

# L'AQUILONE

**Notiziario di S.A.M. 2001**

**Numero 84**

**Marzo - Aprile 2016**



**il dragone volante di Luigi Prina**



# 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 Quaglieri**  
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
- Un motore di Franco Colla	<i>F. Colla</i>	" 3
- SLAR 22, un pulsogetto del '52	<i>P. Muzio</i>	" 5
- Un aeroplano ad elastico	<i>D. Vescovi</i>	" 7
- June 1938 the Aeromodeller	<i>D. Vescovi</i>	" 10
- Scuola Fidia Piattelli	<i>A. Riatti</i>	" 11
- Scuola di giornalismo	<i>D. Vescovi</i>	" 12
- Amarcord	<i>D. Vescovi</i>	" 13
- C. M. velocità 1956	<i>D. Vescovi</i>	" 14
- Il TR.55 di Uberto Travagli	<i>D. Vescovi</i>	" 16
- Middle Wallop 2015	<i>G.B. Loffredo</i>	" 21
- Malpensa Raduno VVC	<i>P. Muzio</i>	" 28
- Coppa Tevere 2016	<i>C. Santoni</i>	" 30
- Primo Trofeo Ninetto Ridenti	<i>C. Santoni</i>	" 32
- Silvano Boccianti	<i>M. Perrone</i>	" 35
- Attività U-control 2015	<i>D. Vescovi</i>	" 31

*La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: L'Aquilone 1939/1952, Ali Minime 1952, Volare sport 1996, Aeromodeller 1938/1956, Modellismo 1946, Aviomimima 1947, Franco Colla, Ninetto Ridenti, Piero Muzio, Gianni Loffredo, Curzio Santoni, Mario Perrone, Pino Carbini.*



- In redazione:** **Daniele Vescovi**  
Viale Olanda, 2  
44123 Ferrara FE  
Tel. 0532-63407  
Cell. 333-1288763  
E-mail: daniel38@alice.it
- Giuseppe Càrbini** (Vedi sopra)
- Sezione Tecnica:** **Giacomo Mauro**  
Via G Venezian, 10  
98122 Messina ME  
Tel. 090.662038  
E-mail: giacomo.mauro@virgilio.it
- Giuseppe Tortora**  
Viale dei 4 Venti, 128  
00152 ROMA RM  
Tel. 06-5809619
- Attività sportiva:** **Vincenzo Canestraro** (Vedi sopra)

*Nella prima di copertina il Dragone volante di Luigi Prina.*

*Nella quarta di copertina una foto di Charles Lindberg con due piccoli aeromodellisti tratta da Model Airplane News del Luglio 1929.*

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

## DALLA REDAZIONE

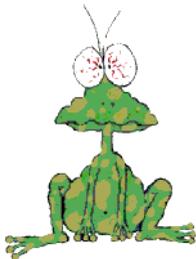


*E' sempre più difficile arrivare a mettere insieme un giornale decente, lavorando con l'assenza totale di collaborazione da parte dei soci. Unica recente eccezione, l'ampio servizio che ci ha fatto avere Gianni Loffredo dalla Gran Bretagna sul grande raduno di Middle Wallop. Abbiamo diverse volte invitato tutti a mandarci racconti di gare, episodi, costruzioni, ricordi che ognuno può riscoprire, il sale delle nostre vite aeromodellistiche. Non lo chiederemo ancora, anche se correremo il rischio di riportare unicamente cronache e foto di gare, sempre che ci vengano inviate, con la sola soddisfazione di chi si vedrà ritratto o nominato nelle classifiche. Siamo quasi tutti tre o quattro volte ventenni, e le forze calanti costringono molti di noi a vivere di soli ricordi: scambiamoceli. Non è cosa piacevole ( ma in questo editoriale le note gradevoli sono poche) ma ci giunge notizia della scomparsa di Giuseppe Iafrate, che per poco ha mancato il traguardo dei 90 anni, di Silvano Boccianti (del quale parlerà ampiamente in queste pagine Mario Perrone) e di Franco Barthel. Su Franco Barthel, per la nostra antica dimestichezza e comunità d'intenti, vorremmo dire due parole. Figlio del grande Guglielmo, che resse per anni le sorti dell'aeromodellismo italiano, buon compagno e buon motomodellista lui stesso, verso la fine degli anni '70 Franco venne scelto, assieme ad Ettore Bizzozero ed a Daniele Vescovi, a far parte della commissione che avrebbe dovuto scegliere la squadra nazionale italiana da mandare ai Campionati del Mondo di Volo Libero che si sarebbero svolti negli USA. I tre della commissione (sui nomi dei quali si erano già elevate meraviglia e proteste) si accordarono sulle modalità che avrebbero condotto alla scelta. Attraverso severe prove condotte su diversi campi in condizioni di gara, la commissione arrivò a nominare i nove aeromodellisti (tre veleggiatori, tre elastico e tre motomodelli) che avrebbero rappresentato l'Italia.*

*Resi noti i nomi, iniziò un pandemonio di proteste e reclami, e privati ed ufficiali, verso l'Aero Club da parte di diversi esclusi, che contestavano i metodi di scelta e le decisioni finali. La squadra partì in ogni caso per la California ed a Taft, nell'ottobre del 1979, Mario Rocca vinse il Campionato del Mondo dei Motomodelli e la squadra degli Elastico, formata da Roberto Artioli, Enzo Balzarini e Giovanni Cassi, si laureò Campione del Mondo a Squadre. Assieme ad un pizzico di vanto, questo è il miglior ricordo che possiamo trasmettere di Franco Barthel.*

*Daniele Vescovi*

## LA PENNA AL SEGRETARIO



*I miei problemi di posta elettronica sono esplosi. Da oltre 30 giorni la casella di posta [giuseppe.carbini@teletu.it](mailto:giuseppe.carbini@teletu.it) non funziona per cui vi prego di dimenticarla. Una richiesta di assistenza tecnica è rimasta senza esito e così ho deciso di cambiare gestore. Al momento in cui scrivo ricevo solo i messaggi inviati a [info@sam2001.it](mailto:info@sam2001.it) e a rispondere ai mittenti. Riesco anche ad inviare messaggi a singoli o a pochi destinatari, ma niente da fare per gli invii collettivi.*

*Non ricordo un precedente periodo della nostra storia così triste. Agli amici scomparsi ricordati da Daniele devo aggiungere Valeriano Tascone, anche lui, come Silvano Boccianti, socio fondatore della nostra SAM. Il ‘Gabbiano Valeriano’, come lo chiamavano gli amici, è scomparso pochi giorni fa. Un ricordo comparirà nel prossimo numero.*

*Il mio invito a chi non aveva ancora rinnovato l’adesione ha avuto un riscontro solo parziale. Ringrazio quelli che hanno aderito scusandosi per la dimenticanza.*

*Da alcuni mesi si sta sviluppando un fenomeno nuovo, quello dei contatti con le scuole. A pagina 11 trovate una locandina che reclamizza una “**Scuola di Aeromodellismo Storico Fidia Piattelli**” che nasce a Reggio Emilia grazie all’interessamento dell’ing. Adriano Riatti, che ho avuto il piacere di conoscere personalmente il 19 marzo scorso a Modena in occasione del Raduno motori Amato Prati. L’ing. Riatti è uno dei responsabili dell’archivio digitale “Reggiane” presso l’Università di Modena e Reggio Emilia. La scuola utilizzerà come “libro di testo” il nostro manuale, compilato dal nostro vicepresidente Giancarlo Gosio, intitolato “**La costruzione del modello oldtimer**” che è stato distribuito a tutti i soci come allegato al n. 64 del 2012.*

*Altri contatti sono stati presi con una scuola professionale del padovano interessata alla costruzione del Motomeo e con gli Istituti Tecnici “Segato” di Belluno e “Feltrinelli” di Milano per questioni di ricerca storica sull’aeromodellismo.*

*Il Feltrinelli, che ho visitato alcuni giorni fa, contribuirà alla costruzione di una replica statica dell’idrovolante S.55X realizzando alcune parti nel proprio laboratorio di aeronautica.*

**ERRATA CORRIGE.** Nel Regolamento del Trofeo GIP-46 contenuto nel numero speciale allegato a L’Aquilone n. 83 c’è un errore verificatosi nella creazione del file PDF e sfuggito al successivo controllo. Si trova a pagina 4 nel paragrafo: **Anno costruzione** in cui è sparita l’ultima riga.

