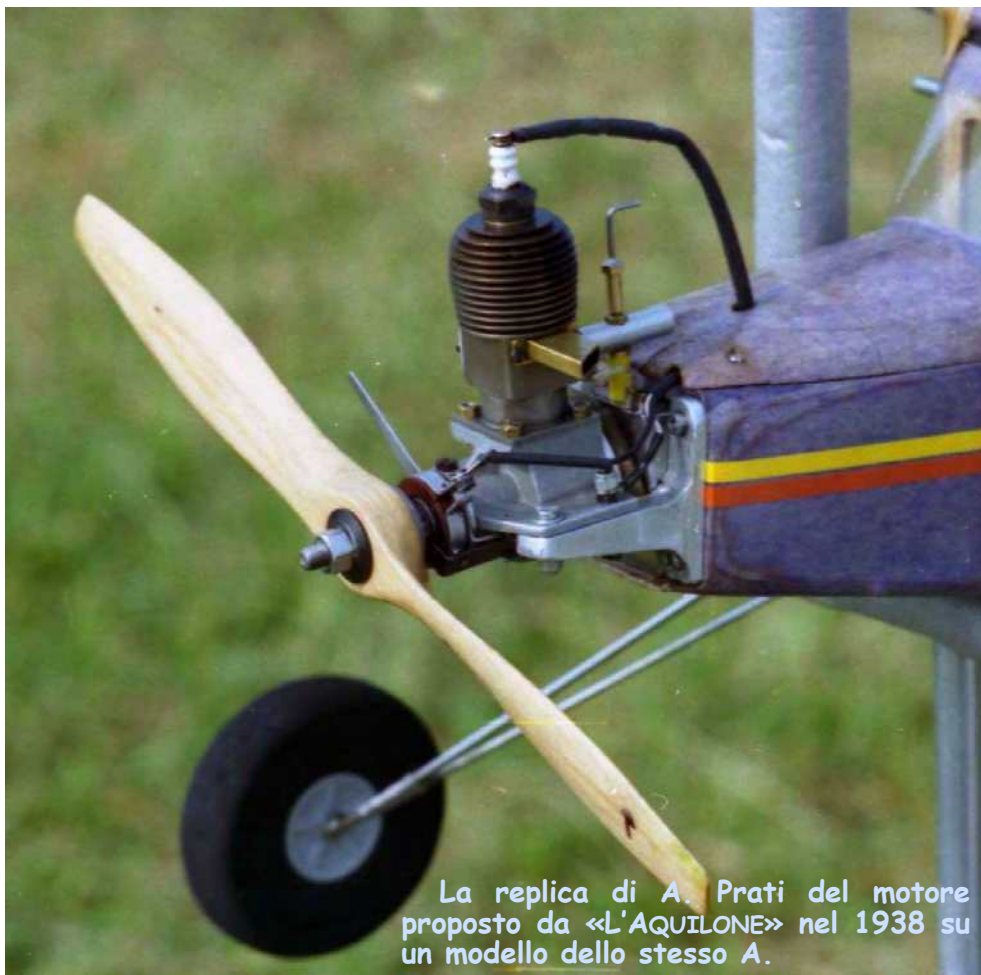


L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 94

Luglio - Agosto 2018



La replica di A. Prati del motore proposto da «L'AQUILONE» nel 1938 su un modello dello stesso A.



L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

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

CONSIGLIO DIRETTIVO

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

SOMMARIO

- Dalla Redazione	M. Zunica	pag. 1
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 3
- I nuovi soci onorari	P. Montesi	" 4
- L'avvento del legno di balsa	Gb. Loffredo	" 6
- «Tucano» nostalgia 2 5 cc	F. Posa	" 12
- Lo «Scricciolo» un 65 (Fea)	M. Zunica	" 16
- Trofeo Postale F. Ehling	C. Santoni	" 19
- VI^ Gara Autonomy	G. Mascherpa	" 22
- Classifiche campionato europeo	Redazione	" 24
- Augusta: Trofei GIP e Garofali	M. Catalano	27

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da M. Catalano, G. Mascherpa, P. Montesi, F. Posa, C. Santoni, 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 "La replica di Amato Prati".
Nella quarta di copertina "Gruppo Falchi (BG) - Lancio simultaneo mondiale".

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

DALLA REDAZIONE

Alla conclusione di un nuovo numero della rivista intesa a dare un significato ai nostri temi, valutata la fatica fatta, soppesati i contenuti, i nomi e i numeri dei collaboratori (che meritano un sentito ringraziamento) e commisurato il tutto con i possibili lettori che seguiranno, quasi sempre il rendiconto finale può non essere negativo se si considera che a una “certa età” quando le gambe cominciano a far cilecca, con 40° gradi di temperatura, con le cavolate somministrate dalla tv o dai giornali si è riusciti a realizzare qualcosa a cui si è sempre creduto

Nulla di più, e se in questo numero ho visto una maggiore presenza di collaborazioni rispetto al periodo precedente mi auguro che quanti mi scrivono per recriminare su ciò che non va a livello strutturale esterno, vogliano lamentarsi in maniera puntuale e meglio ancora sotto forma di una precisa nota.

Ricordo che su L’Aquilone c’è spazio per tutti!

Ma torniamo alla SAM, a quella strana Associazione che dovrebbe prediligere i “modelli d’epoca”.

Tanto per commentare qualcosa dei contenuti di questo numero, è bello constatare che c’è ancora qualcuno che sintetizza il recupero e i voli del Tucano facendosi coinvolgere in una atmosfera di vera partecipazione alla costruzione, alle prove, alle gare, ai risultati che il modello ha ottenuto, e si rivolge con slancio verso chi ha progettato quel bellissimo modello o a chi nei successivi collaudi lo ha aiutato.

Da veterano, capisco bene questa atmosfera, tanto che mi sono fatto coinvolgere dal bilancino di Fea (v. I^a di cop. AQ93) quando mi è stato regalato, e dal suo Scricciolo (v. nota in questo numero) che di colpo mi ha riportato ai miei 65 e 80 cm dell’immediato dopoguerra, un modellino che ho visto volare “ieri” ma anche non tanto tempo fa quando la nostra SAM organizzava gare per i Wakefield e per i 65: ed erano gare di volo libero con tutto il loro grado di libertà e che mantenevano l’intima suspense delle competizioni di questo tipo.

Lo Scricciolo con le sue toppe, sì le sue immancabili toppe frettolosamente appiccicate sul campo “tanto poi ci pensiamo a casa” (quando mai è successo !?), con la sua matassa appena arrotolata

segno, anche, di una particolare tecnica per mantenerla leggermente tesa tra i ganci; ma quale elasticista non aveva le sue segrete astuzie per ottenere il meglio dal suo modello e il tutto, nel caso specifico, evidenziato da un inverosimile “non peso (32 g)”.

Chi non conosce certe sfumature, quei sottili risvolti affettivi (lasciatemelo passare), quelle sottigliezze costruttive, quelle astuzie tecniche non può cogliere in pieno la vera essenza del modello storico.

E a questo punto il discorso si farebbe molto serio e anche molto difficile perché dovrebbe imporre l'approfondimento della nostra storia e sicuramente quanti in questi ultimi anni si sono dati da fare per riproporre e divulgare i documenti relativi alla storia del nostro aeromodellismo (v. la digitalizzazione de L'AQUILONE da parte di Eraldo Padovano ma anche di altri circa le riviste del dopoguerra) sicuramente avevano in animo di permettere a chi veniva dopo una reale cognizione e una precisa narrazione dell'aeromodellismo.

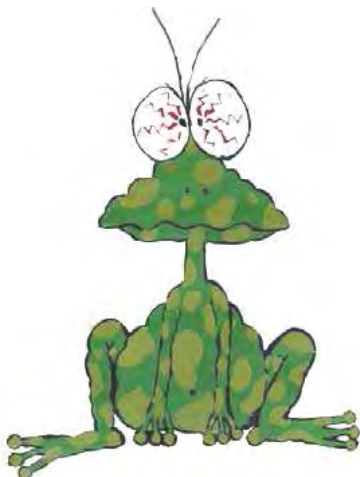
In questo periodo ricevo numerose mail circa la sorte e le gare di veleggiatori, sul modo di lanciarli, su come tener conto della quota raggiunta e su come si può controllare il tempo per raggiungerla. Appena lessi il primo regolamento sugli “OTVR-E” scrissi un pezzo di fuoco che successivamente modificai perché qualcuno nel frattempo aveva avuto il buon gusto di rappezzare gli svarioni più evidenti di quel regolamento ... anche se avrebbe dovuto avere la sensatezza di cassarlo del tutto!

Rimando alle pagine 12-17 del L'Aquilone n. 91 «Veleggiatori O.T. o Electric Glider?» e mi rammarico di non essere stato più incisivo da suscitare qualche polemica.

