

L'ASILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 87

Settembre - Ottobre 2016





L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

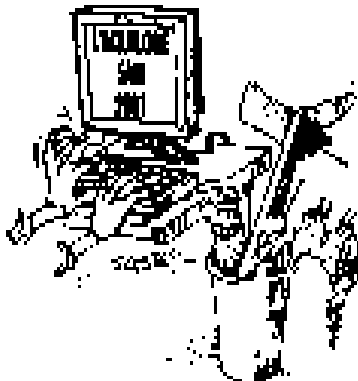
CONSIGLIO DIRETTIVO

- 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 Cârбини**
Via Monte Cauriol, 22
36061 Bassano del Grappa
Tel. 0424 350.58
Cell. 340-3541669
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quagliari**
Via Locke, 15 scala F
00156 Roma
Tel. 06-82002026
Cell. 338-9636660
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**
Via Cammello, 34
44100 Ferrara
Tel. 0532-790410
Cell. 348-3302035
E-mail: avvvince@gmail.com

SOMMARIO

- Dalla Redazione	D. Vescovi	pag. 1
- La penna al Segretario	P. Cârбини	" 2
- 190 anni di Aldo Montanari	P. Montesi	" 3
- Volando in cerchio	D. Vescovi	" 4
- Memorie di un aeromodellista	G. Mauro	" 6
- Il Gongolo di Loris Kannevorff	D. Vescovi	" 12
- Ricordo di Franco Fontana	G. Loffredo	" 14
- 3^ giornata "Ala di Luce".	G. Rosati	" 16
- Ricordo di Ivan Poloni	P. Cârбини	" 20
- L'M.30 di B. Castiglione	D. Vescovi	" 21
- Concorso Nazionale 2016	C. Santoni	" 22
- Una visita in Gran Bretagna	S. Angeloni	" 25

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da P. Montesi, C. D'Agostino, M. Candido, S. Angeloni, B. Castiglione, G. Loffredo, G. Mauro, G. rosati, M. Baccello, Z. Hanacek, G.A. Falchi Bergamo.



In redazione: **Daniele Vescovi**
Viale Olanda, 2
44123 Ferrara FE
Tel 0532-63407
Cell 333-1288763
E-mail: daniel38@alice.it

Giuseppe Cârбини (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 un bel Lanzo Bomber di autore ignoto.

Nella quarta di copertina "Umorismo inglese" da Geezer October 2016, notiziario di SAM 270 West Australia.

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

DALLA REDAZIONE



Con lo spostamento all'indietro di un'ora delle lancette dell'orologio siamo piombati davvero nell'autunno, con i suoi pomeriggi grigi e corti. Il tempo per fare qualsiasi cosa sembra sempre più breve, almeno per quelle cose che vorrebbero la luce e lo spazio 'di prima'. Naturalmente presto ci si abitua ed il malessere scompare. In settembre ed in ottobre si sono svolte le ultime manifestazioni e gare, culminate con il Concorso Nazionale ed

il SAM Model Day, entrambe svoltesi a Valle Gaffaro con la regia dell'impagabile Maurizio Baccello. Sul Concorso Nazionale all'interno si trova un ampio servizio curato da Curzio Santoni, mentre il SAM Model Day è stata una bella giornata di voli e con un vario e ricco mercatino che ha dato la possibilità a qualcuno di mettere le mani su ciò che cercava da tempo e ad altri di liberarsi di cose che avevano perduto di interesse. E' un po' mancata l'esposizione di creazioni eccezionali (l'anno scorso abbiamo potuto ammirare un bel B.17 e un magnifico Aichi 'Val'), e ci si è dovuti accontentare dei voli di modelli 'normali'. Ampio spazio prende però la cronaca, a cura di Salvi Angeloni, di una visita in Inghilterra e delle gare onorevolmente disputate da Salvi e da Gianmauro Castagnetti: il servizio è corredato di ottime fotografie.

Vi si racconta di un campo magnifico, quello di Barkston, ove è possibile far volare modelli di ogni categoria, telecomandati, volo libero e radiocomandati. Sembra però che la cosa stia per finire: stanno per entrare in vigore nuove norme restrittive, e il campo avrà presto un nuovo comandante che, a detta dei locali, pare non abbia per gli aeromodellisti la stessa buona disposizione di quello precedente. Vedremo.

Pubblichiamo a parte le classifiche relative all'infinita varietà dei modelli GIP 46 che si sono venute a creare, snaturando e complicando la buona idea di base delle gare monomodello, che occuperebbero troppo spazio sul giornale. Forse è tempo di rivedere la cosa, ad evitare confusioni e ridurre le esagerazioni già in corso.

Chiudiamo in fretta queste note, esasperati e infastiditi dal chiasso dei media sulla ricorrenza di Halloween nel passaggio da ottobre a novembre.

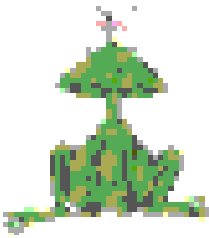
Anche e soprattutto ai bambini viene imbottito il cervello con l'esaltazione artificiale di questa ricorrenza, che con noi non ha niente a che fare.

Il nostro povero paese è, come è noto, privo di storia e di tradizioni nel confronto ad esempio con gli USA, ed è giusto quindi cercare ed importare manifestazioni che riempiano il nostro tragico vuoto. C'è da vergognarsi.

Poveri noi.

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



Ci avviciniamo a fine anno e uno di voi ha già provveduto a versare la quota per il prossimo anno. Chi volesse seguire il suo esempio, può farlo tranquillamente. Le quote sono invariate e trovare tutte le indicazioni nella terza pagina di copertina.

Giambattista Loffredo mi ha fatto avere, tramite un amico inglese di SAM 1066, una circolare "provvisoria" dell'EASA (European Aviation Safety Agency), datata 22 agosto 2016, contenente una proposta di regolamentazione dell'attività degli "Unmanned aircraft", categoria alla quale appartengono anche tutti gli aeromodelli. La circolare è accompagnata da una nota esplicativa e in totale sono circa 90 pagine. L'intendimento è quello di raccogliere proposte da parte di tutti gli interessati in modo da poter diramare la versione definitiva entro la fine del 2016 dopo l'approvazione da parte del parlamento europeo. A quel punto la nostra ENAC dovrà adeguarsi. Infatti nel sito ENAC si legge: "Il Direttore Esecutivo (Executive Manager) dell'Agenzia ha il potere di prendere delle "Decisioni" (Decisions) che sono rese immediatamente applicabili nei paesi membri appena vengono pubblicate sul sito internet dell'agenzia: www.easa.europa.eu. Con la Decision n.2003/8/RM del 23/10/2003 il Direttore Esecutivo dell'EASA ha stabilito infatti che, per il momento, in attesa dell'istituzione della Gazzetta Ufficiale dell'Agenzia, i documenti pubblicati sul sito EASA sono da considerare ufficiali".

Chi volesse approfondire vada al sito: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas>.

Nel numero di novembre di NEW CLARION, il notiziario di SAM 1006, sono state pubblicate alcune proposte inviate all'EASA tendenti a far escludere i nostri aeromodelli dalla normativa (almeno così mi è sembrato di capire).

Lo trovate al sito: <http://www.sam1066.org/>.

Rimane il fatto che, se non fosse stato per Loffredo, in Italia nessuno avrebbe saputo di questi documenti. Comunque credo che il termine per la presentazione di proposte sia scaduto.

Da Franco Bugada, nostro socio giornalista che da qualche mese pubblica su VFR Aviation un articolo sull'aeromodellismo, abbiamo saputo che il 3 dicembre presso il Museo Volandia, presso l'aeroporto di Malpensa, si terrà una conferenza di presentazione del progetto di ricostruzione di un esemplare non volante dell'aereo SM.55X; quello delle trasvolate atlantiche degli anni '30, per intenderci. L'iniziativa parte dal Savoia Marchetti Historical Group costituito dal Gruppo Lavoratori Seniores SIAI Marchetti e lo scopo è quello di reperire fondi per finanziare l'iniziativa. Da appassionato di Aviazione quale sono mi è venuta l'idea che anche SAM 2001 potrebbe aiutare. Ne ho parlato col presidente suggerendo che avremmo potuto versare un euro per ogni socio. Il presidente si è detto d'accordo e che potevano essere anche due euro a socio e così mi ha autorizzato a versare cinquecento euro a sostegno dell'iniziativa. Lo farò nei prossimi giorni. SAM 2001 figurerà ufficialmente tra gli sponsor e in nostro logo comparirà nei documenti.

Alcune ditte hanno già iniziato a costruire le derive mobili e altre parti dell'aereo. Alla ricostruzione parteciperanno anche alcuni Istituti tecnici tra cui il Feltrinelli di Milano

Chi volesse contribuire personalmente può farlo tramite bonifico bancario intestato al Gruppo Lavoratori Seniores SIAI Marchetti - Via de Pinedo, 2 - 21018 Sesto Calende VA - IBAN IT 20V 03359 01600 1000 0012 3247 - Causale: donazione per ricostruzione S55X.

Io, il presidente e altri soci saremo a Volandia il 3 dicembre.

