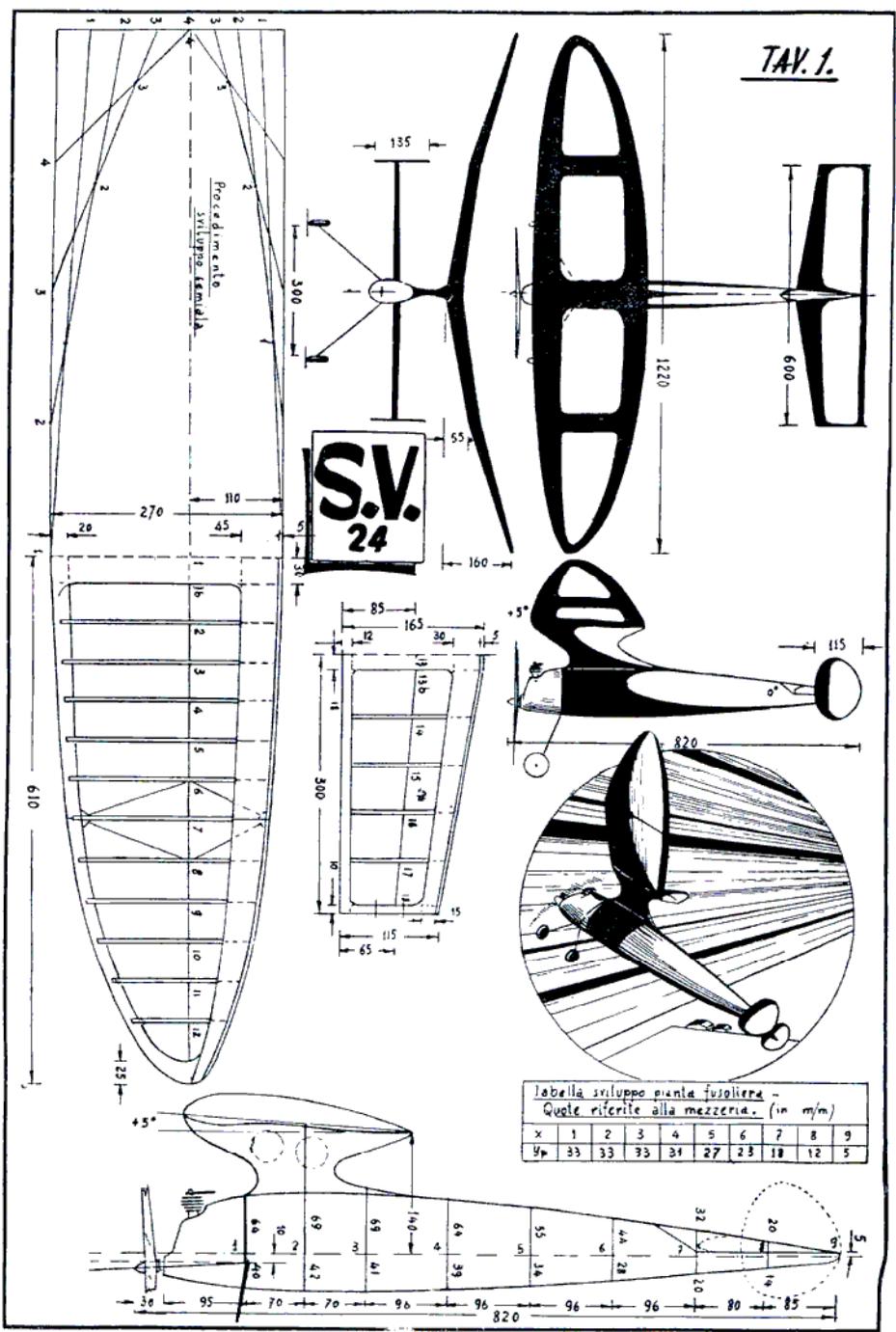


Tabella sviluppo pianta fusoliera -
 Quote riferite alla mezziera. (in m/m)

x	1	2	3	4	5	6	7	8	9
y	33	33	33	34	27	23	18	12	5

STORIE DI AEROMODELLISMO

Ludi Juveniles

Chi percorre, ancor oggi, la strada Pontebbana (è così chiamata la strada di tracciato napoleonico che congiunge Venezia con Pontebba, fino al 1918 confine con l’Austria di Francesco Giuseppe Imperatore) incontra, sulla sinistra alle porte di Udine, l’antico aeroporto di Campoformido, già sede della pattuglia acrobatica degli anni trenta. Sulla destra, invece, è ubicata l’area civile denominata ‘Arizona’ (“terra di sogni e di chimere” dice la canzone dei tempi) una distesa di prati su fondo alluvionale che, oggi recintata, era dedicata al volo a vela. L’estesa prateria era segnata da un dedalo di stradine sterrate in tutte le direzioni per consentire alla Fiat 514 dotata di verricello meccanico e fionda elastica, di trascinare e sollevare in volo gli alianti scuola ‘Zoegling’ della RUNA.

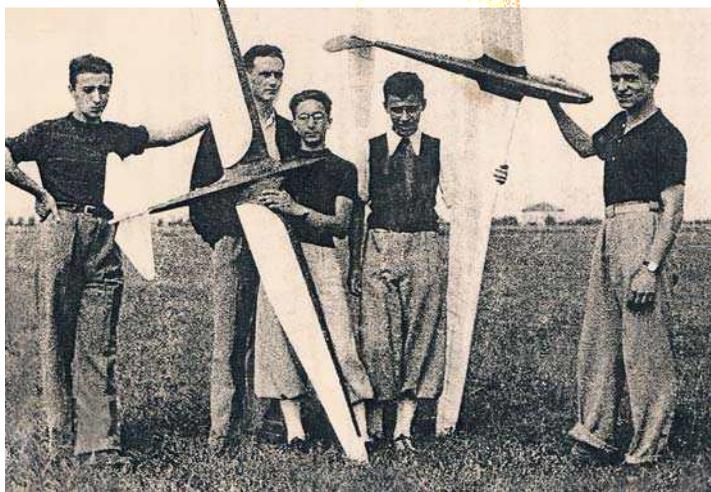
Ovvio che tanta grazia era concessa anche a noi aeromodellisti che, in quei tempi costruivamo per lo più modelli veleggiatori con due/tre metri di apertura alare.

Io, allora, avevo una buona preparazione fisica in quanto facevo parte della squadra giovanile di pallacanestro ed all’Arizona godevo di molta considerazione

quale trainatore e recuperatore dei modelli veleggiatori; ricordo lo scatto all’abbrivio dopo aver segnalato col braccio la partenza, il controllo del corretto assetto di salita, il condizionamento della velocità in relazione all’intensità del vento, i rallentamenti e le riprese in caso di virate anomale ed infine l’arresto a modello sopra la testa ed alla massima quota possibile.