Concludevo la mia nota, chiarendo che se mi soffermo sulle forature che hanno deteriorato e ribaltato i principi fondativi della SAM non è per sollecitare a volare secondo i canoni appena ricordati; è ovvio e giusto che ciascuno si adegui a ciò che preferisce e lo soddisfa di più purché quanto realizzato non venga ascritto al patrimonio dell'aeromodellismo storico.

Marcello Zunica (agosto 2018)

LA PENNA AL SEGRETARIO



Una lettera di Poste Italiane mi comunica che dal 1° ottobre 2018 il settore carte di credito sarà gestito da una nuova società denominata PostePay S.p.A. Conseguenza di questa operazione è che vengono cambiate le coordinate bancarie delle carte postepay. La carta PostePay che molti di voi hanno utilizzato per versarmi la quota sociale e altri pagamenti cambia il codice IBAN:

Il vecchio, valido fino al 30 settembre 2018 è:

IT15T 07601 05138 2227 6492 2769

Il nuovo, valido dal 1° ottobre 2018, è:

IT05S 36081 05138 2227 6492 2769

e il suo codice BIC/SWIFT è PPAYITR1XXX.

Ovviamente il nuovo codice IBAN lo trovate anche in terza di copertina.

Elezioni per il rinnovo del consiglio direttivo per il triennio 2019-2021.

In allegato trovate:

- *Scheda elettorale;*
- *Busta preaffrancata indirizzata al presidente della commissione elettorale;*
- *Busta contrassegnata dalla scritta: Contiene la scheda elettorale;*
- *Foglietto di istruzioni.*

La scheda elettorale si compone essenzialmente di un riquadro con varie colonne.

Nelle prime due sono indicate le cariche del Consiglio Direttivo e i nominativi degli attuali componenti. Nelle colonne successive sono indicati i nominativi dei soci che hanno presentato la propria candidatura e una casella in bianco.

La votazione viene espressa contrassegnando, per ogni carica, il nominativo del candidato prescelto o inserendo nella casella in bianco il nominativo di un candidato di vostra scelta. Non sono ammessi altri segni.

La scheda compilata deve essere inserita nella busta destinata a contenerla che, dopo essere stata chiusa, deve essere inserita piegata, nella busta preaffrancata indirizzata al Presidente della commissione elettorale.

Siete pregati di provvedere alla spedizione al più presto per evitare dimenticanze e possibili consegne oltre il tempo utile per lo spoglio che deve essere fatto entro la fine del mese di ottobre. Perché il risultato sia valido, occorre che la partecipazione al voto superi il 40% degli aventi diritto, cioè dei soci ordinari maggiorenni.

Pino Carbini



Carissimi,
in quest' anno 2018 la SAM 2001 "l'Aquilone", ha premiato con la pergamena di "Socio Onorario" ben quattro aeromodellisti famosi: Luigi Binelli, Gaetano Di Ronza, Silvano Lustrati e Augusto Fontolan.

Uno degli attestati è volato in Ungheria al Campionato Europeo, dove è stato consegnato da Posa a Luigi Binelli, che compiva gli anni proprio in quei giorni. Invece Carbini consegnerà personalmente, in agosto, la pergamena all'amico Augusto Fontolan.

Per i due romani, Silvano Lustrati e Gaetano Di Ronza, abbiamo pensato ad una cena nel nostro studio, dove da qualche anno ci incontriamo a gennaio.

È stato tutto affettuosamente preparato: accoglienza, festeggiamenti e scelta del menu. Durante il convivio la presentazione di uno squisito "pesce finto" ha suscitato l'ammirazione dei convitati tanto che, tra scatti fotografici a ripetizione e risate generali, tutti si sono dimenticati di



fare la classica foto ai due festeggiati con in mano l'attestato.

A conclusione della serata, Silvano Lustrati, con materiale aeromodellistico accuratamente impacchettato, ha donato dopo un applaudito sorteggio, un pensiero a tutti i partecipanti.

Per dovere di cronaca, oltre alle Signore, erano presenti: Di Chiara, Santoni, Loffredo, Quaglieri, Montesi, Fortini, Gangemi, Capitani, Sagnotti, Cavallaro e Carbonara.

Come ultima notizia sono contento di comunicarvi che dal 22 maggio, fa parte della nostra famiglia anche il comandante pilota sig.ra Fiorenza De Bernardi, figlia dell' Asso dell' Aeronautica Mario De Bernardi, e prima donna italiana, pilota di linea. Alla sig. ra Fiorenza ho consegnato la pergamena di SAM 2001, durante i festeggiamenti organizzati dall' Aeronautica Militare all' Aeroporto "Mario De Bernardi" di Pratica di Mare.

Un caro saluto a tutti



Paolo Montesi



L'avvento del legno di «balsa» in GRAN BRETAGNA la successiva diffusione in EUROPA

L'introduzione del legno di balsa in Gran Bretagna, e il suo impiego come materiale per il modellismo, risale all'anno 1930 ed apporterà una rivoluzione della tecnica delle costruzioni modellistiche che in breve si diffonderà anche in tutta l'Europa.

E' noto che fino alla fine del 19° secolo si erano costruiti modelli realizzati principalmente con listelli di pino, tiglio, tranciato di pioppo, impiallaccature, compensati, filo di acciaio e ricoperture in seta oleata.

Un modello tipico di quell'epoca era un canard ad elastico (bimatassa) su struttura bistrave ad "A" (Fig. 1) che, anche nelle mani

canard bimatassa sotto un braccio ed un frullatore per uova a doppia frusta posto sotto l'altro braccio convertito in un caricatore simultaneo per le due matasse del modello.

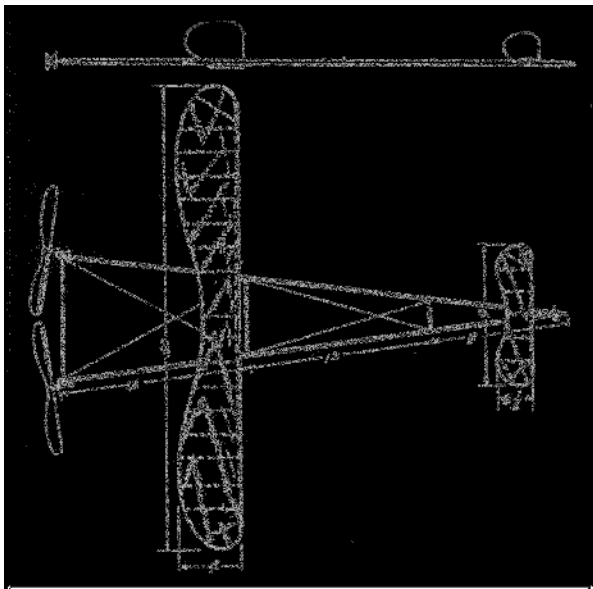
Durante quel periodo era difficile vedere dei modelli con una forma di fusoliera che riprendesse quella di un velivolo poiché un modello con simili fusoliere, a causa del peso, sarebbe riuscito a volare soltanto per qualche decina di secondi.

In quell'epoca alcuni noti modellisti, disponendo dei soliti materiali, con l'ausilio di tecniche costruttive abbastanza complesse erano riusciti ad alleggerire il più possibile le strutture dei loro modelli ottenendo, in questo modo, incrementi dei tempi di volo e maggiori distanze.

Alla fine degli anni '20 gli americani (USA) cominciarono a fare uso di un nuovo leggerissimo legno proveniente dall'America Centrale la cui introduzione o importazione risaliva all'anno 1911.

L'inglese F.A. Collins, che in quegli anni pubblicava "Il Secondo Manuale dell'Aeromodellismo per i Giovani", riportava che i costruttori di veri aeroplani, nel ricercare legni resistenti ma leggerissimi, avevano scoperto, nella zona dei tropici continentali americani, un nuovo

legno dal peso piuma che era stato denominato "balsico". Legno eccessivamente soffice, semplice da lavorarsi, ma allo stesso tempo fibroso e facile a rompersi. Un forte



di un principiante, era molto facile da centrare e far volare. Alla fine degli anni '20 si potevano incontrare aeromodellisti inglesi che si recavano all'aeroporto di Wimbledon con un

scioglimento di un tavolone di 3,00 m di questo legno avrebbe mostrato certamente delle zone deboli ma per il modellismo, date le dimensioni della lunghezza delle tavolette o listelli (1,00 – 1,20 m) non ci sarebbero stati problemi, in quanto, nella loro scelta, si sarebbero potute evitare le parti molto deboli del legno provenienti dal tronco. Si pensava di impiegare il “balsico” per i riempimenti e di rendere la superficie più dura e non scalfibile incollandovi sopra della tela.

