

L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 89

Gennaio - Giugno 2017





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

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)

SOMMARIO

- La parola al presidente	P. Montesi	pag. 1
- Ringraziamento	Z. Rossi	" 2
- Dalla Redazione	P. Montesi	" 3
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 4
- La cena degli amici	P. Càrbini	" 5
- Assemblea generale	P. Càrbini	" 6
- Storia profili Grant e ClarkY	S. Richmond	" 10
- Guidonia	D. Vescovi	" 12
- 13^ Model Expo Verona	P. Càrbini	" 14
- Visita a Giulio Dorio.	P. Càrbini	" 16
- 17^ Memorial A. Prati	P. Càrbini	" 19
- Mostra al Feltrinelli	P. Càrbini	" 22
- ETA 6 di Elio Tacchella	G. Mauro	" 24
- La gara del Vittorioso	G. Lusso	" 26
- Vola	S. Taccani	" 28
- Trofei GIP-Garofali-Saudella	P. Càrbini	" 30
- Considerazioni sui trofei	A. Rossetti	" 33
- Raduno VVC a Sassuolo	G. Castagnetti	" 35
- Raduno VVC a Malpensa	R. Rossi	" 38
- Raduno VVC a Chiassiellis	P. Del Bianco	" 40
- XV Eurosam	L. Boccia	" 42
- Ricordo di G. Gazzea	P. Montesi	" 47
- Ricordo di G. Gazzea	F. Altamura	" 48
- Ricordo di G. Ursicino	M. Ursicino	" 49
- Ricordo di F. Bugada	P. Càrbini	" 50
- Ricordo di L. Pascale Langer	P. Càrbini	" 51
- Ricordo di G. Fabbri	P. Càrbini	" 52

La documentazione fotografica e i disegni di questo numero sono stati forniti da: L'Ala n. 11 1947, Model Airplane News n. 1929, Il Vittorioso n. 29 1951, A. Calza, B. Bertolani, Z. Rossi, G. Dorio, A. Fisher, G. Mauro, A. Rossetti, R. Rossi, S. Saccani, P. Del Bianco, G. Castagnetti, P. Carbini, A. Pali Ràbekovi. P. Muzio, G. Loffredo.



Nella prima di copertina il podio della Texaco agli ultimi europei a Nitra, Slovacchia: .L. Boccia, M. Imoletti, Z. Sykora.

Nella quarta la copertina del primo numero di Model Airplane News del luglio 1929.

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

LA PAROLA AL PRESIDENTE

Ho ricevuto oggi il Notiziario SAM 62, n° 175 aprile 2017.

A pag. 7 ho letto i tre quesiti proposti con le varie opzioni di risposte.

Al quesito n° 1: “*Vanno unificate le due SAM Italia?*” - le tre risposte suggerite recitano:

- 1) *Non so*
- 2) *Visto i precedenti non ha importanza*
- 3) *Deve sparire SAM 2001*

Quest'ultima risposta (*Deve sparire SAM 2001*), che suona come una sottile e volgare violenza di netto sapore nazi-fascista, ha suscitato la mia indignazione.

Dalla nascita della SAM 2001, insieme a Ninetto Ridenti e tanti altri amici, sentendo vivamente l'appartenenza alla grande famiglia dei Modellisti Storici, a sostegno della medesima, abbiamo sempre continuato con entusiasmo a rimanere soci anche della SAM 62.

Non capisco come Mario Gialanella, presidente della SAM 62, abbia potuto avallare il punto 3 del quesito 1 (*Deve sparire SAM 2001*), proposta provocatoria ed inaccettabile tra le nostre Associazioni.

In tutti gli altri paesi esistono diverse SAM, che vivono operando tra loro nel rispetto reciproco delle varie idee.

Credo che sia necessario allontanare e rifiutare ogni istinto di aggressività e litigiosità, altrimenti l'anima dell'Aeromodellismo storico, stanca di tante miserie, torna sempre più nell' Ala di Luce in attesa di tempi migliori.

Paolo Montesi – Presidente SAM 2001

... ma poi mi spiegate cosa vuol dire ... sparire ... ?



Cinereo, 8 gennaio 2017.

Pregiatissimo Paolo Montesì, Presidente
dell'Associazione "L'Aquilone SAM 2003.

Ho ricevuto l'attestazione d'appartenenza alla
stazione spaziale "Terra"; e gradita sorpresa, su
di un quadretto a soprano mobile!

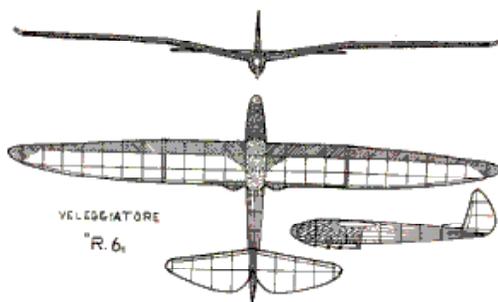
E per di più, gli auguri per il mio compleanno!

Mu grazie per il pensiero e per la tua
gentilezza

Con l'augurio di poterti incontrare e d'essere
utile all'Associazione, ti porgo i miei migliori
saluti

Zelino Rossi

*Alle lettera inviata al presidente,
Zelino Rossi ha allegato questo
trattico del suo veleggiatore R.6
col quale ha partecipato al CN
1938. L'apertura alare è 2 metri.
Il disegno è stato pubblicato sull'
Aquilone n. 26 del 1939.*



DALLA REDAZIONE

Carissimi, questo n. 89 dell'Aquilone esce senza il contributo di Daniele Vescovi che, in questo momento, ha qualche difficoltà a seguire la redazione del notiziario. A Daniele da parte nostra gli auguri di una pronta guarigione e tutto il nostro affetto affinché al più presto possa riprendere con serenità la sua preziosa direzione e collaborazione.

Voglio parlarvi ora dell' incontro avvenuto giorni fa in casa mia per festeggiar l'entrata nel novantesimo anno di Silvano Lustrati. Egli è quindi in attesa di ricevere, tra qualche mese, la ormai famosa pergamena con l' attestato di socio onorario della SAM 2001.

Oltre a questi festeggiamenti, abbiamo parlato, e devo dire con molto interesse, di rilanciare per raduni, gare postali e per la giornata dell' Ala di Luce, categorie di alianti di piccole dimensioni.

Si tratta di alianti con apertura alare di 92 e 100 cm. (come meglio specificato nella bozza di regolamento in preparazione).

Mi dice Gianni Loffredo che In Inghilterra si stanno divertendo moltissimo con questo tipo di modelli, e che nei raduni e nelle gare i partecipanti sono sempre più numerosi.

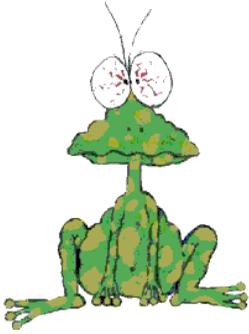
Queste notizie ci hanno entusiasmato, tanto che in quella serata tutti i partecipanti: Lustrati, Rosati, Loffredo, Gangemi, Wessely, Di Chiara, Camponeschi, Sagnotti, Cavallaro e Montesi si sono messi subito all' opera nella ricerca di disegni adatti.

Tutto questo fa ben sperare per i futuri raduni; intanto abbiamo preso l' impegno di produrre e portare un modello di aliante da cm. 100, sul campo di volo a Terni in occasione della 4^a Giornata dell' Ala di Luce che si terrà il 17 settembre.

Quanto detto spero che interessi tutti gli amanti dell' aeromodellismo storico, che con poca "fatica" economica e di tempo, potranno realizzare momenti di soddisfazione nei nostri incontri

Paolo Montesi

LA PENNA AL SEGRETARIO



Inutile negarlo. Riempire questa pagina non è mai stato così difficile. Non era mai successo prima che il nostro Aquilone uscisse con un simile ritardo. I motivi sono vari; primo fra tutti i malanni che hanno colpito molti di noi per periodi molto lunghi.

Qualcuno ha detto che la cena e l'assemblea di inizio anno hanno favorito uno scambio di bacilli, provenienti da ogni parte d'Italia, mai verificatosi prima e che forse sarebbe il caso di pensare ad un periodo stagionale più favorevole per il futuro.

All'interno troverete il ricordo degli amici che ...sono andati avanti, tanto per usare una frase in uso nell'Associazione Nazionale Alpini della quale mi onoro di far parte.

Al momento in cui scrivo i soci in regola col versamento della quota sociale per l'anno in corso sono 203. Erano 207, ma 4 di loro ... vedi sopra.

Tra quelli che risultano non in regola ce n'è uno che sarebbe in regola, e magari è convinto di esserlo, se mi facesse sapere chi è. Ho inviato molti messaggi, una lettera a 35 persone e fatto una decina di telefonate senza risolvere il problema. Il bello, e strano, è che neanche all'ufficio postale e una telefonata al numero verde di Poste Italiane mi hanno consentito di risolvere il problema.

Sto parlando di una ricarica di 50 euro (quota sociale più assicurazione) fatta il giorno 17 febbraio 2017 sulla carta n. 5333 1710 0243 0292. Sul database vedo scritto: "ricarica postepay da Mobile addebito su conto 17/02/2017 10.47.13".

La scritta mi fa pensare che l'operazione sia stata fatta tramite smartphone.

Ripeto per l'ennesima volta che il versamento di danaro sulla carta postepay con la modalità 'ricarica' deve essere seguita da una comunicazione al ricevente.

Spero solo che non lo debba scoprire perché l'interessato è incorso in un incidente e pretenda di usufruire dell'assicurazione.

A proposito di assicurazione: oltre alla polizza che copre i danni a terzi è stata stipulata una polizza di tutela legale alla quale siete tutti interessati per eventuali problemi per i quali potreste essere chiamati a rispondere per la vostra attività aeromodellistica. Il premio è stato coperto con i fondi di cassa.

Ho partecipato a varie attività e mi è parso che, a fattor comune, si possa parlare di un senso di 'affaticamento', specie per quanto attiene l'attività radio. Il contrario si deve dire per il volo vincolato, che gode ottima salute.

Allegati al presente Aquilone trovate, oltre alla tessera sociale e alle polizze assicurative, il fascicolo; 'AEROMODELLI D'EPOCA - Breve guida per un recupero' sulla costruzione dei modelli tradizionali opera di Marcello Zunica. Se non sapete cosa farne perché sapete già tutto, regalatelo. Se ne volete avere altre copie, chiedetemele. Ne ho già fornito un congruo numero all'ADAF dell'Istituto tecnico Feltrinelli di Milano e all'Istituto tecnico aeronautico Nobile di Reggio Emilia.

Per il futuro, vi prego di inviare a me i vostri contributi per l'Aquilone.

Pino Càrbini

ROMA 14 GENNAIO 2017 - LA CENA DEGLI AMICI

C'è mancato poco che la cena e l'assemblea dovessero essere rimandate a causa dell'epidemia influenzale che ha colpito moltissimi di noi, presidente compreso. Alla fine però, il nostro caro presidente padrone di casa, ha superato la fase acuta e ha detto: "Si fa!".

Ci siamo così ritrovati, anche se in numero minore rispetto agli altri anni, felici di rivederci e di scambiarsi ricordi, esperienze e, magari, mostrare qualcosa di interessante come, ad esempio, il gruppo motore di Mario Rocca per i modelli FIC o l'ETA 6 di Elio Tacchella che Giorgio Fabbri ha prestato a Giacomo Mauro perché ne ricavi i disegni.

Tra i presenti, il socio onorario Aldo Montanari e signora.

Dopo un abbondante preludeo, a base di stuzzichini vari, la cena con polenta, salsicce, costine e l'immane porchetta di Ariccia che ci ha fatto ricordare l'indimenticabile Gianluigi Gazzea, precedente fornitore della medesima.



Lustrati, Rocca e il motore per l'FIC



Santoni, Cavallaro, il presidente e la polenta



Montanari e Loffredo



Posa, Fabbri, Rocca e Bertolani

ROMA - 15 GENNAIO 2017 - ASSEMBLEA GENERALE

I lavori iniziano alle ore 11.02.

Sono presenti 26 soci e vengono presentate le seguenti 21 deleghe:

Carbini Giuseppe: Casa Guido, Radi Leonardo, Sbaraglia Paolo, Vescovi Daniele, Vivian Lorenzo;
Santoni Curzio: Landini Fabrizio;
Gangemi Franco: Lustrati Silvano;
Fabbri Giorgio: Mascherpa Guido, Negro Franco, Speri Enzo;
Garofali Leonardo: Castagnetti Gianmauro;
Montesi Paolo: Rodorigo Giulio, Altan Antonio, Vicentini Tiziano; Rosati Giuliano
Quaglieri Pierangelo: Barlassina Biagio;
Loffredo Gianni; Cavallaro Eros;
Canestraro Vincenzo: Artioli Gianni, Ghirardelli Giancarlo;
Mauro Giacomo: Perrone Mario, Colasanzio Giuseppe.

Il presidente, dopo un breve saluto, incarica il segretario di presentare la sua relazione

Situazione soci a fine anno

Soci ordinari: 235 contro 238 del 2015

Soci onorari: 22 contro 19 del 2015

Mancati rinnovi: 28 contro 23 del 2015

Nuovi soci: 28 come nel 2015

Scomparsi: 9 contro 3 del 2015: Boccianti Silvano, Fontana Franco, Frigero Roberto, Gazzea Gian Luigi, Iafra Francesco, Lione Lionello, Musella Francesco, Poloni Ivan, Tascone Valeriano.

Attività varie:

19 marzo Raduno motori Amato Prati Modena

21/22 maggio Model Expo Verona

12/13 novembre Convegno motori Ninetto Ridenti Cartigliano VI, quest'anno (2016) in forma ridotta, ma pur sempre con presenze interessanti come Franco Colla che costruisce motori di sua progettazione, Gianmauro Castagnetti che ha presentato quattro motori Rossi da lui completati utilizzando parti ritrovate. Un collezionista ha portato una serie di modelli Cox pronti al volo.

3 dicembre Convegno Ing. Marchetti Museo Vollandia Linate. Carbini, Montesi, Fabbri e altri hanno visitato il Museo in occasione di un convegno per il 50° anniversario della morte dell'ing. Alessandro Marchetti. Il Savoia Marchetti Historical Group, da poco costituitosi, ha lo scopo di ricostruire un esemplare dell'idrovolante S.55X della crociera del 1933, utilizzando unicamente il volontariato. La SAM 2001 ha donato 500 euro (circa 2 euro a socio) per la ricostruzione dell'S.55. Altri 580 euro sono stati donati da alcuni soci. **Montesi:** in totale sono stati donati 1080 euro. Il povero Gazzea fu il primo ad aderire al progetto di ricostruzione dell'S.55. La SAM 2001 rimarrà nella storia della ricostruzione di que-

sto S.55. **Carbini**: Si cercano collaboratori per il progetto; soprattutto esperti di modellazione 3D. **Montesi**: in conclusione ricorda il discorso fatto a Volandia riferendosi all'aspetto umano dell'iniziativa S.55.

Attività radioassistiti.

