

# L'ALILONE

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

**Numero 88**

**Novembre - Dicembre 2016**



**Ramacca, 10.12.2016 - il SINE' '46 di Attilio Piccoli**



# L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: **www.sam2001.it**

## CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Paolo Montesi**  
Via della Piramide Cestia, 1/b  
00153 Roma  
Tel. 06-5780422 - 06-5783708  
Cell. 348-7324797  
E-mail: p.montesi.gb@tiscali.it
- V.Presidente:** **Giancarlo Gosio**  
Via Napoli, 74/6  
16134 Genova  
Tel. 010-230919  
Cell. 339-3105413  
E-mail: giangosio@alice.it
- Segretario:** **Giuseppe Càrbini**  
Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa  
Tel. 0424.350.58  
Cell. 340-3541669  
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quagliari**  
Via Locke, 15 scala F  
00156 Roma  
Tel. 06-82002026  
Cell. 338-9636660  
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**  
Via Cammello, 34  
44100 Ferrara  
Tel. 0532-790410  
Cell. 348-3302035  
E-mail: avvvince@gmail.com

## SOMMARIO

- Dalla Redazione	D. Vescovi	pag. 1
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 2
- L' Aquilone 1952-1953	D. Vescovi	" 3
- Gianluigi Gazzea	P. Càrbini	" 4
- L'inizio della storia	P. Càrbini	" 6
- L'1-ORME di Mario Feruglio	G. Dorio	" 10
- Auguri da Giulio Dorio	G. Dorio	" 11
- Il Tiger Rag di E. Padovano	D. Vescovi	" 12
- Il G.20 limato	P. Quagliari	" 13
- Tornio Club - Motore da 1,5 cc	F. Colla	" 14
- Ruggero Pasqualini	D. Vescovi	" 17
- L' Amado Mio di A. Prati	D. Vescovi	" 18
- C.N. 2016. Le classifiche	D. Vescovi	" 22
- U-control a Malpensa.	P. Muzio	" 24
- Libreria	D. Vescovi	" 26
- Convegno motori a Cartigliano	P. Càrbini	" 28
- Gran Prix dell' Etna	C. Minotti	" 30
- Trofeo Ehling 1/2A Texaco	C. Santoni	" 34

*La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da E. Padovano, P. Montesi, C. Santoni, P. Muzio, A. Nicosia, D. Vescovi, P. Carbini, G. Dorio, P. Quagliari, F. Colla.*



**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 motomodello Siné 46 di Attilio Piccioli a Ramacca.  
Nella quarta di copertina Gianluigi Gazzea.*

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

## DALLA REDAZIONE



*Era il 10 dicembre di tantissimi anni fa. Eravamo, credo, nel Mesozoico. L'Aeronautica Militare aveva appena dismesso e distribuito agli Aero Club locali gli addestratori AMBROSINI S 7 ed il FIAT G 46. Del bellissimo aereo di Stefanutti, costruito in legno e di caratteristiche tanto brillanti da essere riservato a pochi piloti civili si persero presto le tracce.\* Del Fiat G 46, più robusto, metallico e di conduzione relativamente più facile, un*

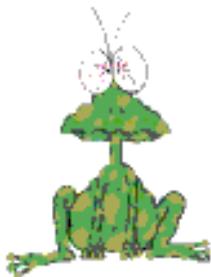
*esemplare venne assegnato all'Aero Club di Ferrara.. Il giorno della Madonna di Loreto, patrona dell'Aeronautica, la cui ricorrenza quest'anno è passata vergognosamente sotto il silenzio di tutti i media e soprattutto della televisione, aveva su ogni aeroporto una buona rilevanza, con esibizioni di aerei in volo e molti battesimi dell'aria. Un maresciallone, mi pare si chiamasse Mascellani , aveva l'incarico di far fare ai piloti locali il passaggio sul nuovo aereo, ben più impegnativo dei Macchi 308 e degli L5 .Incredibilmente, quel giorno pareva nessuno avesse voglia di fare quell'esperienza: io ero lì presente, morivo dalla voglia e mi buttai. Beninteso, avevo già il mio brevetto di primo grado, conseguito sullo Stinson L5, ma solo quel giorno appresi cosa vuol dire volare. Facemmo tutto quanto si poteva fare con un G 46, ed io tenni la cloche solo per il poco che ci volle per fare un po' di quota. Appena fuori dal cielo del campo, la cloche mi venne strappata ed iniziammo con qualche puntata col motore al minimo su una coppietta che si stava beando nonostante il freddo lungo un fosso: in quegli anni ben pochi potevano permettersi una macchina, ed era già tanto avere una Lambretta. Tornati sul campo, iniziarono i looping, i tonneau normali e quelli in quattro tempi, le imperiali, i passaggi in volo rovescio a bassissima quota, per finire con l'atterraggio preceduto dal rallentamento tutto di piede, con bellissime imbardate a destra ed a sinistra. Una libidine. In seguito, in volo da solo con l'L5, volli provare anch'io quelle imbardate di rallentamento : con la derivona dell'L5 venivano benissimo ed ebbi anche la soddisfazione di sentirmi dire dall'istruttore di smetterla con quelle cretinate.*

*Spero che non tutti considerino fuori luogo questi lontani ricordi, e penso che la passione per l'aeromodellismo sia sempre unita alla passione per l'aviazione. Le due attività sono da sempre legate strette, e non c'è progettista aeronautico che non sia stato anche un bravo aeromodellista.*

*daniele vescovi*

*\* Dell'Ambrosini S7, definito dalla stampa inglese 'l'aereo più bello del mondo', non abbiamo conservato neppure un esemplare.*

## LA PENNA AL SEGRETARIO



Come annunciato nella mia pagina dello scorso numero, sabato 3 dicembre, assieme al presidente e ad alcuni altri soci, ho partecipato alla conferenza organizzata in occasione del 50° anniversario della morte dell'ing. Alessandro Marchetti, morto il 5 dicembre 1966. La conferenza si è tenuta presso la sala conferenze del **Museo Aeronautico Volandia** che si trova nelle immediate vicinanze dell'aeroporto della Malpensa. Al Museo ci ha portati con la sua auto Franco Bugada e con noi c'era anche Franco Sgarrella, presidente dell'Associazione allievi dell'Istituto Tecnico Feltrinelli di Milano che parteciperà alla costruzione dell'aereo. I locali della mostra sono quelli della Fabbrica di aeroplani della ditta Caproni. La commemorazione dell'ing.

Marchetti è stata "usata" per presentare ad una vasta platea il progetto di ricostruzione di un esemplare non volante, almeno in una prima fase, di quello che è stato il più famoso aeroplano progettato dall'ingegnere, e cioè, l'idrovolante Savoia Marchetti S.55X. Per alcuni dettagli andate a rileggervi la mia pagina sull'AQ87. Accogliendo il mio invito a partecipare all'impresa, alcuni di voi mi hanno dato da loro disponibilità per un totale di 580,00 euro, che aggiunti ai 500,00 versati a nome di tutti, hanno portato a 1080,00 euro il totale che ho versato.

Siamo così diventati sponsor ufficiali dell'impresa e, se andate a visitare il sito [www.savoiamarchetti.com/home.html](http://www.savoiamarchetti.com/home.html) e fate scorrere un po' la pagina troverete il nostro logo tra quelli degli sponsor. Scorrendo le pagine del sito troverete anche tutte le notizie sullo stato del progetto.

Tornando alla conferenza, alla quale hanno partecipato il sindaco di Cori, paese natale dell'ing. Marchetti, un nipote dell'ing. Marchetti e altri che hanno presentato la biografia dell'ing. e la storia dell'aereo, che all'inizio sembrava destinato al fallimento, avreste dovuto sentire l'entusiasmo con cui i rappresentanti delle ditte che hanno già costruito i timoni ed il castello di supporto motori parlavano del piacere di sentirsi partecipi di un lavoro importante, magari dopo aver vinto le titubanze iniziali dovute alla paura di non essere all'altezza del compito. Una strana coincidenza è stata notata tra quanto detto dal biografo dell'ingegnere e da uno degli sponsor, costruttore di infissi; ebbene, il primo aeroplano progettato dall'ingegnere era anche lui un costruttore di infissi.