*Il testo corretto è il seguente:*

**Per motori su cuscinetto a strisciamento, detta “bronzina”, ammessi di produzione fino ai nostri giorni, repliche, e autocostruiti. Per motori su cuscinetti a rotolamento, di produzione in serie e repliche, costruiti fino al 1983 compreso.**

*Allegata trovate una striscia che potrete incollare sulla pagina in questione.*

Pino Carbini



## Un motore di Franco Colla

Ho ancora impressa in testa la delusione. Avevo circa 10 anni e cercavo di mettere in moto un Cipolla junior glow da 1.5 cc: colpivo l'elica fino a farmi male ma niente da fare, a malapena riuscivo a fargli fare una manciata di scoppi irregolari !

Questa frustrazione è durata fino a circa 2 anni fa quando, navigando in rete, mi sono imbattuto in un sito austriaco (<http://modelengineneeds.org/>) dove l'esperto modellista Ron Chernich spiegava molto dettagliatamente teoria e pratica della tecnologia dei motorini a scoppio.

Nell'intento di riscattarmi (40 anni dopo) ho cominciato a setacciare internet alla ricerca di più informazioni possibile, riuscendo infine a capire i macroscopici errori che commettevo da vero principiante. Dopo aver resuscitato con discreto successo qualche motorino usato trovato qua e là nei mercatini ho deciso di fare un salto di



qualità: cioè provare a costruirne uno. Ovviamente ho dovuto attrezzarmi e, dopo alcuni acquisti non proprio corretti, alla fine ho "riempito" la mia minuscola cantina della attrezzatura minima necessaria.

Sul sito di Ron sono disponibili gratuitamente diversi progetti, tutti definiti da lui "adatti alla autocostruzione per principianti". Ora devo dire che non sono proprio a digiuno di meccanica, lavorando da molti anni come progettista nel settore auto, ma onestamente non mi sentivo all'altezza del compito, ed

allora presi la decisione di progettarmelo. La cosa a prima vista potrebbe sembrare ancora più difficile e ci vuole una spiegazione: l'intenzione è stata quella di semplifi-

care al massimo la realizzazione dando nessuna importanza a peso ed estetica ed accontentandomi di riuscire almeno ad accenderlo non badando alle prestazioni o alla durata.

Ho scelto di partire dal "diesel" B.J. CICA-DA 1.3 cc e, dopo molto lavoro al CAD, ne è risultato un progetto che ne rispettava solamente la fasatura; alcune delle modifiche più grosse sono state la cilindrata aumentata a 1.5 cc, l'albero motore con perno di biella riportato, il travaso completamente rivisto ed anche la posizione del carburatore modificata. Scegliere di costruire un "diesel" si è rivelato immediatamente un azzardo a causa dell'accoppiamento pistone/cilindro estremamente critico; con il senno del poi sarebbe stato meglio partire da un glow, e confesso che dopo il terzo pistone but-

tato nel cestino stavo per gettare la spugna.

Sola-

mente grazie ad un video trovato su youtube , dove un modellista olandese mostrava la sua tecnica , sono riuscito a costruire anche questo difficile componente. Il resto è storia; il motore parte abbastanza facilmente con una miscela diesel standard "33-33-33", ha all'attivo ormai un'ora di funzionamento e riesce a far girare una elica 8X4 tra i 7000 ed i 7500 giri al minuto.

Le immagini che vedete sono il risultato dei miei sforzi , sono sicuro che molti ora staranno sorridendo: ma portate pazienza , per me è stata una bellissima esperienza, ho imparato parecchio, mi sono divertito tanto e adesso non vedo l'ora di costruirne uno migliore.

Sono dispiaciuto di non aver scattato foto nelle fasi di lavorazione, a chi volesse cimentarsi nella costruzione (e alle prime armi come il sottoscritto) consiglio vivamente di visitare il sito di Ron, non è più aggiornato da tempo ma è ancora in funzione e le informazioni ci sono tutte, forse l'unico neo è la lingua inglese ma grazie anche alle numerosissime immagini anche questo è un problema superabile.

*Franco Colla*



## SLAR 22 - Riedizione di un pulsogetto del 1952.

Serie limitata in 99 esemplari numerati del famoso piccolo pulsogetto bergamasco di Lattuada e Rota prodotto nei primi anni '50 a Bergamo in pochi esemplari, ripensato con il contributo dei disegni rifatti dal bergamasco Leandro Monforte e realizzato più leggero e prestante con le attuali tecnologie e materiali.



I fratelli Piero e Manfredi Muzio hanno deciso di ricostruire questo pezzo storico del modellismo bergamasco in una serie limitata. Collabora alla vicenda anche il clan Zanin.

**lo SLAR 22 nelle mani di  
Franco Conte nel 1952**



Questo SLAR 22 avrà la testata con alettatura di raffreddamento come il prototipo mostrato nella foto a fianco (da l'Aquilone n.17 del 1952). La camera di



scoppio, il raccordo e il tubo posteriore saranno senza la saldatura a tutta lunghezza sui fianchi che comportava notevoli imperfezioni ed anche un peso elevato

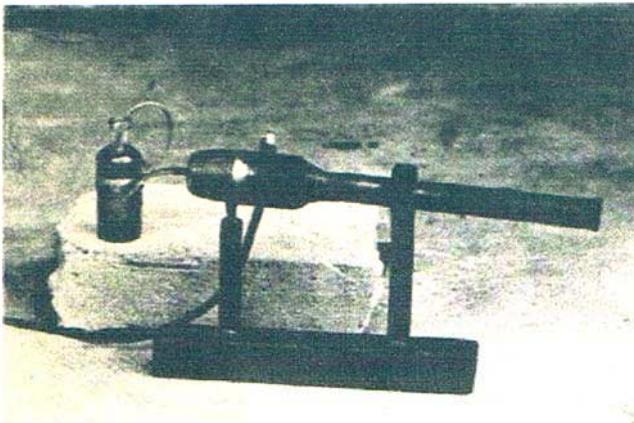
dovendosi utilizzare un lamierino di forte spessore.

Il motore è lungo 395 mm, con un diametro massimo di 50 mm. Peso: 250 g.

Sarà fornito con la cande-  
letta a scintilla, due valvole  
a petali di ricambio, oltre a  
quella montata, e due spruz-  
zatori di diverso calibro  
oltre a quello montato, adat-  
ti per l' uso con i carburanti  
attuali. Durante la bella  
stagione vedremo di con-  
vincere Segugini e Monforte  
a mostrarlo in volo, in ogni  
caso su Youtube è sempre  
possibile vedere il volo RC  
del PA-AN di alcuni anni  
orsono. Il disegno del modello è disponibile e pubblicato sul n° 79 del 2015 de L'A-  
quilone.

Informazioni e prenotazioni:

*pieromuzio@alice.it*



lo SLAR 22 su 'Ali Minime' dei primi '52

## Un aeroplano ad elastico

Vogliamo pensare che gli aeromodellisti, specie quelli che si dedicano all'aeromodellismo d'epoca, siano anche appassionati di aviazione. Abbiamo pescato una realizzazione almeno bizzarra, che si avvicina però in qualche modo al nostro mondo.

Nei rapporti tra aviazione ed aeromodellismo, avevamo sinora riscontrato corrispondenza fra gli alianti ed i modelli veleggiatori, fra gli aerei a motore ed i motomodelli di varia tipologia, ma non avevamo mai trovato l'equivalente aeronautico ai modelli ad elastico. Questa lacuna pare sia stata colmata: sfogliando un vecchio numero di 'Volare



Sport', la bella rivista purtroppo scomparsa (il numero del marzo 1996), abbiamo trovato testimonianza e documentazione del primo aeroplano ad elastico della storia. Il *Rubber Bandit*, così è stato battezzato il primo aereo ad elastico, è stato costruito negli USA, soprattutto allo scopo di riuscire a far attraversare in volo ad un aereo mosso da matassa elastica lo Snake River Canyon, sito in California, della larghezza di circa un chilometro e mezzo e della profondità di 200 metri.