20 marzo	Coppa Tevere	Fiano Romano
31 luglio	Raduno in pendio	Monte Fasce
2/4 settembre	Concorso Nazionale	Valle Gaffaro
18 settembre	Giornata dell'Ala di Luce	Terni
15 ottobre	Trofeo Ehling	Fiano Romano

Dettaglio Concorso Nazionale:

	<u>Categorie</u>	<u>partecipanti</u>	<u>vincitore</u>
1.	OT Elettrici	14 classificati su	15 iscritti Mersecchi Rover
2.	½ OT Elettrici	8 “	8 “ Piccioli Attilio
3.	Civy Boy	9 “	10 “ Monti Matteo
4.	NMR	3 “	5 “ Gianati Walter
5.	NMR 2,5	4 “	5 “ Grassi Roberto
6.	Elettrorubber	5 “	5 “ Fabbri Franco
7.	OTVR/B	8 “	8 “ Mersecchi Rover
8.	OTMR/AB	7 “	7 “ Bruschi Domenico
9.	Texaco	7 “	9 “ Piccioli Attilio
10.	½ A Texaco	17 “	18 “ Negro Franco

Trofei GIP 46 – Garofali – Saudella 6,5

Sono state effettuate 8 gare:

8 maggio	Sassuolo	15 classificati su	17 iscritti
5 giugno	Malpensa	9 “	9 “
26 giugno	Termini Im.	9 “	9 “
10 luglio	Lugo Rom.	11 “	11 “
11 settembre	Chiasiellis	6 “	7 “
9 ottobre	Malpensa	8 “	10 “
16 ottobre	Caltanissetta	23 “	28 “
11 dicembre	Acireale	23 “	28 “

<u>categorie</u>	<u>partecipanti</u>	<u>vincitore</u>	<u>km/h</u>
GIP VERY OLD	8 classificati	Maugeri Antonio ED.15D	123,69
GIP MILD OLD	28 “	Castagnetti G.Mauro G.20G	183,58
GIP OPEN OLD	26 “	Tuccari Giuseppe OS.15LA	175,15
GAROFALI G.20G	24 “	Rossetti Alessandro	177,34
GAROFALI G.20D	7 “	Catalano Alberto	142,52
SAUDELLA 6,5	4 “	Pocaterra Claudio	218,45

Dal confronto si evince che l'attività di volo vincolato è stata superiore a quella dei radio assistiti.

Carbini introduce la relazione del tesoriere.

Quaglieri: le entrate sono costituite dalle quote dei 235 soci ordinari iscritti e da contribuzioni volontarie per SAM 2001; presenta le spese e le entrate. Il notevole avanzo è dovuto al calo delle spese per la spedizione dell'Aquilone, che sono passate da 2998,52 del 2015 a 1017,54 euro nel 2016. La situazione è quella che compare nello specchio che segue.

RENDICONTO ECONOMICO 2016			
CAUSALE	ENTRATE	USCITE	TOTALE
QUOTE SOCIALI	7038,14		7038,14
ASSICURAZIONE	1900,00	1902,00	-2,00
CONTRIBUZIONI VOLONTARIE	824,00	1081,00	-257,00
STAMPA AQUILONE		2080,91	-2080,91
SPEDIZIONE AQUILONE		1017,54	-1017,54
GARE E RADUNI		426,00	-426,00
ALTRE STAMPE E FOTOCOPIE		100,40	-100,40
SPESE POSTALI		303,10	-303,10
SEGRETERIA VARIE		321,63	-321,63
MANTENIMENTO SITO		36,19	-36,19
ACQUISTI E VENDITE	229,80	291,00	-61,20
TOTALI PARZIALI 2016	9991,94	7559,77	2432,17
MOVIMENTI CASSA (INTERESSI)	9230,35	9242,00	-11,65
TOTALI 2016			2420,52
SALDO 2015			3381,72
DISPONIBILITA' AL 31-12-2016			5802,24

L'assemblea, chiamata a votare approva all'unanimità il rendiconto economico 2016.

Carbini: introduce il problema della sicurezza del volo. Ha saputo degli inglesi di SAM 1066 che l'EASA (European Aviation Safety Agency) ha diramato una 'Prototype' Commission Regulation on Unmanned Aircraft Operation datata 22 agosto 2016. Tutti gli interessati, e lo siamo anche noi aeromodellisti, eravamo invitati a presentare proposte di varianti. Il 25 novembre inviavo un messaggio all'indirizzo info@easa.europa.eu chiedendo se fosse possibile avere copia della circolare in italiano. La risposta di un cortese Natale Di Rubbo, Regulation Officer - Initial Airworthiness EASA, era negativa. Ad una mia successiva richiesta se avesse ricevuto qualche proposta da parte di qualche associazione aeromodellistica italiana, la sua risposta era: *Sig Carbini, purtroppo non abbiamo avuto alcun commento da associazioni italiane. Abbiamo avuto però incontri con European Sport Association, Federation Aeronautique internationale e con la nuova associazione European Model Flying Union (EMFU). Con il loro supporto stiamo modificando l'art 15 che riguarda i modelli.*

Di questa 'Unione', fondata il 28 ottobre 2016, fanno parte, come potete vedere andando al sito www.emfu.eu, tre associazioni inglesi, tra cui la BMFA, l'Aero Club austriaco, l'International Jet Model committee e altre federazioni o associazioni aeromodellistiche di Francia, Germania, Svezia, Lussemburgo, Olanda, Belgio, Danimarca e Norvegia. L'Italia non ha rappresentanti.

Posa: E' stato alla riunione della FANI del 26 novembre: l'unico interlocutore dell'ENAC è l'AeCI. Altra questione è che per gli APR è entrato in ballo il Viminale. Sono stati nominati oggetti sensibili, pertanto deve esserci messa una "scatola nera" del peso di gr. 30, i modelli devono essere certificati anche se pesano meno di 25 kg. Ultima cosa: le zone non sottoposte alla tutela dell'Aeronautica Militare sono pochissime. Le aree di volo possono, a domanda, essere dichiarate segregate. Unica nota positiva da parte dell'EASA: dove c'è un buon record di sicurezza sul campo di volo certi limiti possono essere superati.

Fabbri: Potrebbero esserci problemi di assicurazione per chi non ha l'attestato di aeromodellismo.

Montesi: in conclusione, cosa fare concretamente?

Gialanella: la conclusione è che si può volare solo in aree segregate. Inoltre ogni aeromodellista deve associarsi all'AeCI onde ottenere l'abilitazione al pilotaggio degli aeromodelli.

Giustozi: L'attestato di aeromodellista viene rilasciato a Modena per 175 euro.

Posa: Cappabianca lo rilascia per 60 euro.

Carbini: Ci sono sempre problemi con l'invio e la ricezione delle mail. Non tutti quelli che cambiano il proprio indirizzo lo comunicano alla segreteria.

Ricorda la figura di Ivan Poloni, esperto aeromodellista, ottimo organizzatore e primo segretario di SAM Italia).

L'attività di volo nel 2016 è stata frenata dalla preoccupazione per il rispetto della normativa ENAC. Dall'esame delle varie attività si evince una maggiore partecipazione alle gare di volo vincolato che non a quelle radioassistite.

Buoso: spiega che nella GIP.46 non ci sono più classi, ma il regolamento è simile a quello della Weatherman.

Mauro: Parliamo di oldtimers. Ha in preparazione il libro sui motori per aeromodellismo in provincia di Bologna. Tra documenti e memorie ne è uscito un libro di circa 200 pagine. Garofali si formò a Guidonia.

Carbonara: Sarebbe interessante ricostruire i modelli che parteciparono alla gara dei giornalisti ricavandoli dalle foto disponibili del volume pubblicato.

Loffredo: In Gran Bretagna le SAM propongono tutte le categorie di aeromodelli e non solo motomodelli come in Italia.

Chiusura assemblea alle ore 13.00.

Verbalizzante Cristiano Giustozi.

Siglato da Carbini.

STORIA SEGRETA DEI PROFILI GRANT X & CLARK Y

di Stuart L. Richmond

libera traduzione da **Encyclopedia of the Golden Age of Model Airplanes - Vol 3**

Nel 1984, quando scrivevo articoli per Model Builder, cominciai a ricevere varie telefonate da Charles Hampson Grant. Sapevo chi era e mi pareva che mi chiamasse Dio. Sin dagli anni '30 avevo cominciato a leggere i suoi articoli di aerodinamica su Model Airplane News e ancora conservo l'articolo intitolato: "Il proporzionamento del vostro modello per la stabilità" pubblicato nel giugno 1936. Avevo sette anni.

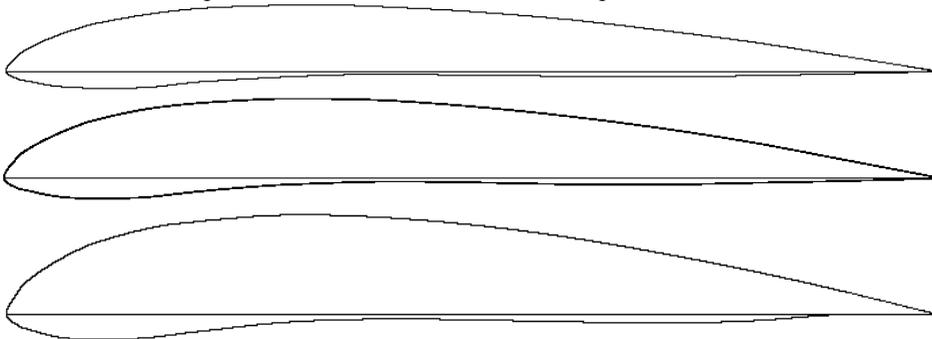
Le sue telefonate erano sempre interessanti, ma un giorno ne ricevetti una che mi fece l'effetto di una cannonata. Mi disse: "Io sono l'originatore dei profili Grant X ... adesso tanto famosi e NESSUNO sa come sono nati. Te lo dirò la prossima volta ... e ti dirò anche dell'origine del profilo Clark Y".

Finalmente la telefonata arrivò. La prese alla larga raccontando di quando aveva comprato una proprietà terriera di 300 acri (poco più di 120 ettari - ndr) nel Vermont dove aveva organizzato un campeggio estivo per ragazzi, ai quali insegnava aeromodellismo, e che poi aveva trasformato in appezzamenti residenziali.

Poi iniziò a raccontarmi della nascita dei famosi profili Grant. Stava a guardare per ore i pesci che nuotavano in un torrente e dopo un certo tempo si rese conto che le trote erano i pesci più veloci. Le più giovani erano più sottili e sembravano essere le più veloci, mentre le più anziane erano più grosse e pesanti e sembravano le più lente.

Ne catturò una giovane, una vecchia e una media e le portò a casa. Le poggiò sul tavolo della cucina e le osservò mentre piegava la loro schiena fino ad ottenere la massima curvatura naturale. Le appoggiò su un pezzo di carta sul quale disegnò il profilo risultante. La trota più giovane era la più snella e aveva una larghezza massima di circa l'8% della lunghezza del corpo e così il profilo ricavato divenne il Grant X-8. Analogamente i profili ricavati con le altre due trote furono chiamati Grant X-10 e Grant X-12. La lettera X che precedeva il numero faceva pensare ad una qualche formula matematica sulla quale Grant intendeva mantenere il segreto.

Un'idea davvero brillante. L'uso di questi profili sui primi aeromodelli dimostrò che 'la natura non mente mai', per usare una frase abituale di Grant. I modelli con il Grant X-8 erano i più veloci ed erano i meno caricati; quelli col Grant X-12 volavano

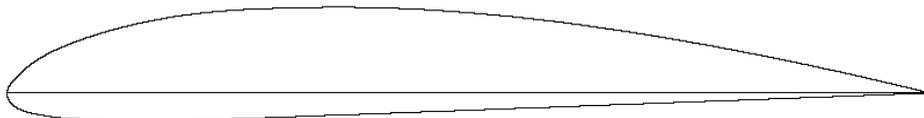


I tre profili Grant indicati nel testo.

più lenti e portavano i carichi più elevati più facilmente. Charlie Grant divenne famoso grazie alla sua famiglia di profili.

La storia del profilo Clark Y è la seguente. Grant, Tenente e progettista aeronautico al McCook Field, dipendeva dal Colonnello Virginius Clark. Nel 1916, saputo che la Francia era molto avanti nello studio della dinamica del volo rispetto alle altre nazioni, gli Stati Uniti comprarono i diritti su tutte le scoperte francesi per 250.000 dollari.

Il Colonnello Clark e il Maggiore Martin andarono in Francia a ritirare tutti i documenti che furono chiusi nella cassaforte del campo. La moglie di Clark, Lillian, ne era la responsabile. Lo “zio Charlie”, come io chiamavo Grant, mi disse che era noto che Clark aveva ‘problemi-alcologici’. Un giorno, assieme al Maggiore Martin, dopo aver bevuto qualche bicchiere, tirò fuori tutta la documentazione francese e cominciò a gettare nel cestino della carta straccia tutti i documenti meno uno. Urlò a Grant qualcosa come:”Grant, tu sei famoso per i tuoi profili alari Grant ... Questo profilo è la sola cosa buona che abbiamo portato dalla Francia per i nostri 250.000 dollari. Lo chiamerò Clark Y e diventerò famoso come te”.



Il profilo Clark Y

Gettò il contenuto del cestino nella stufa ed il contenuto del foglio avanzato divenne il famoso profilo alare Clark Y tuttora in uso.

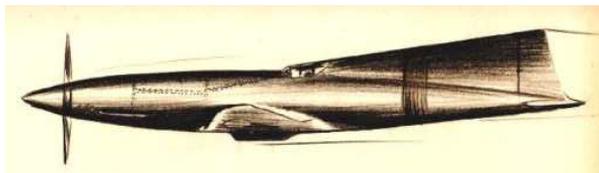
Anche il mio ultimo modello il CHEAP FUN usa il profilo Clark Y sopravvissuto all’incidente.

Il resto della storia del profilo Clark Y sta nel fatto che Clark e Martin furono accusati di aver distrutto una ‘proprietà governativa vitale’, processati da una Corte Marziale e congedati con disonore dall’Esercito degli Stati Uniti.

Presumo che quanto mi sia stato raccontato sia vero. Così. VOI siete tra i primissimi e pochi a conoscere l’origine di questi famosi profili.

Ringrazio Frank Anderson (l’autore dell’Encyclopedia - ndr) per avermi permesso di divulgare questa storia.

Stuart L. Richmond



GUIDONIA

Dobbiamo ad Aldo Calza la disponibilità di molte fotografie scattate a Guidonia a cura della Direzione Superiore Studi ed Esperienze della Regia Aeronautica. Disponiamo anche delle sommarie didascalie, che accompagniamo alla selezione di immagini che crediamo interessino i nostri lettori. Alcuni dei progetti sono stati realizzati, altri sono rimasti sulla carta, ma tutti mostrano una vivacità insospettata in quella che era la nostra NACA del tempo. Nella furia iconoclasta del dopoguerra, la ‘damnatio memoriae’ ha colpito anche tutto quanto di pregevole ed aggiornato era uscito dagli studi di quegli anni. Nulla è rimasto e tutto è andato disperso, tranne diverse foto e qualche descrizione sommaria salvata personalmente da qualcuno degli addetti a quegli studi. Ad Aldo Calza dobbiamo la possibilità di esaminare diverse iniziative, tutte in qualche modo interessanti. Eccone una selezione:

Daniele Vescovi



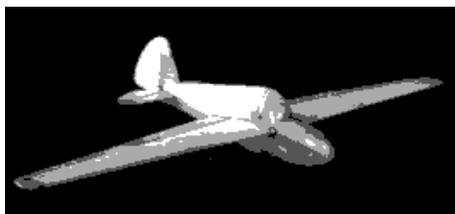
Timoni del Ba.28. peso 10 gr.



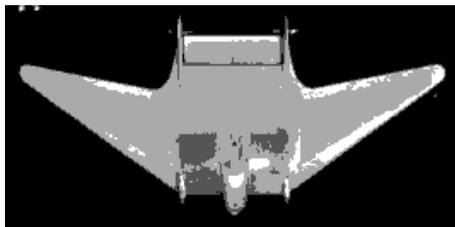
Trimotore Jona 11C. Il terzo motore è in fusoliera dietro l'ala e l'elica è propulsiva.