Pino Càrbini

Con grande soddisfazione il Consiglio Direttivo de

L'Aquilone – SAM 2001

ha decretato di conferire la nomina a

SOCIO ONORARIO

ad

Aldo MONTANARI

per la sua attività di Aeromodellista svolta nella “Stazione Spaziale Terra”
con meritevole impegno per un periodo di oltre

NOVANTA giri intorno al SOLE

Roma, 19 giugno 2016

Il presidente (Paolo Montesi)



Diego Di Napoli - Centro di Agorà Ircò



VOLANDO IN CERCHIO

LIBERTÀ DEL VOLO WINDOLATO CIRCOLARE IN ITALIA



Il bel volume di Franco Bugada e Carlo D'Agostino recentemente uscito a cura della FIAM è una buona panoramica dell'attività di Volo Circolare dagli inizi ad oggi, con particolare attenzione a quanto fatto in Italia nel campo acrobazia, velocità, team racing e combat.

Ci piace riprodurre l'immagine della grande Giuditta Horvath al pilone nel corso di una gara di velocità negli anni '80.



Memorie di un Aeromodellista

Sapevo che l'Ing Aldo Montanari stava lavorando ad un suo libro di memorie. Me ne aveva parlato lui stesso ad inizio d'anno in occasione dell'incontro fra modellisti adulti nello studio romano di Paolo Montesi quindi, il recente arrivo del volume come gradito omaggio del nostro Presidente, non è stata del tutto una sorpresa.

Di sorprese però ne ho avute diverse perché non sono molti gli aeromodellisti che, giunti all'età matura in cui è tempo di mettere in ordine i ricordi, si spingono fino a darne traccia per scritto. Sono la stragrande maggioranza quelli che pur avendo diverse cose da dire preferiscono tacere. Temo siano di più quelli, come il sottoscritto, che pur non avendo nulla da dire chiacchierano in continuazione, del che chiedo umilmente perdono. Aldo Montanari fa parte, invece, di una ristrettissima cerchia di persone che hanno qualcosa da dire e la dicono.

Circa 75 anni di aeromodellismo, tutti vissuti con gradi diversi di specifica attività, costituiscono un bagaglio eccezionale che, date le limitazioni della macchina umana, ben pochi hanno la materiale possibilità di eguagliare. Siamo lieti del suo successo e gli auguriamo ben superiori traguardi in futuro; e non mettiamo limiti alla Divina Provvidenza.

Il libro in sé, che per i suoi contenuti e per la "lingua", si legge tutto d'un fiato per poi rileggerlo con quella attenzione puntuale che serve a riflettere, costituisce una eccezionale novità non solo nel panorama modellistico italiano. Non colpisce tanto il fatto che è un libro autobiografico (espressione riduttiva dato che è stato concepito come "lascito" alla famiglia) dato che ce ne stanno tanti altri, specie nel panorama anglosassone. E' del tutto innovativo il fatto che racconta "le premesse ed il divenire anche nelle vicende della vita" di un modellista molto dotato ed assiduo. Fulgido esempio di come è (temo era) possibile essere contagiati dal virus del modellismo e testimonianza di come è stato possibile coltivarlo, anche se in maniera variegata, per tutta una vita lunga e densa.

Vengono raccontati con "levità", che non è leggerezza, ma esercizio di pudore e dignità umana (stile di vita che, purtroppo, parrebbe ormai ignoto), le difficoltà esistenziali di tre giovani aeromodellisti del passato che, transitati da una condizione di quasi agiatezza ad uno stato di insorgente bisogno, dettero prova di costruttiva fantasia e di tanto spirito di sacrificio. Temo che agli eventuali lettori di adesso, connessi a tutti i "social" possibili ed immaginabili, quindi "moderni", queste potrebbero apparire memorie di un tempo remoto ed invece erano le difficoltà del vivere che forgiarono la generazione dei fratelli Montanari. Capisco quindi perché, nella sua affettuosa lettera di accompagnamento al libro, Paolo Montesi mi consiglia di far leggere il libro a mio figlio giovane ma esperto pilota di aeromodelli, messi a punto solo da papà.

Nell'immaginario di chi ha lungamente vissuto a Roma non mi era facilissimo distinguere le varie individualità dei "fratelli Montanari" dato che fra loro esisteva una forte "contaminazione", più che nei criteri di progetto, nel fatto estetico del disegno e nella perfezione formale delle strutture. Quindi il libro costituisce una grossa novità anche in questo collocarsi in prima persona dell'autore. I "tre fratelli Montanari" era-

no solidali da ragazzi come poi nei momenti difficili, e continuarono ad esserlo quando c'era da collaudare il modello nuovo di qualcuno dei tre, ma erano tutti dotati della propria autonomia di disegno e di progetto.

Così il libro certifica la comunità di intenti dei tre fratelli ma tratteggia la personale evoluzione tecnica di Aldo che partì, fin da ragazzo, con realizzazioni di eccezionale rilievo che, talvolta, coinvolgevano anche Mario e Giorgio.

Viene sostanzialmente un "retaggio" umano e familiare ed in questo va inquadrata, quindi ridimensionata, una certa zona d'ombra". Infatti nel testo si tratteggia la nascita dei progetti che vanno dall'ALMO 7 (1946) fino all'ALMO 11 (versione in scala al 75% e solo veleggiatore dell'ALMO 10 che è invece un motoveleggiatore). Peccato che non si fornisca neanche un accenno degli ALMO precedenti di cui rimane modesta traccia solo in qualche bella foto del 1944 alla Torraccia. Diverse foto riferibili al 1949 ed al 1948 danno traccia anche di bei modelli rispettivamente dotati l'uno di MOVO D2 e l'altro dotato da quello che sembra più un GB 16 che un Atomic delle ultime serie. Purtroppo non è chiaro come vadano collocati nella serie degli "ALMO".

Nelle sigle dei progetti noti parrebbe di cogliere una stringente numerazione successiva ma anche una sostanziale differenza di denominazione fra gli ALMO in genere modelli a motore (sempre bellissimi moto veleggiatori) ed i veleggiatori puri come l'AM 40 di cui si dice che fu l'evoluzione di due realizzazioni precedenti, ma che era nato in contemporanea con l'ALMO 7 (quindi il 1946). Viene di pensare che numerosissimi altri veleggiatori lo avessero preceduto fra il 1941 (l'anno dei suoi inizi) ed il 1946. Però è presente anche un bell'idroscivolante la cui sigla è AM 9; però è della fine del 1948 quindi non appare evidente la modalità di assegnazione dei nomi di progetto (ma il nome lo dava il progettista oppure il disegnatore della rivista che "faceva bello" il trittico?).

Questi dettagli (in fondo il progettista non è tenuto a seguire regole assolute nell'assegnare il nome alle sue creature) nulla tolgono ai contenuti del libro che rimane una eccezionale novità nel panorama modellistico nazionale.

Personalmente colgo un altro aspetto che è piccolo ma forse va un po' circostanziato. La carriera lavorativa dell'Ing. Aldo Montanari ha conosciuto due successivi momenti nella città in cui mi è capitato di nascere. Ricorda di aver lavorato a Messina fra il 1966 ed il 1969 e poi nuovamente fra il 1977 ed il 1987. In varie parti del libro ha parole di rimpianto per quei due periodi della sua vita lavorativa e per i "ragazzi" che ebbe modo di frequentare. Ero molto giovane all'epoca quindi lui non ebbe modo di accorgersene ma fra i "ragazzi" locali, che guardavano ad occhi sgranati i decolli e gli ammaraggi dell'ALMO 8 nel mare dello stretto, c'era anche chi scrive.

In particolare più volte nel libro viene menzionato "Donatello Romano" che fu il riferimento modellistico per tantissimi "ragazzi" non solo messinesi. Per Donatello, mancato ormai da oltre dieci anni, l'autore ha parole di autentica commozione: *"Il mio migliore amico, come ho raccontato, era un siciliano, Donatello R., e ricordo che abitava a Messina vicino al mio posto di lavoro, e mi capita di ripensare con commozione ai periodi passati, anche lì, in un campo di prova per aeromodelli, ricavato nelle ampie falde di un torrente"*.

Dopo questa “presentazione” forse è opportuno tratteggiare il Dott. Romano, come lo interpellavano i suoi tanti giovani “apprendisti”, anche per capire come era possibile una tale amicizia fra due modellisti, quasi coetanei, ma maturati in contesti e città lontane.

Era un progettista assai coinvolto dagli aspetti tecnici del nostro hobby ma anche più da quelli estetici (per esempio gli eleganti pilotini dei suoi modelli venivano scolpiti spesso col temperino da tasca partendo da un qualsiasi ciocco di legno raccattato da terra).

Le sigle dei suoi modelli erano invariabilmente DR con il progressivo numerico. Il modello di aliscafo a cui accenna l’Ing. Montanari esiste ancora (assieme ad altri) e non è sicuro che fosse solo un “modellino” quanto piuttosto un “modello da cantiere” dato che il suo progettista stava nello staff di progettazione dei cantieri Rodriguez, che costruivano (molto bene) quelli per trasporto passeggeri, fin dal 1955. Non era quindi un caso che Donatello sapesse fare la scalatura a dimensione modellistica degli aliscafi i cui test avevano poi ricadute in ambito aziendale.

Quel modello veniva testato in mare (la mattina per tempo in assenza di onde che hanno la sgradevole abitudine di non essere in scala) proprio davanti alla casa del giovane Aldo Montanari: “...; e mi accorsi che si trattava di un particolare modellino di aliscafo. Avrò avuto una lunghezza di 70-80 cm; le pinnette che dovevano sostenere il modello per renderlo planante, due davanti ed una dietro, erano fissate allo scafo con struttura metallica e ciascuna reggeva una piastrina di ottone, a forma ellittica in pianta, di pochi cmq di superficie ...”.

