

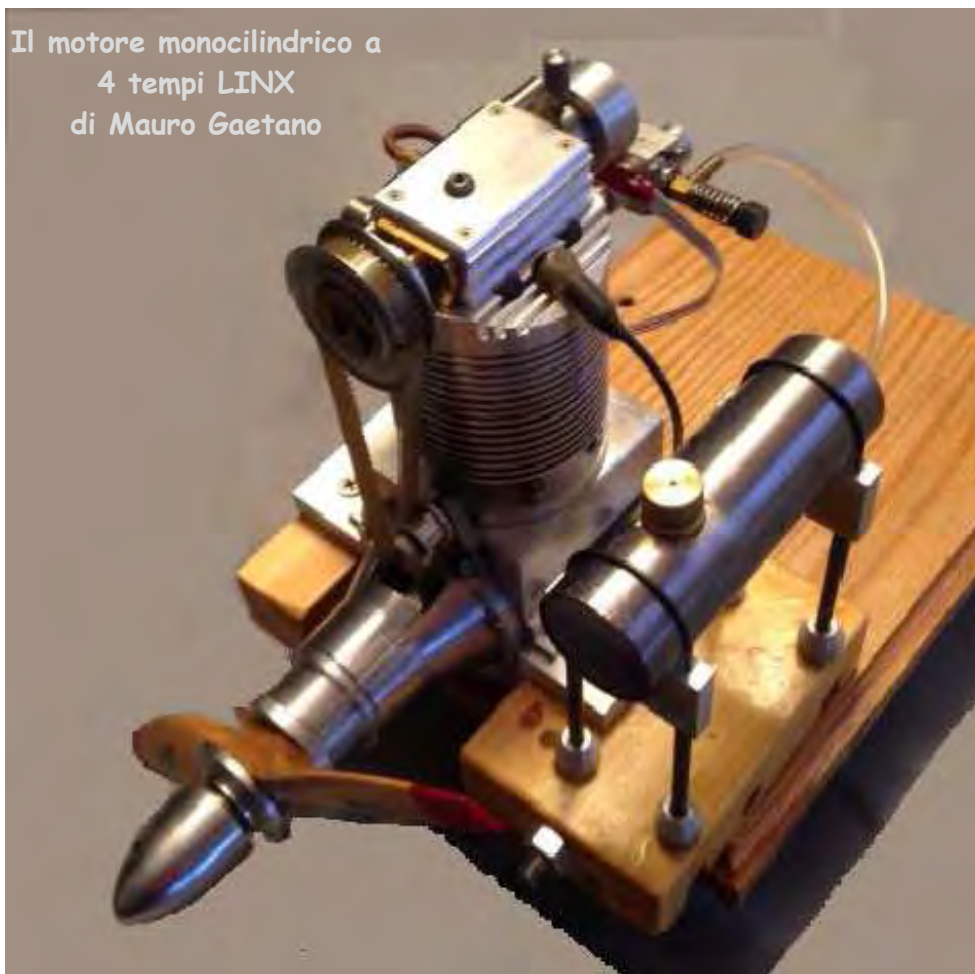
# L'AQUILONE

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

**Numero 96**

**Novembre - Dicembre 2018**

Il motore monocilindrico a  
4 tempi LINX  
di Mauro Gaetano





# L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: [www.sam2001.it](http://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	" 2
- Alessio Conzato - classe 1924	P. Càrbini	" 3
- Certi piccolissimi motori	S. Malsano	" 6
- T.WASP 0.10	G. Ceccarelli	" 8
- I motori di Mauro Gaetano	P. Càrbini	" 10
- 2^ gara internazionale GISPA	A. Riccardelli	" 13
- L'Albatross dell'Aeropiccola	G. Lusso	" 16
- Bombardiere Caproni Ca3	M. Sagnotti	" 20
- Gran Prix dell'Etna	Redazione	" 22
- Trofei GIP46, Garofali, Saudella	F. Castro	" 26
- Ricordo di Carlo Rebella	E. Rossi	" 27

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da P. Càrbini, A. Conzato, E. Peota, C. Santoni, S. Malsano, M. Gaetano, A. Riccardelli, G. Lusso, G. Mauro



- In redazione:** **Marcello Zunica**  
Via Palermo, 7  
35142 Padova PD  
Tel 049 651134  
Cell 333-9155550  
E-mail: marzu.aeracad@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 motore Linx di Mauro Gaetano".

Nella quarta di copertina "Un lancio dell'Holsson di Rinaldo Zona e Dario Capozzi".

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

## DALLA REDAZIONE

*Innanzitutto rivolgo cordiali auguri per le prossime festività al Consiglio uscente che mi aveva affidato la responsabilità de «L'AQUILONE» con un ringraziamento particolare al Presidente Paolo Montesi (che spero di rivedere presto in ottima forma) per le sue cordiali parole e i suoi scritti sempre arguti e garbati. Oltre agli auguri per il prossimo anno e per i successivi, ai Membri del nuovo Esecutivo, esprimo anche il mio vivo compiacimento per la fiducia che i nostri iscritti hanno loro riservata.*

*Come “nominato” scado, col primo di gennaio, dall'incarico della Redazione del giornale e sarà quindi il nuovo Consiglio ad affidare questo impegno ad un responsabile di sua scelta. Non so come siano stati accolti questi ultimi numeri, certo è che non è stata cosa facile portare a termine la compilazione di un fascicolo perché se è molto gradevole stare dietro a modelli e gare, ardua è l'impresa, ogni due mesi, di rendicontare l'attività della SAM in una trentina di fogli.*

*Sfogliando gli ultimi numeri mi accorgo che i miei anni sono tanti e che è stata forte e più volte rimarcata la nostalgia per i vecchi modelli, le vecchie formule, i vecchi documenti, i differenti modi di costruire ma non sono riuscito a fare a meno di storicizzare un'attività che a molti iscritti alla SAM può apparire fuori tempo. Troppo spesso mi sono chiesto perché tanti amanti di automobili, di motociclette, di aerei antichi si diano da fare con cura, con costanza, con pazienza nella ricerca di un ricambio, un pezzo autentico pur di non profanare il modello originale !!!*

*Forse la risposta è già stata data (è solo una questione di età) non so però quanti siano in grado di rispondere a questi interrogativi perché è più facile riprodurre un modello da elementi prefabbricati che rincorrere la storia.*

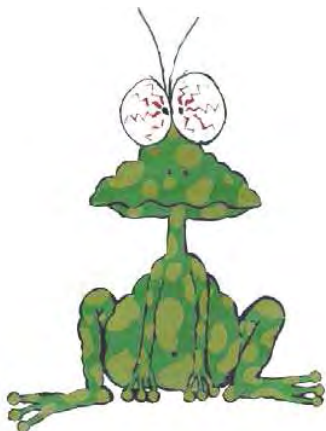
*Solo così, però, si possono giustificare comunque anche certe “divagazioni” in termini di motori, di dimensioni dei modelli, di materiali e modi di costruire. E' indubbio che ormai occorre convivere con le radio, con campi sempre più piccoli per le prove e per le gare, sempre meno accessibili, sempre più lontani, a fronte di nuove leggi e agire in conformità.*

*Un discorso, questo, che ci porterebbe lontano.*

*Rinnovo i miei più sentiti auguri per il 2019 ai lettori e ai Consiglieri.*

Marcello Zunica

## LA PENNA AL SEGRETARIO



*Siamo a fine anno ed è tempo di bilanci. Tre amici ci hanno lasciato: Carlo Rebella, Vincenzo Scardicchio e Carlo Turbino. Avevano tutti alle spalle una carriera sportiva e costruttiva veramente notevole che avevano continuato fino a quando il fisico li ha sorretti.*

*Alcune attività programmate non si sono potute svolgere o per motivi meteorologici (mi sono giunte voci che alcuni soci hanno subito danni e hanno perso anche materiale modellistico a causa del maltempo che quest'anno in certe regioni ha provocato danni molto gravi) o per motivi di salute degli organizzatori. Mi vengono in mente il raduno Ala di Luce di Terni e il Trofeo Ninetto Ridenti di Tegoletto.*

*Al momento in cui scrivo non sono in grado di dirvi quando e come si terrà la consueta cena degli amici e l'Assemblea Ordinaria. Appena possibile invierò la solita lettera in tempo utile.*

*Rinnovo ancora l'invito a provvedere per l'iscrizione per il 2019 senza aspettare l'ultimo giorno (l'assicurazione scade il 28 febbraio) per evitare di trovarvi senza assicurazione il giorno in cui qualcuno vi chiede se siete in regola. Quest'anno è successo due volte che il rinnovo è stato fatto il giorno prima di una gara. Il problema è stato risolto in entrambi i casi. La cosa indispensabile è che io abbia la prova che la somma sia stata versata. E siccome capita sempre che qualcuno non ricordi le modalità per il versamento, le riporto di seguito:*

*La quota sociale è di 30 euro mentre l'assicurazione è di 20 euro per cui dovrete versare 30 o 50 euro.*