L'aereo ha una apertura alare di una ventina di metri, e la matassa elastica è costituita da 38,5 Kg di gomma. La lunghezza della matassa è di circa 4 metri, formati da qualche chilometro di piattina, di sezione ignota. Per caricare la matassa occorre l'ausilio della presa di forza di un trattore; durante le numerose prove, si è

giunti alla rottura dopo 800 giri, L'elica ha un diametro di 6 metri, e non conosciamo il sistema importantissimo di tenerla bloccata dopo la carica e quello di sgancio del blocco per l'inizio del volo. La costruzione dell'aereo è stata preceduta da quella di modelli ridotti: il primo della dimensione di un normale modello ad elastico, il secondo molto grande, dell'apertura di ca. 6 metri. Per la carica della matassa del secondo già si sono dovute prendere molte precauzioni e provvedere a ripari per gli addetti, data la già notevole pericolosità dell'operazione. Immaginiamo che i modelli siano stati fatti volare, con esito supponiamo positivo, dato che è stata intrapresa e portata a termine la costruzione dell'aereo in scala 1:1. Le tecniche costruttive hanno fatto ricorso a materiali attuali quali la fibra di carbonio ed il kevlar, a somiglianza di quanto fatto per il *Gossamer Albatross*, l'aereo 'a pedali' che ha attraversato la Manica.

Il progettista è Bill Noctor, ed il pilota designato per l'impresa del *Rubber Bandit* è George Heaven.

Il peso a vuoto della macchina è di soli 80 chili, che arrivano a 200 circa aggiungendo la matassa e il pilota. Si racconta che la potenza fornita sarebbe di 14/15 hp nei primi 10 secondi per poi stabilizzarsi sui 4/5 hp nei novanta secondi successivi, tempo appena bastare per percorrere i 1500 metri corrispondenti alla larghezza del Canyon da attraversare. Letto l'articolo e ovviamente incuriositi, nonostante le nostre ricerche fatte dappertutto, non siamo riusciti a sapere se l'aereo 'grande'



la matassa stesa a terra



la matassa parzialmente caricata ...

abbia poi sorvolato il canyon, né se abbia davvero almeno volato. Sono passati vent'anni, ma le notizie più fresche che abbiamo trovato risalgono al 2000, e riportano solo dati sulla



... e dopo la prova a rottura

costruzione dell'aereo.

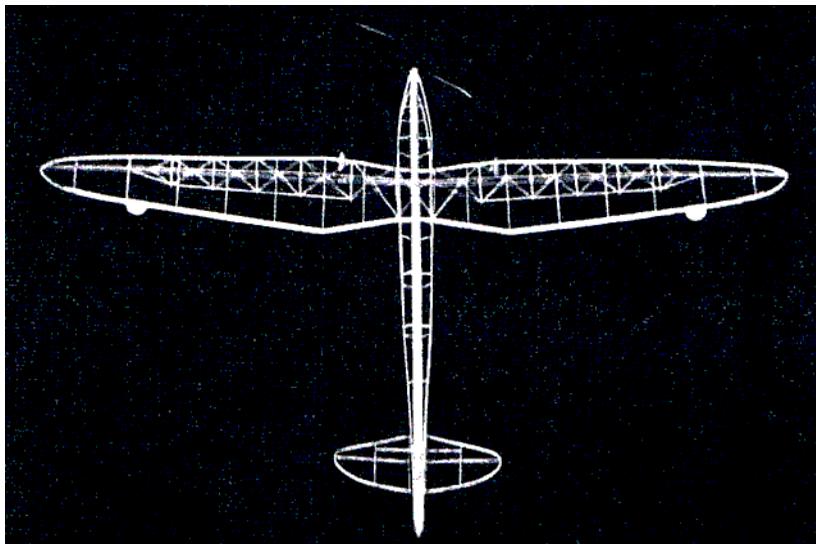
Scavando tra le macerie della nostra esperienza di modesto elasticista, abbiamo provato a verificare i dati esposti, supponendo che la gomma usata fosse di ottima qualità ed equivalente, indipendentemente dalla sezione usata, a quella usata sui nostri modelli. Considerato il peso della gomma in gioco, con la lunghezza della matassa di 4 metri, non si sarebbe arrivati agli 800 giri, ma la rottura sarebbe avvenuta prima dei 500. Per arrivare agli 800 giri di carica descritti, la matassa dovrebbe avere una sezione minore ed una lunghezza di almeno 7 metri, meglio se verso gli otto.



il *Rubber Bandit* finito. Le sue notevoli dimensioni si possono apprezzare nel confronto con le auto parcheggiate sullo sfondo.

Una particolarità che avvicina il *Rubber Bandit* ai nostri modelli: il pilota non ha a disposizione cloche e pedaliera, in quanto le parti mobili (alettoni e piani di coda) sono mosse da servocomandi azionati a mezzo comandi radio. In pratica, il *Rubber Bandit* è un grosso modello radiocomandato, con pilota a bordo.

*Daniele Vescovi*



La bella struttura di un modello ad elastico probabilmente italiano che abbiamo pescato su un vecchio numero di Aeromodeller (giugno 1938).

Fa parte di un articolo dell'Ing. Fidia Piattelli, che in quegli anni era corrispondente dall'Italia della nota rivista inglese. Per i lettori britannici, Piattelli relaziona in modo preciso e compiuto sulla situazione dell'aeromodellismo in Italia, sulla sua organizzazione, sulle scuole e sulle tendenze prevalenti.

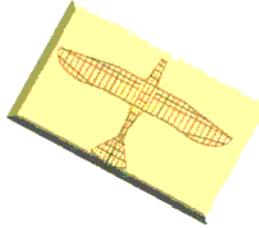
A partire dal 1936, nell'organizzazione di tutte le attività aviatorie, l'Aero Club era stato sostituito dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica (R.U.N.A.), che aveva sedi in molte città, dove organizzava corsi di aeromodellismo. Emanazione del Ministero dell'Aeronautica, la RUNA assegnava l'Attestato di Aeromodellista agli allievi che avessero costruito e fatto volare prima un veleggiatore, poi un modello ad elastico.

L'Attestato era titolo preferenziale per chi voleva compiere il servizio militare in Aviazione. Circa i modelli a motore, dice che non sono molto diffusi, per il fatto che i motori, tutti di origine USA, sono molto costosi e solo ora per iniziativa di modellisti di Reggio Emilia si fanno i primi tentativi di produzione locale. Parla de L'Aquilone, della sua funzione di propaganda e delle tavole costruttive poste in vendita.

Un bel servizio ed una buonissima iniziativa.



*Note di D.V.*



## Scuola di aeromodellismo storico “FIDIA PIATTELLI “

La scuola che nasce a Reggio Emilia è dedicata all' **Ing. Fidia Piattelli**, progettista di aerei delle OMI “Reggiane” negli anni '30 e fondatore della scuola reggiana di Aeromodellismo.

### Laboratori

Il primo laboratorio di base indirizzato agli allievi delle prime classi dell' **Istituto Tecnico Aeronautico “Nobile” di Reggio Emilia** si svolgerà con incontri settimanali presso la sede a partire dal 14 Aprile 2016.

Il secondo laboratorio avanzato sarà attivato dopo la conclusione del corso base.

Entrambi si concluderanno all' interno dell' area aeroportuale con prove pratiche di volo degli elaborati.

Il supporto documentale e storico sarà fornito da **Archivio Digitale “Reggiane” di Unimore**

La consulenza modellistica da **Lino Terzi di Auser Cavriago**.

Il manuale didattico da **L' Aquilone SAM 2001 -Associazione Aeromodellismo Storico**

**Adriano Riatti**

Con la collaborazione di :



UNIMORE

Archivio Digitale “Reggiane” Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia



Gruppo Amici Velivoli Storici



L' Aquilone SAM 2001 Associazione Aeromodellismo Storico



Auser – Cavriago - Re

**Scuola di aeromodellismo storico “FIDIA PIATTELLI “**

**a\_riatti@yahoo.com cell. 3487967939**

## Scuola di giornalismo

Scorrendo le vicende dell'Aviominima, ci è capitato di rileggere su un vecchio numero di Modellismo (\*) l'intervista condotta da Alberto Guerri (Crivello) nei confronti di John Zaic, fratello minore del più famoso Frank. Si era allora nel primissimo dopoguerra, con ancora fra i piedi le truppe d'occupazione e l'aeromodellista John



Uberto Travagli e John Zaic

Zaic, allora militare, si trovava di passaggio a Roma. Fra i soldati americani c'erano naturalmente degli aeromodellisti che, trovati tramite il passaparola i luoghi frequentati dagli aeromodellisti romani, erano felici di poter stabilire contatti. Uno di questi era appunto John Zaic, che capitò un giorno in via San Basilio nel negozio dell'Aviominima. Qui trovò ovviamente Uberto Travagli, il titolare, che

gli mostrò una meraviglia: l'Atomatic 1, il piccolo diesel ora

rarissimo. John lo osservò e maneggiò con grande interesse e decise subito di acquistarlo.