Fu così che nacque e poi si sviluppò il sodalizio modellistico messinese di Aldo Montanari che è ancora così vivo nel suo ricordo.

Per inciso, nella prima metà degli anni 70, il modello RC “da gara” di Donatello era il DR 58 che, leggerissimo, volava con un ST 60 e compare nella foto della pagina seguente.

Lo stile progettuale, improntato sempre ad estrema eleganza formale e soluzioni costruttive da aerei da turismo, era molto Old Timer dato che la struttura era tutta a correnti ed ordinate proprio come i modelli di Aldo Montanari.



Questa foto ritrae il “DR 58” ad una gara avvenuta a Roccella Ionica nel 1974 (grazie alla cortesia di Mimmo Candido che la organizzò)

Era capace di soluzioni di progetto anche molto autonome come la volta che, a richiesta dell'allora rettore del Santuario cittadino di S. Maria dell'Alto, costruì il modello volante di una colomba dotata di motore elettrico. Lo scopo era sostanziare un miracolo risalente al 12 giugno del 1294 con il volo di una colomba a segnare il perimetro di quel Santuario Mariano. Nel 1997 aveva casualmente conosciuto in ospedale l'anziano ecclesiastico che gli aveva raccontato l'antico sogno di coronare una suggestiva cerimonia religiosa sulla sommità di un colle che sovrasta la città, con il volo della colomba miracolosa. Era una sfida singolare che fu affrontata abbozzando il primo progetto già in ospedale. Non disponeva di motori brushless e gli accumulatori litio polimeri erano ancora di là da venire ma la colomba (dopo un lunga serie di aggiustamenti aerodinamici che richiesero mesi di impegno) volava benissimo.

Uno staff intero di piloti fu assoldato in modo da costituire una staffetta affinché il grande volatile potesse raggiungere in volo il Santuario e poi tornare verso il luogo di partenza sorvolando la città (non erano ancora tempi da circolari dell'ENAC).

Le brutte foto che seguono le ha scattate chi scrive in occasione di una visita sul campo di volo di Messina di un giovane "zio Milly" (mi pare ad inizio primavera del 1998).



Donatello è seduto in ombra dato che la sua salute non gli consentiva più grande autonomia in piedi e la "colomba" sta per decollare dalle mani di zio Milly.



Il dimensionamento e la messa a punto degli impennaggi era stata una faccenda complicata risolta solo dopo una complessa attività che aveva stravolto l'architettura della "coda" che all'origine "ruotava" come quella dei colombi in carne ed ossa. Sullo sfondo si può apprezzare l'ampiezza delle "falde del torrente" cui accenna Aldo Montanari.

Per inciso, dopo un lungo oblio nei magazzini del Santuario, il modello è stato recuperato ed è al momento in corso di complesso restauro a cura di Maurizio Romano suo nipote ed erede in modellismo.

Concludo questa digressione, a proposito della figura del "migliore amico modellista" di Aldo Montanari con una foto che, per chi lo conobbe, sembra essere il "testamento" di Donatello mancato di lì a poco.



Il campo è quello della gara di Ramacca ad inizio dicembre. L'anno è il 2003 (quindi la foto documenta "l'amico messinese" pochi anni dopo la vicenda della colomba quando era assai più segnato dalla malattia). Alle sue spalle alcuni amici romani (suoi e miei) che non ci sono più, Ninetto Ridenti e Mario Felletti. Sorregge il DR 49 che è un piccolo modello RC di suo progetto che risale ai primissimi anni 50 (pare il 1953 quindi nell'occasione compiva 50 anni) che è stato il primo modello RC per un esercito di modellisti fra Calabria e Sicilia. L'esemplare della foto però è quasi giovane e lo so bene, dato che è mio ed è nato solo nell'autunno del 1987 ma, per fortuna, almeno lui (e Tiziano Bortolai che esorto ad adeguati scongiuri), è ancora vivo e vegeto.



Da queste poche note forse traspare che Aldo Montanari e Donatello Romano erano tanto amici perché avevano in comune grandi capacità tecniche di progetto ed un pervasivo senso estetico che si traduceva in forme sempre straordinarie e raffinate. Tuttavia vi è un altro aspetto comune fra i due; erano entrambi capaci di cogliere la sublime eleganza del volo. Nel libro si paragona il muoversi lento di un veleggiatore ad alta quota alle vicende della vita che spinge qua e là gli umani a seguire il nostro particolare Disegno Divino ed in questo l'aeromodellismo ci accompagna regalandoci infiniti momenti di serenità e di pace.

Umilmente porgo il mio personale ringraziamento per il libro di memorie di Aldo Montanari che, nell'intento di lasciare un retaggio alla sua famiglia, ha prodotto, con grande freschezza, un documento di "specifico costume" che è retaggio per tutti i modellisti italiani consapevoli.

E se, fra le righe, affiora il coinvolgimento emotivo di chi scrive, tolleratelo dato che è causato da un insistente groppo di commozione.

Messina settembre 2016

Giacomo Mauro

P.S:

Il libro è disponibile al costo di 12 euro + spese



il 'GONGOLO'

Gongolo è il più goloso dei sette nani, ed è anche un modello ad elastico.

Alla pagina seguente, un ritrovamento dovuto alla fortuna ed al caso: un altro modello di Loris Kannevorff, la cui vastissima produzione aeromodellistica sembra non essere stata ancora del tutto scoperta.

Stavolta il modello era pubblicato su 'Ali Minime', un inserto aeromodellistico che compariva ogni qualche numero nella rivista di aviazione ALI NUOVE.

Qui siamo nel 1961 ed il modello è un piccolo elastico di relativamente facile costruzione (è infatti denominato 'modello scuola'). Certamente 50 anni fa la manualità generale e soprattutto quella dei ragazzi era infinitamente superiore a quella media attuale. Difficilmente oggi si potrebbe proporre ad un allievo la costruzione del primo modello con un profilo concavo convesso sottile sperando in una buona riuscita dell'impresa.

Per chi la desidera, comunque, la tavola è disponibile.

dv

Di recente mi è stata prestata una raccolta di Rassegna di Modellismo, la rivista fondata e diretta da Loris Kannevorff dal luglio 1956.

Nel numero 18 del dicembre 1957 compare un articolo di Loris sugli aeromodelli Junior. Allegati all'articolo ci sono i disegni del Gongolo, dell'Eolo, un motomodello progettato da Giorgio Fabbri e quello del veleggiatore T.E.2016 di Elvio Tosaroni, a corredo di un articolo dedicato alle nuove formule junior previste dal nuovo Regolamento Sportivo emanato dall'Aero club d'Italia all'inizio di quell'anno.

gc

Franco Fontana (1940 -2016)

Franco Fontana il 28 Giugno di questo anno decollava verso il cielo che tanto aveva osservato alla ricerca di termiche dei suoi veleggiatori F1A e successivamente alianti R/C.

Noto modellista a volo libero di Roma anni 60'-70' e dotato di un carattere amichevole, di fatto, era un aeromodellista con una rilevante cultura teorica e sebbene avesse una preparazione professionale di studi legali e costituzionali con discrezione esplicava conoscenze e preparazione tecnico/teorica sul volo e progettazione dei mo-



delli.

Franco, dagli anni 90', aveva dedicato buona parte del suo tempo a organizzare gare di volo libero sia per l'Aeroclub di Roma che per quello Nazionale e recentemente sedeva nei consigli modellistici dell'Aeroclub di Roma e d'Italia ricoprendo le cariche che erano state di Paolo Vittori e Loris Kannerworff.

La sua preparazione sia pratica sia teorica gli aveva permesso di organizzare con l'ausilio dello scomparso Mario Felletti una serie di corsi per la costruzione di modelli presso un Liceo statale dell'EUR e in seguito aveva tenuto dei corsi annuali di formazione teorica e pratica aeromodellistica presso l'istituto "De Penido Colonna" di Roma.

Ricordiamo spesso un suo intervento presso la RAI degli anni 70', dove aveva illu-

strato ai telespettatori il nostro hobby sotto i vari aspetti. Negli ultimi anni teneva i contatti con i migliori volo liberisti d'Italia, per i quali, organizzava e coordinava la gara di Campionato Nazionale a Rocca di Mezzo.

Membro della Sam Italia e poi della Sam 2001 con Ridenti e Loffredo stilava lo statuto della Sam 2001 e sebbene non gareggiasse nelle categorie SAM manteneva rapporti con tutti gli appassionati romani di questa categoria.

La passione per l'aeromodellismo e il volo dei modelli gli facevano recentemente frequentare da socio una pista ubicata sulla via Cassia e giornalmente sfrecciava e termicava con i suoi "Easy Stars" della Multiplex.

Certamente Franco ci mancherà e soprattutto mancano le sue telefonate serali che raggiungevano Lustrati, Montesi e tantissimi altri modellisti sparsi su tutto il territorio nazionale.

Le nostre condoglianze vanno alla compagna Franca e famiglia che hanno molto sofferto per l'inaspettata dipartita del caro Franco.

Giambattista Loffredo



Aereo o modello ?