Il “balsico”, in seguito, fu utilizzato dalle industrie aeronautiche soprattutto come riempimento dei tubi in alluminio di limitato spessore e, nei nostri giorni, moltissimi timoni orizzontali e verticali degli aerei di linea sono riempiti con il balsa; p.es. quello del Boeing 747. E' noto che questo legno era stato utilizzato dagli Incas ed Indiani per realizzare delle ottime zattere galleggianti e naviganti e da queste proviene la denominazione “balzas” in seguito divenuta “balsa”.

L'albero del balsa, botanicamente chiamato *Ochroma lagopus*, è una pianta a crescita veloce e come già sopra riportato, si trova in Centro America e America Meridionale. Gli alberi di balsa crescono bene in condizioni meteo delle foreste pluviali, preferibilmente in terreni montagnosi inseriti tra fiumi. Questi alberi, durante i primi cinque anni, crescono rapidamente e raggiungono un'altezza di 12 metri. Il rapido sviluppo procura al legno di balsa la peculiare struttura cellulare (Fig. 2) che lo rende leggerissimo. La raccolta ideale è tra i sei e i dieci anni poiché dopo dieci anni, il nucleo interno della struttura dell'albero inizia a marcire e gli strati esterni sono inutilizzabili. Il legno di balsa ha un alto contenuto di umidità e pertanto deve essere essiccato in forno per almeno due settimane prima che possa essere usato commercialmente. Il balsa dispo-

nibile in commercio per i nostri modelli pesa tra 6 e 18 lb/cu.f. (libbre per piede cubico) e per capirci 95-285 kg/m³. La migliore qualità di balsa proviene dall'Equador, ha un colore bianco argenteo pallido, e può pesare soltanto 4 lb/cu.f. pari a soli 50 kg/m³ (a confronto il legno di “pioppo” ha un peso di ≈ 400 kg/m³).

Da quanto finora descritto, si dedurrebbe

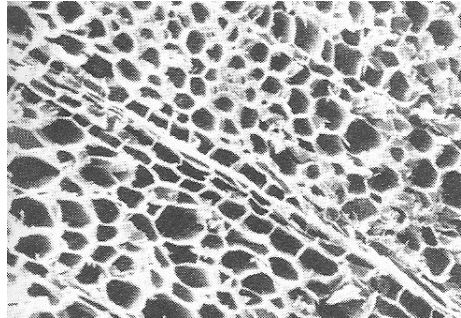


Fig. 2 - Struttura cellulare balsa

che la ricerca di legni particolari da parte dell'industria americana abbia portato anche gli aeromodellisti USA all'impiego del balsa, ma questo fatto non rispecchia la realtà, in quanto l'utilizzo aeromodellistico è avvenuto per un puro caso. Nell'anno 1911 uno dei migliori aeromodellisti dell'Aero Club di New York si chiamava John Caresi (nostro paesano?). Caresi lavorava presso i moli “City” di Long Island quando un giorno vide un operaio di una fabbrica di barche che sbazzava e modellava con estrema facilità un grosso fusto di legno utilizzando una piccola accetta leggera e molto affilata. Caresi non si fece sfuggire il particolare e, presa visione di questo legno, appurò che era tenero al taglio, facile a lavorarsi e, soprattutto, di un peso quasi inesistente. Ne chiese un campione e gli fu dato un pezzo di un grosso tronco della lunghezza di una traversina ferroviaria. Caresi, con facilità, pose il tronco

sulle spalle e si avviò verso casa tra le meraviglie della gente che lo vedeva passare, poiché tutti pensavano che volesse dimostrare una sua non comune prestanza fisica.

Si racconta che da questo tronco nacquero i primi listelli e tavolette di balsa che vennero impiegati per la costruzione di aeromodelli. Durante gli anni '20 i modelli USA realizzati interamente in balsa erano sicuramente la regola e cominciarono a fare capolino le prime fusoliere a cassetta.

Certamente non si trattava di riproduzioni di veri aerei ma, comunque, queste fusoliere cercavano di assomigliare alle fusoliere degli aeroplani di quel periodo. Questi nuovi modelli di balsa erano ricoperti in carta velina proveniente dal Giappone denominata "Jap Tissue" che a sua volta era tesa con il "Dope" (tendi carta e/o seta) anch'esso in uso presso l'industria aeronautica per tendere e rendere impermeabili le coperture in tela degli aeroplani. Le performances di volo di questi modelli, per quel periodo, erano eccezionali e aldilà dall'oceano i Britannici mettevano in dubbio le durate dei voli riportate dagli Americani.

In Gran Bretagna, sempre nel periodo '20-'30 si continuava a costruire i modelli con pino, spruce, compensati, ecc. ma va detto che, il mancato passaggio al balsa nel paese, era anche dovuto alla riluttanza degli importatori e fornitori di materiale aeromodellistico, i quali, si rifiutavano categoricamente di ordinarlo poiché ritenevano il balsa un prodotto del tutto inadatto al clima britannico!

James Pelly-Fry, aeromodellista inglese di punta di quegli anni (in seguito divenuto

un importante ufficiale superiore della RAF), e che aveva ottenuto, con modelli ad elastico (categoria 3 once = 80 g) costruiti con materiali convenzionali, tempi di volo intorno ai 40", spesso rivelava la storia del suo primo

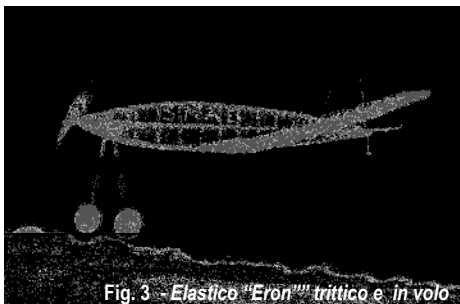
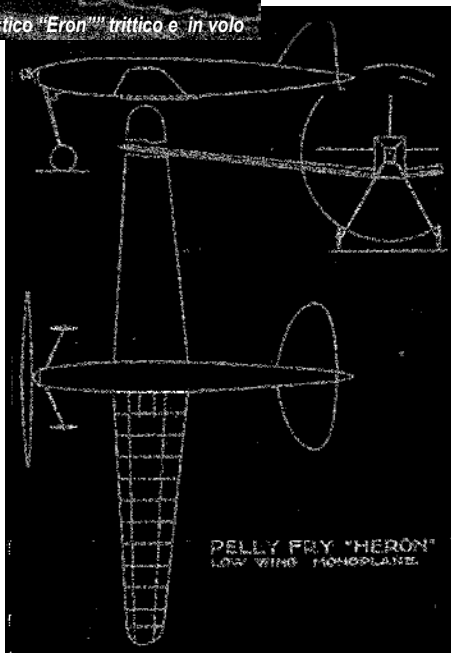


Fig. 3 - Elastico "Eron" trittico e in volo



incontro con il legno di balsa. Un giorno del 1928, trovandosi ad Oxford Street nel noto negozio di A.E. Jones, quest'ultimo ad un certo momento aprì un cassetto posto sotto il bancone, tirò fuori una tavoletta e buttandola sul tavolo disse «Guarda questo pezzo di spazzatura che mi è appena arrivato dall'America». Pelly-Fry avendo raccolto la tavoletta di legno, dalle superfici satinata, e sen-

tendola leggerissima per le sue dimensioni (20 x 5 x 2,5 cm) chiese a Jones di che si trattasse e gli rispose «*Legno di balsa*» aggiungendo «*e si suppone che debba essere buono per i modelli ma dimmi chi ragionevolmente possa pensare di utilizzarlo?*».

Pelly-Fry avanzò il tentativo di farsi dare almeno un pezzo della tavoletta per aver modo di sperimentare e la risposta fu «*prendila tutta perché io non me ne faccio niente e così dicasi per qualsiasi altro aeromodellista*».

Pelly-Fry utilizzò alcuni pezzetti della tavoletta per costruire delle ruote e ed un cono terminale di coda di un suo Wakefield chiamato "Heron" e successivamente scrisse: «*Bene dopo aver introdotto l'uso del balsa interamente sull'Heron (Fig. 3) approvvigionandomi di altro balsa l'ho esteso sempre di più su altri modelli ottenendo, a questo modo, ottimi risultati nelle strutture e maggiori tempi di volo dovuti alla riduzione del peso dei modelli*». Dopo un po' di tempo, altri modellisti, osservando i suoi modelli cominciarono ad utilizzare il balsa ma la maggioranza dei modellisti Britannici continuava a rimanere scettica e dubbiosa sull'uso di questo legno.

