

L'ALILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 90

Luglio - Dicembre 2017

... un felice 2018!



La magnifica interpretazione del «Peres I» di Lorenzo Vivian



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: pqierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**
Via Cammello, 34
44100 Ferrara
Tel. 0532-790410
Cell. 348-3302035
E-mail: avvvince@gmail.com

In redazione: **Marcello Zunica**
Via Palermo, 7
35142 Padova PD
Tel 049-651134 - 333 9155550
E-mail marzu aercad@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

- Dalla Presidenza	P. Montesi	pag. 1
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 2
- Affrancature e aeromodellismo	M. Zunica	" 3
- 4^ giornata dell'Ala di Luce	P. Montesi	" 6
- Veleggiatore "Junior"	G. Janni	" 11
- L'Albastrello	M. Zunica	" 12
- 2 Trofeo Ninetto Ridenti	M. Massi	" 17
- Tomboy Rally 2016-2017.	C. Santoni	" 18
- Tornio club Il G20 G&D	G. Buoso	" 22
- Littorio - Giugno 1939	C. Soliani	" 24
- Il Furetto - GiGSPA	A. Riccardelli	" 27
- Evandro Femminella	G. Fratini	" 30
- Sauro Zanchi	P. Càrbini	" 30
- Giulio Rodorigo	P. Càrbini	" 31
- Non è mai troppo tardi	P. Càrbini	" 32

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da *Australian Model News Ottobre 2017*, *Modellismo n. 150 2017*, *SAM Speaks maggio 1997*, P. Montesi, G. Fratini, A. Riccardelli, P. Carbini, W. Gianati, P. Muzio, G. Loffredo, C. Soliani.



Nella prima di copertina il veleggiatore Peres I costruito da Lorenzo Vivian.

Nella quarta di copertina il tritico del Colibrì un motore progettato da Zelino Rossi del 1946 e adesso work in progress.

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

DALLA PRESIDENZA

Cari Amici,

si avvicina il Natale ed auguro a tutti voi che possiate trascorrere questo tempo in serenità con i vostri cari. E' importante recuperare e rivivere i valori con i quali abbiamo iniziato il nostro cammino di vita.

Quest'anno abbiamo dovuto un poco soffrire per il nostro Aquilone che, come sapete, ha avuto difficoltà per venire alla luce con la consueta regolarità.

Scavare a fondo nelle ragioni di tutto questo non è molto carino, anche perché le cause di ciò, non riguardano né trascuratezza, né scarso interesse o altro, ma piuttosto la nostra "antichità" ... come quella dei nostri modelli !

Ad ogni modo il momento di crisi volge al termine e, nel prossimo anno - grazie all' amore per il modellismo storico, al senso di collaborazione di Marcello Zunica e alla partecipazione, per quanto è possibile, di Daniele Vescovi (che ora sta meglio) - l' Aquilone tornerà a volare con la consueta regolarità per il piacere di tutti noi.

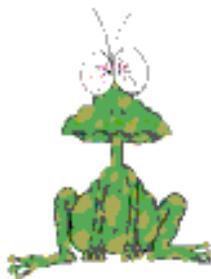
So che molti di voi sono in attesa di sapere se si terrà il tradizionale incontro tra gli aeromodellisti storici, intorno ad una "autentica" polenta stesa sulla tavola di legno, dopo due ore di cottura... Fedeli all'idea di Ninetto Ridenti e della Titti, la festa si rinnoverà anche quest' anno ! e appena decisa, vi comunicheremo la data.

Ancora un particolare grazie a Daniele Vescovi e a Marcello Zunica per la generosissima disponibilità, e a tutti noi l' invito per una attiva partecipazione al loro impegno.

Tanti cari auguri a tutti voi e alle vostre famiglie.

Paolo Montesi

LA PENNA AL SEGRETARIO



Speravo di poter finire il lavoro prima, ma non mi è stato possibile. Vi prego di scusarmi.

...Nel prossimo anno l'uscita del nostro Aquilone tornerà ad essere normale.

In allegato a questo numero troverete un omaggio di Marcello Zunica: un fascicoletto che racconta la sua passione per la formula Coupe d'Hiver.

Nel 2017 i soci che hanno versato la quota sociale sono stati 207 e 87 hanno anche sottoscritto la nostra assicurazione. I soci onorari sono 23. Ci hanno abbandonato in 35.

Rimane un mistero una ricarica di 50 euro fatta lo scorso mese di febbraio sulla carta postepay per la quale nemmeno le poste italiane hanno saputo trovare il nome dell'autore.

A proposito di poste italiane, continuano le solite perdite di corrispondenza. Chi non avesse ricevuto la busta col n. 89 e i relativi allegati, tra cui la tessera sociale, me lo faccia sapere e provvederò a ripetere la spedizione. Una decina di voi ha già provveduto a versarmi la quota per il 2018. Nel ringraziarli, li invito a controllare la ricevuta perché credo che ci sia stato uno scambio.

*Di recente sono stato vittima di una probabile clonazione della carta **Postepay Evolution** che utilizzavo per l'incasso delle quote. Non c'è stato nessun prelievo "anomalo" ma ho accettato il consiglio di bloccarla e di chiederne un'altra in sostituzione. La nuova carta ha il numero **5333 1710 5736 7886** e il codice IBAN allegato è il seguente: **IT15T 07601 05138 2227 6492 2769**.*

L'intestatario sono sempre io: Giuseppe Carbini; CF CRBGPP40E31B745Y, se serve. Per evitare disguidi, raccomando di farmi sapere quando fate l'operazione.

Le quote da versare sono immutate: 30 euro per la quota sociale e 20 euro per l'assicurazione RCT. Anche per il prossimo anno tutti i soci usufruiranno gratuitamente di una polizza di assistenza legale il cui premio verrà pagato attingendo al fondo cassa. Ricordo che l'assicurazione scade il 28 febbraio 2018.

Aumentano le collaborazioni con gli Istituti Tecnici Aeronautici ai quali abbiamo fornito copie dei nostri manuali costruttivi. Al Feltrinelli di Milano che ogni anno organizza una mostra di Aeromodelli ed all'Istituto Nobile Aviation College di Reggio Emilia si è aggiunto, grazie al socio Antonio Riccardelli l'Istituto Tecnico Aeronautico Alessandro Volta di Viterbo. Tre suoi allievi si sono classificati ai primi tre posti in una gara svoltasi al Museo Vollandia, presso l'Aeroporto di Linate. All'interno un racconto dell'evento.

A tutti voi i miei più fervidi auguri per le prossime festività.

Pino Carbini

AFFRANCATURE POSTALI E AEROMODELLISMO

Qualche anno fa il carissimo Nino Ghiotto mi fece vedere alcuni francobolli da lui raccolti che avevano come tema l'aeromodellismo e il modello volante. Ne feci una copia che finì sperduta tra le mie tante carte; in questi giorni, però - in un mio "inconsueto" momento di frenesia per un minimo di ordine - è rispuntata fuori.

Mi è venuta così voglia di farli conoscere a un pubblico più vasto: mi guardo bene dal fare una dissertazione in tema di filatelia perché sull'argomento le mie conoscenze risalgono a quando ero ragazzo e come quasi tutti i miei coetanei facevo raccolta di francobolli. Mi soffermerò semmai sui loro contenuti che offrono spunti interessanti per i cultori della nostra attività.

Si tratta di una ventina di affrancature per la maggior parte prodotte in Paesi gravitanti sull'Unione Sovietica: Russia, appunto, Ungheria, Romania, Polonia, Repubblica Democratica Tedesca, Jugoslavia e un paio di bolli di altra provenienza, forse di paesi asiatici (Corea?) mentre, fuori da questo contesto, uno è portoghese e uno olandese.

Non tutti i bolli, da una prima sommaria lettura, appaiono di fattura discreta anzi direi che alcuni possono essere considerati bruttini. Possono essere suddivisi per argomento: quelli che esaltano lo spirito e il lavoro dei più giovani, maschi e femmine, che dedicano e svolgono la loro attività in gruppo e quelli invece che si rivolgono all'aeromodellismo sportivo o addirittura all'agonismo.

In alcuni si possono riscontrare contenuti propagandistici e se ci si sofferma sui protagonisti (maschi e femmine) con calzoni corti o alla zuava e con gonne tutti di color grigio, con la camicia bianca e con l'immancabile fazzoletto rosso legato al collo - in pratica una divisa - ci permettono una datazione sicuramente anteriore alla caduta del muro di Berlino. Il tutto in una atmosfera volta alla costruzione di piccoli modelli e alle prime esperienze di volo o rivolta all'osservazione dei modelli dei più grandi: comunque sempre ad una attività collettiva. In questo senso significative le allegorie dei francobolli russi, uno dei quali mostra il lancio della riproduzione di un quadrimotore da parte di un adulto sotto lo sguardo di un gruppo di giovani.





Più vicini al “concetto di scuola” i bolli della Romania e della Repubblica Democratica Tedesca.



Come detto, l'altro gruppo di francobolli si rifà ad un aeromodellismo da esperti. Se in generale, sia nel primo che nel secondo gruppo, la prevalenza dei modelli appare quella dei veleggiatori, nel secondo questi sono in numero minore e sicuramente più articolati in termini costruttivi e con tratti più ricercati; non mancano poi esempi di modelli a elastico e con motore a scoppio.



Modelli più sofisticati e complessi quindi, proposti da giovani esperti come si deduce dagli atteggiamenti (la presentazione e il lancio del modello, ad esempio) che sono da iniziati. A questo proposito occorre fare qualche breve considerazione sulla gestualità, di quanti propongono un modello, che appare particolarmente aderente alla nostra consuetudine, vuoi nel modo di presentarlo che in quello di lanciarlo. E' dunque plausibile pensare che il disegnatore si sia aiutato con qualche foto o addirittura sia stato accompagnato da qualche esperto aeromodellista.



L'attenzione è rivolta anche alle gare: è il caso della Polonia con due modelli delle classi F1A e F3A in un contesto temporale più tardo rispetto a quello fino ad ora considerato, quello dove ormai la plastica (e forse anche il radiocomando!) sembra prendere il posto dei materiali classici più poveri. Anche il motomodello del concorrente dal pettorale 125 sembra allineato ai due modelli appena descritti, anche se questa immagine più che una presentazione sembra voler rappresentare un momento prossimo al lancio. Sul bel bollo Jugoslavo, con uno sfondo che sembra propiziare favorevoli ascendenze, il gesto tecnico del modellista è in linea con quello usualmente utilizzato per ammirare in controluce una struttura di un elastico che si rifà a un modello a tubo e forse, a giudicare dalle caratteristiche tecniche e dalle proporzioni, addirittura un Wakefield.



Anche sulle due più modeste affrancature di difficile attribuzione, pur nella loro semplicità, il gesto tecnico del lancio sembra abbastanza realistico.

