

L'ACQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 93

Maggio.-Giugno 2018



**... quando ci si ingegnava ad arrangiarsi:
il bilancino di Guido Fea per contribuire alla
realizzazione dei suoi fantastici modelli**



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 Quaglieri**
Via Locke, 15 scala F
00156 Roma
Tel. 06-82002026
Cell. 338-9636660
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**
Via Cammello, 34
44100 Ferrara
Tel. 0532-790410
Cell. 348-3302035
E-mail: avvvince@gmail.com

SOMMARIO

- Dalla Redazione	M. Zunica	pag. 1
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 2
- Lettera	E. Hamler	" 3
- Il «Lupus 4» - Breve storia	AA.VV.	" 4
- Il Lupus 4 (da L'Aquilone)	Lupus.	" 10
- L'è Brüt (!?)	M. Zunica	" 12
- Dinamite (trittici)	AA.VV.	13
- Modelli AP	F. Piattelli	14
- 1945-46 ... a guerra finita	M. Zunica	16
- 6 Tr. E. De Angelis	G Rosati	20
- Raduno Malpensa	R. Rossi	23
- Ricordo di V. Scardicchio	Redazione	24

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da R. Rosati, M. Zunica



- In redazione:** **Marcello Zunica**
Via Palermo, 7
35142 Padova PD
Tel 049 651134
Cell 333-9155550
E-mail: marzu aercad@alice.it
- In redazione:** **Giuseppe Càrbini** (Vedi sopra)
- Sezione Tecnica:** **Giacomo Mauro**
Via G Venezian, 10
98122 Messina ME
Tel 090 662038
E-mail: giacomo mauro@virgilio.it
- Giuseppe Tortora**
Viale dei 4 Venti, 128
00152 ROMA RM
Tel 06-5809619
- Attività sportiva:** **Vincenzo Canestraro** (Vedi sopra)

Nella prima di copertina "Il bilancino di Fea".
Nella quarta di copertina "Un modello in scala ridotta di Calza".

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

DALLA REDAZIONE

Concludevo la mia presentazione del numero scorso con un amaro commento sul rapporto tra OT attuali e le “auto d’epoca”, e tra le tante cose che mi scrive Giacomo Mauro sul “Lupus 4” e il motore “Dinamite” del 1938, sui quali ci soffermeremo a lungo nelle pagine successive, ho trovato queste due annotazioni che la dicono lunga sui veri cultori di aeromodelli d’epoca.

... «OTVR-E: personalmente ritengo che sia come volere restaurare una Balilla 3 marce del 1932 infilando dentro il cofano motore e il cambio di una automobile di adesso, ovviamente, risolvendo tutti i problemi di accoppiamento e di compatibilità connessi ed immaginabili. Sicuramente la Balilla sarà di più facile utilizzo e magari si potrà usare tutti i giorni per andare da casa a lavoro, ma non è un restauro e ne distrugge il valore storico e di memoria. Boh!!!»...

e ancora

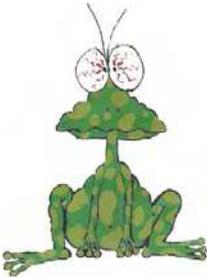
... «Per inciso uno dei miei colleghi al Politecnico di Torino, nei primissimi anni ‘70, si portò su dalla Sicilia una Balilla 3 marce amaranto con parafanghi neri, di fine produzione, e la usava (ed abusava) come macchina da studente. Per la laurea la fece rimettere su col diretto coinvolgimento della Fiat Ricambi spendendo una bella cifra e, per quel che ne so, a distanza di una vita, il cimelio cammina ancora benissimo e con tutte le sue frattaglie originali.»...

Riflettiamo su queste osservazioni e chiediamoci se oggi per la maggior parte i nostri modelli e le nostre manifestazioni sono aderenti allo spirito cui si dovrebbe ispirare la SAM.

Ne discende ancora una ulteriore considerazione: se sia il caso di parlare di aeromodellismo d’epoca in queste pagine e se continuare, almeno da parte mia con molto disagio, a trovare argomenti che possano interessare i nostri associati, se ad oggi - a parte il già citato Giacomo - nessuno mi ha inviato una riga o un commento da inserire su pagine che portano sul frontespizio della copertina un glorioso titolo quale «L’AQUILONE».

Marcello Zunica (giugno 2018)

LA PENNA AL SEGRETARIO



Avete lavorato fino a tardi utilizzando vari programmi; avete, soprattutto, controllato la posta elettronica rispondendo agli amici che vi chiedono un disegno o di sapere dove trovare una vecchia storia. Ad alcuni rispondete subito perché sapete in quale anfratto dell'archivio si trovi la risposta, ma per altri la cosa non è immediata e ci vuole tempo. E siete anche stanchi.

Vi dite: "Questo lo faccio domani." ... e andate a dormire, ovviamente dopo aver spento il computer.

*L'indomani, freschi e riposati, tornate al computer, spingete il bottone e ... **non si accende più!!** Controllate i collegamenti, riprovate più volte ma, niente. Il vostro fido PC, magari un po' datato, vi ha lasciato.*

Non vi è mai successo? Beati voi. A me sì! E anche negli ultimi giorni.

Da precedenti simili episodi, ho imparato a mettere i dati su hard disk esterni o su chiavette USB per cui l'archivio è salvo. Un controllo sul portatile me lo conferma, ma messaggi e contatti aggiornati sono solo sul disco C del "defunto" e non ne ho fatto un salvataggio recente. So che ci dovrebbe essere la possibilità di estrarli se il guasto non dipende dal disco C, così compro un box esterno, ci monto il disco e lo collego al portatile. Funziona. Vedo quasi tutto e recupero alcuni file che penso mi possano servire, ma non trovo la posta. Alcune directory non si aprono anche se dico di essere l'amministratore del sistema. Misteri di Windows, sempre meno "user friendly", ma forse la colpa è anche della mia ignoranza.

Tra i file recuperati c'è però un file contact.csv salvato poco meno di un anno fa.

Ne estraggo quelli contrassegnati 2001 e li inserisco nella casella di posta info@sam2001.it. Facile a dirsi, ma mi ci è voluto un sacco di tempo. Al termine ho inviato a tutti un messaggio con allegato il programma del prossimo Concorso Nazionale e la richiesta di segnalarmi eventuali problemi. Poiché il sistema non accettava il messaggio inviato a tutti, ho inviato quattro messaggi a circa sessanta destinatari per volta. Dal sistema ho ricevuto una ventina di messaggi relativi a indirizzi non raggiungibili, segno che il file recuperato contiene indirizzi non più validi.

Chi non avesse ricevuto il messaggio di cui sopra e avesse una casella e-mail è pregato di segnalarmelo in modo che possa inserirla.

Tornando all'inizio del discorso, quando ricevo una richiesta di notizie relative ad un modello o altro, e non conosco la risposta, cerco aiuto nella più completa raccolta di notizie relative all'aeromodellismo italiano fino al 1950.

Si tratta di alcuni elenchi, compilati da Mario Perrone e Silvano Boccianti alla fine degli anni '80. I dati sono tratti essenzialmente dall'esame minuzioso di tutte le raccolte delle vecchie riviste aeromodellistiche. Cercando il nome di un modello, di un personaggio o di un motore, si scopre la pubblicazione su cui si trova la relativa notizia. Per questo lavoro gli dobbiamo la massima riconoscenza.

Col prossimo Aquilone riceverete la scheda elettorale per il rinnovo del Consiglio Direttivo e tutte le istruzioni. La busta per la risposta sarà completa di affrancatura e indirizzo e dovrà essere inviata entro il prossimo mese di ottobre.

Pino Càrbini

Dear Ladies,

I read with interest the story about your gifts of the Movo M18 and the Streamlined Cyclone to Paolo Montesi in the March-April issue of L'Aquilone newsletter number 92. It is gratifying to know that the models will be properly repaired, flown, and cared for. I reminded of the difficulty of donating such articles, and especially engines, to museums. Since we last met in Nevada three years ago i have helped several aeromodellers donate their airplanes to SAM clubs in California.

Our national model museum at the Accademy of Model Aeronautics in Muncie, Indiana is full and the warehouse to keep extra models for display rotations is also full. For this reason they no longer accept donations. Just last month a friend and I drove to Aptos, California to assist a 94 year old gentleman who wanted to donate his complete collection of model airplanes, engines, accessories, and plans, "everything", to the Society of Antiques Modelers. Our solution has been fourfold: 1) the valuable engines are being auctioned on eBay with the proceeds divided among the Sam Chapters of his choice, 2) remaining engines have been donated to our annual raffle at the SAM Champs, 3) many models are auctioned at club meetings, and 4) other models are saved to be raffled at our annual club contest.

We have not exchanged for quite a while so I sincerely hope that this one finds you both be healthy and happy. I send my best wishes to Mssrs Montesi and Carbini also.

Warm regards,
Ed Hamler



Peter Jellis: floating rubber model

II «LUPUS 4» - Breve storia del modello e del suo progettista La voglia di una replica

Si tratta dell'inizio di una storia **come vorrei che si ripetesse** per la "ricerca" di un modello Old Timer (verace): il suo disegno, la sua costruzione e ... i suoi esiti in volo !? Come si può constatare le persone interessate sono diverse ... e il mezzo di comunicazione è internet - che in genere non è da Accademia della Crusca - ma i temi toccati sono tutti "nostri" e ci capiamo a meraviglia, mi perdonino quindi i cultori della bella forma e gli interessati, se ho osato riportare puntualmente quanto da loro inviato con le più attuali, istintive, immediate mail !!!!!!!

[02.05] **G. Carbonara:** è possibile che i nostri storici bibliotecari mi scovino una foto del Lupus 4 !? Grazie.