Era presente, forse non per caso, anche Alberto Guerri, il noto *Crivello*, che trovò modo di condurre una specie di interrogatorio sulle condizioni dell'aeromodellismo negli Stati Uniti. John ignorava del tutto l'esistenza dei motori diesel, faceva veleggiatori nei quali sembra primeggiasse, raccontò del successo della nuova categoria degli U-Control e disse, forse esagerando un tantino, che negli USA gli aeromodellisti erano 6 o 7 milioni. Il colloquio non durò molto, dato che John era solo di passaggio a Roma e non si poteva trattenere in altre pur piacevoli chiacchiere. Si passò quindi ai saluti, e qui Crivello condì di amichevole ferocia il suo arrivederci: *"John ha fatto il giro turistico di Roma con il Red Cross Tour e ora ha nella testa un caleidoscopio dove la cupola di San Pietro si trova in immediato contatto con i gasometri di S. Paolo, e non ricorda più bene se proprio nel Colosseo Garibaldi sia morto gridando 'ci rivedremo a Filippi'".*

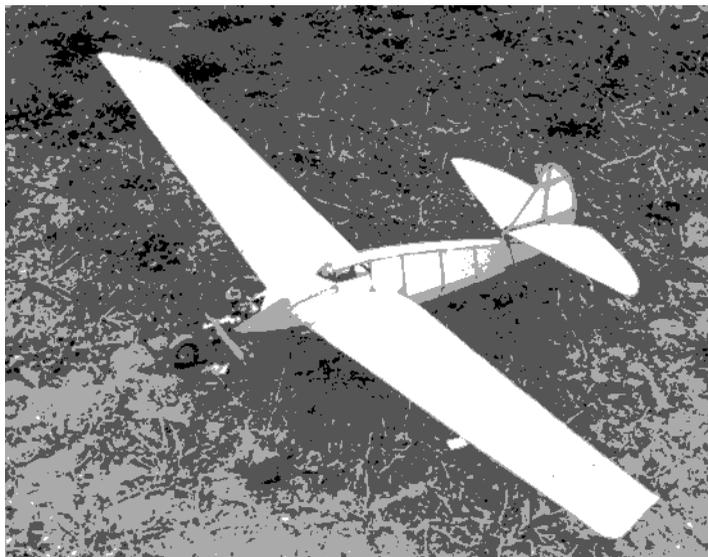
A settanta anni di distanza, le parole del grande Crivello sono ancora attualissime, e suonano oggi come rivolte non solo al povero John Zaic.



Daniele Vescovi

\* Modellismo n.5 - aprile/maggio 1946

## AMARCORD



**modello padovano del 1943  
(motore ad autoaccensione Vantini da 1 cc.)**

## Campionati del Mondo di Velocità

Firenze, 29/30 settembre 1956

Ci è capitato sott'occhio un vecchio numero di *Aeromodeller*, quello del gennaio 1957, che parla diffusamente del Campionati Mondiali di Velocità tenutisi a Firenze nel settembre 1956. Il servizio, a cura dell'Editore del giornale, molto ampio e molto ben documentato con decine di fotografie, ci ha riportato ad un episodio notevole ma quasi dimenticato: l'uscita in gara e l'eccellente risultato del motore Barbini B40 Testa Nera, il nuovo 2,5 di Barbini del quale, caso unico, possiamo vedere per la prima volta il viso. Nella foto qui a destra, oltre alla faccia di Giovanni Barbini, possiamo vedere il motore, con le alette frestate per rientrare nella carenatura, ed il modello, nella mani di Giovanni Cellini che lo portò in gara a 200 Km/h, risultato che gli valse il terzo posto



assoluto. Il trevigiano Cellini era un aeromodellista completo, e lo avevamo visto partecipare come elasticista alla Coppa Wakefield di Cranfield nel 1949.

Unfortunately, poor organisation necessitated constant and irritating queuing for meal tickets, and bad catering provided endless lengths of cold spaghetti!

**i lamenti inglesi sulla  
organizzazione**

Il noto Ron Moulton, dopo avere, all'uso inglese, detto male dell'organizzazione e stigmatizzato pure la imperdonabile cattiva pronuncia inglese dello speaker fiorentino, dedica ampia attenzione alle *performances* dei suoi conterranei ed in particolare naturalmente del vincitore, Raymond Gibbs che, col suo 'Carter Special' arrivò ai 211,00 Km/h. Questi motori sembra che Fred Carter li abbia messi insieme partendo da carter Supertigre, in sostituzione di quelli usati precedentemente, che erano dei

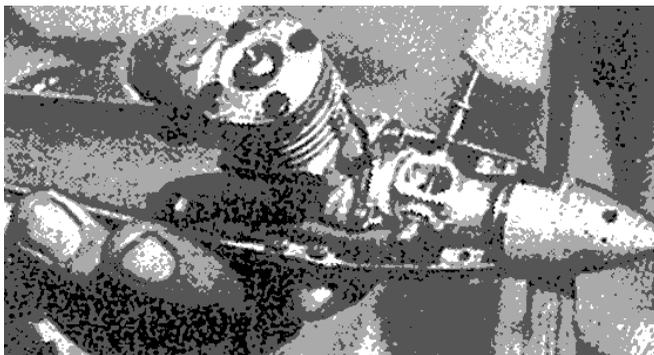
McCoy .19 ritubati. Oltre che a Gibbs, questo motore figurava in dotazione al connazionale Wright. A fine gara, Gibbs tentò di stabilire il primato mondiale di velocità: il suo volo fu completato alla velocità di 225 Km/h: il risultato venne trasmesso alla FAI per l'omologazione.

la presentazione del  
Barbini B 40 T.N.

A new motor, the Barbini B.40, made its debut when Cellini of Italy recorded third fastest time in this first round of 192 k.p.h. A really superb piece of Italian engineering, it is glowplug, has front rotary induction, uses two ball races on the main bearing and, believe it or not, employs a minute roller-race big-end bearing.

Nell'articolo, un po' di spazio è dedicato alla gara di Amato Prati, il cui motore destò attenzione per il ruggito impressionante.

Prati was flying a special experimental Super Tigre, which sounded terrific, but on his first attempt he ground looped and lost a prop.



Si trattava di un nuovo G20 prototipo sperimentale, con un ampio venturi disassato simile a quello del futuro G15, che fece in gara un solo lancio a 194 Km/h, rompendo poi l'elica in un contatto col suolo.

---

Non sarà male ricordare che, negli stessi giorni di fine settembre, si erano tenuti a Firenze, all'aeroporto di Peretola, i Campionati del Mondo di Volo Libero riservati alla categoria dei Veleggiatori. Il vincitore fu il belga Marcel Brems, con un bruttissimo modello, evidentemente ben centrato.

*Daniele Vescovi*  
*aprile 2016*

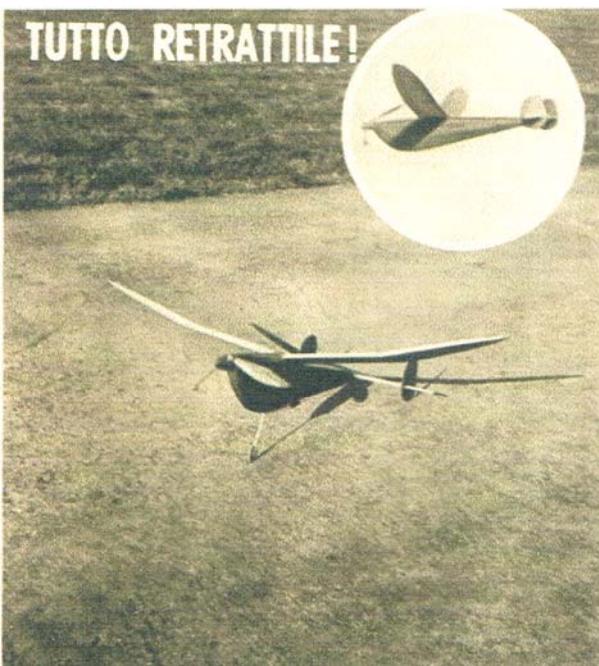
## UN BEL MODELLO Il TR 55 di Uberto Travagli

I modelli ad elastico hanno sempre avuto una buona diffusione in Italia sin dall'inizio dell'attività aeromodellistica, ma la categoria degli Wakefield godrà di attenzione non occasionale solo a partire dagli anni '50. Andando indietro nel tempo, sino a prima della seconda guerra mondiale, abbiamo trovato solo due Wakefield italiani: uno del parmense Angiolino Saccani e l'altro del romano Uberto Travagli, entrambi

costruiti nel 1939. Abbiamo trovato una certa abbondanza di materiale sul modello di Travagli, e parleremo oggi di questo. E' su L'Aquilone n.53 del dicembre 1939 che troviamo il primo accenno all'esistenza del modello ed alle sue caratteristiche, mentre la tavola costruttiva apparirà, sempre su L'Aquilone, solo nell'ultimo numero multiplo (50/51/52) del 1940.

