

L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 101

Settembre - Ottobre 2019



«Eravamo quattro amici al bar che volevano cambiare il mondo (G. Paoli)»..... quattro amici al bar con una sola, intensa passione!



L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Francesco Posa**
Via Cannaruto, 6
70124 Bari
Tel. 080-5013141
Cell. 338-5642501
E.mail: gdf.posa@alice.it
- V.Presidente:** **Curzio Santoni**
Via Zanetta, 118/2/11
00143 Roma
Tel. 06-5193281 - 2754882
Cell. 339-1165277
E-mail: cusanton@tin.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:** **Gaetano Fratini**
Via Colle Rotondo, 44
66100 Chieti
Tel.
Cell. 388-1963635
E-mail: fratanino@yahoo.it
- Presidente em.:** **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

SOMMARIO

- Ricordo di Scardicchio	F. Posa	pag 1
- Dalla Redazione	M. Zunica	" 2
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 3
- SAM - Qualche nota a margine	M. Zunica	" 4
- Motomodello Stella del Nord	A. Castellani	" 9
- Il C.N. visto dal Presidente	F. Posa	" 10
- Il C.N. visto dal Vicepresidente	C. Santoni	" 13
- Il C.N. 2019 - Le classifiche	Redazione	" 15
- Motomodello Firebird	A. Castellani	" 17
- Motomodello Movò M.15	L. Carlucci	" 18
- Avventure palermitane	M. Candido	" 27
- Valle Gaffaro 2019	G. Mauro	" 32
- VVC a Cavasagra (TV)	R. Brentonego	" 41
- Motore Antares 4 cc.	P. Càrbini	" 44

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: M. Zunica, G. Mauro, F. Posa, C. Santoni, L. Carlucci, M. Candido, R. Brentonego, P. Càrbini.



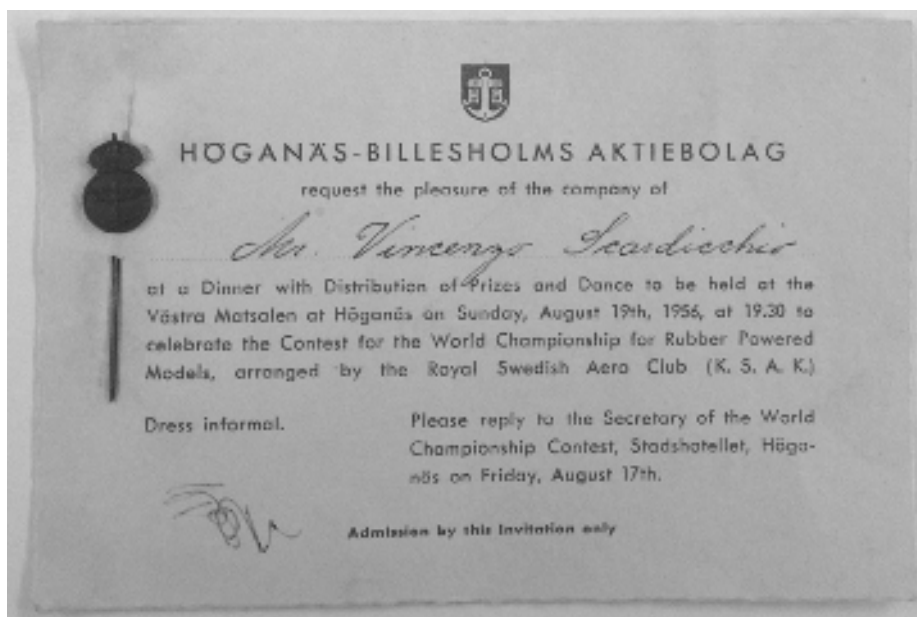
- In redazione:** **Marcello Zunica**
Via Palermo, 7
35142 Padova PD
Tel. 049.651134
Cell. 333-9155550
E-mail: marzu.aerced@alice.it
- In redazione:** **Giuseppe Càrbini** (Vedi sopra)
- Sezione Tecnica:** **Giacomo Mauro**
Via G. Venezian, 10
98122 Messina ME
Tel. 090.662038
E-mail: giacomo.mauro@virgilio.it

Nella prima di copertina: "Alla tavolettata di Zunica nel 2013, in primo piano Alberto Maggi e Ivan Poloni, in secondo piano Carlo Brambilla, Donato Corno e Carlo Panceri guardano vecchie foto".

Nella quarta di copertina: "La fusoliera, vista dall'interno, del motomodello (236 cm a.a.) «FERR 40» di M. Ferrarini [L'Aquilone - n. 35/1941] MarZu.

Il contenuto degli inserti firmati e degli articoli è di responsabilità degli autori e non rispecchia, necessariamente, il pensiero della Redazione.

LA VOCE DEL PRESIDENTE



Il nostro Presidente ha inviato questo documento che permette di ricordare le sicure doti di **VINCENZO SCARDICCHIO**; documento ritrovato dal figlio tra le carte lasciate dal padre.

DALLA REDAZIONE

Ancora una volta mi rivolgo ai lettori e, anche se per esperienza so che queste prime note sono considerate come la solita "litania", desidero ricordare che L'Aquilone è il "nostro" Giornale e che può continuare ad esistere solo con la partecipazione e la collaborazione di tutti.

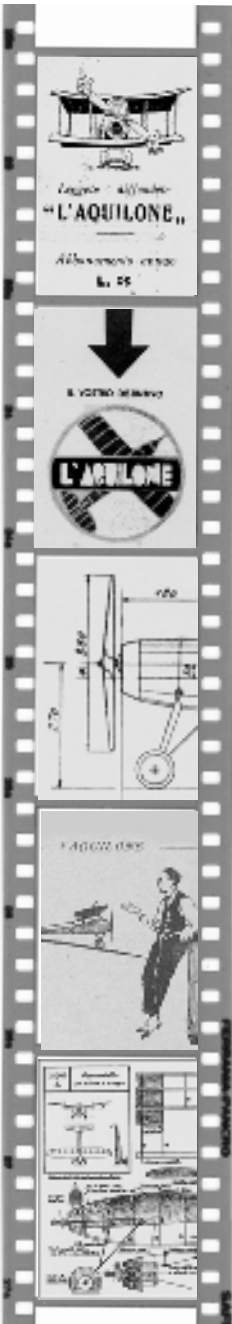
Ad oggi, alla metà di ottobre, l'unica pagina in mio possesso è quella della classifica del CN che ho rielaborato ma va ancora rivista.

Suona come parlare di "rimembranze" il ricordare che il vecchio Aquilone è nato quasi 90 anni fa, ai primi anni '30 appunto, ideato per scrivere di aviazione ma anche per supportare un'attività ampiamente seguita all'estero e pressoché sconosciuta da larga parte dei nostri giovani: l'aeromodellismo appunto. Non occorre sottolineare che il Giornale ha lo scopo di seguire l'attività dei nostri associati su argomenti storici, tecnici e divulgativi, insomma quanto più attiene alla SAM.

Va anche ricordato che l'attività del Giornale è svolta da persone appassionate alla materia, nominate o elette, senza alcun ritorno né in termini di emolumenti o rimborsi, né ... di "poltrone"; con la sola finalità di portare alla luce problemi tecnici e progettuali, di organizzazione, di approfondimento e attuazione delle regole, di inviti e di risultati delle manifestazioni e molto altro ancora. ...

... mi devo ricredere! Grazie anche alle sollecitazioni di chi "guida" la SAM 2001 sono giunti vari contributi che ci consentono di poter pubblicare il N. 101 nei tempi prefissati. Quanto in esubero verrà pubblicato con il numero di Natale, vorrei sollecitare tuttavia i sammisti, giovani e meno giovani, a continuare ugualmente questa fattiva collaborazione! Grazie.

Marcello ZUNICA





Permettetemi di iniziare con un ringraziamento a Luigi Prina che ha già provveduto a versare la quota sociale per il prossimo anno.

Sì, lo so che è presto, ma ve lo ricordo lo stesso e vi invito a seguire l'esempio di Prina versando la quota per il prossimo anno alla prima occasione.

Le quote sono sempre le stesse e cioè: 50 o 30 euro a seconda che vogliate o meno sottoscrivere la nostra assicurazione. Agli 86 soci assicurati per l'anno in corso ricordo che la copertura scade a fine febbraio 2020.

Tornando a Prina, i lettori più attenti ricorderanno che si tratta del vincitore del Motoconcorso lanciato da L'Ala nel 1946 col suo modello P.1002. Nell'AQ97 avrete letto l'articolo di Marcello Zunica che parla del motoconcorso e quello di Rover Mersecchi, che ha costruito una replica del modello, dove compaiono due foto: una dell'originale e una della replica.