[02.05] **M. Zunica:** allego quanto trovato ne L'Aquilone n.48 del 1939 (probabilmente inutilizzabile) circa il "Lupus 4". Il trittico alla scala 1:1 presso archivio AQ 2001 (Pino). Intorno al 1939 non ho trovato foto originali!? Cordialità.

[03.05] **P. Carbini:** ed ecco il disegno. Saluti.

[03.05] **G. Carbonara:** Grazie della collaborazione. Speravo di trovare foto, ma quanto inviatomi è ugualmente utile perché è 'pulito' rispetto a quanto in mio possesso.

[03.05] **G Mauro:** A proposito delle foto del Lupus 4 ho fieri dubbi che possa saltare fuori una foto d'epoca. Con ogni probabilità il modello era stato disegnato prima che fosse costruito il prototipo funzionante del motore spark da 6.28 cc. (Travagli non lo aveva ancora battezzato Dinamite). Infatti il profilo

del motore che compare sul foglio di progetto sembrerebbe la primissima edizione come pubblicata nel corso del 1938. Tenderei a dire che tutto il progetto del Lupus fosse stato indirizzato a "promuovere" l'aeromodellismo a motore quindi nascesse per "mostrare" l'installazione di quel motore per autocostruzione.

Data la particolare contingenza non so proprio dire quanti motori più o meno funzionanti siano stati costruiti (forse qualcuno solo in area lombarda dato che ce ne stava uno sul campo di Arcore nel '39 che tutti chiamavano 'Le Brut' con la dieresi sopra la u, a sottolineare la rozzezza della costruzione e la modestia delle prestazioni - Emilio Biraghi dixit).

In effetti il progetto del Lupus non ha l'aria di essere granché maturo. Per esempio il carrello è fissato con lunghe viti di rame da 3mm (roba da portafusibili elettrici per contatore) il che non appare segno di sana e robusta costruzione.

Appare plausibile che il prototipo che adesso viene costruito sia, in assoluto, il primo della serie quindi meriterebbe una costruzione filologica finché si può (e sarà meglio fissare il carrello in modo più stabile) e prevedendo un certo lavoro di messa a punto per il volo, andrebbe dotato di una motorizzazione meno "nervosa" possibile (penso basterebbe un 2.5 cc diesel o, al più, un caro vecchio ed affidabile G20/23 RC che non sarà d'antan come lo spark del 1938 ma sicuramente sarà più stabile ed efficace).

In bocca al lupo all'autore dell'impresa.

[08.05] **G. Carbonara:** A marzo Curzio Santoni mi invia una copia del disegno del

'Lupus 4', in formato pdf per farne un disegno leggibile per gli amici della 2001.

In effetti la copia è completamente nera e le linee del disegno bianche.

Curzio aveva già costruito fusoliera e piani di coda ed aveva bisogno di un disegno leggibile per costruire le ali.

Così mi sono messo all'opera. Veramente all'opera perché sullo schermo del computer le linee erano ingigantite ed era difficile tracciare sopra di esse le nuove linee in scala corretta. In specie per le ordinate.

Per la verità quando ho chiesto se esistessero foto del Lupus è scattata la collaborazione.

Pino mi ha inviata la stessa copia che avevo io ma bella pulita e linda. Marcello mi ha inviato l'articolo del 'Lupus 4' dell'Aquilone ma bella pulita io invece l'avevo gialla e Giacomo Mauro mi ha tolto qualche dubbio.

Perché avevo chiesto foto del Lupus?. Per avere la certezza che fosse stato costruito.

Anche in altra occasione mi era venuto il dubbio che certi modelli del passato in effetti non avessero mai volato.

Quando ridisegnando la tavola sono arrivato al particolare del castello motore ho notato che aveva una incidenza negativa di ben 3°. Considerando che ala e piano orizzontale erano a 0° gradi di incidenza ed il profilo del P.O. era biconvesso simmetrico sottile, mi è sembrato (perdonate la mia ignoranza) che tale incidenza negativa fosse eccessiva. Felice intuizione vista la scarsa disponibilità di motori (Mauro) e visto l'abbondante uso negli anni avvenire di incidenza negativa?

A meno che qualcuno abbia effettivamente reperito un motore e che le prove di collaudo non abbiano suggerito le necessità di una tale incidenza del motore.

La domanda allora era: aveva mai volato il Lupus? E se sì, poteva esserci una foto a dimostrazione di tale evento?

A quanto sembra pare di no, come suggerisce l'analisi fatta da Mauro.

Se tutto questo è giusto, che senso avrebbe una tale incidenza per un 'Lupus 4' costruito oggi, per di più disturbato?

Comunque ho passato a Curzio il disegno delle ali che avevo rielaborato e lui ne ha iniziato la costruzione, che mi risulta essere a buon punto.

Considerato che la fusoliera è già stata costruita (incidenza come da disegno e carrello rielaborato) Curzio ha deciso di andare avanti così, fedele al progetto. Quasi una sfida nel rispetto del passato.

Giustamente Curzio osserva che se non lo costruisce e non lo collauda non si saprà mai se 'Lupus 4' sia effettivamente un buon progetto, molto originale, che merita di essere certificato e messo a disposizione di chi vorrà costruirlo.

Certamente un'opera meritoria di recupero di un modello italiano.

[02.05] **M. Zunica:** Riprendo il discorso sul "Lupus 4" che a suo tempo avrei voluto realizzare.

Pino mi aveva mandato i disegni in scala 1:1 in versione ciano e b.n. chiarissimi e utilizzabili come base per la costruzione.

Tu parli di disegni neri e dalle linee molto grosse se così fosse sarebbero stati tratti da piccoli tritici più volte ingranditi.

Per gli originali rivolgi all'archivio di SAM 2001 o rivolgili a me perché - da qualche parte - posso ritrovarli.

Il motore è stato replicato da Amato Prati, io l'ho visto e fotografato a Ozzano quando gli proposi di cedermelo ma non ebbi modo di convincerlo.

Sicuramente da qualche parte ho le foto

del motore e del modello sul quale era montato che non era il Lupus, se la memoria non mi tradisce il modello è quello che tiene in mano Amato e che la signora a suo tempo ci mandò in ricordo di suo marito.

Un ricordo di Ozzano che fece andare in bestia Amato: mentre eravamo in circolo seduti davanti a un tavolino dove era appoggiato il modello un razzo sparato da quei "così volanti" in polistirolo fece fuori un'ala del modello. Forse conosco l'autore di quel caso ma preferisco omettere dettagli !!!

Sfogliando L'Aquilone (o qualche altra rivista!?) ho visto uno scorcio del Lupus costruito per la gara dei giornalisti del 1939, non ricordo a quale numero del giornale era abbinata, volendo posso ritentare la ricerca ma il modello è solo uno scorcio senza significato.

Sempre a proposito del motore io ne possiedo una pseudo replica di cui allego foto, di epoca preistorica, sicuramente di mani grossolane. A suo tempo provvidi a farne i disegni che sono da qualche parte; se vuoi te li posso mandare, se poi scrivessi qualcosa in proposito per L'Aquilone mi faresti un gran favore. Per quanto mi riguarda potrei aggiungere qualcosa. Buon lavoro, cordialità.

[11.05] **G Mauro:** Il «Lupus 4» mi sembra una specie di "mistero accessorio" di quel mistero principale che è l'Ing. Fidia Piattelli. E' uno di quei personaggi dell'aeromodellismo nostrano dotato di sconfinite "zone d'ombra". Quel poco (quasi nulla) che ne ho scoperto negli anni è fuori dal comune ma una cosa risulta evidente. Era uno di quegli aeromodellisti che, per tutta la vita, fecero intensa attività di propaganda.

Ora non so dire quanto successo abbia riscosso con la lunga serie delle tavole degli

A.P. che erano bellissime ma tutte di eccezionale complessità costruttiva. Il parere di Ninetto, che diceva sempre con franchezza tutto quello che gli passava per la testa, le bellissime ma costose tavole dell'Editoriale Aeronautica hanno fatto grande danno all'aeromodellismo italiano per l'intrinseca complicazione costruttiva. Diceva che ai molti che hanno provato a costruire i modelli della serie AP vennero fuori pochissimi modelli volanti e tutti abbastanza bruttarelli almeno nelle foto superstiti. Gli altri fecero naufragio in corso d'opera e magari quei ragazzi delusi chiusero il loro coinvolgimento col modellismo volante.

A parte queste illazioni di Ninetto appare chiaro che la tecnica costruttiva del Lupus 4 è diversa di quella della serie AP. Senza troppa fatica sappiamo anche azzardare una data per la nascita del progetto nel corso del 1938. Il che farebbe intendere che la serie AP (iniziata prima) e Lupus fossero state, per un po', anche parallele.

Purtroppo in tanti anni è saltata fuori solo la tavola di un altro Lupus (il Lupus 7 che è un modello ad elastico che riproduce le linee di massima del Caudron 860) quindi non posso dire di conoscere le tecniche di progetto degli altri. Per certo è una tecnica meno "estrema" e più umana. Ora i tondini di pioppo da 4 mm sono presenti in maniera quasi marginale e solo sul piano orizzontale mentre tutta la fusoliera mostra una tecnica quasi convenzionale (si fa per dire). Tenderei a dire che già si intravede qualche somiglianza con quella delle successive serie Peres che non è più esattamente aeromodellismo italiano (bellissimo, a suo modo, il Peres III che è un veleggiatore biplano con scalamento negativo pubblicato su un remoto Aeromodeller Annual). Ormai era diventato il principale promotore del Tel Aviv Experimental

Aeromodelling and Low Speed Aerodynamics ed il Peres III nacque proprio in quell'ambito.

Questo magari introduce un altro argomento di indagine: ma Fidia Piattelli che propagandava una tecnica costruttiva del tutto autonoma e personale si confrontava con l'aeromodellismo italiano che seguiva strade decisamente diverse? A leggere i suoi contributi su Aeromodeller d'anteguerra, di cui rimase assiduo collaboratore per tutta la vita, fu sempre molto legato all'aeromodellismo inglese. Tanto è vero che pubblicò in Inghilterra molta, se non tutta, la sua produzione israeliana.