Il modello apparirà anche in inserzioni pubblicitarie dell'Aviominima, in foto parziali della struttura, mentre le foto vere e proprie sono stranamente scarse, e qui le riproduciamo.

Il TR 55 è un modello di costruzione complessa, certo non alla portata di principianti: fusoliera con



Questo recentissimo modello ad elastico del romano Travagli costituisce senza dubbio quanto di meglio si può ottenere in fatto di finezza nel campo delle costruzioni aeromodellistiche. Difatti, il « T. R. 55 », oltre ad essere dotato di una fusoliera attentamente studiata per la penetrazione, è munito di un carrello « monoruota » autoretrattile e di elica monopala ripiegabile con contrappeso profilato e orientabile. Non basta: realizzando un suo progetto, sul quale presto ci soffermeremo dando più ampi ragguagli, Travagli ha costruito l'elica con passo variabile in volo! Cosa volete di più?

ordinate costruite in balsa una ad una, con numerosi correnti, carrello retrattile, doppio diedro e doppia deriva e, soprattutto, elica monopala con passo variabile in volo. Travagli stesso lo descrive su l'Aquilone, accompagnando la tavola ben disegnata, firmandosi con lo pseudonimo trasparente di BERTO e parlando di sé in terza persona, come Giulio Cesare.

A parte questa perdonabile debolezza, la descrizione è molto ben fatta: l'ala porta il profilo NACA 6412, abbastanza spesso, combinato con un asimmetrico ai piani, montato con incidenza negativa. Il relatore appare ben conscio delle proprie capacità e conoscenze, tanto che alla fine della sua presentazione non esita a raccomandare l'acquisto della tavola costruttiva del TR 55 che, parole di Uberto, non dovrebbe mancare

nell'archivio di ogni aeromodellista, a scopo di studio.

La tavola del TR 55 venne ripresa e ripubblicata dall'Aviominima nel 1947, disegnata stavolta da Filipponi, con poche varianti.

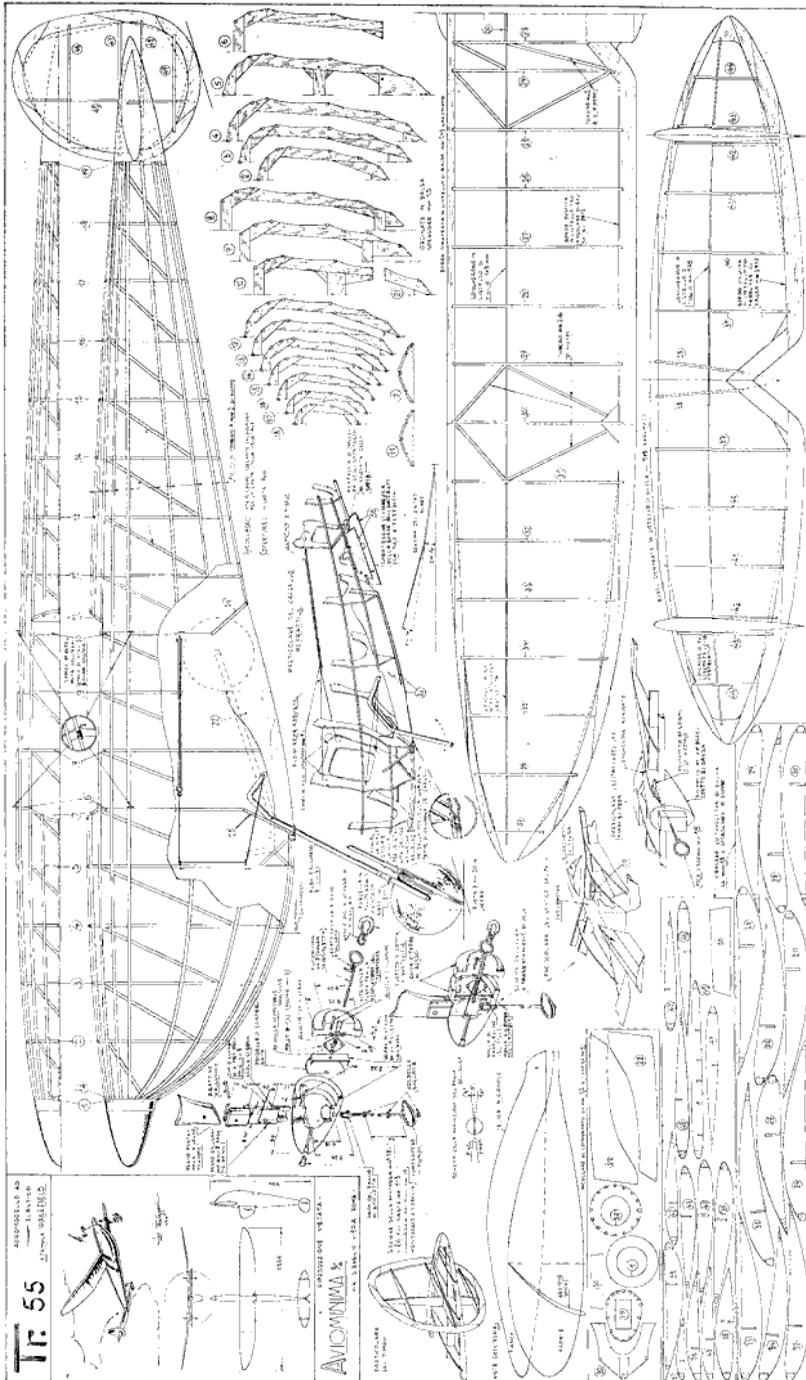


la sagoma del modello in una pubblicità dell'Aviominima.

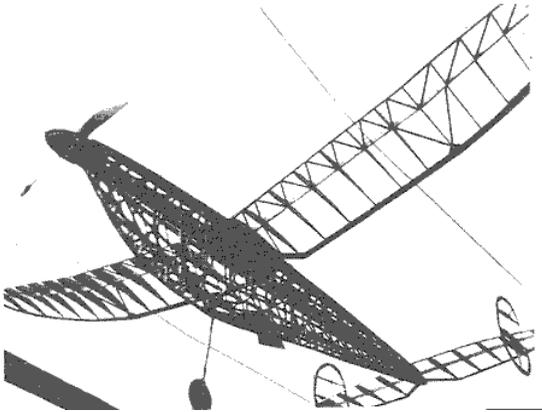
il TR 55 in una foto di Ridenti, scattata al Littorio nel 1939



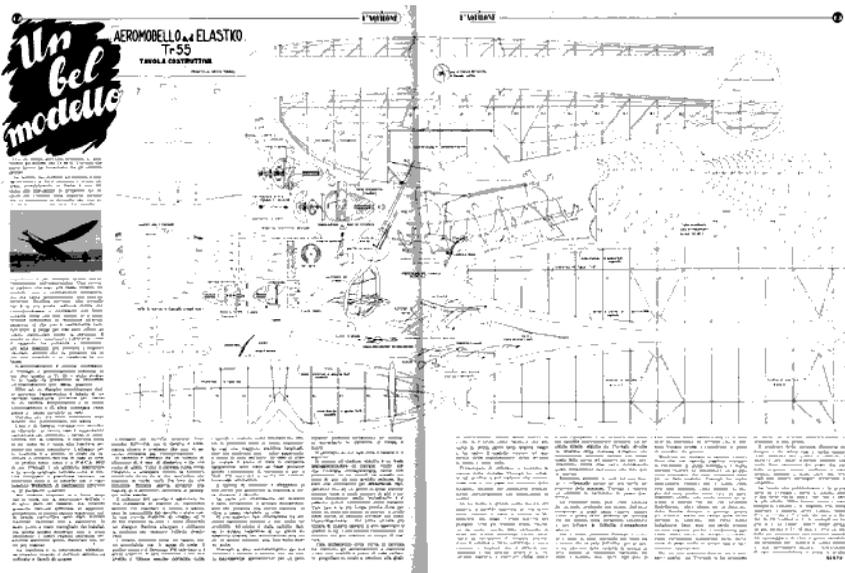
Una delle poche foto del TR 55, con Travagli alla carica.