E non finiva qui perché, giusto il tempo di riprendere fiato, e via di corsa ad inse-

Aeroporto di Campoformido - agosto 1937
Per la cronaca, io sono il secondo da destra: camicia alla Robespierre, calzoni alla zuava, calzoncini bianchi, sandali autarchici con suola in legno. Peso 63 Kg.



guire il modello preda di qualche termica o rapito dalle folate di vento, a seguire la localizzazione del luogo di atterraggio, la sua ubicazione memorizzando indicazioni di case od alberi, la ricerca ed infine il lento ed a volte non indifferente percorso per tornare al campo.

Ed ora vi dirò perché e come tutto ciò ha a che fare con i **Ludi Juveniles**. Questi giochi erano di fatto competizioni sportive e culturali tra gli Istituti Scolastici Superiori della Provincia di Udine. In un anno che non ricordo mancava al nostro Istituto tecnico industriale un concorrente per la gara di mezzo fondo sulla distanza del chilometro, gara che si svolgeva sull'anello di quattrocento metri che circondava il campo da calcio.

L'occhio attento dell'insegnante di Educazione Fisica aveva intravisto le mie qualità di resistenza e di attitudine alla corsa, acquisite evidentemente a mia insaputa trainando in volo i modelli, e tosto mi impose la partecipazione alla gara; brevemente racconterò che alla partenza eravamo una trentina di ragazzi più o meno preparati; la corsa iniziò con sorpassi e ritiri, ma già in vista del traguardo ero solo davanti a tutti, non vi nego, con mia incredulità e sorpresa. Ma la gioia di essere portato a spalla dai miei amici dell'Istituto è ancora piacevolmente tra i miei più bei ricordi di gioventù.

Gli altri nella vecchia foto: da sinistra; Dose, Belgrado, Soriano con gli occhiali che regge il VT 3, Benini, e Mascheroni con il veleggiatore MG 10.

Sandro Benini

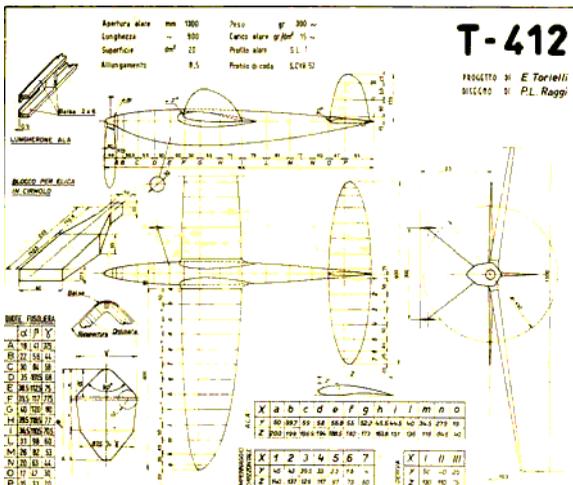
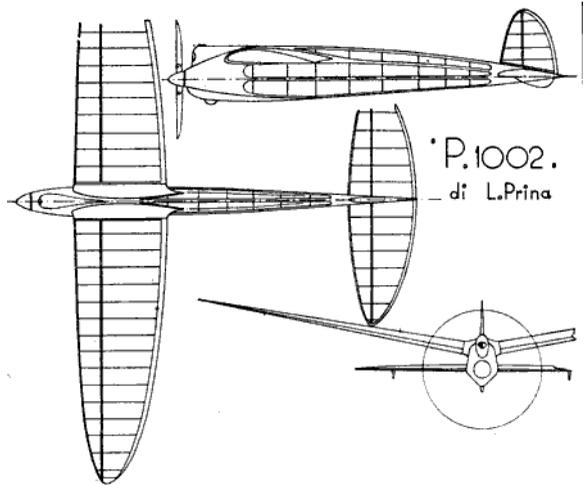


" .. a lui piace la mia fusoliera,
specie in corrispondenza
delle ordinate B e D .."

(Model Builder '77)

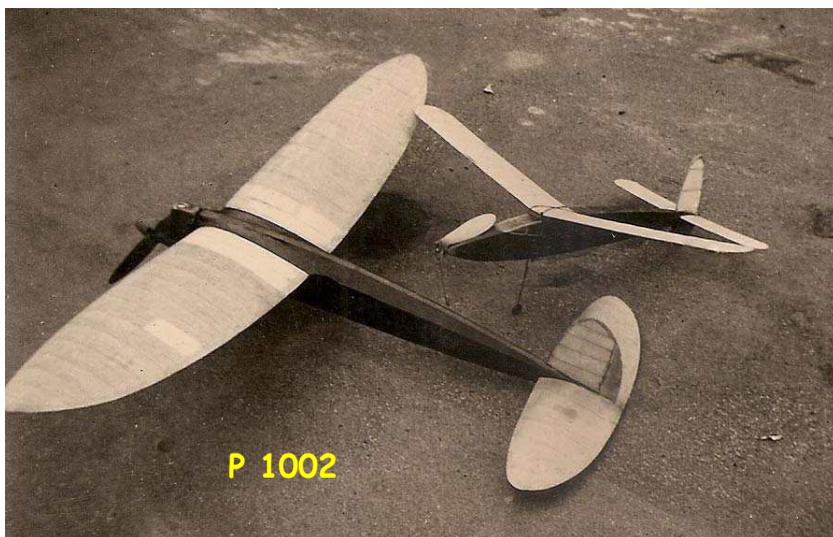
MOTOCONCORSO 1947

Del Motoconcorso indetto dalla rivista l'Ala nel 1947 abbiamo già parlato su questa rivista diffusamente in altre occasioni. Ma sembra non sia finita, e continuano a saltare fuori cose che sorprendono ancora, a tanti anni di distanza. Ricordiamo che il concorso venne vinto da Luigi Prina con un motomodello, il P1002, di linee molto eleganti: ali e piani ellittici, fusoliera poligonale a spigoli arrotondati, motore (Movo D2) totalmente carenato, carrello retrattile, elica a pale ripiegabili. Abbiamo mantenuto i contatti con l'Arch. Prina, andando con la memoria a quei tempi e ricevendo sempre nuovi particolari. Recentemente Luigi ci ha sorpreso ancora una volta, raccontandoci che nella scheda di partecipazione al concorso, lui e suo fratello, coprogettista, avevano specificato che il modello P10-



02 voleva essere la versione a motore del T412, il più bel modello ad elastico del mondo, progettato e costruito da Enea Torielli. Era la prima volta che ci capitava di sentire di una versione a motore a scoppio di un modello ad elastico, ma le nostre perplessità vennero immediatamente cancellate dal confronto dei tritici dei due modelli. Le somiglianze sono eccezionali: stessa pianta di ali e piani, fusoliere poligonali con spigoli arrotondati, stessa impostazione generale, con differenze nelle lunghezze del muso e del braccio di leva dovute alla necessità di bilanciamento della massa del motore. Il risultato è comunque gradevolissimo ed è molto evidente la 'fratellanza' dei due modelli.

(note di d.v.)



AMARCORD



Roma (la Torraccia) - 1946

Ninetto Ridenti cerca di spremere l'ultimo giro all'ELIA 4 montato sul modello di Giorgio Montanari, che lo sorregge.