Tornando all'attività di divulgatore dell'Ing. Piattelli è chiaro, dal fatto che le sue tavole venissero edite dall'Editoriale aeronautica (in costose cianografie dallo stupendo colore azzurro con tenui tratti bianchi il che le rende di assai difficile riproduzione), che la sua attività fosse quasi "di stato" e, molto probabilmente, anche il Lupus 4 è nato come divulgazione dell'aeromodellismo a motore infatti prevedeva l'installazione di quello da 6.28 cc che venne pubblicato, nel corso del 1938, su L'Aquilone.

Da questo deriva il mio dubbio che il modello sia stato realmente costruito prima di adesso. Non era affatto facile costruire quel motore e per come era il suo progetto iniziale, ben difficilmente avrebbe poi funzionato (la revisione successiva che già si chiamava Dinamite non superava i 4200 g/ con qualsiasi elica). E' chiaro che per gli altri motori disponibili del tempo il Lupus aveva dimensioni troppo contenute quindi ...

Come tutto quello che viene progettato sulla carta prima di varare il progetto sarebbe servito un prototipo che sta nascendo solo adesso quindi solo ora sapremo cosa occorra per farlo volare con tranquillità.

E qui si addensano altre considerazioni. I

dubbi su 3 gradi di calettamento negativo del motore su un modello da volo libero potrebbero anche non essere un problema (per il volo radiocomandato forse sì. Confesso che mi preoccupa di più l'architettura dell'ala. La spaziatura di centine e mezze centine è molto rarefatta e, complice il bordo d'attacco che è un listello 3x5 mm, di quattro longheroni affioranti sia sopra che sotto (tutti 3x5) e di un esile bordo di uscita 3x12, il profilo sarà abbastanza approssimativo. Sulla solidità dell'ala non ho dubbi ma su quella del piano di coda, per di più dotato di grossa rastremazione (e con la parte mobile la parte resistente si ridurrà ancora) e di doppia deriva striminzita all'estremità (che con il doppio comando affogato nello spessore del timone diventerà ancora più esile), ne ho diversi: sia in termini strutturali del modello che non è più da volo libero ma radiocomandato, sia in termini aerodinamici (come risponderà al comando a virare delle due derivette interamente mobili?).

Ecco perché porgo le mie più vive congratulazioni al coraggioso costruttore che, sono certo, scoprirà diverse cose.

Infine, da socio di SAM L'Aquilone, non posso che essere lieto di questa impresa dato che con un ritardo di appena 80 anni il «Lupus 4» inizierà la sua carriera di volo e noi potremo leggere nel dettaglio la vicenda di come sia stato possibile il miracolo.

In bocca al lupo a noi.

[14.05] **G. Carbonara:** Non conosco l'origine della tavola che ti ho allegato (Lupus) ma è su quella che ho lavorato.

E' evidente che quando la richiamo sulla schermata del CAD ed ingrandisco i particolari per ridisegnare il tutto le linee (bianche) risultano più grandi. E' quindi difficile determinare il punto preciso da cui far partire le

nuove linee. Comunque è andata bene ed il disegno è stato rifatto in perfetta scala.

Invio questa mail a Curzio Santoni e Giacomo Mauro perché coprotagonisti del fantasma 'Lupus 4'. La storia si fa intrigante. Curzio ne è il papà e Giacomo negli intrighi ci sguazza. Mi interessa molto lo scorcio del modello di una foto dell'Aquilone. Sarebbe la prova che cerco. La prova cioè che è stato costruito. Mentre i riferimenti e le foto del motore sarebbero una chicca per Giacomo. Ti prego Marcello, abbi pazienza, cerca di ritrovare quella foto.

Per quanto riguarda i disegni del motore penso però che possano interessare anche Giacomo. Per quanto riguarda scrivere qualcosa in merito, credo sia meglio attendere il collaudo del modello e la relazione sul tutto da parte di Curzio. Che sarà chiaramente più esaustivo.

[14.05] **G Mauro**: Fra il 1994 ed il 1995 il motore Dinamite (quindi il grande foglio di progetto che vendeva Travagli non il fascicolo in formato circa A3 venduto anonimo dall'Editoriale Aeronautica) è stato replicato da Amato Prati e Benito Dusi. Io facevo il ragazzo di bottega ed il trovarobe rimediando fra Inghilterra e USA materiali per l'accoppiamento, le candele, i contatti del ruttore e magari provvedendo alle successive (necessarie) revisioni dei disegni. Nacquero 4 esemplari tutti spark (uno per ogni attore della vicenda più un secondo a me a bilanciare le spese vive degli acquisti comuni che mi affrettai a regalare a Ninetto). Benito ne aveva costruito qualche altro solo glow (mi risulta che uno stia ora a Ferrara) al tempo in cui erano più avvertite le difficoltà a far funzionare il ruttore come indicato nel progetto.

Ricordo bene che Amato ingrandì il disegno dello Skyrider Aeropiccola (non il 2° ma

proprio il primo) e ci installò il Dinamite. Non so se abbia pure volato dato che la radio di Amato non mi pare gradisse i disturbi dell'accensione elettrica ma posso verificare. Ad Ozzano nel 1995 ci divertimmo in tanti ad avviare il motore con la candela simil auto fino a che la batteria non esalò l'ultimo respiro (partiva dando un buffetto all'elica e faceva 6800 g/ con elica 12/6 ma solo dopo indispensabili aggiustamenti al posizionamento ed altezza del deflettore dato che, prima, non superava i 4200 e con molti tentennamenti). So per certo che Amato non conosceva neppure l'esistenza del Lupus 4 (e manco io all'epoca) altrimenti lo avrebbe replicato dato che era molto legato a quel motore e lo avrebbe voluto inserire nel corretto contesto.

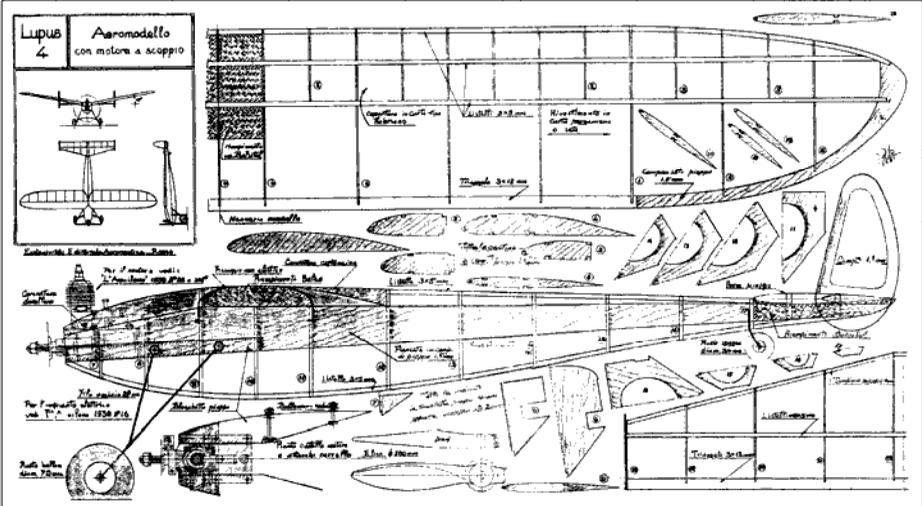
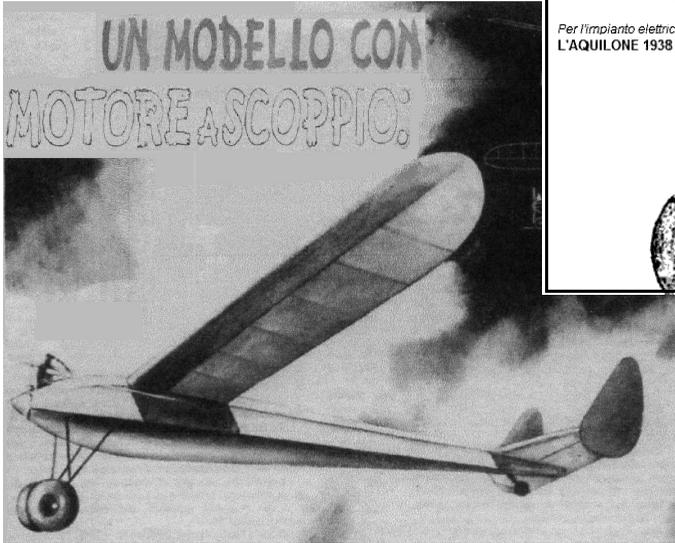
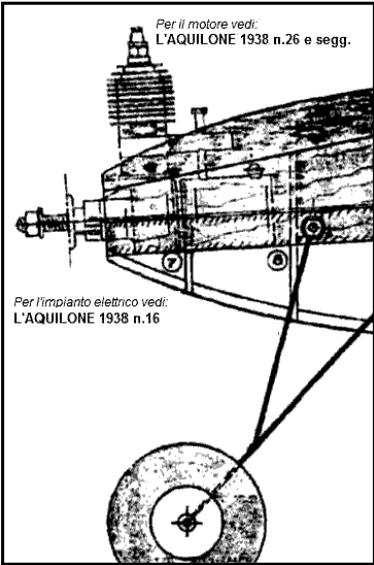
Il Lupus 4 alla gara dei giornalisti. Non ricordo di averlo visto nelle foto dell'evento ma mi incuriosisce. E' certo che nel 1939 un prototipo era stato costruito parrebbe a Roma (e da questo derivarono le indispensabili modifiche per ottenere una qualche reale funzionalità) quindi era anche possibile che quello abbia motorizzato un modello Lupus

Le foto del tentativo di autocostruire un motore da 6.28 cc come via via descritto dai vari articoli costruttivi comparsi sull'Aquilone nel '38, ora in possesso di Marcello Zunica, ritengo sia uno straordinario cimelio che testimonia "lo stato dell'arte" del nostro motorismo modellistico ma era appannaggio dei più bravi (la media non arrivava a quelle vette). Per inciso si tratta del motore come progettato nel 1938 dato che il pistone, l'anno appresso, fu pesantemente alleggerito e modificato. Con quella architettura anche se fosse stato costruito a regola d'arte il motore non poteva andare in moto.