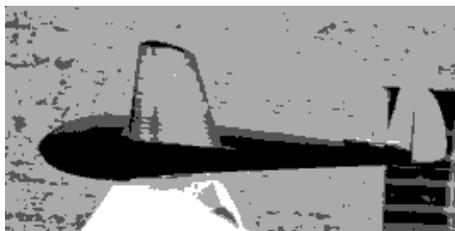
Modello del Ro.41 in scala 1:20



Veleggiatore M.5 di Adriano Mantelli (1939)



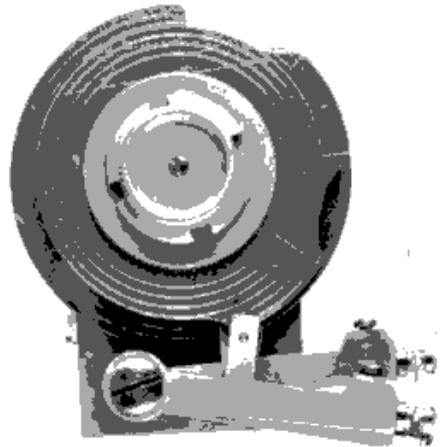
Bimotore tuttala Lamanna (1937/38)



Veleggiatore autocomandato



Biplano Gelmetti III con ala superiore a freccia negativa per migliorare la visibilità



Autopilota a cammes ruotanti.



Bimotore SM.86



Biplano acrobatico ing. Vannucci

Recupero di un modello al termine della prova di caduta in vite



13° MODEL EXPO VERONA - 11 12 marzo 2017

Tante le novità per questa edizione del Model Expo, a partire dalle modalità di prenotazione degli stand, completamente informatizzata ma con qualche difficoltà superata telefonicamente. Per il resto, sparito l'abbinamento con l'elettronica, sostituito da un incremento degli spazi per i vari settori modellistici e un intero padiglione riservato alle costruzioni LEGO.

Lo spazio concessoci per il nostro stand è stato "quasi troppo". Forse per la prima volta abbiamo potuto esporre i modelli senza che si sovrapponevano tra loro.

Degni di menzione:

- due acrobatici costruiti da Luciano Compostella ed ora in possesso di Raffaello Brentonego: il Kamacc e il Tango;
- il team-racer Picus Horridus con il quale Piero Fontana e Franco Amodio conquistarono il terzo posto ai CM del 1964, disputati a Budaörs in Ungheria. Il motore del modello, un G20/15D con le alette di raffreddamento tornite via, veniva raffreddato dall'olio contenuto in una camicia che costituiva la parte inferiore del musetto; la miscela aveva solo il 15% di olio;
- lo Speed King serie 70 di Amato Prati;
- il Nemesis di Giuseppe Gottarelli, progettista anche del GIP.46, nella replica realizzata da Ninetto Ridenti; si tratta di un team racer categoria B.

Gli ultimi tre modelli sono stati portati da Roma da Pierangelo Quaglieri, il nostro tesoriere.

Tra i radio assistiti, l'interessante asimmetrico di Mario Crestani che, come nelle passate edizioni, assieme a Lorenzo Vivian, ci ha dato un valido aiuto nell'allestimento dello stand.

Visto il forfait dei modenesi, gli



unici rappresentanti del Tornio Club sono stati i fratelli Busatto che hanno esposto alcune delle loro migliori realizzazioni.

Federico Frigero, figlio di Roberto, nostro socio scomparso di recente, ha esposto alcuni motori della collezione del padre nell'intento di cederli a chi ne fosse interessato.

Tra gli amici che ci sono venuti a trovare, ricordo Mario Gialanella e Giulio Rodorigo, accompagnato dalla signora, che si è divertito enormemente a giocare con i ragazzi dell'associazione Aeliante di Capannori, fondata da Benito Bertolani, anche lui sempre presente.

Come di consueto, alcuni soci hanno approfittato dell'occasione per rinnovare la loro adesione e due nuovi amici si sono aggiunti a noi.

A rappresentare l'aeromodellismo "tradizionale", oltre a noi e a Bertolani, c'erano i rappresentanti della VO-LI, della FIAM e della FANI.

Per il resto, qualche negozio, tra cui Mantua Model e poi ... altre cose con le quali il modellismo di chi si fa le cose da se hanno poco a che vedere.

Ancora grazie a chi mi ha aiutato nell'allestimento e nella gestione dello stand e ... alla prossima edizione.

Pino Càrbini



VISITA A GIULIO DORIO

Telefonata di fine febbraio: “Pronto Giulio? Sono Pino Carbini” - “Hai fatto bene a chiamarmi perché stavo pensando di farlo io. Devi venire a trovarmi perché ho un sacco di cose da darti.”

Concordammo per il lunedì successivo e fu così che, assieme all'amico Lorenzo Vivian, facemmo una trasferta a Udine. Trovammo Giulio di ottimo umore e desideroso di raccontarci tanti episodi della sua vita, aeromodellistica e non.

Ci ha raccontato:

- della sua innata grande capacità nel disegno, tale da lasciare increduli i suoi insegnanti dell'Istituto tecnico, che non terminò;
- dei suoi innumerevoli progetti di aeromodelli di tutti i tipi e con vari tipi di motorizzazione;
- del suo primo volo, non autorizzato, col libratore Zoegling;
- del suo progetto di un caccia con motore radiale da 1.000 CV mentre era allievo sergente alla scuola GARAT di Orvieto nel 1942 avendo, tra gli istruttori, l'ing. Luigi Stipa, Capitano della Regia Aeronautica diventato famoso negli anni '30 per la sua “Botte volante”. Viste le sue capacità, Stipa gli promise che lo avrebbe portato con se a Guidonia, ma all'8 settembre '43 tutto cambiò e Giulio si fece 500 km a piedi per tornare a Udine portando con se una parte dei suoi appunti. A Mestre fu fermato dai tedeschi e stava per essere spedito in Germania. Con l'aiuto di alcuni ferrovieri riuscì ad eclissarsi e a salire su un treno che lo portò a Udine.
- dell'invenzione del sistema di refrigerazione della birra alla spina;
- della sua attività industriale di costruttore di macchine per il caffè che esportò in tutto il mondo e delle difficoltà per fronteggiare le richieste australiane.

Alla fine ci ha consegnato uno scatolone pieno di disegni e altri documenti tra cui:

- il suo libro autobiografico **D.X. Il mio Caccia 1942 2003**, che lui dice *“non essere un libro, ma la raccolta di fotocopie di lavori in campo tecnico-aeronautico ed aeromodellistico, da me eseguiti in vari anni, iniziando dal 1939 e pubblicati in molte riviste o libri italiani ed esteri”*.
- solo in prestito dietro promessa di immediata restituzione dopo la scansione, un suo quaderno: **“1944 IDEE”** all'interno del quale si trovano centinaia di schizzi che permettono di apprezzare la sua bravura nell'usare la matita e che sono stati la base di molti suoi progetti. Alcuni sono delle autentiche opere d'arte. Ma il quaderno contiene anche appunti di vario argomento. Le ultime pagine, datate 28 aprile 1945, fanno capire che è finito un brutto pe-

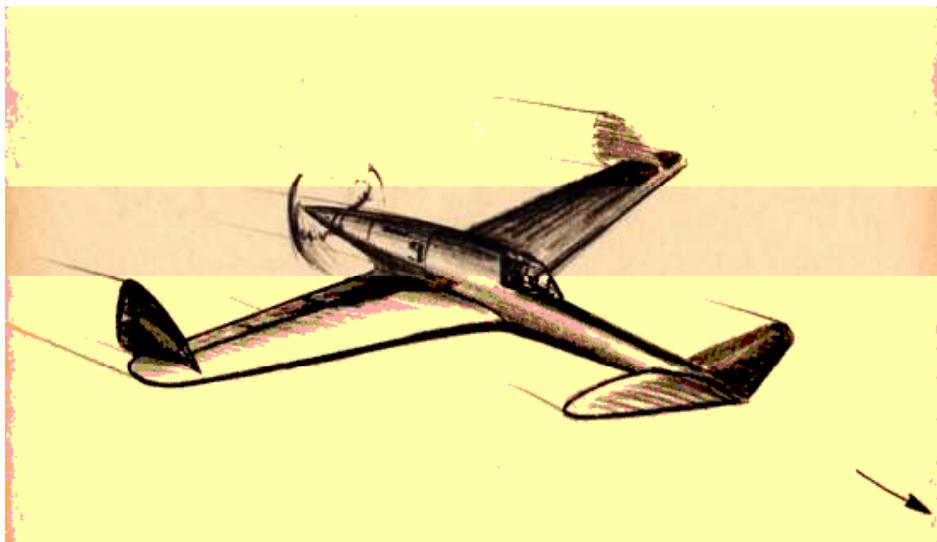
D.X.



IL MIO CACCIA

1942 - 2003

riodo. Si parla di giorni trascorsi nascosti, Giulio e il suo amico Aldo, in una cantina per sfuggire ai cosacchi che si ritiravano; si parla di giorni instabili e furenti; si parla, alla fine, di un ottimo arrosto fatto dalla madre con galline e conigli trasportati in un sacco. Era la fine di un incubo?



Tra le carte donatemi da Giulio ho trovato il volantino, riprodotto nella pagina a fianco, che invita tutti gli appassionati di aviazione friulani a riunirsi nel GAU.

Giulio mi ha detto che fu un'iniziativa sorta alla fine della guerra e che la cosa non ebbe successo.

Tra gli appunti si trovano molte indicazioni in merito e una pagina è dedicata ad un veleggiatore denominato GAU 17.

A chi dovesse trovare lo scritto "strano", ricordo che la Seconda Guerra Mondiale non finì il 25 aprile in tutta l'Italia. La provincia di Udine rimase fino alla fine del 1945 sotto il controllo del Governo Militare Alleato anglo-americano. Nella Venezia Giulia la cosa durò molto più a lungo e gli inglesi andarono via da Trieste nel 1954.

Adesso il nostro archivio conta circa 30 disegni di Giulio Dorio. Non sono pochi, ma sono solo una parte della sua grande produzione che è conosciuta in tutto il mondo. Esaminando i vari disegni, ci si rende conto che Giulio, spinto da una grande voglia di sperimentare, ha esplorato tutte le tipologie possibili sia per quanto riguarda l'aerodinamica che la motorizzazione.

Così abbiamo modelli veleggiatori e modelli ad elastico, a razzo e con motore a scoppio. E abbiamo monopiani e biplani in configurazione standard o canard o ad ali in tandem o, per finire, tutt'ala. Ovviamente non mancano i modelli in volo vincolato e le costruzioni metalliche.

Alcuni suoi modelli usano i profili P.R.D. (Profilo Ricavato Dorio) che ebbe modo

di sviluppare ad Orvieto utilizzando le gallerie del vento di cui era dotata la scuola.

A dimostrazione della notorietà di Giulio, allego una foto di un DG 67 costruito dall'australiano Albert Fisher.

Albert ha portato l'apertura alare a 3 metri e, poiché nel suo campo non c'è spazio per usare un verricello o una fionda, ha montato un motore elettrico Turnigy C3548-900 con un'elica a pale ribaltabili da 13+6.5 pollici. Usa batterie LiPo a 4 celle e il peso è di 2 kg.



Pino Càrbini

GRUPPO AERONAUTICO UDINESE

Via Merentovecchio, 9

UDINE

Circolo N° 151

A TUTTI GLI APPASSIONATI DI AVIAZIONE FRIULANI

In questo momento di duro travaglio tutti gli animi sono tesi ad una ricostruzione che li riporti ai nostri ideali di vita.

La nostra tradizione aviatoria ci guida nel cammino che stiamo faticosamente ed appassionatamente percorrendo per giungere nuovamente al volo.

I dolorosi avvenimenti di questi ultimi anni, distruggendo le nostre ali ci uniscono in un'unico anelito di rinascita.

Di fronte a questa volontà, che è anche un dovere, tutti noi appassionati, studenti dell'ex "Locatelli" e dei vari Licei cittadini, dobbiamo riedificare e far rinascere la nuova Scuola Friulana.

Bisogna tornare a volare, bisogna tornare sui campi con i nostri aeromodelli, con lo stesso spregiudicato e giovanile entusiasmo di un tempo.

Con lo scopo di tener viva ed incrementare in questa nostra città la passione del volo e di tutte le attività aeronautiche (aeromodellismo e volo a vela), è stato costituito il GRUPPO AERONAUTICO UDINESE che vuole riunire tutti gli aviatori, gli aeromodellisti e i volovolisti, nonché tutti gli appassionati.

Il Gruppo ha enunciato il programma di attività che intende svolgere ed ha fissato per i soci le quote mensili L. 25 (ordinario) e L. 50 (sostenitore).

Tutti gli appassionati sono invitati a far parte del G. Aer. U. che, nell'unione di tutte le energie e della collaborazione comune, saprà trovare la realtà concreta di una rinascita aviatoria.

LA PRESIDENZA

Per informazioni rivolgersi alla Sede del G. Aer. U. - Via Merentovecchio, 9 - dalle ore 9 alle 12 e dalle 14 alle 18.

17° MEMORIAL AMATO PRATI - Modena 25 marzo 2017

Imperdibile l'appuntamento per il Memorial Amato Prati, giunto alla 17^a edizione.

Ampi spazi a disposizione per tutti, collezionisti e costruttori, per esporre i propri tesori. Ma è anche l'occasione per incontrare amici che, per ragioni di diversa residenza, non è possibile vedere spesso.

L'Amato Prati ha avuto anche carattere internazionale, grazie alla presenza dello spagnolo Jose Manuel Rojo, accompagnato dalla signora e di alcuni amici della repubblica ceca che hanno esposto un'intera raccolta di motori Gasparin funzionanti a CO².

Tra i presenti, ho incontrato volentieri Enrico Barbieri che, oltre a varie riviste degli anni '50, esponeva un po' di motori tra cui due esemplari del PIPA 10. Non credo esistano tantissimi esemplari di questo motore, progettato nel '47 dal monfalconese Oscar Piccini. Lo montò sul suo motomodello "TONI" e vinse il concorso nazionale di quell'anno a Firenze.

Giacomo Mauro ha portato con se, oltre il proprio figlio, il "prototipo" del suo nuovo libro sui motori di Sorino Garofali, ormai prossimo alla stampa; ed ha annunciato la ristampa del suo primo lavoro: **I motori italiani per autocostruzione sino al 1960**, del quale continua a ricevere richieste. A tal proposito, chi non volesse perdere l'occasione di possederne una copia, sarebbe opportuno che lo prenotasse sin d'ora.

Mentre si parlava di questo libro, il discorso è caduto sui motori progettati da Ezzelino Rossi. Progettati e mai costruiti, perché l'autore, per motivi vari legati anche alle vicende belliche intorno all'8 settembre 1943, voleva soltanto vendere i disegni costruttivi e le relative istruzioni. A fine guerra fece anche pubblicare un'inserzione pubblicitaria sul n. 23, luglio '46, del Notiziario Aeromodellistico, ma la cosa non ebbe successo e a tutt'oggi non risulta che qualcuno abbia realizzato uno dei



suoi motori.

Alla mia richiesta di avere maggiori notizie su Ezzelino Rossi, Giampaolo Luppi mi ha detto che tempo addietro aveva avuto del materiale da Carlo Rebella e che mi avrebbe mandato copia di tutto. Così è stato. Dopo alcuni giorni ho ricevuto alcuni documenti tra cui i disegni dei modelli progettati da Rossi e l'informazione che avrei trovato tutto sui nr. 69 e 70

del Notiziario SAM-62 del 1998. Ovviamente sono andato subito a rivederli e mi sono riletto tutto. Un capitolo di storia che non ricordavo.