La tavola del TR 55, disegnata stavolta da Filipponi, che l'Aviomima mise in commercio nel 1947. Il disegno corrisponde quasi perfettamente a quello tracciato da Uberto Travagli nel 1939. Unica differenza notevole, la sagoma dell'elica monopala, secondo quanto preannunciato da Uberto su l'Aquilone.



la struttura del modello



**Le pagine originali di Travagli ne l'Aquilone n.50/51/52 del 1940**

Sia la tavola di Filipponi, sia quella originale di Travagli sono disponibili presso la segreteria. La tavola originale comprende anche la descrizione e gli elementi di progetto di pugno di Uberto Travagli. Forniamo questi disegni volentieri, sicuri che spaventeranno per la loro complessità quei peregrini trasformatori di nobili modelli ad elastico in squallidi *electrorubber*.

*Daniele Vescovi*

## MIDDLE WALLOP Raduno SAM 1066

30 e 31 agosto 2015

Middle Wallop: sono due parole che richiamano una località di un noto aeroporto militare inglese ubicato circa a 80 Km. sud ovest di Londra ed a 40 km. a nord di Portsmouth (città portuale situata sulla costa sud dell'Inghilterra). Questo aeroporto è la superficie più ambita dall'aeromodellismo britannico in quanto si sviluppa in una distesa pianeggiante di circa 4 km quadrati (tenuta rasata a prato all'inglese!) e circondata da terreni agricoli adibiti a colture di bassa vegetazione. Il volo libero a Middle Wallop può essere effettuato in ogni condizioni di tempo, in quanto, salvo casi eccezionali, permette sempre il recupero dei modelli di tutte le categorie.

La SAM britannica, o meglio il Chapter 1066, nei giorni 30 e 31 del mese di agosto di ogni anno organizza il raduno/concorso nazionale denominato "Middle Wallop."

Ricordo che questo raduno fu promosso a partire dagli anni '90 dallo scomparso David Baker ed attualmente è organizzato da Roger Newman e John Thompson ,

rispettivamente segretario e presidente della SAM 1066.

Questa estate sono stato ospitato a Portsmouth da Roger Newman ed ho avuto la possibilità di assistere alla manifestazione. Le condizioni meteo prevedevano vento e pioggia per il 30 e 31 agosto ed arrivati il 30 mattino a "MW" intorno alle



tutti Wake 'Golden Eagle'

8,00, l'amico Roger effettuava, con il comando militare dell'aeroporto, le pratiche per il permesso di accesso al campo dei partecipanti ed accompagnatori, stabiliva le zone operative per lo svolgimento dei voli, l'area di parcheggio delle vetture e l'impegno personale che il campo venisse lasciato senza rilasci di



Martin Dilly e G.B.Loffredo

patumme e soprattutto senza modelli persi sul campo.

Middle Wallop dispone di due piste principali d'erba ed una di queste sarebbe stata comunque utilizzata, durante le gare, per alcuni voli di addestramento con aerei leggeri. terminate queste formalità, Roger Newman (segretario Sam 1066) ci portava al cancello di entrata al campo per i partecipanti ed accompagnatori del raduno dove, sebbene le condizioni meteo non fossero affatto buone, già una lunga fila di macchine



l'elastico tuttala di Dave Powis

era in attesa della apertura del cancello. Una volta aperto il cancello e dopo aver effettuato il pagamento di 6,00 Sterline (€ 8,00) a persona x giorno di presenza le macchine si incolonnavano e raggiungevano le aree assegnate

per il Volo Libero e per i Radioassistiti. Si stima che ci fosse una presenza maggiore di duecento persone.

Raggiunte le zone assegnate si iniziavano tutte le operazioni per lo svolgimento delle gare. Roger Newman (Segretario di SAM 1066) provvedeva alle iscrizioni, la preparazione dei tabelloni, la distribuzione e ricevimento moduli dei tempi volo e successivamente la redazione di classifiche, ecc. mentre John Thompson (presidente Sam 1066), coadiuvato da altri assistenti, effettuava la supervisione lanci delle varie categorie, i rapporti con i cronometristi, il ritiro di cartellini di lancio coi tempi conse-

guiti.

Vedere gareggiare così tanti modelli Old Timers da Volo Libero è stato qualcosa di indescrivibile e l'atmosfera che si trasmetteva a MW risveglia i più profondi sentimenti dell'aeromodellismo storico e fa riaffiorare l'essenza dell'aeromodellismo riportando il pensiero all'inizio e sviluppo della scienza aeronautica.



Bob Owston

ni. Vengono riprodotti modelli Inglesi, Americani, Italiani, Tedeschi, Australiani, Cecoslovacchi e di moltissime altre nazioni che nel passato hanno fatto storia per le loro prestazioni ed avanzamento tecnologico.

Le categorie di Volo Libero partecipanti nei due giorni del raduno erano ben 17 !!! (diciassette) e ne cito una parte, dal cui titolo si può comprendere di quali modelli si

tratti: **1)** Vintage Coupe d'Hiver, **2)** Veleggiatori Vintage da 5-0" (130 cm), **3)** Veleggiatori Vintage Classici da 36" (91,5 cm) a lancio catapultato, **4)** Motomodelli Fai fino agli anni '60, **5)** Veleggiatori Vintage e Classici sotto i 50", **6)** Wakefield 4 oz. e Wakefield 8 oz., **7)** Wakefield nostalgia 80g, **8)** Elastico Vintage fino a 32" (80 cm), **9)** Libratori Vintage e Classici, **10)** Elastico bitrave antichi, **11)** Piccoli Elastico Vintage con ala bassa, **12)** Modelli ad elastico tuttala, **13)** Motomodelli elettrici E36 ecc. e per finire Lanci di Massa ed il Trofeo "Tomboy Junior" a volo libero, in ricordo di David Baker e consorte.



il C.H. di Peter Michel

La prima giornata è stata sempre ventosa. I decolli, anche se effettuati con lancio a

mano sono spesso risultati difficili e sebbene i tempi di massimo fossero stati ridotti a 2 minuti il vento ha costretto i partecipanti a lunghe camminate per i recuperi. La seconda giornata ha visto una riduzione dei partecipanti in quanto la pioggia, divenuta insistente a cominciare dalla notte del 30 di Agosto, ha smesso soltanto alle 14,00 del giorno successivo consentendo nel solo pomeriggio la ripresa dei lanci per le varie competi-

### lo spareggio dei Tomboy



alcuni semiscala r.c.

zioni. In compenso la presenza del sig. John Hook (proprietario della vendita on line "Flitehook" << flighthook@talktalk.net >> con una sua roulotte e rimorchio stipato di materiale modellistico per volo libero e indoor ha dato ai presenti, in attesa di volare, la possibilità di acquistare balsa

di diverse densità e peso, tubetti di colla, cuscinetti reggispinta, boccole per musetti, carte, sete e fibre da ricopertura, eliche di ogni tipo, motorini diesel, miscele, vernici tendicarta, elastico, pezzi speciali, ganci, timers e minuterie modellistiche che qui in Italia sono ormai introvabili.

Durante la piovosa mattina del secondo giorno ho avuto modo di scambiare qualche parola con diversi partecipanti tra i quali John Andrews (editore della rivista "Clarion" della SAM 1066), Peter Michel, Peter Ja-



lo Stratohawk di MikeTurner

ckson, Robert Owston, Martin Dilly e diversi altri noti modellisti che ricordano ancora i nostri famosi modelli (Conte, Castellani, Fea, Taberna, Soave ecc.) e che molti di loro ancora riproducono. Nei giorni di gara ho avuto l'occasione di ammirare modelli

come il Korda, Duplex, Lim Joon, Cloud Tramp, Dixielander e molti altri.