In bocca al lupo agli autori dell'impresa.

Lo 'schizzo' del «**Lupus 4**» nella presentazione su «L'AQUILONE» (n.48 1939) e il relativo testo (adattati) alle pp 10/11

Sotto la versione rivisitata del trittico 1:1 (originale ciano) e di lato la sistemazione del motore cui si fa riferimento nelle pp. precedenti



Gli aeromodellisti italiani, dopo aver primeggiato per molti anni, anche in campo internazionale, nel progetto, nella costruzione e nel lancio di aeromodelli veleggiatori, hanno in questi ultimi tempi chiaramente dimostrato di voler approfondire seria-

mente tutti i campi dell'attività aeromodellistica, tentando con successo tutti i tipi di modello volante. I modelli ad elastico, dopo una rapida evoluzione da tipi antiquati a tubo, attraverso modelli a fusoliera ingombranti e pesanti, si sono ora decisamente orientati verso forme costruttive moderne, quali quelle presentate alle gare internazionali tipo Wakefield. Il modello con motore a scoppio ha infine fatto il suo ingresso e già numerosi sono i cultori di questa forma di aeromodellismo superiore, vero anello di congiunzione fra aeromodellismo propriamente detto e aerotecnica, per cui si richiedono non soltanto seri fondamenti teorici, ma una buona pratica di costruzione e di lancio che soltanto l'assiduo lavoro può maturare.

Con la gara di quest'anno riservata esclusivamente agli aeromodelli con motore a scoppio e promossa da «L'Aquilone», la schiera dei cultori di questo ramo si è notevolmente accresciuta, e, cosa molto importante, sono stati acquistati e provati molti motori. E' dunque il momento di presentare ai lettori di «L'Aquilone» una tavola costruttiva di aeromodello adatto all'installazione del motore a scoppio, in modo che chi ha il motore possa orientarsi nella costruzione del modello.

Nella tavola costruttiva *Lupus 4*, in vendita presso l'Editoriale Aeronautica al prezzo di L. 12, è disegnato, in vera grandezza, sia nell'insieme, sia in tutti i particolari di dettaglio, un aeromodello con motore a scoppio adatto a volare con motore dai 55 ai 10 cc. Il motore che è indicato sulla tavola, e di cui si rappresentano in dettaglio il castello motore e il metodo di fissaggio, è proprio il motore diffusamente illustrato sul giornale dell'ing. Lucardi a partire dal N. 26 del 1938.

Si è scelto questo tipo, sia perché di esso i fedeli abbonati hanno la documentazione completa, ad alcuni l'hanno già costruito, sia perché di esso non si hanno altri disegni di installazione. E' invece evidente che per qualsiasi altro tipo di motore, che andrebbe benissimo egualmente per l'aeromodello *Lupus 4*, il costruttore

“LUPUS 4

fornisce in genere tutti i dati necessari, il disegno d'installazione e lo schema elettrico completo, cosicché non resta all'aeromodellista che modificare convenientemente la parte anteriore del modello, cosa semplicissima e facile, per adattarla al particolare motorino di cui dispone. Tutto il resto rimane invariato.

L'aeromodello *Lupus 4* è naturalmente costruito interamente con materiali nazionali, prevalentemente pioppo, in compensato, tavolette, ecc. Dove sono necessari riempitivi leggeri, si può usare il balsa o il sughero.

L'ala. — L'ala, di struttura normale e semplice, ha un'apertura di m. 1,50 ed è a pianta rettangolare con ampi raccordi ellittici alle estremità. Essa non presenta l'aspetto tozzo e sgraziato di molti aeromodelli analoghi esteri, pur conservando una grande facilità di costruzione per il gran numero di centine eguali. La struttura di forza è costituita da quattro listelli in tiglio o abete scelto, disposti dove il profilo (piano-convesso) meglio si presta alla loro utilizzazione. Il bordo d'attacco, fino alla seconda fila di listelli, è rivestito in carta di Fabriano. Al centro, un riempimento leggero copre lo spazio fra le tre centine mediane, e costituisce solido appoggio per gli elastici interni di attacco che collegano l'ala alla fusoliera. L'unione è nascosta da un'adatta carenatura.

La fusoliera. — La fusoliera è stata appositamente studiata per un facile e rapido montaggio che elimina ogni incertezza ed evita assolutamente ogni errore. La struttura principale è costituita da due fiancate in compensato, che si possono facilmente sagomare anche con un temperino perché delimitate da linee rette, come si vede sul disegno nella tavola. Queste fiancate vengono riunite dalle ordinate, un tavoletta di pioppo alleggerita o anche in balsa pieno di 5 mm. di spessore. Si forma così un trave a scatola assai robusto, che viene completato da due listelli rettangolari, superiormente e inferiormente, incassati nelle ordinate esagonali. I listelli debbono venire curvati con l'aiuto del vapore, per evitare eccessi-

ve tensioni. Il tutto si ricopre in seta, ben tesa e verniciata. Nella parte anteriore il motore poggia su due blocchetti in legno pieno. È opportuno, al montaggio, fissare provvisoriamente il motore con corte viti a legno, e provare così il modello. Come si vede dalla tavola, la forma stessa della fusoliera tiene il motore inclinato di tre gradi verso il basso. Per eliminare l'effetto della coppia di reazione data dal motore in moto, è opportuno inclinare tutto il motore verso sinistra. Quando si sarà trovata sperimentalmente la giusta inclinazione, si fisserà definitivamente il motore al castello con bulloncini verticali passanti.

Gli *impenaggi*, costituiti da un piano orizzontale a profilo simmetrico e da due derive all'estremità di questo, vengono fissati sul trave a scatola in coda, su un riempimento terminale sagomato. Per assicurare la massima rigidezza all'insieme, dal blocchetto escono due perni cilindrici verticali, che si infilano in appositi alveoli del piano di coda. Una legatura con elastico completa l'unione, pur consentendo il regolaggio dell'incidenza per mezzo di adattati spessori.

Il *carrello* è in filo di acciaio armonico, di mm. 2,5 di diametro. Dai blocchetti del castello motore, nella regione più robusta del modello, escono da ogni parte due bulloncini, fissati con dado al modello e muniti di un altro dado libero. Con questo si fissano alla fusoliera le gambe del carrello, che terminano con un apposito occhietto. Un assale dello stesso filo completa l'insieme. Le varie parti del carrello vanno riunite con saldatura, previa legatura con filo sottile. Le ruote sono quelle solite pneumatiche del commercio, che però non è difficile fare da sé con un po' di pazienza. In coda c'è una ruotina in spugna di gomma, con forcina in filo di acciaio, fissata all'ultima ordinata. Col motore viene in genere indicata, o addirittura fornita, l'elica più adatta. Un disegno completo d'elica, nelle due viste in vera grandezza, è dato sulla tavola stessa. In generale, è opportuno provare due o tre eliche di passo diverso, per essere ben sicuri di sfruttare completamente la potenza disponibile del motore. Il diametro può essere lasciato invariato durante tale tentativo, salvo ad aumentarlo nel caso in cui risultasse evidentemente scarso, tenendo presente però la limitazione imposta dall'altezza del carrello e dal suo necessario molleggio. Particolare cura deve venir posta nel centraggio. Il modello deve risultare centrato fra i longheroni alari in corrispondenza dell'ordinata 10 e poiché il

baricentro dell'ala si trova all'incirca in tale punto, basterà assicurarsi da principio che la fusoliera, completa di motore e col serbatoio a metà pieno, abbia il suo centro di gravità dove indicato. Per raggiungere tale scopo, indipendentemente dal peso delle singole parti, possiamo disporre del peso delle pile, che possono venire sistemate in uno qualsiasi dei compartimenti della fusoliera. Trovato il punto giusto, si fissano le pile alla più vicina ordinata con una legatura in elastico, praticando nell'ordinata stessa i necessari fori.

Trovando il motore al banco, prima di installarlo nel modello, si sarà fatta la necessaria pratica per il collegamento elettrico delle varie parti, candela, condensatore, bobina e pile. Sul modello è opportuno montare un interruttore a tempo, del tipo autoscatto per macchina fotografica, o anche di costruzione propria, pneumatico o a molla. È anche necessario mettere due attacchi esterni (o una spina unica) per il collegamento ad una batteria di accumulatori, in modo da evitare la scarica della pila di bordo durante l'avviamento del motore prima del volo. Alcuni preferiscono anche montare un interruttore esterno a cordicella, per prove di decollo. In mancanza di specifiche indicazioni del costruttore del motore, lo schema elettrico da adottare è quello illustrato su « L'Aviazione » N. 16 del 1938.

La messa a punto in volo di un aeromodello con motore a scoppio, sia per quanto riguarda il motore, sia per quanto riguarda la parte aerodinamica, richiede da parte del costruttore pazienza, pratica e molta attenzione. L'aeromodellista non deve dimenticare che un modello di questo tipo, oltre a rappresentare per il suo peso e la sua velocità un pericolo per eventuali disattenti e sfortunati spettatori, è anche una possibile sorgente di incendi, per la presenza a bordo di benzina e di un organo riscaldato come il motore. Il diffondersi di aeromodelli con motore a scoppio, nelle mani di giovani irresponsabili e incapaci di una elementare ma necessaria prudenza, può portare come conseguenza la proibizione di provarli senza limitazione di tempo e di luogo, con grave danno anche degli appassionati di giudizio.