In conclusione, sono entrato in contatto con Carlo Rebella, che a sua volta mi ha messo in contatto con Ezzelino Rossi. Entrambi mi hanno promesso l'invio di copia della loro documentazione storica e, al momento in cui scrivo sono in attesa di un primo plico. Spero che le Poste italiane non mi deludano.

Tra le persone incontrate, Gabriele Montebelli mi ha consegnato, per l'archivio, una copia originale del documento che attesta l'iscrizione di Ninetto Ridenti nella Hall of Fame della SAM nel 2015.

In quell'anno, oltre a Ninetto, furono iscritti altri due aeromodellisti statunitensi e uno australiano. All'interno del documento sono riportate le motivazioni di tutti. Quella di Ninetto, da me tradotta in italiano, è riportata nella pagina seguente.

Alla cerimonia, svoltasi il 23 ottobre 2015 Al Fiesta Hotel & Casino di Henderson, in Nevada, erano presenti Gabriele, autore della proposta e le due figlie di Ninetto, Giovanna e Gina.

Pino Càrbini

AEROMODELLISTI! da E. Rossi, Candelo (Vercelli) troverete disegni e note costruttive di motori ad autoaccensione. Cilindrata cmc 3.5, massima facilità costruttive: cilindrata cmc 2, speciale per gare a U-Control, inviando L. 200. — Consulenza aviomotordellistica L. 50.



Giovanni Ridenti

Giovanni "Ninetto" Ridenti è nato a Roma, in Italia, nel 1930 e ha vissuto lì tutta la sua vita. È morto poco dopo aver partecipato ai SAM Champs Europei tenutisi in Slovacchia nel 2012. Ed Hamler riferisce di aver incontrato per la prima volta Ninetto, insieme a sedici altri italiani e le loro mogli, a Pensacola nei Campionati SAM del 2000. Il Duchessa di Ninetto ha vinto il primo premio al Concorso d'Eleganza quell'anno. Aveva anche portato un secondo modello, il suo Movo M-18, che era altrettanto bello. Si è piazzato bene nei cinque eventi RC in cui i suoi modelli sono stati qualificati. Don Bekins conobbe Ninetto diversi anni prima, quando gareggiò in molte gare SAM italiane prima che venissero inaugurati nel 2003 i Campionati Europei.

Per 70 anni Ninetto ha partecipato ampiamente a gare di modelli ad elastico, a motore e nei veleggiatori VL, a gare di riproduzioni e di velocità VVC, di veleggiatori, acrobatici e riproduzioni RC, prima di tornare più tardi ai modelli storici e vintage della SAM. È stato ai vertici della scena aeromodellistica italiana per almeno 50 anni. Ed Hamler riferisce: "Sono stato sul podio con lui nel giugno 2012. A mio parere, anche solo i piazzamenti di Ninetto nei Campionati SAM dal 2003 al 2012 lo qualificano per la HALL of FAME SAM. Era sempre uno dei migliori concorrenti, un grande campione nel 2010 e insieme a Luigi Binelli ha praticamente dominato la categoria Texaco per sei anni".

Diversi modelli erano di suo progetto originale. La sua abilità costruttiva era leggendaria. Un segno caratteristico su molti dei suoi modelli era un inserimento di legno duro scuro lungo il bordo d'uscita come protezione contro gli urti. Aveva una collezione di oltre 400 motori per modelli e talvolta viaggiò per dare aiuto sui motori, compresa la dimostrazione del suo Morton M-5.

Ninetto ha gareggiato con motociclette come pilota professionista per una ditta nei suoi anni giovanili. La sua professione di tecnico di telecomunicazioni lo ha portato in molti viaggi in tutto il mondo. In questa veste ha collaborato per un certo tempo con la NATO.

Nel 2001 è stato tra i promotori della fondazione del Chapter "SAM 2001 - L'Aquilone" di cui è stato, fino al giorno della sua morte, Presidente. Anche prima di assumere la carica di presidente, Ninetto ha sempre cercato di portare i modellisti ad aderire al movimento SAM. Le sue due figlie, Giovanna e Gina, insieme a Paolo Montesi, il suo buon amico e collega fondatore di SAM 2001 e successore di Ninetto in qualità di Presidente, e il proponente Gabriele Montebelli insieme a molti in tutto il mondo sostengono Ninetto Ridenti in questo tributo.

MOSTRA AL FELTRINELLI - MILANO 8 APRILE 2017

Con Franco Sgarella, presidente dell'ADAF, l'associazione che raccoglie gli ex-allievi dell'istituto Feltrinelli di Milano, c'eravamo dati appuntamento, il presidente e il sottoscritto, in occasione della visita al Museo di Volandia per la presentazione del progetto di ricostruzione di un esemplare dell'SM.55X, l'aereo delle trasvolate atlantiche di Italo Balbo. Era il 3 dicembre 2016 e ci aveva dato un passaggio con la sua auto Franco Bugada, che non è più tra noi.

Lo scopo principale dell'ADAF, mi spiega Franco, è quello di favorire il contatto tra gli ex-allievi titolari di varie attività industriali e gli allievi attuali che possono fare esperienza presso le ditte ancora prima del diploma e successivamente, finito il corso di studi. trovarvi impiego.

Nel salone sono esposti vari aeromodelli tra cui un "occhiuto" Siné 46, un SM.55X e un SM.79.

Piero Muzio espone due suoi modelli da velocità e qualche documento attestante la sua carriera di velocista.

In un'aula poco distante Luigi Prina espone una parte della sua flotta di velieri volanti che fa provare a tutti quelli che lo desiderano.

Ricordo che Luigi è l'aeromodellista milanese che nel 1946 vinse il motogonfaloniere, bandito dalla rivista l'Ala, col suo P.1002 munito di MOVO D.2 con elica a pale ribaltabili e di carrello retrattile. Oltre al modello bisognava presentare una relazione tecnica che ne spiegasse i principi ispiratori. Dovette insistere con la commissione giudicatrice per convincerli che il progettista era proprio lui, appena sedicenne.

Le sue fantastiche costruzioni attuali si rifanno a miti e leggende come quella degli argonauti, ma anche a dimostrare semplici principi fisici. Le eliche sono quasi tutte monopala a forma di remo.



Dopo il volo di numerosi modelli, tirando fuori tutta la mia faccia tosta, gli ho chiesto se avessimo potuto portar via qualche modello. Non ha potuto dire di no e così io, Paolo e il mio amico Gianni Pepoli, ex allievo Feltrinelli ora bassanese, siamo diventati proprietari di un veliero volante a testa.

Il mio fa ora parte dell'arredamento del mio studio.

Nell'officina della scuola l'Aeronautica militare esponeva un simulatore di volo del Macchi 339 delle Frece Tricolori e il muso di un F104. C'è la coda sia per provare il simulatore che per sedersi sul seggiolino del 104.

Nei pressi, una fusoliera di un aliantente con solo un pezzo d'ala. Un disegno collocato vicino fa capire che si tratta del Tobia, un vecchio progetto scolastico che adesso pare si voglia completare.

Pino Càrbini



Paolo Montesi e Franco Sgarella, i due presidenti, in ammirazione del quaderno di appunti di Giulio Dorio.





ETA 6 di ELIO TACCHELLA

Nella cronaca della cena del 14 gennaio si parla di un ETA 6 portato da Giorgio Fabbri per prestarlo a Giacomo Mauro perché ne possa ricavare i disegni.

Siccome le foto scattate nell'occasione sono risultate di scarsa qualità, ho chiesto a Giacomo che me ne mandasse delle altre. A stretto giro di mail notturna ho ricevuto le foto e un suo testo che allego.

Ti allego qualcuna delle immagini del motore attualmente in mia mano. Le condizioni appaiono buone

a parte la perdita del ruttore completo e dell'ogiva di cui resta solo il fondello. Era un oggetto ingombrante dato che serviva a nascondere tutto il ruttore. Per il resto è un esemplare "di serie".

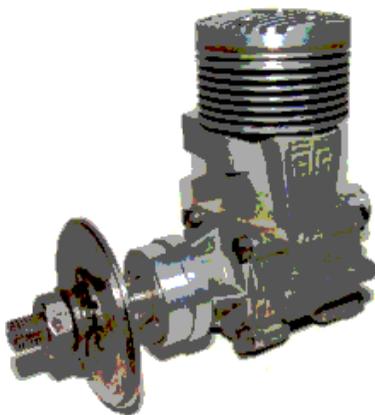
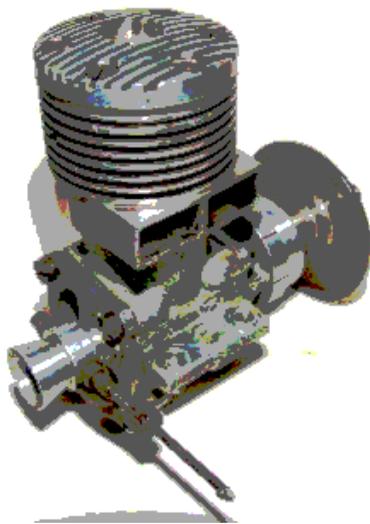
Ne sono esistiti diversi prototipi messi a punto per utenti ben scelti (come Saudella per esempio, ma l'immagine del suo modello dimostra che, da ultimo, il motore girava glow). Di originali completi ne residuano solo due ad Acqui (uno di serie e l'altro un prototipo iniziale pesantemente alleggerito).

Per l'epoca (1947 fino all'estate del 1948) il motore presenta soluzioni eccezionali (apprezza la ghiera di fissaggio a vite del cuscinetto anteriore e le teste cilindriche delle viti del carter forate ortogonalmente per far passare il filo metallico che impedisce l'allentamento accidentale). La seconda preziosità compare nei prototipi del Rossi .60 nato solo nel 1959 e non comparve mai negli esemplari di serie post 1960. Tacchella era di almeno 10 anni avanti nel panorama del motorismo italiano. Purtroppo lo sviluppo del motore era ancora ad uno stadio molto preliminare e non fu mai completato, purtroppo. Ti annoio. Scusa. In bocca al lupo a noi.

Giacomo Mauro

Ma lasciamo al realizzatore la descrizione.
da L'Ala - Anno III n. 11 - 15 giu. 1947

Ho realizzato questo nuovo motore esclusivamente per modelli telecomandati della classe «B». Il progetto, ispirato alle ultime e più moderne



tendenze micromotoristiche e una elevata precisione di lavorazione fanno di questo motore un «gingillo» capace di fornire oltre 1/3 di cavallo di potenza. I materiali adottati per la costruzione sono i migliori che il mercato italiano possa offrire e non per questo il motore ha una vita limitata.

Le caratteristiche principali sono:

Alesaggio	20,0 mm
Corsa	18,5 mm
Cilindrata	5,8cm³
Rapp. di compr.	12,8
Peso con elica ogiva e volano	400 g

La miscela usata è a base alcoolica e la lubrificazione esclusivamente ad olio di ricino. Durante le numerose prove al banco del prototipo, sono stati comodamente sorpassati, con elica, i 10.000 giri al primo, suscettibili di ulteriore aumento dopo il rodaggio.

Passo ora alla descrizione dei vari pezzi componenti il motore.

Il **carter-cilindro** è fuso in conchiglia in lega d'alluminio: internamente porta la camicia in ghisa nitruata di elevata durezza onde diminuire il logorio e gli attriti fortemente sentiti agli alti regimi di rotazione.

La **testa** è pure essa fusa in lega leggera e fissata al cilindro con una corona di 6 viti d'acciaio.

Il **pistone** è in lega speciale di alluminio fuso in conchiglia sottopressione ed ha la testa a cupola per migliorare le condizioni di lavaggio.

Completano il pistone due **fasce elastiche** in lega speciale d'acciaio ad elevata resistenza alle alte temperature indispensabili per ottenere la necessaria tenuta dei gas.

Accoppiata al pistone, mediante lo **spinotto** internamente cavo in acciaio trattato, è la **biella** ricavata da profilato di duralluminio extraduro ampiamente dimensionata e con boccole nel piede e nella testa in bronzo fosforoso munite di fori per la lubrificazione.

L'**albero** è ricavato dal massello, in acciaio al nichel-cromo con trattamento termico. E' completamente rettificato. Internamente è totalmente forato per acquistare in elasticità e in peso. L'albero ruota su due cuscinetti a sfere di grandi dimensioni e del tipo a gole profonde che assorbono ottimamente ogni carico assiale e radiale, provocati dalla rotazione dell'albero munito di elica. L'albero e i cuscinetti sono sostenuti da un **supporto** fuso in lega leggera con molte nervature e fissato al carter mediante quattro viti.

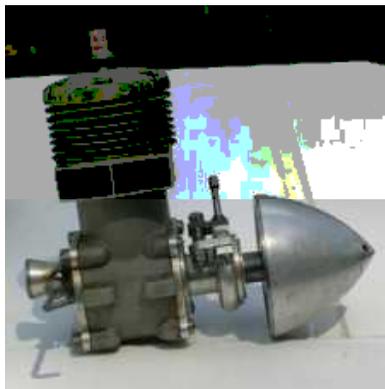
Il cuscinetto anteriore viene coperto con uno speciale **disco** che funge da copripolvere.

Sulla parte anteriore del tappo è sistemato il **collarino** per l'accensione che comprende il martelletto, la puntina platinata fissa e la levetta per regolare l'anticipo.

Trascinata in rotazione dal perno di manovella è la **valvola rotativa** in lega leggera che è sostenuta da una lunga bronzina solidale al tappo posteriore che comprende anche la presa d'aria a tubo di Venturi del carburatore.

Completano il motore il volantino in acciaio inchavettato all'albero e l'ogiva in lega di alluminio.

Elio Tacchella



LA GARA DEL VITTORIOSO - Ottobre 1952

All'inizio degli anni 50 la rivista per giovani che andava per la maggiore era Il Vittorioso: rivista con fumetti, novelle ed articoli su argomenti di interesse giovanile.

Nell'autunno del 1951 iniziò la pubblicazione di un fumetto di carattere aeromodellistico/aeronautico, e quasi contemporaneamente, con il patrocinio dell'Aero Club d'Italia, lanciò il bando per una gara che si sarebbe svolta nell'Ottobre dell'anno successivo a Roma.

La gara era riservata al modello scuola T51 progettato da Carlo Tione, allora «DEUS EX MACHINA» dell'aeromodellismo nell'ambito dell'Aero Club d'Italia.

Era il tipico modello scuola dell'epoca, apertura sui 120 cm, ala e timoni rettangolari, fusoliera quadrata a traliccio con listello superiore che appoggiava per tutta la lunghezza sul piano di montaggio. Il profilo era concavo ma per facilitare la costruzione, bordo d'entrata e bordo d'uscita poggiavano sul piano di montaggio.

Nel 1951 mi ero iscritto all'AGO di Torino ed il mio tutore era Claudio Cargnelutti, fortissimo elasticista torinese, che nel 1952 vinse l'individuale della coppa FNA a Fiumicino.

Gli parlai della gara e mi disse: "Ottimo, così ti alleni per le gare". Consigliò di sostituire il profilo "alla Tione" con il NACA 6409. Nella primavera del 1952 costruì il modello e Cargnelutti mi dette una mano per il centraggio e soprattutto per il traino con il gancio baricentrale. Contrariamente alle tecniche dell'epoca che indicavano la posizione del gancio ben davanti al centro di gravità, Cargnelutti era fautore del gancio sul baricentro od al massimo un paio di millimetri avanti. Il gancio sul baricentro permetteva, anche in assenza di vento, di sfruttare tutta la lunghezza del cavo senza sfiatarsi per correre; se c'era vento, invece di correre bastava camminare e se c'era molto vento, a volte, era necessario correre contro il modello.