Sono andato ad Acireale

Tempo addietro, come sezione tecnica di SAM l'Aquilone, mi sono arrivate, giusto per conoscenza, un paio di proposte di modifica del regolamento delle gare di GIP 46. Confesso che non sapevo cosa rispondere, dato che, sebbene continui ad esserne coinvolto, non faccio U/C in maniera organica, dalla fine degli anni '60. Il fatto che poi abbia chiacchierato di queste proposte con Pino Carbinì è segno di una manifestazione di simpatia ma non di specifica capacità. Così, se prima non sapevo di cosa si parlasse, dopo ne avevo qualche idea, ma molto confusa. I regolamenti non mi appassionano, quindi occorre un qualche fatto nuovo che servisse da stimolo per pensare (ripensare) al volo circolare come manifestazione di gioco.

Come succede spesso in queste circostanze, è intervenuto il caso (o, se preferite, la fortuna o la Provvidenza).

Poi si sono verificati diversi fatti. Il primo è che Gianni Viglianti, nostro socio di Reggio Calabria, mi ha restituito un GIP costruito da scatola di montaggio di quelle prodotte a Foligno. All'origine era stata mia assieme a qualche altra, ma le avevo destinate a regalo come 'stimolo' per la ripresa delle attività ai vecchi ucontrollisti che potrebbero tornare in attività. Quella arrivata nelle mani di Gianni era servita da banco di prova volante per un G20/15 del 1970 che aveva bisogno di muoversi un po' dopo anni di fermo. Finite le prove, il modello era tornato nelle mie mani e giaceva appeso ad un chiodo. Il secondo evento fortunoso si è verificato nel grande capannone di Oscar (un ben fornito collezionista di auto d'epoca della provincia di Messina). Avevo pescato (buttato in uno scaffale stillante di umidità ed ancora attaccato ad una tavola marcia) un G20 Speed ridotto in condizioni disperate. A parte uno spesso strato di lerciume, le fasce si erano come saldate alla camicia di ghisa. Il miracolo di riuscire a smontare il cimelio mi era costato un mucchio di lavoro, ma la camicia appariva irrecuperabile. Alcuni anni addietro avevo consegnato il relitto ad Alberto Dall'Oglio, dopo aver verificato che la camicia era identica a quella della sua riproduzione del G20 a scarico quadro.



Dopo un altro po' di tempo riottenni il motore a cui era stata sostituita la camicia recuperando le fasce originali. Anche i cuscinetti erano stati sostituiti, dato che gli originali (non proprio perfetti già di nascita ma la ruggine non li aveva migliorati) non incontravano l'approvazione di Alberto. Da tempo l'arnese (un G20 Speed del '54 - Alberto dixit) aspettava una qualche utilizzazione.

Inoltre, mi era parso opportuno fornire una specie di esempio, rigorosamente personale, di che aspetto dovrebbe avere modello O/T per volo circolare, dato che nell'ambiente mi pare di avere visto realizzazioni fantastiche quanto ultramoderne. La decisione è maturata con la consueta determinazione e previdenza con cui faccio molte delle cose che mi toccano tutti i giorni. Il momento era la sera di venerdì 11 dicembre ed il luogo era il battello della sera per Messina. In nottata ho messo l'antro sottosopra (non è vero: lo è sempre stato) per rimediare il carrello originale dell'Aeropiccola di lamiera d'acciaio e ruote di legno, i bulloni di fissaggio con perno di allineamento, sempre dell'Aeropiccola, la bandella di ottone da 3/10 ed il tubo di rame ricotto esterno da 3 mm. La stessa notte è nato un serbatoio di forme coerenti con l'età del motore e del modello. In effetti avevo ricevuto da Lorenzo Tuccari lo schema di un sofisticatissimo serbatoio uniflow, ma mi sembrava del tutto fuori luogo e fuori tempo per la bisogna. Il problema più grosso era rappresentato dal fatto che sul 'mio' GIP era stato montato un G20 del 1970 quindi quello del '54 sciacquava nella sede. Con la consueta 'calma e serenità' ho incollato delle strisce di tiglio a riquadrare la sagoma dello scasso del motore. Nella giornata di sabato ho concluso la produzione dell'olio d'oliva del 2015 del podere grande, quindi sono rientrato a casa intorno alle ore 2,00 del mattino di domenica 13 dicembre. Dovevo completare ancora il 'miracolo' di far volare due tavole in croce di modello con arredi 'coerentemente' O/T. All'ultimo momento ho modificato un'elica Fox 6x6 (ovviamente di legno ed O/T anche



lei) in modo da poter accogliere lo strano dado di fissaggio del mio G20. Alle ore 12 avevo finito (si fa per dire) dato che continuavo a non trovare traccia delle mie manopole di comando. Caricata in macchina la cassetta degli attrezzi Graupner della metà degli anni '60 e vari ammennicoli fra cui batterie di messa in moto e due ricette diverse di miscela (una solo olio ed alcol e l'altra con il 15% di nitrometano) ho raggiunto Romeo (l'Ing. Letor) al casello di Acireale. Mentre i due ingegneri nel 'fiore della vita' e figli quasi bambini al seguito andavano a giocare in una grande piazza un po' decentrata di Acireale (una location veramente da anni '50) le rispettive mogli anda-

vano a dilapidare denari per mercatini di Natale fra Catania e gli innumerevoli paesi pedemontani dell'Etna.

Sul campo (pardon, 'in piazza') sono stato accolto inizialmente senza troppi sorrisi dato che erano le 14 ed i lanci (fino a quel momento erano 40 concorrenti) si accavallavano a ritmo convulso. Mi sono messo in coda dopo aver superato la punzonatura che ha stabilito di far partecipare il mio modello nella categoria 'originale' abbuonandomi due manchevolezze (il direzionale ha gli spigoli arrotondati e l'astina di comando di tondino di legno da 5 mm possiede due forcelle di regolazione di derivazione RC).

Verificato subito che il cimelio non gradiva la miscela di solo alcool, sono passato a quella un po' più gagliarda: il motore girava come una bomba (del '54 ovviamente). Alla manetta ci stava Giuseppe, il figlio di Lorenzo Tuccari che mi aveva prestato i suoi cavi mostrando, forse, un pizzico di giovanile sufficienza (un motore con pistone di alluminio con le fasce? Cose da pazzi). Apprezzò assai di più quando vide il vecchio cimelio avviarsi, previo cicchetto, alla prima ditata (al contrario) sull'elica e girare senza incertezze. Ovviamente il motore è ancora da rodare ma i cronometristi han-

no decretato che il GIP, con arredo sicuramente d'epoca, viaggiava a 98,8 km/h, che erano ridicoli in confronto ai 180 di diversi concorrenti, ma io ero ben contento, dato che mi aspettavo assai di meno.

In conclusione, mi sono divertito (con figlio e relativi amichetti suoi e miei) all'aria aperta in una domenica pomeriggio piena di sole. Temo di non essere stato in grado di portare argomenti significativi a proposito della necessità di modificare le regole della categoria. Però ho volato con un vecchio cimelio e con una cellula

vistosamente raffazzonata (e di questo ho opportunamente chiesto scusa). Per fortuna non mi sono sentito solo, Sul campo ci stava un modello con G 30 ed il suo costruttore (Francesco Anastasi di Siracusa) lo ha pilotato personalmente pure se ostacolato dal bastone con cui è ormai costretto a convivere. Scoprire che altri sul campo subivano il fascino dei ricordi, confesso che mi ha fatto assai piacere.