Anche il nostro presidente è stato invitato ad esporre i motivi per cui SAM 2001 aveva ritenuto di partecipare alla sponsorizzazione.

Il rappresentante del **Savoia Marchetti historical group** ha detto che uno dei problemi è quello di trovare esperti in sistemi CAD/CAM per la realizzazione di rendering tridimensionali di particolari dell'aereo. So che tra i soci ci sono esperti del ramo e credo che partecipare al progetto potrebbe essere un ottimo mezzo pubblicitario.

Chi volesse chiarimenti mi contatti.

Dopo la conferenza siamo stati portati a vedere le parti già costruite e, successivamente, io e il presidente siamo stati invitati a pranzo presso il ristorante del Museo assieme ai rappresentanti dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare e dell'SMHG sopra ricordato. Al termine del pranzo i due Franco, Bugada e Sgarrella, ci hanno guidati in una visita al museo. E' stata una degna chiusura di una bellissima giornata. Abbiamo visto tanti aeroplani e altre cose veramente interessanti. Un'unica osservazione: alcuni aerei non sono illuminati come meriterebbero.

Nell'occasione il presidente mi ha consegnato 10 copie del libro autobiografico di Aldo Montanari che è stato presentato nel numero scorso da Giacomo Mauro.

Quattro le ho già cedute a Volandia. Le altre sono per chi me le chiederà. Il costo è di 14,00 euro comprese le spese di spedizione.

Pino Càrbini

## L'Aquilone 1952-53

L'infaticabile Eraldo Padovano ha preparato un nuovo dischetto che raccoglie le annate 1952 e 1953 de l'Aquilone. Nel dischetto figurano gli indispensabili indici di Carlo Soliani.

Queste annate sono molto importanti perché rappresentano il tentativo del grande Gastone Martini di riproporre nel dopoguerra il giornale che era sempre stato il riferimento della gioventù aeromodellistica italia-



na. Non ci fu però una risposta adeguata del pubblico, e l'impegno economico divenne insopportabile, anche per il mancato supporto di enti come l'Aero Club o la FANI. Dopo due anni la pubblicazione quindi cessò.

Gli anni 1952-53 sono quelli nei quali l'aeromodellismo italiano divenne 'grande', e poteva iniziare a misurarsi con quanto si faceva nelle altre parti del mondo. La rivista è ricca di articoli tecnici e di resoconti ragionati delle gare, oltre che di disegni di modelli che oggi vengono spesso ricostruiti per le gare Old Timer. E' un dischetto che bisogna avere. Lo si può richiedere direttamente ad Eraldo:

**padovanoera@gmail.com**

*(dgv)*

# Gianluigi Gazzea



Ho appena saputo dal presidente che oggi è mancato Gian Luigi Gazzea. Ci eravamo sentiti circa un mese fa e mi aveva detto di essere sofferente per i postumi di una caduta sulle scale della cantina dove voleva prendere una bottiglia di vino. Mi aveva detto: "pensa, sono sopravvissuto a 11 mancate collisioni aeree e poi ..".



Grande appassionato di aeroplani, oltre che di modelli, aveva lavorato per molti anni come motorista (o meccanico di bordo, non ricordo bene) per varie società, tra cui l'ENI. Membro del GAVS, ha lavorato al restauro di vari aerei tra cui il RO.41 di Vigna di Valle.

Appena ha saputo della mia proposta di raccogliere offerte per sponsorizzare la costruzione di un SM.55X per il Museo di Volandia, è stato il primo a mandarmi un contributo. Nella foto che vi allego, fatta a Campitello Martese nell'agosto del 2008, è assieme a Ninetto Ridenti.

Si ritroveranno?

*Pino Càrbini*

## Il suo magnifico Magni 'VALE'



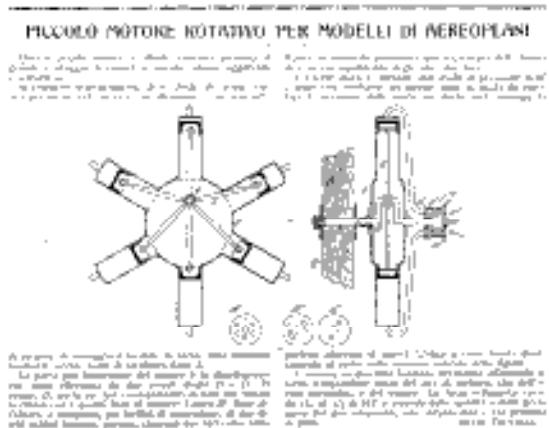
## Il trainer Schweizer TG-3



## L'inizio della storia - Aeromodellismo prima del 1930

Nel numero 85 di maggio-giugno concludevo il mio articolo SOCCHER IN CIELO, nel quale raccontavo l'attività aeromodellistica di alcuni ragazzi di Soccher (BL) alla fine degli anni '20, con la frase: "Ma i 5 ragazzi da dove hanno tratto lo spunto per costruire i loro modelli?". Pensavo, ovviamente, a riviste e/o libri dove avessero potuto trovare ispirazione. A conferma della mia supposizione, dopo alcuni mesi, ho ricevuto dall'amico Maurizio Sagnotti la copia di tre pagine tratte dai nr. 40 e 41 della rivista **L'Aviatore Italiano** del settembre e ottobre 1911. Ci ho trovato la descrizione di tre piccoli motori stellari a 6, 5 e 8 cilindri e di un motore a scoppio a quattro cilindri boxer

Nelle prima di queste pagine c'è un articolo che descrive chiaramente il progetto di un "Piccolo motore rotativo per modelli di aereoplani". Per il funzionamento si prevede l'uso di gas di carburo, acido carbonico o vapore. A lato la copia dell'articolo.



Mi pare logico pensare che sulla stessa rivista siano stati pubblicati anche progetti di modelli in grado di utilizzare quei motori.

Ricerche in rete di riviste pubblicate prima degli anni '30, mi hanno permesso di trovare notizie, non solo su **L'aviatore italiano** che uscì come rivista indipendente dal 1909 al 1911 e successivamente come supplemento de **La Scienza per tutti**, rivista nata nel 1879 e uscita fino al 1941, ma anche su altre:

- **Ali nostre** dal 1910 al 1913 a cura della Cooperativa automobilisti italiani;
- **Ali d'Italia** dal 1912 al 1919 a cura della Lega aerea nazionale;
- **Motori Cicli e Sports** dal 1908 al 1919;
- **L'Ala d'Italia** dal 1919 al 1943;
- **AUTO MOTO AVIO** dal 1922 al 1946, poi diventata **Inter Auto**.

Difficile dire su quali di queste riviste siano stati pubblicati articoli con argomento aeromodellistico nel periodo che ci interessa. Sarebbe interessante sapere se in qualche emeroteca si trovino delle copie da poter esaminare.

Il desiderio di saperne di più, anche di quanto avvenuto in altre nazioni mi ha fatto andare a rivedere tra le mie cose alcuni libri trovati in passato. Ecco alcuni titoli:

- The Boys book of model airplanes** in due volumi usciti nel 1910 e nel 1911;
- Harpers aircraft book** del 1913; **Model airplanes and their motors** del 1916.

Ma quello che ho trovato più interessante è stato il libro di Frank Zaic intitolato

“**Model Airplanes and The American boy 1927-1934**” pubblicato nel 1982. E’ uno dei suoi ultimi libri dopo la lunga serie degli **Year Books** iniziata nel 1932. In pratica è la raccolta degli articoli aeromodellistici pubblicati dalla rivista “**The American boy**” nata nel 1827.

La rivista aveva cominciato a pubblicare articoli sulla costruzione di aeromodelli nel Febbraio del 1916 a cura di William Bushnell Stout, ma il periodo più interessante per Zaik era quello che partiva dal 1927 (se l’anno non vi dice niente, vi ricordo che è l’anno in cui Lindberg fece il volo senza scalo da New York a Parigi) e arrivava al 1934. Il 1927 segnò una pietra miliare e in tutto il mondo ci fu un incremento notevolissimo di tutte le attività legate all’aviazione, aeromodellismo compreso. In quegli anni Frank e suo fratello John iniziarono a costruire modelli seguendo gli articoli pubblicati a cura di Merrill Hamburg, segretario dell’**Airplane Model League of America**. Hamburg era stato allievo di Stout alla facoltà di Ingegneria Meccanica dell’università del Michigan. Sotto la sua guida l’**AMLA** aveva raggiunto gli oltre trecentomila soci.