Emblematici i due grandi bolli ungheresi: nel primo compare un veleggiatore piuttosto importante ma dalla costruzione più



tradizionale, in cui il costruttore sembra intervenire su dettagli della fusoliera. Da apprezzare, nel secondo, il gesto classico ed esperto di un veleggiatorista che lancia a mano forse da un pendio, come suggerisce l'ambiente che fa da sfondo. Si noti che in ambedue i francobolli i giovani indossano la divisa di cui si è detto prima. Singolare infine l'ingenua



immagine di una bimba con cagnolino che assiste ad un lancio.

Per chiudere due impersonali francobolli: quello olandese dove un ragazzo "palestrato" lancia un microscopico modello (un giocattolo?) e quello portoghese che propone un semplice veleggiatore a ricordo del cinquantenario di quell'Aero



Club (1909-1958).

Forse ho concesso troppo alla mia fantasia ... mi piacerebbe sapere però se altri hanno raccolto nel tempo questo tipo di documentazione: potrebbe essere un'occasione per conoscere come è stata intesa la nostra attività a livello di più ampia diffusione e soprattutto a livello di OT.

(MarZu 2017)



4° Giornata Mondiale dell' Aeromodellismo Storico "Ala di Luce" Terni, 17 settembre 2017

Quest'anno con i modellisti romani, in una serata a casa Montesi intorno ad una tavola imbandita, ci siamo messi a parlare di come partecipare alla 4° Giornata Mondiale dell' Aeromodellismo Storico - "Ala di Luce" - che si doveva svolgere a Terni la domenica 17 settembre sul campo di volo del Gruppo Modellistico Ternano, che come negli anni precedenti ci ospita grazie a Giuliano Rosati, socio del GMT.

Tra i partecipanti alla cena, Gianni Loffredo, a seguito di precedenti discussioni e richieste, aveva portato la traduzione dei regolamenti SAM (internazionale) di una nuova categoria riferita ad alianti storici a traino fiondato con apertura alare entro 36" (92 cm). Si trattava di modelli progettati entro la fine dell'anno 1951 per una categoria denominata "Vintage" e di una seconda categoria "Classic" per alianti riferiti al periodo 1950-1961. Il regolamento SAM contempla anche l'utilizzo di progetti o scatole di alianti con AA superiori a 36" purché ridotti nelle dimensioni sopra citate e richiede di lanciare o meglio fiondare i modelli in volo tramite cavo di 30 m. (di cui 7 m in fettuccia elastica 1x3) invece di trainarli nel modo tradizionale.

Lo scopo di questa formula è di riportare in volo, in spazi contenuti, gli alianti a volo libero e di permettere di farlo soprattutto a quei modellisti che altrimenti non potrebbero correre per trainare e quindi partecipare alle gare.

Gianni distribuiva diverse copie del regolamento ed alcuni tritici di modelli che rientravano in questa categoria a cui si aggiungevano altri disegni proposti da Giulia-



Da sinistra: Luca Benini, Mauro Magnosi, Paolo Montesi, Eros Cavallaro, Giancarlo Wessely, Giancarlo Di Chiara, Franco Gangemi, Gianni Loffredo, Andrea Cassinis, Giuliano Rosati, Silvano Lustrati



Giancarlo Di Chiara e il Bonaventura di Castellani

Al termine della serata, il virus di questa formula si era già diffuso e si dava per certo la realizzazione di alcuni modelli da parte dei presenti. Grazie all'opera informatica di Giuseppe Carbini l'indomani mattina il regolamento raggiungeva tutti i soci SAM 2001 e questa nuova categoria

no, Curzio e Paolo. Si è aperta una lunga discussione tra i presenti, dove al termine ci si è impegnati a realizzare alcuni dei modelli presentati per celebrare la giornata della "Ala di Luce". Veniva deciso, inoltre, che le dimensioni delle AA di 36" della formula SAM si adeguassero al sistema metrico e pertanto i modelli consentiti sarebbero rientrati in AA di 1,00 metro; apertura che, come nel passato, era stata la dimensione standard dei modelli scuola e delle scatole per principianti.



Gianni Loffredo e i suoi balsetta



Silvano Lustrati e il T41 di Montesi

contagiava diversi modellisti sia per la costruzione sia nel proporre o suggerire altri disegni quali: "Stiletto", "Cicogna", "Movo M3", "Settebello", "Allievo T 41" e altri.

Vincenzo Canestraro ha inviato le foto della struttu-

ra del suo M-39 della Movo, costruito sul disegno pubblicato dalla Domenica del Corriere nel '70 (in archivio ci sono due tavole, con istruzioni, firmate da Arve Mozzarini).

Marcello Zunica ha dato un valido suggerimento inviando il trittico e gli articoli per un modello Old timer, che più Old Timer non si può: l'“Albastrello” di Paolo Nobili, alias Giarella; il progetto era comparso sull' Aquilone per ben due volte, nel 1934 e nel 1936.

Alla fine, uno dei modelli più realizzati, per la giornata “Ala di Luce” è stato il “Furetto” (Aeropiccola), scelto per la sua semplice e veloce costruzione, dato il breve tempo a disposizione prima del giorno del raduno.

Durante il periodo per la preparazione dei modelli, siamo stati molto preoccupati per i continui bollettini sul tempo che preannunciavano forti variabilità per tutto il mese di settembre, mettendo in forse la realizzazione del programma.



I modelli di Gianluigi Gazzea



*Consegna tazze ricordo inviate da SAM 1066
Paolo Montesi, GianCarlo Wessely e Giuliano Rosati*

Abbiamo incoraggiato tutti dicendo che per la festa dell'Ala di Luce, dedicata ai nostri “Amici e Maestri”, dovevamo riunirci con qualsiasi tempo, e comunque essere ottimisti.

Partiti da Roma sotto un cielo minaccioso, avvicinandoci alla meta, dopo Amelia, la pianura di Terni ci è

apparsa tutta inondata dal sole, regalandoci una bellissima e festosa giornata. Sono state ore piene di allegria e ciascuno di noi è ritornato ragazzino: stavamo rivivendo le emozioni dell'aeromodellismo ai tempi della Torraccia, della Marcigliana e di Villa Borghese.



La Zanzara di Eros Cavallaro

tro di gravità, svergolature, derivino mobile, centraggio, ... “ ed altre parole che hanno finalmente ridato vita al vero scopo della SAM che, tradotto in Italiano, significa Società dei Modelli Antichi.

Ritornando al nostro raduno di Terni, sul campo abbiamo potuto osservare, oltre agli Alianti Fiondati SAM, altri modelli e non solo a volo libero:



Paolo Montesi e il CAB.1 di Giuliano Rosati

Alle 9,30 sul campo di Terni si è dato il via ai voli, tra un corri e corri generale da una parte all'altra del campo ... E' vero, abbiamo fatto un salto indietro di almeno 50 anni riprendendo in mano listellini, bordi di uscita, tavolette di balsa, carta Modelspan da ricopertura, ed anche con l'odore del tendicarta abbiamo riscoperto le note parole: “incidenza, cen-

Maurizio Sagnotti ci ha presentato *Bamby*, *Belzebù* e *Zeffiro* – abbiamo visto l'elastico *P30* ed un *Coupe d'Hiver* di Gianni Loffredo - l'elastico *Contestor* della Keil Kraft, il *Gr 63*, il *Cab 1* e il *Tomboy* di Giuliano Rosati - la *Zanzara*, *Junior di Janni* e il *Furetto* portati da Eros Cavallaro - l'*Allievo T41* di Paolo Montesi; una serie

di libratori in balsa e numerose costruzioni di alianti e motomodelli Old Timers.

Oltre a quelli già ricordati gli altri modellisti partecipanti erano: Luca Benini, Andrea Cassinis, Mauro Magnosi e Giancarlo Wessely con il *Furetto* – Giancarlo Di Chiara con il *Bonaventura* – Franco Gangemi con il *Terry* – Silvano Lustrati col veleggiatore HLG.

Da Roma abbiamo portato, del nostro carissimo Gianluigi Gazzea, alcuni modellini ed una fusoliera Wakefield ancora da ricoprire e di esecuzione impeccabile.

Per ultimo, nei momenti di pausa, sul campo di volo abbiamo ammirato il Piper ¼ scala pilotato con destrezza da Fabio De Angelis (Presidente del GMT) per trainare, gli alianti da durata ed acrobazia dei fratelli Zagaglioni, che, una volta sganciati, effettuavano lunghe planate, acrobazie di pregio ed atterraggi al bacio.

Per il successo della nostra giornata, oltre al grande impegno di Giuliano Rosati, ha contribuito, come sempre, l'amichevole ed attiva presenza dei ragazzi del Gruppo Aeromodellistico Ternano con Alessandro Agostini, Gianni Iocolano e Signora, Giancarlo Nunzi ed altri.

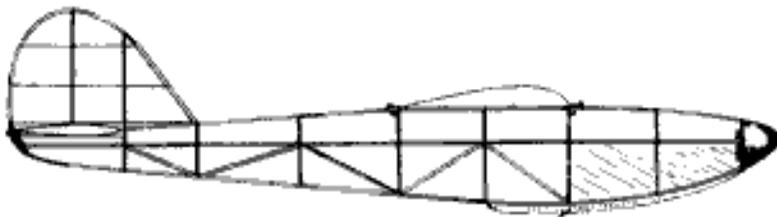
Dopo questa felice ed intensa mattinata di voli e prima di quelli pomeridiani, ad una certa ora ci siamo ritrovati intorno ad una lunga tavolata, per un ottimo pranzo, con più di trenta persone, organizzato da Rosati e Signora per tutti i presenti alla manifestazione.

Il convivio terminava dopo un sorteggio tra i partecipanti della categoria Alianti a traino Fiondato, con la consegna da parte di Montesi di tazze ricordo in ceramica della inglese "SAM 1066", inviate proprio per l'occasione, dal segretario Roger Newman.

Sul far della sera dopo le ultime chiacchiere e pienamente soddisfatti, raccolte le nostre cose ci siamo messi sulla via del ritorno volgendo un tenero sguardo verso le "Vecchie Glorie dell'Ala di Luce".

Un grazie a voi tutti e un arrivederci nuovamente all'anno prossimo.

Paolo Montesi e Gianni Loffredo



«GUFO F.C.27» di F. Cocilovo - 800 cm a.a. _ Da "L'Aquilone" n. 48/1941

MODELISMO JUNIOR

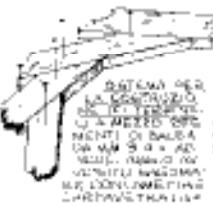
1

Veleggiatore-scuola

CARATTERISTICHE
 APERTURA ALARE 100 CM
 LUNGHEZZA 800 CM
 SUPERFICIE ALARE 1000 CM²
 PESO 100 GR



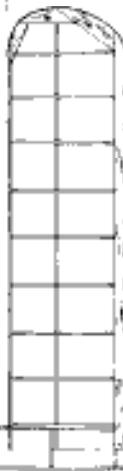
IL SISTEMA PER LA COSTRUZIONE DEL CORDE È SEMPLICE E SI BASA SULLA LEGGE DI PASCAL.