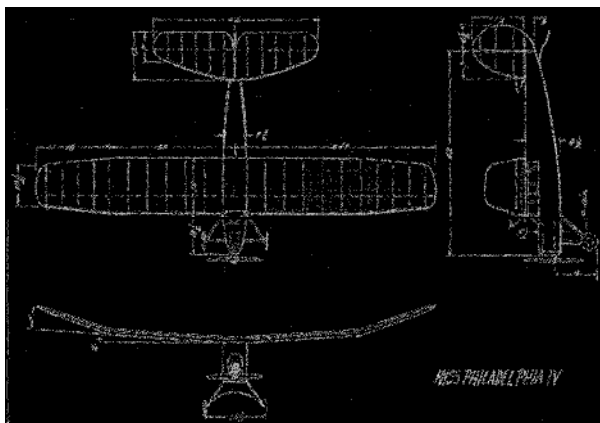
Ma come spesso succede, accadde l'inevitabile e precisamente nel 1930 gli Americani raggiunsero l'Inghilterra per partecipare alla famosa Coppa Wakefield con modelli ad elastico costruiti interamente in balsa e ricoperti in Jap tissue.

Si classificarono al primo posto sia individualmente con un tempo di 2,35' (decollo da terra) che a squadra portandosi a New York la famosissima insalatiera della Wakefield.

I Britannici presero nota della amara lezione e, da allora, il legno di balsa iniziò a diffondersi in tutta la Gran Bretagna.

Nonostante l'utilizzo di massa del balsa per la costruzione degli aeromodelli in GB, le loro autorità modellistiche di allora, nel 1931, scrivevano su di un noto manuale: «*Il legno più leggero che si conosca è il balsa, pesa mediamente 7,5 libbre per cu.ft. che è pari alla metà del peso del sughero a parità di volume, ma sfortunatamente il legno di Balsa non possiede le necessarie caratteristiche di resistenza e pertanto può essere utilizzato soltanto per parti secondarie dei modelli*».

La costruzione mista di legni convenzionali con il balsa è, comunque, continuata per diverso tempo ma a partire dal 1932 i modelli "tutto balsa" erano diventati una consuetudine con l'eccezione dei longheroni delle fusoliere dei modelli ad elastico. In quegli anni cominciarono a diffondersi i Motomodelli che essendo dotati di grossi motori continua-



vano, nella maggioranza, ad impiegare materiali tradizionali. Gli Americani dimostrarono che, anche questi modelli, pur se grandi, potevano essere realizzati in balsa (Gas Model, KG2, Miss Philadelphia, ecc. (Fig. 4)

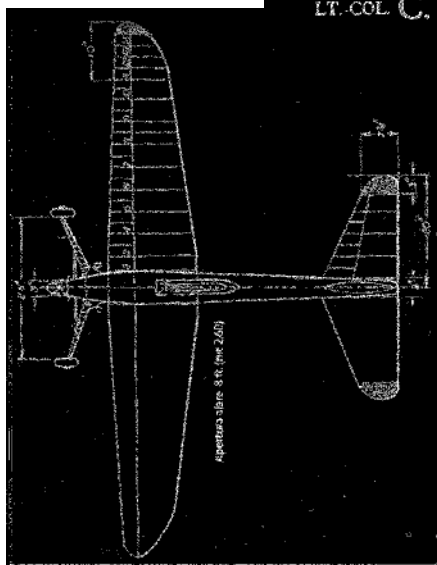
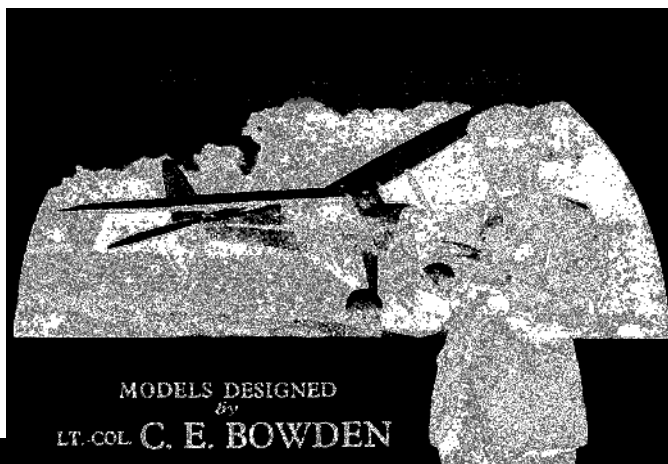


Fig. 5 - Il col. C. E. Bowden e un suo modello

«Sarebbe interessante conoscere dove e come si è diffuso il balsa anche nel nostro paese e probabilmente molti di coloro che nel dopoguerra hanno iniziato ad usare questo materiale potranno raccontarci le loro storie». A tale proposito, il nostro Presidente Paolo mi accennava recentemente come e quando, nel negozio-laboratorio di piazza Salerno, i notissimi Aldo Rossetti e Giuseppe Pesaresi avevano iniziato la lavorazione di listelli e tavolette da un pezzo di balsa recuperato da una zattera da sbarco americana (Gb.L.).

[Condivido l'annotazione di Montesi: quanti di noi hanno vissuto gli anni del dopoguerra sono andati alla ricerca di quei malandati e sofferti pezzi di legno sporchi e impiastricciati provenienti dai natanti da sbarco americani per rimediare listelli e tavolette ricavandoli con mezzi tecnici e marchingegni frutto della nostra fantasia. (MarZu).

«Oggi, noi aeromodellisti, siamo sommersi da diversi nuovi materiali che in molti casi sostituiscono in meglio il nostro rivoluzionario balsa ma è certo che nello scenario degli "Old Timers" non potrà mai tramontare» (Gb.L.).

«TUCANO» Nostalgia 2.5 - Cosa vuoi di più dalla vita?

Nostalgia, mai denominazione fu più azzeccata per una categoria di aeromodelli Old Timer.

Partecipare, dalla seconda metà degli anni 50, a gare di Volo Libero, per me è stato un privilegio, sugli Aeroporti Militari si incontravano aeromodellisti progettisti, costruttori, lanciatori e corridori in un tutt'uno.

Tante interpretazioni personali delle tre categorie FAI ufficiali V.E.M. (Veleggiatori, Elastico e Motomodelli) che mi affascinavano, tra i ricordi indelebili: Roberto Bacchi, spesso anche lui col basco, e il suo Tucano.

Già, il Tucano, motomodello FAI motore 2,5 cc di cilindrata, 200 g per cc, 15 secondi di motore, max a 3', 5 lanci, modello ai miei occhi, e non solo, unico per linea e prestazioni, anche unico motomodello FAI ad essere commercializzato (Fig. 1).

2013, quando sono ormai fagocitato dalla comunità OT dove ritrovo costruttori e lanciatori, fanatici dei pacchetti delle centine, della carta seta, del collante nitrocellulosico, la realizzazione del Tucano assume priorità 1 e inizio la ricerca di documentazione: Paolo Montesi mi consegna al volo alla Stazione Termini una copia fotostatica del disegno

Aeromodelli, Cesare De Robertis la ripulisce e digitalizza, Vinco Sabbadini mi rallegra, Roberto è lì in gran forma e con vividi ricordi del suo modello, peso in ordine di volo, posizione del baricentro, finitura e centraggio. Con Lelio Zezza nel 2014 qui a Bari si iniziano a costruire due esemplari, Lelio, fatta la fusoliera, abbandona, sarà poi la mia fortuna. La costruzione, invero complessa dura a lungo (Figg. 2-3), finalmente ad aprile del 2016, potenziato da un

Fig. 1 - La pubblicità del Tucano

**INAUGURATE LA NUOVA STAGIONE AEROMODELLISTICA 1955
REALIZZANDO UN NOSTRO MODELLO VOLANTE A VOLO LIBERO!**

Farete sicuri del successo!



TUCANO Il più sensazionale motomodello per volo libero di questi ultimi anni. Vincitore di numerose competizioni nazionali, il TUCANO vi darà la gioia di realizzare il modello che vi farà campioni. Formula internazionale per motori da 2.5 cc. apertura alare cm. 150.
Prezzo del disegno al naturale **L. 500**
Prezzo del pacco materiale **L. 3500**

FALCHETTO Aeromodello veleggiatore per principianti, si costruisce in poche ore. Apertura alare cm. 90. Scatola di montaggio completa di tutti i pezzi pronti per il montaggio **L. 1200**

JUNIOR "V" Aeromodello veleggiatore formula Junior ideale per competizioni. Facilissima la costruzione con tutti i pezzi prefabbricati. Alla portata di qualsiasi principiante. Apertura alare cm. 120. Scatola di montaggio completa di tutti gli accessori pronti per il montaggio e piano al naturale **L. 1600**
Disegno al naturale **L. 250**

NIBBIO Aeromodello ad elastico per principianti. ottime le doti di volo, facile realizzazione, apertura alare cm. 90. Scatola di montaggio completa di ogni accessorio con piano al naturale **L. 1800**
Disegno al naturale **L. 200**

JUNIOR "M" Aeromodello a motore da competizione e sport, formula Junior. Adatto per principianti, apertura alare cm. 120. Facilissima la costruzione con tutti i pezzi prefabbricati. Scatola di montaggio completa di accessori e piano al naturale **L. 1800**
Disegno al naturale **L. 290**