In conclusione. Adesso il motore tornerà nello scaffale di prima nella vetrina dell'antro, ma forse è contento anche lui.

Giacomo Mauro



ACIREALE, 13 dicembre 2015: L'APOTEOSI DEL GIP 46 E DEL TROFEO GAROFALI G20

Come ormai consuetudine l'ultima gara di fine anno, dei due trofei Italiani di Volo Vincolato più significativi, si svolge ad Acireale. Nulla però faceva pensare ad una così costante crescita e partecipazione come quella dell'anno in corso.

Ben 41 modelli punzonati nelle quattro categorie proposte - GIP 46 Modificati e Standard / Trofeo Garofali G20 / Motori Diesel –supportati da una splendida giornata e con l'Etna che ci ha graziati, anche se nei giorni precedenti ci aveva fatto tribolare per la sabbia emessa.

Tutto questo però non nasce dal nulla, gli sforzi profusi e anche la grande disponibilità, mi permetto, di noi tutti del gruppo Acese e di un ragazzo di 20 anni - Giuseppe Tuccari - che ha messo a disposizione **di tutti** la sua preparazione, hanno fatto sì che il numero di partecipanti crescesse in continuazione senza che nessuno si sia mai sentito emarginato o penalizzato, chi ha strombazzato, dall'alto di pontificazioni gratuite, che il GIP è in agonia evidentemente ha sbagliato qualcosa nelle valutazioni e nei modi di approccio, risulta evidente che nelle gare "nordiche" si naviga fra i 5/10 partecipanti, certamente non da noi. Sono presenti concorrenti da provenienti da Palermo, Siracusa, Messina, Trapani, Ragusa,



l'incredibile tabellone



ed abbiamo sempre i graditi ospiti emiliani che ormai da anni ci gratificano.

I modelli sono molto migliorati come costruzione, abbiamo speso tempo ad 'insegnare' quanto serve per la sicurezza dei voli: i controlli eseguiti, prima di ogni lancio, creano tranquillità in tutti, ricordando che siamo su una piazza pubblica.

Certamente qualcosa si può ancora migliorare, valutando bene il momento dei risultati ottenuti e senza sovvertire quello che sembra funzionare.

La novità a tutti i costi spesso non paga ma un adattamento, **DETTATO DALL'ESPERIENZA**, ben venga. Esperienza che ci ha permesso di elaborare una nostra proposta di regolamento per il 2016.



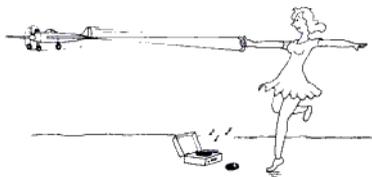
La gara non è facile descriverla perché non si parla solo di competizione ma del piacere di esserci ed avere la possibilità di chiacchierare con amici che non si vedono da tempo e nel frattempo sporcarsi di miscela. Come ha scritto Giorgio Sighinolfi nel commentare una gara degli anni scorsi: non ricordo chi ha vinto e che tempi si siano fatti, so solo che ho trascorso una splendida giornata insieme a tanti amici. Ed è certo lo stesso spirito che spinge Leonardo Garofali e Giancarlo Buoso, da quattro anni, a sobbarcarsi un “viaggio” per trascorrere due giorni insieme e non certo solo per far volare due volte un aeromodello. Chi non ha capito questo può benissimo scrivere che il GIP sta morendo.

Il GIP è nato per far rinascere qualcosa in noi di dismesso è tale deve rimanere, poi, come ho già scritto da qualche altra parte ci sarà sempre, a prescindere da qualsiasi regolamento, un primo ed un ultimo, per capacità, impegno, tempo dedicato e volontà di FARE.

La classifica e le foto daranno un senso a quanto esposto sopra.

Acireale 16 dicembre 2015

Franco Castro



Acireale, 12/13 dicembre 2015

La gara vista da un concorrente

Dicembre 2011, 2012, 2013, 2014, Dicembre 2015, anche quest'anno per l'ultima gara di GIP46 e Trofeo G20 Garofali non abbiamo saputo rinunciare a questo evento. Giorgio e Gianmauro sono impossibilitati e così sabato 12 mattina io e Leo ci troviamo imbarcati per il volo Bologna Catania delle 12. L'Etna si è tranquillizzato, lo sorvoliamo ad ovest, il solito pennacchio di fumi e cenere si leva verso nord est. All'atterraggio ci attende una temperatura di ben 18°C, un caldo incredibile, quando ho caricato Leo in macchina il termometro segnava 0°. La solita calorosa accoglienza ci inserisce nell'atmosfera pre-gara. Ci troviamo così alla sera in un considerevole numero in una bella tavolata di un locale dove si mangiano un sacco di delizie sicule.

Ovviamente si inaffia il tutto con un ottimo vino locale di particolari vitigni dei pendii dell'Etna. Modelli, motori, eliche, serbatoi, ricambi, tecniche, prove, sicurezza, regolamenti, ecc., gli argomenti non mancano, ci avviamo verso le stanze da letto che ancora non si sono esauriti i discorsi. C'è ancora e sempre la voglia di capire qualcosa di nuovo, di come fare e di come si è fatto fino adesso.

Domenica 13. Alle nove del mattino siamo sul posto. Si parte con i voli appena ripulita la piazza dalle ceneri dell'Etna; il tabellone con più di 40 modelli iscritti e le poche ore di luce disponibili a dicembre ci impongono un ritmo non stop. Ho iscritto due modelli: il GIP standard con il Thunder Tiger, che si è fatto tutte le edizioni di Acireale, e il Trofeo Garofali con il G20 Glow. Mi capitano due numeri in fondo allo schieramento che mi lasciano tutto il tempo di prepararmi. Nel frattempo Giuseppe Tuccari dà una contagirata al mio Thunder Tiger per vedere che differenza c'è con le sue ultime preparazioni e mi informa che mi mancano solo duemila giri per eguagliare le prestazioni sul suo OSLA. Non mi dispero, anche perché lavoriamo con due eliche diverse, ma è chiaro che devo rivedere la configurazione generale del motore la quale da tre anni è sempre la medesima. Con Giuseppe ci siamo scambiati i dati di configurazione e prossimamente faremo una relazione divulgativa per tutta la messa a punto sul GIP46, elaborazione, evoluzione di motore e modello.