*Preferibilmente fatelo tramite bonifico sul codice IBAN IT05S 36081 05138 2227 6492 2769.*

*Ma potrete fare anche una ricarica sulla carta Postepay n. 5333 1710 5736 7886 - C.F. CRBGPP40E31B745Y*

*Se volete, potete anche fare un versamento tramite Paypal sulla casella e-mail: g.carbini40@gmail.com specificando che non è un acquisto*

*Qualunque metodo scegliate, come intestatario dovrete indicare il mio nome completo: Giuseppe Carbini*

***A tutti voi e alle vostre famiglia invio i miei più sinceri auguri per le prossime feste.***

*Pino Càrbini*

## Alessio Conzato - Classe 1924

E' il 1930, anno più o anno meno. Alessio Conzato, bambino nato nel '24, vede alcuni aeroplani passare sopra il suo paese e pensa che da grande farà il pilota. Passano gli anni e il suo pensiero si rinforza tutte le volte che vede un aereo. Conosce due ragazzi che fanno volare dei modelli. Rimane esterrefatto quando vede che bruciano i modelli danneggiati e ritiene che sia una stupidaggine. Recupera dalle ceneri alcuni pezzi bruciacchiati e li studia per capire i particolari del montaggio. Da loro apprende comunque le prime nozioni e inizia a leggere L'Aquilone. Nel 1942, ormai diciottenne, vede sull'Aquilone n. 16 il trittico dell'I-Borg, un bel veleggiatore, e decide di costruirlo. In una falegnameria si fa tagliare dei listelli di pioppo e si fa dare alcuni pezzi di compensato e di tranciato e costruisce il suo I-Borg. Lo aiutano nel centraggio, gli insegnano il traino e il modello vola. E come vola!

Alla chiamata per la visita di leva, chiede di essere mandato in aeronautica, ma gli dicono che lui è destinato a diventare un alpino. Arruolato nel Regio Esercito, viene mandato a Udine dove resta fino all'8 settembre '43.

Torna a casa dove riesce ad evitare di essere trovato dai tedeschi. Alla fine della guerra viene richiamato per completare il servizio di leva nel nuovo esercito italiano.

Dopo il congedo, compatibilmente con gli impegni di lavoro, della





Nel 2018 il miracolo: si ritrovano tutti e tre in un campo di volo con i loro modelli, Lino Dal Maso ed Enrico Peota quasi sessantenni e Alessio Conzato ultranovantenne ma ancora sulla breccia con un suo modello. Lino decide di ricostruire il modello con quale Alessio gli ha insegnato a pilotare, e cioè l'Amigo II. Come nel modello del '72 monta un Cox 049 TD e la radio Rowan.

Si ritrovano in campo col nuovo modello e per tutti è una forte emozione pilotarlo ripensando al tempo passato.

Enrico mi contatta per raccontarmi la loro storia e mi manda le



*Momento solenne*



*Pino, Alessio, Lino, Enrico e l'Amigo II*

foto del nuovo Amigo II e la vecchia foto di Alessio col suo I-Borg.

Capisco che SAM 2001 ha incontrato un nuovo possibile socio onorario; informo il presidente che approva la proposta e così si mette il moto l'organizzazione di un incontro per la consegna della pergamena con la nomina a socio onorario e della tessera so-

ciale. Tenuto conto degli impegni di tutti, viene concordato di trovarci una sera a cena. Al momento dell'incontro siamo tutti molto emozionati; Alessio non sta più nella pelle e dice che ritiene l'avvenimento un onore troppo grande per lui. A fine cena decide che vuole ricostruire l'I-Borg.

Non ho dubbi sul fatto che ci riuscirà benissimo.

*Pino Càrbini*

## CERTI PICCOLISSIMI MOTORI

### Ricordando *Giovanni Ceccarelli*

Avevo letto, su Model Builder, di certi piccolissimi motori costruiti in Italia.

Non esistevano riferimenti molto precisi, oltre al nome del costruttore: una notizia come tante. Molto tempo dopo Amato Prati mi raccontò di aver avuto occasione di visitare un collezionista di Forlì, particolarmente appassionato ai piccoli motori, **Giovanni Ceccarelli**, e faticosamente il nome riemerse dai miei ricordi. Prati aveva fatto il mio nome, diciamo pure che mi aveva dovuto presentare al di sopra dei miei meriti, poiché era stato autorizzato a fornirmi il numero di telefono. E mi parlò con tanto entusiasmo della collezione che aveva visto, che telefonai immediatamente. Non fu un colloquio breve, nella mia passione per i motori esiste la predilezione per i piccoli, le miniature, gli .049 o quelli più piccoli ancora, ed avevo trovato una persona veramente esperta in questo campo. Mi raccontò di ciò che aveva fatto, mi promise delle foto, e puntualmente le ricevetti a stretto giro di posta: uno shock!

Si pensi ad uno 0,10 cc nelle due versioni, glow e diesel, con una rifinitura da capogiro, ad un bicilindrico contrapposto da 0,20 cc, a dei prototipi da 0,05 cc e si può cominciare a capire di cosa si parla. Gli scrissi immediatamente per ringraziare: trovarlo al telefono non era facile per i suoi molteplici impegni, aveva qualche problema di respirazione. Le sue risposte giungevano tempestive, concise, mi diedero un'idea di un uomo piuttosto schivo, che andava subito all'essenza delle cose, geloso della propria privacy, forse per la necessità di mascherare una grande sensibilità.

Proprio per questa sua caratteristica caratteriale non fu molto noto in Italia, ma all'estero era molto stimato, ed era felice dei riconoscimenti che gli giungevano da ogni parte del mondo.

Avevamo concordato di incontrarci, ma quando ne ebbi la possibilità, aveva degli impegni: così rinviammo ad una occasione che non si verificherà più.

Cominciò a fare motori per modelli negli anni '70, già faceva i suoi motori industriali con molto senno, ed i primi suoi motori per aeromodelli furono, per così dire, dei normali motori, quelli di chi costruisce da sé per passione, pieni di belle cose, roba da non prendere in considerazione industrialmente. Ma era collezionista e spesso si trovava di fronte a gente che non voleva un corrispettivo in denaro, per cedere qualche pezzo; lui, appassionato dei piccoli motori, decise di fare dei gioielli per poterli scambiare. Dava i suoi motori in scatola di legno, diciamo meglio in cofanetto, con pirografate le caratteristiche, come facevano i grandi armaioli o come si fa per oggetti d'arte, quali erano. I primi li costruì con carter da blocco, ovvia soluzione, ma dopo pensò bene di ottenerli da fusione, con la tecnica degli orafi, a cera persa. Nella fusione era incorporata la bronzina di banco ed è evidente che la soluzione rappresenta un optimum difficilmente accostabile con altre tecnologie, per quelle dimensioni.

L'accoppiamento del pistone alla camicia (5 mm di alesaggio e corsa), veniva effettuato con una tolleranza inferiore al millesimo di millimetro, la biella in acciaio



senza spinotto portava uno snodo a sfera per l'accoppiamento al pistone il cui cielo era ramato, alla Cox. A monte di tutto ciò, una ricerca estrema ed incessante sul materiale, sulle lavorazioni: impressionato dai Cox, nei carter adoperò la lega che, per composizione e caratteristiche meccaniche, più si avvicinava a quella adoperata per quei motori (chi ha mai visto un carter Cox ossidato?).

Alle prese con problemi di questo tipo, li risolveva con tenacia senza pari, inseguendone le soluzioni, senza compromessi. Per il serbatoio dello 0,10 cercò a lungo una plastica trasparente che reggesse la miscela nitrata, finché la trovò negli Stati Uniti. Gli altri problemi, quelli di lavorazione, dovevano essere molto impegnativi.

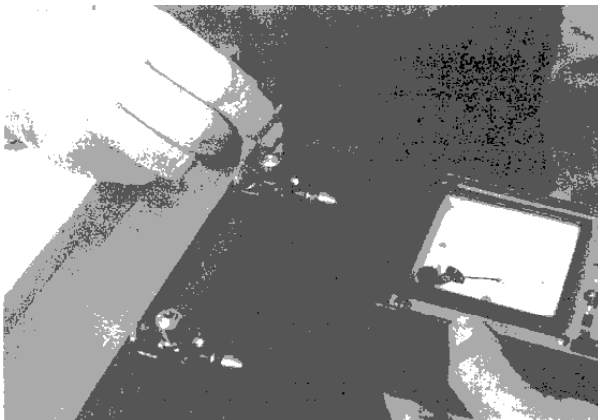
Il pensare ad una biella senza spinotto in un pistone da 5 mm deve far supporre che all'interno del pistone dovevano esservi

al massimo 4 mm ed in questi l'alloggiamento per la testa di biella sferica... quanto, dunque, all'esterno? E il diametro della sfera?