Potrete richiedere le nostre scatole nei migliori negozi di prodotti aeromodellistici di tutta Italia. Se il vostro fornitore ne fosse sprovvisto richiedetele direttamente alla

AVIOMODELLI VIA G. GRANDI, 6
CREMONA

Catalogo illustrato e listino prezzi inviando L. 100

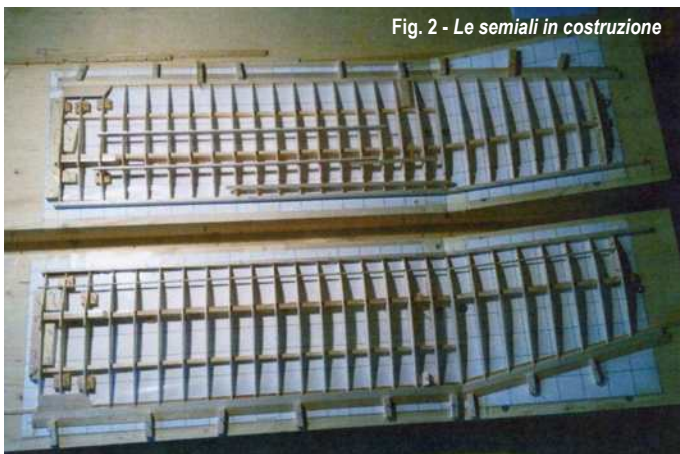


Fig. 2 - Le semiali in costruzione

dell'originale. In volo stupendo, linea inconfondibile, assetto elegante, al CN 2016 a Valle Gaffaro conquista il secondo posto dietro uno scatenato Creep di Grassi.

G20 a scarico quadro, replica Dall'Oglio (Fig. 4), il modello finito è collaudato sotto la vigile supervisione di Lelio e del mio Maestro, Vincenzo Scardicchio (Fig. 5). Felice io, contento e forse commosso Roberto cui invio la documentazione del modello in versione RC, purtroppo ben più pesante



Fig. 3 - La struttura del modello

Non potevo non condividere la soddisfazione con Roberto, che, amabilissimo al telefono, mi promette alcuni pezzi (sic!) di un G20 utilizzato su uno dei suoi Tucano; ricevutigli, assemblo un motore che al banco è deludente. Non voglio però rinunciare ad usarlo, richiama di suggerimenti all'enciclopedista Giacomo Mauro che mi fa affidare il cimelio a Giancarlo Buoso, un mago dei Supertigre; il raffinato lavoro di Giancarlo

Fig. 4 - Il G20 replica di Dall'Oglio



è lungo e minuzioso, ma a primavera 2017 il motore è montato sul modello con in mente la partecipazione al Campionato Europeo in Slovacchia (Fig. 6). Ma, ahimè, il lavoro di Giancarlo mi ha messo tra le mani una potenza così esuberante che il Tucano, come ai bei tempi del volo libero, compie una gran volta e mi si schianta alle spalle, risultato: fusoliera a pezzi e una semiala semi distrutta, una semiala ammaccata e



Fig. 6 - IL G20 di Roberto Bacchi restaurato da Giancarlo Buoso



Fig. 5 - Vincenzo Scardicchio col Tucano durante il collaudo

l'orizzontale intatto. Niente europei per il Tucano ma, poiché Lelio ha da qualche parte ancora la sua fusoliera, decido di iniziare il lungo lavoro di riparazione (Figg. 7-8).

2018, il Tucano torna a volare, sempre elegante ed efficiente in volo, ma ancor più pesante anche perché per il centraggio statico col G20 è necessario piombo in coda, inaccettabile. Sofferta decisione, via il G2-0; al suo posto un leggerissimo OS Max 15 I estratto dalla teca delle reliquie, ma dignitoso con la 8x4, via così il piombo dalla coda con un risparmio del 10% sul peso totale. La salita è adeguata, la planata uno spettacolo. Prima uscita

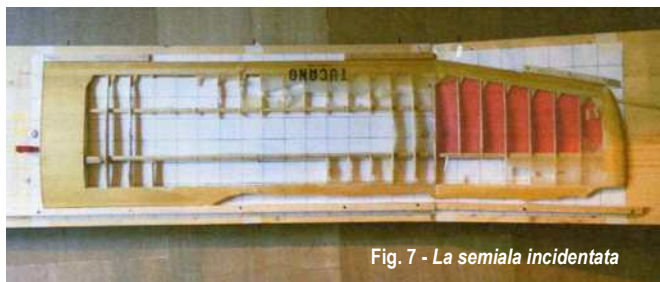


Fig. 7 - La semiala incidentata

agonistica a Valle Gaffaro per il Trofeo del Delta, pochissimi concorrenti invero, e quindi i Campionati Europei a Jacabszallas in Ungheria nella NMR 2,5 dove è secondo nello spareggio a quattro (Fig. 9), superato per 9 secondi da un'altra icona del volo libero quale il Dixielander portato in gara dallo spagnolo Rojo.

Il Tucano dopo mezzo secolo ha brillato ancora in una competizione internazionale, naturalmente dovevo farne partecipe Roberto Bacchi, rintracciato grazie a Vinco.

Parlare con Roberto è un gran piacere, riandare

con lui ai tempi in cui portavo i calzoni alla zuava mi fa provare una profonda Nostalgia.

Francesco Posa

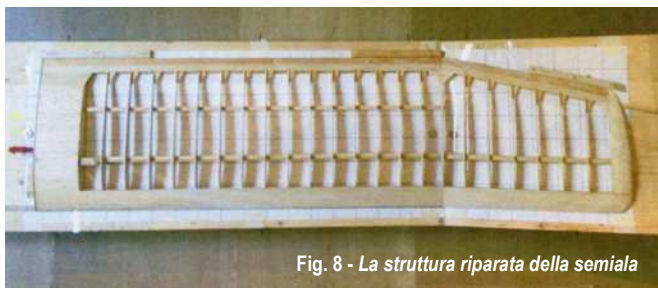


Fig. 8 - La struttura riparata della semiala



Fig. 9 - La cerimonia della premiazione ai Campionati Europei

Lo «SCRICCIOLO» un 65 cm di Guido FEA Quando i modelli si facevano così

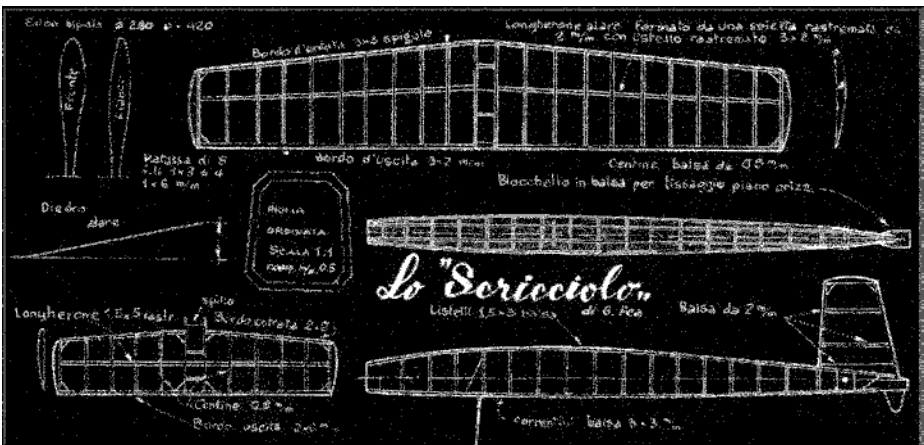
Sembrerà assurdo che oggi io proponga un 65 ad elastico quando (e inorridisco !) anche per i Wakefield (quanti ne ricordano i limiti legati alla formula ... ?) non esiste più il vero significato, il vero senso, il vero valore, perché la peculiare e genuina sostanza, l'elastico, di questo storico modello è stata violentata da un motore elettrico.

I 65 infatti erano una categoria di piccoli modelli mossi con una esigua matassa elastica, modelli che ogni costruttore cercava di realizzare nel modo più leggero possibile, dalla struttura assai semplice, realizzati con «l'odore» del legno di balsa perchè allora esisteva solo il tranciato di pioppo (che veniva alleggerito fino all'inverosimile), ogni ritaglio di balsa era utilizzato e il tutto era tenuto insieme con il collante celluloso (acetone perlopiù sottratto alle donne di

casa, necessario a sciogliere i negativi delle foto di famiglia opportunamente puliti dei contenuti). Più di frequente però venivano usate la colla di pesce o la caseina per modellini rivestiti con i leggeri fogli di carta che duplicavano i testi originali e coccoina per applicare la carta dei rivestimenti che inumidita faceva scomparire i difetti più grossolani e quando possibile una mano di collante a finire.