Preparo le miscele. Mix al 50% di nitro per il Thunder Tiger. Intruglio speciale per il G20 glow, solo il 74% di nitro, un 10% di olio, 10% di alcool per riuscire a miscelare i componenti, e, un 6% di un indispensabile additivo che incredibilmente non riuscivo a procurarmi. Dovete sapere che, causa regole di trasporto, ci procuriamo i componenti per la miscela sul posto e quindi il quarto componente stava diventando un problema ma all'ultimo momento me ne offrono ben un litro e mezzo! Incredibile, me ne bastano solo pochi cc. ... che ne faccio di tuttata quella roba? Ho imparato ad usare questo additivo diversi anni fa quando in F1 era l'epoca del Turbo, lo usavano in un modo particolare a causa della difficoltà di miscelazione. Prima della F1 lo usavano in aeronautica iniettandolo nei motori in fase di decollo. Con le nostre miscele si mescola bene senza problemi, avete capito cos'è?! Arriva il turno del mio G20. Mi sto giocando il trofeo e spero di battere Piero Muzio, anche perché ha fatto un tempo migliore del mio best time di solo di pochi decimi e un 20,80 sarebbe alla mia portata. Carburazione ok, decollo perfetto, pilotaggio ottimo, ma il tempo buono non viene fuori.

In volo si allenta il motore. Il modello riesce fare la base con fortissime vibrazioni ma a causa di queste la prestazione non esce. Un tempaccio. C'è ancora un lancio.

Arriva il turno del GIP con il TT, carburazione ok, volo ok, tempo: 21,70. Ottimo, con un modello di 450gr non posso pretendere di più. Al secondo lancio con il sole già tramontato sempre tutto ok e viene fuori un 21,80, in linea con il massimo delle prestazioni pretendibili dal modello, ma diversi agguerriti siciliani mi si piazzano davanti. Al secondo lancio del Trofeo Garofali il G20 non ne vuol sapere di andare in moto ... candela ok, batteria ok, un paio di tentativi di avvio, ma all'ennesima riprova il motore si blocca come se fosse sbiellato. Probabilmente a causa delle vibrazioni si era staccato il raccordo in alluminio sull'aspirazione dell'albero incastrandosi fra la biella. Spero non ci siano troppi danni.



Leonardo fa il primo lancio del GIP con un motore nuovo, si fa per dire, meglio dire appena rigenerato al 100% con i nuovi pezzi di ricambio. Configurazione del motore assolutamente standard come papà l'ha creato. La carburazione è buona e stabile. Viene fuori un tempo un po' alto, ma consideriamo che il motore ha girato solo 10' al banco. Per il secondo lancio Leo sostituisce il motore con uno un po' più libero. Carburazione sempre buona e la prestazione migliora con un tempo di 25,79".

Purtroppo non mi ero preparato alla cronaca, fra l'altro ho persino trascurato un pochino anche la preparazione dei miei modelli a vantaggio del continuo scambio di opinioni per tutto il giorno con concorrenti ed amici. Il mio non interesse alla classifica durante la gara mi porta al momento della premiazione con la completa sorpresa dei piazzamenti ottenuti. Infatti nonostante i problemi al Trofeo Supertigre mi piazzò al secondo posto. Quinto posto con il GIP46, sinceramente credevo di piazzarmi a mezza classifica perché altri potevano essere più veloci di me.

Ho visto diversi modelli andare forte, alcuni non ancora bene a punto, e che se non avessero avuto problemi di carburazione si sarebbero posizionati con un tempo sotto i 22". Questo mi fa capire che il prossimo anno la gara sarà ancora più tirata. Per questa evoluzione voglio fare un elogio a Giuseppe Tuccari: per la sua sportività ad aiutare tutti ad essere competitivi, tramandando questo sport così particolare dalla sua giovane età, specialmente per l'entusiasmo di scoprire il "come funziona", il "come va meglio" giorno per giorno, gara per gara. A fianco di Giuseppe anche papà Lorenzo, che con la non più sua giovane età, ci testimonia che con questo "gioco" si mantiene lo spirito giovane.

Giancarlo Buoso

Acireale, 13 dicembre 2015

Classifica GIP 46

Concorrente	Città	Mod	Motore	Tempo	Vel.
1° Giuseppe Tuccari	Catania	M	OS	19,95	180,45
2° Lorenzo Tuccari	Catania	M\	OS	20,78	173,24
3° Giuseppe Avolio	Catania	M	OS	21,21	169,73
4° Raimondo Comito	Palermo	M	OS	21,46	167,75
5° <i>G. Carlo Buoso</i>	<i>Bologna</i>	<i>S</i>	<i>TT</i>	<i>21,76</i>	<i>165,44</i>
6° Pietro Maugeri	Acireale	M	G20G	22,33	161,22
7° Salvatore Nicosia	Catania	M	G20G	22,39	160,79
8° Roberto Lavattiata 1	Caltanissetta	M	OS	22,51	159,93
9° Alessandro Agrusa	Cinisi	M	OS	22,59	159,36
10° <i>Pietro Maugeri</i>	<i>Acireale</i>	<i>S</i>	<i>G20G</i>	<i>23,28</i>	<i>154,64</i>
11° Federico Ascitti	Catania	M	OS	24,16	149,01
12° <i>Alberto Catalano 1</i>	<i>Augusta</i>	<i>S</i>	<i>OS</i>	<i>24,25</i>	<i>148,45</i>
13° <i>Orazio Rocca 1</i>	<i>Acireale</i>	<i>S</i>	<i>G20G</i>	<i>24,52</i>	<i>146,82</i>
14° Orazio Rocca 2	Acireale	M	G20G	24,90	144,58
15° Francesco Capuano	Termini I.	M	OS	25,69	140,13
16° Leonardo Garofali	Bologna	M	G20G	25,79	139,59
17° Alberto Catalano 2	Augusta	M	G20G	26,14	137,72
18° Antonio Maugeri 1	Acireale	M/D	G20D	27,80	129,50
19° <i>Francesco Anastasi 1</i>	<i>Siracusa</i>	<i>S</i>	<i>G20G</i>	<i>28,18</i>	<i>127,75</i>
20° <i>Roberto Lavattiata 2</i>	<i>Caltanissetta</i>	<i>S</i>	<i>G20G</i>	<i>28,51</i>	<i>126,27</i>
21° Attilio Todaro	Termini	M	OS	28,73	125,30
22° Massimo Catalano 1	Augusta	S/D	G20D	29,02	124,05
23° <i>Giovanni Scuderi</i>	<i>Ragusa</i>	<i>S</i>	<i>G20G</i>	<i>29,31</i>	<i>122,82</i>
24° Filippo Todaro	Termini I.	M/D	G20D	30,01	119,96
25° Antonio Maugeri 2	Acireale	S/D	ED	30,18	119,28
26° Giulio Cazzetta	S.G.La Punta	M/D	PAW	36,41	98,87
27° <i>Giacomo Mauro</i>	<i>Messina</i>	<i>S</i>	<i>G20G</i>	<i>36,47</i>	<i>98,71</i>
28° Francesco Anastasi 1	Siracusa	M/D	G30	39,60	90,91
29° Maurizio Anastasi 2	Siracusa	M/D	G20D	58,44	61,60