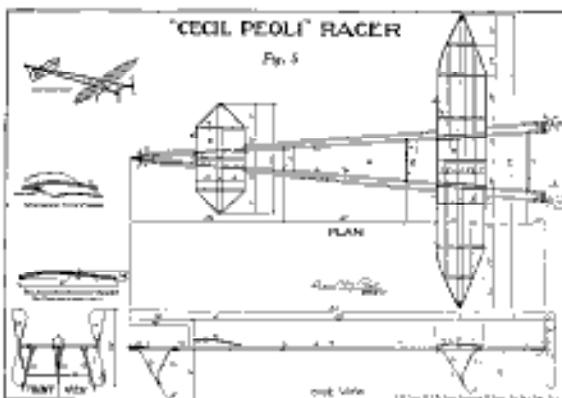
Era da tempo che Zaik coltivava l’idea di ripubblicare gli articoli comparsi su *The American boy*. Il problema era ritrovarli perché lui aveva conservato solo un paio di disegni. Cominciò a visitare le biblioteche più vicine e chiese aiuto a tutti i suoi amici. Il lavoro iniziò nel 1966 e durò 15 anni. Di grande aiuto furono due amici che gli mandarono l’elenco di tutti gli articoli aeromodellistici comparsi. Gli fu possibile fare il punto della situazione e fare delle ricerche mirate per le pagine mancanti. E finalmente ritrovò anche gli articoli di Stout del ‘36.

Il lavoro non era comunque semplice perché, una volta trovati gli articoli, bisognava fotografare le pagine originali perché le copie xerox si erano rivelate non utilizzabili per la stampa.

Due altri libri in mio possesso che ho ripreso in mano sono stati il 2° e 3° volume de: “**An enciclopedia of the Golden Age of Model Airplanes**” pubblicata nel 1997.

Il contenuto è una raccolta di cataloghi e di articoli pubblicati in America dal 1935 al 1949. Una volta ripresi in mano i due libri mi è venuto spontaneo andare a vedere se fosse possibile trovare il 1° volume. Internet mi è subito venuta incontro perché non solo ho trovato il 1° volume relativo al periodo 1914-1935, ma anche un 4° volume relativo al periodo 1949-1965. Entrambi in una libreria di Tempe in Arizona

con acquisto tramite Amazon. Deciso a comprarli, avvio la procedura che sembra andar bene, ma che si blocca quando il mio indirizzo viene considerato invalido. Pro-



vo a contattare direttamente la libreria, ma il risultato è lo stesso. In pratica non vendono in Italia. E' un vecchio problema dovuto alla scarsa considerazione di cui godono negli USA le poste italiane. Che fare per avere i libri? Rompo le scatole ad uno dei soci che so avere parenti negli USA e che accetta di buon grado la seccatura. Soluzione: i libri li compra la cognata che sta in Florida. Me li spedisce il 2 dicembre; il 5 i libri sono a Milano dove sostano

ignorati per oltre una settimana; iniziano poi a peregrinare tra vari uffici milanesi e, finalmente, arrivano a casa mia il 21 dicembre.

Ovviamente quello che mi interessa vedere subito è il primo volume e non resto deluso. A partire dall'Introduzione. L'autore, Frank Anderson, forse più famoso per i suoi libri sui motori, esordisce dicendo che questo suo lavoro è una storia illustrata dell'Aeromodellismo americano e che non gli sarebbe stato possibile farlo senza la *piccola sotto-cultura dei collezionisti che conservano vecchi cataloghi, scatole di montaggio e pubblicazioni*.

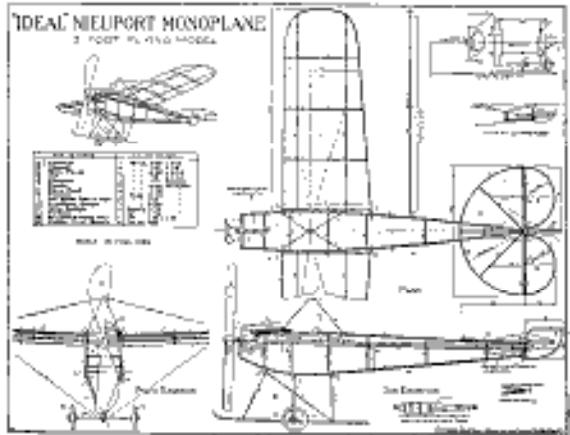
All'inizio trovo la copia di due pagine di un catalogo illustrato del 1908 della STEVENS MODEL DOCKYARD inglese. Ci sono eliche in alluminio bipala a passo fisso o regolabile e tripala, supporti per assi elica, riduttori a ingranaggi per plurimattassa, piastrine metalliche in acciaio, ottone o rame per rinforzi, raccordi metallici per i giunti delle fusoliere a traliccio.

Le due pagine successive raccolgono vari annunci pubblicitari, tratti quasi tutti dal giornale **The American boy** negli anni dal 1911 al 1915 che illustrano kit di montaggio di modelli, alcuni riproduzioni, completi di disegno e istruzioni per il montaggio e il volo. Segue il catalogo 1914-1915 della **Ideal Aeroplane & Supply Co.** di New York dove si trova una grande quantità di materiali, accessori e modelli in kit e pronti al volo. Le due tavole allegate, tratte dal libro **Harpers aircraft book** ricordato prima, erano prodotte dalla Ideal. Il **Cecil Peoli racer**, offerto pronto al volo per \$8.00, era la replica di un twin pusher che il 16 settembre 1911 aveva stabilito il record mondiale di distanza con 1.691,5 piedi pari a 515,57 m. nel tempo di 48,8 secondi. Il Nieuport da 3 piedi veniva offerto in kit a \$5.00 e a \$15.00 pronto al volo.

Per \$18.50 si poteva avere la versione da 6 piedi, pronta al volo. Un vero maxi.

In conclusione, già a metà degli anni '10 dello scorso secolo si poteva trovare molto materiale modellistico, almeno in America e in Inghilterra. E in Italia? Credo che una ricerca approfondita sulle pubblicazioni dell'epoca, come L'Aviatore Italiano, potrebbe riservarci delle sorprese. Vogliamo provarci?

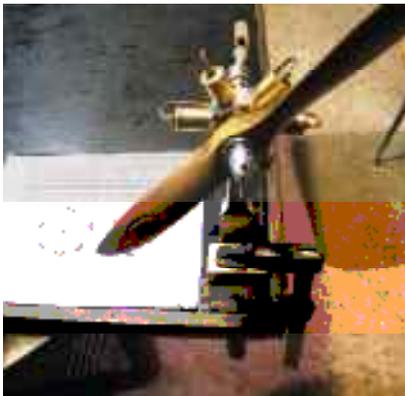
Ma torniamo agli articoli trovati su **L'Aviatore Italiano** del 1911.



Quando ho mostrato a Gianfranco Lollato il disegno del 6 cilindri, ha deciso di costruirlo.

Non avevo dubbi in merito e così, dopo una ventina di giorni, mi dice che il motore è finito e funziona. Gli ci è voluto un po' a capire quale fosse il giusto dimensionamento dei pistoni e delle bielle e a trovare il giusto valore dell'anticipo.

Nelle due foto il motore finito e il particolare del biellismo interno.



Ma nelle pagine anche l'8 cilindri è descritto abbastanza chiaramente.

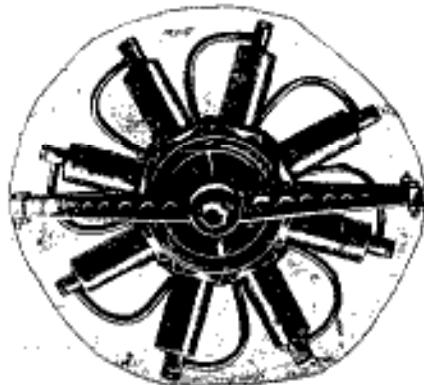
Come potete leggere a fianco, il motore era di dimensioni notevoli, aveva volato in un sobborgo di Parigi e poteva essere acquistato per circa 300 lire.