Tutto questo per far volare qualcosa appena finito il secondo conflitto mondiale, modelli che inizialmente trovarono il loro sito ideale a Roma ma che ben presto si svilupparono in tutta Italia perchè sapevano volare anche in campi piccoli, perchè venivano recuperati con facilità, perchè le nostre gambe erano buone e poi, anche se scomparivano, il danno

▼ Il Trittico





non era eccessivo e in qualche giorno era pronto un modello nuovo.

Una dimensione che ha saputo reggere con gli anni se è vero che anche i 65 si facevano notare a corredo delle ultime gare di Wakefield che si sono tenute sotto l'egida della SAM con modelli impegnativi, ormai quasi tutti bimatassa, dalle sofisticate tecniche di caricamento prodotti ad hoc ma anche recuperati impolverati nelle vecchie cassette e fatti volare da esperti elasticisti "ancora" in circolazione.

Il 65 in parola è un modello dalle linee semplici ma appetibili, nato agli inizi degli anni '50 in epoca ormai avanzata rispetto ai primi modelli appena menzionati e che si rifà a



forme e linee sicuramente più evolute. E' costruito interamente in balsa, forse un po' troppo elaborato per i principianti di allora per le velature trapezoidali e la fusoliera dalla sezione un po' più elaborata, ma la difficoltà maggiore è quella di rimanere entro un peso assai limitato, 32 grammi di cui 12 di solo elastico.

Evidentemente Fea fa buon uso del suo personalissimo bilancino che si può gustare nella prima di copertina de l'AQ93.

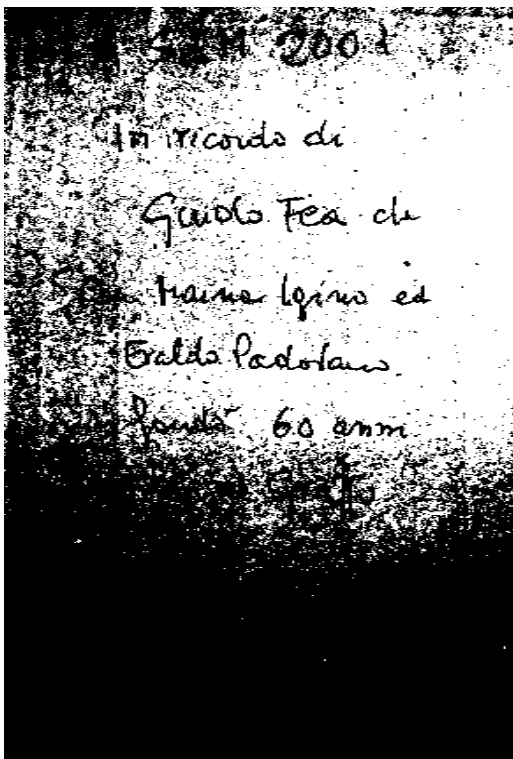
A detta del costruttore il 65 volava bene e i pieni erano frequenti anche se limitati dall'antitermica (3') ormai in uso un po' da tutti anzi il

costruttore faceva presente che il modello volava normalmente sopra i 4'. Chi non ha provato l'ebbrezza di quei voli, il desiderio di vederli salire in termica e nel contempo con il timore che fuggisse lontano non ha certamente gustato e assimilato le sensazioni che si potevano provare in quei momenti! Oggi basta un klik del pollice e il modello viene giù..., un paio di movimenti alle leve della radio e il modello si ferma ai piedi di chi ha in mano quel marchingegno.

Con il modello "vissuto", come mostrano le foto, con i suoi "sbregghi", i suoi rattoppi fatti sul campo perché si voleva continuare a volare, tanto il modello non se ne accorgeva, si propone il modo di disegnare i modelli e soprattutto dove disegnarli perché i fogli di carta bianca erano difficili da trovare e allora il retro di un manifesto offriva lo spazio migliore per questo scopo. Forse anche per questo molti dei nostri magnifici modelli che si possono ammirare in qualche malandata, sfuocata foto non ci sono pervenuti. anche da questo punto di vista i modelli si facevano così ... !

Le essenziali parole degli amici «AEROMODELLISTI DELLA SCUOLA ALLIEVI FIAT» accompagnano il ricordo di Guido FEA per la SAM 2001 L'Aquilone e rappresentano per noi tutti un graditissimo omaggio.

Marcello Zunica



TROFEO POSTALE INTERNAZIONALE FRANK EHLING - 2017

Anche nel 2017 la SAM 2001 è riuscita a partecipare alla gara postale internazionale Frank Ehling riservata alla categoria 1/2A Texaco.

Ricordo che il regolamento non differisce da quello adottato da noi se non per il fatto che il pieno è previsto in 15' e non in 10' e che la classifica viene fatta sommando i primi tre tempi ottenuti. Premetto che quest'anno non siamo andati bene, ci siamo classificati al 5° posto, ma di più non potevamo aspettarci dato che il meteo non è stato clemente, facendo rimandare la prima data fissata e dandoci una giornata mediocre per la seconda, umida e un po' freddina, alla faccia di quello che ti aspetteresti dalle ottobre romane.



Eros Cavallaro e il "Tomboy"

ne.

Ci siamo ritrovati con otto modelli in pista che in fin dei conti, sotto il cielo grigio di Fiano Romano, si sono comportati discretamente bene. Il migliore di noi è stato Giuseppe Moschini con un "MiniHoogan" che non è mai sceso sotto i 10 minuti di volo, seguito dall'ALMO.7 che ha saltato il terzo lancio per problemi di motore. Terzo l'inossidabile "Airborne" di Andrea Cassinis che ha oscillato su tempi di 8-9 minuti, nonostante le buone quote raggiunte. Ma non era proprio giornata soprattutto per gli altri componenti della squadra, Antonio Riccardelli, Mario Maisano e Eros Cavallaro, che ringrazio per lo spirito competitivo con il quale si sono applicati, non ripagato dai risultati purtroppo non esaltanti.

Devo dire che i lanci sono terminati abbastanza presto dato che alle 12 è stato rilevato che le condizioni non sarebbero migliorate e, quindi, ci siamo rifocillati con le varie cibarie e libagioni fornite dal Gruppo Armando Pallini che, da diversi anni, ci ospita e ci sostiene anche quando i risultati non sono eclatanti.

Ringrazio tutti i partecipanti e li aspetto per questo fine settembre per l'edizione 2018 del Trofeo Ehling che, inutile dire, vorremmo portare in Italia per la terza volta. Speriamo sia la volta buona; noi ce la mettiamo tutta.

Curzio Santoni



Andrea Cassinis e lo "Airborne"



Giuseppe Moschini e il "Mimi Ogan"



Silvano Lustrati e lo "ALMO7"

The Frank Ehling 1/2A Postal Texaco Challenge 2017 Manager's Report Overall Final Places

Place	Chapter	Club/location	Country	Score
1	SAM 114	W.O.R.K.S. West Ohio	USA	5195
2	SAM 51	Northern California	USA	5007
3	SAM 79/85	Litomysl	Czech Republic	3979
4	SAM 27	North California	USA	3950
5	SAM 2001 Italy	Anzio, near Rome	Italy	3535
6	SAM 43	Nashville/Knoxville TN	USA	3143
7	SAM 1953	Baradero	Argentina	1663



Greetings to all,

As the host of the 2017 challenge, we enjoyed receiving the results of each team's effort. As in prior years the weather played a large part in the results that were obtained. We in Ohio, USA had fantastic weather resulting in a very high score. However other teams such as Argentina SAM 1953, had catastrophic weather problems requiring much fortitude. After not being able to fly on their first scheduled date, the SAM 1953 team leader rescheduled to a "better" date Oct 29 only to discover later it was after the closing date of the Challenge. An extension to the Challenge date from Oct 22 to Oct 30 was requested and approved. The team tried to fly on Oct 29 but the wind at one location was too strong. So only half the team was able to participate in the event; and they had high variable winds and no thermals resulting in poor scores. Thanks to the SAM 1953 team for their persistence in entering the Challenge. A special thanks to all teams that participated this year. We missed those who could not join us. We hope you can compete in 2018.

Cheers

George Lamb SAM 114

SAM 2001 L'AQUILONE 2017 Team Fifth Place

Contestant	Model	Area	Weight	Flight 1	Flight 2	Flight 3	Best 2 of 3	Team
		(Sq in)	(oz)					
Moschini Giuseppe	Mini Hoogan	280	16	640	684	645	1329	1329
Lustrat Silvano	Almoz	305	18.5	629	470	0	1099	1099
Cassinis Andrea	Airborne	288	17.5	468	553	554	1107	1107
Riccardelli Antonio	Kerswapp	288	17.5	361	455	354	816	
Maisano Mario	MiniMercury 300	300	18	290	262	400	690	
Cavallaro Eros	Tomboy	245	13.7	299	314	0	613	
Moschini Giuseppe	Pilade	305	18.5	462	0	0	462	
SAM 2001 Italy							Team Score	3535
Date	1-Oct-17							
Location	Fiano Romano (Rome)							
Conditions	Cloudy, Temp 18 deg C, no wind, 70% humidity, few thermals.							
Team Manager	Curzio Santoni C.D.							