Sono rimasto molto interessato alla categoria *Veleggiatori Vintage Classici da 36"* (91,5 cm.) a lancio catapultato adottata recentemente dalle SAM GB & USA, che sicuramente po-



**Tony Shepard, vincitore nei Tomboy**

tremmo introdurre tra le categorie della nostra SAM. Di fatto si tratta di alianti con apertura alare non superiore ai 36" (91,5 cm) che siano antecedenti al 1° Gennaio 1951 e che sono lanciati a catapulta con un cavo di 30,00 m, consistente in 8,00 m. di fettuccia elastica 1x3 mm e 22,00 metri di filo di nylon. I modelli possono essere anche riduzioni di modelli di maggiori dimensioni (A1, A2 o scuola T51 ecc.) oppure di

modelli prodotti in scatole di montaggio delle ditte modellistiche. Questi veleggiatori di dimensioni contenute, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, salgono in quota molto bene, effettuano voli intorno ai 2 minuti (senza termiche) e, cosa

importante, permettono agli ultra sessantenni di disputare gare con veleggiatori di facile costruzione, e soprattutto senza dover correre per trainare. Ho infine riscontrato il diffuso utilizzo del demarizzatore radio "RDT" che ha soppiantato la nota miccia, i timers meccanici e quelli elettronici. Questo nuovo dispositivo consiste in una micro ricevente dotata di piccolissimi servo e batteria (peso totale 5÷ 6 g.) ed una piccola trasmittente che il modellista trattiene in mano e che mediante un interruttore/pulsante di comando a pressione invia il segnale alla ricevente che tramite il servo fa



**John Thompson e Roger Newman**

scattare l'antitermica. Si ottengono a questo modo discesa e recupero del modello in qualsiasi momento. Il sistema risulta molto pratico per i voli di prova e/o centraggio e può essere spostato facilmente da un modello ad un altro come i precedenti timers. Il costo è di circa £150 (produttore Leo Bodnar electronics UK)

La gara dei "Tomboy Junior" ( Mills 0,75 cc.) e "Tomboy Major" (Mills 1,30 cc.) e raduno radioassisti, come accennato all'inizio si è svolta in un'altra zona dell'aeroporto e precisamente ad una distanza di circa 800m. da quella del Volo Libero. L'organizzatore di questa categoria era il noto "Tomboy Man GB" Tony Tomlin che, sul campo, mi



ha accolto con grande simpatia, e la signora Tomlin mi ha parlato della corrispondenza epistolare e telefonica con il nostro "Tomboy Man Italy" Curzio Santoni.

Malgrado le sfavorevoli condizioni meteo, in entrambe le categorie Junior e Major Tomboy dopo i 3 combattuti lanci di gara in entrambe le categorie si sono svolti gli spareggi con voli simultanei di no. 3 e 5 concorrenti per le rispettive categorie. Sul campo di gara erano presenti altri modelli radio-

assistiti e rilevo che i britannici non sono particolarmente innamorati delle categorie

Texaco da noi praticate, nè risultano interessanti agli spark e alla ricerca di particolari motori per i loro modelli da gara. Generalmente costruiscono Old Timers o meglio cabinati (Junior 60 KK, Madcap, Made-moiselle, Power-



house, Mercury 3, Falcon ecc.) e spesso con modelli prodotti nel passato da case modellistiche nazionali ed americane tra le quali ricordiamo la Keil Kraft, Veron, Mercury, Jasko, Sterling e tante altre facendoli volare principalmente in gare di durata. Impiegano motori diesel di produzione nazionale (PAW) o riproduzione (Mills, Frog, Oliver ed altri).

**John Andrews e John Thompson**



Al termine delle gare sono stati distribuiti Trofei, Coppe e Premi consegnati da Thompson e Newman per ogni categoria di modelli fino al terzo posto di classifica. Come premi sono state date molte bottiglie di ottimi vini italiani acquistati da Thompson che per diversi anni è stato direttore di una società operante a Milano ed ovviamente parla un perfetto italiano e di vini se ne intende.

Middle Wallop 2015 è stata una interessante esperienza di cui vi ho riportato un po' di cronaca e le mie impressioni. Ringrazio l'amico Roger Newman e la famiglia che con la loro ospitalità mi hanno dato la possibilità di vivere dall'interno questo importante raduno aeromodellistico. Sareb-

be interessante riproporre, per un prossimo futuro una partecipazione di nostri modellisti a "Middle Wallop" come già avvenuto nell'anno 1998 con il gruppo di SAM Italia partito da Verona in autobus ( Gialanella, Montesi, Pecorari, Ricco, Graziella, Libertino, Fanfani, Pesciolini figlio, Beneforti ecc. ecc.).

Termino riportando i saluti di Roger Newman e molti altri soci della SAM 1066 agli iscritti della nostra associazione e colgo i complimenti di John Andrews, Peter

Michel e molti altri per il nostro Daniele Vescovi editore de **L'AQUILONI** (lo pronunciano come l'ho appena scritto) in quanto sfogliandolo ogni mese ritengono che sia una delle migliori pubblicazioni estere della SAM se non addirittura la migliore.

**1998 : un decollo di Sergio Anderle**



*Gianni Loffredo*

## Malpensa, Raduno VVC di Primavera 13 marzo 2016

Domenica abbiamo fatto il Raduno di Primavera alla Malpensa: eravamo una ventina. Molti acrobatici e GIP 46, Rodeo, Starfire, uno Spitfire acro con un PAW diesel da 2.5. Io ho continuato con le prove motore del mio 6,5 OPS solo a terra, mentre Angeloni aveva un .40 (Supertigre X40) che ha anche fatto volare. Piuttosto di un nudo elenco degli intervenuti, parleranno le poche foto che sono riuscito ad avere.

*Piero Muzio*



Silvia Fiussello  
Alberto Maggi - F2B

Piero Muzio - OPS 6,5  
Salvi Angeloni - ST X40



Luciano Bozzola  
Novarossi 1,5 cc



Manfredi Muzio, Marco Zambrelli, Luca Tinti, Alessandro Beia,  
Piero Muzio e Carlo Casale



... e i loro modelli...

## COPPA TEVERE 2016

Fiano Romano 20 Marzo 2016

Devo ammettere che la scelta di fissare la Coppa Tevere in marzo non ha premiato, dato che molti concorrenti non si sono presentati perché non sono riusciti a svegliare dal letargo invernale i propri modelli. Se poi ci mettiamo anche la presenza di strascichi di acciacchi invernali e la concomitanza della Domenica delle Palme, si capisce come mai eravamo così in pochi. Ma è solo la prima prova delle due fissate



per il 2016 e quindi si rimanda tutto alla seconda che, in base alle possibilità di fruizione del campo di volo del Club Armando Pallini di Fiano Romano, dovrebbe essere fissata per la seconda parte del mese di Maggio. Riguardo alla gara posso solo dire che tutti i presenti si sono impegnati al massimo e che le ore passate in pista sono state veramente piacevoli. Escludendo l'incavolatura per il povero Wessely che ha



combattuto, e perso, con un motore BB da 1,5 cc che non ne voleva sapere di partire, non ci sono state nè scassature nè altri problemi di rilievo. Ha vinto, come sempre, il "Re Leone" Silvano Lustrati con il suo Tucano che, perfettamente centrato si è messo a

spiralarlo da solo, subito dopo il decollo nonostante Silvano lo avesse momentaneamente perso di vista; la classe non è acqua! Secondo classificato Valerio Valentini con un Airborne grandezza naturale che si è ben difeso dall'attacco del terzo classifi-



cato Eros Cavallaro con lo Strato Streak che ancora non riesce a domare il modello nella transizione dopo lo stacco motore, con relativa perdita di quota. Il tutto sembra dipendere dal fatto che i timoni di coda sono fissati alla fusoliera tramite elastici e che, sotto motore, tendono a disallinearsi. Inutile dire che questo è stato tema per accese discussioni tra di noi davanti al tavolo che

ospitava tarallucci, vino, colomba pasquale e fumante caffè, il tutto offerto dal Gruppo Armando Pallini che ci ospitava e che ringrazio di cuore. L'appuntamento, quindi, è per la seconda prova che si terrà, probabilmente, il 22 Maggio 2016 sempre con la speranza di vedere anche altri soci della nostra SAM che organizzano gare con questa semplice, italianissima e divertentissima formula.

*Curzio Santoni*

## La Classifica

	Nome	Modello	Motore	Volo	t."mot.	Coeff.
1°	Silvano Lustrati	Tucano	El.	739	15	49,27
2°	Valerio Valentini	Airborne	El.	637	17	37,47
3°	Eros Cavallaro	Stratostreak	El.	544	20	27,20
4°	Giuseppe Moschini	Mini Hogan	El.	130	13	10,00
5°	Ugo Baldari	Tomboy	El.	642	76	8,45
6°	Curzio Santoni	Tomboy	El.	321	60	5,35
7°	Antonio Riccardelli	Kerswap	I.C.	428	147	2,91
nc	Giancarlo Wessely	Jerry	I.C.	0	0	0
nc	Mario Maesano	Baby Mercury	I.C.	0	0	0

## Primo Trofeo NINETTO RIDENTI

San Giovanni Val d'Arno, 3 aprile 2016.