LA COSTRUZIONE DEL CORDE È SEMPLICE E SI BASA SULLA LEGGE DI PASCAL. LE ALI SONO LEGATE AL CORDE CON UNO DEI SISTEMI SEGUENTI:

LA COSTRUZIONE DEL CORDE È SEMPLICE E SI BASA SULLA LEGGE DI PASCAL. LE ALI SONO LEGATE AL CORDE CON UNO DEI SISTEMI SEGUENTI:

140



IL SISTEMA PER LA COSTRUZIONE DEL CORDE È SEMPLICE E SI BASA SULLA LEGGE DI PASCAL.

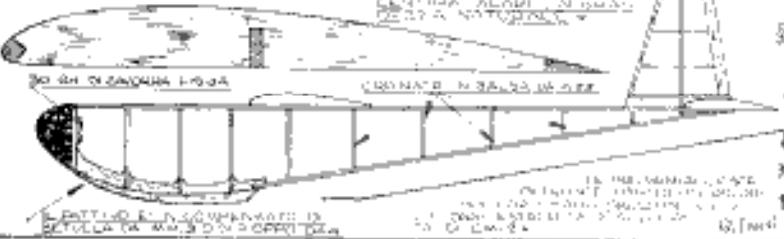
IL SISTEMA PER LA COSTRUZIONE DEL CORDE È SEMPLICE E SI BASA SULLA LEGGE DI PASCAL.



IL SISTEMA PER LA COSTRUZIONE DEL CORDE È SEMPLICE E SI BASA SULLA LEGGE DI PASCAL.

110

800



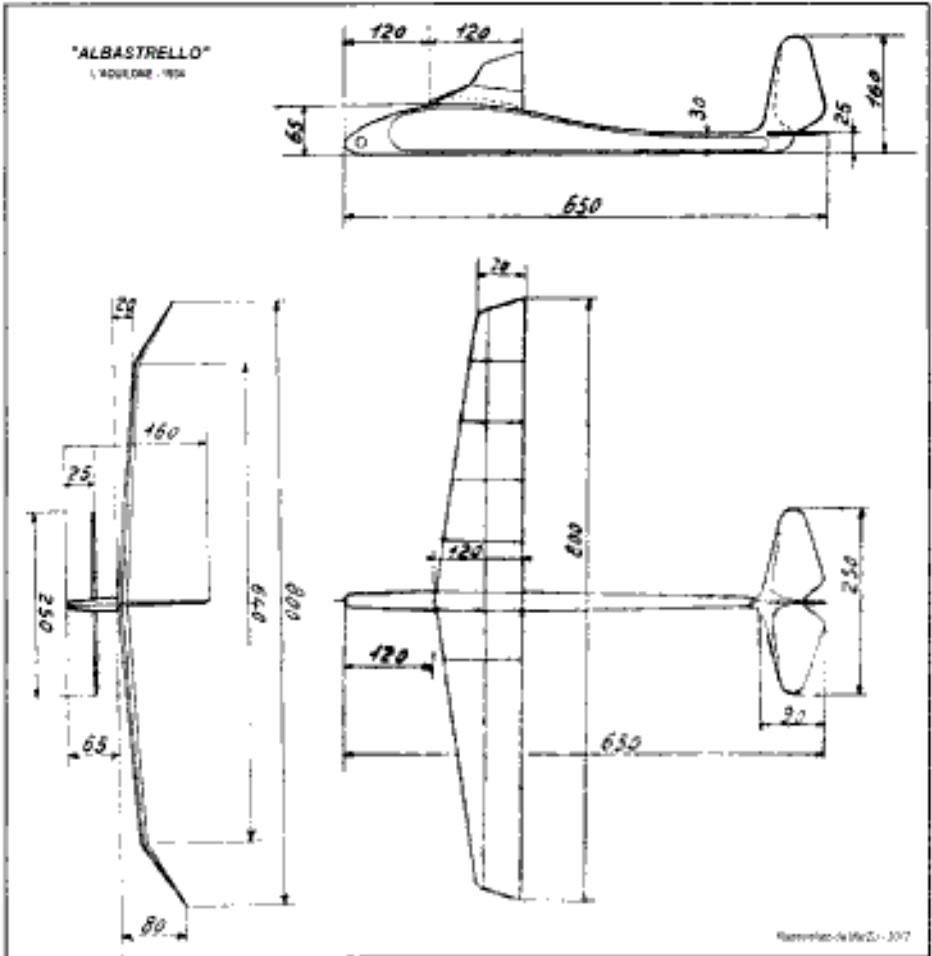
IL SISTEMA PER LA COSTRUZIONE DEL CORDE È SEMPLICE E SI BASA SULLA LEGGE DI PASCAL.

IL SISTEMA PER LA COSTRUZIONE DEL CORDE È SEMPLICE E SI BASA SULLA LEGGE DI PASCAL.

Si tratta di un modello scuola di 100 cm di apertura alare di Giampiero Ianni pubblicato su "Modellismo" n. 29 del 1950. Di costruzione assai semplice rientra nell'ambito dei veleggiatori proposti nell'articolo precedente. L'originale è costruito quasi interamente in balsa ma al momento del suo progetto si prospettava anche l'utilizzo di materiali nazionali (mz)

L'«ALBASTRELLO» Un piccolo veleggiatore datato

Nei mesi scorsi gli amici romani hanno lanciato l'idea di recuperare piccoli veleggiatori (intorno al metro di apertura alare) per cimentarsi in gare piacevoli quali potevano essere quelle che venivano organizzate agli albori della nostra attività. Sono rimasto un po' deluso nel constatare che in molti si sono dedicati a modelli non riconducibili agli OT, per giunta di dimensioni superiori ai 100 cm di apertura alare; mi sono preso la briga così di segnalare un modello di appena 80 cm - l'«Albastrello», appunto - comparso su l'Aquilone nei nn. 22-23-24 del 1934 e ripubblicato nello stesso giornale nei nn. 45-46-47 del 1936.

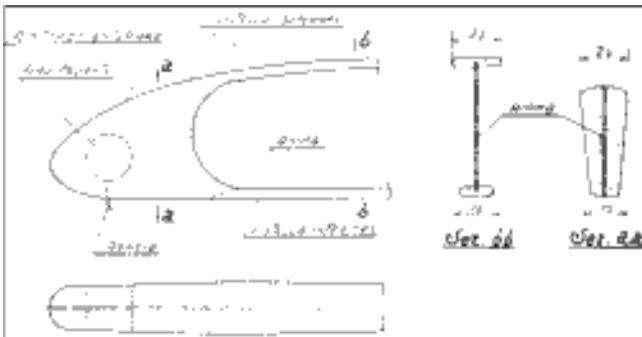


Le tre viste de l'«Albastrello» rielaborate e opportunamente assemblate

Guardando il trittico e le figure dei particolari che lo accompagnano mi è sembrato un “gingillino” accattivante, grazioso a vedersi, di facile costruzione e anche se l’originale è tutto in materiale nazionale oggi lo si può costruire con una lametta, tutto in balsa. Semmai non possiamo pensare di optare per un modello con un bordo di entrata in legno rispetto a uno in filo di acciaio da 1 millimetro o in un tubetto di alluminio da 1.5 che stando alle “illuminate” spiegazioni del progettista Giarella (al secolo Paolo Nobili) sarebbero preferibili al legno, appunto, in quanto verrebbe preservata quella delicata parte dalle rotture di cui noi, di quell’epoca, abbiamo a lungo sofferto.

Comunque il veleggiatore rispecchia l’ineguagliabile modo con il quale Giarella proponeva i modelli a una gioventù che doveva ancora apprendere tutto. I suoi disegni e le sue spiegazioni sono di una esautività eccezionale ma questa è una qualità che caratterizza tutto il suo modo di esprimersi verso i lettori dell’Aquilone, sempre avvertita nei suoi numerosi articoli. Così viene descritto ogni particolare del modello e anche se i disegni sono microscopici e risultano poco leggibili le scritte e le quote anche per la qualità della carta e della stampa, è possibile ridisegnare il modello con una sensibile aderenza all’originale. Per riconoscere i sani principi del Nostro vale la pena far notare che quando si sofferma sul trittico spiega che è composto da tre figure, peraltro variamente distribuite nel contesto della sua presentazione e a scala differente:

Alcuni particolari del muso e della fusoliera

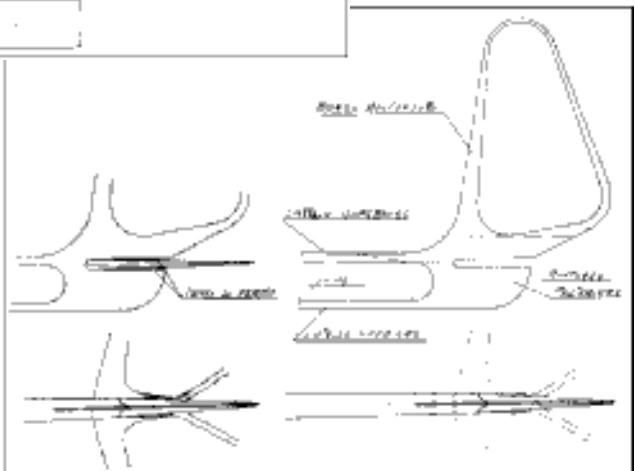


una vista dall’alto (*vista in pianta*), una di lato e una di fronte ... e così per il resto del commento; per quanto riguarda quanto vado dicendo mi sono preoccupato di riunire e rendere omogenee le tre viste.

Particolari della sistemazione degli impennaggi

CARATTERISTICHE

Apertura alare	mm 800
Corda massima	mm 120
Sup. portante	dmq 7.6
Lung. fus. f. tutto	mm 650
Apert. imp. oriz.	mm 250

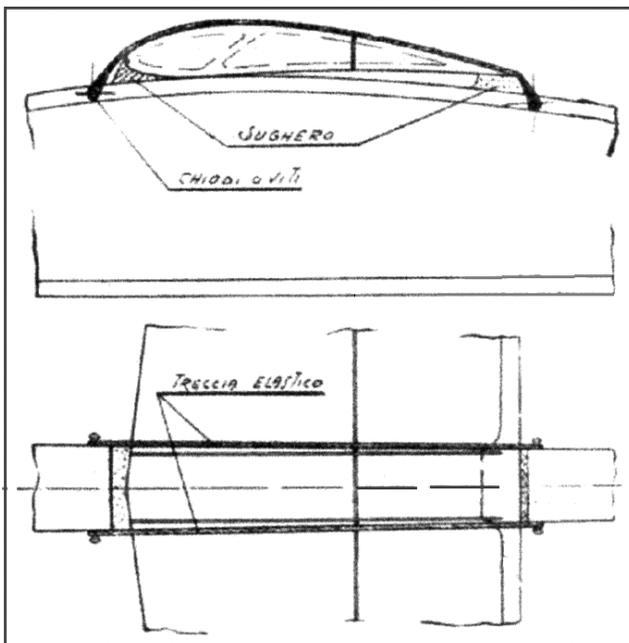


Giarella comunque tendeva a assicurare il “giovane” costruttore facendo osservare che non si doveva preoccupare per il volo in quanto non sarebbero occorsi né forza motrice né organi propulsivi né organi di contatto con il suolo. Un argomento quest’ultimo più volte riproposto nelle pagine de l’Aquilone in quanto rappresentava un momento delicato nel volo di un modello ad elastico, che allora andava per la maggiore o a motore soprattutto in concomitanza del suo atterraggio (all’epoca articoli sull’argomento non solo erano frequenti ma abbondavano di particolari). Va comunque detto che non dimentica di suggerire differenti modi per lanciare il veleggiatore onde permettergli di raggiungere una certa quota per proseguire quindi con il volo veleggiato che avrebbe potuto fruire di eventuali correnti ascendenti. *“Questo modello, una volta ben equilibrato, potrà essere lanciato a mano, a mezzo di un cavo ad elastico trainato per un tratto iniziale tanto da fargli prendere quota; oppure con uno spago tenuto a terra da una persona che corra o a piedi o con un mezzo meccanico”*.