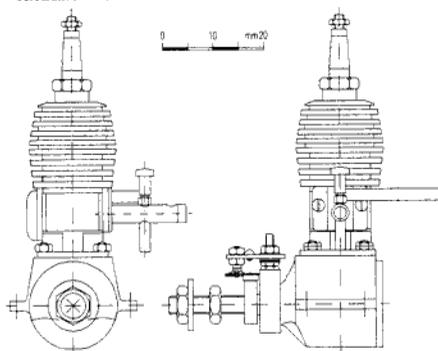
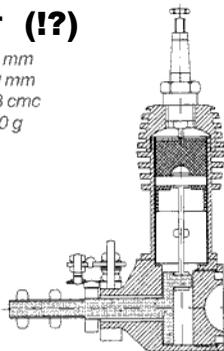
È bene perciò che tutti gli aeromodellisti, nel dedicarsi allo studio degli aeromodelli con motore a scoppio e nel favorire la diffusione, tengano bene presente i pericoli possibili, che un maneggio attento e razionale può completamente evitare.

L. LIPPE

L'È BRÛT (!?)

Corsa 20.00 mm
 Alesaggio 20.00 mm
 Cilindrata 6.28 cmc
 Peso 283.00 g

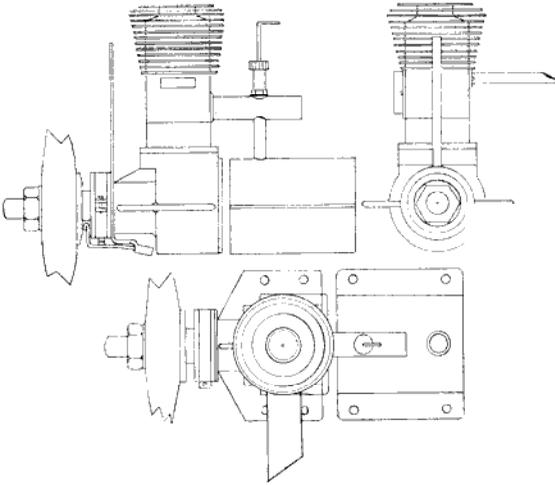
Carter alluminio
 Tappo poster. alluminio
 Corpo centrale alluminio
 Coperchio trav. alluminio
 Ccp. scar. vent. alluminio
 Testata alluminio
 Albero acciaio
 Pistone ghisa
 Bronzina ottone
 Biella acciaio
 Spirotto acciaio
 Cond. scarico acciaio
 Carburatore acciaio



Il motore del 1938 ridisegnato da Marcello e battezzato da Giacomo; la rozza vista del motore assemblato e dei suoi particolari



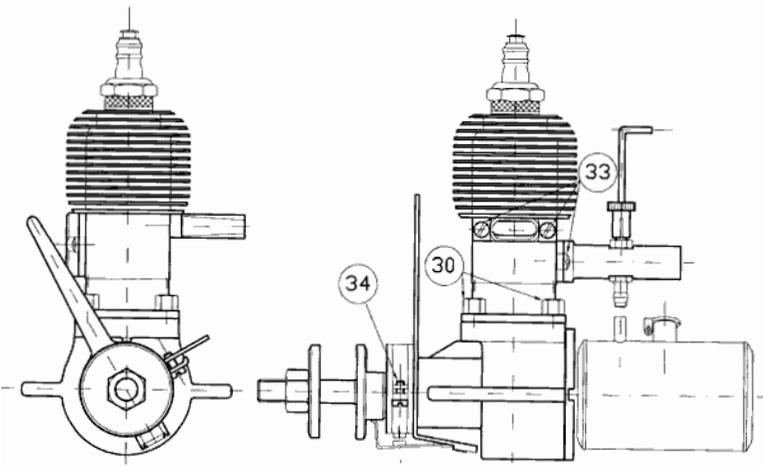
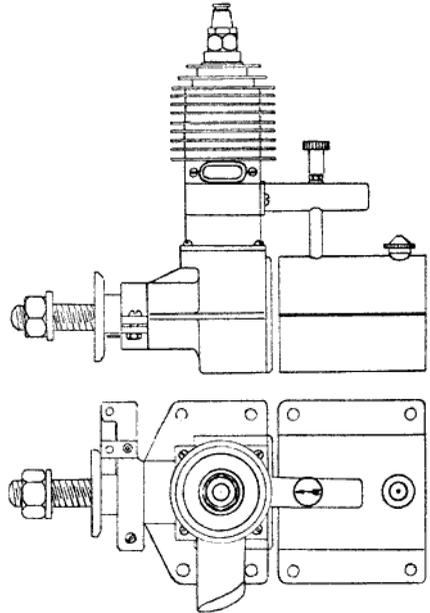
“DINAMITE” - TRITTICI



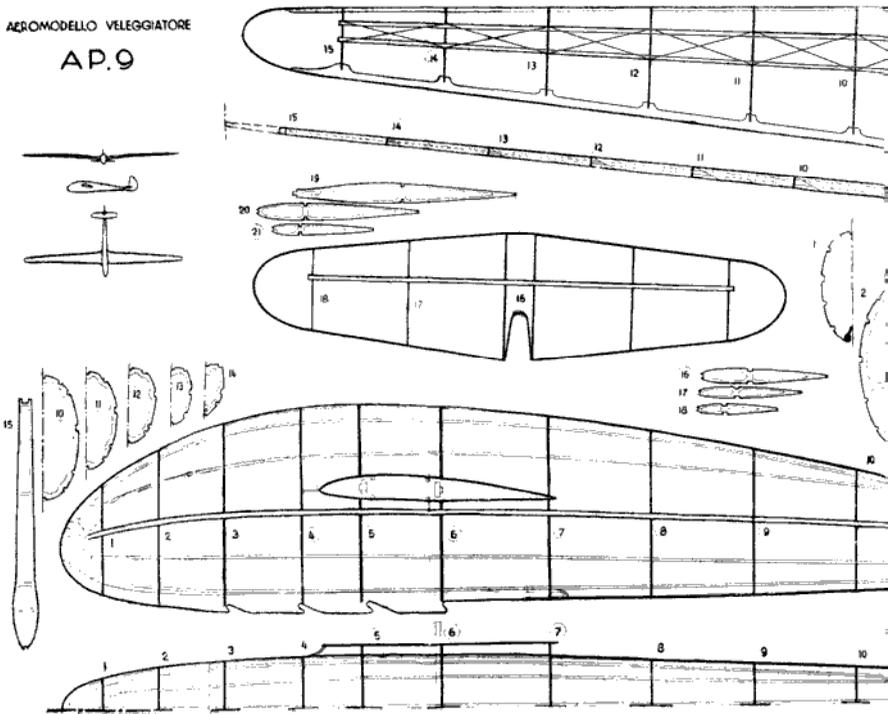
(▲) - In alto il trittico con tutti i particolari messo in vendita da l'Aviominima (s.d.) in scala 2:1,

(►) - alcune delle viste ricavate da L'Aquilone del 1938,

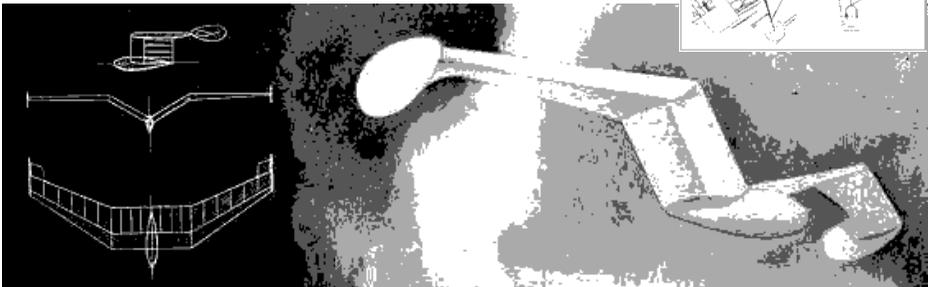
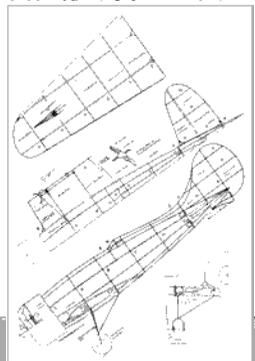
(▼) - e quelle tratte dal volume di Giacomo Mauro (*"I motori italiani ..."* 2006) che si rifanno alle recenti repliche