3° Giornata Mondiale dell' Aeromodellismo Storico

“1° Ala di Luce” Terni 25 settembre 2016

da Giuliano Rosati

Prima di tutto desidero rivolgere un mio modesto, ma amorevolissimo pensiero al nostro grande amico e maestro di vita Bruno Valeriano Tascone, per noi il “Gabbiano Valeriano”; mancherà a tutti noi la saggezza e la serenità che ci ha sempre trasmesso.

Ciao Amico caro, voglio immaginare che da quell'Ala di Luce per cui ci siamo radunati, ci avrai osservato compiaciuto nel vederci tutti insieme, come se fossi lì, anche Tu a volare con noi.

Veniamo ora alla cronaca della giornata che, dopo il rinvio di una settimana a causa del maltempo, si è svolta domenica 25 settembre con le migliori condizioni atmosferiche. Sul campo di volo concesso dal Gruppo Modellistico Ternano (come al solito efficiente e collaborativo), dopo aver salutato gli amici e scattata una prima foto del gruppo, con grande entusiasmo abbiamo dato inizio ufficialmente alla:

3° Giornata Mondiale dell' Aeromodellismo Storico “Ala di Luce”.

Sono iniziati i primi voli con modelli a volo libero, ad elastico, veleggiatori e radio-assistiti. Nel cielo, sempre sereno, Silvano Lustrati ha lanciato il suo SL 111, modello con passato glorioso - 7° posto su 150 concorrenti nel campionato Mondiale 1950 in Finlandia e nel 1951 classificato al 2° o 3° posto con doppia matassa. Abbiamo visto il Lanzo Bomber Texaco elettrico di Crismani e quello spark di Paolo Montesi.

Giuseppe Moschini, Mario Gialanella e Giancarlo Wessely si sono esibiti rispettivamente con il Lanzo Bomber ½ Texaco elettrico (dono di Franco Fontana), AL-MO 7 elettrico e il Rodeo versione elettrico. Inoltre sono volati i modelli KL 61 elettrico di Daniele Ruggeri, uno splendido Play Boy Texaco ed un KL 61 di Franco Micheli e quelli di Eros Cavallaro: la Zanzara e il Bustanera ad elastico, il Tom Boy 1950 elettrico. Giuliano Rosati ha presentato l' Eaglet ad elastico e l'AL-MO 7 versione OTMR da 2,5cc diesel; Francesco Musella ha portato il Tucano elettrico 1950 costruito da Tomaioli.

Del gruppo modellistico ternano si sono esibiti con spettacolari voli acrobatici: il presidente Fabio De Angelis e Massimo Buonanno con un pluri elettrico a ventola intubata, Paolo Guadagnoli e Claudio Molinari con un 339 elettrico, Gianni Iocolano con un bellissimo aliante: il Tris da 5 m. motorizzato elettrico.

Graditi ospiti della giornata trascorsa con noi sono stati: Silvano Marzini e Sig.ra, Aldo Montanari e Sig.ra, Giancarlo Piovani, Walter Liberatore, Giancarlo Di Chiara e Francesco Gangemi.

I voli si sono susseguiti ininterrottamente fino al tardo pomeriggio con la sosta per l' ora del pranzo, durante il quale Rosati ha donato a tutti i partecipanti un portachiavi con il logo della nostra manifestazione.

Un caro ringraziamento a tutti per essere stati dei nostri in questa splendida giornata di sole ed allegria.

Giuliano Rosati

Carissimi,
in questa 3° Giornata dell' Aeromodellismo Mondiale "Ala di Luce", ho pensato di ricordare i nomi dei cari amici aeromodellisti, in una forma un poco fantasiosa, lontana dai soliti schemi ...

La fotografia che vi offriamo vuole significare proprio questo.

Un caro ringraziamento a voi tutti - Paolo Montesi

Edward B. Hamler mi ha inviato un messaggio di partecipazione scritto in italiano che recita così : *"Caro Paolo a SAM 27 voleremo modelli il 18 settembre con il mondo"*.

Dal presidente di SAM 78 repubblica Ceca – Zdenek Hanacek, ho ricevuto la fotografia del gruppo dei partecipanti.



IVAN POLONI (11 gennaio 1926 - 4 novembre 2016)

Me l' aspettavo, prima o poi sarebbe successo, ma da ieri sera, quando ho letto il messaggio di Giampaolo Rossi, ho un magone ...

Il suo nome mi era noto da tempo. Lo trovavo fin dagli anni '50 su varie riviste che trattavano di aeromodellismo come protagonista di gare, soprattutto di riproduzioni u-control (o di qualificazione, come si chiamavano allora), o come autore di cronache e di articoli sull'aeromodellismo.

Ci siamo conosciuti in anni relativamente recenti, forse a Pavullo o forse a Udine nel campo di Arizona 2000, in uno dei primi raduni old timer. Poi i nostri incontri sono diventati "abituali" e per anni ci siamo incontrati a Pavullo per il raduno annuale di SAM Italia, a Grassobbio e poi a Zanica per la tavolettata e a Bassano del Grappa per il raduno di volo vincolato al quale, nei primi anni, i bergamaschi del Gruppo Falchi venivano in massa con un pulmann (forse per evitare problemi con la grappa Poli o Nardini).

Incontrarlo è sempre stato un piacere, grazie alla sua innata capacità di rapportarsi con gli altri.

Ovviamente era anche un grande organizzatore e, quando nacque l'AIAS (Associazione Italiana Aeromodellismo Storico) SAM Italia gli fu affidata subito la carica di segretario.

Il 18 marzo 1987, *"Con l'occasione della distribuzione ai soci SAM-I del verbale relativo alla riunione svoltasi a Milano il 22 febbraio scorso e visto che avanzava una pagina bianca, ho pensato che a riempirla con qualche nota spicciola non avrebbe fatto male a nessuno, anzi!"*

Eran un solo foglio formato A4 piegato in due. Nasceva così "AIAS Notizie" il notiziario di SAM Italia che, a partire da n. 7 dell'aprile 1988 e grazie all'iniziativa di Cesare de Robertis, assumeva il nome di **"L'Aquilone - Notiziario di SAM Italia - Chapter 62 - Associazione Italiana Aeromodellismo storico"**. Ivan continuò però a mantenere la carica di Segretario fino a tutto il 1989. I soci, dai venti iniziali del 1986, erano diventati duecentoquattordici.

Ma Ivan non smise di interessarsi di aeromodellismo. Negli ultimi anni, e finché ha potuto, ha diramato via e-mail un notiziario personale intitolato: **"Ivan Poloni informa dedicato a tutti gli aeromodellisti e a qualche pilota"**. Quelli di voi che hanno la posta elettronica lo ricorderanno perché provvedevo io alla diffusione tra noi.

Ciao Ivan, ci mancherai.

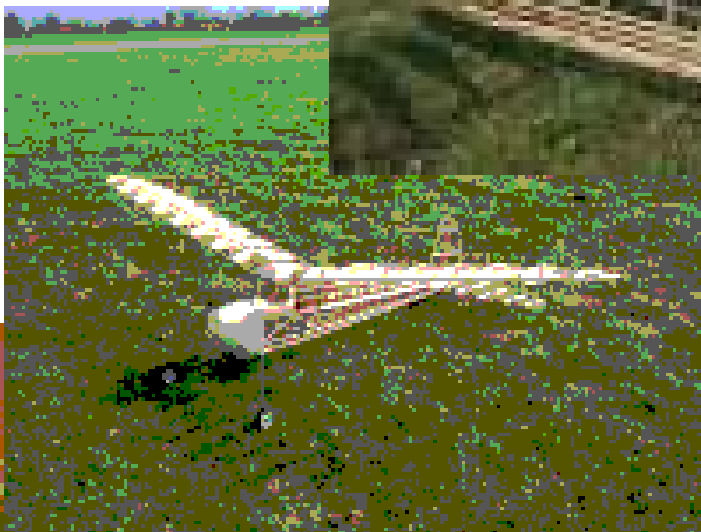


Pino Càrbini

II MOVO M 30.

Nello scorso numero avevamo lamentato la mancata riproduzione in Italia di questo bel Dynoderivato. Volentieri ammettiamo di esserci sbagliati.

Il modello è stato riprodotto in diversi esemplari, e possiamo qui documentare l'M 30 perfettamente ricostruito da Baldassarre Castiglione, ripreso durante la costruzione e, finito, al suo decollo.



re la gara riservata al Civy Boy, che ha visto un buon numero di partecipanti e che aveva una classifica a parte. E mi è sembrato pure che si fossero divertiti parecchio a giocare con quel modelletto. In particolare il vincitore, Matteo Monti, che ha inanellato 5, e sottolineo 5, pieni. La 1/2 A Texaco, come dicevo, ha avuto ben 18 iscritti con almeno un lancio cosa che non ricordavo di vedere da tempo e nella quale ha spadro-



neggiato Franco Negro, con un Lanzo Bomber, che ha distaccato il secondo in classifica, Alfred Wikler con un Civy Boy, di soli 100 punti; stesso distacco tra secondo e terzo, Gaetano Fratini con lo

Scalatore. Segnalo la partecipazione alla gara di un MOVO M28 pilotato da Emanuele Busatto classificato 10°. Non credo che la posizione in classifica rispecchi comunque le qualità del modello ma che il risultato dipenda dalla scelta sbagliata del momento di lancio, che è poi il vero fattore che ha caratterizzato questo CN.