“Vorrei che fosse una festa...” così inizia il motto riportato sulla locandina inviata dall'Organizzazione del Gruppo GAV, ed una festa è stata. Me ne sono accorto subito, appena arrivato che le cose, nonostante il cielo coperto ed i 10° di temperatura, si sarebbero messe bene. Si respirava nell'aria che l'atmosfera era quella giusta. Quella delle grandi occasioni. Quella giusta per il Trofeo Ridenti. La pista è bella, in erba, lunga tanto da far gareggiare alianti con la fionda da 100 metri e motomodelli, senza che si disturbino ed è situata a 10 minuti dall'uscita della A1 di Valdarno, in posizione baricentrica sia per chi viene da sud che da nord. Scendo di macchina e porto il modello nell'area predisposta dall'organizzazione che vede, alla torre di controllo, Marco Massi e Fabrizio Landini, che faranno girare tutto alla perfezione fino al termine dei lanci, nel tardo pomeriggio. Saluti e abbracci, poi mi metto a girare tra i concorrenti a fare foto. Tutti bei modelli, ben fatti, ben rifiniti e, alla prova dei fatti, ben centrati. Quello che vorrei raccontare a chi non era lì, non è tanto il risultato delle varie categorie in gara, con i nomi dei vincitori, ma



lo spirito che animava tutti i concorrenti: sano spirito agonistico come ci deve essere nelle gare OT. Proprio come quello che aveva il nostro Presidente Ninetto Ridenti. Capacità tecnica costruttiva, ricerca della perfezione nella costruzione e nella gestione dei motori, allenamento nel pilotaggio e nella gestione del volo. Ninetto ci ha insegnato questo. Ognuno ha il diritto di fare ciò che vuole, ma non capirò mai chi pretende che le gare OT siano occasioni in cui si debba mortificare le caratteristiche intrinseche di modelli altamente performanti e fatti solo per vincere. Chi intende questo snatura il nostro movimento. Il Trofeo Ridenti, alla sua prima edizione, è stato vinto da Lorenzo Boccia di Napoli che ha effettuato il volo



più lungo nelle categorie Texaco e Texaco Antique, come prevedeva il regolamento. In questa edizione Boccia si è portato a casa coppa e scatola di montaggio di un modello di Ben Buckle, con un volo di 30' e 29" con un **Gool** veramente ben fatto, con un motore perfettamente a punto e pilotato con perfetta padronanza. Sono vera-

mente contento di questo. Da regolamento il Trofeo Ridenti era riservato ai modelli della categoria Texaco e Texaco Antique ed ha visto ben 13 iscritti che si sono dati battaglia alla ricerca dell'ultimo secondo da rosicchiare in una giornata avara di termiche che ha visto cielo coperto ed aria ricca di umidità, fino alla pausa pranzo, e sole e cielo azzurro nel pomeriggio, ma con termiche alte da ricercare con il lantermino. Bella la gara della NMR 2,5 con la vittoria andata a Grassi allo spareggio. Bella e combattuta anche la ELOT con uno spareggio andato al giovane Valicelli, nuova entrata nel vivaio modenese. Buona la partecipazione nella 1/2 A Texaco classica e in quella elettrica mentre, peccato, tre iscrizioni solamente nella OTVR. Voglio ringraziare chi si è preso in carico l'onere di organizzare una bellissima manifestazione come il Trofeo Ridenti e che sono Marco Massi ed Attilio Piccioli che hanno fatto di



tutto per fare in modo di farci divertire e di far respirare ai presenti quello spirito agonistico che ricordo esserci stato nelle gare OT di qualche tempo fa e che farò di tutto per risvegliare, se non altro nel ricordo di Ninetto Ridenti, che mi ha insegnato tutto quello che so e quanto è bello fare l' aeromodellismo OT. Per concludere vediamo se indovinate chi mi diceva così: *" Io non capisco quelli che prendono il modello come lo hanno lasciato l'ultima volta, vengono alle gare e pretendono di vincere, e si arrabbiano perché non gli riesce..."*.

*Curzio Santoni*

## Classifiche Trofeo Ninetto Ridenti

*Siamo spiacenti di dover pubblicare le classifiche prive del nome di battesimo di qualche concorrente e prive anche del nome del modello impiegato, ma questi sono i dati pervenutici.*

### TEXACO

	Nome	Modello	1°	2°	3°	Tot.
1	- Lorenzo Boccia	Gool	1800	0	0	1800
2	- Massimo Imoletti	PB 2	405	1345	1425	1425
3	- Walter Gianati	Airborn	0	1281	0	1281

### TEXACO ANTIQUE

	Nome	Modello	1°	2°	3°	Tot.
1	- Attilio Piccioli	Siné 46	105	621	0	621

### 1/2 A TEXACO

	Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Tot.
1	- Coppola	?	900	900	900	0	2700
2	- Franco Negro	?	293	783	818	781	2382
3	- J.Pierre Kaskazian	Kerswap	622	740	330	753	2115

### 1/2 A TEXACO ELETTRICO

	Nome	Modello	1°	2°	3°	Tot.
1	- Franco Fabbri	De Filippis	872	778	642	1650
2	- Attilio Piccioli	Siné 46	328	640	787	1427
3	- Daniele Ruggeri	KL 61	337	340	900	1240

### OTVR

	Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	5°	Tot.
1	- Rover Mersecchi	Eik 38	178	300	300	125	300	900
2	- Sergio Zanzi	Balestruccio	300	110	300	0	0	710
3	- Sergio Zanzi	Chimera	300	107	89	89	56	496

### MNR 2,5 - MNR

	Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Tot.	Spar.
1	- Roberto Grassi	Creep (2,5)	360	360	360	0	1080	+476
2	- Walter Gianati	Cloudster	360	318	360	360	1080	+339
3	- Walter Gianati	B10 M10	360	360	138	245	995	

### ELOT

	Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Tot.	Spar.
1	- Valicelli	Playboy	600	600	600	0	1800	+1546
2	- Franco Fabbri	De Filippis	600	600	600	0	1800	+1486
3	- Rover Mersecchi	Tiger Rag	600	600	600	0	1800	+1029

## Silvano Boccianti non è più tra noi ...



Il giorno 13 marzo scorso Silvano Boccianti è venuto a mancare.

Aeronipote di zio Falcone, Silvano aveva iniziato l'attività aeromodellistica a Taranto, sua città natale, negli anni 40.

Attivo vololiberista, specialità che prediligeva, aveva praticato anche il volo vincolato, con particolare riguardo alle riproduzioni, quando in Italia si era venuti a conoscenza di questa attività,

Vivendo a Taranto, la città dei due mari, non potevano mancare nel suo campionario gli idromodelli; nel '47 ne costruiva uno a volo vincolato (sicuramente uno dei primi in Italia) e nel '50 vinceva la Coppa 83° Gruppo Idro (una delle prime gare idro del dopoguerra in Italia) con un elegante modello a motore con tre galleggianti a scarpone.

Appassionato e approfondito cultore dell'Aeronautica in generale aveva conseguito il brevetto di paracadutista e quello di pilota d'aeroplano.

Impegni di studio, professionali e familiari lo avevano distolto dall'attività, ma il bacillo era sempre latente e con l'inizio del movimento OT in Italia aveva ripreso i contatti. Era spesso presente sui campi e non mancava di prestare la sua opera agli organizzatori dell'attività agonistica.

E' stato uno dei fondatori di SAM 2001 L'Aquilone ed in particolare ha collaborato alla compilazione di questo Notiziario nei primi faticosi due anni.

Diverse volte mi sono chiesto dove atterrano quelli che decollano per l'ultimo volo. Non sono riuscito a darvi una risposta concreta.

Spero e mi auguro però che anche Silvano possa fare capolino dall'«ALA fatta di LUCE» e partecipare ancora con noi tutti alla straordinaria festa.....

*Mario Perrone*

## Attività U-Control 2015



Giuseppe Tuccari, vincitore del Campionato GIP 46



Piero Muzio, vincitore del Trofeo Garofali per G20, qui con Leonardo.

## 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	Tavoletтата VVC	P. Riboli	035-657079
13 Mar	Malpensa VA	Raduno VVC	P. Muzio	338-9264637
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
5 Giu	Malpensa VA	Trofei GIP-46 e Garofali + Vel OT	P. Muzio	338-9264637
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 veleggiatori 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
18 Set	Nove VI	Raduno OT Ala di luce	G. Carbini	0424-35058
20 Set	Cento FE	Coppa centovali	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
12-13 Nov	Cartigliano VI	12° Convegno motori Ninetto Ridenti	G. Carbini	0424-35058
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

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 delle carte: 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.

*MODEL AIRPLANE NEWS - luglio 1929*



**Charles Lindbergh nel 1929 con due piccoli aeromodellisti**