Nell'avventura T51 coinvolse anche un compagno di scuola, Giorgio Chiosso, che faceva un po' di modellismo. Durante l'estate ci allenammo, Giorgio ed io, sotto il controllo di Cargnelutti. Il T51 non era un superplanatore ma un onesto modello per allenamento. Cargnelutti mi consigliò, per allenarmi a costruire, di farne anche un versione con fusoliera a cassetta in balsa stuccato e verniciato e carenatura superiore dal bordo entrata al longherone su ali e timoni.

Il nuovo modello risultò un poco più pesante di quello originale, come volo era simile al precedente, ma sembrava "tenere meglio" nel vento.

Un paio di settimane prima della gara Giorgio, in giornata di vento, fece un grosso errore in traino e sfasciò malamente il modello. Avendone due gli passai il primo T51 che avevo costruito.

Nuovo problema per Giorgio: due giorni prima di partire per Roma gli arrivò una brutta influenza. Mi ridiede il modello che gli avevo passato con la delega per il lancio.

Arrivai a Roma il pomeriggio del Venerdì e, con altri concorrenti, fummo accompagnati in albergo che, se ben ricordo era molto vicino alla stazione Termini. Prima di cena ci fu un piacevole incontro con i redattori del giornale che restarono a cena con noi.

Il Sabato mattina partenza in pullmann per l'allora costruendo aeroporto di Fiumicino. All'arrivo spiacevole sorpresa, tirava un fortissimo vento al quale nessuno dei concorrenti era abituato. Per fortuna Cargnelutti ci aveva fatto lanciare anche in condizioni molto ventose quindi non ero troppo preoccupato, ma a Fiumicino la velocità del vento era decisamente superiore a quella dei voli con vento a Torino.

Comunque bisognava lanciare. Lanciai per primo il mio modello e feci un volo attorno al minuto, non troppo male viste le condizioni. In un momento di relativa calma tra due folate lanciai il modello di Giorgio. Il periodo di calma relativa fu un po' più lungo ed il modello agganciò un termichetta che gli permise di fare un volo di quasi due minuti con recupero del modello molto distante dopo una corsa alla mozzafiato per non perderlo di vista. Al termine del primo lancio Giorgio era primo ed io secondo.

Nel pomeriggio medesime condizioni, se non peggio, e secondo lancio. Lanciai per primo il modello di Giorgio che fece un lancio discreto consolidando la prima posizione. Prima del mio secondo lancio aggiunsi al mio modello una deriva inferiore in balsa nell'intento di tenere il più possibile il modello controvento. La deriva funzionò, traino e sgancio impeccabili contro vento ma non avevo tenuto conto del peso, sia pur leggero della deriva, il modello iniziò la planata perfettamente controvento ma causa il baricentro che il peso della nuova deriva aveva leggermente arretrato cominciò a scampanare e terminò il volo molto rapidamente. Precipitai così dalla seconda alla quinta posizione.

Rimpianto per una decisione parzialmente errata, ma ottenni un premio in denaro dell'Aero Club d'Italia che migliorò decisamente il finanziamento dei due veleggiatori che costruii nell'Inverno e Primavera successiva per la stagione agonistica 1953 e che mi permisero di vincere il Campionato d'Italia a Reggio Emilia e la Coppa Reno a Bologna.

Gianco Lusso - Ginevra



VOLA!

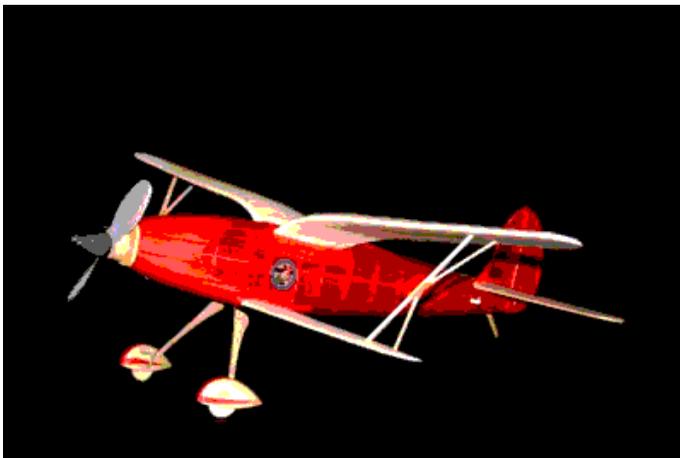
Esclamò mio figlio (aeromodellista moderno tutto schiuma, resine e carbonio) fra l'estatico ed il meravigliato dopo che il mio piccolo Wasp aveva dimostrato di saper stare in aria e di rispondere correttamente alle sollecitazioni della trazione del motore ad elastico.

Eh sì perché il Wasp è un piccolo modello Wakefield, con apertura alare della superficie superiore di 1m., disegnato nel 1935 da Fred Rogerson, aeromodellista canadese, e pubblicato nel Model Aeronautics Yearbook di Frank Zaic nel 1937.

Per me l'incontro con questo elegantissimo modellino è avvenuto nel 2015 quando sulla rivista Modellismo è apparso un articolo, con allegato disegno ad opera di Zdenek Raska (2007), della versione "electro-rubber".

E' stato amore a prima vista; sedotto dalle linee sinuose e dal longherone ricurvo dell'ala superiore che mi ricordavano le linee di un modello di famiglia costruito circa in quegli anni da mio padre; modello documentato da alcune fotografie, anche in volo, ma di cui si sono persi i disegni nella notte dei tempi.

Certamente il Wasp è stato riprodotto più volte; oltre alla versione riportata nell'articolo citato, anche in internet si ritrova una versione "electro-rubber" e pertanto non è una vera novità, ma la novità antica è la motorizzazione ad elastico che gli ho voluto restituire come nell'originale, insieme ai rivestimenti delle superfici portanti in carta di varia grammatura e seta colorata-



ta per la fusoliera. Consapevole che difficilmente avrei fatto grandi voli se mai avessi superato tutte le difficoltà della costruzione e della messa a punto della motorizzazione e dei comandi nell'autunno dell'anno passato mi sono messo all'opera.

Ho accennato ai comandi perché qualche diavoleria moderna me la sono concessa: timone verticale e comando del profondità mossi da ultra micro servi da 1,5 grammi posizionati in coda con brevi aste di comando da 0,85mm.; ricevente 2,4 Ghz da 13 grammi e batteria lipo da 300 mAh da 12 g. oltre al sistema di inserimento della matassa, precaricata fuori del modello, sul tipo di quello usato negli F1B consistente in: tubo di plexiglass, Piserchio hook all'estremità di coda dell'elastico e gancio di alluminio per aggancio rapido dell'elica in testa alla matassa consistente in 30 gr. di elastico 1x4mm.. Così equipaggiato il modello pesa 465 gr., compresa la zavorra, per un carico di circa 27gr.dmq. in ordine di volo.

Aiutato da mio figlio ho fatto i primi lanci ai margini di un turgido prato primaverile che ha attutito i primi ritorni a terra e gradualmente ho dato carica all'elastico quel tanto che basta per raggiungere una quota sufficiente per eseguire la virata di ritorno al punto di lancio ed è a quel punto che ho sentito dietro di me l'esclamazione:

VOLA!

Stefano Saccani



TROFEI GIP.46 - GAROFALI - SAUDELLA CLASSIFICHE FINALI ANNO 2016

Legenda categorie: S = standard - M = modificato - D = diesel

I modelli standard beneficiano di un abbuono di 3 decimi sul tempo.

Entra in classifica chi partecipa ad almeno due gare e la classifica è compilata sulla media delle due migliori velocità.

Trofeo GIP.46 Categoria Very old

Tempo di riferimentodi classe: 25.01”

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>Cat.</u>	<u>minor tempo</u>	<u>media 2 vel</u>	<u>%</u>	<u>class.</u>
Maugeri Antonio	ED15D	S	28,29	123,69	88,41	1
Anastasi Maurizio	PAW	M	34,68	101,11	72,12	2
Muzio Piero	ED15D	S	36,08	94,80	69,32	3
Catalano Alberto	Oliver	S	37,90	93,41	65,99	4
Anastasi Francesco	G30	M	38,73	92,95	64,58	5
Non classificati						
Venuti Giorgio	B40	S	26,74		93,53	6
Isidro Julio	PAW	S	28,00		89,32	7
Catalano Massimo	Oliver	M	37,37		66,93	8

Categoria GIP.46 Categoria Mild old

Tempo di riferimentodi classe: 20.20”

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>Cat.</u>	<u>minor tempo</u>	<u>media 2 vel</u>	<u>%</u>	<u>class.</u>
Castagnetti G.Mauro	G20G	M	19,55	183,58	103,32	1
Castro Francesco	G20G	M	20,25	177,69	99,75	2
Maugeri Pietro	G20G/G15	M+S	21,28	169,09	94,92	3
Buoso Giancarlo	G20G	M	21,40	167,44	94,39	4
Sighinolfi Giorgio	G20G	M	21,50	166,44	93,95	5
Nicosia Salvatore	G20G	M	21,56	166,02	93,69	6
Garofali Leonardo	G20G	M	22,28	152,36	90,66	7
Catalano Alberto	G20G	M	25,65	139,59	78,75	8
Tumminelli Egidio	G20G	S	25,64	139,35	78,78	9
La Vattiata Roberto	G20G	S	25,73	136,30	78,51	10
Maugeri Antonio	G20D	S	27,90	128,44	72,40	11
Fonti Augusto	G20G	M	27,77	121,44	72,74	12
Rossi Roberto	G20G	S	33,15	108,06	60,94	13
Ferrari Graziano	OS15LA	S	31,80	99,24	63,52	14
Non classificati						
Giroto Mauro	OS15LA	M	23,18		87,14	15
Anastasi Maurizio	G20G	S	25,45		79,37	16
Anastasi Francesco	G20G	M	26,85		75,23	17

Isidro Julio	G20G	S	27,31	73,97	18
Giustozzi Cristiano	G20G	S	27,66	73,03	19
Pagani Sergio	OS15LA	S	28,50	70,88	20
Nicolini Corrado	OS15LA	S	28,56	70,73	21
Scuderi Giovanni	G20D	S	28,78	70,19	22
Catalano Massimo	G20D	S	29,22	69,13	23
Beia Alessandro	OS15LA	S	29,90	67,56	24
Scuderi Salvatore	G20G	S	30,87	65,44	25
Alessandro Iole	G15	M	31,01	65,14	26
Ugolini Massimo	G20G	M	32,08	62,97	27
Nicosia Renato	G20G	S	33,67	59,99	28

Categoria GIP.46 Categoria Open old

Tempo di riferimento di classe: 19.81”

Concorrente	Motore	Cat.	minor tempo	media 2 vel	%	class.
Tuccari Giuseppe	OS15LA	M	20,38	175,15	97,20	1
Tuccari Lorenzo	OS15LA	M	20,77	170,89	95,38	2
Comito Raimondo	OS15LA	M	21,92	161,76	90,37	3
Buoso Giancarlo	TT15	S	22,60	159,12	87,65	4
Catalano Massimo	OS15LA	S	22,46	156,87	88,20	5
Biondo Ernesto	TT15	M	23,17	154,45	85,50	6
Todaro Filippo	TT15	M	23,20	153,89	85,39	7
La Vattiata Roberto	OS15LA	M	23,50	153,19	84,30	8
Anastasi Maurizio	OS15LA	S	24,28	146,48	81,59	9
Cuppini Mauro	OS15LA	M	24,98	142,90	79,30	10
Scrima Vincenzo	OS15LA	M	24,16	141,69	82,00	11
Cazzetta Giulio	OS15LA	S	23,98	139,23	82,61	12
Giroto Mauro	OS15LA	M	25,72	136,41	77,02	13
Muzio Manfredi	OS15LA	M+S	29,10	122,67	68,08	14
Beia Alessandro	OS15LA	M	27,92	120,20	70,95	15
Non Classificati						
Catalano Alberto	OS15LA	M	22,90		86,51	16
Agrusa Alessandro	OS15LA	M	23,36		84,80	17
Capuano Francesco	OS15LA	M	23,59		83,98	18
Tumminelli Egidio	OS15LA	M	24,87		79,65	19
Pelliconi Carlo	OS15LA	S	26,23		75,52	20
Rossetti Alessandro	OS15LA	M	26,65		74,33	21
Pelliconi Carlo	OS15LA	M	27,23		72,75	22
Zanin Stefano	OS15LA	S	27,85		71,13	23
Rossetti Alessandro	OS15LA	S	28,59		69,29	24
Maugeri Pietro	X15G	S	29,00		68,31	25
Anastasi Francesco		S	29,05		68,19	26

6° Trofeo Garofali
Categoria G20 glow

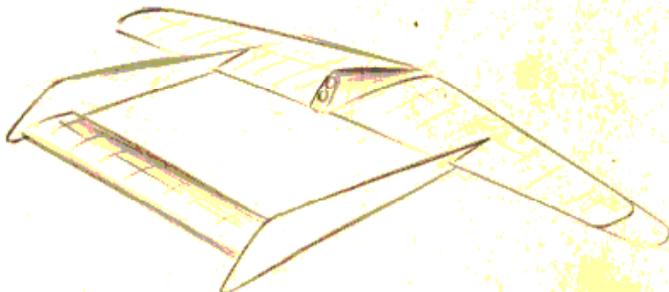
<u>Concorrente</u>	<u>best speed</u>	<u>class.</u>	<u>Concorrente</u>	<u>best speed</u>	<u>class.</u>
Rossetti Alessandro	177,34	1	Catalano Alberto	140,35	13
Muzio Piero	176,73	2	Anastasi Maurizio	139,81	14
Cantelli Aldo	173,08	3	Tumminelli Egidio	138,78	15
Castro Francesco	171,35	4	Garofali Leonardo	138,67	16
Maugeri Pietro	168,22	5	La Vattiata Roberto	138,30	17
Nicosia Salvatore	166,98	6	Anastasi Francesco	133,33	18
Buoso giancarlo	163,34	7	Giustozzi Cristiano	128,76	19
Pelliconi Tommaso	155,64	8	Fonti Augusto	128,25	20
Pelliconi Carlo	151,90	9	Durigon Renato	116,58	21
Ugolini Massimo	149,13	10	Scuderi Salvatore	115,50	22
Giroto Mauro	145,16	11	Garzonio Franco	115,38	23
Isidro Julio	142,80	12	Bozzola Luciano	101,61	24

Categoria G20 diesel

<u>Concorrente</u>	<u>best speed</u>	<u>class.</u>	<u>Concorrente</u>	<u>best speed</u>	<u>class.</u>
Catalano Alberto	142,52	1	Maugeri Antonio	127,84	5
Angeloni Salvatore	140,08	2	Muzio Manfredi	123,88	6
Cantelli Aldo	137,88	3	Scuderi giovanni	123,80	7
Catalano Massimo	129,36	4			

1° Trofeo Saudella 6,5/40

<u>Concorrente</u>	<u>motore</u>	<u>best speed</u>	<u>class.</u>
Pocaterra Claudio	OPS 29	218,45	1
Muzio Piero	OPS 40	208,09	2
Muzio Piero	ST 21/29	186,82	3
Angeloni Salvatore	ST X40	181,54	4



Considerazioni sul Trofeo Garofali e sul Weatherman

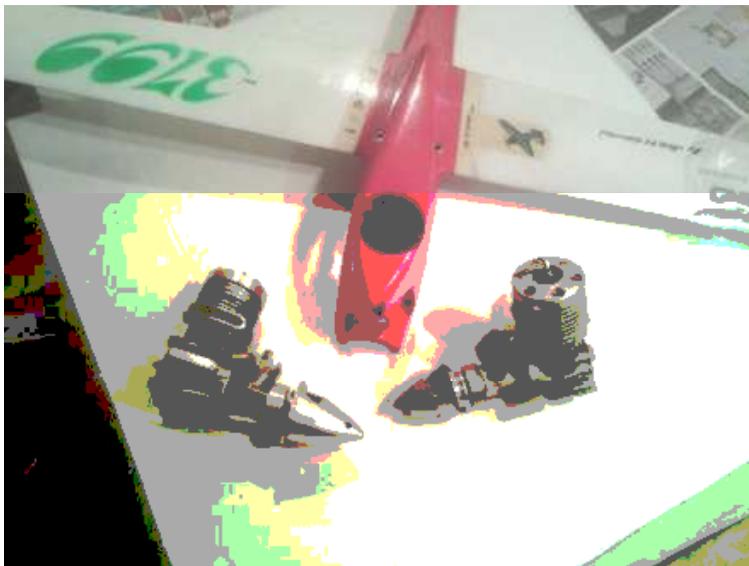
Trofeo GAROFALI 2016

Dopo la buona prestazione all'ultima gara a Malpensa, volevo puntualizzare alcune cose riguardo al modello con cui ho partecipato. E' un vecchio velocità costruito nel 1972 per il Rossi 15. Non è mai stato un granché, ed in effetti servi più che altro come muletto per prove di eliche e pipe. Circa 8 anni fa, complici i raduni di vincolato organizzati sulla pista di Alessandria, decisi di riportarlo in volo. Fu modificato per montare un G15 FI, che mi era stato donato dal compianto amico Carluccio Redaelli, velocista brianzolo degli anni 60.