Le cose sono andate meglio nella OT Elettrica dove i primi tre sono andati allo spareggio. Due in verità perché Rover Mersecchi gareggiava con due modelli; essendo dotato solo di due mani ha dovuto pilotare un solo modello e ... ha vinto contro Franco Fabbri con un volo di spareggio di quasi 15 minuti. Entrambi hanno portato in gara il VEGA7 che, anche se di struttura molto essenziale, si è dimostrato un ottimo volatore, in particolare in quel tipo di condizioni meteo. La Texaco ha visto la vittoria del SINE'46 di Attilio Piccioli che, nonostante la grandezza del modello, non è riuscito a collezionare nemmeno un pieno. Staccato di 300 punti il Duca di Binelli ed un Benny Box Car, di Angelo Cavicchioli, ben fatto e buon volatore ma con due lanci che hanno sfiorato i sei minuti appena. La roulette del lancio giusto al momento giusto. Riguardo questa categoria come ormai da tempo segnalo che il nostro regolamento finisce per premiare i motori diesel moderni dalle caratteristiche di consumo bassissimo e tanto di modifiche e penalizzando l'uso di motori OT come gli Spark. Se pensate che il regolamento prevede 5 c.c. di carburante per un peso tra i 1850 ed i 2350 gr, che è la media dei modelli partecipanti, rimane chiaro che con 5 cc o hai un diesel moderno e modificato o, appena decolli, è il caso che guardi già dove devi atterrare. Se l'intento che muoveva chi ha modificato il regolamento era quello di rendere la categoria meno

competitiva e penalizzare chi elabora i motori per ottenere durate “bibliche”, ha fallito in pieno. Domandate al nostro presidente che, con un LANZO BOMBER dotato di Super Cyclone Spark, arrivava ad un minuto di motore, un po’ abbondante. Per inciso gli unici a non avere avuto i motori diesel sono proprio gli ultimi due classificati. Come ho già detto e ripetuto più volte, sarà il caso di provvedere, specie se ci vogliamo



erigere a difensori del modellismo OT. Buona anche la partecipazione nella ½ A Texaco Speed vinta dal SINE’46 di Attilio Piccioli con tre pieni, seguito a 700 punti di distacco dal LANZO BOMBER di Franco Fabbri e a 1200 dal WASP di Marco Gianati. Che dire, Attilio lascia un po’ di spazio anche agli altri!!! Bella la lotta nella NMR 2,5 con vere scintille tra il CREEP

di Roberto Grassi ed il TUCANO di Francesco Posa staccato da Grassi di 46 punti.

Entrambi i modelli erano rifiniti a regola d’arte, perfettamente centrati e con motori che giravano come orologi. Più bilanciata la classifica nella NMR dove il CLOUDSTER di Walter Gianati ha lasciato indietro lo JU2 di Roberto Grassi di 142 punti mentre il distacco con l’AIRBORNE di Luigi Sola, 3°classificato, è di soli 27 punti.

Da notare che i tempi ottenuti nei lanci sono stati costanti e vanno dai 6 del primo e i 4 del terzo. Buona la partecipazione nella categoria regina dell’OT, la OTMR dove il SAILPLANE di Domenico Bruschi, trascinato da un Hornet, l’ha fatta da padrone con 1146 punti. Il PLAYBOY, con il McCOY, di Luigi Sola ha provato a mettergli il sale sulla coda, ma non ci è riuscito e si è fermato a 1015 punti. Un inezia ha tolto il terzo posto allo STRATOSTREAK, dotato di Madewell, di Roberto Grassi che ha racimolato solo 1000 punti. Anche in questa categoria si sono visti gran bei modelli.

Benissimo nella OTVR-B dove 8 concorrenti, con Balestrucci, EIK38 e MG3 hanno messo l’anima sui propri modelli per ottenere il massimo. E’ finita con uno spareggio a tre, a due effettivamente, dato che il primo ed il terzo erano dello stesso concorrente. Avete già capito di chi parlo? Rover Mersecchi che anche in questa categoria ha mostrato la potenza del suo “Baffo cercatermiche” come lo chiamo io. Secondo Sergio Zanzi con 1014 punti. Bilancio positivo, quindi, per questo Concorso Nazionale molto ben organizzato da un efficientissimo Maurizio Baccello al quale vanno i miei complimenti, da estendere a tutte le persone che lo hanno aiutato e che ci hanno fatto passare due belle giornate, di quelle da ricordare sicuramente.

Curzio Santoni

UNA VISITA IN GRAN BRETAGNA

di Salvi Angeloni

Dopo alcuni anni di partecipazione alle giornate di gare organizzate dall'amico Giulio Isidro in Portogallo, io e Gianmauro Castagnetti avevamo pensato di "avventurarci" nel 2008 alle per noi mitiche English Nationals. Questa competizione che da decenni concentra in 3 intensi giorni di gare, con tutte le categorie dell'aeromodellismo R.C. e U-CONTROL, si svolge nella grandissima base di Barkston Heath nell'Inghilterra centrale a poche miglia dalla cittadina di Grantham, nei pressi della quale era nato il matematico e fisico Isaac Newton (quello noto ai ragazzi principalmente per la storiella della mela che pare fosse stata addirittura originata dal francese Voltaire!). Tornando "a bomba" il primo arrivo a Barkston, fu per me come credo per Gianmauro, una esperienza veramente eccezionale, di quelle che ti ricordi più di altre per tutta la vita. Per quanto potessimo aver pensato ad un grandissimo raduno di modellisti, credo che al nostro arrivo, entrambi provammo uno stupore e una meraviglia che mi ritengo inadeguato a poter descrivere.



Avevamo, come d'obbligo, provveduto alle iscrizioni per le gare di Vintage Speed, già da qualche mese, supportati da un caro amico, il velocista Dave Smith, componente per molti anni del team inglese e ancora oggi attivo e detentore del record della classe .21. Avevamo per tempo compilato i vari formulari ricevuti tramite lui dalla BMFA (l'associazione aeromodellistica britannica) e avevamo quindi i vari permessi per poter campeggiare, circolare liberamente e gareggiare per tre giorni nella base.

L'organizzazione di questo grandioso evento modellistico fu da subito palese, evidenziata anche da particolari a prima vista insignificanti come il ricevere un dettagliato elenco di norme comportamentali (da tenere all'interno della base) e la consegna

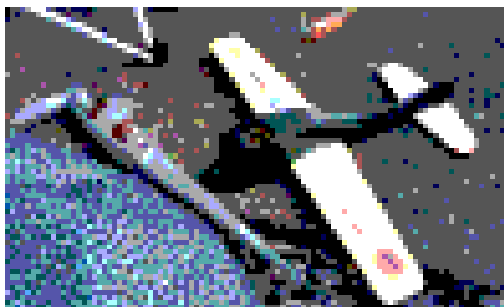
anche di sacchetti nei quali avremmo dovuto lasciare qualsiasi rifiuto. Lo spettacolo che ci accolse al nostro arrivo, fu quello di migliaia di tende, camper e roulotte già sistemate per km lungo le piste negli spazi liberi della base, veramente una vista incredibile. Essendo il venerdì il giorno dedicato agli arrivi e quindi "libero" da gare, dopo aver montato le nostre tendine, ci siamo subito recati nella zona dei cerchi di volo per renderci conto di cosa ci attendeva. Salutati i vari amici inglesi (molti dei quali conosciuti precedentemente in Portogallo), pensavo di collaudare uno dei miei modelli, terminato poco prima della partenza, un proto speed (mezzo miglio con partenza da fermo) americano del 1958, il Mile Master di Larry Grogan, motorizzato da un cattivissimo ETA .29 MK IV che nelle prove al banco aveva dimostrato maggior potenza del Dooling. Purtroppo, le condizioni per provare un modello del genere, non erano certamente ideali, data la presenza



di vento come da noi non avremmo mai avuto.

Il modello, forse per un poco di peso di più in coda, si era subito rilevato molto critico da pilotare ma, nonostante tutto, (era impossibile in quelle condizioni di vento riuscire a livellarlo) era atterrato indenne. Decisi così di non forzare la sorte e confidai in condizioni di vento più clementi per i giorni a venire.

Anche Gianmauro aveva un modello uguale, con un Dooling 29 ma che, sicuramente meglio centrato, non presentava problemi di volo anche se era un po' più lento. Quell'anno, come per qualche anno a seguire, il cerchio della velocità era lo stesso per tutte le categorie, attuali e vintage, e in pratica, io mi trovavo a volare con il mio modellino, con il Cox 08, in ordine di



prenotazione del volo assieme a modelli da 10cc o addirittura pulsogetti da 330 km/h.