In corsivo i modelli Standard

In grassetto i modelli Diesel

Classifica Trofeo Garofali

Concorrente	Città	Mod	Motore	Tempo	Vel.
1° Pietro Maugeri	Acireale	T	G20G	22,33	161,22
2° Giancarlo Buoso	Bologna	T	G20G	24,00	150,03
3° Salvatore Nicosia	Catania	T	G20G	24,32	148,32
4° Orazio Rocca	Acireale	T	G20G	24,52	146,82
5° Leonardo Garofali	Bologna	T	G20G	25,79	139,62
6° Alberto Catalano	Augusta	T	G20G	26,14	137,75
7° Antonio Maugeri	Acireale	T	G20G	27,80	129,52
8° Francesco Anastasi	Siracusa	T	G20G	28,18	127,75
9° Roberto Lavattiata	Caltanissetta	T	G20G	28,51	126,29
10° Egidio Tuminelli	Caltanissetta	T	G20G	28,86	124,76
11° Massimo Catalano	Augusta	T	G20G	29,02	124,05
12° Giovanni Scuderi	Ragusa	T	G20G	29,31	122,82
13° Filippo Todaro	Termini I.	T	G20G	30,01	119,96
14° Maurizio Anastasi	Siracusa	T	G20G	30,54	117,88

6° TROFEO GAROFALI - CHALLENGE - G20 - 2015

CONCORRENTI

Concorrente	Club	motore	3		12		8		9		5		14		CLASSIFICA		
			tempo	speed	tempo	speed	tempo	speed	tempo	speed	tempo	speed	tempo	speed		miglior-velocità	posizione
Muzio	Piero	Monza					20,97	171,67				24,59	146,40			171,67	1
Maugeri	Pietro	Acireale			22,57	159,50			23,28	154,64				22,33	161,22	161,22	2
Buoso	Giancarlo	Bologna	22,84	157,62			22,95	156,86						24,00	150,00	157,62	3
Castro	Francesco	Acireale			23,41	153,78										153,78	4
Romagnoli	Giugi	S.Marinò					23,66	152,16								152,16	5
Rossetti	Alessandro	Subiaco (MI)														150,50	6
Pelliconi	Carlo	Lugo	23,92	150,50			23,94	150,38								150,38	7
Rocca	Orazio	Acireale			24,27	148,33			26,33	136,73				24,52	146,82	148,33	8
Nicosia	Salvatore	Catania												24,32	148,03	148,03	9
Angeloni	Salvatore	Lodi	24,33	147,97			25,12	143,31				26,75	134,58			147,97	10
Ugolini	Massimo	Cesena					24,67	145,93								145,93	11
Garofali	Leonardo	Bologna					26,96	133,53						25,79	139,59	139,59	12
Catalano	Alberto	Augusta			34,18	105,32			31,13	115,64				26,14	137,72	137,72	13
Anastasi	Francesco	Siracusa			26,25	137,14			27,24	132,16				28,18	127,75	137,14	14
Grotto	Mauro	Chiassellis										27,28	131,96			131,96	15
Maugeri	Antonio	Acireale			27,38	131,48			29,11	123,67				27,80	129,50	131,48	16
La Vatriata	Roberto	Caltanissetta			28,51	126,27			28,21	127,61				28,51	126,27	127,61	17
Anastasi	Maurizio	Siracusa			35,27	102,07			28,50	126,32				30,54	117,88	126,32	18
Tuminelli	Egidio	Caltanissetta			31,39	114,69								28,86	124,74	124,74	19
Catalano	Massimo	Augusta			29,42	122,37			29,85	120,60				29,02	124,05	124,05	20
Zanin	Stefano	Udine										29,19	123,33			123,33	21
Scuderi	Giovanni	Ragusa												29,31	122,82	122,82	22
Todaro	Filippo	Termini Imerese			31,58	114,00			30,77	117,00				30,01	119,96	119,96	23
Carbini	Giuseppe	Bassano					31,52	114,21								114,21	24
Capuano	Francesco	Termini Imerese			33,47	107,56										107,56	25
Garzonio	Franco	Voghera										39,41	91,35			91,35	26

Gran Prix dell'Etna 2015

Ramacca (CT), 5 e 6 dicembre

Tutto perfettamente riuscito!!! Onestamente debbo dire che a fine ottobre, viste le scarse adesioni, dubitavo sulla buona riuscita del GRAN PRIX 2015. Poi una valanga di telefonate. Adesso che la manifestazione si è conclusa, posso dichiarare che è stata eccezionale!! Cinquantasei modelli iscritti nelle due giornate, ventotto partecipanti, venti gradi centigradi di temperatura, sette Km/ora di vento, centosettanta lanci di modelli, e per finire i due Presidenti SAM presenti.

Sarà stato merito del mio portafortuna (le ormai consumate mutande rosse) ma tutto si è svolto come ogni anno, anzi direi ... di più.

Quest'anno siamo stati onorati dalla presenza di nuovi "stranieri", dal Presidente di SAM 62, Mario Gialanella ai simpaticissimi aretini Attilio Piccioli, Marco Massi e dall'oriundo Antonello Donato, dal pescarese Gaetano Fratini al romano Valerio Valentini accompagnato dalla moglie e due vispi bas-

sotti, dai napoletani Lorenzo Boccia e Massimo Imoletti. Presenti gli "immaneabili"



della manifestazione, l'internazionale Tiziano Bortolai da Modena e il carissimo Franco Posa da Bari accompagnati dalle rispettive consorti. Giulio Blasi è arrivato dall'isola di Vulcano, Nino Colasanzio, Bruno Artuso, Giacomo e Pietro Mauro da Messina, Mario Mazziotta da Palermo.

A poster for the Gran Prix dell'Etna 2015 event. At the top, there are three circular logos: SAM, a yellow circle with a bird, and another SAM logo. Below the logos, the text reads: "GRAN PRIX DELL'ETNA 2015", "5 e 6 Dicembre", "Campo Volo", "Aviosuperficie C.da Margherita", "Ramacca (CT)", "37°23'26" N 14°37'13" E", and "Manifestazione di aeromodellismo storico riservato alle categorie". The central image is a large, detailed drawing of a model airplane. To the left of the airplane, the categories are listed: "OTVR", "OTMR", "TEXACO", "1/2 A TEXACO", "1/2 OT ELETTRICI", and "OT ELETTRICI". To the right, the categories are listed: "Veleggiatori max apertura 3,50", "Motomodelli con motore originale ante 1958", "Motomodelli con motore a scie moderna", "Motomodelli con motore Cox", "Motomodelli con motore Speed 400", and "Motomodelli con motore brushless". At the bottom, it says "Le iscrizioni dovranno pervenire attraverso la Scheda di Partecipazione entro e non oltre il 26 Novembre 2015 per email a Carlo Minotti c.minotti@tin.it".

Quest'anno avevo programmato una novità, l'adozione del Regolamento Europeo per le classifiche. Questo per dare un tocco internazionale alla manifestazione e più seriamente per prepararci ad una eventuale trasferta in Belgio nel 2016. E' stato applicato alla lettera e debbo dire che è molto più impegnativo per numero di lanci e possibilità di quota raggiungibile, ed i concorrenti anche se stremati l'hanno gradito.

Avevo programmato una conduzione di gara come gli altri anni, cioè lanci regolati da parte del Direttore di Gara (che sarei sempre io) per categoria, per chiamata di un certo numero di concorrenti, ma quest'anno, visto il gran numero di modelli ho



dovuto adottare anche qui la formula europea e cioè fissato l'orario d'inizio e di fine dei lanci: ogni concorrente era libero di scegliere il momento che preferiva per effettuare i lanci previsti.