Nel 2014 decisi di usarlo per partecipare al Trofeo Garofali, nonostante l'handicap del decollo con dolly. Montai un vecchio G20, ex di molti modelli, ma con gli interni ancora in discrete condizioni. Senza nemmeno provarlo in volo, andai alla gara di Chiasiellis dove vinsi col tempo di 24,20.

Nel 2015 le velocità rimasero sugli stessi livelli, anche perché sul modello non fu cambiata nemmeno l'elica!

Nel 2016, rientrato dalle vacanze estive, decisi di fare qualcosa per migliorare un po' le prestazioni. Modificai il carrello per migliorare la scorrevolezza e la sua traiettoria. Sul modello scartavetraai completamente le ali, di balsa con longherone, modificando leggermente il profilo, e le rivestii con tessuto di vetro da 25 gr. Alla gara di Chiasiellis il tempo fu migliore di ca. 3 sec (21,43). Per l'ultima gara a Malpensa cambiavi il cuscinetto anteriore con un usato doc, cambiavi la manopola per avere il giusto raggio di 15,92 (prima era 7 cm. in più) e preparavi una nuova elica. Risultato: 20,30 sec. pari a 177,34 kmh. Nel motore va solo miscela 78/22 no nitro, perché così deve essere nel G20 Giubileo fin dal mio primo del 1963.



WEATHERMAN

Mi permetto di fare qualche considerazione sulla categoria Weatherman ,introdotta un paio di anni fa per l'interessamento di Angeloni e Castagnetti che, fra l'altro, hanno partecipato diverse volte alle nazionali Inglesi. Nel 2016 e' stata un po' snobbata dagli organizzatori, a parte Modena. Prima della gara di Chiasiellis mandai una mail a Paolo Punteri, chiedendogli di includere il Weatherman non citato nella loro locandina , dato che era stata inclusa nelle precedenti di Gip 46 e collegati. La risposta fu: "ok recepito". Poi sul campo mi disse : Sai non ci siamo organizzati per la categoria. Poiché sarei stato l'unico concorrente, gli dissi che non mi interessava né premio né alcunché, solo chiedevo 2 voli con cronometraggio ufficiale. Finì che mi feci 2 voli privati a gara finita, cronometrati dal buon Pocaterra.

Un po' meglio a Malpensa, anche grazie alla buona volontà di Enrico Macchi, i voli li facemmo tutti, cronometrati, anche se alla fine non ci fu classifica effettiva. Premiazioni per RODEO Revival e Trofeo SAUDELLA. Per Gip, Garofali, Weatherman "No Party" Già! Il Weatherman e' roba da inglesi/portoghesi, come ho avuto occasione di leggere. Peccato, il modello vola molto bene, la categoria e' interessante anche perché permette di confrontare le proprie prestazioni con almeno Inghilterra e Australia. Ricordo che Angeloni si sta facendo un mazzo tanto per far volare il modello col 10cc.! Il sottoscritto ha migliorato del 4% la velocità del 3,5cc ottenuta in Inghilterra da Salvi Angeloni.

Nel frattempo ho provveduto a raccogliere una serie di informazioni sulla categoria. Le copie le hanno Angeloni e Castagnetti.

Alessandro Rossetti



ognuno di loro va il mio personale ringraziamento che estendo a tutte le persone del GAS (Gruppo Aeromodellistico Sassuolo) che hanno dato il loro supporto allo svolgimento della giornata di volo.

Gianmauro Castagnetti.

Aeromodellisti in scala 1:10

Piero Muzio: anni 80

Alberto Catalano: anni 8



LE CLASSIFICHE

GIP.46 Categoria very old - tempo di riferimento 25,01

<u>Concorrente</u>	<u>Club</u>	<u>Motore</u>	<u>velocità</u>	<u>%</u>	<u>class.</u>
Castagnetti G.Mauro	R.Emilia	G20 1957	157,34	109,31	1
Pompei Massimo	Roma	OS15LA	128,85	89,51	2

GIP.46 Categoria mild old - tempo di riferimento 19,55

<u>Concorrente</u>	<u>Club</u>	<u>Motore</u>	<u>velocità</u>	<u>%</u>	<u>class.</u>
Castagnetti G.Mauro	R.Emilia	G20G	183,02	99,39	1
Castro Francesco	Acireale	G20G	175,35	95,23	2
Sighinolfi Giorgio	Modena	G20G	170,21	92,43	3
Nicosia Salvatore	Catania	G20G	163,56	88,82	4
Catalano Alberto	Augusta	G20G	157,62	85,60	5
Garofali Leonardo	Bologna	G20G	151,90	82,49	6
Catalano Massimo	Augusta	G20G	140,08	76,07	7
Nicosia Renato	Milano	G20G	131,87	71,61	8
Pompei Massimo	Roma	G20G	130,29	70,76	9
Rossi Roberto	Milano	G20G	127,03	68,98	10
Giustozzi Cristiano	Foligno	G20G	116,20	63,11	11
Angeloni Salvatore	Lodi	G20G	109,92	59,69	12
Ugolini Massimo	Cesena	G20G	109,76	59,60	13

GIP.46 Categoria open old - tempo di riferimento 19,81

Concorrente	Club	Motore	velocità	%	class.
Tuccari Giuseppe	Catania	OS15LA	188,90	101,75	1
Tuccari Lorenzo	Catania	OS15LA	178,93	98,46	2
Biondo Ernesto	Palermo	OS15LA	177,51	97,68	3
Catalano Alberto	Augusta	OS15LA	165,59	91,12	4
Cuppini Mauro	Lugo	OS15LA	139,81	76,93	5
Virgili Ezio	Ferrara	OS15LA	137,93	75,90	6
Durigoni Renato	Treviso	Rossi 15	136,99	75,38	7
Giroto Mauro	Udine	Rossi 15	132,94	73,15	8

Trofeo Garofali G20 Glow

Concorrente	Club	tempo	velocità	class.
Nicosia Salvatore	Catania	22,09	162,97	1
Biondo Ernesto	Palermo	22,50	160,00	2
Muzio Piero	Milano	22,70	158,59	3
Catalano Alberto	Augusta	23,39	153,91	4
Pelliconi Carlo	Lugo	24,18	148,88	5
Giroto Mauro	Udine	25,05	143,71	6
Pelliconi Tommaso	Lugo	25,36	141,96	7
Cantelli Aldo	Alessandria	25,45	141,45	8
Ugolini Massimo	Cesena	25,66	140,90	9
Catalano Massimo	Augusta	25,80	139,53	10
Virgili Ezio	Ferrara	27,87	129,17	11
Garofali Leonardo	Bologna	29,35	122,66	12
Durigoni -Renato	Treviso	29,65	121,42	13

Trofeo Garofali G20 diesel

Concorrente	Club	tempo	velocità	class.
Catalano Alberto	Augusta	24,05	149,69	1
Angeloni Salvatore	Lodi	26,48	135,05	2
Catalano Massimo	Augusta	28,14	127,93	3

Trofeo Garofali G15 Glow

Concorrente	Club	tempo	velocità	class.
Virgili Ezio	Ferrara	25,25	142,57	1

Trofeo Saudella 6,5 cc - .40

Concorrente	Club	motore	tempo	velocità	class.
Muzio Piero	Milano	G21/29	19,12	188,28	1
Angeloni Salvatore	Lodi	G21/29	22,30	161,43	2

MALPENSA - 4 GIUGNO 2017

Allego le Classifiche e alcune foto delle Gare di Malpensa. La gara si è svolta regolarmente con il favore del tempo. L'organizzazione è stata buona e non si sono verificati intoppi.

Apprezzati il camion-ristoro con ombrelloni, tavolini e sedie, la toilette chimica noleggiata appositamente e i buoni pasto offerti dall'Organizzazione a tutti i concorrenti. Per essere perfetta avrebbe dovuto esserci più personale di gestione.

Buona la partecipazione di pubblico; un po' meno quella dei concorrenti, che comunque si sono comportati egregiamente. Anch'io mi sono comportato discretamente ed ho fatto 2 tempi pressoché identici, che rappresentano forse il massimo che posso ottenere da questo modello, grazie all'elaborazione del motore fatta da Gianmauro Castagnetti che ringrazio anche per i consigli e le schede di gara.

Un grazie ancora a tutti.

Roberto Rossi



LE CLASSIFICHE

GIP.46 Categoria Very Old Timer

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>1^ batteria</u>	<u>2^ batteria</u>	<u>class.</u>
Colla Franco	ED15D	87,59	93,31	1

GIP.46 Categoria Mild Old Timer

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>1^ batteria</u>	<u>2^ batteria</u>	<u>class.</u>
Garofali Leonardo	G20G	149,19	151,90	1
Rossi Roberto	G20G	125,39	125,44	2
Pagani Sergio		118,73		3

GIP.46 Categoria Open Old Timer

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>1^ batteria</u>	<u>2^ batteria</u>	<u>class.</u>
Giroto Mauro	Rossi15	nc	154,77	1
Muzio Manfredi	OS15LA	129,12	136,62	2

Trofeo Garofali G20 glow

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>1^ batteria</u>	<u>2^ batteria</u>	<u>class.</u>
Cantelli Aldo	G20G	151,96	177,25	1
Muzio Piero	“	149,38	nc	2
Garofali Leonardo	“	148,15	145,51	3
Durigon Renato	“	141,18	146,76	4
Giroto Mauro	“	141,73	141,01	5

Trofeo Garofali G20 diesel

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>1^ batteria</u>	<u>2^ batteria</u>	<u>class.</u>
Angeloni Salvatore	G20D	127,12	135,70	1

Trofeo Garofali G15 glow

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>1^ batteria</u>	<u>2^ batteria</u>	<u>class.</u>
Rossetti Alessandro	G15G	166,98	128,48	1

Trofeo Saudella Velocità classica 6,5 cc / .40

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>1^ batteria</u>	<u>2^ batteria</u>	<u>class.</u>
Team Rossi-Muzio	OPS 40	171,43	nc	1
Angeloni Salvatore	G21/29	162,02	165,21	2

Gara Weatherman

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>1^ batteria</u>	<u>2^ batteria</u>	<u>%</u>	<u>class.</u>
Rossetti Alessandro	IV 3,5	116,30	nc	102	1
Angeloni Salvatore	VII Rossi10	125,70	nc	97	2
Angeloni Salvatore	IV OPS 3,5	105,84	nc	82	3

Sport Jet Speed

<u>Concorrente</u>	<u>Motore</u>	<u>1^ batteria</u>	<u>2^ batteria</u>	<u>class.</u>
Zanin Stefano	Zanin	214,93	195,97	1
Durigon Renato	“	188,19	214,54	2
Giroto Mauro	“	205,36	190,38	3

3^ COPPA HANGAR 82 - CHIASIPELLIS - 18 GIUGNO 2017

Dal link www.Synthesismeccanica.com/Scambiofile/CHIASIPELLIS_170618.zip

potete scaricare le foto della premiazione.

Un ringraziamento a tutti i partecipanti che ci hanno onorato della loro presenza affrontando una trasferta piuttosto lunga. Speriamo di avervi offerto una gradevole giornata, e saremo ben lieti di avervi nuovamente ospiti nella nostra pista. Riteniamo che la convivenza di più categorie nello stesso evento sia ormai una condizione necessaria per raggiungere una massa critica di partecipanti ed al contempo sfolire il calendario evitando dannose sovrapposizioni di date. Ricordo il nostro consueto appuntamento di metà settembre, precisamente il 17.

Cordialmente

Paolo Del Bianco

Premio alla carriera per Alberto Dall'Oglio, tra Mauro Giroto e Stefano Zanin ►



G, Mauro Castagnetti, re del GIP



Pirazzoli, Grossi e Tomelleri

LE CLASSIFICHE

Categoria F2A - Speed

<u>Concorrente</u>	<u>lic. FAI</u>	<u>1° I.</u>	<u>2° I.</u>	<u>3° I.</u>	<u>4° I.</u>	<u>migliore</u>	<u>class</u>
Grossi Luca	15904	303,286	292,445			303,286	1
Pirazzoli Ivo	5417	286,396	287,310		288,693	288,693	2
Tomelleri Sergio	3572	284,360		287,081	279,938	287,081	3

Categoria F2C - Team Racing

<u>Concorrente</u>	<u>1^ batt.</u>	<u>2^ batt.</u>	<u>3^ batt.</u>	<u>4^ batt.</u>	<u>finale</u>	<u>class</u>
Grossi/Losi	31	34	3,06,00		6,28,6	1
Cocchi/Marasini	3,21,40	3,24,56	3,26,10	3,28,50	6,45,97	2
Magli/Pirazzini	3,19,42	3,32,34	nc	nc	0 giri	3
Rossi/Verri	39	3,23,58	38			4
Botti/Sighinolfi	69	3,26,34	3,26,31	69		5

Trofeo GIP.46

<u>Concorrente</u>	<u>Classe</u>	<u>Mod.</u>	<u>Motore</u>	<u>tempo</u>	<u>velocità</u>	<u>class.</u>
Castagnetti G.Mauro	VeryOT	M	G20G	19,45	185,09	1
Castagnetti G.Mauro	MildOT	S	G20G	22,96	156,79	1
Garofali Leonardo	"	M	G20G	24,12	149,25	2
Rossi Roberto	"	S	G20G	28,50	126,32	3
Zanin Massimiliano	OpenOT	M	OS15	23,58	152,67	1
Giroto Mauro	"	S	OS15	25,20	142,89	2

Trofeo GAROFALI - G20 GLOW

<u>Concorrente</u>	<u>tempo</u>	<u>velocità</u>	<u>class.</u>
Garofali Leonardo	24,47	147,12	1
Giroto Mauro	27,00	133,33	2
Buoso Giancarlo	nc	nc	nc

Categoria SPORT JET

<u>Concorrente</u>	<u>tempo</u>	<u>velocità</u>	<u>class.</u>
Zanette Giorgio	16,65	216,216	1
Durigon Renato	17,00	211,765	2
Buoso Giancarlo	17,22	209,059	3
Zanin Massimiliano	18,47	194,911	4



XV EUROSAM– NITRA – Slovacchia – 19-22 Giugno 2017

Quello del 2017 a Nitra è stato sicuramente uno degli Eurosam meglio organizzati degli ultimi anni. Si può affermare subito che Fero, che già alcuni anni fa aveva seguito l'organizzazione del X Europeo a Dubnica in Slovacchia, ha ribadito una capacità organizzativa di prim'ordine e ottime facoltà nel gestire la competizione e gli inevitabili problemi e polemiche.