Un lungo studio per inventarsi i metodi necessari per risolvere ogni singolo problema, un dispendio enorme di energie e di mezzi, i pezzi cementati e rettificati con mole di diamante, persino lo spillo, la biella, là dove avrebbe potuto adoperarsi anche soltanto acciaio legato. Intanto continuava a pensare, a fare cose nuove, aveva in animo di impostare una piccola serie dei motori da 0,05 cc, aveva in costruzione un tricilindrico a stella da 0,30 cc, il bicilindrico contrapposto era stato solo un primo passo. Evidentemente, come tutti noi era un sognatore.

Dalla vita aveva ritagliato uno spazio per il suo sogno, e il sogno deve essere bello, altrimenti che sogno è?

E bisogna poterselo curare, accarezzare, non deve ingombrare, non deve fare rumore, il meno possibile, se necessario; occorre anche che tenda alla perfezione, perché se gli altri lo scoprono non possano menomarlo, non abbiano niente a ridire. I suoi motori erano i suoi sogni, ne parlava scegliendo le parole, con una timidezza nascosta, ma con l'orgoglio dell'artista, quale era.



*Il Baby Tiger diesel durante una prova al banco. Al suo fianco, la versione glow. Il confronto con la mano, rende perfettamente l'idea delle microscopiche dimensioni di questo straordinario motore.*

*Salvatore Maisano*

## T.WASP 0.10 cc diesel di Giovanni Ceccarelli (Forlì) Seconda serie 1993

Questo motore non è stato concepito per motivi commerciali, ma solo per mia soddisfazione personale e come motore che può essere scambiato con altri piccoli motori per arricchire la mia collezione. Pertanto ho cercato di ottenere il meglio progettando il T.Wasp ottenendo una bella forma e una meccanica a prova di errore.

Questo è il solo motore così piccolo ad avere il collegamento sferico tra la biella e il pistone. Questo sistema manterrà sempre perfetta la vostra connessione tra il cilindro e il pistone senza avere alcuna ovalizzazione delle parti meccaniche. E' costruito con i migliori materiali esistenti e assemblato singolarmente con attrezzatura di precisione. Tutte le parti in movimento sono state trattate e poi rettificare con mole diamantate.

### DATI TECNICI

Cilindrata 0.098 cc

Corsa 5 mm.

Alesaggio 5 mm.

Peso del solo motore gr. 10

Carburante raccomandato

Etere 45%

Olio 20%

Kerosene 35%

Isopropilnitrate 2%

(da aggiungere dopo aver fatto la miscela)

Spillo per l'avviamento 3 giri.

Peso del motore completo di serbatoio, elica e ogivetta gr. 14.

Regime di giri: 25.000 a seconda dell'elica usata.

Carter: fusione in lega d'alluminio ad alta resistenza con bronzina incorporata

Biella: in acciaio temperato e rettificato sui tre assi

Pistone: cementato e rettificato

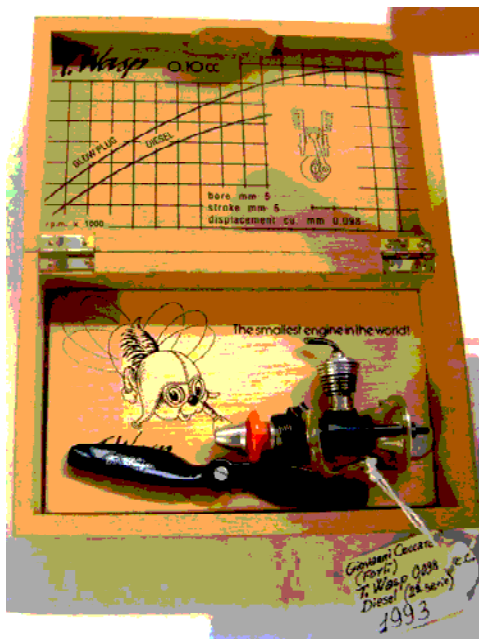
Albero: cementato e rettificato

Spillo: temperato e rettificato

Serbatoio: in materiale plastico trasparente e antimiscela.

Il motore può essere avviato facilmente e raggiunge un alto numero di giri. Niente di speciale da notare circa il suo funzionamento. E' un normale motore diesel.

Ho personalmente controllato e provato ogni motore.



Raccomando solo alcune cose fondamentali: sciacquare accuratamente il motore con la sua miscela prima e dopo averlo usato: il T.Wasp è un motore molto solido: solo una parte è molto fragile: lo spillo. Lo spillo è molto sottile e, se si dovesse rompere o piegare, il motore non potrebbe più funzionare. Quando stringete lo spillo state attenti a non forzarlo per evitare di romperlo.

Il riempimento del serbatoio deve essere effettuato quando lo spillo è chiuso per evitare che la pressione faccia entrare troppa miscela nel carter. Quando il serbatoio è pieno, è necessario assicurarsi che la miscela arrivi al carburatore, poi lasciate che la miscela arrivi e chiudete la presa d'aria del carburatore. Una goccia di miscela nella presa d'aria del carburatore è sufficiente per l'avviamento. Se necessario, ripetere l'operazione finché il motore si sia avviato. Poi regolatelo perché resti in moto. Sono necessari almeno 45 minuti di rodaggio a regime medio per ottenere un buon rendimento e una buona durata. Poi aumentate gradatamente il regime di giri per portarlo al massimo.

Starter: per avviare il motore può essere usato un piccolo starter elettrico. E' preferibile autoconstruirselo usando un Mabuchi 380 a 7,5 volt o altro motore simile.

*Rispettate sempre il vostro motore, fate attenzione che non sia ingolfato e che l'elica giri liberamente.*

*Eliche da usare:* potete usare un'elica di plastica Timble Drome da 3 pollici di diametro e 1,25 di passo. Con quest'elica il motore girerà a circa 13.500 - 14.000 giri al minuto. Oppure potete costruirvi un'elica da usare per portare il motore a 23.000 - 26.000 giri.

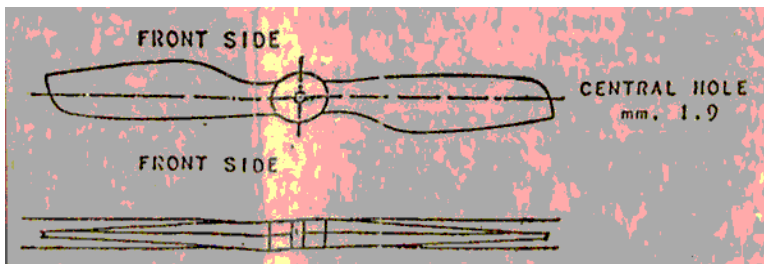
Qui sotto potete vedere il disegno in scala reale della forma e delle dimensioni dell'elica. Deve essere costruita con legno molto duro o con compensato aeronautico da 4 mm. Quest'elica peserà 0,8 gr. e deve aver un diametro di 80 mm. Potete anche costruire la stessa elica in lastra d'alluminio e avrete un peso di circa 1,8 gr.

Con entrambe le eliche non avrete alcuna differenza di giri.

Vi faccio notare che nel caso dell'elica di legno avrete un vantaggio nel peso. Nel caso dell'elica di alluminio avrete un avviamento facilitato.

Suggerisco di costruire l'elica con la massima attenzione. Rispettate il disegno e le superfici devono essere molto lisce e ben finite. E' anche opportuno bilanciare l'elica. La resa e i giri del motore dipendono dall'elica. Fate attenzione a non tagliarvi le dita con l'elica di alluminio.

*Giovanni Ceccarelli*



# I motori di Mauro Gaetano

*Nato a Milano Giugno 1945*

Studia all'Ettore Conti e si diploma al Beltrami in Telecomunicazioni nel 1964. Impiegato alla gloriosa Telettra come progettista di alimentatori fino al 1974. Emigrato negli Stati Uniti si impiega alla Motorola e Dell ed altre ditte meno conosciute.

Moglie, 3 figli e 5 nipoti sono la ragione di tanto tempo speso in laboratorio. Tanto per scherzare.

Appassionato di aeromodellismo da giovane, oggi, come pensionato costruisce modelli di motori a scoppio, vapore, Stirling e modelli di macchine utensili, tanto per cambiare. Dal 2006 ha equipaggiato il garage con un tornio cinese 220mm x 500mm e una piccola fresatrice in aggiunta a una moltitudine di utensili (un trapano a colonna) ed accessori. Perfettamente dimensionate alla costruzione di modelli.

## **The LYNX**

*Motore monocilindrico a 4 tempi OHC*

Questo modello di motore è stato progettato da Malcom Stride e costruito da Mauro Gaetano nel giugno 2016.

Caratteristiche del motore:

Alesaggio 25 mm

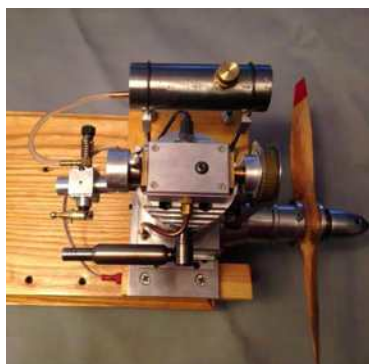
Corsa 30 mm

Cilindrata 14.7 cc

Rapporto di Compressione 9:1

Senso di rotazione – scarico alla vostra sinistra antiorario

Accensione a scintilla a comando Magnetico con anticipo regolabile.