## MOTORI PER MODELLI D'AEREOPLANI.

Il problema di trovare un motorino leggero, pratico e che non sia un giocattolo inservibile, non è di facile risoluzione, quando si tratti di dovercene servire per esperimenti su piccoli modelli di aeroplani.

I motori ad esplosione sono lunghi dal presentare una risultazione conveniente, perchè sono troppo pesanti in confronto alla forza che sviluppano ed anche costosi.

Molti nostri lettori, i quali sanno che si può oggi comprare un motore Luzzati di 25 cavalli con 1500 lire, si figurano che un motore di 1 cavallo per modello d'aeroplano non debba costare che poche lire.



Anche se ciò fosse, il motore a benzina non può adattarsi per piccole forze - l'accensione, la regolazione, la carburazione in un motorino di poca forza e così leggero da renderlo pratico, dovrebbero essere costituite da tanti organi di precisione che renderebbero il piccolo motore più costoso di uno grande.

Non rimane, dunque, di pratico che il motore a gas; ma bisogna trovare un gas a disposizione di tutti, di facile acquisto e conservazione.

Fortunatamente in commercio il più diffuso è l'acido carbonico, adoperato dai fabbricanti di birra, di ginepro, fabbriche di ghiaccio, ecc.

Esso viene venduto in «bombe» ossia cilindri d'acciaio, per quali si paga un deposito corrispondente al valore del cilindro. Il gas stesso non costa caro.

Il gas acido carbonico ha un inconveniente: nel passaggio dallo stato liquido allo stato gascoso (cioè appena si apre il rubinetto di chiusura e diminuisce la pressione che lo ha reso liquido), esso sottrae agli oggetti che lo circondano tanto calore da gelarli. (Su questo principio si fonda la fabbricazione del ghiaccio artificiale.) Tra la bomba ed il motore è dunque necessario un apparecchio che mitighi la congelazione, senza diminuire troppo la pressione del gas, che deve venir utilizzata nel motore e trasformata in forza rotativa.

Il motorino che illustriamo ha 8 cilindri, ciascuno di circa 7 cm. di diametro e circa 3 cm. di corsa alla stantuffa. Pesa 700 grammi e sviluppa 1 cavallo. Il diametro complessivo è di 18 cm. Costa circa 300 lire.

A Issy-les-Moulineaux ha percorso 1178 metri in 92 secondi, con una velocità di 46 km. all'ora, con un carico di un chilogrammo di acido carbonico.

*Pino Càrbini*



1938 - Mario Feruglio di Udine con l'I-ORME da lui progettato e costruito. Aliante di oltre 3 metri di apertura alare, ha ottenuto il primato nazionale di distanza con 23 Km.

Dal campo 'Arizona 2000' di Campofornido  
riceviamo gli Auguri di GIULIO DORIO  
che ricambiamo con piacere.



ARIZONA  
CAMPO FORMIDO

Con Tanti AUGURI e  
RINGRAZIO DIRIGENTI e SOCI

Giulio Dorio



## Curiosità motoristiche

da Pierangelo Quagliari



Salve Pino, Daniele,

una "curiosità" che ho scovato nel web :

è un Supertigre G20/15 glow limato per alleggerirlo e dotato di un tappo posteriore in plastica realizzato nel 1980 per estremizzare i grammi. Usato da Bjarne Schou nel 1982 al Limfjords Competition, Aalborg, Denmark.

Un saluto a voi ed un Augurio di Buone Feste a voi e le vostre famiglie.

Pierangelo

## UN NUOVO MOTORE DA 1,5 cc



Per chi ricorda, qualche mese fa era apparso sulla nostra rivista un piccolo servizio riguardante il mio primo motorino auto-costruito, terminavo le poche righe di commento confessando che non solo l'esperienza mi era piaciuta tantissimo ma che non vedevo l'ora di cimentarmi in qualcosa di più serio.

Ebbene quello che vedete illustrato in queste pagine è il risultato dei miei ultimi sforzi, questa volta non si tratta di un diesel ma di un glow, la cilindrata è rimasta di 1.5 cc, non più aspirazione

"piston-port" ma a disco rotante ed anche la posizione dello scarico è variata.

Il progetto è interamente personale sviluppato interamente al CAD 3D ma credo sia una definizione non completamente corretta, qualsiasi cosa io provi ad immaginare come invenzione scopro regolarmente poco tempo dopo su internet con disappunto che è già stata usata e sviluppata fino al suo limite.

Praticamente questo glow non è altro che un "condensato" di soluzioni già sperimentate ed usate ampiamente in passato, ho paura che di veramente nuovo da inventare ci sia rimasto ben poco.



A parte questa doverosa considerazione posso dire che la soddisfazione al termine del progetto è stata grande, la prima esperienza fatta con un diesel è servita parecchio e come avevo sospettato l'accoppiamento pistone cilindro nei glow mi è parso meno critico da ottenere.

Dopo un diesel rozzo e goffo ho tentato di curare

meglio l'aspetto esteriore, gli ingombri ed il peso riuscendoci soprattutto in quest'ultimo solo parzialmente. Infatti, completo di elica ed ogiva, si aggira sui 145 gr.

Anche le prestazioni risultano un gradino sotto ad un glow di serie attuale, al momento è ancora in fase di rodaggio ad oggi ha bruciato non più di 400 cc di miscela con 67% alcool 23% ricino e 10 nitro , ma ho la percezione che ad ogni accensione successiva riesca a girare più liberamente.

La regolazione dello spillo risulta delicata forse anche a causa di un venturi libero da 4 mm , ma una volta trovato il giusto setting gira bello rotondo e le ultime misurazioni danno circa 12.500 giri al minuto con una elica 7x3 , sono quasi certo che al termine del rodaggio i 13.000 giri al minuto sono alla sua portata.

Per migliorare le prestazioni potrei anche modificare il timing , ora ha uno scarico di 144°, un travaso di 120° ed una aspirazione di 120°; sono valori abbastanza "tranquilli". Diciamo che i margini di modifica per delle aperture più estreme ci sarebbero.

Non intendo però cambiare fasatura perché in questa configurazione parte facilmente e gira costante e per la verità devo ringraziare di questo anche i buoni consigli di Giancarlo Buoso e Gian-Mauro Castagnetti che con quasi paternale pazienza mi hanno spiegato e svelato qualche "trucchetto" del mestiere.

La prima versione della testa infatti portava ad un valore di compressione veramente basso , meno male che ho avuto lungimiranza prevedendo da subito una testa sdoppiata , in questo modo cambiare la forma e altezza della camera di scoppio risulta molto veloce trattandosi di un semplice pezzo di tornitura .

I materiali di costruzione sono quanto di più facile reperire in commercio , trafilato lega 6082 per il corpo e per i coperchi anteriore e posteriore , la biella in lega 7075



che lavora direttamente sui perni senza l'interposizione di boccole.

Il pistone è in ghisa meehanite ed è l'unico materiale che ho fatto fatica a trovare, rassegnandomi alla fine ad acquistarla a caro prezzo via internet in U.K.. Per la camicia ho usato del semplice acciaio al piombo facile da trovare e soprattutto a lavorare e, inoltre, con un pistone in ghisa, risulta un accoppiamento abbastanza affidabile anche se con resistenza all'usu-



ra limitata.

L'albero motore è stato ricavato da un bullone a testa esagonale M16 di acciaio classe 8.8 che si è rivelato abbastanza facile da lavorare anche con i miei mezzi limitati , per la valvola a disco ho usato un trafilato in PA 66 che sembra fare il suo dovere.

Alla fine gli unici particolari di acquisto si riducono ad un cuscinetto a sfera 6x15x5 a cui ho tolto gli schermi metallici e alle viti M2.5 con testa a bottone/cava esagonale in acciaio classe 12.9 tagliate alle giuste lunghezze.