Nitra, pur avendo solo 83.000 abitanti, è la quinta città della Slovacchia. Dal piccolo aeroporto in cui si è svolta la manifestazione, circondato da campi e boschetti in un paesaggio affatto monotono, si godevano fantastici tramonti con la quinta della cittadina col sole in controluce, che evidenziava la sagoma del castelletto e della chiesa. L'aeroporto non è stato chiuso per la manifestazione e quindi i modelli decollavano in uno spazio riservato, dividendosi lo spazio aereo con gli alianti (tra cui numerosi Blanik bellissimi), gli ultraleggeri e diversi Zlin Z37 (aereo agricolo).

I piloti degli aerei, e soprattutto quelli degli Zlin Z37, si sono esibiti in alcuni "spettacolini", sfiorando gli alberi e gli edifici con una serie di passaggi da brivido, che hanno fatto ben capire ai modellisti che le procedure locali sono diverse dalle idee del nostro ENAC. La sera, mentre provavamo i modelli per il giorno dopo, hanno gonfiato e fatto decollare una mongolfiera ed ogni tanto provavano sulla pista una specie di grossa autovettura volante, che si sollevava di alcuni metri, controllata in remoto da un'auto che la seguiva a gran velocità. In definitiva a Nitra c'è una specie di parco giochi dell'aria, con una piscina di una decina di metri, un bar aperto sino alle 22, tavoli all'aperto, servizi organizzati e puliti frequentemente, energia



Gli italiani alla cerimonia di apertura



Podio dell'NMR 2,5



Motore freddoloso?

elettrica per i camper. Decisamente un posto piacevole dove, come da tradizione nei paesi dell'Est, è possibile campeggiare sul campo e godersi le giornate di volo sino alle 21,30.



Uno dei numerosi Balestruccio

Si diceva, a fine manifestazione, che oltre dieci modelli non sono stati recuperati. Anche le aree di decollo e di atterraggio erano imposte e quindi non si poteva andare a lanciare in punti più favorevoli. A fronte di questa limitazione sull'area di lancio, c'è stato il cronometraggio ufficiale perfettamente organizzato, con cronometristi che hanno sopportato il sole ed il caldo fortissimo e che si servivano di schede fustellate



Dagli USA il sempre presente Ed Hamler

che consegnavano in tempo reale all'organizzazione. In una piccola roulotte senza condizionatore, un paziente contabile immetteva in tempo reale i dati e meraviglia ... sul monitor si vedevano i tempi di tutti i concorrenti in tempo reale, come in Formula 1. Questo è stata davvero un miglioramento tangibile per tutti. Seguire le gara era più divertente che parteciparvi, si vedeva subito chi stava facendo bene, si capivano i momenti in cui c'erano le condizioni, si poteva fare il tifo. Anche per i semplici spettatori la gara era comprensibile e non una gara postale. Certo qualcuno dopo un paio di lanci ha capito, vedendo il monitor, che non c'era storia e si è ritirato. Ma è pur giusto così perché, senza ipocrisie, al campionato si va per cercare di prendere una medaglia. Davvero bravi gli slovacchi che si sono offerti di rendere disponibile il software.

Bellissimi i flyoff degli alianti e degli elettrici in cui si sono viste strategie e tecnica. Belli i modelli che sono ben documentati sul servizio disponibile ai link messi a disposizione dagli organizzatori e che trovate in calce all'articolo.

La cronaca del campionato potrebbe dar luogo a pagine sulle polemiche ed i pettegolezzi per le verifiche tecniche. Invero non tutte le categorie sono state verificate allo stesso modo. Si è partiti con gli Electro-Rubber dove c'è stata una serie di squalifiche,

Viceversa, dal punto di vista del volo, il campo era difficilissimo. Le termichette erano distribuite in maniera erratica e solitamente deboli, le discendenze erano diffuse e forti, il vento spesso disturbava le operazioni, insomma un campo di volo che tutti abbiamo trovato imprevedibile. In queste condizioni, purtroppo, tanti modelli sono andati perduti o si sono rotti. Modelli da cui ci si attendevano prestazioni eccellenti non hanno avuto sorte.

per peso e per non conformità, ma non si è capito se le batterie Bolt (quelle a due celle a voltaggio più alto) sono ammesse o meno.

L'accanimento è proseguito sugli alianti dove un concorrente vincitore ha dovuto strappare il rivestimento per dimostrare che l'ombra nera non era dovuta al carbonio e poi si è giunti alla ELOT dove un concorrente è stato escluso dal flyoff per difformità del carrello e poi si è passati ad un controllo fino al numero di centine che ha portato alla squalifica del primo classificato. Invero i controlli sul numero di centine erano stati annunciati.

Per la ALOT il controllo dei dispositivi elettronici è stato accuratissimo per verificare eventuali riattaccate, ma non altrettanto accurato il controllo dei modelli, forse per motivi di tempo o per stanchezza.

Al campionato quest'anno erano presenti molti paesi d'Europa e un'attenzione particolare la meritano i Rumeni, nuovi entrati, molto bravi ed organizzati nella 1/2A. Si parla di oltre 140 concorrenti da 14 paesi e 486 modelli iscritti. Gli italiani "praticanti" erano quasi tutti presenti, tranne i Siciliani che avrebbero certo aumentato il successo della nostra SAM, ma per loro il viaggio sarebbe stato molto lungo. In un campionato che diviene ogni anno più competitivo e difficile, considerando che della



SAM 2001 eravamo in pochi, si può affermare che è stato un successo, per la 2001, il secondo posto dell'alfiere Franco Posa nella NMR 2,5, il podio sfiorato dal Sinè Speed 400 di Piccioli ed i primi due posti della squadra napoletana nella Texaco (Boccia ed Imoletti). Il volo maestoso del nuovo PB2 di Massimo Imoletti è oggi il riferimento nella Texaco. Gli altri piazzamenti dimostrano un buon impegno della SAM 2001 in tutte le categorie. Certamente le categorie elettriche sono sempre più affollate ma si può confermare che la riduzione del carburante nella categoria Texaco, ha annullato la superiorità dei "motoristi" dell'est Europa e riaperto la competizione, in cui ora si raggiungono quote più ragio-



Luigi Binelli festeggiato per i suoi 89 anni

zione del carburante nella categoria Texaco, ha annullato la superiorità dei "motoristi" dell'est Europa e riaperto la competizione, in cui ora si raggiungono quote più ragio-

nevoli di circa 500-600 metri. E' inspiegabile che in Italia si continui a far gare Texaco col doppio del carburante, cosa che non favorisce certo i non motoristi ed i meno giovani ed aumenta la pericolosità.

Della SAM 62 hanno fatto bene, Gianati, Fabbri e Grassi che è stato designato a presidente Europeo.

Gli organizzatori, con una certa cura, hanno organizzato anche i pranzi caldi e la cena finale con uno spettacolo di danza, certo divertente, ma i sapori delle pietanze li abbiamo immediatamente dimenticati.

In realtà in Slovacchia si mangia bene ed i vini sarebbero di qualità. E' bastato far tappa in Friuli all'andata ed in Toscana sulla via del ritorno, perché ci fosse qualcosa da ricordare di questo Europeo anche dal punto di vista enogastronomico. Il XVI campionato è previsto per la fine di giugno 2018 in Ungheria e speriamo che sia altrettanto bello.

Lorenzo Boccia

Questi sono i link dei siti dove trovate tutte le foto:

part1:

https://photos.google.com/share/AF1QipPOHu1n7EAyNLhewmFCELD8BwH6pH_cTiufMtj3wv9kA0Xa7yqJ8nwCTsf35l_yQQ?key=OUIYX05HRldoR2FoZjV0THJ1MWhOT0s2QUJvcGV3

part2:

https://photos.google.com/share/AF1QipN_aA0C-qbUZPvvaQoYdC7HAMmXxyGey_fXxMLGiuEf5bHJLCveqoxHseybYLSb3g?key=NGxVR3pPmm9rYmpVeWhxd2R4MjF2WmtdTZPUXFn

Nella pagina seguente trovate la situazione completa dei podi di tutte le gare, l'assegnazione del titolo di Gran Champion a Walter Gianati e di Best Team all'Italia davanti a Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria.



Il rilascio di un veleggiatore è sempre bello



Piccioli e il suo bel KL-69

15. SAM RC EUROPEAN CHAMPIONSHIP 2017 - NITRA Slovakia

Monday 19.6.2017

category / kategória NMR 2,5 - Nostalgia Gas LER

1. place  Walther GIANATI | 2. place  Francesco POSA | 3. place  József ÁCS

category / kategória Old Timer 400

1. place  Ladislav UČNAY | 2. place  Franco FABBRI | 3. place  Josef HEISEK

category ELECTORUBBER

1. place  Péter KÁTAI | 2. place  Miklós NÉMETH | 3. place  Milan ĎURIS

Tuesday 20.6.2017

category Class AB OTMR - Old Timer Gas LER

1. place  Roberto GRASSI | 2. place  Petr KNOB | 3. place  Petr CHVÁTAL

category OTVR - Old Time Gliders

1. place  Kamil HORÁČEK | 2. place  Milan ĎURIS | 3. place  Pavel RÁBEK

Wednesday 21.6.2017

category NMR - Nostalgia Gas LER

1. place  Walther GIANATI | 2. place  Gustav BULÍN | 3. place  Květoslav ŠTOREK

category 1/2 texaco

1. place  Csaba MARCI | 2. place  Lubomír REŽNÝ | 3. place  Zdeněk SYKORA st.

category ELOT

1. place  Imre TÓTH | 2. place  Roberto GRASSI | 3. place  Peter TRSTENOVČÍK

Thursday 22.6.2017

category Class C OTMR - Old Timer Gas LER

1. place  Petr SVOBODA | 2. place  Petr HRUBÝ | 3. place  Edward B. HAMLER

category TEXACO

1. place  Lorenzo BOCCIA | 2. place  Massimo IMOLETTI | 3. place  Zdeněk SYKORA st.

category ALOT

1. place  Dávid HORVÁTH | 2. place  Palo LISIAK | 3. place  László TÖRÖK

(1. place = 3 points, 2. place = 2 points, 3. place = 1 point)

GRAND CHAMPION :  Walther GIANATI

BEST TEAM : 1. ITALY  2. CZECH REPUBLIC  3. SLOVAKIA  4. HUNGARY 

20 points

16 points

15 points

11 points

GIANLUIGI GAZZEA

Una persona singolare, un uomo romantico di altri tempi; per tutti noi un amico leale e sincero. Credo che la cosa a cui tenesse di più fosse la sua “italianità”, che difendeva con forza non solo a parole ma soprattutto con il comportamento, fedele ai suoi principi di onestà, senso del dovere e della responsabilità. Su questi pilastri Gianluigi ha fondato tutta la sua vita.

Essendo discreto e riservato, esprimeva la sua vitalità e la sua comunicativa col caratteristico modo di muoversi e di emozionarsi, accompagnato da uno sguardo vivo ed attento, quasi a commentare con forza le sue idee ed il suo pensiero.

Fin da ragazzo ha amato il mondo dell' aviazione, passione che ha sempre seguito e coltivato. Conseguito il brevetto di motorista di aeroplano, alla scuola Aeronautica di Caserta, per un certo periodo ha svolto la sua attività nell' Aeronautica Militare. Abbandonata questa, ha prestato la sua opera presso la SAM (Soc. Aerea Mediterranea) sui velivoli DC 3, C 46 e DC6B e all'Alitalia sui Vickers Viscount e i SudAviation Caravelle. Infine alla SNAM Aeromobili come tecnico della manutenzione e di volo sui velivoli AMD Falcon 20, Falcon 50 e Falcon 900. E' stato membro del GAVS (Gruppo Amici Veicoli Storici).

Terminati i suoi impegni di lavoro, si è dedicato, ancora di più, alla storia dell' aeronautica arricchendo non poco il già cospicuo archivio personale e curando inoltre la pubblicazione del libro “Gli aerei del cane a sei zampe”, in cui oltre alle dettagliate descrizioni sugli aerei, narra molte delle avventurose vicende personalmente vissute.

E' seguita una lunga ed intensa attività aeromodellistica, epoca a cui risalgono le nostre amicizie.

Gianluigi ha costruito un gran numero di modelli: veleggiatori, modelli ad elastico e a motore, eseguiti con la massima cura seguendo scrupolosamente le tecniche costruttive old timer. Amava costruire e volare ed era meno interessato alla competizione.

Pur tuttavia ha frequentato con assiduità e costanza i raduni e le gare, in cui trovava il grande piacere di condividere quelle giornate con gli amici. Quando ci presentava una sua opera, con il braccio alzato perché apparisse contro il cielo, lo faceva non per cercare consensi, ma per renderci partecipi del suo godimento. Seguiva il volo dei suoi modelli con uno sguardo di protezione e per alcuni, quelli più piccoli, di tenerezza.

L'aeromodellismo è stato anche il mezzo per esprimersi e per soddisfare quel bisogno, quasi nascosto per timidezza, di stabilire rapporti intensi di amicizia, di vivere con gli altri, in mezzo agli altri.

Dal suo amico pilota, Francesco Altamura, ho ricevuto parole, pensieri ed aneddoti che parlano e raccontano di Gianluigi durante gli anni trascorsi insieme alla SNAM Aeromobili.



Paolo Montesi.

Piccoli ricordi di un grande amico.

Gianluigi Gazzea, “Gigi” per gli amici, ci ha lasciato troppo presto, privandoci del piacere della battuta arguta, della citazione storica, del ricordo particolare che, in compagnia, non mancavano mai e rendevano il tempo passato insieme piacevole ed istruttivo. Gigi è stata una persona semplice e schiva, ma nello stesso tempo un maestro di vita che sulla serietà, la competenza ed i valori morali ha condotto la sua esistenza. Lo conobbi nel gennaio del 1980, quando, dopo la mia esperienza di pilota militare, entrai alla Snam Aeromobili, che allora aveva tre Falcon 20. La Società era molto conosciuta nel mondo dell’Aviazione Generale e se ne raccontavano vicende fuori dell’ordinario, con personaggi che sembravano tratti dalle storie di Corto Maltese. Entrai quindi in questo mondo misterioso e Gigi, come d’altronde gli succedeva con i giovani e soprattutto con i bambini, con i quali era, al contrario della sua elettrica esuberanza, di una pazienza straordinaria, mi prese in simpatia e mi fece da guida preziosa. Scoprii quindi, con sommo stupore, che i personaggi di cui si narrava erano reali, e potei conoscerli, le storie non erano inventate ma effettivamente avvenute! Volavano ancora due piloti che avevano fatto la guerra, un tecnico che aveva sottratto un aereo ai tedeschi e lo aveva pilotato fino in Italia, senza brevetto e senza averlo fatto prima di allora ed altri che erano stati in missione in Africa e in Sud America per anni! Tante di queste storie sono poi confluite nel libro che Gigi pubblicò negli anni ’90. Volammo quindi insieme per una quindicina di anni, girando un bel po’ di mondo, affrontando situazioni anche difficili, ma con Gigi, tecnico di volo dalle capacità fuori dell’ordinario, mi sentivo tranquillo ovunque. Voglio quindi raccontare due piccole storie, scelte fra tante, per ricordare l’uomo e il professionista.