## Odd 6

Costruito seguendo i disegni di Phil Dulcos per l'Odd 6. In nome deriva dal fatto che il motore è un sei tempi. Dopo la fase di scarico il motore compie un giro completo con la valvola di scarico aperta.

Il proposito dichiarato è di migliorare la pulizia del cilindro eliminando che la carica fresca si misceli con i residui della combustione.

Una leva permette di disabilitare il regolatore centrifugo “**hit and miss**”(\*)

Il motore deve essere avviato con uno starter elettrico col regolatore disinserito.

Una volta avviato, il regolatore può essere abilitato e il motore funzionerà a sei tempi.



(\*) - I motori **hit and miss** erano motori multi uso impiegati nelle fattorie americane. Furono prodotti dal 1890 al 1940.

## The boxer

Motore bicilindrico a 4 tempi costruito sui disegni di Hamilton Upshur apparsi sui n. 7 e 8 di "Model Engine Builder".

La costruzione iniziò il 6 dicembre 2011 e terminò all'inizio del 2013, ma non fu messo in moto prima del 14 maggio 2014.

Caratteristiche:

Cilindri	2
Tempi	4
Alesaggio	0.75"
Corsa	0.70
Cilindrata	10.1 cc

Senso di rotazione al volano: antiorario

Accensione elettronica a scintilla

Candele rimfire VR2

Avviamento con corda sulla puleggia del volano



Testi di Mauro Gaetano.  
mauro\_gaetano@earthlink.net

Traduzione e adattamento a  
cura di Pino Càrbini.

## 2° Gara Internazionale per: Scuole di Progettazione Aeronautica (GISPA)

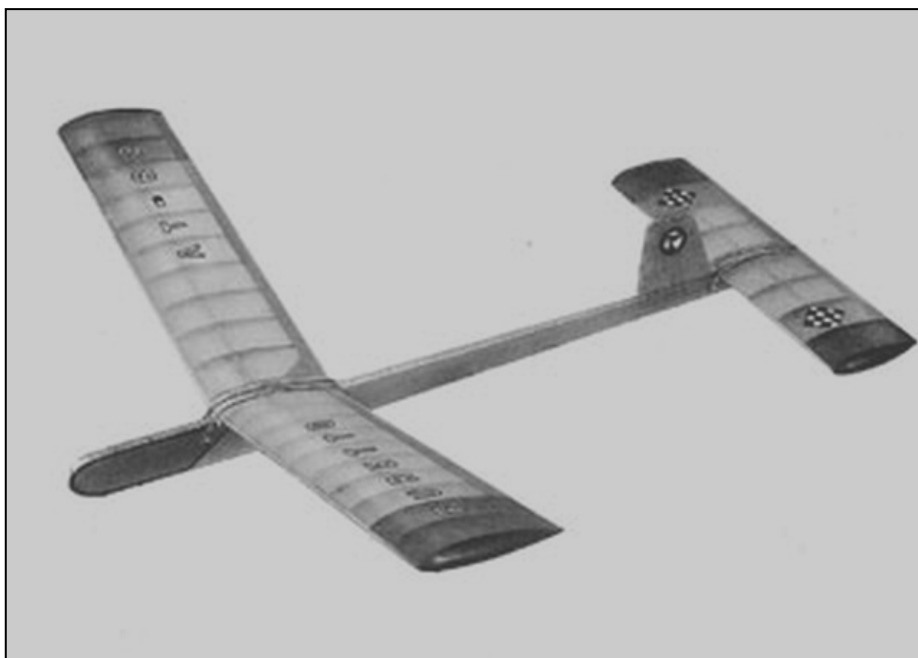
Al museo VOLANDIA, presso Somma Lombardo (Varese), il 13 e 14 ottobre 2018 si è svolta la 2° edizione della gara internazionale GISPA. Anche quest'anno gli studenti del corso di Costruzioni Aeronautiche dell'Istituto Tecnico Tecnologico "Leonardo da Vinci" di Viterbo non sono voluti mancare spinti dal successo dell'edizione 2016 dove, nella categoria "Bronze class - Aeromodelli autocostruiti con lancio manuale", si erano aggiudicati i primi tre posti.

Quest'anno il parterre è stato più agguerrito con oltre 30 partecipanti provenienti da numerose scuole italiane e straniere, ma gli studenti viterbesi anche questa volta si sono fatti onore conquistando il primo e secondo posto e la Coppa Costruttori.

Tutto ha inizio con la caparbia volontà del prof. Ranieri Geronzi, vero motore dell'iniziativa, che ha fermamente voluto quest'avventura spronando gli studenti nella partecipazione, progettazione e costruzione, ed il sottoscritto a collaborare alla realizzazione dei modelli.

Ho iniziato col prendere spunto dal progetto dello storico FURETTO (Aeropiccola) ed i ragazzi hanno ridisegnato al CAD il modello apportando impor-





tanti modifiche, ricavando con pazienza tutti i pezzi in balsa, incollando e rifinendo i velivoli seguendo con attenzione tutti i consigli che man mano davvo loro durante le fasi della costruzione. Le modifiche hanno riguardato principalmente la costruzione a scatola della fusoliera, l'apertura alare, l'angolo diedro e l'arretramento della stessa ala.

A modelli terminati, e dopo aver effettuato i vari bilanciamenti e correzioni, ho portato i ragazzi al campo di volo della mia "Associazione Viterbese Aeromodellismo" per imparare le necessarie tecniche di lancio. Questa attività è stata fondamentale e vincente visti gli ottimi risultati ottenuti, con lanci costanti di oltre 45 metri con efficienza 25.

La soddisfazione per premi vinti, l'elogio delle Autorità scolastiche e l'ampia eco sulla stampa locale è il meritato riconoscimento per il lavoro fatto da tutti gli aventi causa.

E qui mi è doveroso citare gli studenti Damiano Lombardelli, Taddeo Pacelli, Matteo Costantini, Giuseppe Cardone, Alex Casciani, Elia De Angelis, Andri Jaku, Gabriele Monte, Gianluca Boccanera, Simone Esposito, Davide Cardelli, Alessandro Pugliesi, Nicholas Poli, Yuri Cennerazzo, Christian Avanzato, Simone Blanco. Supporto tecnico, prof. Ranieri Geronzi, Roberto Desideri, Lucio Dossi e il sottoscritto.

Sull'onda dei successi, si parla già dell'edizione 2019: se mi sentirò ancora di collaborare, sto pensando di prendere spunto da un progetto di un HLG, forse più compli-



cato ma, vista la bravura e l'interesse dei ragazzi, credo che l'avventura sia possibile. Certo che il disegno lo terrò per me ma darò loro le linee guida affinché gli studenti possano disegnare al CAD tutti gli elementi ed apportare le necessarie modifiche.

Termino con una considerazione: ancora una volta gli studenti di Costruzioni Aeronautiche di Viterbo hanno dimostrato la loro preparazione e soprattutto la loro determinazione nel raggiungere l'obiettivo predesignato. Se i giovani venissero seguiti, instradati e motivati, sarebbero meglio di come noi "vecchiacci" siamo abituati a considerarli e, forse, avremmo più giovani leve dell'aeromodellismo, cosa che ci sta mancando.

### Classifica

	<b>E media</b>	<b>Lanciatore</b>	
<b>ITT Da Vinci Viterbo</b>	25,4	Lombardelli	<b>1 classificato</b>
Istituto Fermi Francavilla	24,0	Fiusco	<b>2-ex aequo</b>
Istituto Fermi Francavilla	23,8	Milone	<b>2-ex aequo</b>
<b>ITT Da Vinci Viterbo</b>	<b>23,5</b>	<b>Pacelli</b>	<b>2-ex aequo</b>
Istituto Siai Marchetti	20,5	Ceretta	
Istituto Fermi Francavilla	19,9	Cavallo	<b>3 classificato</b>
Istituto Falco Capua	18,4	Germiniani	
Istituto Fermi Francavilla	18,1	Palazzo	
<b>ITT Da Vinci Viterbo</b>	<b>17,9</b>	<b>Bianco</b>	
<b>ITT Da Vinci Viterbo</b>	<b>17,7</b>	<b>Costantini</b>	
Istituto Fermi Francavilla	16,3	Spagnullo	
Istituto Falco Capua	16,2	Bovenzi	
ISIS Andrea Ponti Gallarate	16,0	De Rose 2	
Istituto Falco Capua	15,7	Ciccarelli	
ISIS Andrea Ponti Gallarate	13,7	Sartorelli 1	
Istituto Fermi Francavilla	12,6	Altavilla	
ISIS Andrea Ponti Gallarate	10,8	De Rose 1	
Istituto Siai Marchetti	10,1	Pezzoni	
ISIS Andrea Ponti Gallarate	9,1	Quaim	
ISIS Andrea Ponti Gallarate	9,0	Banfi	
Istituto Siai Marchetti	8,1	Tadiello	
Istituto Siai Marchetti	7,8	Zocchi	
ISIS Andrea Ponti Gallarate	6,6	Sartorelli 2	
ISIS Andrea Ponti Gallarate	5,5	Mazzuchelli	
Istituto Siai Marchetti	0,6	Lodi	

*Antonio Riccardelli*

# L'Albatross dell'Aeropiccola

## In tre atti

### **Atto primo**

Cominciai a "tagliuzzare" tranciato di pioppo e compensato nel 1950. Nel 1951 mi iscrissi all'AGO di Torino dove venni preso sotto tutela da Claudio Cargnelutti, ottimo elasticista e futuro vincitore della Coppa FNA.