Foto e tabelle a cura di C. S.



VI^A Gara “AUTONOMY” del Club Albatros Pozzolo Formigaro, 8 luglio 2018

Domenica 8 luglio sul campo del Club Albatros si è svolta la sesta gara “AUTONOMY” di Campionato Italiano. Ottime le condizioni meteo per temperatura moderata, gradevole ventilazione e talvolta con potentissime ascendenze.

I modelli tentavano di perdersi alla vista in quota costringendo i piloti ad azionare i diruttori. Vi sono state alcune collisioni in volo e recuperi fuori campo.

Il nostro Presidente Benito Alberici è andato al recupero del suo modello tornando non come si suol dire con le “le pive nel sacco” ma con un colossale girasole in spalla simbolo di qualcos'altro che gli stava girando. Eugenio Pagliano ha visto il suo splendido AGO-18 infilarsi nel vasto campo di granturco ed è stato necessario l'intervento providenziale di Paolo Dapporto che, con il suo drone, lo ha localizzato. L'AGO-18 del campione 2017, Claudio Vigada, è finito su un albero compromettendo la sua scalata al podio.

Hanno vinto meritatamente Luca Aprato, Fabio Vanzan e Marco Montecucco. La premiazione è avvenuta subito dopo lo spuntino offerto dal Club Albatros nell'ampio hangar.



Consultare il sito «www.autonomy-f5j.it» per il regolamento, il calendario gare, le informazioni tecniche, le foto e brevi reportage degli eventi.

Consultare anche il sito del “BARONE ROSSO” dove potete trovare la descrizione del progetto di Eugenio Pagliano del suo AGO-18, adottato anche da Claudio Vigada.

In allegato trovate alcune foto di questa stupenda giornata di grande aeromodellismo. Con un caro saluto.

Guido Mascherpa



Quando ho ricevuto questa mail e soppesando lo sforzo per assemblare un numero de L'AQUILONE, ho ripensato agli anni 60 forse prima, forse dopo quando si facevano volare quei modelloni che qualche anno addietro, proprio in queste pagine, proponemmo di recuperare per le nostre gare. Oggi nella SAM è arrivato anche il motore elettrico per i veleggiatori allora rivedendo nelle foto il cavo di traino, il lancio a mano, rivedendo quelle forme che in molti casi assomigliano a quegli antichi modelli ho rivissuto gli anni belli della mia lontana gioventù e mi sono chiesto se non fosse il caso di dare spazio (anche nel seguito !?) a questa categoria tanto nelle cronache attuali si parla di modelli a motore elettrico, di elastico che non hanno più l'essenza della materia prima che li costituiva, di veleggiatori che mancano della sintonia con il trainatore.

Al massimo verrò licenziato!?

(dalla redazione MarZu)

Jakabszallas Ungheria - CAMPIONATO EUROPEO OT 2018

In assenza di contributi sullo svolgimento del campionato europeo, propongo le classifiche limitatamente a chi è salito sul podio e a tutti gli italiani che hanno effettuato lanci validi. Da ignorante vorrei far notare le differenze regolamentari tra le categorie per quanto riguarda il numero dei lanci e il tempo del pieno.

Nella categoria E-Rubber, a parte le considerazioni sull'opportunità di stravolgere alcune categorie storiche, su 37 iscritti e 33 classificati ben 19 sono entrati in spareggio. Mi sembra chiaro che c'è qualcosa da cambiare.

L'Italia è prima a squadre davanti a Repubblica Ceca e Ungheria

Categoria OTVR		Lanci: 6	Pieno: 5'	Iscritti: 45	Classificati: 44	Flyoff: 4
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1 Mersecchi Rover	IT	T3V	900	270	1170	
2 Koza Marian	HU	Hyperion	900	191	1091	
3 Berko Gyorgy	Hu	Balestruccio	900	160	1060	
5 Mersecchi Rover	IT	Piuma Nera	930		930	
16 Bezzi Filippo	IT	FD-15	777		777	
18 Binelli Luigi	IT	Balestruccio	739		739	
22 Posa Francesco	IT	Astrale	710		710	
26 Bezzi Filippo	IT	Balestruccio	669		669	
38 Boccia Lorenzo	IT	Astrale	411		411	

Categoria OTMR AB		Lanci: 4	Pieno: 8'	Iscritti: 14	Classificati: 10	Flyoff: 0
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1 Miroslav Dvorac	CZ	JU 2	1345		1345	
2 Petr Hruby	CZ	Pelikan	1236		1236	
3 Kvetoslav Storel	CZ	Pelikan	1184		1184	
4 Grassi Roberto	IT	JU 2	838		838	

Categoria OTMR C		Lanci: 2	Pieno: 8'	Iscritti: 18	Classificati: 12	Flyoff: 0
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1 Petr Svoboda	CZ	PlyBoy Sr	960		960	
2 Gianati Walter	IT	Leda II	775		775	
3 Grassi Roberto-	IT	The Champ	755		755	
8 Boccia Lorenzo	IT	Pilade	480		480	
9 Sola Luigi	IT	Lanzo Bomber	357		357	

Categoria NMR 2.5		Lanci: 4	Pieno: 6'	Iscritti: 18	Classificati: 17	Flyoff: 4
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1 José Manuel Rojo	SP	Dixilander	1080	235	1315	
2 Posa Francesco	IT	Tucano	1080	226	1306	
3 Stefan Grizl	DE	Playboy Jr	1080	166	1246	
4 Grassi Roberto	IT	Cumulus	1080	164	1244	
6 Grassi Roberto	IT	Creep	1019		1019	
7 Gianati Walter	IT	Astor	1000		1000	
11 Gianati Walter	IT	B100-M10	884		884	
12 Posa Francesco	IT	Schmid	438		438	
13 Canella Gian Marco	IT	Senior Tabù	396		396	

Categoria NMR		Lanci: 2	Pieno: 6'	Iscritti: 17	Classificati: 16	Flyoff: 2
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1	José Manuel Rojo	SP	Dixilander	720	428	1148
2	Zdenek Hanacek	CZ	Pedro	720	221	941
3	Gianati Walter	IT	Cloudster	690		690
5	Grassi Roberto	IT	Sandy Hogan	605		605
6	Boccia Lorenzo	IT	Pilade	565		565
7	Bortolai Tiziano	IT	PE 44 Cobra	558		558
8	Sola Luigi	IT	Herki	378		378
9	Canella Gian Marco	IT	Fubar	97		97
10	Piccioli Attilio	IT	Tiger Rag	55		55

Categoria CLASSIC TEXACO		Lanci: 3	Pieno: 20'	Iscritti: 11	Classificati: 10	Flyoff: 0
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1	Sola Luigi	IT	Airborn	1004		1004
2	Gianati Walter	IT	Hayseed	984		984
3	Binelli Luigi	IT	Record Breaker	839		839
6	Piccioli Attilio	IT	Bomber	777		777
8	Crismani Giorgio	IT	Airborne	662		662
9	Imoletti Massimo	IT	Lanzo Bomber	147		147

Categoria TEXACO		Lanci: 2	Pieno: 20'	Iscritti: 19	Classificati: 15	Flyoff: 0
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1	Kaptas David	HU	Pelikan	1714		1714
2	Imoletti Massimo	IT	PB-2	1625		1625
3	Gianati Walter	IT	Airborn	1604		1604
6	Boccia Lorenzo	IT	Gool	1200		1200
8	Carlucci Luigi	IT	KL.61	1077		1077
10	Binelli Luigi	IT	PlayBoy	902		902
12	Sola Luigi	IT	Airborn	790		790
15	Binelli Luigi	IT	Il Duca	382		382

Categoria 1/2A TEXACO		Lanci: 2	Pieno: 15'	Iscritti: 30	Classificati: 21	Flyoff: 0
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1	Victor Bonjean	BE	Dallaire	1231		1231
2	Gelencser Kalman	HU	TM 17	1176		1176
3	Miroslav Petrla	CZ	Gas Flea	1068		1068
5	Boccia Lorenzo	IT	Playboy	951		951
6	Gianati Walter	IT	Diavolo	470		470
7	Sola Luigi	IT	Jaded Maid	172		172