Non mancano naturalmente le raccomandazioni che dopo l’esecuzione del disegno seguissero una buona costruzione e un ottimo centraggio; queste però sono una costante negli scritti di Giarella che, come più volte ripetuto, sa di essere di fronte a giovani o giovanissimi ancora da formare.

Come si è detto, la struttura del modello originale è tutta in materiale nazionale, salvo qualche divagazione tipo bordo di entrata: quindi per la fusoliera si parla di un’anima di compensato e per il resto legno (cirmolo, pioppo, sughero il tutto trattenuto anche da chiodi ... ni) senza specifiche indicazioni se non per quanto attiene a eventuali

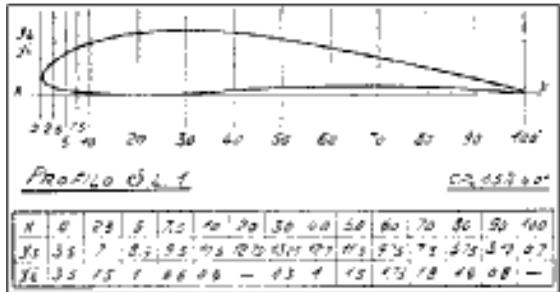
Attacco ala-fusoliera da sottolineare l’alleggerimento della centina di appoggio



riempimenti in bal-sa (!?) materiale pressoché sconosciuto allora, almeno tra i principianti, ma capace di instillare in loro qualche interessante curiosità. Per gli impennaggi ancora compensato con la venatura però (ancora una sottile annotazione nei confronti di un modellista tutto da fare) nel senso “più conveniente”, cioè quello della maggiore dimensione.

A proposito delle velature e delle ali in particolare, Crivello fa notare che se nel disegno del trittico “è rappresentata sola mezza ala ... va da sé che si deve intendere

di fare anche la riproduzione dell'altra metà che deve risultare perfettamente uguale e simmetrica". Quanto basta per confermare la pignoleria nell'illustrare come debbano procedere la stesura del disegno e, poi, la costruzione, l'assemblaggio, le caratteristiche di ogni particolare, l'organizzazione per il centraggio e il successivo volo del modello, senza dimenticare quella velata professione di ottimismo ove il tutto non fosse andato a buon fine. Bei tempi!



La tabella relativa al profilo S.L.1

Una nota poco chiara è quella riguardante il profilo alare: nella prima versione si fa riferimento all'S.L.1 che viene aggiunto alle diverse figure e sponsorizzato come "... del tutto speciale ... e appositamente sperimentato per aeromodelli veleggiatori" nella seconda a l'Eiffel 385 ma subito dopo si annota il Gottinga 535, anzi si riporta dove sono pubblicate le tabelle. Nelle due versioni le singole centine non vengono riportate però si precisano le loro dimensioni, si ricorda di farle in coppia, si annota che sono in compensato e vanno opportunamente alleggerite. Naturalmente tutto è eseguito con olio di gomito: seghetto da traforo, scalpelli bene affilati, attrezzi per raspare e levigare e quant'altro occorre per trattare un materiale che da tempo sfugge alle nostre dimensioni.

Mi sono soffermato su un mondo ormai lontano, preso ancora dal mio ossessivo affiorare di antichi ricordi (il mio archetto da traforo, che ancora utilizzo, mi fu regalato nei primi anni '40 ma era usato e risaliva a qualche decennio prima) nel tentativo di trasmetterli a quanti dicono di dedicarsi agli OT. Un mondo che riesco a rivivere solo attraverso le pagine delle vecchie riviste o attraverso l'odore di qualche pezzo di cirmolo, ormai ottuagenario, che circola tra le mie cose.

Giarella non sembra troppo incline alla produzione aeromodellistica straniera, specie quella americana, troppo condizionata dalla replica e dal momento economico: una produzione ripetitiva, non capace quindi di inculcare nei giovani quelle cognizioni tecniche e teoriche per capire cos'è il volo. In lui prevale l'intento di far valutare ai suoi allievi la soddisfazione della propria opera compiuta che sembra che voli anche se fa poco più di un salto. E questo è il vero senso di come scrive e di come presenta questo minuscolo modello: tutto ciò, di fatto, mi ha indotto forse a valutare oltre misura questo semplice prodotto.

Per concludere desidero sottolineare che per la realizzazione di questo veleggiatorino, sia che si seguano i suggerimenti di Giarella (con tanto olio di gomito) o i miei (con una lametta e qualche ritaglio di balsa), si deve aderire alle indicazioni del progettista che considerava la "leggerezza come uno dei primi requisiti per ottenere buoni successi".

MarZu

«2° TROFEO NINETTO RIDENTI» - Tegoletto (AR) - 23 aprile 2017

Buongiorno, trasmetto in al legato la classifica del «2° Trofeo Ninetto Ridenti».

Ringrazio a nome mio e di tutto il gruppo «Il Gabbiano» tutti gli amici che ci hanno onorato della loro presenza.

Ci proponiamo per il prossimo anno di fare ancora meglio.

Un caro saluto, buoni voli e felici atterraggi.

Marco Massi

CONCORRENTE	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale	SPU	Finale
CRISMANI GIORGIO	AIRBORN	728	0	0	728	0	7
KASRAZIAN JEANPIERRE	PLAY BOY SENIOR	1998			1800	0	4
NEGRO FRANCO	AIRBORN	1002	2364	1051	1800	1036	1
MICHELLE FRANCO	KL 61	503	685	2248	1800	1236	3
SANTONI CURZIO	H45	180	0	0	180		6
BALDARI UGO	RAFFLER	0	0	0	0		9
NOIA LUIGI	BOMBER 967	650	1001	0	1001		6
PICCOLI ATTILIO	KL 69	0	0	0	0		10
GIANATI WALTER	AIRBORN	1050	1253	0	1253		5
BIOCCIA LORENZO	GULL	438	666	3337	1800	1581	2
NEGRO FRANCO	AIRBORN	VINCITORE 2° TROFEO NINETTO RIDENTI					

TEXACO

CONCORRENTE	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale	Finale
BORTOLAI TIZIANO	LANZO RC1	106	467	467	467	3
SANTONI CURZIO	TOBI BOY 54"	100	0	0	100	4
PICCOLI ATTILIO	SINE	1097	161	309	1097	1
GIANATI WALTER	ROA	480	561	446	561	2

TEXACO ANTIQUE

CONCORRENTE	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	Totale	Finale
BIRNCHI DOMENICO NICK	SAL PLANE	162	480	245	175	1062	1
NOIA LUIGI	BOMBER	289	480	0	0	480	2
BORTOLAI TIZIANO	KERSWAP	0	0	0	0	0	3

OTVR

CONCORRENTE	Modello	1°	2°	3°	4°	5°	6°	Totale	Finale
MERSCCHI ROVER	PIUMA NERA	129	300	300	224	300	0	900	1
ZANZI SERGIO	REGI	93	114	105	0	0	0	312	3
ZANZI SERGIO	KAWKA	29	21	218	242	0	0	544	2

OTVR

CONCORRENTE	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	Totale	Finale
KASRAZIAN JEANPIERRE	KERSWAP	0	451	0	0	451	4
BORTOLAI TIZIANO	JADEN MAJO	0	0	0	0	0	6
SABRADINI VINCO	SINE	260	230	0	0	590	3
SABRADINI VINCO	DE FILIPPS	480	828	220	300	2028	1
BALDARI UGO	KERSWAP	242	500	478	448	1426	2
PICCOLI ATTILIO	SINE	0	0	0	0	0	7
NICOSIA RENATO	CHAMPION	22	0	0	0	22	5

1/2 A TEXACO

CONCORRENTE	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale	Finale
SPADARO DOMENICO	SINE	360	480	0	840	2
SPADARO DOMENICO	BBBY MURCULY	258	0	0	258	6
FABBI FRANCO	P 1002	790	900	273	1900	1
COMANUCCI AGOSTINO	CORNET	130	141	0	273	5
BACCELLI MAURIZIO	KERSWAP	510	271	0	781	3
MARIANI MARIO	JADEN MAJO	514	0	0	514	4

1/2 A TEXACO ELETTRICO

CONCORRENTE	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	Totale	Finale
MERSCCHI ROVER	P 1002	600	600	600	0	1800	1
ZANZI SERGIO	VEGA	0	0	0	0	0	7
SPADARO DOMENICO	KERSWAP	312	368	501	0	1181	4
MARIANI MARIO	AIRBORN 900	389	453	600	600	1800	3
FABBI FRANCO	DE FILIPPS	600	600	510	445	1730	2
GAGGOSH I PABLO	PLAY BOY	324	355	0	0	679	5
MANTOVANI SANDRO	POPOLO DE FRIESTE	148	212	0	0	360	6

OTE

L'AQUILONE SAM 2001 - TOMBOY RALLY 2016-2017

Ed eccoci arrivati alla fine della nona edizione del Tomboy Rally conclusa il 31 Maggio 2017 per iniziare con la decima edizione che si concluderà il 31 Maggio 2018 e per la quale si prevede una grande festa, ricchi premi e cotillon. Hanno partecipato 21 concorrenti da Australia, Francia, Slovacchia, Gran Bretagna, Italia, Svizzera e per la prima volta, dagli Stati Uniti d'America per un totale di 25 modelli divisi in 17 concorrenti nella categoria 36"/44", 7 nella categoria 48" ed 1 nella categoria volo libero. Vediamo comunque cosa è successo in questa edizione.