Conoscemmo subito le doti di comandante intransigente del Direttore di gara, la Signora Jo Hallman, moglie del famoso velocista Peter e anche lei in passato velocista. Rimanemmo sbalorditi dall'efficienza del sistema "a prenotazione" per i voli, nonostante l'incredibile numero di concorrenti e modelli di tutte le classi e cilindrate, i voli si susseguivano uno dopo l'altro senza alcun intervallo, previa consegna delle apposite schede di volo compilate in precedenza. Sicuramente l'energia del Direttore di gara giocava un ruolo determinante, coadiuvato però dal corretto e collaborativo comportamento dei concorrenti e questo, nonostante le prove di trazione prima di ogni

volò. Nel tardo pomeriggio, terminati i nostri voli, andavamo in una zona della base lasciata utilizzabile per centinaia di appassionati del volo libero che davano sfogo nel modo più libero e sfrenato alla loro passione. Modelli ad elastico, moto-modelli vecchi e nuovi, veleggiatori, si ritrovavano in volo tutti assieme, lanciati dal ragazzino come dal novantenne, in un turbinio di colori e suoni. Si vedevano modellini da due spanne di apertura volare assieme a modelloni tirati da A-



twood e McCoy. Capimmo poi il perché di alcune ambulanze posteggiate in zona, quando un distinto modellista si prese sulla nuca un modello in atterraggio e io stesso provai l'ebbrezza dell'incidente di volo, quando un modellino con un Mills 075 mi centrò durante un non riuscito tentativo di decollo. Uno spettacolo messo in scena da modellisti provetti e principianti con una infinita varietà di sfumature e inevitabilmente, molte scassature. Alla sera, in un grande e alto hangar messo a disposizione, si assisteva fra una birra e l'altra, all'esibizione di modelli da sala di tutti i tipi. La domenica mattina l'hangar veniva attrezzato con tavolini e sedie, per fare da sede ad una grande mostra scambio.



Visto anche qui il numero enorme di partecipanti, esauriti i tavoli del grande hangar, gli espositori riempivano anche la zona circostante. Inutile ricordare la quantità di materiale modellistico posto in vendita, una vera manna per "malati" come

me e Gianmauro, davvero da uscire matti. Come se tutto ciò non bastasse, in una zona più tranquilla, trovavano puntualmente posto all'aperto negozianti da tutta l'Inghilterra presso i quali si trovavano facilmente materiali da noi introvabili: il banana oil, le matasse elastiche, ecc. perché ormai ritenute obsoleti dai nostri super tecnologici ne-

gozianti che spesso non sanno più cos'è una tavoletta di balsa "quarter grain", ma quest'anno, dopo un lunghissimo tira e molla iniziato lo scorso anno, e non riuscendo ad ottenere i permessi, l'organizzazione si vedeva costretta ad annullare dopo tantissimi anni questo concentrato di gare per tutte le specialità del radiocomando e del volo vincolato.



Dopo aver esaurito i nostri lanci, spesso in condizioni atmosferiche per noi da rinuncia, potevamo dedicarci, magari camminando per più di un km, ad altre specialità come le riproduzioni RC dove si vedevano a terra e in volo, degli autentici capolavori che, ahimè per i costruttori, erano come per tutte le altre categorie costretti a volare in condizioni particolarmente impossibili, con forte vento magari accompagnato anche da un bello scroscio di pioggia. Veramente ammirevoli, sicuramente più di tutti gli altri, in quanto la quasi totalità era composta da capolavori che avevano richiesto qualche anno per la realizzazione. Ovviamente e non sarebbe potuto essere diverso, il livello di capacità ed esperienza di pilotaggio in simili condizioni erano sempre adeguate e non ricordo di aver mai visto



incidenti gravi per questi modelli. Sicuramente, avendo come alloggio una tenda, godevamo del vantaggio dello stare 24h su 24 in una situazione modellisticamente parlando, veramente incredibile e che sfruttavamo pienamente dall'alba alla notte, quando terminavano "per sfinimento" anche i voli nell'hangar.

Anche al termine dei voli ufficiali, nel tardo pomeriggio, piuttosto di niente, si percorrevano km di piste con modellisti ai bordi che spesso

esponevano cose più o meno interessanti che volevano vendere, mentre negli spazi di verde si vedevano volare per diletto, vecchi modelli riesumati per l'occasione, una vera indigestione! Il lunedì pomeriggio era religiosamente dedicato alle finali delle svariate categorie dei Team Racers e dei Good Years, spettacolari e sempre ricche di colpi di scena.

Ben tre classi per la sola categoria vintage, dove erano presenti i 1/2A (1,5), A (2,5) e B (5cc glow) dove i meccanici erano due per modello e il rumore, trattandosi di

grossi glow era davvero entusiasmante. Le premiazioni del tardo pomeriggio prendevano un bel po' di tempo, ma nel corso degli anni, a conclusione dei tre giorni mi sono addirittura visto passare a non più di 70 metri sulla testa, con una lentezza che mi ha fatto pensare allo stallo, un vecchio bombardiere quadrimotore Avro Lancaster, quando non erano Hurricane, Spitfire o biplani della prima guerra mondiale, una cosa che per chi ama gli aerei dà emozioni difficilmente descrivibili. Credo che queste sorprese omaggio, a conclusione delle Nationals, venissero fatte dal comandante delle basi di Cranwell e Barkston, appassionato di modellismo lui stesso. Quell'anno il bilancio finale dei nostri voli fu tutto sommato abbastanza buono, considerato il notevole impatto ricevuto da una realtà per noi così inimmaginabile.



Avevamo concorso nella Vintage Speed, modelli e motori fino al 1958 con due buoni modelli nella classe 2,5, il “Biggest” disegnato nel 1958 da Renzo Grandesso e motorizzati da due ottimi Barbini B40 avuti dall'amico Alberto Dall'Oglio che ci avevano consentito due onorevoli quarto e quinto posto assoluto su ben 25 concorrenti di quella categoria. Mentre al primo posto si era piazzato addirittura Dave Smith, nipote di Ray Gibbs, primatista mondiale negli anni '50, che utilizzava un motore fatto in collaborazione con lo specialista Fred Carter. Gianmauro con il suo proto speed era arrivato nono mentre io con il mio (che non ero riuscito a livellare sulla altezza di volo prevista) ero stato squalificato dall'implacabile e intransigente Jo Hallman.

Con poca esperienza alle spalle, per quanto riguarda il modellino con il Cox 08 ero finito all'undicesimo posto. A parte il vento e il freddo subiti, tornammo a casa veramente appagati e certi che avremmo ripetuto a tutti i costi una simile esperienza. Da allora, non ho più mancato un anno, ho fatto parecchia esperienza e conosciuto persone magnifiche. Dopo i primi anni di tenda, prendendo spesso acqua e freddo, mi sono indirizzato verso qualche Bed & Breakfast, magari meno emozionante ma più salutare per chi, come me, ha ormai quasi perennemente le “ossa rotte” grazie ai tanti anni e km percorsi in moto.

Purtroppo, da un paio di anni a questa parte, sembrava che le cose stessero cambiando. L'autorizzazione all'utilizzo della base sembrava avvenire in modo sofferto e veniva confermata non molto tempo prima mentre, negli anni precedenti, le date e le aperture delle iscrizioni partivano addirittura ad ogni chiusura dell'avvenimento, rendendo così molto agevole la prenotazione di alloggi e la pianificazione del viaggio. Il comandante era cambiato e dopo decenni, erano saltate fuori norme e raccomandazio-

ni come quella di non fare il pieno ai modelli sulle piste, che non lasciavano presagire niente di buono. Sino allo scorso anno la BMFA (British Model Flying Association) che annovera fra le sue decine di migliaia di associati anche personaggi influenti, era riuscita a tamponare i danni. Per il mese di maggio di quest'anno erano state autorizzate le nazionali del volo libero, un evento con impatto molto ridotto, non includendo la partecipazione del settore commerciale e dei produttori di materiali modellistici e un numero ovviamente ridotto di appassionati. La



SAM 35 decideva di aggregare ai vololiberisti anche le categorie della velocità vintage, classic (modelli e motori fino al 1965), tutte le classi del Weatherman da 1cc fino a 10cc e del Phantom Speed (anche questo per il mezzo miglio con partenza da fermo nelle classi 1,5 e 2,5cc). Tutte queste categorie hanno come riferimento per le prestazioni le velocità record ottenute nel corso degli anni precedenti fino alla gara in corso. Dopo averne parlato con Gianmauro e Leonardo Garofali si decideva di partecipare

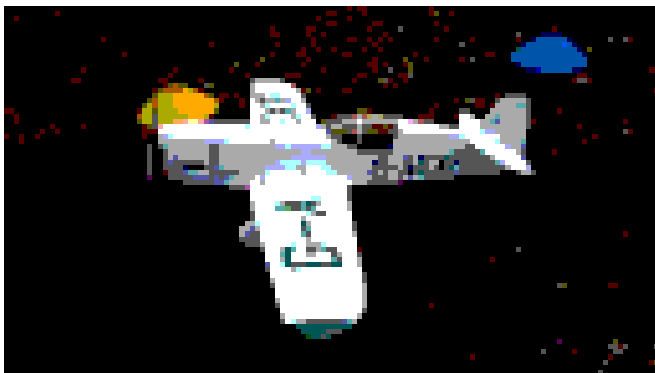
anche quest'anno seppure in tono molto ridotto.

Prenotati alloggi e traghetti qualche mese prima ed essendo possibile ottenere i permessi sul posto per il volo vincolato, cercavamo di prepararci ed organizzarci al meglio.