Tutte le parti tornite e fresate le ho ottenute con il mio Myford S7 utilizzando sia un mandrino autocentrante che uno a 4 griffe indipendenti , ho usato ovviamente anche una piccola squadra a fresare fissata sul carrello del tornio.

Per ottenere un risultato tutto sommato decente non servono numerose e costosissime attrezzature ma ovviamente occorre mettere in preventivo un piccolo budget ... insomma, qualche sacrificio iniziale serve.

Spero che la mia esperienza spinga altri modellisti a provare a cimentarsi in questo hobby. Le informazioni in internet non mancano ed in Italia abbiamo dei progettisti veramente in gamba e soprattutto disponibili ad aiutare nuovi "motoristi".

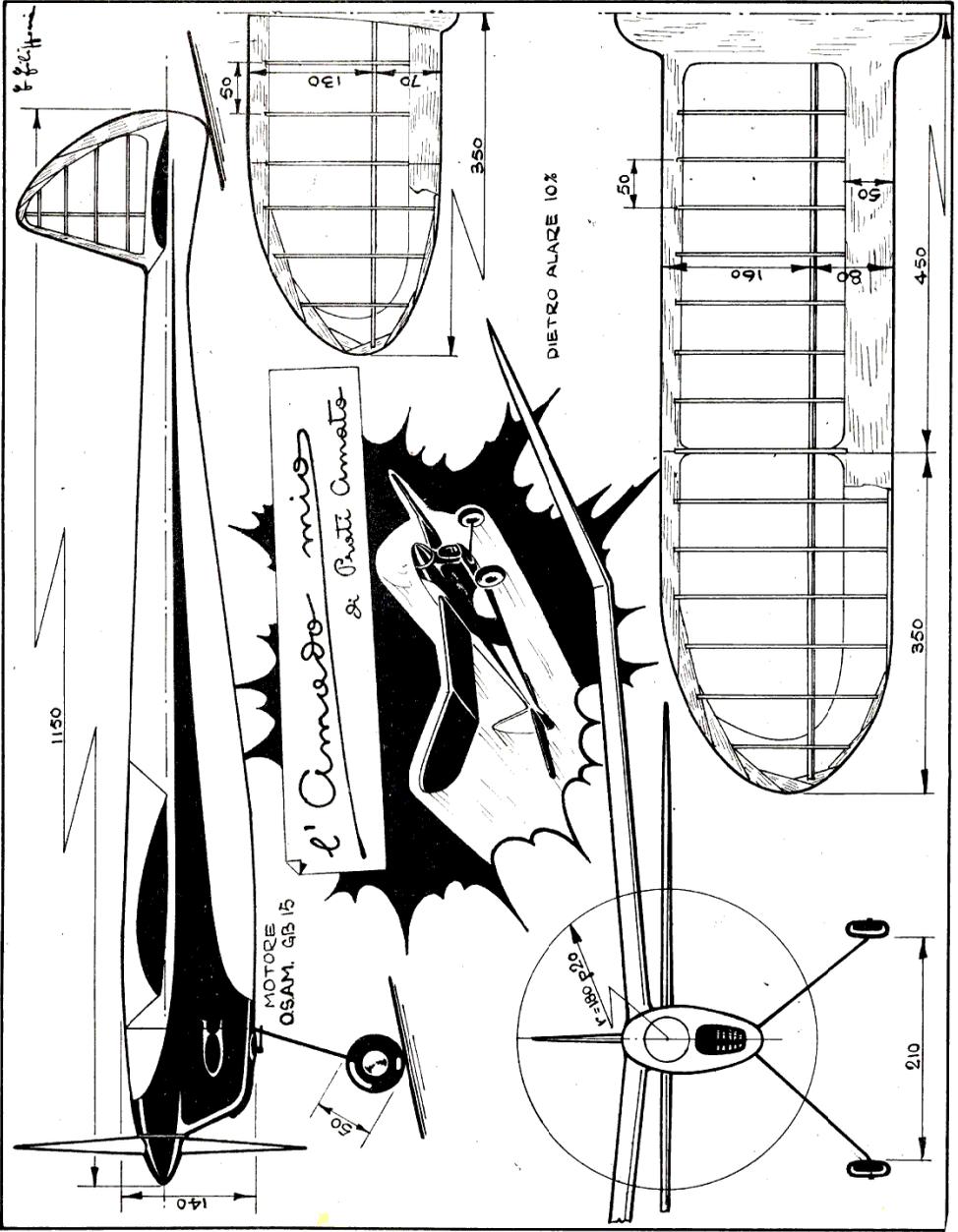
Termino qui la mia presentazione ringraziando per la bella accoglienza a Cartigliano e tutti quanti mi hanno aiutato , per chi lo desidera posso dare gratuitamente i disegni costruttivi, ora sto già pensando al prossimo (spero solo di non metterci una vita a costruirlo !) vorrei un 2.5 cc un po' "cattivo" e spero di farlo anche volare ... magari su un GIP 46!

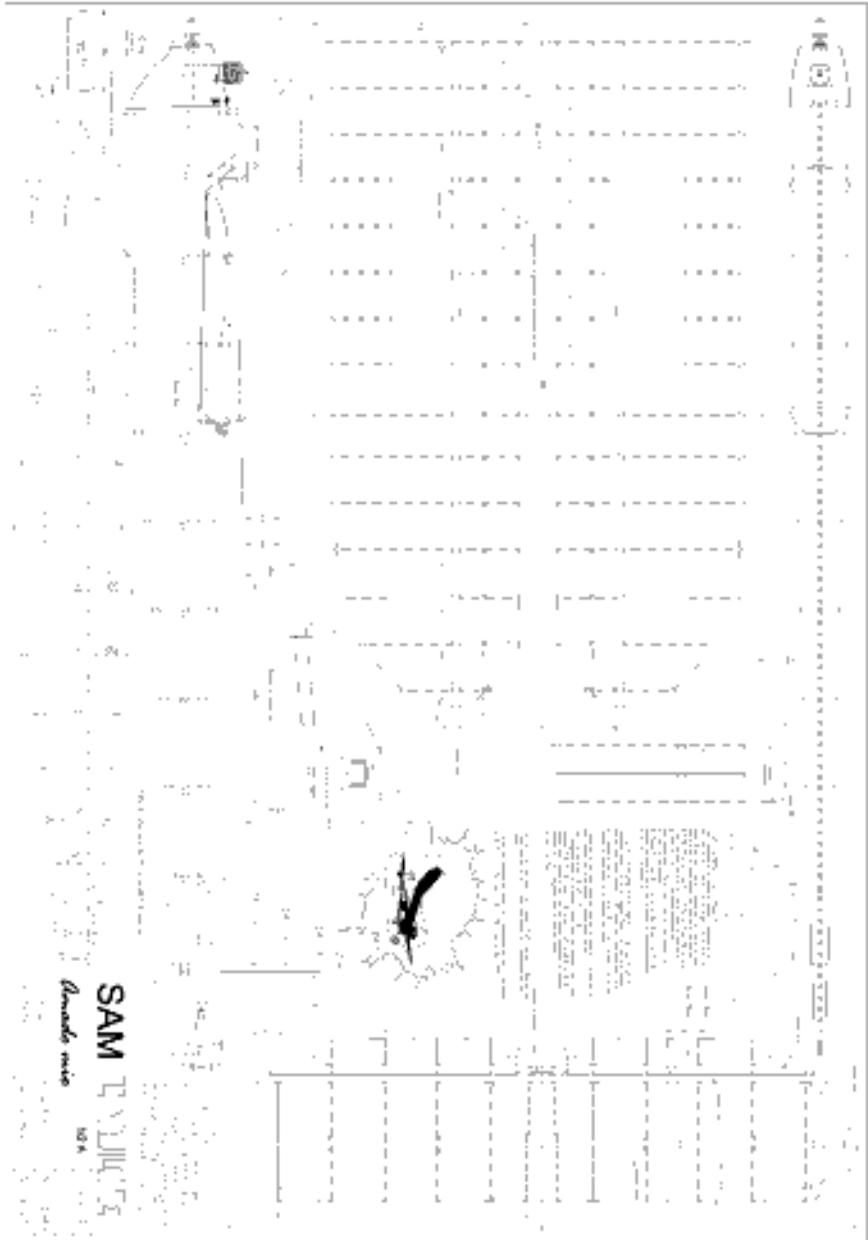
*Franco Colla*

## AMARCORD



**Ruggiero Pasqualini, le sue basette, il suo *Galaxy* ed un piccolissimo Fabio Vescovi nel 1974.**





## **l'Amado Mio in versione 1/2A Texaco**

**Villa Fontana - Budrio - anno 2002**



**Si mette in moto il GB 15 dell'Amado Mio  
di Amato Prati**

# CONCORSO NAZIONALE R.A. 2016

Valle Gaffaro - 3/4 settembre 2016

Le classifiche: (primi tre classificati per categoria)