Tomboy Rally 36

Grossa sorpresa quest'anno in questa categoria, sia per il vincitore che per la composizione del podio dove, per la prima volta da diverse edizioni, tornano prepotentemente ad occupare i posti modellisti europei, per la precisione, dall'edizione del 2011 nella quale vinse Ugo Baldari. Quest'anno la vittoria del Tomboy Rally è andata all'Amico e co-organizzatore Gianfranco "Gianco" Lusso, con un buon 28'26" ottenuto l'ultima domenica di Maggio 2017 sul campo del Club Modeliste Pays de Gex a Segny, dove si sono svolti tutti i voli dei "quattro moschettieri", come li chiama lui. Sono contento che Gianco si sia rimesso in carreggiata, dopo le vicissitudini di salute che ha attraversato. Come mi ha detto lui ha cominciato a mandare a quel paese i medici ed i loro consigli ed ha fatto un po' di testa sua, ottenendo ottimi risultati, non c'è che dire. La cosa che, sicuramente, gli ha dato il miglior risultato, in assoluto, è stata certo la sua partecipazione quest'anno, ma la sua perseveranza nel diffondere la nostra gara postale nel suo club, con la voglia di costruire alla vecchia maniera, in un popolo di modellisti (?) dediti ormai a schiumini e pronti al volo. Adesso rendiamo onore al secondo classificato che, in questa edizione ha trovato in Gianco, un osso duro da rosicchiare; parlo di Brian Deason, Australia, che si è piazzato al 2° posto con il tempo di 27'28" ottenuto il 16/12/16. Brian si difende sempre bene, non c'è che dire, restando costantemente su questi tempi, come si vede dal palmares delle precedenti edizioni, anzi migliorandosi costantemente, passando dal 2011, con 25'35", al 26'46" del 2016 fino al risultato odierno.

La sfida tra Gianfranco e Brian, comunque, continua nella categoria 48", come vedremo poi. Al terzo posto troviamo Stephane Courvoisier che è il secondo dei quattro moschettieri di cui vi parlavo, viene dalla Francia, è un membro del Club Modeliste Pays de Gex ed ha ottenuto un tempo di 26'32". Faccio i complimenti a Stephane che, entrato nel giro del Tomboy Rally dalla edizione dello scorso anno, ha dimostrato di avere una ottima mano, sia con il taglia balsa che con la radio. Il terzo moschettiere è Jaques Dufrenne, che si è piazzato al 5° posto con il tempo di 16'46", seguito a ruota dal più giovane di tutti i concorrenti che abbiano mai partecipato al nostro concorso: Julien Galbraith, dagli U.S.A. piazzatosi 6° con il tempo di 14'30", di tutto rispetto. Non male per un ragazzino che frequenta le scuole elementari. Guardate la foto: il modello sembra enorme, a confronto con lui. Mi è sembrato giusto premiarlo per il miglior volo del 2017. Forza Julien!!! Il 4° classificato è Rod McDonald che, con il tempo di 19'32" ha piazzato il suo Tomboy elettrico primo della "Banda di quelli a testa in giù", proprio nel raduno che Paul Baartz organizza, per la SAM 270 WA, per

partecipare al Tomboy Rally.

Al contrario delle edizioni precedenti, che si svolgevano sul campo di Oakford, questa edizione si è tenuta sul nuovo Paddock a Jerrahdale, a 40 Km a SE di Perth, dato che Oakford non è più disponibile. Quest'anno la partecipazione è stata minore, vuoi per la diversa posizione della pista o per il meteo della giornata (30° e poco vento). Pochi ma buoni Paul. La giornata molto calda ha penalizzato i modelli dotati di motore diesel con Hans Van Leeuwen che si è comunque difeso con un ottimo 7° posto (e primo dei motorizzati a scoppio) con 12'51", 9° posto Greg McLure (modello da 44") con 9° toni e 11° Troy Latto con 7'20" e 15° Ian Dixon con 5'17". Tutti i concorrenti citati avevano o l'MP Jet 0.6 o il Mills .75. Come sempre Grazie a tutti i nostri amici "Aussie". Subito dopo Hans si piazza al 9° posto Peter Pricinsky dalla Slovacchia, con un altro Tomboy da 44" e motorizzazione elettrica, con un tempo di 9'39. Ha ottenuto questo risultato sull'aviosuperficie di Mocenok il 28 maggio 2017 in una soleggiata e mite (27°C) giornata di primavera mitteleuropea, la stessa dove, qualche giorno prima, l'altro amico Slovacco della nostra competizione, Pavel Rabek, ha ottenuto un tempo di 4'44", utilizzando un Cox 0.49. La giornata soleggiata ma fredda, come scrive, non gli ha consentito, purtroppo, di ottenere di più del 17° posto.

E veniamo adesso alla pattuglia degli italiani, tutta composta da modelli da 36" e motorizzati quasi tutti a scoppio; primo in classifica, all'8° posto, Giancarlo Wessely con 9'48", 13° posto per l'inossidabile Antonio Riccardelli con 7'14" seguito a ruota, o meglio, ad elica da Ugo Baldari al 14°, che scavalca il figlio Simone, che non è riuscito ad ottenere più di 5'23" per capricci del motore. Menomale che ci sono le nuove leve come Julien e Simone nelle quali ripongo, personalmente, molte speranze. Hanno entrambi la stessa età, 10 anni circa, ma ammetto che vedere Simone pilotare il Tomboy mi dà un bel senso di soddisfazione; ed immagino sia lo stesso per Gianfranco Lusso, visto che ha fatto di tutto per "corrompere" Julien.

Tomboy Rally 48"

Questa edizione è andata molto meglio della passata con la bellezza di 8 modelli in classifica ed un tempo strabiliante del vincitore. Riguardo al vincitore, Les Davis from Australia, dico subito che il suo 47'57" è il miglior tempo in assoluto mai realizzato sino ad ora in entrambe le categorie. Complimenti veramente Les, ti sei proprio guadagnato il primo premio. Oltretutto ha battuto nettamente l'amico di sempre, e temibile concorrente, Brian Deason, Australia, fermatosi a "soli" 25'20 e seguito, ad una manciata di minuti dal nostro Gianfranco Lusso, Svizzera, decisamente in annata buona, con un 21'25". Bella lotta. Al 4° posto Paul Baartz, con un bel 17' netti, 5° Giancarlo Di Chiara con 12'40", 6° Giancarlo Wessely con 7'27" ed ultimo (che vergogna) Santoni Curzio con un misero 5'37"; è inutile dire che il mio Mills Aurora 1,3 non ne voleva sapere di girare, ed ha fatto girare ... me! Confido, comunque, nello sviluppo dei partecipanti con il modello "grande" essendo sicuramente più gestibile del piccolo, soprattutto per chi si avvicina la prima volta a questo strano mondo dell'Old Timer. Tra le altre cose, seguendo quanto insegnatomi da Tony Tomlin, ispiratore di questa gara, spessorando l'ala sul bordo di uscita con un listello da 2 mm come fanno gli amici inglesi in caso di vento, potendo gestire il comando motore si ottiene un

modello dalle buone caratteristiche slow-fly, da utilizzare per divertimento: provare per credere!

Premio speciale volo libero David Baker

John Andrews, e ho detto tutto! Mi verrebbe da dire così dell'editore di New Clarion e valente modellista inglese che ha vinto per la terza volta il premio David Baker. Quest'anno ha effettuato il suo volo durante i campionati nazionali svoltisi in Inghilterra l'ultima domenica di Maggio. Con il suo storico Tomboy (vola da 17 anni) ha volato nel tardo pomeriggio del 28, approfittando sia della fine dei voli di gara che del calo del vento. Per la fretta, al primo avviamento del suo Mills che non girava dall'anno precedente, si è ferito con l'elica nel tentativo di carburare meglio. Incrociato il dito, e per nulla demoralizzato, riaccende il motore e fissa l'antitermica, non credendoci troppo, a 4 minuti. Il modello, una volta lanciato, sale decisamente fino ad una quota che, sia lui che i cronometristi, hanno difficoltà a vedere il modello. Per fortuna l'antitermica funziona ed il modello riscende a terra a 4'58" a 50 metri da dove era decollato! Nulla da dire se non complimenti John.

Premio speciale Vic Smeed

Quest'anno non ci sono stati modelli partecipanti al concorso dotati di scarponi, Horacio Banus, vincitore dell'altro anno, rimane il solo ad esserci cimentato in questa configurazione. Vediamo di non farlo rimanere solo, magari utilizzando la versione da 48"; che ne dite?

Un augurio particolare

Continua la gara postale, riservata alla sola versione da 36" organizzata dagli amici neozelandesi. Loro hanno previsto due classifiche, una per gli elettrici ed una per gli scoppio. Le regole sono identiche alle nostre per la categoria a scoppio, mentre per l'elettrica ammettono solo l'uso di batterie 2 celle massimo 360 mah. Il periodo di gara va da 1/1 e termina il 31/12 di ciascun anno. I tempi vanno comunicati a Allen Teal all'indirizzo: allen@tealcare.org.

CONCORRENTE	NAZIONE	EL/IC	Classifica
GIANFRANCO LUSSO	SWISS	EL	28,22
BRIAN DEASON	AUSTRALIA	EL	27,08
STEPHANE COURVOISIER	FRANCE	EL	26,12
ROD MC DONALD	AUSTRALIA	EL	19,32
JAQUES DUFRENNE	FRANCE	EL	16,46
JULIEN GALBRAITH	USA	EL	14,30
HANS VAN LEEUWEN	AUSTRALIA	IC44	12,51
GIANCARLO WESSELY	ITALIA	EL	9,48
PETER PRIECINSKY	SLOVAKIA	IC44	9,39
GREG MCLURE	AUSTRALIA	IC	9,00
CURZIO SANTONI	ITALIA	IC	8,20
TROY LATTO	AUSTRALIA	IC	7,20
ANTONIO RICCARDELLI	ITALIA	IC	7,14
UGO BALDARI	ITALIA	IC	6,47
SIMONE BALDARI	ITALIA	IC	5,23
IAN DIXON	AUSTRALIA	IC	5,17
PAVEL RABEC	SLOVAKIA	IC	4,41

CONCORRENTE	NAZIONE	EL/IC	Classifica
LES DAVIS	AUSTRALIA	SRE	47,57
BRIAN DEASON	AUSTRALIA	SRE	25,20
GIANFRANCO LUSSO	SVIZZERA	SRE	21,25
PAUL BAARTZ	AUSTRALIA	SRE	17,00
GIANCARLO DICHIARA	ITALIA	SRE	12,4
GIANCARLO WESSELY	ITALIA	SRE	7,27
CURZIO SANTONI	ITALIA	SRI	5,37

La prossima edizione e ringraziamenti

Al momento l'edizione 2017-2018 è già iniziata e spero in una partecipazione numerosa per divertirci tutti insieme e festeggiare la decima edizione della Competizione Internazionale, che avrà premi "speciali" sia per i vincitori che per tutti i partecipanti. Sono contentissimo di segnalare una iniziativa che mi ha fatto veramente piacere e che è stata promossa da PierPaolo Riboli, dei Falchi del GAB Bergamo. Il 1° Ottobre, in quel di Vespolate, Paolo organizzerà un raduno per il Tomboy Rally al quale vanno tutti i più sinceri auguri del Presidente Paolo Montesi, di Gianfranco Lusso e miei, per la buona riuscita della manifestazione. Ringrazio tutti gli amici che hanno partecipato, in particolare Paul Baartz e tutta la sua combriccola, quelli che non lo hanno potuto fare come Alfredo Herbon, Horacio Banus, Dete Hasse, Tony Tomlin e Graham Main.