La prima; Quando capitava un volo insieme, lui aveva il compito di eseguire i controlli prevolo sul nostro aereo e, dopo averli eseguiti, rimaneva sul posto fino alla partenza. Non sono mai riuscito a convincerlo a lasciare l’aereo per pochi minuti, il tempo di un caffè, cosa che per la verità mi riusciva piuttosto facile con gli altri. Una volta gli chiesi il perché (dopo mi sentii in imbarazzo per averlo fatto): il motivo era che, una volta controllato il velivolo ed aver firmato il quaderno tecnico, lui era il garante della situazione e vigilava che persone o cose non la modificassero. Una professionalità chiara e cristallina, una garanzia totale. Negli anni seguenti mi succedettero degli inconvenienti che mi confermarono la giustezza di quel comportamento. La seconda: La capacità di Gigi di entrare in sintonia con gli altri. Atterrabamo su aeroporti a volte isolati, con personale che spesso parlava solo la propria lingua o il dialetto locale. Avevamo delle chiare difficoltà di dialogo. Ebbene, Gigi, mettendo a frutto la sua gestualità e il linguaggio del corpo che gli erano naturali, entrava in sintonia con gli addetti al rifornimento, con i parcheggiatori, con gli addetti all’handling, i quali capivano anche le battute ironiche e dopo poco si radunava una piccola folla che rideva e si dava pacche sulle spalle. A volte diventava così numerosa che Gigi, per farsi vedere e comprendere da tutti, saliva sull’ala e da lì teneva i suoi divertenti sermoni ai presenti. Al giorno d’oggi si sarebbero creati dei “Gigi Fan Club” e sarebbe stato pubblicato sul web. Quando andò in pensione io continuai a volare in molte di queste destinazioni e, ancora molti anni dopo, al parcheggio una piccola folla si raccoglieva attorno all’aereo ed una voce unica si levava a chiedere “Gigi,Gigi”. Quando venivano a sapere che era in pensione e non l’avrebbero più visto, si alzava un “Oohh” di vero dispiacere e se ne andavano via con molta delusione. La stessa che provo anch’io ora. Ti saluto, grande Gigi.

Francesco Altamura

GINO URSICINO

Scopre l'aeromodellismo a 16 anni quando gli capita fra le mani una copia dell'AQUILONE. Scrive alla MOVO e si fa mandare il disegno e il materiale per costruire il veleggiatore "Professor". Come secondo modello costruisce un grande veleggiatore: l'I-ORME, il cui progetto trova sull'Aquilone nr. 23 del '40. In quel periodo lavora nella fabbrica di aerei ORLA (Officine Reatine Lavorazioni Aeronautiche) e là riveste l'I-ORME con la tela che veniva usata per ricoprire le strutture dei CR 32 e dei CR 42. Nel dopoguerra diventa autista di corriera, mestiere che lo accompagnerà fino alla pensione.

Si dedica in particolare i motomodelli FAI. Partecipa al Concorso Nazionale che si svolge nell'area dove poi sorgerà l'aeroporto di Fiumicino. Nel 1951, cercando di migliorare l'assetto di salita dei motomodelli, imbocca la strada della ricerca del miglior piazzamento del CSL (centro di spinta laterale) e così nasce un modello che per la sua forma viene chiamato "Padella". Partecipa a tante gare regionali locali e nazionali su tutti i campi di gara a cominciare da Rieti dove Gino è concorrente e organizzatore.

Nel '67 partecipa alla trasferta italiana a Praga in occasione dei mondiali di volo libero come accompagnatore della squadra.

Alla fine del '67 mette a punto una marmitta risonante per il G.20 con un risultato veramente eccezionale. Il motore passa da 18.000 a 25.000 giri/min. Lo monta sul suo "Magic Moment" interamente costruito con strutture geodetiche.

Più volte viene chiamato a far parte della Commissione Nazionale per l'Aeromodellismo dell'Aero Club d'Italia e si dedica all'organizzazione di gare nazionali di VL, a cominciare dalla "Coppa Rosatelli", e gare internazionali RC come la "Coppa Europa Aviomodelli" o come la "Coppa Europa Graupner".

Quando nasce SAM Italia si occupa di Old Timer sia come concorrente, costruttore e organizzatore di parecchie "Coppe del Velino" e tante altre manifestazioni, compreso l'"XI Concorso Nazionale Old Timer".

Alcuni anni fa una piccolissima batteria al litio provoca un incendio al suo laboratorio distruggendo tutto. Superato lo shock, riattrezza il laboratorio e riprende a costruire. L'ultimo nato è il "Nomad", un modello del 1941.

L'anno scorso pensa di organizzare una festa per dare l'addio alla sua carriera aeromodellistica. Inizialmente previsto per il 10 luglio 2016, il raduno viene spostato all'11 settembre. Alcuni giorni prima Gino cade e si rompe un femore: il raduno viene annullato con la promessa di riprogrammarlo per il 2017. Il caso ha disposto altrimenti e Gino è andato avanti il 4 febbraio scorso. Aveva compiuto 94 anni il 15 gennaio.

da sua autobiografia



FRANCO BUGADA

Il nome mi era noto fin dall'inizio della mia "carriera" aeromodellistica perché compariva spesso sulle riviste in occasione delle gare di riproduzioni, specialmente quelle dei modelli di idrovolanti della Coppa Schneider. Di persona, ci siamo incontrati la prima volta, credo nel 2009, al Model Expo di Novegro, dove presentava alcuni modelli di autogiro, sua ultima passione aeromodellistica.

Ci eravamo visti il 3 dicembre scorso a Milano quando assieme al presidente e all'amico ing. Franco Sgarella, ci aveva portato al Museo Volandia per partecipare alla giornata di presentazione del progetto di ricostruzione dell'SM.55X, l'aereo delle trasvolate atlantiche di Italo Balbo, organizzata in coincidenza col 50° anniversario della scomparsa dell'ing. Alessandro Marchetti, progettista dell'aereo.

Qualche giorno dopo mi disse che si era dovuto ricoverare per fare dei controlli medici. Alla fine gli era stata diagnosticata una forma di leucemia che, a suo dire, era di una forma curabile. Evidentemente non era così.

Giornalista aeronautico, scriveva per VFR-Aviation, rivista sulla quale ha pubblicato una serie di articoli di argomento aeromodellistico, ma alcuni suoi lavori sono comparsi anche su Modellismo e RC Model World.

In collaborazione con Carlo D'agostino, ha pubblicato per la FIAM due libri sulla storia dell'aeromodellismo: **100 anni di modelli volanti** nel 2011 e: **Volando in cerchio - Storia del volo vincolato circolare in Italia** nel 2015.

Come si dice tra gli alpini, è "andato avanti" l'8 febbraio scorso. Me l'aspettavo, ma mi sforzavo di credere a quello che mi aveva detto non molto tempo prima: che la sua forma di leucemia non fosse grave.

Pino Càrbini



LUIGI PASCALE LANGER

Dobbiamo al nostro socio Piero Muzio il piacere di aver avuto tra i nostri soci onorari il Prof. Luigi Pascale Langer (Gino per gli amici). Mi telefonò nel marzo 2015 dopo aver letto sull'AQ78 l'articolo di Daniele Vescovi, dedicato ai famosi fratelli Pascale dopo la scoperta del loro passato aeromodellistico. Mi disse che era stato invitato ad andare a trovare Gino alla Tecnam e mi chiedeva se poteva chiedergli se avrebbe gradito la nomina a socio onorario di SAM 2001. Ovviamente gli dissi che la cosa ci avrebbe fatto molto piacere, e fu così che Gino divenne nostro socio.



Classe 1923, aveva iniziato a costruire modelli negli anni del liceo assieme a suo fratello Giovanni. Gino e Nino, come tutti li chiamavano, sono sempre stati un team indissolubile. Il primo modello lo realizzarono comprando dalla MOVO la scatola di montaggio dell'M5, un modello ad elastico con fusoliera a tubo. Nella costruzione furono aiutati da Mario Brioli, un aeromodellista di Fontana Vecchia di Faicchio, paese del beneventano dove la famiglia si trasferiva nel periodo estivo. Non volò mai perché disintegrarono la fusoliera mentre caricavano la matassa. Successivamente ordinarono dalla MOVO l'M8, riuscendo a farlo volare con successo. Il terzo modello fu l'LPL1, un progetto personale che fecero volare in Piazza Italia a Benevento. Capirono di essere capaci di progettare e, ispirati da una serie di articoli pubblicati sull'Aquilone nel 1938 iniziarono a costruire un aliante: il Sant'Ambrogio. La costruzione andò avanti e fu quasi completata. Tutto svanì a causa dei bombardamenti americani che colpirono Benevento a partire dal 20 agosto 1943 e che, nell'arco di circa 40 giorni, provocarono molte distruzioni e oltre duemila morti. Andò distrutta anche la loro casa e l'aliante che vi era conservato.

Nel '48, aiutati da vari amici aeromodellisti napoletani e beneventani, iniziarono a costruire un aeroplano: il P48 Astore. Una volta terminata la costruzione, realizzata nel garage di casa, risolsero il problema dei voli di collaudo recandosi a Roma per invitare il famosissimo Mario De Bernardi, che accettò l'invito. L'aereo era perfetto.

Fu l'inizio di una carriera che li portò a costruire numerosissimi aerei. Nel 1956, dopo il grande successo del P.55 Tornado nel Giro Aereo di Sicilia, crearono la ditta Partenavia.

Agli inizi degli anni '80 la ditta fu ceduta ma Gino, dopo pochi anni, fondò la Tecnam a Capua ed il primo aereo della nuova serie, il P.92 ebbe un grande successo.

Attualmente la Tecnam è considerata una delle più importanti case costruttrici di aerei leggeri e non solo. Gino, probabilmente, è stato l'unico progettista ad aver conseguito il brevetto di pilotaggio su un aereo di suo progetto e di essere stato il collaudatore di tutti i suoi aerei.

Pino Càrbini

GIORGIO FABBRI

E' mancato alle ore 18,00 del 02-06-17 GIORGIO FABBRI nella sua casa a S.Margherita Ligure.Con un mesto saluto, Guido Mascherpa.

Non me lo aspettavo assolutamente. Ci eravamo sentiti soltanto alcuni giorni prima. Aveva chiamato lui, come faceva spesso e, a mia moglie che aveva risposto al telefono, aveva detto di sentirsi abbastanza bene. Lo aveva ripetuto anche a me dicendomi che stava recuperando le forze dopo l'ultimo incidente domestico e che sperava di poter tornare a circolare liberamente. Non è andata come sperava! Avrebbe compiuto 81 anni il prossimo 31 luglio

Che dire di Giorgio; da quando l'ho conosciuto, penso che non si sia mai perso nessuna possibilità di incontro con gli amici, sia che si trattasse di gare o di raduni, sempre pronto a dare una mano agli organizzatori. Ha praticato tutte le specialità dell'aeromodellismo, a partire da libratori da lancio a mano e ai motomodelli in volo libero prima di passare al team racing agonistico. Tra la riviste a mia disposizione ho trovato due disegni: il primo è lo Skylark, un libratore comparso sul n. 17, del novembre 1957 di Rassegna di Modellismo e il secondo è l'Eolo, un bel motomodello junior pubblicato sul n. 18 del dicembre '57 della stessa rivista. Assieme all'Eolo, sulla rivista ci sono anche il Gongolo, un elastico di Loris Kannevorff ed il T.E. 2016, un veleggiatore di Elvio tosarani. Il motivo della presentazione contemporanea sta nel fatto che era stato appena pubblicato il nuovo regolamento sportivo dell'Aero club d'Italia, che sarebbe entrato in vigore nel 1958 e quei disegni servivano di esempio.

Negli ultimi anni, oltre alla solita partecipazione a gare e raduni in veste di cronometrista, era diventato assiduo frequentatore del Monte Fasce, dove un bellissimo pendio consente di godere di una magnifica vista della città di Genova e di far volare veleggiatori di ogni tipo. Per i raduni sul Fasce, Giorgio aveva ricostruito il Gingo Gengo, un progetto del sanremese ing. Ivano Amoretti, che ha la particolarità di avere una forte freccia alare che lo rende diverso da tutti gli altri. Mi diceva che volava benissimo.

Ma di Giorgio non si può dimenticare quella che era la sua passione più importante, e cioè quella per i motori. Penso che neanche lui sapesse quanti ne avesse. Quando andai a trovarlo a Santa Margherita mi accennò a ... duemila e all'intenzione di catalogarli. Lo avrà fatto? Ho i miei dubbi.

Ciao Giorgio



Pino Càrbini

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	Tavoletta VVC	P. Riboli	035-657079
11/12 Mar	Verona	Model Expo	P. Càrbini	340-3541669
25 Mar	Modena	Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
2 Apr.	Pian del lago SI	Coppa F. Pianigiani	F. Landini	331-7539300
16 Apr	Lugo RA	Gara C.I. F2B	L. Lanzoni	368-607198
23 Apr.	Tegoleto AR	2° Trofeo N. Ridenti	M. Massi	338-6283318
7 Mag.	Valle Gaffaro FE	Trofeo del delta	M. Baccello	331-3603841
15 Mag.	Sassuolo MO	Gara GIP.46 - Trofeo Garofali	M. Castagnetti	335-6227865
21 Mag	Cirié TO	Gara Cisalpino F2B	G. Zenere	335-6130031
28 Mag.	Vergiano RN	Coppa Falchi	D. Bruschi	0541-729119
4 Giu.	Malpensa VA	Gara GIP.46 - Garofali - Saudella	R. Rossi	348-8738738
4 Giu.	Terni	16^ Coppa Terni	G. Rosati	338-6415744
4 Giu.	Fontanellato PR	Memorial Longagnani-Saccani	G. Colla	334-1260532
11 Giu.	Grosseto	Trofeo Maremma	G. Crismani	334-1161790
11 Giu.	Montalto Pavese PV	Pendio OT	P. Riboli	339-1760318
18 Giu.	Chiasiellis UD	Coppa Hangar 82	M. Giroto	335-1318415
17/18 Giu	Cirié TO	Gara C.I. F2B	G. Zenere	335-6130031
18/23 Giu.	Nitra Slovacchia	XV Eurochamp	SAM 78	
25 Giu	Casaleone VR	Gara Cisalpino F2B	G. Zenere	335-6130031
2 Lug.	Lugo RA	Gara GIP.46 - Trofeo Garofali	M. Castagnetti	335-6227865
9 Lug.	San Dalmazio MO	Raduno del Frignano	M. Valicelli	
19 Ago.	San Dalmazio MO	Raduno del Frignano	M. Valicelli	
2/3 Set	Lugo RA	Gara C.I. F2B	L. Lanzoni	368-607198
9/10 Set.	Arezzo	Trofeo del Chianti	A. Piccioli	333-5329763
17 Set	Chiasiellis UD	Gara Cisalpino F2B + GIP.46	M. Giroto	335-1318415
17 Set.	Terni	Raduno Giornata dell'Ala di Luce	G. Rosati	338-6415744
23/24 Set.	Aguscello FE	Concorso Nazionale	R. Grassi	335-8269640
1 Ott.	Vespolate NO	Raduno e trofeo Tom boy	P. Riboli	339-1760318
18 Giu.	Chiasiellis UD	Coppa Hangar 82	M. Giroto	335-1318415
8 Ott.	Valle Gaffaro FE	Raduno SAM Model Day	M. Baccello	331-3603841
23/28 Ott	Boulder City USA	SAM CHAMPS USA	SAM USA	
2/3 Dic	Ramacca CT	Grand Prix dell'Etna	C. Minotti	366-6120977

Gli organizzatori di gare e raduni sono pregati di comunicarmi eventuali errori, variazioni e nuovi inserimenti via mail scrivendo a info@sam2001.it o telefonando al 340-3541669.

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 (specificare che non è 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

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.



*Copertina del primo numero di Model Airplane News
Luglio 1929*