Purtroppo i vari problemi riguardanti soprattutto le norme antiterrorismo si fanno sentire, nel nostro piccolo anche per i materiali che prima ci portavamo appresso con disinvoltura, come le miscele. L'Inghilterra, già da due anni, aveva applicato il divieto di libera vendita del nitrometano e il trasporto delle nostre miscele è diventato un rischio. Alla dogana di Calais quest'anno in maggio, prima della famosa Brexit, i controlli erano veramente severi ed accurati e Gianmauro che aveva un documento d'identità con qualcosa che poteva sembrare una leggera abrasione è stato indirizzato in un ufficio particolare e controllato come meglio non si poteva. Purtroppo,

sono riusciti a complicarci la vita come qualche decennio fa non avremmo mai potuto immaginare. In queste occasioni mi viene sempre in mente che alla fine degli anni '60 (volendo e potendo) avrei potuto acquistare un pulmino Volkswagen e arrivare in India senza tanti problemi! Partiti dall'Italia venerdì 26 maggio eravamo a destinazione



nel pomeriggio di sabato e dopo aver compilato i moduli per i permessi di accesso al campo per i tre giorni successivi, notavamo immediatamente la differenza di colpo d'occhio rispetto alle volte precedenti, probabilmente solo il 5% della popolazione di modellisti alla quale ci eravamo abituati. Nella

zona di volo riservata a noi stavano già volando per sfruttare le non comuni buone condizioni del tempo. Scambio di saluti con i tanti amici che da anni conosciamo e con i quali abbiamo ormai più che ottimi rapporti e poi subito a mettere giù i cavi, per riuscire a sfruttare un po' anche noi quello che abbiamo imparato essere in queste zone una cosa rara e preziosa: il bel tempo, assenza di vento forte e magari pioggia.

Quest'anno, purtroppo, all'appuntamento mancavano parecchi amici che forse per la non completezza dell'evento non avevano ritenuto opportuno partecipare. Considerato il relativamente scarso numero di partecipanti, intorno ai 25 circa, l'organizzazione dei voli era molto alla buona, con le solite anche se non fiscali prenotazioni per poter volare tutti quando ce la sentivamo, indipendentemente da categorie e classi.

Secondo me questo è un modo per snellire la sequenza dei voli non relegando chi partecipa in categorie considerate meno importanti per il minor numero di partecipanti e di conseguenza considerate minori (se non un fastidio) in fondo ai lanci e magari in orari non ottimali. Se sulle schede dei lanci oltre alla categoria, classe, ecc. del modello venissero anche scritte le lunghezze e i diametri dei cavi, i kg di prova trazione e il numero dei giri sui quali effettuare il cronometraggio, ne trarrebbero sicuro vantaggio i tempi di svolgimento delle gare, con vantaggio di tutti, giudici e cronometristi compresi. Essendomi portato da casa Weatherman per tre classi diverse, la 1cc, la 3,5cc e la 10cc, un modellino per la Vintage Speed, l'ormai vetusto super collaudato Peanut, dell'americano Warren Kurt, del 1958 con il Cox Space Hopper e un altro 049 per la Classic Speed, il Twister di Lloyd W. Hunt del 1954, un modellino pubblicato su Model Airplane News, come semplicissimo trainer, è stato da me costruito in tanti esemplari nel corso degli anni, motorizzato dai motori più disparati, dal Cox Pee Wee 020 ai TD 049 al Supertigre G20 e G15, al K&B Torpedo 19, e addirittura l'Enya 35 e l'OS 40! Il modello si è sempre dimostrato quanto meglio si possa desiderare come assenza di problemi di volo e facilità di pilotaggio nonostante le ridottissime dimen-

sioni. La Classic Speed ha come data limite il 31 dicembre 1965 per quanto riguarda la data di pubblicazione dei disegni dei modelli e l'introduzione sul mercato dei motori. Si potrebbe pensare che modelli più vicini alle date limite siano sempre più competitivi rispetto ad altri più vecchi ma in questo caso, il Twister è ormai per me qualcosa di molto familiare, così, quando pochi anni fa venne introdotta anche questa categoria (ad handicap come tutte quelle inglesi), vista la mia propensione anche all'utilizzo dei Cox, pensai che con il binomio TD 049 (1961) e il Twister, si potessero ottenere ottimi risultati. Durante gli ultimi 3 anni, il modello ha volato alle nazionali, a volte in condizioni di vento incredibili, tirandosi dietro i suoi ben 12,80 metri di cavo da 0,25, gareggiando assieme a modelli con cilindrata fino a 40 (7,5cc) e piazzandosi addirittura primo assoluto nel 2014, secondo assoluto nel 2015 e finalmente quest'anno, dopo che gli avevo dato tutta la mia fiducia, scegliendolo fra quelli di altre cilindrata che utilizzo per questa categoria, sono riuscito a vincere nuovamente; ma quello che



più mi ha dato soddisfazione è l'aver stabilito il nuovo record per la classe 049 con 94,57 Mph. e superando del 5,10% il record precedente che sembrava veramente imbattibile. Leonardo, che gareggiava nella medesima categoria, con il suo GIP 46 naturalmente motorizzato G20, si guadagnava un onorevole 4° posto assoluto utilizzando cavi da m16,03 e diametro 0,35 con 91,52 Mph. Ovviamente, dopo aver superato la velocità record, ci sono stati controlli (particolarmente severi come sempre in questi casi) per il modello e cavi ma fortunatamente senza sorprese negative, tutto era a posto. Quando mi accingevo a volare con l'altro stracolaudato modello nella vintage speed non riuscivo stranamente a mettere in moto l'affidabile Space Hopper che di norma, anno dopo anno, tornava in vita dopo 3-4 colpetti. Bruciava le poche gocce ingurgitate dagli scarichi e dopo un acuto strillo moriva tristemente. Questo modello ha ormai una storia

abbastanza lunga e molto onorevole, ha subito qualche acciaccio subito riparato durante gli anni, ma soprattutto si è guadagnato la mia fiducia cieca e incondizionata, a dispetto della spanna di apertura alare e i 150 gr di peso in ordine di volo. Sono di quei modelli che per la loro storia e quello che ti hanno dato rimangono nel cuore di chi li ha costruiti più di tanti altri, magari più belli e appariscenti. Ricordo la situazione che alcuni anni fa mi aveva spinto a costruirlo.

Quell'anno alla celebre competizione organizzata da Julio Isidro a Evora in Portogallo, del gruppo di velocisti americani che avevano aderito all'evento, faceva parte anche Warren Kurth, specialista americano degli 049, plurivincitore nella velocità nelle classi ½A alle nazionali Americane dagli anni '50 a seguire. Come spesso accadeva ai modelli che vincevano, il suo minuscolo "Peanut" disegnato nel 1955 era stato pubblicato dalle riviste più importanti ed era stato anche messo in vendita in forma di kit dalla Harter, nota soprattutto per le sue famose fusioni in magnesio ("pan") che spesso fungono da supporti motore ecc. nei velocisti. Quando lo conobbi Warren non poteva più pilotare e da molti anni portava degli scurissimi occhiali a causa di una malattia agli occhi che purtroppo, conosco anche io. Il modello che si era portato in Portogallo era lo stesso con il quale aveva vinto le Nazionali ma questa volta era un suo amico che glielo portava in volo, mi pare fosse Jim Roadhes. Manco a dirlo, il modello viaggiava ancora a circa 160 km/h che, posso garantirlo, con i 35 piedi di cavi (circa 10,5 m) sono qualcosa di molto impegnativo, da lasciare senza fiato soprattutto chi pilota. Mi entusiasmo davvero tanto e gli chiesi se era possibile trovare la fusione originale. Tornato a casa, dopo pochi giorni, mi vidi recapitare un pacchetto dagli USA, conteneva due pance carter, il disegno e qualche consiglio su capienza serbatoio e centraggio: davvero un bel regalo! Iniziai la costruzione di quello che si sarebbe rivelato un modello fantastico, molto veloce e cosa importantissima, davvero molto stabile, anche in condizioni di vento impossibili. Purtroppo anche Warren se n'è andato da poco ed io conservo di lui un piccolo ma piacevolissimo ricordo.

Tornando a Barkston di quest'anno, che continua a sfuggirmi dalla penna, mi accorsi ben presto che la causa del non funzionamento era un minuscolo forellino che dopo anni di miscele fortemente nitrate si era formato nella parte bassa del minuscolo serbatoio "uniflow". Dopo qualche infruttuoso tentativo di riparazione sul campo dovevo riavvolgere i cavi e rinunciare alla prova nella vintage speed. Nella Weatherman, la più combattuta, col 10cc, spuntavo l'elica in legno durante il decollo e non riuscivo a fare nulla di buono. Con il modello dal volo supercritico della classe 1cc, detentore del record dallo scorso anno, con un fantastico Dall'Oglio, decollavo in un momento nel quale c'era un poco di vento e non riuscendo a livellarlo, per evitare di rompere, lo tenevo troppo alto rispetto alla quota di volo. Purtroppo, il tempo era stato di soli 10,4 secondi (sul quarto di miglio) ma avendo volato alto, non era valido. Decidevo di non sfidare la sorte data la congenita instabilità di questo modello, forse non abbastanza picchiato che anche lo scorso anno mi aveva fatto sudare nonostante le temperature fossero abbastanza basse. Purtroppo, a causa dei cavi corti, non ho modo di provarlo sui nostri campi di volo come per altro gli altri miei modelli con i Cox che hanno dalla loro la fortuna di essere "nati bene". Nella classe 3,5, con un vecchio OPS, riuscivo inaspettatamente a migliorare la velocità che resisteva ormai da circa 4 anni. Era un record un po' roscato, ma per qualche decimo in meno era sempre un record. Anche in questo caso, dopo i minuziosi controlli e verifiche il nuovo record veniva omologato. Nel frattempo, Leonardo con il suo GIP che rientrava nella classic speed, si classificava quarto dietro modelli propriamente da velocità di concorrenti davvero titolati. Gianmauro faceva il botto con un ottimo terzo posto assoluto nella Weatherman e primo nella classe 2,5 naturalmente con il G20. Si era portato dietro

anche un ormai vetusto Phantom, un bel modellino del 1947 come il Weatherman ma dalla linea ancora più accattivante simile a quella di un aereo vero. La categoria monomodello, nata qui diversi anni fa comprende due classi, la 1,5 e la 2,5 e permette di usare motori elencati del tipo diesel a luci incrociate. La gara è sul mezzo miglio con



partenza da fermo e negli scorsi anni richiama come da noi col GIP davvero tanti partecipanti. Anche in questa categoria tipicamente inglese Gianmauro la faceva da padrone andando a vincere con il suo vecchio Webra Mach II. La giornata seguente, caratterizzata da un tempo piuttosto invernale ci permetteva di dedicarci quasi completamente ad osservare cosa vuole dire volo libero in Inghilterra. Una infinità di categorie e classi per tutti i gusti, dai modelli più sofisticati nei materiali più avanzati, alla tradizione dei modelli storici che hanno li sempre avuto enorme seguito. Fortunatamente grazie all'esperienza degli anni precedenti eravamo abbigliati con pesanti giacche a vento che il giorno precedente non avremmo neppure immaginato di dover indossare. Dopo i lanci a causa