Grazie a Tutti e vi aspetto per la prossima edizione del nostro Tomboy Rally.

Gianco Lusso e Curzio Santoni

TOMBOY RALLY PALMARES			
2008/2009			
Pietre Moerkerken	Australia	24'12"	type 36"
2009/2010			
Gino Ursicino	Italia	35'20"	type 36"
2010/2011			
Ugo Baldari	Italia	47'02"	type 36"
2011/2012			
Ugo Baldari	Italia	39'40"	type 36"
Brian Deason	Australia	34'43"	type 48"
2012/2013			
Brian Deason	Australia	25'35"	type 36"
Brian Deason	Australia	41'29"	type 48"
2013/2014			
Dete Hasse	Australia	33'12"	type 36"
Brian deason	Australia	38'22"	type 48"
2014/2015			
Ian Dixon	Australia	19'54"	type 36"
2015/2016			
Brian Deason	Australia	26'46"	type 36"
Brian Deason	Australia	37'08"	type 48"
2016/2017			
Gianfranco Lusso	Svizzera	28'22"	type 36"
Les Davis	Australia	47'57"	type 48"





SUPERTIGRE G20/15 *Glow e Diesel*

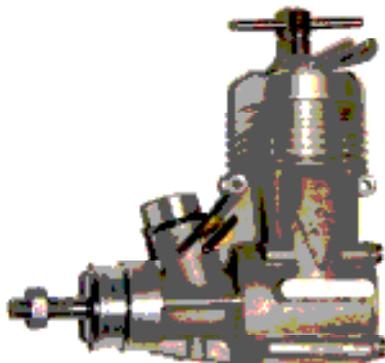
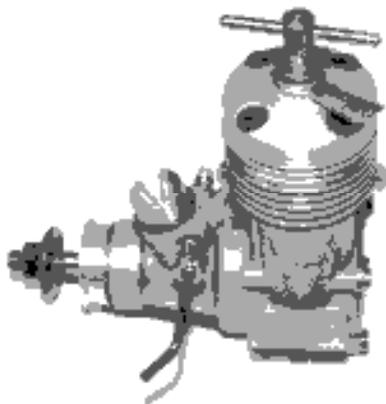
Note di Giancarlo Buoso

Quando il motore ha poca tenuta è facile pensare che questo sia il motivo delle scarse prestazioni. Purtroppo questo concetto non è per niente corretto perché se parliamo di usura è necessario tenere conto di tutte le parti sottoposte a strisciamento.

Andando per ordine provo a dare una linea per mettere in ordine un G20 e in generale per tutti i motori simili.

- a) Per prima cosa controllare e misurare lo stato di usura dell'albero motore. Il bottone di manovella è l'elemento più sottoposto ad usura e da nuovo non misura meno di 4,99mm. Controllare con un micrometro l'ovalità del bottone con due misure: una in senso radiale e la seconda ortogonale alla prima. Facendo la differenza otteniamo all'incirca l'ovalizzazione. Controllare anche la conicità del bottone in senso radiale -la posizione che avrebbe la maggiore usura- con una misura vicino allo spallamento e la seconda a 1mm o meno dall'estremità. L'ovalità è tollerabile anche superiore a 0,01mm mentre la conicità è poco tollerabile e quando raggiunge 0,01mm l'albero è da sostituire. Se il bottone diametralmente non è troppo consumato e non misura meno di 4,98mm è possibile con un levigatore riportare il bottone cilindrico: anche se il gioco biella bottone aumenta si potrà usare l'albero ancora. La conicità che assume il bottone di manovella spinge la biella contro il tappo in modo consistente e lo sfregamento staccherà parti metalliche che accelerano l'usura. Questa situazione di usura disallinea biella e pistone rispetto il cilindro: il pistone lavorerà inclinato aumentando il suo attrito e in poco tempo sarà a fine vita. Per cui se si cambia l'accoppiamento con un albero motore usurato in brevissimo tempo il motore sarà di nuovo spompato e di difficile carburazione fin dall'inizio.
- b) Quando si sostituisce l'albero motore va controllata e sostituita anche la biella. Le bielle prive di bronzina purtroppo usurano più in fretta il bottone di manovella. Quando il bottone di manovella diventa conico anche il foro della biella non è più cilindrico ed è come avere una biella storta.
- c) L'accoppiamento va sostituito sempre dopo aver verificato e ripristinato il buono stato del bottone di manovella e della biella. Con albero e biella in ordine è possibile che un accoppiamento che non ha più molta tenuta dia ancora buone prestazioni.

- d) Controllare la rumorosità del cuscinetto posteriore. Si smonta scaldando il carter fino a 160°C circa e non oltre altrimenti si rischia di calare la durezza del cuscinetto. Sgrassare accuratamente il cuscinetto e facendolo ruotare non deve produrre rumore come se qualcosa stesse strisciando. Se è rumoroso va sostituito. Controllando visivamente con una lente di ingrandimento un cuscinetto rumoroso, sfere e piste appaiono opache, spesso si possono notare micro fori o sfaccettature sulle sfere e micro bugne sulle piste. Se la gabbia è metallica controllare che le linguette siano correttamente ripiegate. Montare i cuscinetti in modo che le linguette delle gabbie rimangano visibili anche quando il cuscinetto è in sede, per poterlo controllare senza doverlo smontare.
- e) Dopo il cuscinetto posteriore controllare anche quello anteriore.
- f) Il cuscinetto anteriore nel G20 funziona anche da reggispinga, controllare che stia ben bloccato nella sua sede. L'albero motore non appoggia sul cuscinetto posteriore ma su quello anteriore. Fra la spalla dell'albero motore e il cuscinetto posteriore deve rimanere un gioco di circa 0,25mm. Se il cuscinetto anteriore non sta in battuta nella sua sede, e fuoriesce, è possibile rifare la sede del cuscinetto con una lavorazione specifica.
- g) Quando si sostituisce l'accoppiamento controllare il valore dello squish band con il metodo del filo di stagno schiacciato fra la testa e il pistone. Inserire il filo per il foro candela della testa. Misurare il filo appiattito che assume la dimensione in altezza dello squish. Utilizzare un filo sottile da 1,5mm circa. Ad accoppiamento nuovo non è male aggiungere due guarnizioni sotto la testa innalzando lo squish band di 0,2mm. Dopo un qualche serbatoio, se la carburazione risulta stabile, togliere prima una guarnizione e poi la seconda.



LITTORIO - GIUGNO 1939

1^ gara di aeromodelli a motore a scoppio tra giornalisti

Elenco di seguito alcune mie considerazioni personali, scaturite dopo un'attenta lettura del volume "Littorio 8 giugno 1939" e che intendo condividere per valutare meglio la loro validità.

Per quanto riguarda i due modelli "ignoti" illustrati a pagina 48, a mio avviso quello nella foto superiore è il modello di "Gente Nostra" che compare nella foto a pagina 45; a prima vista essi parrebbero diversi, ma ritengo che ciò sia dovuto al fatto che le foto sono state scattate in momenti diversi, probabilmente con macchine fotografiche differenti e in mutate condizioni di luminosità. Viceversa, l'altro modello nella foto inferiore potrebbe essere quello di "Volandum" classificato 14°. Questo modello si intravede a malapena nella foto a pagina 32, dietro la coda dell'inusuale modello di Ciampolini a carrello triciclo anteriore. Infatti la scritta "Volandum" è abbastanza evidente nella scansione della foto originale (numero 027 nell'elenco delle foto dell'Archivio SAM 2001) mentre la stessa foto così come è stata stampata nel volume non permette di cogliere questo dettaglio.

In effetti la scritta nella foto a pagina 45 è difficilmente intelligibile, ma è compatibile per posizione e proporzioni con quella del modello che compare nella foto 027.

Veniamo ora al modello terzo classificato, illustrato alle pagine 26 e 73. Non se ne conosce il costruttore, ma ritengo che si possa trattare di un altro esemplare di "Miss America", che si aggiungerebbe a quello che si aggiudicò la gara fra i giornalisti. Sono giunto a questa conclusione paragonando la foto di questo modello non solo con quella del modello vincitore di Alberto Celio che compare a pagina 24 del volume, ma anche con altre relative ad altri esemplari di "Miss America" che ho recuperato nel Web. Per la verità queste ultime si riferiscono ad esemplari adattati per il radiocomando costruiti in tempi più o meno recenti utilizzando il kit commercializzato dalla Scientific a partire dal 1960 e aventi dimensioni dimezzate rispetto all'originale del 1935 di Frank Zaic (apertura alare di 1,07 m anziché 2,13 m), tuttavia le somiglianze sono innegabili.

Per quanto riguarda il "Miss America" di Alberto Celio ne ho trovato una foto probabilmente inedita in Italia nel numero di maggio-giugno 1997 di SAM Speaks. E qui ho scoperto con mia grande sorpresa che il modello fu recuperato da Volveno Pecora-



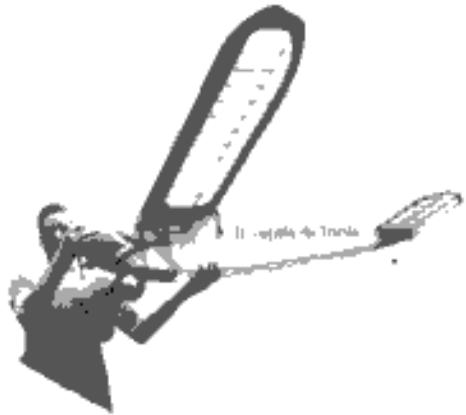
ri nel 1990 e restaurato. Dall'articolo poi sono venute a sapere che Alberto Celio, amico da lunga data di Volvino Pecorari (avevano iniziato assieme l'attività aeromodellistica nel 1937), morì nel 1996 in un incidente stradale.

Accenno ora alle due foto del modello misterioso che compaiono a pagina 47 del libro. Nella didascalia si afferma che esse furono scattate il giorno della gara, ma ciò sembra in contrasto con quanto riportato nell'elenco nelle foto dell'Archivio Storico di SAM 2001 redatto da Lionello Lione e con didascalie di Ninetto Ridenti.

Infatti secondo Ninetto le foto furono scattate in un'altra occasione. Forse quest'ultima ipotesi è corretta, in quanto scorrendo il volume ed esaminando attentamente tutte le foto, anche quelle dove sono radunati molti modelli, non se ne trova ulteriore traccia.

Una considerazione in margine relativa al modello de "La Stampa" progettato dall'ing. Enrico Rolandi: il disegno del direzionale è un tratto distintivo della linea progettuale di Rolandi (che progettò anche veri aeroplani e veleggiatori, non aeromodelli) che si ritrova anche nel caccia sesquiplano "R.S. C-1" del 1924, progettato in collaborazione con l'ing. Camillo Silva e mai realizzato.