Architetto, dopo essere andato in pensione si è dedicato alla costruzione di "navi volanti", modelli un po' particolari per il cui progetto si ispira essenzialmente a miti e leggende. Ne ha costruite alcune centinaia, molte delle quali possono essere viste sul suo sito. La cosa lo ha reso arcinoto in tutto il mondo. A pag. 40 potete vedere la foto del modello che mi ha regalato alcuni anni fa.

Il problema più importante da risolvere nell'impaginazione di questo notiziario è quello delle fotografie. Talvolta il soggetto non è chiaramente inquadrato per cui bisogna provvedere a ritagli e/o cancellazioni e, più spesso, la loro definizione è bassa. Magari sul monitor appare buona ma, alla prova di stampa, ci si accorge che l'immagine è "sgranata". Il motivo è che la definizione di un monitor normale è di 72 dpi mentre un'immagine a stampa, per essere bella, deve avere una definizione di almeno 300 dpi. Il dpi è l'unità di misura misurata in punti per pollice.

Qual è il consiglio? Se la vostra fotocamera o il vostro telefonino ha la possibilità di variare la definizione delle foto, impostate il valore massimo. Ci eviterete qualche difficoltà e vi risparmierete qualche "porc ..."

Pino Càrbini

SAM - Qualche nota a margine

Si leggeva e si legge tuttora nei Regolamenti SAM che le gare di aeromodelli d'epoca a volo libero (ormai scomparse) o radioassistite sono state create per essere semplici, divertenti ed interessanti, tanto per i concorrenti che per gli spettatori. Non si desidera far progredire la tecnica aeromodellistica per se stessa, né si desidera provare nuovamente quanto fa già parte della storia dell'aeromodellismo ma accrescere la partecipazione di tutti all'attività sportiva generale e, ancora, ne discende che non è possibile formulare priorità circa la maggiore o minore importanza di questa o quella categoria nelle competizioni, classificazioni che ormai non hanno più nulla da spartire con il passato. Ora che, per merito di Eraldo Padovano, abbiamo l'Aquilone in formato dvd, scorrendolo possiamo valutare se esiste una qualche assonanza tra quanto appena detto e quanto si vede nei campi di gara: ormai la più folta partecipazione appartiene alle manifestazioni in cui vola una varietà di modelli o si propongono i "frutti" di una personale attività.

Qualche riflessione sulla voglia di fare e, soprattutto, di rincorrere un po' "le antiche" novità emerge dalle cronache che ci dicono come le gare sembrano avere sempre meno concorrenti. Anche in manifestazioni importanti, i partecipanti di molte classi si contano sì e no sulle dita di una mano. Leggo che una categoria si dovrebbe svolgere con almeno tre concorrenti, sconfino per una provocazione: nel caso di tre, il terzo è "terzo" o "ultimo"? E la considerazione vale anche nei confronti della ripetitività dei nomi di battesimo dei modelli che, in molti casi, vengono ripresentati per anni.

Insisto nell'idea di cercare un itinerario che stimoli verso qualcosa di nuovo, in grado di snellire le manifestazioni, che consenta di volare insieme, in armonia e distensione, che solleciti l'interesse di quanti non hanno vissuto i tempi passati, insomma di chi è arrivato "dopo".

Qualcuno ritiene che un altro motivo sia legato alla mancanza di adeguate verifiche relative ai modelli e ai comportamenti in gara, specie in competizioni più allargate e più importanti. Inoltre se nel campo è bello constatare la collaborazione familiare - magari tra coniugi - meno opportuno appare vedere il cronometraggio a questo livello, fino al diretto inserimento del riscontro cronometrico nei tabulati o addirittura alla compilazione della classifica stessa! Disturba inoltre che il rispetto delle regole della gara sia affidato anche ai partecipanti.

Ne scaturisce che, se non vogliamo uno smarrimento della SAM, occorre un recupero in avanti nel tempo per le nostre abituali formule. Sarebbe forse il caso allora di ribadire che se una SAM Nazionale deve privilegiare la propria "cultura" occorre che sia anche disposta a coinvolgere altre categorie di modelli o quelle sviluppatasi dopo i tetti temporali stabiliti alla sua nascita: i veleggiatori A2 che hanno visto in Italia e in Europa espressioni altissime

anche nei primi anni della loro comparsa, i veleggiatori RCV e i motoveleggiatori RCVM degli anni '60/'70, che tanto seguito e successo ebbero pur iniziando solo col monocomando; i FAI 2,5 e non mi si dica che mancano motori vecchi e repliche per questa categoria. E, per portare acqua al 'mio' mulino, perché sono relegati nel dimenticatoio i Dynoderivati, magari in varie versioni di tempo motore?

L'iniziativa di Càrbini relativa al volo vincolato mi sembra un ottimo esempio da seguire purché, naturalmente, ci sia un coinvolgimento e ci si dedichi con passione e costanza. Così il recupero del VVC da parte di SAM 2001 significa aver spostato in avanti l'orologio, con il revival di una categoria che ha visto, dopo gli anni '50, tanti proseliti. Anche se manca la radio, per i cultori di questa categoria si tratta di aeromodellismo storico. D'altronde, in giro si sente la voglia di spostare le lancette ancora di più in avanti e di muoversi verso categorie e modi di gareggiare più consoni alle nostre tradizioni.

A questo punto, sfogliando i numerosi Notiziari stranieri che mi passano per le mani mi chiedo perché tanta variegatura di interessi e di riferimenti temporali tra SAM di Francia, di Gran Bretagna, di Svizzera, di Spagna, di Paesi del nord, di Germania ecc. ecc. e mi chiedo se la disomogeneità di quei paesi non sia più aderente alla loro storia aeromodellistica, se non siano le particolari disposizioni nazionali in fatto di utilizzo di motori (v. il divieto di motori a combustione) o di "tetti" non oltrepassabili o al limite di condizioni climatiche che, alla fine, fanno loro snobbare il cosiddetto Campionato Europeo.

I contenuti della nostra rivista - nel mio modo di intendere la SAM - avrebbero dovuto e dovrebbero soddisfare il gusto di cercare, trovare e dare argomenti interessanti ma soprattutto "andati"; il tentativo di capirli e di gustarli, la voglia di interpretarli, il senso di curare e accordare i particolari per offrirli nel dovuto modo, in definitiva la voglia di curare un qualcosa atto a interessare i meno giovani e nel contempo a indirizzare, informare e formare i neofiti. Mi ripeto: gli intendimenti mirati de L'Aquilone hanno tenuto, come fondamento, la voglia di rileggere e reinterpretare i lontani tempi trascorsi.

Il nostro Giornale, forse, dovrebbe far riflettere sui motivi e sul significato della SAM; sul ricordo di quegli ampi spazi verdi rincorrendo modelli che s'involavano lontano, benedicendo l'arrivo dell'antitermica (ma per molti che cos'è quello "stratagemma"?) da un lato ma sempre con un po' di stizza perché quello, forse, poteva essere un volo da primato. Per evitare insomma - è un mio pallino (!?) - di continuare ad adagiarsi sulle comode, stracotte ma ancora diffuse scatole di montaggio d'oltreoceano degli anni '30 e '40 con il "copia-incolla" del modello: sembra che si sia persa la soddisfazione del costruire e che sia preferibile stare il più possibile col naso all'insù!

Da sempre, almeno in Italia, chi ha visto un modello copiato anche da disegni dei più quotati aeromodellisti, a meno che non fosse un veleggiatori-

no scuola? Così ribadisco ai più giovani, meno avvezzi alla lametta e al collante cellulosico, che sarebbe ancora il caso di leggere, assimilare e applicare quei semplici elementi proposti in tanti vecchi volumi o nelle nostre storiche riviste anche se ritengo doveroso aggiungere che spesso da parte di giovani nuovi amici sento pressante la richiesta di un corso per imparare a costruire modelli con le antiche tecniche.

Il modello italiano di "allora" (specie nell'ambito dei veleggiatori) è l'esaltazione del senso estetico e della finezza aerodinamica, senza nulla togliere al rendimento, se è vero che i risultati non furono pochi: comunque il clone da noi aveva scarsa fortuna!? Ricordo che tempo fa qualcuno si è gentilmente offerto di farmi le ali del Tomboy. Ho glissato perché il costruire per me è l'essenza dell'aeromodellismo; il volo viene dopo e poi che volo è se il modello - "contaminato" dalla radio - va dove vogliamo noi?

Ma non basta, penso che l'ultimo atto - quello del rivestimento (peraltro di tanta soddisfazione) - sia un nascondere molto della propria fatica. Aggiungo che se farsi fare un modello è rinunciare alla propria individualità, usare poi quella "cosa" lucida, trasparente che muta il modello in una "caramella" per mostrare, magari, strutture asettiche a motivo di "precotti" elementi già preconfezionati, mi deprime (!?). Ritengo che ogni "vero" costruttore abbia le proprie regole (forse sarebbe meglio la dizione "le proprie manie") e mi viene da pensare che quanti abbandonano la SAM sentano il cruccio di un aeromodellismo troppo differente da quello degli anni '40.