Avevo costruito veleggiatori attorno ai 100/120 cm e volevo fare un modello "grande". Cargnelutti mi consigliò l'Albatross, modello che lui aveva progettato nel 1949. Visti gli ottimi risultati, Franco Conte, il Proprietario dell'Aeropiccola, ne aveva acquistato il disegno. Utilizzando tutte le mie "riserve auree" riuscii a comprare il disegno e il materiale.

Era il classico modello AGO (bulbo anteriore, trave di coda circolare e timone orizzontale a sbalzo dopo la deriva, ala rettangolare con estremità ellittiche, profilo NACA 6409).

Il modello venne terminato nell'estate del 1952. Il centraggio fu molto rapido e facile. Il traino con il gancio baricentrale, che Cargnelutti mi aveva fatto montare, era senza problemi. Anche in assenza di vento si sganciava sulla testa del trainatore con il cavo completamente teso. Se c'era vento bastava fare solo qualche passo ed il modello saliva come un razzo.

Con l'Albatross, grazie ad una termichetta, superai per la prima volta i tre minuti con il cavo da 50 metri; per la precisione il tempo fu di 3:45, il mio record !!! Volai molto nell'estate ma verso la fine della stagione il modello prese un termicone e scomparve alla vista oltre il campo e il fiume Dora che lo costeggiava lato nord.

Catastrofe per uno studente "ai verde". Per fortuna il mio padrino, che abitava a Milano, mi regalò disegno e materiale del Movo M23, modello di 160 cm, di cui avevo visto la reclamme.

### **Atto secondo**

Una decina d'anni fa, dopo un trasloco decisi di mettere ordine ai disegni dei modelli. Venne fuori il disegno dell'Albatross e decisi di rifarlo in versione RC ingrandendolo di un terzo. Grazie alle moderne fotocopiatrici fu semplicissimo avere il modello ingrandito. In volo il modello si dimostrò ottimo come il precedente e fu centrato "alla volo libero", con una larghissima virata a sinistra. La planata era la solita piuttosto lenta ed avendo la deriva quasi tutta mobile si poteva farlo virare strettissimo sull'ala permettendo di utilizzare anche minitermiche. Un giorno dopo lo sgancio, cominciai a dare deriva per portare il modello verso un cumuletto che mi sembrava promettente, nessun risultato, aumentai il comando, nessuna reazione. Provai il profondità niente, capii allora che non avevo acceso la ricevente e mi scappò un "merde J'ai oublié le recepteur !!!!!". Uno dei soliti "aero consumatori" di modelli in sagez disse: "Peccato adesso cade"; ma rimase di stucco vedendo il modello stabilissimo nelle sua larghissima virata e mi chiese: "Ma come fa a volare se non ha la radio ?" Maramaldescamente gli risposi: "Non basta comprare i modelli; bisogna saperli centrare" e mi incamminai per andare incontro al modello che atterrò pacificamente non distante dalla pista.

Poco tempo dopo scivolando in giardino su una lastra di ghiaccio caddi e mi sfasciai un

spalla, fortunatamente la sinistra. Essendo monobraccio non potei guidare. Per fortuna un paio di amici si incaricarono di fare i taxisti per me. Decisi quindi di utilizzare l'Albatross che pilotato in modo 2 ha profondità e deriva sulla destra. Gli amici mi aiutavano a montare il modello ed al lancio con la fionda; dopo anche se monobraccio, non avevo più problemi.

### **Atto terzo**

Il campo su cui volo vicino a Ginevra è una striscia di metri 100x20 senza ostacoli nelle vicinanze ed orientato nord/sud che sono i venti predominanti. In genere 8/12 kmh ma spesso arrivano a 16/20 kmh. Il contadino che ci affitta il terreno lasciava i campi a nord o sud incolti grazie ad un contributo CEE; oppure li coltivava a foraggio speciale per le sue mucche. Era quindi possibile, piazzare l'ancoraggio della fionda oltre i limiti del campo. Purtroppo due anni fa ha cominciato a seminare grano e, dopo la mietitura seminare granturco a crescita rapida.

Diventava quindi praticamente impossibile utilizzare la fionda salvo una corta (10 mt elastico e 50 mt di filo); a fionda tesa utilizzavo quasi tutta la lunghezza del campo.

E' un po' meno divertente sganciare a 60 mt invece di 100, o si aggancia rapidamente o si



atterra; da 100 metri si ha un po' più di tempo ed è più facile trovare.

Un giorno Rover Mersecchi mi ha mandato il progetto degli OTVR-E. La motorizzazione mi permetteva di ovviare alla necessità di usare la fionda corta.

Avevo inutilizzati un piccolo brushless con il suo variatore e cinque "veleggiatori O.T." (FD15, Ciclone 3 mt, Ciclone 2.50, mt. Albatross ed Esso): tirai a sorte e venne fuori l'Albatross. La modifica fu molto semplice: ho tagliato accuratamente una parte del musone, fatto un'ordinata portamotore e tolto la zavorra. Montai il motore con elica ripiegabile (Cam Prop 10x5) e batteria 35 1000. Per arrivare al centraggio di origine ho dovuto aggiungere una piastrina di piombo sotto il motore. Il peso finale è risultato identico alla versione puro. Per soprammercato ho modificato la parte del musone tolto per poterla riavvitare al modello con adeguata zavorra per volare come "velegia" puro. La salita è risultata discreta, sale circa 3.5 mt/secondo, ed in 30 secondi arrivo quindi attorno ai 100 metri, è come con la fionda lunga e non è difficile fare i 5:30.

E' anche un modello fortunato: inizio estate in una giornata fumante "mi trastullavo" attorno ai 250 mt quando mi accorsi che la deriva rispondeva molto mollemente, intanto il modello continuava a salire scarrocciato dal vento. Dopo ulteriore tentativo di farlo virare controvento dovetti ammettere che il servo della deriva "era morto". Il modello era altissimo e lo persi di vista. Piuttosto demoralizzato, pensando che era il secondo Albatross che perdevo e ritornai a casa piuttosto "giù di morale".

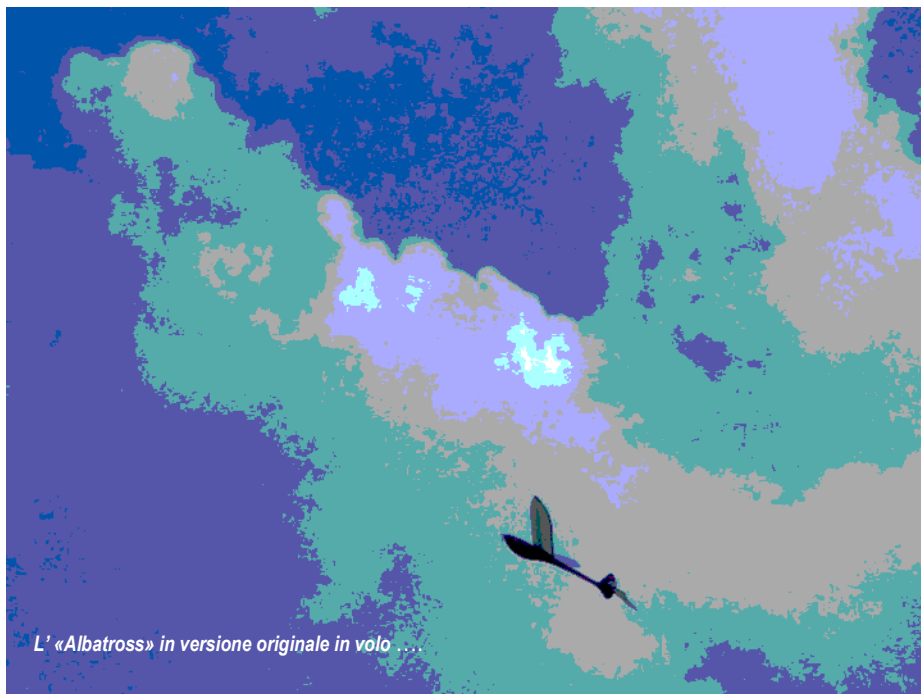
Per scaramanzia, mandai una mail al Club segnalando la perdita del modello.