## OT Elettrici

1	- Rover Mersecchi	Vega 7	pt. 2104
2	- Franco Fabbri	Vega 7	1942
3	- Rover Mersecchi	Langosta	1260

## 1/2 OT Elettrici

1	- Attilio Piccioli	Sinè	1800
2	- Franco Fabbri	Lanzo Bomber	1106
3	- Marco Gianati	Wasp	648

## Civy Boy

1	- Matteo Monti	Civyboy	2400
2	- Roberto Grassi	“	1984
3	- Gianni Artioli	“	1519

## NMR

1	- Walter Gianati	Cloudster	896
2	- Roberto Grassi	JU 2	754
3	- Luigi Sola	Airborn	717

## NMR 2,5 cc

1	- Roberto Grassi	Creep	881
2	- Francesco Posa	Tucano	835
3	- Francesco Posa	Schmia	698

## Electrorubber

1	- Franco Fabbri	Rainbow	1212
2	- Alfred Wikler	Csoda	1041
3	- Marco Gianati	Larry Wake	883

## OTVR/B

1	- Rover Mersecchi	Balestruccio	900 + 232
2	- Sergio Zanzi	Balestruccio	900 + 114
3	- Rover Mersecchi	EIK 38	900

## OTMR/AB

1	- Domenico Bruschi	Sailplane	1146
2	- Luigi Sola	Playboy	1015
3	- Roberto Grassi	Stratostreak	1000

Texaco

1	- Attilio Piccioli	Sinè	2182
2	- Luigi Binelli	Duca	1826
3	- Angelo Cavicchioli	Benny Box Car	1522

1/2 A Texaco

1	- Franco Negro	Lanzo Bomber	1517
2	- Alfred Wikler	Civyboy	1481
3	- Gaetano Fratini	Scalatore	1381



## Raduno Malpensa, 9 ottobre 2016 a cura di Piero Muzio

Presenti 16 modellisti con 28 modelli. Cielo coperto, ma senza pioggia. Organizzazione con diverse lacune, ma svolgimento dei lanci senza particolari problemi.

La nuova formula della sezione GIP 46 sembra continuare a non funzionare, ma anche le altre non brillano. Quasi certamente è un problema umano di modellisti più che di formule che comunque, e mi ripeto, devono essere semplici, inclusive, facili da capire e da applicare.

Le classifiche:

t”

### GIP 46 Old

Piero Muzio 40.08

### GIP 46 Mild

Castagnetti 19.55

Buoso 21.40

Ugolini 32.08

Rossi 33.15

Ferrari 42.22

### GIP 46 Open

Giroto 27.10

Beia 32.60

### Garofali Diesel

Angeloni 25.70

### Garofali Glow

Rossetti 20.30

Muzio 21.74

Buoso 23.97

Giroto 24.80



Ugolini	25.14
Garzonio	31.20

### **Weatherman**

Castagnetti 2.5	16.64
Garzonio 2.5	29.00
Rossetti 3.5	15.80
Angeloni 3.5	16.75
Angeloni 10.0	15.15

### **Formula 40**

Pocaterra	16.48
Muzio	17.30
Angeloni	22.50



**Sport Jet** (categoria non prevista inizialmente e inserita per i Trevisani e per la coppia Pocaterra-Ugolini)

Durigon	18.15
Zanin	18.70



## LIBRERIA

Comunichiamo ai soci più recenti, che probabilmente non ne conoscono l'esistenza, che sono ancora disponibili alcune copie del libro **'Littorio-8 giugno 1939'**, che illustra la prima gara italiana per motomodelli riservata ai giornalisti svoltasi a Roma l'8 giugno 1939. Il volume, riccamente illustrato, conta 185 pagine, e viene ceduto a 15 Euro per i Soci ed a 20 Euro per i non soci. Chi lo desidera si rivolga alla Segreteria.



Pietro Francesco Muzio



STORIE MIE NELL' ITALIA DEL XX° SECOLO

1937 - 1973

**Piero Muzio** ha preparato il primo volume di una sua storia autobiografica e aeromodellistica. Abbiamo potuto dare una scorsa al libro, che ha destato tutto il nostro interesse. Il secondo volume dovrebbe uscire entro l'anno. Nella copertina, la madre di Pie-

ro a Roma, per una udienza papale, nel 1934.

Ogni notizia sul volume, consegna, prezzi e quant'altro sarà fornita dall'autore:

**[pieromuzio@alice.it](mailto:pieromuzio@alice.it)**

## XII CONVEGNO MOTORI “NINETTO RIDENTI

Cartigliano, 12 novembre 2016

Edizione in tono minore questa del 2016. Molte le assenze dovute essenzialmente a motivi di salute e/o familiari. E quasi tutti impossibilitati a presenziare ad entrambi i giorni inizialmente previsti, per cui ho preso la decisione di annullare la seconda giornata. Per il futuro si vedrà.

Ma non tutto è stato male, anzi.

Per la prima volta è venuto a trovarci l'ultimo socio, del Tornio Club, Franco Colla, che ha portato l'ultima sua realizzazione, un bel 1,5 cc glow che trovate dettagliatamente descritto a pag. 9. Abbiamo visto il motore girare benissimo al banco e abbiamo saputo che il suo prossimo progetto riguarda un 2,5 cc glow ad alte prestazioni da usare nelle gare GIP. Lo abbiamo visto parlare fittamente con Alberto Dall'Oglio e non credo sia difficile immaginare di cosa parlassero.

Altra novità è stata la presenza di Denis Zorzi, che ha presentato, tra le altre cose, una notevole collezione di modelli u-control della Cox, ormai delle vere rarità.

Gianmauro Castagnetti, venuto in possesso di una notevole quantità di parti di chiara provenienza Rossi, dopo averle studiate con attenzione ed aver capito di cosa si trattasse, è riuscito a ricostruire quattro motori Rossi. Dopo un attento esame è riuscito a mettere assieme 4 motori diversi mai prodotti in serie.



*Zorzi, Castagnetti, Colla*



Salvi Angeloni ha illustrato le modifiche apportate al Cox Tee Dee 049 utilizzato nel modello con cui quest'anno ha stravinto quest'anno la gara di Classic Speed inglese. Il modello è il Twister, progetto di Lloyd W. Hunt pubblicato su Model Airplane News nel gennaio del 1954. E' uno dei modelli preferiti da Salvi per le sue ottime caratteristiche di volo.

Sul motore, che è del 1960 ha montato un cilindro tipo "Thick wall" post 1972 con tre travasi. L'accoppiamento è di quelli che consentono l'ingresso di aria nel carter quando il pistone è al punto morto superiore. Tutte le parti sono state migliorate smussando gli spigoli dei condotti e delle luci e lucidando le parti a contatto per ridurre gli attriti. Il gioco biella pistone viene riportato al minimo ogni quattro voli utilizzando l'apposito attrezzo e la testa originale è stata sostituita da una testa Galbreth in grado di portare le candele Nelson. La miscela è composta dal 40% di nitro metano, 37% di alcol metilico, il 15% di olio di ricino e l'8% di olio Klotz 'Bean oil'. Sotto la testa monta quattro guarnizioni, per un totale di 0,38 mm, per adattare il rapporto di compressione alla quantità di nitro. Utilizzando un'elica "elettrica" Graupner portata a 110x132 mm il motore gira a terra a 23.800 giri. La velocità raggiunta sul quarto di miglio con partenza da fermo è stata di 94.57 Mph pari a 152,96 Km/h superando del 5,1% il record precedente.