In quegli anni ci si procurava qualche foglio di carta da pacchi, il retro di un manifesto anche sgualcito - quando andava bene - una riga, una squadra, una matita, una gomma e si disegnava il modello che si modificava in corso d'opera. Si intuisce il perché della mancanza di originali all'1:1.

Ho guardato e riguardato le foto conservate nel mio computer, sia quelle scattate da me sia quelle via via inviatemi per il Giornale: ognuna ha qualcosa da raccontare dei suoi atti, dei suoi motori e dei suoi modelli, del suo stato d'animo, dei suoi rapporti con gli altri. Le foto che pubblico sono in qualche modo ripetitive per le pagine del Giornale ma secondo me, già pubblicate o no, rappresentano tutte momenti significativi della storia di SAM 2001.

La menzione del lavoro altrui da parte di chi ne fa uso è d'obbligo. Comunque riconoscere attraverso puntuali citazioni quanto altri hanno fatto, ricordare riviste, vecchi amici ritratti su una foto, evidenziare la loro partecipazione, il loro entusiasmo, i loro contributi magari in anni molto lontani, a me sembra un dovuto riconoscimento al loro impegno. Così mi rammarico quando mi giungono foto senza quelle puntuali annotazioni, che son bene accette da quanti gradiscono che le loro cose vengano tramandate nel tempo.

Così scorrendo le cronache di allora, ci si accorge quanto peso si desse al fattore estetico, funzionale, tecnico rispetto alle cronache, basate oggi sul-

la costante ripetitività e riproposizione di modelli che di genuino, di nostro, di nostrano - nel termine più ampio dell'accezione - non hanno proprio nulla. Vado alle classifiche del Concorso Nazionale e scorro i nomi dei veleggiatori (ancorché a volte indulgenti verso le "nomenclature" esterofile) rispetto a quelli di tutte le altre categorie, ad aggio di quanto affermato e non solo, ma mi rammarico nel constatare l'eliminazione dei Dyno per mancanza di partecipanti e la deludente classifica degli NMR 2,5.

Quanto appena detto, e nelle pagine precedenti, non va però interpretato come una critica verso chi non apprezza idee differenti dalle mie confido che si capisca che sono riflessioni derivate da lontane nostalgie: dal ricordo di quegli scarni ed essenziali tritici, da quei personalissimi e impareggiabili modelli dalla variegata vivacità di tipi, dai tempi di volo affidati alla generosità delle termiche. Riflessioni, ricordi, nostalgie, condivisione con gli amici - appunto - che mi portano a chiedere in che SAM viviamo; in che SAM "giochiamo"!!!

Un "dire" a puro titolo di soddisfazione personale, rivolto alla comunità di adepti, anche ai più giovani, con la speranza che un giudizio nel bene e nel male possa stimolare qualche nota di indirizzo, collaborazione, informazione, incitamento rivolti alla realtà organizzativa della nostra SAM. Sarei contento se fossi riuscito a comunicare lo spirito che mi anima nel modo di fare SAM, di interpretare cioè il «nostro» passato, di leggere le «nostre» radici, di apprezzare i «nostri vecchi» modelli e i "nostri vecchi aeromodellisti".

Tutte le mie note (dal n.23 Gennaio/Febbraio 2006 al n.64 Novembre/Dicembre 2012 e quelle più recenti) parlano di norma "italiano" e ribadiscono i concetti che da sempre ho sostenuto. E' un convincimento che mi sembra di dover ribadire a chi continuerà a praticare gli OT, attività intesa soprattutto come salvaguardia dello spirito e del "recupero" (che non significa "personalizzazione") dell'aeromodellismo nazionale d'epoca.

Mi sarebbe piaciuto ricordare gli anni dei miei primi approcci con i modelli a L'Aquila, alla fine del secondo conflitto mondiale, e più tardi quelli delle grandi soddisfazioni con i CH. Momenti che non sono certo stati offuscati dal tempo, semmai la "tarda" parentesi de L'Aquilone è stata un'occasione per incontrare persone con le quali, tanto tempo fa, in anni belli avevo intessuto amicizia e che da tempo non vedevo o addirittura che non avevo mai incontrato. A costo di sembrare patetico, saluto con un abbraccio tutti gli amici, un ricordo a quanti sono andati avanti e soprattutto un arrivederci sui campi di gara ... cosa piuttosto improbabile da parte mia.

Le generazioni si susseguono rapide ma le tracce degli esordi della nostra attività devono restare perché sono impronte di conoscenze, di esperienze che esigono continui approfondimenti e debbono quindi farsi sempre più motivate e finalizzate. Apriamo i nostri cassetti, sfogliamo le nostre foto ingiallite, recuperiamo i nostri vecchi tritici e le tavole al naturale, spremia-

moci le meningi e confezioniamo anche poche pagine! Certamente troveremo chi le organizza al meglio e chi le stampa.

Giudicate voi: a queste idee (e anche a qualcuna più drastica che ho dentro di me) mi attengo, mi vorrei attenere, nel preparare il nostro Giornale anche se constato che quel barlume di illusioni va smarrendosi e si stanno realizzando solo "racconti" per le generazioni di oggi.

Nel 2006 ho iniziato con entusiasmo il grosso impegno con l'AQUILONE ma dopo 42 numeri (sette anni) avevo ritenuto fosse opportuno un ricambio. Pensavo, infatti, di aver dato quanto nelle mie possibilità senza pesare in alcun modo sulla Associazione. Mi si fece notare come dalla mia decisione trasparissero "delusione e amarezza": In effetti esprimevo il convincimento che erano sfuggiti l'effettivo impegno e l'onere che la Redazione comportava in relazione anche delle mie aumentate primavere. Il Giornale andava avanti al meglio, si proponeva con regolarità, non poneva difficoltà, l'impaginato veniva passato nei tempi tecnici per la tipografia, e, soprattutto, trovava riscontri in Italia e all'estero ... a prescindere(!?).

Con gli auguri per una annata serena e anche di bellissimi voli !!!

Marcello ZUNICA [ottobre 2019]

STELLA DEL NORD _ A. Castellani - [L'Aviazione Popolare 1946 n.8] ►

E' il classico modello formula "Mercurio" - Le due semiali (143 cm a.a.) sono unite da una baionetta e poggiano sulla fusoliera in netta antitesi con i modelli a pinna. Monta un "G14" rispetto al "G13" della prima versione per la più facile messa in moto ed è fissato su un castello in durall. Gli impennaggi sono a V. La versione 2 si distingue per una salita più veloce, un minor peso (780 g e carico 22 g/dmq), una maggior potenza, buona planata. Costruzione in balsa, ma alcuni elementi di forza sono in materiale nazionale, rivestimento in seta.

La tavola 1:1 c/o "L'Aviazione Popolare".[£ 70]

[a cura di MarZu]

Il Concorso Nazionale 2019 visto da FRANCESCO POSA

Un altro Concorso Nazionale è stato archiviato grazie agli sforzi, in emergenza, di Marco Massi e Tiziano Bortolai, viverlo è stato come sempre interessante e ricco di spunti e indicazioni per il futuro di questo settore dell'aeromodellismo radiocomandato.

Le categorie presenti sul tabellone di Marco erano 10 rispetto alle 16 elencate nel regolamento di gara SAM 62, con 30 piloti con 65 modelli iscritti, purtroppo le assenze quest'anno sono state numerose e significative. Inoltre, al termine delle due giornate di gara ben 21 modelli non avevano registrato alcun tempo, fa spicco la OTMR con cinque concorrenti iscritti e presenti ma a zero punti.

Il meteo delle due giornate di gara è stato caratterizzato da sole pieno e vento debole a direzione così variabile che la direzione di gara spesso ha dovuto cambiare la zona di atterraggio sottovento, ne hanno fatto le spese i tre OTVR presenti, vincolati com'erano all'uso delle fionde. Sergio Zanzi ha poi compromesso la sua gara perché, al termine di un gran bel volo in termica debole, è atterrato nell'area in quel momento sopravento. Al mattino inoltrato l'attività termica era particolarmente intensa, tanto da creare difficoltà a chi fosse incaputo in ascendenza, Mario Mariani ha, infatti, troncato nell'OTE le ali del suo Stardust Special nel tentativo di tenerlo in visibilità in alta quota, una semiala ha poi volteggiato nel cielo molto a lungo, il resto sarà ritrovato l'indomani da alcuni cacciatori.

Nel pomeriggio il meteo diventava para-



*Il Podio della Texaco Antica
Massi, Cassinis, Piccioli*



*Walter Gianati, vincitore della NMR,
e signora*



Gemma e Luigi Binelli inseparabili



*M. Massi organizzatore/concorrente
e D. Matassini Pres. GAV*

disiaco con tutta una blanda termica talmente ampia che non si poteva non prenderla, tant'è che lo spareggio dei tre OTVR-E presenti è terminato dopo un'ora e un quarto solo perché Zanzi e Mersecchi hanno deciso di atterrare, stava scendendo la sera.