Ho fatto una sola eccezione, il lancio collettivo di 13 modelli nella categoria 1/2 A Elettrico, e debbo dire che è sempre emozionante e pieno di sorprese, anche perché nella bellissima confusione, un concorrente ha "pilotato" il modello di un altro, con la conseguenza di non riuscire più a



capire dove fosse finito il suo. Fortunatamente, Lorenzo Boccia, con un fiuto incredibile è partito alla sua ricerca ritrovandolo senza un graffio e riconsegnandolo al legittimo e sorpresissimo proprietario, durante la cena sociale del sabato sera.

Ma veniamo alla gara.

Sabato 5 dicembre

Sveglia all'alba, fatico un po' per svegliare mia moglie, sì perché verrà anche lei al campo. Quest'anno c'è stata anche la presenza di tantissime mogli che hanno

ingentilito la manifestazione. Macchina già carica dalla sera precedente, colazione al solito bar ed alle 7,30 arrivo al campo. Immediatamente dopo cominciano ad arrivare i partecipanti. L'organizzazione della gara si mette in moto: oggi ci saranno tre categorie in programma, Texaco, ½ A Texaco e 1/2 OT Elettrico per un totale di trentatré modelli. Si regolarizzano le iscrizioni, consegnano la tradizionale "mattonella" in legno

con inciso il logo della manifestazione, e, dopo un breve briefing, comunico che per i modelli a motore i lanci potranno essere liberi e potranno essere effettuati dalle ore 10,30 alle 15,30, mentre per i modelli elettrici saranno effettuati lanci collettivi a



distanza di un'ora l'uno dall'altro a partire dalle 11,30. Già la temperatura è calda ed i concorrenti iniziano a lanciare i loro modelli immediatamente, facendo registrare tempi di tutto rispetto, 14, 21, 26 minuti nella Texaco e quasi tutti i ½ A Texaco arrivano



ai 9 minuti di volo. Come ho già scritto il momento più bello è stato nel dare il via a tredici modelli contemporaneamente nella categoria ½ A Elettrico. Uno spettacolo nello spettacolo. I lanci proseguono per tutta la mattinata interrotti solo per il pranzo. Per l'occasione sul campo era presente il camioncino del "Paninaro" dove si poteva acquistare pasta al forno, carne e salsiccia alla brace, bevaggi vari e per completare, gustare i tradizionali cannoli di ricotta offerti dall'organizzazione.



Alla fine, completati tutti i lanci regolamentari, nella categoria Texaco, il LANZO BOMBER di Tiziano Bortolai ed il PB2 di Massimo Imoletti dovranno andare allo spareggio per il primo e secondo posto, mentre il terzo posto è conquistato dal giovanissimo Pietro Mauro con l'AIRBORN. Lo spareggio sarà effettuato il giorno dopo. Nella ½ A Texaco

si debbono completare tutti e quattro i lanci regolamentari per poter stabilire il vincitore, Romeo Letor, che con l' AIRBORN, completato un paio di giorni prima, supera lo SCALATORE di Gaetano Fratini ed il KERSWAP di Giacomo Mauro. Attilio Piccioli con il SINE' 46 è in testa alla classifica dei quindici concorrenti dopo i tre combattutissimi lanci della ½ OT Elettrico.

La serata si conclude con una tavolata per la classica cena al "Paradiso della Zagara", dove ancora una volta lo Chef Pippo dà dimostrazione della sua arte culinaria.

Domenica 6 dicembre.

Altra giornata splendida, trascorsa molto piacevolmente, senza l'affanno di completare i lanci prima del tramonto. Altre due categorie in programma, OTVR ed OT Elettrico RA, per un totale di 23 modelli in gara. I veleggiatori si spostano e piantano i picchetti per le loro fionde ad una estremità del campo in modo da non intralciare con il loro cavo il volo degli altri modelli. Il regolamento prevede sei lanci e qualcuno non riesce a completarli tutti allo scadere del tempo previsto, le 15,30. La classifica, somma dei tre migliori lanci, premia Franco Trovato, che con il PF15 ha la meglio per una manciata di secondi sull'EIK 38 ASTRALE di Franco Posa e lo STORMYWEATHER di Salvatore Lizio.



Il regolamento prevede sei lanci e qualcuno non riesce a completarli tutti allo scadere del tempo previsto, le 15,30. La classifica, somma dei tre migliori lanci, premia Franco Trovato, che con il PF15 ha la meglio per una manciata di secondi sull'EIK 38 ASTRALE di Franco Posa e lo STORMYWEATHER di Salvatore Lizio.

Oggi è la giornata di Franco Trovato, che anche nella affollatissima categoria OT Elettrico RA (tredici modelli), è il vincitore con il MINI HOGAN superando Giulio Blasi con il BABY MERCURY e Mario Gialanella con lo STARDUST. Prima di pranzo viene effettuato lo spareggio della categoria TEXACO dove Tiziano Bortolai ha la meglio su Massimo Imoletti.

Pausa pranzo, solito pranzo dal “Paninaro” e soliti cannoli, con ricotta o cioccolata.



La giornata si conclude con la premiazione in mezzo al campo dei primi tre classificati delle varie categorie. Chiudo il Gran Prix dell’Etna 2015 con un’abbondante doccia di spumante sui presenti, e con la complicità nascosta dell’ ETNA. Questa volta non si vedeva sullo sfondo perché avvolta da una coltre di cenere, infatti aveva deciso di dare spettacolo anche Lei in onore di tutti i partecipanti. La visione notturna della colata lavica era affascinante e paurosa nello stesso tempo. Mi hanno riferito che un concorrente, non faccio il nome per correttezza, appena passato lo stretto di Messina ed accolto dalle effusioni dell’ETNA, abbia detto “ ... speriamo di tornare in Italia”.

Insieme a questo breve resoconto delle due splendide giornate, allego le classifiche di gara complete, comprensive dei tempi di ogni singolo volo, dove si può “leggere” tutta la gara e ricavarne dati interessantissimi.