Due giorni dopo sorpresa, un amico mi segnalava che aveva ricevuto indicazione da un suo conoscente di un modello rosso e bianco con scritta Albatross atterrato in un campo vicino a casa sua, circa 12 km dal punto di lancio. Fu così che l'Albatross rientrò all'ovile, unico danno la batteria che essendo rimasta sempre sotto tensione per due giorni era completamente "morta".



*Il pilota ... "monobraccio" non demorde!*

*Gianco Lusso - il Confederato*



*L'«Albatross» in versione originale in volo ....*



*... ancora senza motore*

## Bombardiere Caproni Ca3

Un modellista romano ha mandato al nostro Carbini alcune foto del mio Caproni Ca3 a volo libero. Al nostro acuto segretario è piaciuto e mi ha concesso una notte di tempo per inviargli altre informazioni, poiché l'indomani il Giornale sarebbe andato in stampa. Ho sempre avuto la passione per le riproduzioni a volo libero ed il Ca3 mi ha sempre affascinato.

Circa dieci anni addietro comprai il disegno dalla SAMS e, fino alla fine dello scorso anno, non ho avuto mai il coraggio di iniziarlo. Non credo che sia un disegno del 1950, ma visto che è piaciuto, che è tutto balsa e carta, che è un aereo importante, che ha combattuto nella grande guerra, che quest'anno è il centenario della fine delle ostilità, credo che nel nostro Giornale ci possa stare.

Il disegno è spartano ed essenziale ma la costruzione notevolmente complicata: struttura esilissima, tiranti e montanti in quantità, due fusoliere, tre derive un mucchio di ruote, ecc.

Sono 82 cm di apertura alare per complessive 81 centine lunghe 9 cm e alte 6,5 cm. Ha quattro longheroni affioranti messi di piatto, due sotto due sopra (sovrapposti). Per i due posteriori, eseguite le intacche per il loro alloggiamento, restano 2 mm di spessore nella centina, non ho contato quante ne ho rotte. Ho fatto qualche semplificazione ed omissione ma nulla di rilevante e manca ancora qualche particolare.

La livrea l'ho trovata nel n.6 dell'opera "L'Aviazione Grande Enciclopedia Illustrata" de Agostini. A parte il colore più chiaro, è quello dell'aereo che, si dice, abbia portato D'Annunzio al bombardamento di Cattaro. Infine la scritta in fusoliera (che debbo ancora fare) recita "unus non sufficit orbis", "non basta un solo mondo", (per i





giovani che non hanno studiato il latino).

Le due eliche le ho fatte quadripala in balsa, controrotanti a scatto libero.

Il peso è di 72 grammi, senza i due elastici nelle fusoliere e la superficie complessiva è di 18 centimetri quadri (si lo so che nel calcolo del carico occorre togliere la percentuale dell'interferenza tra le due ali)!

Volete sapere come vola?... Non lo so , lo proverò a primavera in un morbido prato di erba alta, sperando che non se ne accorga il contadino.

*Maurizio Sagnotti*



## Gran Prix dell'Etna Ramacca - 1 e 2 dicembre 2018

Il ritrovarsi sull'Aviosuperficie Margherito a Dicembre con 63 modelli iscritti, con la presenza di due "Grand Champion Europei OT": Walter Gianati (2017) e Manuel Rojo (2018), di Bruno Scordo dal Belgio e di Michael Curmi da Malta, con la presenza di tanti campioni europei ed italiani ha esaltato il livello della competizione e dato il tocco di internazionalità all'ultimo appuntamento italiano di gara di modelli Old Timers Radio Assistiti.

Forzata l'assenza dei Presidenti delle SAM di lingua italiana cui sono andati gli auguri di tutti i partecipanti.

Il panorama dei modelli in gara è dominato da alcuni di eccellente fattura e dalle buone doti di volo, col predominio numerico dei progetti stranieri rispetto agli italiani. I due giorni di gara sono stati intensi in un contesto ambientale difficile per uomini e mezzi per via delle intense precipitazioni dei giorni precedenti. Nella 1/2A Texaco lotta tra i padroni di casa con Romeo Letor che prevale su Salvatore Spina e Franco Trovato con confronti tra Airborn e Kerswap che raggiungevano quote davvero impensabili per i modelli originali. Nella Texaco vince Massimo Imoletti col PB2 magnificamente restaurato da Attilio Piccioli, seguito da Walter Gianati, con l'Airborn, e da Lorenzo Boccia con il GOOL, tutti e tre i concorrenti dotati di grandi capacità fisico-visive per pilotare modelli volanti per decine di minuti ad alta quota.

Da apprezzare il quinto posto di Manuel Rojo con il Tony di Tiziano Bortolai che da tempo si prodiga, con successo, nel convincere italiani e stranieri a partecipare all'evento; sul campo si distingue per disponibilità verso tutti, grazie Tiziano che meritatamente poi si impone nella Texaco Antique con il Lanzo



*Attilio Piccioli non passava inosservato*



*Beatrice Gianati , seconda nei 1/2A elettrici*



Bomber su Luigi Sola, Airborn, e Walter Gianati, RG 9; questa categoria è quella che meglio interpreta lo spirito Old Timer, modelli e motori coevi.

Nei veleggiatori OTVR le condizioni meteo sfavorevoli non hanno permesso prestazioni di rilievo, vince Salvatore Russo con un sempre bello se pur molto volato Red Hawk, bel modello italiano nonostante il nome esotico. Accedono alle coppe anche Carmelo Guerrera col Lunak e Franco Posa con l'Astrale. Nell'OTMR pochi concorrenti hanno lanciato, tuttavia le prestazioni sono state di tutto rispetto, Luigi Sola si è confermato concorrente di gran classe imponendosi con l'Airborn su Walter Gianati col Leda e su Romeo Letor con lo Zipper, i modelli sono molto ben realizzati e motori hanno prestazioni impressionanti.

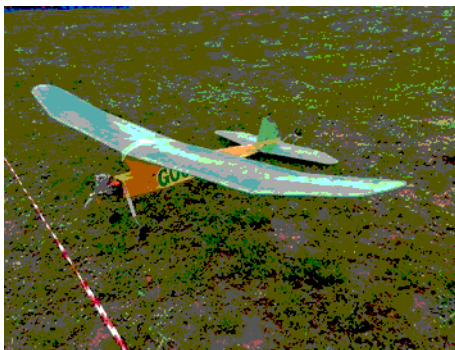
In questa categoria ha partecipato Renato Nicosia, campione italiano in carica nella FIG del volo libero, che ha praticamente terminato tutte le installazioni sul suo bel Playboy rintanato per i due giorni nell'hangar; finalmente a pochi minuti dalla fine della competizione è riuscito ad effettuare un lancio, guadagnandosi l'ammirazione e l'applauso dei presenti. Nella categoria OTE i primi tre classificati hanno volato a livelli altissimi nel rispetto di un regolamento che mette a dura prova le capacità di pilotaggio, Franco Trovato con il suo Stardust dall'eccellente planata ha prevalso in spareggio su Matteo Vallicelli con l'Airborn per un solo secondo, per Jacques Villeneuve una vittoria di così stretta misura avrebbe dato la massima soddisfazione, per il superato invece ...



*L'anziano PB2 di Massimo Imoletti, sempre valido*



*Mauro padre e figlio alle prese con un recalcitrante PAW 60 del loro Airborn*



*Il Gool di Lorenzo Boccia*



Terzo Juan Manuel Rojo con il Playboy avendo mancato un pieno, questa categoria nel regolamento adottato prevede solo tre lanci tutti validi. Anche nella categoria ½A elettrico, che ha goduto della partecipa-

zione più numerosa, sono stati effettuati tre lanci, Attilio Piccioli col suo Sinè 46 dalle prestazioni eccezionali ha prevalso su, udite udite, Beatrice Gianati, a memoria dello scrivente prima pilotessa italiana Old Timer, con l'Airborn e su Carmelo Guertera con il Mini Hogan.

Nella classifica figurano anche Bruno Sordo della SAM Belga, quarto classificato, e Michael Curmi di Malta decimo classificato. Tutta la gara si è svolta linearmente pur con gli stivali appesantiti e la pesante copertura nuvolosa che a lungo ha nascosto l'Etna, questo grazie all'impegno e alla cortesia di "red pants" Carlo Minotti, vero *deus ex machina* dell'evento che ne ha curato tutti i dettagli tecnici e socio-conviviali.

Grazie Carlo.