Passo ora ad esaminare il modello a carrello triciclo posteriore di Elvio Tosaroni, che compare nel volume alle pagine 13 e 154, in quest'ultima presentato come probabile abbinamento a "L'Aquilone". Tuttavia, secondo un'altra fonte, parrebbe che il modello sia stato abbinato a "L'Azione Coloniale". Ho recuperato questa informazione a pagina 18 del numero di novembre-dicembre 1994 di "Modellismo", riportante l'articolo "Sull'onda dei ricordi" a firma di G.P. (in pratica si tratta di una breve chiacchierata con Elvio Tosaroni) dove viene riprodotta proprio la foto che nel libro si trova a pagina 154. Nel pezzo ci sono due evidenti imprecisioni, peraltro comprensibili, dato che per Tosaroni si trattava di andare a ritroso con la memoria di almeno cinquantacinque anni: in primis, che la gara dei giornalisti si svolse nel 1937 anziché nel 1939; e che il modello in questione volò per 42 minuti e fu recuperato dal Duca Borea D'Olmo, evidentemente facendo confusione col modello vincitore del Concorso Nazionale 1938. Se poi vogliamo essere pignoli, nell'articolo si afferma anche che il modello era "equipaggiato con un potente Hurler", mentre pare assodato che il giorno della gara dei giornalisti questo motore fosse invece montato su un altro modello di Tosaroni, quello a carrello triciclo anteriore, abbinato a "Il Balilla" e classificatosi al quinto posto. Il modello a carrello triciclo posteriore aveva invece probabilmente un Baby Cyclone. A parte questo, resta il fatto che il modello della foto di pagina 154 è quello della gara dei giornalisti del 1939 e a mio avviso non può essere



confuso con quello del Concorso Nazionale dell'anno precedente, in quanto quest'ultimo aveva una pianta alare caratterizzata da un tratto centrale con bordi d'entrata e uscita paralleli, seguito da un tratto esterno rastremato e bordi d'entrata e uscita rettilinei (dettaglio ben visibile nella foto nel libro a pag.133 e in misura minore in quella a pag.18), mentre quello del 1939 aveva una pianta alare più semplice: il bordo d'entrata era all'incirca rettilineo per tutta l'apertura, mentre quello d'uscita era alla radice parallelo a quello d'entrata per poi assumere un andamento curvilineo procedendo verso l'estremità. Inoltre il modello del 1938 aveva i piani di coda di colorazione chiara, mentre quello del 1939 ha i piani di coda apparentemente in tinta con la fusoliera. Tuttavia è innegabile che i due modelli si somiglino moltissimo, per cui quello del 1939 potrebbe forse essere quello dell'anno precedente con alcune modifiche di dettaglio, per esempio la riverniciatura dei piani di coda, il rifacimento delle semiali e l'installazione di una capottina al motore.

A questo punto, quindi, sono portato a credere che il modello de "L'Azione Coloniale" riprodotto nei cinque fotogrammi presenti nel libro a pag.152 sia proprio quello delle foto a pagina 13 e 154. Inoltre la persona in pantaloni scuri e camicia chiara che nel fotogramma è ripreso di spalle, intento a correre appresso al modello, sembra proprio Tosaroni; perlomeno Tosaroni nella foto a pagina 158 del libro è vestito in modo simile.

Se così fosse, resterebbe da capire quale fosse il modello 22° classificato abbinato a "L'Aquilone". Potrebbe essere quello di Renato Cadueri. Ma anche così facendo avremmo ancora una casella scoperta nella classifica, non avendo evidenze fotografiche del modello 25° classificato abbinato a "L'Ala d'Italia".

A proposito di Cadueri: ho notato delle somiglianze tra il suo modello (pag.46) e quello di Uberto Travagli (pag.30). Mi viene il dubbio che quello di Travagli sia una versione successiva e migliorata di quello di Cadueri, con il piano orizzontale rialzato per ottenere forse una maggiore distanza da terra e ridurre così il pericolo di scassature. Ma sono solo supposizioni, per le quali ormai è probabilmente impossibile avere dei riscontri oggettivi.

Un'ultima cosa interessante che volevo segnalare, anche se non attinente alla gara del giugno 1939, ha per oggetto il motomodello di Paride Piccardi presentato al Concorso Nazionale 1938. A pagina 140 il modello è stato con ogni probabilità ripreso nella configurazione iniziale, con il bordo d'entrata delle semiali posto sulla stessa verticale della controventatura del carrello e del primo finestrino di fusoliera. Ma se ritorniamo a pagina 20 troviamo che il modello ha subito una importante modifica, dato che ora le semiali sono state arretrate addirittura dietro al secondo finestrino di fusoliera, evidentemente per necessità di centraggio. Il modello così modificato è visibile anche nell'immagine a pagina 160, verosimilmente ricavata da un fermo immagine del Cinegiornale Luce dedicato al Concorso Nazionale 1938.

Carlo Soliani, 05/10/2017 Inveruno

L'autore delle presenti note ha compilato anche gli indici completi di tutte le annate de L'Aquilone digitalizzate da Eraldo Padovano, al quale possono essere richieste.

Presso la segreteria sono invece ancora disponibili circa 15 copie del libro in oggetto.

Il Furetto ed il GISPA

La 1^a "Gara Internazionale Scuole Progettazione Aeronautica" (GISPA) è stata organizzata dall'Istituto Statale Istruzione Superiore di Gallarate e si è svolta il 14 ottobre 2017 presso il Museo Volandia (<http://volandia.it/>), confinante con l'aeroporto di Malpensa.

Erano previste tre categorie:

- Gold class: modelli con ap. al max di 1400 mm, realizzati con stampante 3D e lanciati tramite slitta orizzontale;

- Silver class: come la precedente ma modelli realizzati con qualsiasi tecnologia costruttiva;

- Bronz class: come la precedente ma con lancio a mano del modello.



Le gare prevedevano 10 lanci per modello e si prendevano in considerazione i 5 migliori risultati con la formula "distanza percorsa X altezza di lancio". Erano previsti sia l'eventuale riparazione del modello, sia la sostituzione dello stesso ma con altro identico.

Sono stato *spintaneamente* costretto ad aderire alla richiesta dell'Istituto Tecnico Tecnologico Statale di Viterbo per l'approntamento di aeromodelli idonei alla partecipazione alla gara.

A dire la verità, ho aderito con riluttanza all'invito pensando all'impegno che avrei dovuto affrontare ma poi il costruttore che è in me ha preso il sopravvento ed ho accettato. Col senno del poi devo dire che ne è valsa la pena di accollarsi questo sacrificio visti i risultati: 1°, 2° e 3° posto con un abissale distacco dei 4° classificati, una scuola tedesca. Devo puntualizzare che il terzo classificato era un kit della Graupner, acquistato come modello di riserva in caso di fallimento degli altri. Ma veniamo alla cronologia.

La prima cosa da decidere era quale modello scegliere. Sicuramente la costruzione doveva essere poco complessa visto che gli studenti non avevano mai affrontato costruzioni modellistiche. Seconda decisione riguardava la grandezza che, come da regolamento, non doveva superare i 140 cm di apertura alare. Infine, il modello doveva volare bene in vista della gara.

Dopo aver fatto un'adeguata cernita tra i miei numerosissimi progetti, la scelta è caduta sul Furetto dell'Aeropiccola. Il problema era la dimensione. Ho deciso, quindi, di portare le misure al 150% per un'apertura alare finale di 120 cm contro gli 80 dell'originale. A questo punto ho adottato le seguenti varianti: anziché lasciare un unico longherone (troppo debole), ho optato per tre longheroni in balsa da 4x4 più uno in carbonio da 1,5 mm. L'ala terminata è stata ricoperta con Oracover. Sempre alla ricerca della leggerezza, ho scelto di costruire una fusoliera "scatolata", cioè vuota all'interno. La deriva era costituita da balsa di 3 mm unendo due pezzi da 1,5 mm con grana incrociata.

Quello che mi ha più stupito è stato l'interesse e l'abnegazione con la quale i ragazzi si sono impegnati nella costruzione.



A lavoro ultimato abbiamo provveduto al bilanciamento: a parte 5 gr di piombo all'estremità di un'ala, il modello presentava la necessità di una notevole zavorra sul musetto. Sempre alla ricerca della leggerezza, ho preso una decisione azzardata ma che si è dimostrata vincente. Ho spostato l'ala indietro di una misura pari alla sua corda alare. Questo ha permesso di usare "solo" il riempimento del vano zavorra con palini da caccia e 25 gr di piombo esterno, per un peso totale complessivo del modello di 180 gr.

Un altro scoglio da superare era l'addestramento al lancio. Dopo quattro allenamenti sul campo, i ragazzi hanno capito la metodica ed erano pronti alla gara.

Alla gara non c'è stata storia: una vittoria schiacciante frutto dell'impegno profuso. Devo citare che uno dei lanci (rigorosamente a mano) ha sfiorato per pochissimi centimetri i 50 m!!

Bel lavoro, bella giornata, grande soddisfazione.

Il vincitore della gara è stato Nicholas Poli, seguito da Federico Addio e da Andrea Perelli.

In definitiva, è stata una bella esperienza per gli studenti anche se sarà necessario procedere con migliorie della normativa, cosa che si sono ripromessi per le prossime edizioni.

Chi volesse guardare un paio di video della gara può trovarli su Youtube inserendo nella ricerca:

https://www.youtube.com/watch?v=t_Onm--GM48&feature=youtu.be

<https://www.youtube.com/watch?v=n7ByOcG45gA>

Antonio Riccardelli

EVANDRO FEMMINELLA

Parlare di Evandro Femminella non è semplice, le prime volte che ci siamo incontrati, io ero un piccolo pischello alle prime armi non ancora decenne, lo vidi arrivare con la sua topolino belvedere, appena rientrato dal servizio militare, sul piazzale di scarico del porto di Pescara, certo, io non ero nessuno, ma mi rimase subito impresso la sua carica esuberante.

Col passare dl tempo e la mia maturazione, divenni prima il suo pilota, non posso scordarmi quando nella gara di team-racer in Loreto, lui acquistò il primo G30 che i Rossi elaborarono, con la conclusione che andò in flutter la parte mobile del profondità che si perse in volo la mia gara.

Poi la nostra collaborazione crebbe perché elaboravo e costruivo alcuni dei suoi modelli, con ottimi risultati che lui sapeva ottenere in gara.

Così i nostri rapporti crebbero, fin quando riuscii a riportarlo in gara negli old-timer, e come nella foto allegata lo si vede al museo di Pensacola, nel 2000.

Ora sono rimasto molto dispiaciuto per la perdita, ma anche perché negli ultimi due anni, lui si era rinchiuso in se stesso, e non mi è stato possibile riuscire ad andarlo a trovare, cosa che mi ha rattristato moltissimo.

Gaetano Fratini

SAURO ZANCHI. 27 settembre 2017

Ho saputo della scomparsa dell'amico Nazzario (Sauro) Zanchi solo dalla lettura di Modellismo. E' successo il 27 settembre. Aveva compiuto 92 anni lo scorso 5 giugno. Ci conoscevamo da molti anni. Grande esperto di motori; dopo il ritrovamento degli stampi originali, aveva costruito una serie di repliche delle varie versioni del Movo D2 che ha avuto un ottimo successo tra gli appassionati. Il motore veniva dato completo di copia delle istruzioni e della scatola originali.