Tra i modelli portati in gara poche novità, con prevalenza di progetti stranieri ma con una significativa partecipazione di modelli su progetti nazionali che poi, scorrendo le classifiche, hanno molto ben figurato vincendo in sei delle nove categorie che hanno avuto tempi di volo registrati, è un bel segno.

Modelli di squisita fattura personale erano accanto a modelli da scatola di montaggio o acquistati pronti al volo. Purtroppo non sono mancate rotture disastrose sia in aria sia nel terreno, di Domenico Bruschi e Giorgio Crismani le più da brivido.

Prima riflessione: non c'erano iscritti in OTVR A, Veleggiatori A2 RA, Dyno Derivati RA (L.E.R.), M.T.L. motori di terza luce, 1/2 A Scale. Di certo modelli di queste categorie ne sono stati realizzati, ma riposano sulla parte più alta delle rastrelliere, è un peccato perché essi sono ben rappresentativi del periodo storico italiano che si vuol far rivivere nelle SAM. Che il costante innalzamento anagrafico e l'assenza di nuovi adepti ne siano la causa? Eppure sul proprio campo si fanno di tanto in tanto volare, ma quanto a portarli in gara nessuna speranza, il piacere di vederli in gara resta inasaudito, forse vanno piano e la miscela diesel imbratta e il suo non è più un profumo.

Electrorubber, meno male, non ce n'erano, su questa categoria è d'obbligo riflettere.



*Fabrizio Landini e Curzio Santoni
in pausa caffè*



Sergio Zanzi con il Balestruccio



Il Playboy di Sola in volo



Franco Negro con l'Airborne

Seconda riflessione: in più di una categoria si sono classificati solo in tre, il minimo sindacale. Sul tabellone erano presenti altri modelli non mandati in volo dai concorrenti forse perché impegnati in troppe categorie. Delle dieci categorie le più numerose nell'ordine erano quelle a propulsione elettrica seguite dalle due Texaco, con la Texaco Antica che forse è l'unica a interpretare appieno lo spirito SAM, come anche i veleggiatori puri e motomodelli, per chiudere con i veleggiatori OTVR-E che, dato il meteo, hanno surclassato i fiondati, è una categoria che merita attenzione.

Terza riflessione: era stato richiesto il NOTAM sull'area, nonostante la notifica però un elicottero ha sorvolato l'area durante la gara, almeno un modello in quel momento volava a una quota doppia di quella dell'elicottero. I nostri modelli salgono troppo, i tempi di funzionamento dei propulsori sono troppo lunghi, come anche la durata del volo, specie nelle Texaco. Le modalità per gli spareggi devono essere riviste, un'ora e un quarto di volo di spareggio per poi finire ex aequo appare un paradosso. Inoltre, i regolamenti SAM vanno uniformati, meglio se aderenti al Regolamento Europeo, le cui regole vanno comunque riviste, è auspicabile la creazione di una commissione ad hoc.

Quarta riflessione: le medaglie di vario colore ai primi tre classificati possono anche andar bene, ma una coppa, magari solo per il vincitore di categoria ad un Concorso Nazionale, è doveroso metterla.

Francesco POSA



Nick Bruschi, con il suo Herky aiutato da T. Bortolai



Vinco Sabbadini vincitore nella 1/2A



Maurizio Cecconi, con un bel KL 61 TEXACO



Cassinis, primo nella Texaco e Speed 400 e Matassini Pres. del GAV

Il Concorso Nazionale 2019 visto da CURZIO SANTONI

Anche in questa occasione il Gruppo Aeromodellistico Valdarno ha ospitato la carovana O.T. presso il proprio campo di volo in località Forestello, nel comune di San Giovanni Valdarno. L'organizzazione dell'evento, in due giornate come è prassi, è filata via senza alcun intoppo.

Nonostante la posizione baricentrica del luogo scelto, ci sono notate alcune assenze di peso tra i partecipanti, ed si è notato un trend di frequentazione in calo da qualche tempo a questa parte. In effetti, sembra esserci un problema di frequentazione delle gare, nel nostro ambiente, del quale non capisco bene se dipende da un fatto anagrafico, mancato ricambio generazionale, o da problemi legati in qualche modo ai regolamenti. In effetti in questo campo, qualche problema c'è e più volte è stato oggetto di discussione tra noi concorrenti.

Si è vero che abbiamo problemi riguardo le quote massime (direi minime, veramente!) alle quale possiamo svolazzare senza senza problemi e per le quali, alcuni campi di volo non accettano più di ospitare gare, ma la flessione dei partecipanti nella Texaco per esempio, una volta categoria affollatissima, ritengo vengano più dall'esasperato aspetto motoristico che la categoria ha preso, in particolare dal momento della adozione dei motori diesel. Ricordo che, quando ho iniziato a frequentare le gare OT, nella Texaco usavamo motori glow senza particolari problemi, quattro tempi in particolare, ed era relativamente facile partecipare alle gare anche per un neofita. Pieno a 15 minuti ed una durata del tempo motore che arrivava sui tre minuti, per i più bravi. Il resto era termica.

E ci divertivamo veramente molto. Il resto lo decidevano gli spareggi. Come ha suggerito il nostro Presidente, è sicuramente il caso di rivedere, ma seriamente, i regolamenti per non veder finire tutto questo bell'ambiente, rimodulando (termine di moda) la quantità a disposizione in base, a mio giudizio, al tipo di carburante adottato.



*Crismani con il PC44 di Bortolai
vincitore della Texaco*



Lo spark del Bomber di Bortolai

Una mia vecchia battaglia, persa almeno fino ad ora. Personalmente auspico che la ALOT, nuova categoria mutuata dal Regolamento Europeo ed assente al CN, prenda piede in quanto porta ad evidenziare le caratteristiche di volo del modello e quelle del pilota invece di quelle legate alla gestione del tempo motore, indifferente il tipo adottato a scoppio o elettrico fissato a 90 secondi, e parificando la quota massima a 300 metri. Basta solo adottare un apparecchio elettronico in serie al comando motore, dal costo di poche decine di euro. Speriamo.

Stessa speranza ripongo nella categoria Motori in Terza Luce, la vecchia DynoDerivati, che tanto successo ebbe alcuni anni fa, differenziata nella quantità di carburante per cilindrata motore usate, categoria nella quale i modelli italiani la fanno da padrone, e con prestazioni di ottimo livello direi. Trovare un Dyno, un Folgore od un più umile Mills 1,3 cc non è poi difficile, sono di facilissimo utilizzo e scelta di modelli da utilizzare è abbastanza vasta, soprattutto se inseriamo nel gruppo anche i modelli inglesi e francesi dell'epoca, ed il fatto che si può usare anche motori diesel da 0.75 cc come il Mills che, abbinato ad un semplicissimo Tomboy da 36 o 48 pollici, rende la categoria rilassantissima (Cicero pro domo sua....).



*Franco Posa, vincitore della NMR 2.5 e
Luigi Sola intervistati dalla TV locale*

Se è vero che l'esempio vale più di cento parole, vedrò di proporre qualcosa sui prossimi numeri dell'Aquilone, così da risvegliare l'interesse nella categoria. Purtroppo per me, ho visto che il numero dei concorrenti della 1/2A Texaco elettrica era molto superiore a quella a scoppio; sembra essere proprio la vittoria dei sostenitori del motore elettrico. Non ho nulla contro l'utilizzo del motore elettrico negli OT, ma preferirei che gli adepti di questa nostra "Casta" privilegiassero la motorizzazione a scoppio, se non altro per salvaguardare il bagaglio tecnico accumulato nel loro sviluppo che ha contribuito in maniera fondamentale allo sviluppo dell'aeromodellismo.

Quindi invito i soci a prendere in considerazione questa proposta: adottiamo tutti una "parità di genere" basata sull'assunto "un modello elettrico ed un modello a motore" da iscrivere alle prossime gare. E non venite con la triste scusa "ma i modelli col motore a scoppio si sporcano.....e poi è pericoloso per le dita.....poi motori diesel non partono mica sempre.....e i cox non funzionano mai.....e invece gli elettrici vanno sempre e non hanno problemi. Non è un discorso da aeromodellisti OT, tantomeno da aeromodellisti "seri",

E' un discorso da radiopiloti. Ma forse il problema sta proprio lì.