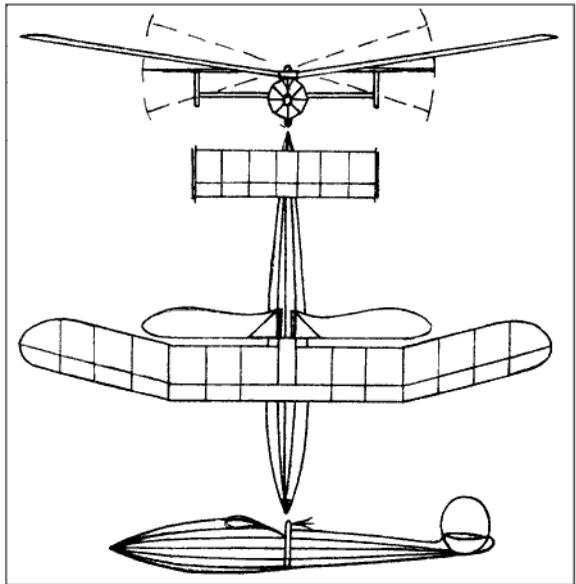
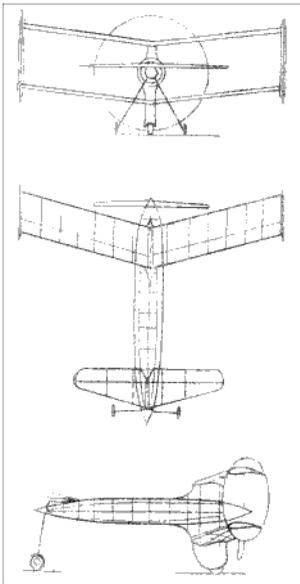
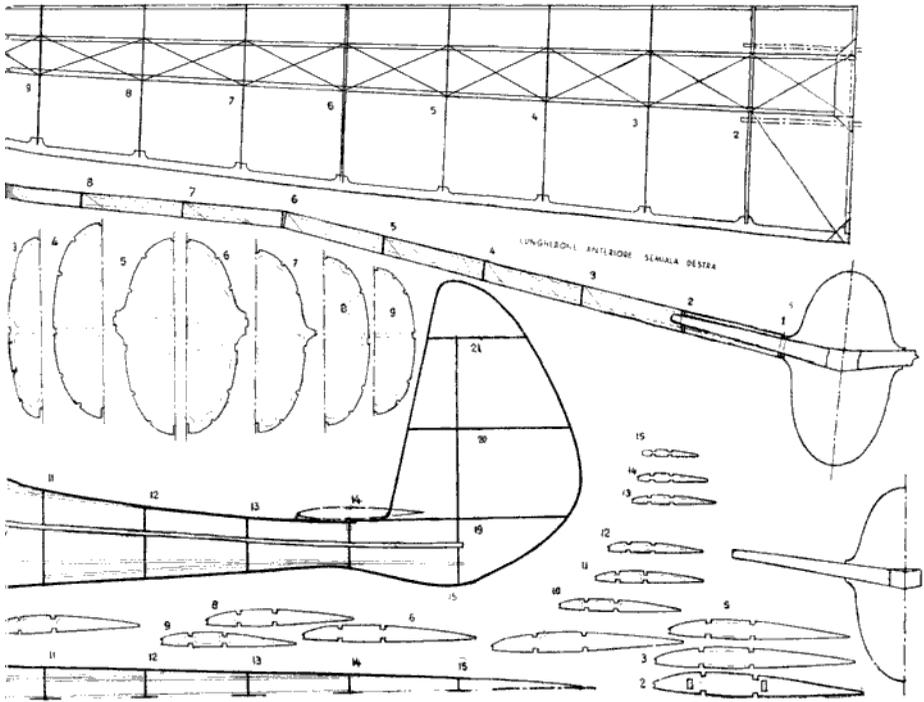


AEROMODELLO VELEGGIATORE
AP.9



▲▲ Il bellissimo veleggiatore "AP9" che riproduce l'aliante tedesco "Rheiniand" (AQ 1938 n.9); ► "l'AP7" semiriproduzione (AQ 1937 n.50-51); ►► Il GF4 canard biblano (AQ 1939 n.19); ►►► il "Lupus 5" modello ad elitre (AQ 1939 n.50). ▼ Una bella immagine di come venivano presentati i modelli della serie "Lupus" su l'Aquilone



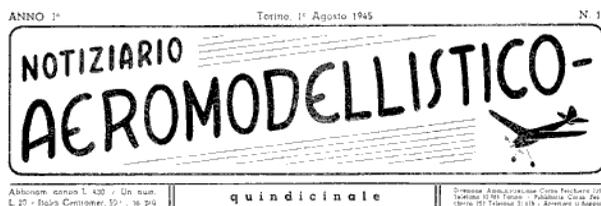


1945-46 ...a guerra finita, la ripresa della nostra editoria

Occorre giungere a metà degli anni '45, a guerra finita, per riannodare con maggiore continuità i nostri interessi verso i modelli volanti supportati da iniziative editoriali che non si sono fatte attendere: molte infatti furono le

testate che si proposero con maggior o minor fortuna.

Fra le prime il NOTIZIARIO AEROMODELLISTICO, un quindicinale che comparve a Torino nell'agosto del 1945, direttore responsabile Franco Muscariello. Il giornale si propose subito con belle tavole pulite, leggibili, finalmente con qualche bel motomodello e con la proposta di motori italiani. La pubblicazione terminò con il n. 24 del luglio del 1946.



ANNO I - VOLUME I - N. 1
RIVISTA QUINDICINALE
Spediz. in Abb. Post. - G. III

MODEL LISMO

Ho posticipato la presentazione di MODELLISMO, edito a Roma, perché il momento della sua uscita lascia qualche perplessità. Il n. 2 porta la data 15 dicembre 1945; al piede di p. 19 i nomi di Gastone Martini, direttore responsabile e Mario Guerri, redattore capo: due nomi (Zio Falcone e Crivello) che per i lettori de l'Aquilone erano personaggi noti e amati. Nella seconda pagina di quel numero 2 si legge: *"ATTENZIONE! Poiché abbiamo voluto utilizzare la copertina stampata un anno fa (quindi 1944 n.d.r.) quando la rivista doveva essere di 48 pagine, il contenuto di questo fascicolo non corrisponde al sommario"*.

Allora il bellissimo n. 1 di Modellismo, edito presso lo Stabilimento Grafico Capriotti ma non firmato, è possibile che risalga al MCMXLII (la data originale è in numeri romani) riportato al piede della terza di copertina. Comunque è la più longeva tra tutte le riviste e ancora oggi esce regolarmente. Questa cadenza è riportata anche nel sommario ma di fatto nel '46 escono quattro numeri, 6 nel '47, 8, 8, 5 rispettivamente nel '48, '49, '50.



Sempre nel 1945 (agosto) esce L'AVIAZIONE PER TUTTI diretta da Adriano Castellani ma con la fine dell'anno prosegue con il titolo L'AVIAZIONE POPOLARE. La pubblicazione si esaurirà con il n. 5-6 del maggio 1947. Durante tutto questo periodo la testata verrà modificata più volte come pure il formato, che praticamente si ridurrà

alla metà con il n. 5, ma i contenuti rimarranno sempre interessanti e i tritici sempre ben leggibili.



Nel giugno 1945 esce a Firenze L'ALA tra le più durature fra tutte queste iniziative la cui pubblicazione va oltre il 1950: direttore responsabile Giorgio Bonsi. Dopo una sosta di qualche mese, con il n. 2 edito nell'ottobre dello stesso anno, la rivista riprende con cadenza mensile e una veste ben più importante di quella del primo numero peraltro ormai quasi introvabile.

L'Ala, insieme a Modellismo quindi, ci farà da sicuro riferimento per il recupero del nostro passato e non solo. Peraltro, altre riviste singole, numeri unici, volumetti, disegni perlopiù in scala natu-

rale, disegni perlopiù in scala natu-

Per l'aeromodellista

è un interessante trattato sulla costruzione, il progetto ed il lancio, oltre a 7 tavole di veleggiatori italiani e stranieri. 24 pp. in grande formato.

lire 35



guida pratica per la costruzione dei modelli ad elastico. 20 tavole di modelli italiani e stranieri, grafici di profili, una completa tavola costruttiva di un modello Wakefield.

86 pag., formato 1/16 - lire 90

Nuova pubblicazione di tavole costruttive al naturale ed in scala con pezzi al naturale. Esposizione scientifica di problemi aeromodellistici. Attualità fotografica. 20 pagine grande formato.



EDIZIONE DI LUSO - lire 40



40 tabelle per lo sviluppo dei migliori profili per aeromodelli con la descrizione per lo sviluppo e per la lettura dei

grafici. 48 pagine, formato 1/32 - lire 50

L'AVIAZIONE POPOLARE - Via Cerasa, 1 - Cremona

rale di ditte, alcune delle quali affermatesi nel tempo, compariranno prima, contemporaneamente, dopo quelli appena citati. Saranno presi in considerazione e ad essi faremo riferimento quando ne tratteremo qualche spunto significativo.

Ricordiamo tra l'altro PICCOLE ALI che esce a Torino nel Giugno del 1946, direttore responsabile Valerio Corsetti che però nell'Agosto dello stesso anno cessa la pubblicazione. Edito dalle Edizioni Esse di Milano, nel settembre del 1944 viene pubblicato un numero unico "PER L'AEROMODELLISTA" seguito

a distanza da L'AEROMODELLO". Le prospettive dovevano essere quelle di pubblicare una dozzina di numeri unici ma di fatto dopo i primi due non se ne fece più nulla (v. elenco nella pagina successiva).

Semmai Adriano Castellani si farà promotore di una serie di pubblicazioni che lo vedranno



DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: PERIODICO DEGLI AEROMODELLISTI ITALIANI | Afferenza mensile L. 400 - Speditezza L. 100 | Torino - Via Cerasa, 1 - Edizione 1946 | Distribuzione in abbonamento (solo Gruppo)

impegnato anche con diversi suoi progetti. Così nel volumetto "IL MODELLO AD ELASTICO" oltre a una sostanziosa introduzione relativa a questi modelli, verranno pubblicati numerosi tritici italiani e stranieri relativi a questa specialità, allora assai in voga e il tutto sarà completato da una serie di utili profili. Sempre a cura di Castellani vedrà la luce un fascicolo riguardante i veleggiatori il "MODELLO VELEGGIATORE", appunto, con la solita introduzione e alcuni interessanti tritici sempre

*Piano generale della piccola
enciclopedia aeromodellistica*

aeromodello

Questa interessante ed originale opera, che raccoglie in brevi trattazioni tutti gli argomenti che toccano della progettazione e costruzione degli aeromodelli di tutti i tipi e delle loro parti, sarà completata nel più breve tempo nei suoi

dieci volumetti

tra loro indipendenti, i quali portano i titoli

a e r o m o d e l l o
p e r l' a e r o m o d e l l i s t a
m o d e l l i v o l a n t i
a v i a z i o n e m i n i m a
a e r o m o d e l l i s m o
p i c c o l e a l i
a e r o m o d e l l i i n s c a l a
a e r e i i n m i n i a t u r a
l' a e r o c o s t r u t t o r e
a e r o m o d e l l i i n c o n s u e t i

L'opera completa formerà un volume di circa 250 pagine, contenente tavole costruttive di non meno di 30 modelli volanti di ogni tipo, molte tavole costruttive di motorini, una dozzina di tavole riproduttrici in scala velivoli veri, oltre 40 brevi monografie, accompagnate da foto, di aeroplani da guerra. Sono usciti i primi due volumetti, che possono acquistarsi al prezzo di L. 12 e L. 30 nelle edicole, o presso la S. A. Diffusione della Stampa, via Arditi 8 Milano, concessionaria per la vendita, oppure direttamente presso la Casa.

italiani e stranieri, perlopiù di media dimensione. Infine in "MODELLI VOLANTI" compaiono interessanti motomodelli nei quali ancora si scopre la mano del Nostro. Sempre a



cura di Castellani un minuscolo volume, formato 1/32, contenente una serie di profili, una vera manna per chi voleva progettare il proprio modello.