Categoria OT 400		Lanci: 4	Pieno: 10'	Iscritti: 32	Classificati: 30	Flyoff: 2
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1	Piccioli Attilio	IT	Siné	1800	383	2183
2	Josef Hejsek	CZ	Airfoiler	1800	287	2087
3	Boccia Lorenzo	IT	KL61	1542		1542
4	José Manuel Rojo	SP	Kerswap	1524		1524
7	Spadaro Domenico	IT	Baby Mercuri	1485		1485
11	Grassi Roberto	IT	Lanzo bomber	1190		1190
14	Gianati Walter	IT	Wasp	1058		1058
16	Mariani Mario	IT	Jaded Maid	1026		1026
17	Spadaro Domenico	IT	Kerswap	1004		1004
30	Mariani Mario	IT	Siné	119		119

Categoria ELOT		Lanci: 2	Pieno: 10'	Iscritti: 40	Classificati: 28	Flyoff: 6
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1	Dekany Zsolt	HU	Playboy Sr	1200	860	2060
2	Korno Istvan	HU	Ciclone	1200	786	1976
3	Kvetoslav Storek	CZ	KL61	1200	660	1860
4	Grassi Roberto	IT	See Hawk	1200	624	1824
6	José Manuel Rojo	SP	Ciclone	1200		1200
11	Mariani Mario	IT	Stardust Special	1051		1051
12	Zanzi Sergio	IT	Vega 7	1024		1024
25	Canella GianMarco	IT	Stardust Special	547		547

Categoria ALOT		Lanci: 2	Pieno: 10'	Iscritti: 42	Classificati: 36	Flyoff: 7
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1	Voitech Antonak	SK	Eros	1200	1930	3130
2	Berkò Gyorgy	HU	Stardust	1200	1557	2757
3	Korno Istvan	HU	Ciclone	1200	1506	2706
19	Posa Francesco	IT	Schmid	1025		1025
25	Imoletti Massimo	IT	Airborn	889		889
30	Zanzi Sergio	IT	Vega 7	627		627
34	Gialanella Mario	IT	Stardust	397		397

Categoria E-RUBBER		Lanci: 3	Pieno: 7'	Iscritti: 37	Classificati: 33	Flyoff: 19
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1	Wicker Alfred	FR	Csoda	1260	520	1780
2	Petr Svoboda	CZ	Sokol 465 G	1260	514	1774
3	Pavel Barta	CZ	Sokol 465 G	1260	509	1769
31	Gialanella Mario	IT	Csoda	661		661
33	Luigi Binelli	IT	Csoda	348		348

Categoria E-GLIDER		Lanci: 2	Pieno: 5'30"	Iscritti: 21	Classificati: 16	Flyoff: 0
Nome	Nazione	Modello	Punti	Flyoff	Totale	
1	Labadios Jozsef	HU	Gém	660		660
2	Kvetoslav Storek	CZ	Perseus	644		644
3	Torok Laszlo	HU	Star 13	621		621
8	Zanzi Sergio	IT	Balestruccio	506		506

Team Championship																	
Nation	1/2 Tex	ALOT	ELOT	EL. Glid.	Cl. Tex	Ei. Rub	NMR	NMR2.5	OTMRAB	OTMR C	OTVR	Sp 400	Texaco	Point			
Italy					1	1	1							1	1	1	22
Czech Republic				1	1			1	1							1	19
Hungary	1		1	1	1	1								1			18
Spain							1	1									6
Slovakia		1										1					5
Belgium	1																3
France						1											3
Romania		1															1
Germany									1								1
Great Britain																	
Poland																	
Portugal																	
San Marino																	
Grand Champion: Jose Manuel Rojo																	

BASE NAVALE DI AUGUSTA - 23/24 GIUGNO 2018

Il raduno di Augusta e le relative gare valide per i Trofei GIP.46 e Garofali si sono svolte in uno splendido contesto grazie alla Marina Militare. Nei due giorni la base era aperta al pubblico e il nostro raduno ha costituito una bellissima novità. Per l'occasione abbiamo anche allestito una mostra sul volo vincolato che è stata molto apprezzata. Il campo di volo era accanto alla pista elicotteri da dove partivano gli elicotteri della Capitaneria di Porto che si esibivano in operazioni di recupero uomo in mare a 30 metri da noi. Le presenze del pubblico sono state valutate in millecinquecento per il sabato e in duemila per la domenica.

Il sabato mio figlio Alberto, anni 9, ha fatto volare molti ragazzini di età comprese tra i sei e gli undici anni. I modelli iscritti al raduno sono stati 29, provenienti da tutta la Sicilia.



Organizzatori, concorrenti e autorità della base

Molto apprezzata da parte di tutti la partecipazione alle premiazioni di alcuni Comandanti dei reparti aeronavali di stanza nella base. Si spera che l'esperienza si ripeta.

LE CLASSIFICHE

GIP 46 VERY OLD

	<u>Concorrente</u>	<u>Città</u>	<u>motore</u>	<u>1° lancio</u>	<u>2° lancio</u>	<u>Finale</u>
1	Todaro Filippo	Termini Imerese	OS.15LA	141.26		141.26
2	Cazzetta Giulio	S.G. La Punta	“	134.08	131.36	134.08
3	La Vattiatà Roberto	Caltanissetta	“	126.58	121.91	126.58
4	Del Popolo Zaira	Linguaglossa	“	114.12	99.32	114.12
5	Maugeri Antonio	Santa Venerina	ED.15D	107.45	102.99	107.45

GIP 46 MILD OLD

	<u>Concorrente</u>	<u>Città</u>	<u>motore</u>	<u>1° lancio</u>	<u>2° lancio</u>	<u>Finale</u>
1	Catalano Alberto	Augusta	G.20/15G	163.86	162.79	163.86
2	Maugeri Pietro	Santa Venerina	“	154.67	155.11	155.11
3	Nicosia Salvatore	Accastello	“	154.31	153.06	154.31
4	Tumminelli Egidio	Caltanissetta	“	137.85	135.06	137.85
5	Anastasi Francesco	Siracusa	“	113.74		113.74
6	Castro Francesco	Acireale	“			n.c.

GIP 46 OPEN OLD

	Concorrente	Città	motore	1° lancio	2° lancio	Finale
1	Tuccari Lorenzo	Catania	OS.15LA	180.45		180.45
2	Tuccari Giuseppe	Catania	“	171.27	178.93	178.93
3	Catalano Alberto	Augusta	“	174.67	162.79	174.67
4	Tumminelli Egidio	Caltanissetta	“	149.07	140.00	149.07
5	La Vattiata Roberto	Caltanissetta	“	116.15	146.52	146.52
6	Maugeri Pietro	Santa Venerina	X.15G	138.59	143.37	143.37
7	Anastasi Francesco	Siracusa	“	120.89	114.58	120.89

GAROFALI G.20 GLOW

	Concorrente	Città	motore	1° lancio	2° lancio	Finale
1	Nicosia Salvaatore	Acicastello	G.20/15G	154.31	153.06	154.31
2	Catalano Alberto	Augusta	“	123.44	141.57	141.57
3	Tumminelli Egidio	Caltanissetta	“	137.85	135.52	137.85
4	La Vattiata Roberto	Caltanissetta	“	135.34		135.34
5	Anastasi Francesco	Siracusa	“	113.74		113.74
6	Tuccari Giuseppe	Catania	“			n.c.
7	Castro Francesco	Acireale	“			n.c.

GAROFALI G.20 DIESEL

	Concorrente	Città	motore	1° lancio	2° lancio	Finale
1	Tuccari Giuseppe	Catania	G.20/15D	161.87		161.87.
2	Tuccari Lorenzo	Catania	“	159.43		159.43
3	Catalano Alberto	Augusta	“		146.31	146.31
4	Todaro Filippo	Termini Imprese	“	99.50		99.50
5	Pataria Marco	Augusta	“			n.c.

GAROFALI G.15 GLOW

	Concorrente	Città	motore	1° lancio	2° lancio	Finale
1	Maugeri Pietro	Santa Venerina	G.15G	154.67	155.11	154.67
2	Catalano Alberto	Augusta	G.15G.RV	113.35		113.35
3	Anastasi Francesco	Siracusa	G.15G			n.c.

Massimo Catalano



Una mostra di modelli non guasta mai



Prima lezione

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 Gazzeta - categorie varie	G. Rosati	338-6415744
3 Giu	Valdarno VI	Raduno VVC e F2B Cisalpino	G. Zenere	335-6130031
16/17 Giu	Chiasiellis UD	F2A-F2C GIP.46 Jet-Classe C-Garofali	S. Zanin	328 9165476
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
13/21 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	328 9165476
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	339-1165277
14 Ott	Sassuolo MO	F2A-F2C C.I. Trofeo fiere d'ottobre	M. Castagnetti	335-6227865
14 Ott.	Vedelago TV	F2B campionato cisalpino	S. Zanin	328 9165476
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: IT05 S 36081 05138 2227 6492 2769; BIC/SWIFT PPAYITR1XXX
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

Gruppo "Falchi" Bergamo
Campo di volo di Palosco (BG)
«Lancio simultaneo mondiale»