Curzio SANTONI

CONCORSO NAZIONALE OLDTIMERS SAM62 14-15 SETTEMBRE 2019 LE CLASSIFICHE

NMR		Modello	PROVA 1		PROVA 2		PROVA 3		PROVA 4		TOTALE PUNTI	CLASS. FINALE	
			TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI			
Walter	Clanati	NMR	Coutrier	4'06"	330	4'45"	283	4'53"	380	4'30"	263	540	1
Francesco	NOA	NMR	Isomac	4'18"	388	3'59"	299	4'24"	384	2'58"	348	171	2
Francesco	Busoli	NMR	Kevlar	5'24"	350	4'0"	248	0	0	0	0	600	3

OTVR		Modello	PROVA 1		PROVA 2		PROVA 3		PROVA 4		TOTALE PUNTI	CLASS. FINALE	
			TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI			
Fever	Mazzocchi	OTVR	Seostraccio	1'00"	800	1'18"	79	1'32"	32	1'43"	800	680	1
Sergio	Zani	OTVR	Seostraccio	58"	43	4'53"	282	0	0	5'10"	250	580	2
Mario	Mucci	OTVR	Manbet	1'44"	304	2'22"	147	0	0	0	0	151	3

NMR 2,5		Modello	PROVA 1		PROVA 2		PROVA 3		PROVA 4		TOTALE PUNTI	CLASS. FINALE	
			TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI			
Francesco	NOA	NMR 2,5	Serial Tab	0'15"	555	5'01"	327	0	0	1'04"	214	1281	1
Walter	Clanati	NMR 2,5	Clauditor	1'51"	91	35"	08	4'13"	393	0	0	1172	2
Francesco	Voss	NMR 2,5	Tucano	0	0	0'21"	187	4'52"	285	2'42"	201	680	3

1/2A TEXACO			Modello	PROVA 1		PROVA 2		PROVA 3		PROVA 4		TOTALE PUNTI	CLASS. FINALE
				TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI		
Vito	Sarbadini	1/2A Tex	Sab 45	0	0	35"	981	15"	900	12'34"	804	3284	1
Luigi	NOA	1/2A Tex	Sab 45 Mod	1'40"	488	13'18"	835	5'14"	374	0	0	1652	2
Francesco	Leisani	1/2A Tex	Laborno	0'12"	350	5'4300	340	15'40"	640	0	0	1172	3

(Segue nella pagina successiva)

(Dalla pagina precedente)

TEXACO				PROVA 1		PROVA 2		PROVA 3		TOTALE PUNTI	CLASSIFICA FINALE
	Modello			TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI		
Tiziano	Bertoli	Texaco	FE44	20'42"	1800	0	0	0	0	1800	1
Franco	Wagner	Texaco	Albatros	19'56"	1385	24'47"	1287	21'38"	1288	1787	2
Walter	Bianchi	Texaco	Albatros	20'55"	1258	24'33"	1475	0	0	1673	3
Luigi	Birrelli	Texaco	Il Daco	1'18"	78	18'53"	1393	0	0	1150	4
Stefano	Cavallotti	Texaco	Powerhouse	7'14"	394	12'05"	723	18'23"	627	723	5
Maurizio	Cozzani	Texaco	XL 51	0	0	3'20"	300	0	0	300	6

SPEED400				PROVA 1		PROVA 2		PROVA 3		TOTALE PUNTI	CLASSIFICA FINALE
	Modello			TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI		
Andrea	Cazzini	speed 400	SL2	0'0"	485	15'	900	15'00"	900	2285	1
Luigi	Tola	speed 400	Shal4E	3'28"	258	8'9"	489	18'00"	900	1597	2
Domènico	Spadaro	speed 400	Shal4E	11'23"	883	10'30"	620	9'40"	282	1585	3
Franco	Kubli	speed 400	Arkel M40	10'58"	899	10'34"	814	9'39"	558	2266	4
Alcino	Carli	speed 400	Line 45	9'38"	216	6'51"	391	10'08"	600	1208	5
Mario	Montali	speed 400	Arkel M40	6'48"	348	6'57"	377	9'44"	269	2024	6
Sergio	Carli	Speed 400	Carli	2'24"	144	4'53"	235	6'0"	360	739	7
Giampaolo	Seccani	speed 400	SP2	7'2"	423	0	0	4'8"	248	671	8
Ylmaro	Cozzani	speed 400	Caronol	3'48"	243	3'26"	206	0	0	455	9
Vittorio	Cozzani	speed 400	Faraway	1'35"	155	0	0	0	0	155	10

TEXACO ANTICA				PROVA 1		PROVA 2		PROVA 3		TOTALE PUNTI	CLASSIFICA FINALE
	Modello			TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI		
Andrea	Cazzini	Texaco Ant.	Bornelli	15'	900	5'00"	300	15'	900	1800	1
Attilio	Pizzoli	Texaco Ant.	SIN2	14'18"	258	0	0	15'	900	1758	2
Mario	Majoli	Texaco Ant.	Mico Arancia	15'	900	12'40"	760	0	0	1660	3
Carlo	Santoni	Texaco Ant.	Soran	15'	900	8'39"	516	0	0	1416	4
Walter	Bianchi	Texaco Ant.	Hayes	4'21"	261	0	0	0	0	261	5

OTE				PROVA 1		PROVA 2		PROVA 3		SPAREGGIO		TOTALE PUNTI	CLASSIFICA FINALE	
	Modello			TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI			
Rover	Mareschli	OTE	De Filippo	1'8"8"	630	1'10"	800	1'12"	800			1800+137	2537	1
Franco	Julian	OTE	De Filippo	1'19"	630	1'34"	800	1'01"	800	1'14"	787	1800+630	2430	2
Domènico	Spadaro	OTE	Waga 7	1'20"	630	1'04"	800	1'00"	800	1'03"	682	1800	3	
Sergio	Zani	OTE	Waga 7	1'24"	630	1'19"	655	1'02"	665			1520	4	
Santoni	Carlo	OTE	Settebelle	1'08"	899	1'47"	677	1'04"	800			1426	5	
Mario	Majoli	OTE	De Filippo	7'43"	481	9'23"	362	0	0			1024	6	
Vittorio	Cozzani	OTE	Bombardier	9'39"	331	9'06"	308	9'21"	270			949	7	
Attilio	Pizzoli	OTE	Mareschli speed	12'18"	630	0	0	0	0			630	8	

OTVR-E				PROVA 1		PROVA 2		PROVA 3		PROVA 4	
	Modello			TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI
Sergio	Zani	OTVR-E	Selbststrucke	0'46"	330	2'12"	330	3'20"	200	2'15"	330
Rover	Mareschli	OTVR-E	TV3	6'54"	440	6'42"	440	6'04"	440	0	0
Vincenzo	Sabbadini	OTVR-E	Arreale	2'34"	330	2'42"	330	2'16"	346	0'47"	330

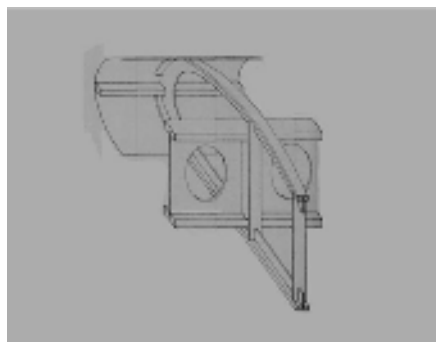
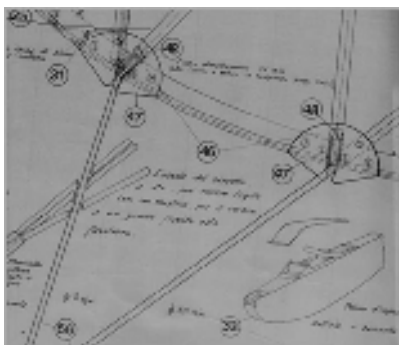
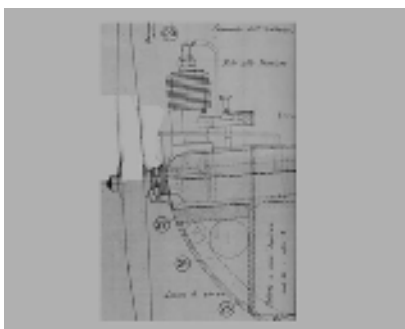
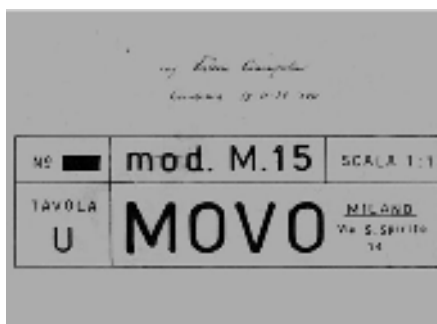
PROVA 1		PROVA 2		SPAREGGIO		TOTALE PUNTI	CLASSIFICA FINALE
TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI	TEMPO	PUNTI		
0	0	0	0	1h 15' 00"	4500	900+4500	5400
0	0	0	0	1h 15' 00"	4500	3600+4500	8100
6'22"	330	5'33"	330	56"	5360	990+5360	6350

DIARIO DI COSTRUZIONE DEL MODELLO «NONNOCIAMPO» MOTOMODELLO «MOVO M15»

DISEGNO

Dopo le ricerche condotte da noi tutti, tra Franco Posa, Pino Carbini, Giancarlo Buoso, Marcello Zunica, Leonardo Garofali e me, abbiamo riconosciuto nel “MOVO 15” quello che era stato il prototipo fatto da Ciampolini e

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE	
APERTURA STRADA	MM. 2300
Lunghezza totale	MM. 1700
Superficie portante	MMQ. 70
Motore a scappia	HP. 1/2
Diametro dell'elica	MM. 380
PASSO MARCHIO DELL'ELICA	MM. 400
Peso totale	GR. 2800
ZOHIOCLATICO	GR. 700



Jaures Garofali nel 1937. E il bello era che il disegno lo avevamo già, perché era compreso in quell'archivio di files che la Sam 2001 fornisce agli interessati (la famosa "pendrive" di Càrbini).