In alcuni numeri di "ALATA" del '45-'46 vengono pubblicati Interessanti trittrici italiani e stranieri di veleggiatori, elastico, a motore. Non va dimenticato infine "L'AZZURRO" curato da Sandro Mossotti il cui primo numero esce nell'aprile del 1947 ma di questa fatica ben presto si perdono le tracce.

Marcello Zunica

6[^] Trofeo Enrico De Angelis1[^] - Memorial G.Luigi Gazzea Terni - 3 giugno 2018

Come è ormai accertata consuetudine, sul campo di volo del G.M.T. - Gruppo Modellistico Ternano, indetto da SAM 2001-L'Aquilone e SAM-Italia Chapter 62, organizzato da "R.I.A.S." (Raggruppamento Interregionale Aeromodellisti Storici) domenica 3 giugno si è svolto un raduno-gara per aeromodelli O.T. denominato "6[^] Trofeo Enrico De Angelis" a cui abbiamo abbinato il "1[^] Memorial Gian Luigi Gazzea" fortemente voluto e aver reso omaggio, con immenso affetto.



Una bella inquadratura dei partecipanti e dei loro modelli

Debbo confessarvi che, da come si erano messe le "cose" non mi sarei aspettato nulla di meglio, dato il tempo incerto che non faceva presagire niente di buono e gli anatemi delle solite cassandre che mi hanno fatto tremare i polsi fino alla domenica mattina. Per fortuna i soliti timori di chi organizza eventi di questo tipo, sono svaniti appena ho visto arrivare i primi amici concorrenti che sono, poco dopo diventati 18 con ben 24 modelli in gara, visibilmente sdraiati sul prato perfettamente rasato del nostro campo di volo (vedi foto).

A p p e n a completate le iscrizioni e espletate, con un veloce briefing, le operazioni di rito, sono iniziati i primi turni di lancio, suddivisi in 4 batterie, lanci che sono terminati prima delle ore 13, giusto in tempo per



Il momento della premiazione sotto lo sguardo attento del Presidente

stilare le classifiche, effettuare la premiazione per i primi tre classificati per ogni categorie, preceduto da un modesto omaggio donato a tutti i graditissimi convenuti signore comprese.

Non vi propinerò la solita impietosa cronaca di chi ha vinto e chi no, perché per me hanno vinto indistintamente tutti! Invece voglio provare a trasmettervi la gioia, l'allegria e lo spiccato senso di fraternità che ha pervaso



I preparativi per il lancio ...

tutti noi prima, durante e dopo l'evento quando ormai la stanchezza e il gran caldo sono arrivati sulle nostre gambe, ci siamo messi a tavola, assetati e affamati, abbiamo trangugiato alla velocità della luce il meritato pasto con un tintinnio di bottiglie, che andavano via via svuotandosi, fra i lusinghieri commenti dei nostri cari amici e signore, che ancora ringrazio della loro squisita presenza, nella speranza di rivederci ancora per il 16 settembre prossimo sul nostro campo di volo in occasione della 5ª Giornata Mondiale "Ala di Luce" evento ideato e fortemente voluto dal caro amico Paolo Montesi.

All'uopo si allegano alcune foto e tabelle che spero rendano l'idea di quanto ho scritto. Saluti carissimi.

Giuliano Rosati



... e ancora lui, preso dal volo, che gli varrà il 2° posto

La classifica

	Ci.	PARTECIPANTE	Città	MODELLO	1°Lancio	2°Lancio	3°Lancio	TOTALE
TEXACO	1°	Cecconi Maurizio	Rm	K.L.61	900	598	900	1800
	2°	Montesi Paolo	Roma	Bomber	900	457	=====	1357
	3°	Landini Fabrizio	Siena	Ohlsson	406	900	=====	1306
	4°	De Angelis Fabio	Terni	Leda II°	357	900	=====	1257
	5°	Rosati Giuliano	Terni	P.B.2	442	=====	300	742
	6°	Micheli Franco	Rieti	K L 61	183	nullo	419	602
	7°	Crismani Giorgio	Grosseto	Cobra	561	=====	=====	561
	8°	Wessely G. Carlo	Roma	Quaker Flas.	76	70	nullo	146
		Baldari Ugo	Rm Paestr.	Rambler	motore	=====	=====	
		Lustrati Silvano	Roma	Pilade	rinuncia	=====	=====	

1/2 A TEXACO	1°	Riccardelli Antonio	Viterbo	Kerswap	900	900	=====	1800
	2°	Wessely Gian Carlo	Roma	Diaman demon	369	465	531	996
	3°	Baldari Simone	Palestrina RM	Kerswap	280	360	486	846
		Maesano Mario	Viterbo	Baby mer.				
		Maesano Mario	Viterbo	Kerswap				
		Sagnotti Maurizio	Roma	M.G.2				

OTE	1°	Cassinis Andrea	Roma	Baby Mer.	600	537	301	1137
	2°	Spadaro Domenico	Umbertide	Kerswap	317	330	=====	647
	3°	Santoni Curzio	Roma	Strato Stresck	149	246	235	481
	4°	Massi Marco	Arezzo	De Filippis	190		Rottura motore	190

Raduno Malpensa - 3 giugno 2018

Il Raduno si è svolto regolarmente: tempo, pista, organizzazione ottimi sotto tutti i punti di vista: direttore di pista (E. Macchi), cronometristi e collaboratori tutti all'altezza della situazione; nessun intoppo organizzativo e svolgimento regolare dei voli.

Servizi ben programmati: panini e bibite offerti e portati sulla pista dall'organizzazione nell'intervallo per il pranzo. Peccato per la partecipazione dei concorrenti piuttosto scarsa, ai limiti della ... decenza e comunque un grazie a tutti gli intervenuti.

Coppe e pergamene ai classificati e omaggi enologici a tutti i collaboratori.

Roberto Rossi

GARA GIP 46 MILD

3-06-2018

Classifica	Concorrente	Motore	1° batteria	2° batteria	Vel kmh
1	Garofali Leonardo		22,85	22,90	157,55
2	Muzio Manfredi		27,00	27,21	133,33
3	Rossi Roberto		29,40	29,31	122,82
4	Pagani Sergio		30,70	30,15	119,40

GARA Trofeo GAROFALI G-20G

3-06-2018

Classifica	Concorrente	Motore	1° batteria	2° batteria	Vel kmh
1	Garofali Leonardo	G-20G	30,39	27,38	131,48
2	Rossi Roberto	G-20G	28,83	27,82	129,40

GARA Trofeo GAROFALI G-15

3-06-2018

Classifica	Concorrente	Motore	1° batteria	2° batteria	Vel kmh
1	Rossetti Alessandro	G15	Nulla	24,47	147,19

GARA Trofeo Saudella 6,5

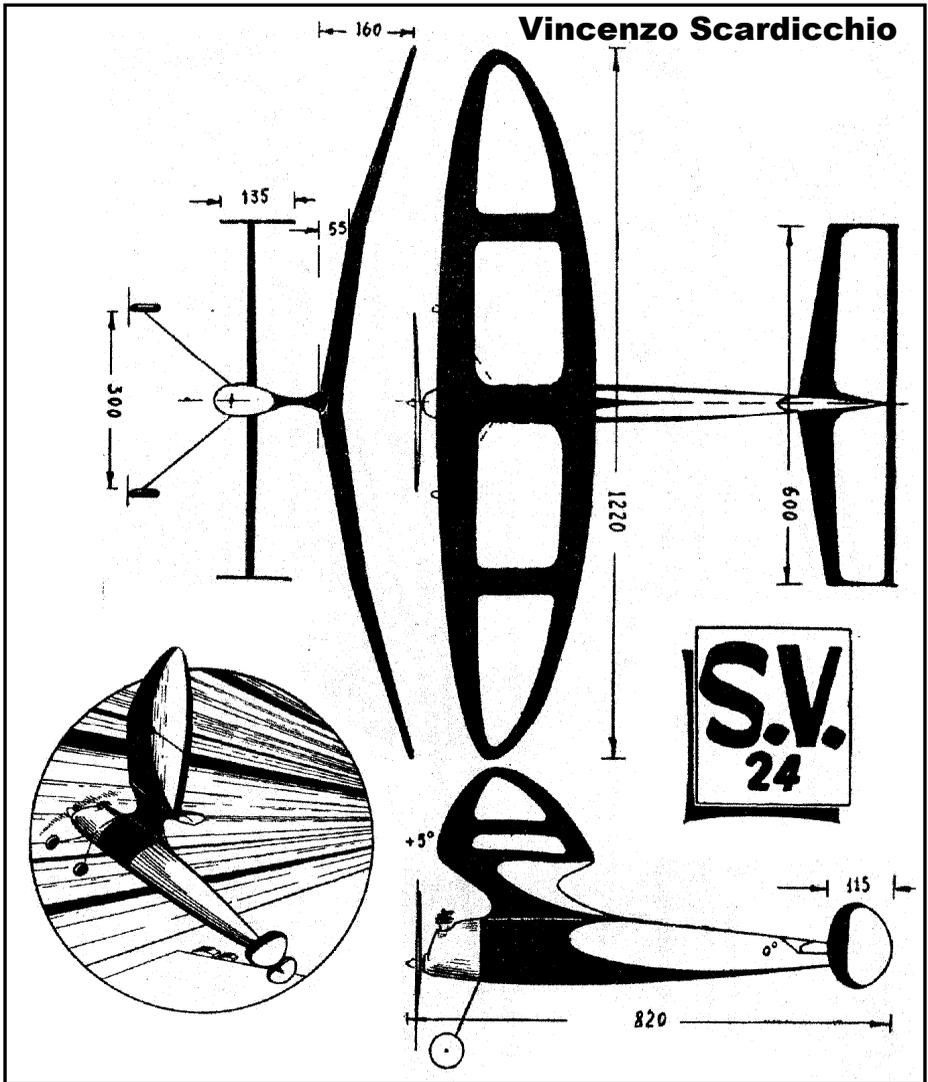
3-06-2018

Classifica	Concorrente	Motore	1° batteria	2° batteria	Vel kmh
1	Rossi Roberto	OPS 40	22,02	26,93	163,49
2	Angeloni Salvatore	ST 40 S	24,20	24,46	148,76