Successivamente ha prodotto anche la replica del Super Elia. Ma la sua produzione di motori è stata molto più vasta e conta anche motori per automodelli e, da ultimo, uno stellare a 7 cilindri. Divideva il suo tempo tra Bergamo e Montecatini Terme. Ogni tanto mi chiamava per raccontarmi le ultime novità.

Pino Càrbini



GIULIO RODORIGO - 20 settembre 2017

Vi confesso che quando ho saputo che Giulio Rodorigo era mancato sono rimasto senza parole. E anche adesso, di fronte allo schermo mi devo sforzare per scrivere.

Ci eravamo conosciuti nel 2014 a Solagna, paesino vicino a Bassano famoso per le gare di canoa, sport che Giulio praticava con passione cercando di trasmetterlo anche ai suoi allievi.

Era l'ultimo di quattro fratelli, tutti aeromodellisti, ed era nato nel 1936, anno in cui il terzo dei fratelli, Giacomo, vinceva a 10 anni, il concorso nazionale nella categoria elastico con fusoliera a tubo. Gli altri erano Ugo e Mario. Il nome di quest'ultimo si trova spesso nelle riviste d'epoca, come l'Aquilone, come partecipante a numerose gare o come progettista di numerosi aeromodelli i cui progetti furono commercializzati dall'Aviominima, nota ditta romana.



Nel maggio 1938 vinse la gara internazionale di Berna col suo M.R. 23, veleggiatore da pendio di oltre tre metri di apertura alare.

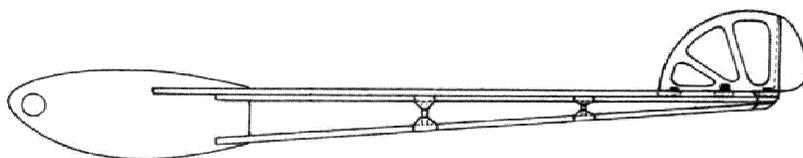
Giulio, di mestiere, aveva fatto il pilota militare collezionando circa millecinquecento ore di volo sull'F.104 e alcune altre migliaia su quasi tutti gli aerei da caccia della NATO.

Ci eravamo visti l'ultima volta lo scorso marzo al Model Expo di Verona, dove era arrivato in compagnia della sua signora e dove si era divertito un sacco giocando con i modelli degli allievi di Benito Bertolani.

Ci sentivamo periodicamente per telefono ed eravamo rimasti d'accordo per incontrarci al più presto.

Non è più possibile. Ciao Giulio.

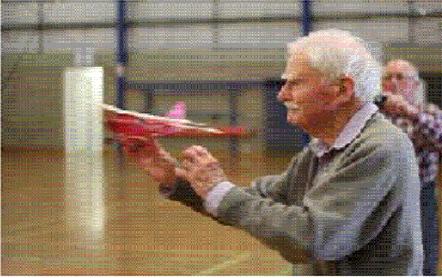
Pino Càrbini



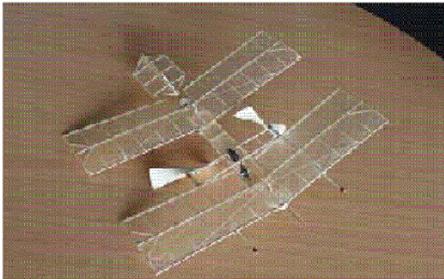
«IL CORVO» di M. Rodorigo - 892 cm a.a. _ Da "Modellismo" n. 1

Non è mai troppo tardi

Da Australian Model News alcune foto recenti di Jim Fullarton che lo scorso 9 Novembre ha compiuto cent'anni. C'è da invidiarlo.



A group of photographs featuring Jim's recent activities at indoor model flying venues.



Jim's highly successful model of Samuel Pierpont Langley's "Aerodrome" is widely admired in indoor flying circles.



Jim flying his F1D duration model in competition at the Doncaster Indoor Sport Centre.



Preparing his Peanut scale Fokker Dr.I for flight.

CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2018

4 Feb	Zanica BG	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
17/18 Mar	Verona	Model Expo	P. Càrbini	340-3541669
24 Mar	Modena	Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
25 Mar	Sassuolo MO	Anniversario pista VVC	M. Castagnetti	335-6227865
2 Apr.	Pian del lago SI	Coppa F. Pianigiani	F. Landini	331-7539300
15 Apr.	Tegoleto AR	3° Trofeo N. Ridenti	M. Massi	338-6283318
21/22 Apr	Lugo RA	Gara C.I. F2A-F2B-F2C C.I.	L. Lanzoni	368-607198
6 Mag	Gallarate VA	Gara auto modelli VVC	M. Castagnetti	335-6227865
13 Mag.	Sassuolo MO	Gara GIP.46 - Trofeo Garofali	M. Castagnetti	335-6227865
20 Mag	Sassuolo MO	F2A-F2C C.I.	M. Castagnetti	335-6227865
20 Mag.	Valle Gaffaro FE	Trofeo del delta	M. Baccello	331-3603841
3 Giu	Malpensa MI	Gara GIP.46 - Trofeo Garofali	P. Muzio	338-9264637
16/17 Giu	Chiasiellis UD	F2A-F2C GIP.46 Jet-Classe C-Garofali		
24/29 Giu	Jakabszallas U	Eurosamchamp		
8 Lug	Lugo RA	Gara GIP.46 - Trofeo Garofali	L. Lanzoni	368-607198
13/21 Lug	Landres	Mondiali VVC		
7/9 set	Lugo Ra	Coppa d'oro VVC	L. Lanzoni	368-607198
16 Set	Gallarate VA	Gara auto modelli VVC	M. Castagnetti	335-6227865
16 Set	Chiasiellis UD	F2A-F2C GIP.46 Jet-Classe C-Garofali		
7 Ott	Monza MB	Gara auto modelli VVC	M. Castagnetti	335-6227865
14 Ott	Sassuolo MO	F2A-F2C C.I. Trofeo fiere d'ottobre	M. Castagnetti	335-6227865

La tavola in quarta di copertina è la prima di una serie di quattro che riguardano il progetto di Zelino Rossi per un motore ad autoaccensione di 2 cm³ denominato "COLIBRI". Particolari che lo contraddistinguono sono il sistema di fissaggio e la parte esterna dell'albero motore, più lunga di quanto si sia abituati a vedere. Il motore non fu mai costruito ed il progetto fu conosciuto da molti appassionati dopo che l'ing. Giacomo Mauro lo inserì nel suo libro sui motori per autocostruzione. Adesso il progetto è stato preso in esame da alcuni amici bassanesi e sono già iniziati i lavori preliminari per la realizzazione del carter. Si spera che il motore costituisca una delle novità allo Stand di SAM 2001 del prossimo Model Expo di Verona

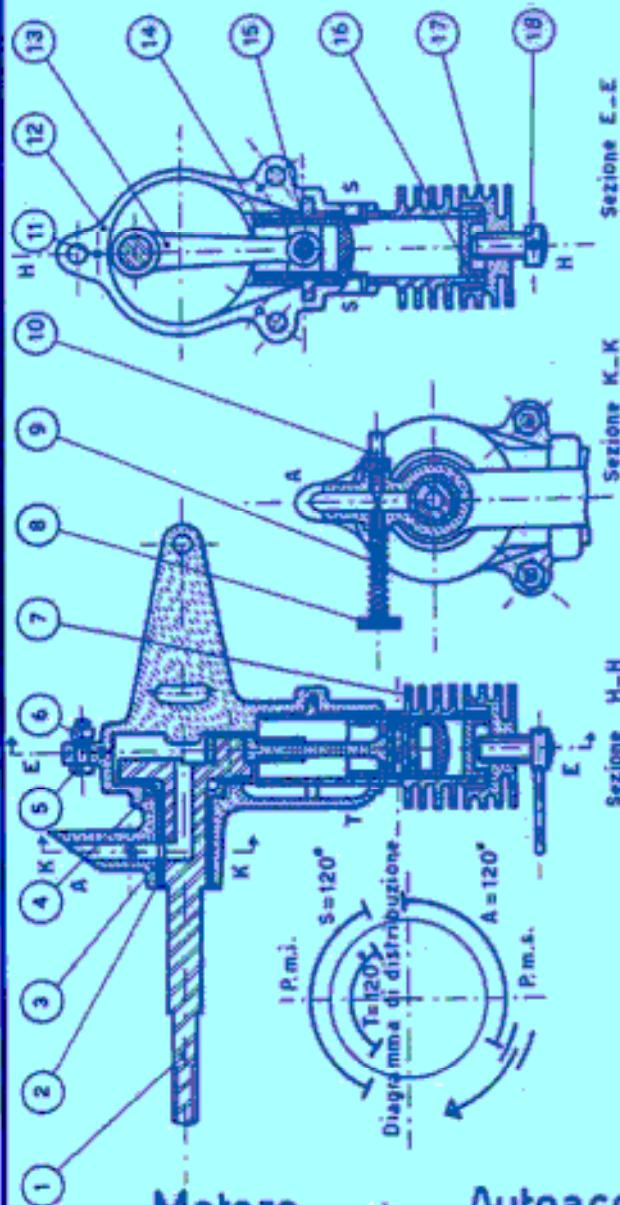
Segreteria c/o: **Giuseppe CARBINI** - Via Monte Cauriol, 22
36061 Bassano del Grappa (VI) - tel. 0424.35058 - 340-3541669
E-mail: info@sam2001.it

Per l'iscrizione: Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 *Pagabili tramite:*
Carta PostePay n.: 5333 1710 5736 7886 - C.F. CRBGPP40E31B745Y
Bonifico su IBAN: IT15 T 07601 05138 2227 6492 2769
Paypal sulla casella e-mail: g.carbini40@gmail.com (specificare che non è un acquisto)
Intestatario: Giuseppe Carbini

La Redazione c/o: **Marcello Zunica** - Via Palermo, 7 - 35142 Padova
tel. 049.651134 - 333-9155550 - E-mail: marzu.aercad@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.

ISTRUZIONI PER L'USO



Motore ad Autoaccensione

COLIBRI

Sezioni

RE.3004

- 10 = Getto
 11 = Grano di riferimento
 12 = Carter posteriore
 13 = Biella
 14 = Pistone
 15 = Spiaglio
 16 = Contro pistone
 17 = Testa del cilindro
 18 = Vite di regolazione comp.

- 1 = Albero motore
 2 = Bronzina
 3 = Carter anteriore
 4 = Sfera
 5 = Bullone
 6 = Dado
 7 = Cilindro
 8 = Vite di regolazione carburatore
 9 = Molla

CORSA = mm.18

ALESA GGIO = mm.12

CILINDRATA = cm.c. 2,03

POTENZA = HP. 0,13

GIRI al' = 7000

PESO = g.170