Studiato bene il disegno, capivo subito che l'architettura era abbastanza complessa, sicuramente molto pesante, e laboriosa da ricostruire, ma mi sono comunque imposto di rispettarla al massimo delle mie possibilità, per non snaturare l'originale essenza progettuale e il particolare aspetto esteriore finale del modello, e per valorizzare al massimo il lavoro certosino di ricostruzione del motore OSAM G9 fatto da Giancarlo Buoso, che sta mettendo a disposizione un suo esemplare personale per i voli.

FUSOLIERA



L'ho realizzata esattamente come da disegno, traliccio con correnti, traversi e diagonali tutti in pino da 3 x 7 con la cava 1 x 1 per annegargli il listellino 1 x 10 di rinforzo a triangolatura, ordinate di betulla da 1 mm anche loro tutte incastonate nelle cave.

Tutto il listellame da 1 x 10 era previsto originariamente in tranciato di pioppo, ma dopo aver provato con dell'impiallicciatura, forse troppo stagionata, che si sfaldava appena la toccavo, ho ripiegato sul più pesante taglio, non fidandomi del balsa. Avrò fatto bene? Probabilmente avrò pagato del prezzo in più sul peso, ma così mi sono sentito più tranquillo, considerato che le finestre della fusoliera tra un traverso e l'altro sono insolitamente ampie, e i diagonali molto lunghi. Alla fine la fusoliera è venuta un carro armato, e, dopo finita ho preferito scarnificare con cura un po' le componenti interne nella metà posteriore della fusoliera, lavorando di Dremel e taglia-balsa, per risparmiare un po' di peso in coda ma nulla che possa minimamente notarsi da fuori.

Altra licenza che mi sono preso è stato il fissaggio del corpo ala alla fu-

soliera, originariamente previsto con sole tre vitine su uno dei traversini, e li ho aggiunto due piastre con i bulloncini.

Per il motore, non essendone ancora in possesso, ho realizzato per accoglierlo una contropiastra in robusta betulla che si avvita alle massicce longherine, appositamente ribassate dello spessore della piastra. Col carrello ho inizialmente fatto la doppia gamba in acciaio da 3 mm come l'originale, ma ho visto che era un po' debole data l'altezza pronunciata, e così ho aggiunto la terza gamba a V rovesciata come era dal disegno.

La copertura della fusoliera ho preferito farla in nylon, molto più robusto della samspan, che sicuramente reggerà molto meglio gli sforzi e le vibrazioni introdotti dal motore spark. Nel muso ho riprodotto la doppia ordinata come dal disegno, penso di utilizzare lo stretto spazio tra le prime due ordinate per alloggiare interruttore motore e batteria spark LiPo 1S. Ho già praticato in anticipo tutti i fori per il passaggio dei fili del cablaggio dello spark e ho realizzato sul muso due sportelli amovibili. Il primo sportellino chiude il vano sopraddetto e dà accesso al cambio rapido della LiPo del motore (con le LiPo 1S è ormai inutile prevedere il booster per l'avviamento), il secondo sportello molto più esteso serve per accedere ai servi, ai comandi, alla batteria di bordo e alla ricevente. La batteria di bordo, quella più pesante NiMH da 130 gr, l'ho sistemata il più avanti possibile per motivi di bilanciamento sotto il motore in un apposito vano che rimane ben sigillato dal suo sportello.

Nel modello originale il vano alloggiava l'ingombrante batteria al piombo per lo spark, ora il vano mi è tornato utile per la batteria della ricevente. I due servi standard per elevatore e direzione li ho già montati e collaudati, il più avanti possibile per motivi di bilanciamento, su una piastra subito a ridosso della seconda parafiamma. Il comando dell'elevatore è con tubo di alluminio da 6 mm, rigida e leggera, mentre il comando del direzionale è coi soliti cavetti pull pull, entrambi supportati a metà percorso per ridurne i giochi. Infine la ricevente, che con tutti gli spark è sempre un terno al lotto, bisogna allontanarla dal motore il più possibile, quindi ho predisposto già con del velcro due/tre fissaggi diversi, uno dentro il muso e uno sotto l'ala. Bisognerà provare il tutto con il motore in moto e vedere fin dove arrivano le eventuali interferenze con la ricevente.

ALA

Qui ho dovuto barare un po' per non impazzire. Non possiedo la cnc, taglio tutto a mano con traforo e tagliabalsa, ho provato a realizzare qualche centina esattamente come da disegno, ma non venivano bene. Sull'originale le centine erano realizzate in tranciato da 1 mm, praticamente solo una sagoma esilissima tutta svuotata internamente allo spasimo e rinforzate con dei rettangolini ortogonali per dargli consistenza e fare da appoggio al longherone. Con balsa e tagliabalsa a mano mi si sfaldavano tutte, se avessi avuto la



cnc avrei potuto provare a farle in pioppo da 3, anche farle tutte a mano in betulla da 1 era un lavoro da manicomio, e alla fine ho deciso di farle in balsa da 2, integrali, e poi svuotate internamente per simulare l'alleggerimento come le originali, per buona pace degli integralisti.

Il risultato alla fine è stato ottimo, la struttura risulta molto simile all'originale. I due longheroni li ho fatti esattamente come da disegno, i soliti due listelli di pino 3 x 7 con la cava 1 x 1 come quelli della fusoliera, e l'anima a tutta apertura in betulla da 1 mm incastonata appunto nelle cave.

Particolarissimo l'alleggerimento dell'anima, tutta bucherellata con grossi fori come l'originale. Cassonetti portabaionetta in betulla da 3 mm, integrati nello spessore del longherone. La baionetta è come da disegno in duralluminio da 1 mm, tagliata pazientemente con seghetto da traforo dalla lastra (grazie Franco per i consigli su come lubrificare la lama con una candela di cera ed evitare che si spezzi ogni momento) e si inserisce di precisione appunto nelle due cave 1 x 1 dei listelli superiore ed inferiore del longherone.



Il bordo di uscita l'ho fatto in balsa duro, molto lavorato nella sagoma, anche se credo che l'originale fosse iniglio. Per i terminali alari in tondino ho provato sia coliglio che col ramino, ma pur bagnati ed ammolati, non sono riuscito a costringerli alla curvatura senza che si spezzassero. Probabilmente all'epoca usavano i tondini in midollino, quelli che si "arrubavano" dalle tendine delle porte, con i nuovi materiali non ci sono riuscito. Così per i terminali ho fatto un sandwich di due/tre strati di betulla da 1 mm, incollati in forma, e poi scartavetrati con cura per dargli la sezione tonda come gli originali. Il risultato alla fine è stato buono. Aggiunta poi la copertura del bordo di entrata sopra e sotto col balsa da 1,5, come da disegno, alla fine le due semiali erano finite.

Finite sì, ma completamente inconsistenti come resistenza alla torsione! Sarà che gli avi potevano permetterselo per il fatto di rivestire in carta che aggiungeva molta rigidità torsionale, sarà per il fatto che dovevo ancora fare i due montanti reggi-ala alla P92 sempre previsti dal disegno, ma non mi sono fidato a lasciare tutto così, perché saremmo andati incontro a inevitabili flutter in volo. Anche se non previsto dal disegno, ho fatto in opera ulteriori scassi sulle centine e gli ho incollato sopra e sotto, appoggiati alla copertura del bordo di entrata, due altri listelli 3 x 7 di pino, unendoli poi con setti di balsa da 2 a fibre verticali, per chiudere il cassone e realizzare un'efficace antitorsione.

Ora l'ala è realmente indeformabile, mi ispira fiducia e confidenza, e sono sicuro che potrà svolgere egregiamente il suo compito. Ovviamente anche in questo caso le modifiche introdotte per l'irrobustimento sono assolutamente invisibili dall'esterno e così l'originalità del disegno ancora una volta è salva. La ricopertura l'ho fatta in samspar, più che sufficiente come resistenza alla bisogna. Tra l'altro tutte le centine hanno i capstrips sopra e sotto, quindi la superficie di incollaggio della copertura è abbondante.