Giuseppe Candon ha esposto la sua collezione di motori di piccola cilindrata che cresce di anno in anno grazie ai ritrovamenti in vari mercatini.



Giuseppe Candon ha esposto la sua collezione di motori di piccola cilindrata che cresce di anno in anno grazie ai ritrovamenti in vari mercatini.



Alessandro Rossetti ha portato il modello con cui quest'anno si è aggiudicato il Trofeo Garofali con 177,34 km/h.

*Pino Càrbini*

## Gran Prix dell'Etna 2016 Ramacca, 3 e 4 dicembre

UN SUCCESSONE!!! Questo GRAN PRIX dell'ETNA 2016 è stato un successo sotto tutti gli aspetti. Successo di partecipanti, di modelli iscritti, di condizioni meteo. Sei categorie di modelli, Un evento speciale, Trenta partecipanti, settanta modelli iscritti nelle due giornate, temperatura mite, vento giusto, centonovantacinque lanci, e per finire Etna e Sole splendidi.

Quest'anno la presenza di "stranieri", è stata entusiasmante, da Londra è arrivato Luigi Binelli accompagnato dalla inseparabile Gemma, dal Friuli il Presidente di SAMItalia62, Mario Gialanella e consorte, dalla Toscana, Attilio Piccioli e Benito Bertolani, da San Marino Nick Bruschi e consorte, dall'Emilia Tiziano Bortolai, Luigi Sola e Walther Gianati accom-



pagnati dalle rispettive mogli, dalla Campania Francesco Scarfi, Lorenzo Boccia, Salvatore D'acunzo, Massimo Imoletti e figlio, dalla Puglia Franco Posa e consorte, dalla Calabria Mimmo Candido (prossimo ai 90 anni). Da Palermo Mario Mazziotta accompagnato da Carlo Oddo, dall'isola di Vulcano Giulio Blasi, da Messina Nino Colasanzio, Bruno Artuso, Giacomo e Pietro Mauro.

Quest'anno, per le classifiche, ho adottato l'attuale Regolamento Europeo, che da voci di corridoio sembrerebbe che per la prossima edizione, sarà parecchio stravolto. Tutti i concorrenti hanno rispettato alla lettera anche il nuovo Regolamento ENAC ed ancora oggi non mi spiego come, con il limite di cinquanta metri di quota alcuni concorrenti siano riusciti a stare in aria anche per più di trenta minuti. Debbo dire che è stato molto impegnativo per la quota raggiungibile, ed i concorrenti anche se stremati l'hanno gradito :-)

Per la conduzione di gara, come lo scorso anno, ho scelto la formula europea e cioè fissato l'orario d'inizio e di fine dei lanci, ogni concorrente era libero di scegliere il momento che preferiva per effettuare i lanci previsti. Ho fatto una sola eccezione, il lancio collettivo di 15 modelli nella categoria ½ A ELETTRICO, e dei 10 modelli nella OT ELETTRICO, e debbo dire che è sempre emozionante vedere tanti modelli colorati prendere il volo contemporaneamente. Ma veniamo alla gara.

### Sabato 3 dicembre

Sveglia all'alba, macchina già carica dalla sera precedente, colazione al solito bar ed alle 7,30 arrivo al campo. Immediatamente dopo cominciano ad arrivare i partecipanti. Si regolarizzano le iscrizioni, ad ogni concorrente regalerò la tradizionale mattonella in legno e quest'anno anche un cappellino rosso con il logo della manifestazione. Sabato sono programmate tre categorie. TEXACO, ½ A TEXACO e 1/2 OT ELETTRICO per un totale di trentasette modelli. Dopo un breve briefing, comunico che i lanci dei modelli potranno essere liberi e potranno essere effettuati fino alle 15.30, ad eccezione del primo lancio dei modelli elettrici, per i quali sarà effettuato un lancio collettivo alle ore 11,00. Appena la temperatura si alza un po' i concorrenti iniziano a lanciare i loro modelli immediatamente, facendo registrare tempi di tutto rispetto. Il momento più bello è stato nel dare il via a quindici modelli contemporaneamente nella categoria ½ A Elettrico. Uno spettacolo nello spettacolo. La concentrazione dei concorrenti è altissima. I lanci proseguono per tutta la mattinata interrotti solo per il pranzo.

Alla fine, completati tutti i lanci regolamentari, nella categoria TEXACO, dopo un volo di oltre 30 minuti, gli AIRBORN di Luigi Sola e di Pietro Mauro, il PB2 di Salvatore D'Acunzo ed il GOOL di Lorenzo Boccia dovranno andare ai lanci di spareggio che vedrà vincitore Luigi Sola seguito al 2° posto da Pietro Mauro ed al 3° da Salvatore D'Acunzo. Nella ½ A TEXACO si debbono completare tutti e quattro i lanci regolamentari per poter stabilire il vincitore, Romeo Letor, che con l' AIRBORN, supera il KERSWAP di Salvo Spina e l' AIRBORN di Nino Colasanzio. Franco Trovato con il CHAMP supera Raffaele



Narcisi con il KERSWAP e Antonello Donato con il SINE' nella ½ OT ELETTRICO.

La serata si conclude con una lunghissima tavolata di trentasette commensali per la classica "Cena sociale" al Paradiso della Zagara, dove ancora una volta lo Chef si guadagna la "stella d'oro".

### **Domenica 4 dicembre.**

Altra giornata splendida, trascorsa molto piacevolmente. Tre categorie in programma, OTVR, OTMR ed OT ELETTRICO ed un Evento Speciale: il TEXACO ANTICO, per un totale di 28 modelli in gara. Tempo ultimo per completare i lanci le ore 15,00. Gli aliantisti si spostano e piantano i picchetti per le loro fionde ad una estremità del campo in modo da non intralciare con il loro cavo il volo degli altri modelli. La classifica, somma dei tre migliori lanci su quattro, premia Salvo Lizio, che con il LUNAK ha la meglio sul THE RED HAWK di Turi Russo ed il PF 15 di Carmelo Guerrera.

Nella OTMR Lorenzo Boccia con il PILADE supera l'AIRBORN di Luigi Sola ed il BOMBER di Nick Bruschi per una manciata di secondi.

L'ultima categoria in gara, l'OT Elettrico, vede vincitore lo STARDUST di Franco Trovato sul BABY MERCURY di Giulio Blasi ed il PLAYBOY di Salvo Spina.

Quest'anno, su invito di Tiziano Bortolai, ho inserito l'evento speciale TEXACO ANTICO, che ha visto primeggiare Luigi Sola, con un LANZO BOMBER motorizzato OHLSON 60 SPARK, su Attilio Piccioli con un bellissimo SINE' sempre motorizzato OHLSON 60 SPARK e Tiziano Bortolai con un LANZO RC1 motorizzato OK SUPER 60 SPARK.



La giornata si conclude con la consueta premiazione in mezzo al campo, dei primi tre classificati delle varie categorie. Chiudo Il Gran Prix dell'Etna 2016 con un'abbondante doccia di spumante sui presenti, ringraziando tutti gli amici che hanno reso questa manifestazione un "evento importante", la maestosità sempre presente dell'Etna, le mie mutande rosse e soprattutto il vero responsabile delle bellissime giornate che caratterizzano ogni edizione del GRAN PRIX dell'ETNA, il sempre presente ZIO VITTORIO che ci protegge dall'alto.

Insieme a questo breve resoconto delle due splendide giornate, allego le

classifiche di gara complete.

Purtroppo, come preventivato, dal lunedì dopo la gara il tempo è stato brutto e gli amici che sono venuti da lontano e rimasti in zona fino all'Immacolata hanno dovuto aprire l'ombrello e scoprire che anche in Sicilia esiste la nebbia. Scusate. La prossima volta cercherò di ottenere un bonus "Bel Tempo" almeno finché gli Amici resteranno in Sicilia, terra del Sole.

Grazie a tutti ed arrivederci a dicembre del 2017.