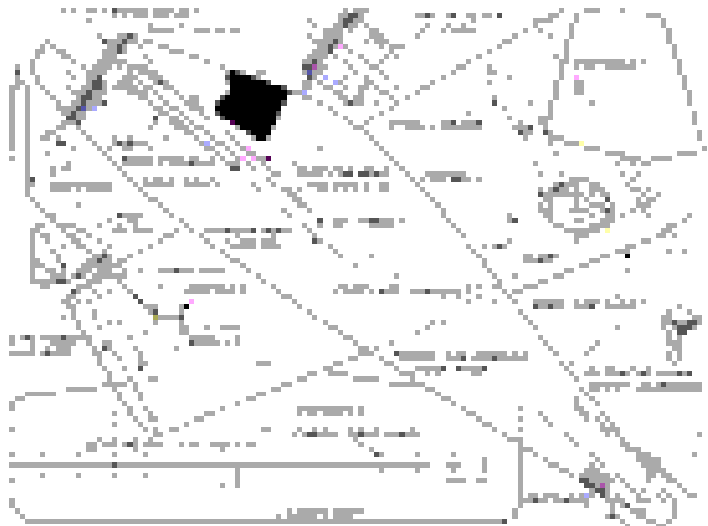
del forte vento gelido i modelli nel giro di pochi secondi erano fuori vista e potevano essere seguiti solo con i cannocchiali. L'organizzazione aveva personale preposto a seguire i modelli e alcune squadre si trovavano già all'esterno della base per la ricerca dei "dispersi". Abbiamo anche visto che ci sono alcune donne che praticano queste difficilissime specialità. Come detto in precedenza, quest'anno non c'erano i venditori e neppure il tradizionale mercatone con tutto il suo ben di Dio, ma ciò nonostante qualche modellista si era portato appresso poche cose da vendere, così, siamo riusciti lo stesso a fare qualche piccolo acquisto. Non essendoci a differenza degli altri anni la lunga cerimonia di premiazione per le categorie velocità SAM del volo vincolato, dopo un arrivederci agli amici sul campo, nella tarda mattinata del lunedì iniziavamo il lungo viaggio di ritorno, includendo però nel percorso anche una bella visita della città medioevale di Canterbury, che arricchiva ulteriormente questa brevissima ma davvero intensa trasferta modellistica

Salvatore Angeloni



Salvi Angeloni col suo Twister 1954 , che ha stabilito il nuovo record nella categoria 'Classic Speed' .049 con 94,57 Mph

il piccolo Twister 1954



I risultati del raduno di Barkston Heath

Weatherman Speed

Place	Entrant	Class	MPH	%
1	Salvatore Angeloni	W4	3.5 109.48	100.09
2	Roger Gedge	W6	7.5 114.02	99.90
3	Gianmauro Catagnetti	W3	2.5 108.75	98.60
4	David Finch	W5	5 122.65	98.40
5	Salvatore Angeloni	W7	10 126.08	97.40
6	Peter Fox	W6	7.5 109.58	94.40
7	Anthony Goodger	W1	Mills 1.3 54.72	94.40
8	Roger Gedge	W3	2.5 102.28	92.70
9	Peter Fox	W2	1.5 81.95	89.50
10	Julio Isidrow1	W1	Mills 1.3 51.72	89.20
11	Peter Fox	W0	1 81.95	88.20
12	Ian Russell	W6	7.5 95.47	83.70
13	Ian Russell	W5	5 89.83	72.00

Phantom Speed

Place	Entrant	Class	MPH	%
1	Gianmauro Castagnetti	Phantom 2.5	77.57	87.97
2	Julio Isidro	Phantom 1.5	69.74	86.30
3	Julio Isidro	Phantom 2.5	74.97	84.90
4	Brian Lever	Phantom 1.5	60.35	74.75
5	Leon Cole	Phantom 1.5	60.34	74.70
6	Raymond Ewart	Phantom 1.5	57.60	71.40

Vintage Speed

Place	Entrant	Class	MPH	%
1	Digby Perriam	V6	8.5 120.96	98.00
2	Peter Rabjohn	V6	8.5 119.95	97.10
3	Ian Russell	V6	8.5 96.50	78.10

Classic Speed

Place	Entrant	Class	MPH	%
1	Salvatore Angeloni	C1	0.8 94.57	105.10
2	David Smith	C3	2.5 109.94	91.10
3	Anthony Goodger	C3	2.5 96.29	80.20
4	Leonardo Garofali	C3	2.5 91.52	76.20

Profile Weatherman

Place	Entrant	Class	MPH	%
1	Mike Edgerton	PW	2.5 76.90	-
2	Leon Cole	PW	2.5 72.76	-

Free Flight Nationals: 27-30th May at Barkston Heath

Salvi Angeloni took advantage of the good weather over the weekend to make his long journey from Italy worthwhile, with a win that broke the longest-standing record in Weatherman Speed (Class 4). He also smashed the existing Classic Speed record with a flight of 94.57 mph, an astonishing 105.1% of the previous record, using his Cox .049-powered model.

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	Tavoletta 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 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	Cantalice RI	Trofeo Gino Ursicino	C. Santoni	06-5193281
11 Set	Chiasiellis UD	Trofei GIP-46 e Garofali + Vel OT	M. Giroto	335-1318415
18 Set	Terni e altre sedi	Raduno OT Ala di luce	G. Rosati	0744-278663
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
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

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: g.carbini@tim.it (con maggiorazione 4%)
Intestatario: Giuseppe Carbini

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

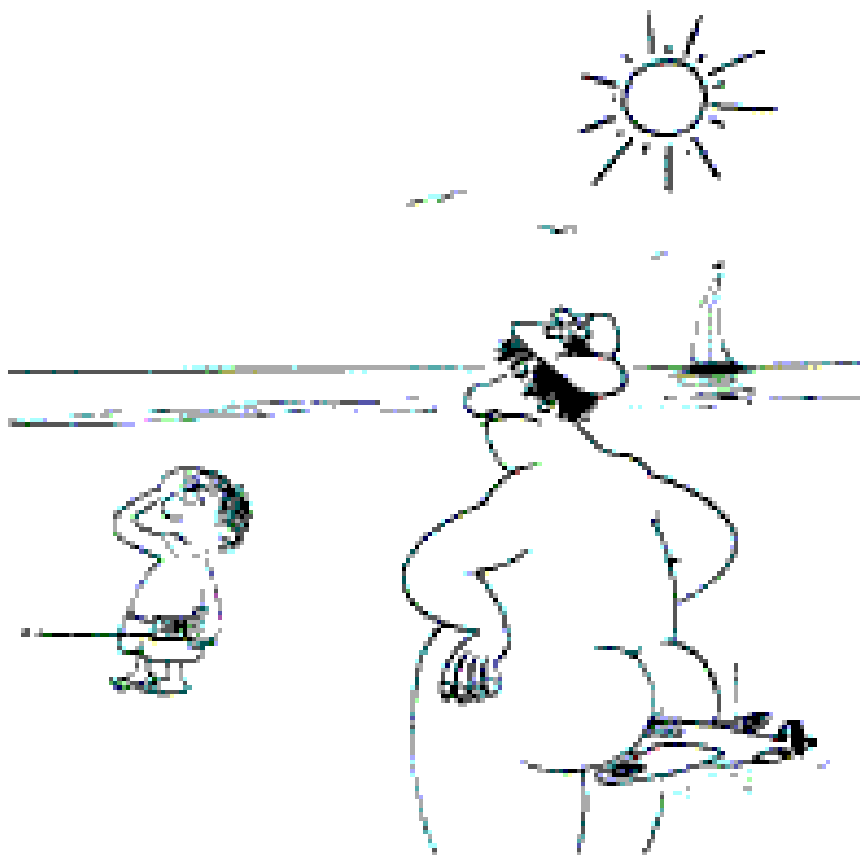
tel. 0532.63407 - 333-1288763 - E-mail: daniel38@alice.it

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.

Quando il rarefatto umorismo inglese
diventa un po' mediterraneo



da 'Geezer'