TIMONI

L'aspetto esteriore della coda come da disegno è particolarissimo. Solo tre centine per piano, oltre a quella di radice, e nessun longherone affiorante in vista. Per rispettare questo aspetto finale, entrambi i timoni orizzontale e verticale dovevano obbligatoriamente essere del tipo tutto mobile! Per il verticale tutto bene, nessun problema particolare nel realizzare l'incernieramento, un tubo di alluminio annegato nella struttura del timone va a calzare su un tubetto di ottone sporgente dalla fusoliera, rendendo il tutto pivotante.

Per l'orizzontale cominciano i dolori. La particolare vista in pianta dei due orizzontali che si accostano alla fusoliera rende subito evidente che l'incernieramento sarà critico. La zona di contatto dei piani con la fusoliera è proprio riscalata, la freccia del bordo di entrata è marcata, e le svasature della zona posteriore sono pronunciate. Buona norma di costruzione prevede che



a circa 1/3 della corda si pone la baionetta pivotante, poi proprio da lì parte il bilanciere che verso indietro infulcra il tondino sottile di collegamento e azionamento dei due piani. Qui la particolare pianta dei semipiani, con freccia e svasatura marcate,



non ha permesso questa soluzione, e ho dovuto invertire il posizionamento dei due fulcri, cosa che assoggetta al rischio di flutter. Quindi ho dovuto realizzare dei supporti ed un comando molto robusti, una squa-



dretta ad elle di betulla consistente e boccole e boccolette per evitare possibilità di giochi

Il comando di azionamento realizzato appunto in tondino di alluminio sostenuto a centro fusoliera a scongiurare le vibrazioni. Confido che il sistema funzionerà correttamente, anche perché se il modello sarà bilanciato correttamente l'elevatore dovrà essere usato più che altro come trim.

BILANCIAMENTO E FINITURA:

Conoscendo già in anticipo il peso del motore che andrà installato, e quello delle componenti elettriche ed elettroniche da aggiungere, ho potuto ipotizzare già un primo bilanciamento di massima e la situazione non appare disperata. Ovviamente sull'originale a volo libero la coda, senza incernieramenti e comandi era tutta un altro peso, e la problematica del bilanciamento era ben più favorevole. Aver potuto inserire la batteria della ricevente lì dentro sotto il muso mi ha dato molto sollievo. Inizialmente avevo anche sistemato sul carrello principale due ruotine piccoline proprio come fu sull'originale, ma per motivi di bilanciamento sarò costretto ad usare delle balloon gonfiabili di vecchia memoria, molto pesanti, per avanzare un poco baricentro.



Per la livrea, sto rinunciando alla colorazione integrale verde oliva come l'originale, per evitare di andare troppo oltre con il peso (prevedo peso finale circa 3 chili, per 77 dm² d'ala) e sto optando per colorare solo bordo d'entrata di ali e timoni più dorso e ventre fusoliera di un bel colore marrone scuro. Un'altra ultima cosa, molti amici aeromodellisti mi chiedono come mai i miei modelli hanno la

finitura così brutta, scura e rozza, e mi propongono di darmi il loro tendicarta, che lascia le superfici belle trasparenti. Io mi diverto, rispondo loro che uso la "SpannLack Antique" che faccio venire apposta dalla Paco Model in Ungheria, proprio quella che usano per i modelli della "Retroplane".



Ovviamente in realtà uso solo un po' di mordente sciolto nel tendicarta, per dare un aspetto più vissuto e antico ai miei modelli. Non fatemi vedere quegli oldtimer belli lucidi bianco latte candido, che non li sopporto! In fondo a quei tempi ricoprivano con quello che gli passava il convento, spesso anche con le calze smagliate della madre.

COLLAUDO:

Dovrebbe arrivare a giorni il motore. Probabilmente ci vorrà un po' per fargli un bel rodaggio al banco, si sa che i motori spark nuovi devono essere rodati inizialmente con candele e miscela glow, perché solo così si possono far girare molto grassi per il primo assestamento delle parti. Girando a spark tenuto grasso si spegnerebbe subito per l'imbrattamento della candela. Comunque questa è la competenza di Giancarlo, nei prossimi giorni ci sentiremo, forse riusciremo proprio ad incontrarci, e ci aggiorneremo. Stiamo intanto decidendo insieme per la livrea da completare. E dove apporre sul modello i nuovi adesivi celebrativi del motore G9 REPLICA che Giancarlo ha già appositamente fatto stampare per l'occasione.

Come ai vecchi tempi ... Carlucci/Ciampolini per l'aeromodello, Buoso/Jaues Garofoli per il motore.

E chi ci ferma!



Jaures Garofali trattiene il Nonno in attesa del "Via" dell'ing. Ciampolini. Si notano i "serbatoi alari", la scritta OSAM 1 sulla fiancata e la firma di Garofali



Prima ancora di concludere, un sincero ringraziamento a Franco, Pino, Giancarlo, Marcello, Leonardo. Ognuno ha dato i suoi suggerimenti e il suo contributo.

Ora dobbiamo vederlo volare! Ci basta che si alzi in cielo, senza pretese di prestazioni e di confronti.

Un abbraccio a tutti.

Luigi CARLUCCI



Avventure palermitane

Era l'estate del 1959 ed il "Gruppo Aeromodellistico Reggino" era stato invitato dall'Aeroclub siciliano a partecipare alla "Coppa Città di Palermo". In effetti la città disponeva di una consolidata tradizione modellistica e quell'invito ribadiva che il radicamento nella geografia sportiva di quegli anni era un fatto ormai conseguito. Così l'invito fu accolto e fu formata la squadra.

I prescelti furono Pepé Liotta, Mimmo Candido, Lillo Laganà e Mario Marenco. Il mezzo di trasporto, affardellato delle voluminose scatole dei modelli legati anche sul portapacchi, era la allora nuovissima, FIAT 1100 di chi racconta.



La fotografia mostra la squadra di 4 giovani leoni tutti vestiti con formalità. Il massimo dello sportivo tollerabile lo sostanzia la mancanza di cravatta di Lillo e di Mimmo (magari vanno pure notate le due camicie nere che forse hanno anche a che fare col visto che Lillo si vide negare dalla Russia d'altri tempi quando avrebbe dovuto recarvisi per il campionato del mondo). Allora si partiva per una gara di modellismo con i pantaloni ben stirati e con la camicia di

La nave con cui varcammo lo Stretto non era una vecchia bagnarola tipo il Messina alias "U Jaddinaru" (ovvero la "stia dei polli" a chiarire quale fosse il carico medio delle merci viaggianti), il Mongibello o il Secondo Aspromonte barche più o meno allineate alla prima per vecchiazza ed usura) che non ebbero mai il ponte sopraelevato per le automobili) ma qualcosa di quasi recente dato che,



rimesso a galla dopo l'affondamento nello Stretto avvenuto nell'estate del 1943 era stato completamente rimodernato nel 1954; insomma era il Cariddi.

Gran bella nave ed anche molto veloce e dotata pure di una motorizzazione che ancora oggi è di assoluta avanguardia dato che i motori diesel navali servivano ad azionare gli alternatori che a loro volta muovevano i 4 grossi motori elettrici collegati ognuno ad un gruppo motore diverso. Per quegli anni ed ancora adesso una motorizzazione straordinariamente moderna. La barca non era nuovissima dato che era stata varata del 1932 ma nel '59 era considerata ancora quasi nuova e così era stata aggiornata ai nuovi standard.

Per la cronaca la sua gloriosa carriera di Traghetto delle Ferrovie dello Stato si concluse solo nel 1991 e, dopo tanti anni di totale abbandono, con le vetuste lamiere dello scafo sempre più rugginose, gli toccò poi di affondare quietamente all'ancora nella rada di S. Francesco a Messina nel 2006.



Le foto mostrano il mare che ormai invade il ponte dei binari nonchè lo stato presente del relitto.