Tutte le foto ed il video del raduno possono essere visti al seguente link:

[http://www.webalice.it/carlo\\_minotti/](http://www.webalice.it/carlo_minotti/)

### Classifiche:

#### 1/2A Texaco

1- Gaetano Letor	Airborn '38	pt. 2002
2- Salvatore Spina	Kerswap '42	1855
3- Antonio Colasanzio	Airborn	1645

#### 1/2 OT Elettrico

1- Franco Trovato	Champ '46	2262
2- Raffaele Narcisi	Kerswap	1919
3- Antonello Donato	Sinè '46	1828

#### OT Elettrico

1	- Franco Trovato	Stardust '40	2670
2	- Giulio Blasi	Baby Mercury	1917
3	- Salvatore Spina	Playboy '40	1679

#### OTMR

1	- Lorenzo Boccia	Pilade '50	1440
2	- Luigi Sola	Airborn '38	1408
3	- Domenico Bruschi	Lanzo Bomber	1398

#### OTVR

1	- Salvatore Lizio	Lunak 1949	813
2	- Turi Russo	Red Hawk '49	596
3	- Carmelo Guerrera	PF 15	517

#### TEXACO Antico (!?)

1	- Luigi Sola	Lanzo Bomber	1321
2	- Attilio Piccioli	Sinè '46	920
3	- Tiziano Bortolai	Lanzo Bomber RG1	764

#### TEXACO

1	- Luigi Sola	Airborn '38	1800 + 1166	= 2966
2	- Pietro Mauro	Airborn '38	1800 + 1010	= 2810
3	- Salvatore D'Acunzo	PB2 '36	1800 + 820	= 2620

# FRANK EHLING ½ A TEXACO CHALLENGE

## GARA POSTALE INTERNAZIONALE

### Risultati Finali edizione 2016

<b>Chapter</b>				
1	114	Hummel/Work Field –Ohio	USA	5400
2	84	Mount Pleasant, Brisbane	AUSTRALIA	4381
3	75/81	Litomysl	Rep.CECA	4243
4	62	S.Dalmazio/Modena	ITALIA	3952
5	1953	Baradero	ARGENTINA	3841
6	43	Ceder Hill/Tennessee	U.S.A.	2888
7	2001	Fiano Romano, Roma	ITALIA	2847
8	119	Nitra/Brno	SLOVACCHIA	2298

Salve a tutti

Anche quest'anno si è svolta la famosa gara internazionale postale riservata alla categoria 1/2 A Texaco ed intitolata a Frank Ehling. Vendo vinto la precedente edizione



l'organizzazione era a carico della SAM 2001 che ha rimesso in palio il trofeo Challenge che, da circa trenta anni, viene conteso, all'ultimo secondo di volo, tra i Chapters SAM di tutto il mondo. Quando la SAM2001 vinse la prima volta il trofeo ricordo che, dopo qualche mese mi sono visto arrivare a casa un pacco con dentro un enorme trofeo, con un aquila trionfante sulla sommità ed una enorme base in legno sulla

quale, su placche di metallo, sono stati incisi tutti i nomi dei chapters che la hanno vinta, anno per anno al 1985 ad allora. Leggere tutti quei nomi e quelle date mi ha



dato una emozione che ancora ricordo con piacere. Adesso torniamo a noi, la vittoria della edizione 2016 è andata alla squadra della SAM1-14 – Ohio, capitanata da George Lamb che ha totalizzato il punteggio pieno di 5400 punti. Possiamo dire che è stato un

ritorno a casa, comunque, dato che la SAM114 aveva vinto le edizioni precedenti a quelle vinte dalla SAM2001, precisamente quella del 2012 e del 2013. Riguardo questa edizione voglio ringraziare particolarmente la squadra della SAM62 che, dopo alcuni anni di assenza, è tornata a gareggiare nel tentativo di contendere, assieme a noi, il trofeo agli altri Chapters. Scorrendo le foto delle varie squadre mi fa piacere

vedere come alcune di loro sono numerose, Argentina in testa. Per un amante di questo tipo di modelli e di competizione, non può che farmi piacere contare un totale di 43 concorrenti componenti le 8 partecipanti.



Ritengo che questa categoria sia tra le più divertenti di tutto il movimento OT e che costituisca un ottimo primo passo per entrare in contatto con il magnifico mondo del modellismo old time. Per me lo è stato e sono certo che, debitamente incentivato, costituirà un ottimo inizio per altri aeromodelлисти che poco hanno a che spartire con gli ARTF, droni, schiumini attualmente imperanti. Grazie ai miei compagni di squadra che, ormai da alcuni anni, mi supportano e “sopportano”. Riguardo alla squadra della

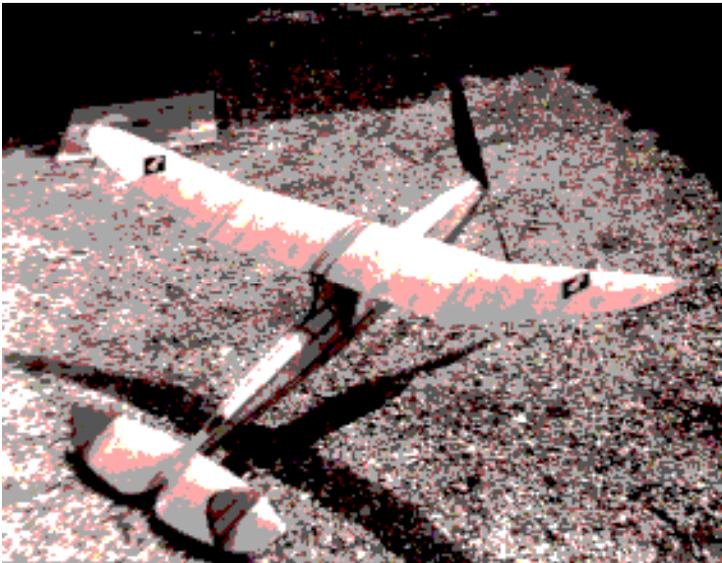
2001, sfortunatamente la data scelta, il 16 Ottobre 2016, non è stata una buona giornata per la gara. La giornata si è presentata soleggiata e con cielo limpido, ma le termiche erano rarissime, come mostra bene la classifica dove un solo concorrente ha raggiunto i 10 minuti di volo. Troppo poco per poter puntare in alto. Sarà per la prossima edizione.

Concludo con un grazie particolare al Presidente del Gruppo Aeromodellistico Armando Pallini di Fiano Romano per il fattivo supporto che mi hanno dato sia in questa che in altre iniziative nel campo

OT, e spero di vedervi sempre più numerosi a frequentare questa semplice, affascinante categoria. Scaldate i motori, vi aspetto in pista il prossimo anno con l'edizione 2017 del Trofeo Frank Ehking.



*Curzio Santoni*



Un bell'elastico del 1938

( foto Dorio )

## CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2017

14/15 Gen	Roma	Cena degli amici - Assemblea generale	P. Montesi	348-7324797
5 Feb	Zanica BG	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
11/12 Mar	Verona	Model Expo	P. Carbini	340-3541669
25 Mar	Modena	Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
16 Apr	Lugo RA	Gara C.I. F2B	L. Lanzoni	368-607198
21 Mag	Cirié TO	Gara Cisalpino F2B	G. Zenere	335-6130031
17/18 Giu	Cirié TO	Gara C.I. F2B	G. Zenere	335-6130031
25 Giu	Valdagno VI	Gara Cisalpino F2B	G. Zenere	335-6130031
2/3 Set	Lugo RA	Gara C.I. F2B	L. Lanzoni	368-607198
17 Set	Chiasiellis UD	Gara Cisalpino F2B	M. Giroto	335-1318415

**Segreteria** c/o: **Giuseppe CARBINI** - Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa (VI) - tel. 0424.35058 - 340-3541669  
E-mail: [info@sam2001.it](mailto: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](mailto:g.carbini@tim.it) (precisare che non si tratta di un acquisto)  
Intestatario: Giuseppe Carbini

**La Redazione** c/o: **Daniele Vescovi** - Viale Olanda, 2 - 44123 Ferrara  
tel. 0532.63407 - 333-1288763 - E-mail: [daniel38@alice.it](mailto: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.



**Gianluigi Gazzea**