GARA WEATHERMAN

3-06-2018

Classifica	Concorrente	Motore/Classe	1° batteria	2° batteria	%
1	Rossetti Alessandro	3,5 / IV	16,10	Nulla	102,5
2	Angeloni Salvatore	3,5 / IV	16,90	16,59	97,0
3	Angeloni Salvatore	10 / VII	15,34	15,55	90,7
4	Angeloni Salvatore	5,0 / V	16,05	16,24	90,5



L'S.V. 24 comparso su 'l'Aviazione popolare' n.2 del 1945, un modello ineccepibile nella sua presentazione che, anche a detta dell'autore, si rifà ai modelli americani alla Goldberg.

Un ricordo per un "antico" aeromodellista che forse ha "smarrito" molti avversari dei campi di gara, vecchi amici aeromodellisti che gli sono andati avanti. Coloro che lo ricordano, lo salutano con affetto attraverso queste pagine

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
21/22 Apr	Lugo RA	VVC Gara C.I. F2A-F2B-F2C C.I.	L. Lanzoni	368-607198
29 Apr	Forlì FC	Trofeo Romagna - categorie varie	R. Mersecchi	0543-400552
6 Mag	Gallarate VA	Gara auto modelli VVC	M. Castagnetti	335-6227865
6 Mag	Cantone di Carpi MO	Trofeo A. Coristi - categorie varie	V. Sabbadini	338-4805540
13 Mag.	Sassuolo MO	VVC Gara GIP.46 - Trofeo Garofali	M. Castagnetti	335-6227865
20 Mag	Sassuolo MO	VVC - F2A-F2C C.I.	M. Castagnetti	335-6227865
20 Mag.	Valle Gaffaro FE	Trofeo del delta - Categorie varie	M. Baccello	331-3603841
20 Mag	Fiano Romano RM	10° Raduno Tomboy Rally e aliantini	C. Santoni	cusanton@tin.it
27 Mag	Fontanelato PR	Memorial Longagnani - Saccani	G. Colla	0521-6490395
3 Giu	Malpensa MI	VVC Gara GIP.46 - Trofeo Garofali	P. Muzio	338-9264637
3 Giu	Vergiano RN	Coppa Falchi - categorie varie	D. Bruschi	0541-729119
3 Giu	Terni TR	Memorial Gazzea - categorie varie	G. Rosati	338-6415744
3 Giu	Caldano VI	Raduno VVC e F2B Cisalpino	G. Zenere	335-6130031
23/24 Giu	Augusta SR	VVC Gara GIP.46 - Garofali		
24/29 Giu	Jakabszallas U	Eurosamchamp		
8 Lug	Lugo RA	VVC Gara GIP.46 - Trofeo Garofali	L. Lanzoni	368-607198
8 Lug	S.G. Valdarno AR	Coppa Chianti - categorie varie	A. Piccioli	339-3337514
13/19 Lug	Landres F	Mondiali VVC		
22 Lug	San Dalmazio MO	Raduno del Frignano - categorie varie	M. Vallicelli	
18 Ago	San Dalmazio MO	Raduno del Frignano - categorie varie	W. Gorzanelli	347-5547369
7/9 Set	Lugo Ra	Coppa d'oro VVC	L. Lanzoni	368-607198
8/9 Set	Valle Gaffaro FE	Concorso Nazionale OT	M. Baccello	331-3603841
16 Set	Gallarate VA	Gara auto modelli VVC	M. Castagnetti	335-6227865
16 Set	Terni TR	5° Raduno Ala di Luce	G. Rosati	3386415744
16 Set	Chiasiellis UD	F2A-F2C GIP.46 Jet-Classe C-Garofali	S. Zanin	zaninstefano@alice.it
7 Ott	Monza MB	Gara auto modelli VVC	M. Castagnetti	335-6227865
13 Ott	Fiano Romano RM	Trofeo Frank Ehling 1/2 A texaco	C. Santoni	cusanton@tin.it
14 Ott	Sassuolo MO	F2A-F2C C.I. Trofeo fiere d'ottobre	M. Castagnetti	335-6227865
28 Ott	Tegoleto AR	Trofeo Ninetto Ridenti	M. Massi	338-6283318
1/2 dic	Ramacca CT	Gran Prix dell'Etna - categorie varie	C. Minotti	c.minotti@tin.it

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

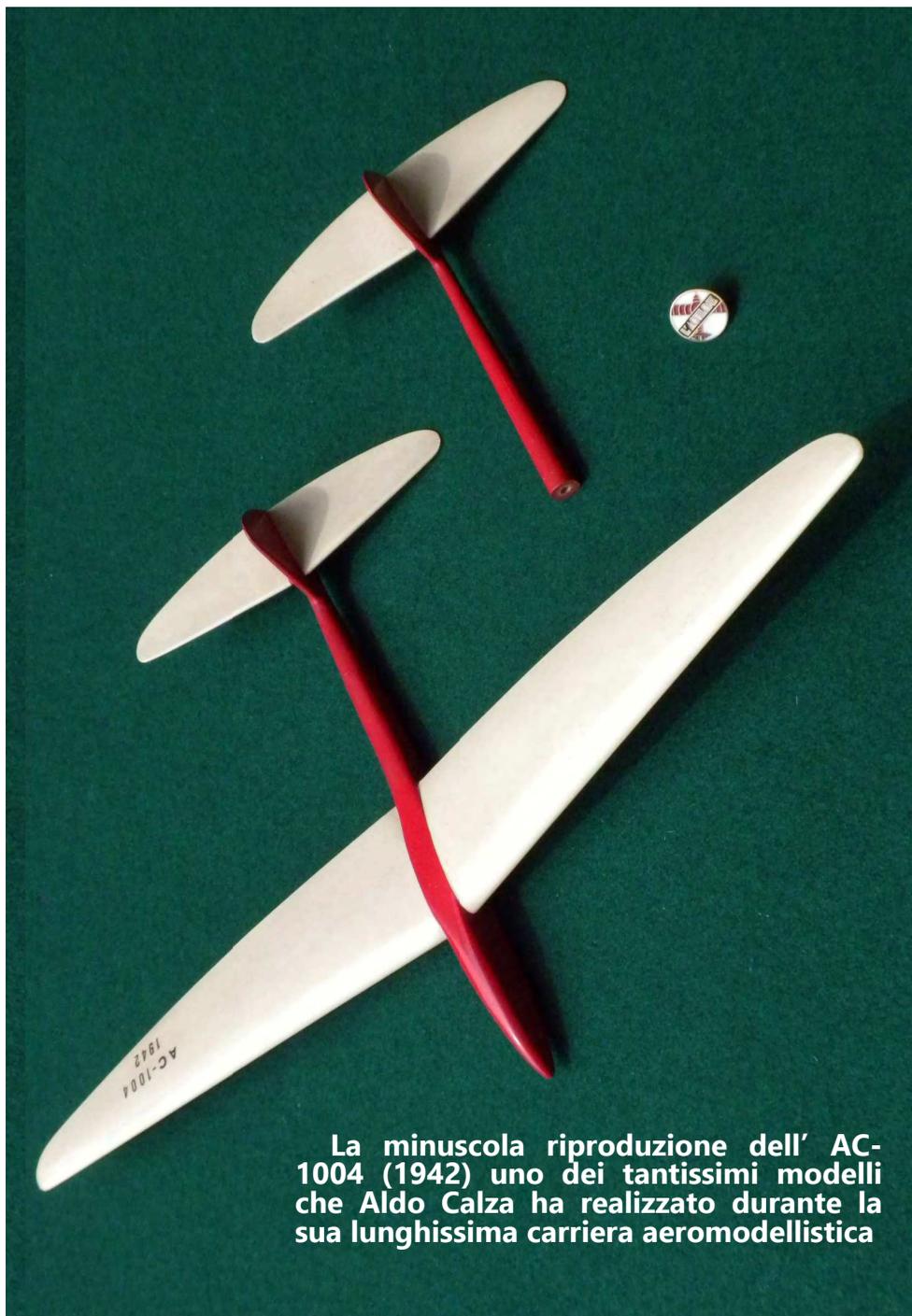
tel. 049.651134 - 333-9155550 - E-mail: marzu.aercad@alice.it

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



La minuscola riproduzione dell' AC-1004 (1942) uno dei tantissimi modelli che Aldo Calza ha realizzato durante la sua lunghissima carriera aeromodellistica