*Franco Posa*

LE CLASSIFICHE - dal sito di Carlo Minotti

### TEXACO

	Concorrente	modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	totale
1	Imoletti Massimo	PB2	1582	1500	0	1582
2	Gianati Walter	Airborn	1407	1169	900	1407
3	Boccia Lorenzo	Gool	1360	0	0	1360
4	Sola Luigi	Airborn	1212	1262	1038	1262
5	Rojo Jose Manuel	Tony	1125	1082	668	1125
6	Binelli Luigi	Duca	944	883	458	944
7	Colasanzio A.	Long Cabin	690	869	601	869
8	Mauro Pietro	Airborn	438	584	0	584

### TEXACO ANTICA

	Concorrente	modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	totale
1	Bortolai Tiziano	Lanzo Bomber	865	632	550	1497
2	Sola Luigi	Airborn	832	0	0	832
3	Gianati Walter	RG9	692	0	0	692

## 1/2 A TEXACO

	Concorrente	modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1	Letor Romeo	Airborn	553	530	450	451	1534
2	Spina Salvatore	Kerswap	587	0	466	408	1461
3	Trovato Franco	Airborn	428	480	545	338	1453
4	Mauro Pietro	Baby Mercury	307	494	446	0	1247
5	Colasanzio A.	Airborn	353	386	294	0	1032

## OTMR

	Concorrente	modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1	Sola Luigi	Airborn	480	480	438	0	1398
2	Gianati Walter	Leda	480	292	378	345	1203
3	Letor Romeo	Zipper	338	381	326	0	1045
4	Nicosia Renato	Playboy	228	0	0	0	228

## OTVR

	Concorrente	modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1	Russo Turi	the red hawk	120	122	108	199	441
2	Guerrera Carmelo	Lunak	121	203	116	0	440
3	Posa Franco	Eik 38 Astrale	181	118	122	126	429
4	Letor Romeo	GR63	81	122	110	119	351

## OT ELETTRICO

	Concorrente	modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Spareggio	totale
1	Trovato Franco	Stardust	600	600	600	761	2561
2	Vallicelli Matteo	Airborn	600	600	600	760	2560
3	Rojo Jose Manuel	Playboy	600	566	600		1766
4	Spadaro D.	Baby Mercury	385	404	600		1389
5	Posa Franco	Schmid	467	420	417		1304
6	Scordo Bruno	Playboy	370	421	410		1201
7	Spina Salvatore	Kerswap	510	600	0		1110

## 1/2 A ELETTRICO

	Concorrente	modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	totale
1	Piccioli Attilio	Siné 46	510	900	0	1410
2	Gianati Beatrice	Airborn 1938	331	451	413	1195
3	Guerrera Carmelo	Mini Hogan	392	382	371	1145
4	Scordo Bruno	Lanzo Bomber	384	394	363	1141
5	Blasi Giulio	Baby Mercury	277	392	392	1061
6	Narcisi Raffaele	Kerswap 1942	0	462	590	1052
7	Spadaro Domenico	Baby Mercury	311	337	339	987
8	Cavallaio Ciro	PB2 1938	240	341	290	871
9	Russo Turi	KL61 1949	270	0	455	725
10	Curmi Michael	Kerswap	259	230	131	620
11	Califfi Armando	De Filippis	317	261	0	578

## TROFEI GIP-46, GAROFALI & SAUDELLA - a cura di Franco Castro

### GIP.46 Categoria Very Old Timer

Concorrente	Motore	1^ gara	2^ gara	media	class.
Todaro Filippo	OS15LA	139,16	141,23	140,19	1
Cazzetta Giulio	OS15LA	134,08	137,83	135,95	2
La Vattiata Roberto	OS15LA	126,58	136,57	131,58	3
Del Popolo Zaira	OS15LA	114,10	121,09	117,60	4

### GIP.46 Categoria Mild Old Timer

Concorrente	Motore	1^ gara	2^ gara	media	class.
Castagnetti G.Mauro	G20G	187,01	182,83	184,92	1
Catalano Alberto	G20G	163,86	157,69	160,77	2
Sighinolfi Giorgio	G20G	163,04	163,12	163,08	3
Garofali Leonardo	G20G	157,55	159,72	158,63	4
Nocentini Rinaldo	G20G	153,85	155,17	154,51	5
Anastasi Francesco	G20G	113,74	151,01	132,38	6
Tumminelli Egidio	G20G	137,83	135,85	136,84	7
Rossi Roberto	G20G	134,33	131,29	132,81	8

### GIP.46 Categoria Open Old Timer

Concorrente	Motore	1^ gara	2^ gara	media	class.
Tuccari Giuseppe	OS15LA	185,09	187,60	186,34	1
Tuccari Lorenzo	OS15LA	182,56	183,21	182,88	2
Biondo Ernesto	OS15LA	180,18	181,73	180,95	3
Capuano Francesco	OS15LA	180,18	175,44	177,81	4
Catalano Alberto	OS15LA	174,67	170,45	172,56	5
Giroto Mauro	Rossi 15G	152,35	143,83	148,09	6
Tumminelli Egidio	OS15LA	149,07	144,87	146,97	7
La Vattiata Roberto	OS15LA	146,52	144,93	145,72	8
Durigon Renato	OS15LA	115,98	129,73	122,85	9

### Trofeo Garofali G20 glow

Concorrente	Residenza	1^ gara	2^ gara	migliore	class.
Biondo Ernesto	Palermo	181,82	186,72	186,72	1
Virgili Ezio	Ferrara	170,78	165,37	170,78	2
Giroto Mauro	Treviso	165,52	161,00	165,52	3
Garofali Leonardo	Bologna	154,77	134,18	154,77	4
Anastasi Francesco	Siracusa	113,74	151,01	151,01	5
La Vattiata Roberto	Caltanissetta	135,34	138,62	138,62	6
Tumminelli Egidio	Caltanissetta	137,83	135,85	137,83	7
Rossi Roberto	Milano	129,40	132,50	132,50	8

### Trofeo Garofali G20 diesel

Concorrente	Residenza	1^ gara	2^ gara	migliore	class.
Tuccari Giuseppe	Catania	161,87	163,79	163,79	1
Tuccari Lorenzo	Catania	163,41	165,21	165,21	2
Giroto Mauro	Treviso	133,23	151,96	151,96	3
Todaro Filippo	Termini Imerese	110,09	115,50	115,50	4

### Trofeo Garofali G15 glow

Concorrente	Residenza	1^ gara	2^ gara	migliore	class.
Rossetti Alessandro	Subiate (MI)	168,07	172,17	172,17	1
Virgili Ezio	Ferrara	157,55	153,58	157,55	2
Giroto Mauro	Treviso	141,07	154,31	154,31	3
Catalano Alberto	Augusta	113,35	139,21	139,21	4

### Trofeo Saudella

Concorrente	Residenza	Motore	1^ gara	2^ gara	migliore	class.
Angeloni Salvatore	Lodi	G40S	168,07	172,17	172,17	1
Rossi Roberto	Milano	OPS 40	184,99	183,30	184,99	2
Muzio Piero	Milano	G21/29	177,78	182,74	182,74	3

## Ricordo di Carlo Rebella

La notizia che Carlo Rebella "era andato avanti" mi ha molto rattristato. Il suo nome mi era noto sin da ragazzo perché lo trovavo spesso sulle riviste specializzate sia per la partecipazione alle gare che per la pubblicazione di articoli tecnici. La sua preparazione lo portò anche a dirigere per qualche tempo Rassegna di Modellismo. Ci siamo incontrati alcune volte in occasione di qualche raduno. Alcuni anni fa, sapendo del mio interesse per l'insegnamento dell'aeromodellismo ai ragazzi, mi mandò una cassetta contenente alcuni motori con l'indicazione per tutti delle ore di funzionamento e i consigli per il loro impiego, vari accessori e alcune copie di Rassegna di Modellismo del periodo in cui ne era direttore. Nominato socio onorario nel 2014, continuava a versarmi la quota assicurativa perché continuava a svolgere un po' di attività con i modelli ad elastico, sua prima passione.

Sapendo della sua amicizia con Carlo, iniziata a Pontedera dove entrambi erano dipendenti della Piaggio, costruttrice del bombardieri quadrimotori P.108, ho pregato Zelino Rossi di scrivere un suo ricordo.

Eccolo:

Pinerolo, 27 novembre 2018

Caro Pino,

nel silenzio della notte, sono le una e trenta, accendo il mio computer per leggere eventuali novità. È cosa questa che abitualmente eseguo, quando, per numerosi motivi diurni, interrompo il mio sonno per pensare o fare qualcosa di mio.

Conseguente leggo la tua eMail, i tuoi umani guai, assai simili ai miei e la tua richiesta di scrivere un commento sulla figura del nostro Carlo Rebella.

Cosa questa che mi rimane impossibile fare! Perché? Cosa dire? Avevo un Amico; l'ho perduto! Ricordo; quando abitavo a Pontedera, epoca 1938/1939 aveva bussato alla porta di casa mia dicendo: sono Carlo Rebella, vengo da Finale sono alla costruzione del P108 e faccio anche modellismo. Finita la guerra ho provato, senza esito, a trovarlo, poi, dopo tanti anni è tornato a bussare alla mia porta, in Pinerolo, dicendomi: dove sono i tuoi modelli? Era riuscito a trovarmi! E con suo grande sacrificio a riportarmi a veder volare modelli.