Grazie a tutti ed arrivederci a dicembre del 2016

Tutte le foto ed il video del raduno possono essere visti ai seguenti link

<http://www.webalice.it/carlo.minotti/>

Carlo Minotti

Gran Prix dell'Etna 2015

Le classifiche

<u>TEXACO</u>		1	2	3	Flyoff	tot.
1° Tiziano Bortolai	Lanzo Bomber	827	1800	000	506	2306
2° Massimo Imoletti	PB 2 1936	859	1800	000	466	2266
3° Pietro Mauro	Airborn 1938	596	463	1653		1653
4° Marco Massi 1	Sinè 1946	1606	000	000		1606
5° Lorenzo Boccia	Gool	649	443	1547		1547
6° Antonio Colasanzio	L.Cabin	1297	1145	1304		1304
7° Attilio Piccioli	Sinè 1946	58	128	1088		1088
8° Salvatore Russo	M 18	345	785	573		785
9° Paolo Montesi	Lanzo Bomber	776	767	000		776

n.c. : Biasi, Massi 2, Minotti

<u>1/2 A Texaco</u>		1	2	3	4	tot.
1° Romeo Letor	Airborn	564	680	518	643	1887
2° Gaetano Fratini	Scalatore	596	371	600	481	1677
3° Giacomo Mauro	Kerswap	595	438	000	480	1513
4° Antonio Colasanzio	Airborn	583	000	360	388	1331
5° Salvatore Lizio	Playboy	413	560	310	355	1328

n.c. Salvatore Russo

<u>1/2 OT Elettrico</u>		1	2	3		tot.
1° Attilio Piccioli	Sinè 1946	767	900	000		1667
2° Giulio Blasi	Baby Mercury	000	740	587		1327
3° Lorenzo Boccia	M 18	481	698	000		1179
4° Carlo Minotti	Lanzo Bomber	402	620	367		1022
5° Franco Trovato	Kerswap	400	414	606		1020
6° Maurizio Pulivrenti	Sinè 1946	487	422	406		909
7° Antonello Donato	Sinè 1946	403	371	480		883
8° Giulio Blasi	Kerswap	285	311	552		863
9° Marco Massi	Lanzo Bomber	388	362	000		750
10° Carmelo Guerrera 1	Kerswap	160	305	410		715
11° Bruno Artuso	Simplex	326	243	190		569
12° Carmelo Guerrera 2	Mini Hogan	200	186	300		500
13° Salvatore Russo	KL 61	147	132	303		450
14° Ciro Cavallaro	PB 2	121	198	226		424

n.c. : Gialanella

<u>OTVR</u>		1	2	3	4	5	6	tot.
1° Franco Trovato	PF 15	268	203	150	167	000	000	638
2° Franco Posa	EIK 39 Australe	196	255	147	182	178	182	633
3° Salvatore Lizio	Stormyweather	197	159	223	174	164	191	611
4° Franco Trovato	AG 1947	169	236	191	000	000	000	586
5° Salvatore Russo	Red Hawk	217	185	182	121	181	169	584
6° Romeo Letor	GR 63	230	157	110	136	152	138	539

n.c. : Valentini, Fratini, Minotti

<u>O.T. Elettrico</u>		1	2	3	4	tot.
1° Franco Trovato	Mini Hogan	533	566	447	423	1546
2° Giulio Blasi 1	Baby Mercury	000	405	374	493	1272
3° Mario Gialanella 1	Stardust	000	378	365	375	1118
4° Giulio Blasi 2	Kerswap	394	432	264	000	1090
5° Valerio Valentini	Airborn	427	319	209	267	1013
6° Franco Posa	Schmid 1950	271	357	359	265	987
7° Tiziano Bortolai	Playboy	316	270	000	000	586
8° Carlo Minotti	Playboy	263	222	000	000	485
9° Salvatore Spina	Kerswap	263	000	000	000	263

n.c. : Cavallaro, Gialanella 2, Coco, Mazziotta

CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2016

16/17 Gen	Roma	Cena degli amici - Assemblea generale	P. Montesi	348-7324797
7 Feb	Zanica BG	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
19 Mar	Modena	Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
20/Mar	Fiano Romano RM	Coppa Tevere OT RA	C. Santoni	339-1165277
2-3 Apr	S. G. Valdarno AR	Trofeo N. Ridenti	M. Massi	338-6283318
17 Apr	Valle Gaffaro FE	Trofeo del Delta	M. Baccello	331-3603841
24 Apr	Termini Imerese CT	Trofei GIP-46 e Garofali	F. Castro	349-4534598
24 Apr	Chiasiellis UD	F2B Campionato Cisalpino	M. Giroto	335-1318415
8 Mag	Sassuolo MO	Trofei GIP-46 e Garofali	M. Castagnetti	335-6227865
8 Mag	Villadose RO	Trofeo del nocino	L. Bagatin	347-9496520
15/5	Pian del lago SI	Coppa toscana	F. Landini	0577-222196
21/22 Mag	Verona	Model Expo	G. Carbini	0424-35058
29 Mag	Vergiano RI	Coppa Falchi	D. Bruschi	0541-729119
5 Giu	Fontanellato PR	Memorial Saccani	G. Colla	0521-6490395
12 giu	Terni TR	16^ Coppa città di Terni	G. Rosati	0744-278663
12 Giu	Terrasini CT	Trofei GIP-46 e Garofali	F. Castro	349-4534598
12 Giu	Valdagno VI	F2B Campionato Cisalpino e raduno	G. Zenere	335-6130031
26 Giu	Cirié TO	F2B Campionato Cisalpino	G. Zenere	335-6130031
26 Giu-1 Lug	Certfontaine Belgio	Campionato Europeo	www.sam-belgium.net	
10 Lug	Lugo RA	Trofei GIP-46 e Garofali + Vel OT	L. Lanzoni	368-607198
17 Lug	S. Dalmazio MO	Coppa del Frignano	M. Vallicelli	
31 Lug	Monte Fasce GE	Gara pendio veleggianti OT	G. Fabbri	333-3392686
20 Ago	S. Dalmazio MO	Raduno del Frignano	W. Gorzanelli	347-5547369
2-4 Set	Valle Gaffaro FE	Concorso Nazionale OT	M. Baccello	331-3603841
3-4 Set	Lugo RA	Coppa d'oro internazionale	L. Lanzoni	368-607198
11 Set	Chiasiellis UD	Trofei GIP-46 e Garofali + Vel OT	M. Giroto	335-1318415
20 Set	Cento FE	Coppa centoali	G. Civolani	328-6942044
25 Set	Valle Gaffaro	Model Day	M. Baccello	331-3603481
25 Set	Desio MI	F2B Campionato Cisalpino	G. Zenere	335-6130031
2 Ott	Carpi MO	Trofeo Coristi	M. Tirelli	
9 Ott	Malpensa VA	Trofei GIP-46 e Garofali + Vel OT	P. Muzio	338-9264637
15 Ott	Fiano Romano RM	Trofeo Ehling gara postale	C. Santoni	339-1165277
3/4 Dic	Ramacca ME	Grand prix dell'Etna	C. Minotti	095-436587
11 Dic	Acireale CT	Trofei GIP-46 e Garofali	F. Castro	349-4534598

Segreteria c/o: Giuseppe CARBINI - Via Monte Cauriol, 22
36061 Bassano del Grappa (VI) - tel. 0424.35058 - 340-3541669
E-mail: info@sam2001.it

ISTRUZIONI PER L'USO

Per l'iscrizione: Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 *Pagabili tramite:*
Carta PostePay n.: 5333 1710 0243 0292 - C.F. CRBGPP40E31B745Y
Bonifico su IBAN: IT27 V 07601 05138 2540 9275 4095
Paypal sulla casella e-mail: giuseppe.carbini@teletu.it (con maggiorazione 4%)
Intestatario: Giuseppe Carbini

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.

L'AQUILONE

1^{ha} annata L. 7 - Per l'estero L. 18
Diarario L. 500 - (In numero cent. 30)

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz. Amm. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università - Telef. 45-317



l'Aquilone n.10 del 15 maggio 1935