Quando mi sono presentato a Te, inviato da Carlo, ho illustrato molte fasi della mia strana vita datami dal mio destino coi continui guai creati da infinite persone fasulle e qualche rara gioia data da persona gentile, il cui aiuto è stato fondamentale per la mia vita. Rari i miei Amici, tra cui emerge la figura del nostro Carlo.

A Simonetta, ho chiesto e avuto il permesso di scrivere due righe da passare a Te per eventuale pubblicazione su L'Aquilone.

**"è cosa triste dover segnalare che il nostro Carlo Rebella, impareggiabile aeromodellista e Amico è partito per far volare i suoi modelli in un cielo diverso dal nostro. Caro Carlo, 73 da Zelino, avrei voluto essere io, al tuo posto!"**

Ho avuto corrispondenza con Simonetta, ricevendo: alle ore 5. 21 minuti, che ieri Carlo è andato via.

Scrivendo: "è triste quello che apprendo avrei voluto essere io al suo posto"

"Non si lasci prendere da malinconia, la morte non esiste, la nostra vita è un passaggio per finire in un'altro spazio di tempo diverso da quello che siamo abituati"

Caro Pino, tutto qui, ora devo cercare di scrivere a Simonetta. Il Computer mi aiuta a conservare i messaggi quello che potrai fare sarà bene. Mi raccomando, non correre, fai domani quello che non riesci a fare oggi,

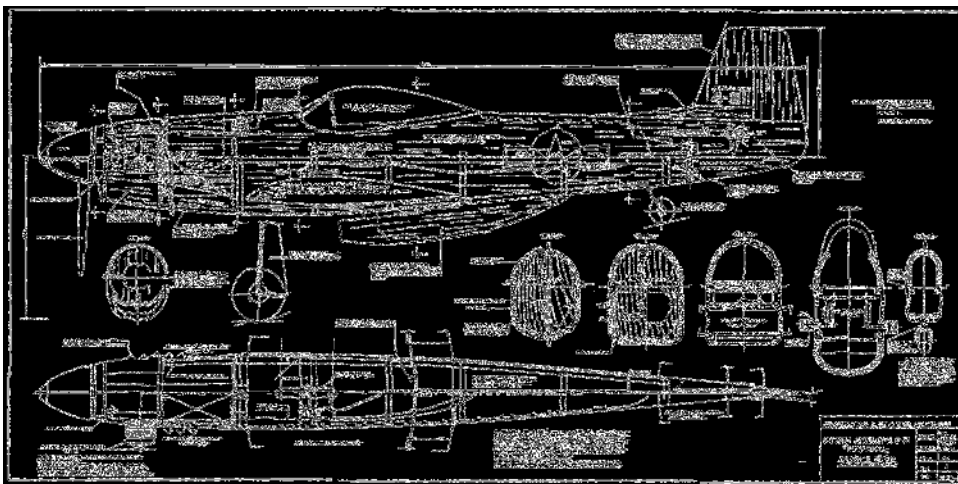
*73 da Zelino.*

*Nella pagina seguente il disegno del CRY, suo primo modello, tratto dall'Annuario n. 1 di SAM Italia*



## CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2019

10 Feb	Zanica BG	XXX Tavolettata d'inverno VVC	P. Riboli	035-657079
2/3 Mar	Verona	15° Model Expo	P. Càrbini	340-3541669
23 Mar	Modena	19° Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
24 Mar	Sassuolo	Anniversario pista VVC prove F2A/C	G. Castagnetti	335-6227865
14 Apr	Lugo	Gare VVC F2A-F2B-F2C C.I.	L. Lanzoni	368-607198
5 Mag	Gallarate	Gara Automodelli VVC	G. Castagnetti	335-6227865
12 Mag	Sassuolo	Raduno e gara GIP Garofali	G. Castagnetti	335-6227865
19 Mag	Sassuolo	Gare VVC F2A-F2C C.I.	G. Castagnetti	335-6227865
2 Giu	Malpensa	Raduno gara GIP Garofali	P. Muzio	338-92646367
22 Giu	Monza	Gara Automodelli VVC	G. Castagnetti	335-6227865
15/16 Giu	Chiasiellis	Gare VVC F2A-F2C C.I.	S. Zanin	328-9165476
7 Lug	Lugo	Raduno gara GIP Garofali	L. Lanzoni	368-607198
26/28 Lug		Europeo automodelli VVC	G. Castagnetti	335-6227865
7/8 Set	Lugo	Coppa d'oro VVC	L. Lanzoni	368-607198
14 Set	Gallarate	Gara Automodelli VVC	G. Castagnetti	335-6227865
29 Set	Malpensa	Gare VVC F2A-F2C C.I.	P. Muzio	338-92646367
5 Ott	Monza	Gara Automodelli VVC	G. Castagnetti	335-6227865
13 Ott	Sassuolo	Gare VVC F2A-F2C C.I.	G. Castagnetti	335-6227865



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

### ISTRUZIONI PER L'USO

**Per l'iscrizione:** Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 *Pagabili tramite:*  
Carta PostePay n.: 5333 1710 5736 7886 - C.F. CRBGPP40E31B745Y  
Bonifico su IBAN: IT05 S 36081 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.

Un perfetto lancio a mano  
del motomodello Ohlsson  
di R. Zona e D. Capozzi







**19 ° Mostra ed esposizione**  
**Micromotorismo d'Epoca**  
**e costruttori amatoriali**

**3 ° Dyno Day**



*Memorial*  
**"AMATO**  
**PRATI"**

**Sabato 23 Marzo 2019**

dalle ore 9 alle ore 16

Presso : Polisportiva Saliceta Sca n Giuliano  
Stradello Chiesa Saliceta San Giuliano 52 Modena

44°37'35.41"N 10°54'00.75E

A.I.A.S. SAM ITALIA chapter62 e S.A.M. L'Aquilone Chapter 2001  
indicono

e Tiziano Bortolai organizza  
info : samitalia@libero.it

*Prenotarsi non oltre il* 19 MARZO 2019



Comune di Zanica

# 10 FEBBRAIO 2019

## XXX

# TAVOLETTATA DI INVERNO

**L'A.I.A.S. - S.A.M. ITALIA Chapter 62 Sezione Lombardia**

in collaborazione con il Gruppo Aeromodellistico FALCHI Bergamo, con il patrocinio dell'Amministrazione Comunale di Zanica e della S.A.M. Chapter 2001- L'Aquilone, organizzano la XXX edizione del classico raduno interregionale non competitivo di volo vincolato circolare con ritrovo negli impianti sportivi comunali di Zanica (BG) alle ore 9,00.



*L'area di volo è composta da un campo di calcio in terra battuta che verrà adeguatamente predisposta per l'occasione.*

*Avete aeromodelli in volo circolare elettrici indoor?*

*È l'occasione per dimostrare come volano perché abbiamo a disposizione la palestra! (altezza massima libera mt.7,15)*

**Vi aspettiamo come sempre numerosi!**

Per informazioni e iscrizioni contattare: [info@gruppfalchi.com](mailto:info@gruppfalchi.com)

Pierpaolo Riboli tel. 035.595057 cell. 342.9374112 e mail: [ribomail2001@yahoo.it](mailto:ribomail2001@yahoo.it)

La regolarizzazione dell'iscrizione, verrà effettuata la mattina in occasione del ritrovo agli impianti sportivi.

**Durante la manifestazione, a tutti i partecipanti, verranno offerti Vin Brulè e Cafenù.**

Per quanti lo desiderano, sarà possibile pranzare in compagnia presso un ristorante locale.

È assolutamente necessario e inderogabile che, durante i giorni antecedenti il raduno, venga espresso tale desiderio con avviso d'assenso comunicando anche la presenza di eventuali accompagnatori e che, all'atto dell'iscrizione, ne sia data conferma.

### **RESPONSABILITA' CIVILE**

L'A.I.A.S. - S.A.M. ITALIA Chapter 62 Sezione Lombardia, il Gruppo Aeromodellistico FALCHI Bergamo, l'Amministrazione Comunale di Zanica e la S.A.M. Chapter 2001- L'Aquilone, non si assumono alcuna responsabilità per eventuali danni causati a persone o cose da parte dei partecipanti e di terzi in dipendenza dello svolgimento della manifestazione.

Per tale motivo tutti i partecipanti dovranno essere muniti di una propria e adeguata copertura assicurativa in corso di validità.

### **ANNOTAZIONI**

Gli iscritti al raduno potranno partecipare al libero scambio di materiale modellistico, previa comunicazione agli organizzatori.

**Modelberg**



**GIERRE**  
PROFESSIONAL  
40100 PAVIA - VIA S. PIETRO 10  
TEL. 0322/241111 - FAX 0322/241112  
E-MAIL: [gierre@gierrere.com](mailto:gierre@gierrere.com)