All'epoca nessuno poteva sapere come sarebbe andata a finire a quella povera nave ma c'era una gara da vincere a Palermo. Se mai il problema era arrivarci dato che era venerdì pomeriggio e, nel '59, di autostrada non se ne parlava neppure quindi toccava percorrere la Strada Statale 113 Messina Palermo. A dirla così si potrebbe pensare ad una qualche strada a scorrimento veloce. La realtà invece quella di una strada angusta e tortuosa, in genere stretta fra un muro quasi continuo di case che dava la sensazione di infinita continuità urbana, e pure affollata all'inverosimile. Dire affollata non significa che fosse intasata di traffico veicolare a meno di considerare veicoli i carretti con le grandi ruote a raggi di legno, gli asini ed i muli carichi di basti giganteschi e vacillanti, i greggi di pecore e di mucche in transito o in attraversamento, le biciclette con ciclisti distratti, i bambini urlanti intenti a giocare al pallone in mezzo alla strada, i pedoni regolarmente giù dal marciapiedi e sempre in procinto di attraversare proprio davanti al cofano della macchina, le turbe vocianti di comari alla fontana o al lavatoio; una visione da girone

dantesco. Oltre alle piacevolezze di cui sopra ci stava pure l'altra sciagura dei numerosi passaggi a livello, operati a mano dal casellante, ma con tempi di chiusura più o meno oraria. Insomma, partiti nel primissimo pomeriggio da Reggio, gli eroi di questa avventura arrivarono a Palermo, disfatti dal viaggio, poco prima della mezzanotte (e, date le condizioni di cui sopra, era un risultato notevole).

L'alloggio era stato allestito dall'Areoclub ospitante che, in orari umani, offriva anche un servizio di mensa. A quell'ora di notte non ci stavano alternative a doverci cercare una trattoria. Nessuno del gruppo conosceva bene la città e, dopo molto girovagare in strade così buie e deserte da fare pensare ai tempi del coprifuoco, riuscimmo solo a trovare una taverna ancora aperta. Cosa fosse il locale non c'erano dubbi. Era un anatro affumicato che lungo le pareti schierava tutta una serie di botti di legno grandi e piccole. Al centro ci stavano pochi tavolini traballanti. Da un canto sedevano alcuni avventori dall'aria poco rassicurante. Eravamo già preparati al peggio ma l'oste, ben dotato di faccia rubizza e grembiulone lercio, ci gelò dichiarando che poteva fornire solo "Pani ca méusa, stigghioli e vino". Per via della difficoltà del dialetto locale non capimmo bene cosa volesse significare, comunque non avevamo nessuna voglia di assaggiare quelle cose informi e mal arrostiti che rapidamente arrivarono dalla cucina l'i accanto. Confusamente capimmo che con quel nome si individuavano varie tipologie di interiora di bovini ed ovini mal lavate ed arrostiti sulla brace. Rimanemmo a lungo immobili a guardare i nostri piatti; eravamo schiacciati della più nera delle disperazioni. La salvezza venne da Pepé, che per fortuna è sempre stato un tipo sveglio, quando adocchiò sul bancone un grosso barattolo di vetro trasparente pieno di olive in salamoia. Così mangiammo pane ed olive innaffiando il tutto con un vino nero, fortissimo e sciropposo.

La nottata passò nell'alloggio predisposto dall'organizzazione. In effetti era proprio spartano dato che si trattava di una normale camerata di caserma ma la stanchezza era tanta e la brandina mal messa parve un letto di piume a parte la necessità di custodire i beni materiali come scarpe e vestiti ad evitare i prevedibili scherzucci dei colleghi di camerata. Il giorno dopo era sabato e lo svolgimento della gara fu piacevolmente coronato dalla vittoria di Pepé negli elastico e, dati i buoni piazzamenti di tutti, con la vittoria a squadre di Reggio Calabria. La premiazione avvenne nella mattinata di domenica quindi, per l'ora di pranzo, disponevamo sia di buona inclinazione d'animo sia dei denari che accompagnavano, utilmente, coppe e medaglie per pagarci il ristorante. Va detto, ad onore degli organizzatori siciliani, che garantivano sempre un servizio mensa sul campo per tutti i concorrenti ospitati spingendosi fino a fornirli del denaro per il ristorante domenicale. In Sicilia erano fatti così.

Per il ritorno incombevano alcune difficoltà aggiuntive. Chi racconta, facendo due passi in centro il pomeriggio del sabato, aveva adocchiato in una vetrina del centro, delle belle lampade da tavolo e si era precipitato a comprarsele stivandole poi nella macchina già carica all'inverosimile. Purtroppo il negozio era molto elegante quindi il conto fu decisamente gravoso.

Il ristorante fu scelto con ogni cura, infatti la macchina fu parcheggiata proprio di fronte alla vetrina a propiziare un assiduo controllo in modo da evitare sorprese. L'unica nota, forse stonata, di quel pranzo palermitano, in un ristorante non proprio di lusso ma di sicuro decoro, fu quando la conversazione prese la piega di riandare ai fasti palermitani al tempo della dominazione araba. Da cosa nasce cosa ed andò a finire che qualcuno accennasse al fatto che le mense arabe finiscono sempre con qualche ruttino. Fu così che un ruttino arrivò, alto e squillante ed, a quel suono, molti altri se ne aggiunsero risuonando da tutte le parti in nobile gara fra, la costernazione dei camerieri, e le occhiate delle numerose signore presenti.

Purtroppo il vino era stato particolarmente generoso così non ci furono obiezioni quando qualcuno avanzò la proposta di andare al cinema per vedere il film drammatico "I fratelli Karamazoff", del cui ricordo a Reggio Calabria ancora si favoleggiava e che, per nostra sventura, era in programmazione proprio in quei giorni a Palermo. Ovviamente era un grosso azzardo il momentaneo abbandono della macchina stracarica di bagaglio in una trafficata via del centro di Palermo. Parcheggiata bellamente proprio di fronte al cinema i quattro eroi andarono fiduciosi, o incoscienti, a vedere lo spettacolo pomeridiano.

Del film residuano pochi ricordi ma lo spettacolo della macchina, con ancora i cassoni dei modelli legati sul tetto, ma per il resto svuotata di tutto il bagaglio, è ancora ben vivo alla memoria di tutti i presenti. In fondo il danno di aver perduto le borse con dentro camice sporche e calzini olezzanti non poteva colpire più di tanto ma figuriamoci che fine avevano fatto le belle lampade da tavolo. L'incauto compratore ancora le rimpiange ma si consola pensando che, almeno, i ladri palermitani avevano avuto buon cuore, così il

ritorno a casa fu meno allegro dell'andata ma positivamente in macchina.

Col passare degli anni si scopre che la gioventù, a volte, fa commettere degli errori che poi, nella prospettiva del tempo trascorso, finiscono, stranamente, col velarsi di commozione.

Con l'aiuto del Signore i quattro amici che, periodicamente tornano a





reincontrarsi venendo a Reggio dai luoghi in cui la vita li ha dispersi, sono ancora adesso in grado di raccontare pure i dettagli più minuti di quell'avventura e non hanno perso né la capacità di sorridere né il piacere del modellismo. In fondo non è passato così tanto tempo da allora.

Il più scanzonato resta Pepè Liotta che la foto mostra piacevolmente a tavola.

Anche Mimmo Candido, impavido cronista, immortalato accanto al giovane Ennio Marra, conserva immutato brio e forma fisica. Forse, fra tutti, solo Gianni Marengo, che chiacchiera con Michele Priolo, sembra marginalmente appesantito.

Rimpiange ma si consola pensando che, almeno, i ladri palermitani avevan avuto buon cuore, così il ritorno a casa fu meno allegro dell'andata ma positivamente in macchina.

Col passare degli anni si scopre che la gioventù, a volte, fa commettere degli errori che poi, nella prospettiva del tempo trascorso, finiscono, stranamente, col velarsi di commozione.

Con l'aiuto del Signore i quattro amici che, periodicamente tornano a incontrarsi venendo a Reggio dai luoghi in cui la vita li ha dispersi, sono ancora adesso in grado di raccontare pure i dettagli più minuti di quell'avventura e non hanno perso né la capacità di sorridere né il piacere del modellismo. In fondo non è passato

c o s ì
t a n t o

Mimmo CANDIDO
[Caulonia estate 2019]

Valle Gaffaro 2019 - Una partecipazione sofferta

L'estate scorsa mio figlio Pietro riceve la locandina del trofeo del Delta che l'infaticabile Maurizio Baccello organizza sul campo di Valle Gaffaro. Per chissà quale mistero internettico nella mia casella di posta la locandina non è mai arrivata. Coinvolto direttamente Pietro dice che sarebbe bello partecipare. Dice che il luogo è fuori del comune per molti versi. Il bosco della Mesola, l'ultimo scampolo di bosco di pianura del nostro paese, sta lì a due passi e di abbazie celebri ed almeno millenarie ce ne stanno un paio. In più è un territorio costiero, a quota un pò inferiore a quella del mare, nato dagli apporti del Po.

Non è stato facile muovere i primi passi verso la realizzazione dell'impresa. Inizialmente avevo pensato di muovermi in aereo il che rende molto problematico portarsi dietro qualche modello. Una chiacchierata con Vincenzo Canestraro schiude la possibilità di ricevere in prestito ben due modelli per la ½ A Texaco. Però uno è ancora da ricoprire ma di tempo per l'ultimazione ce ne starebbe.

Nel frattempo scopro che l'esame pratico per la patente B di Pietro è fissato qualche giorno prima dell'evento. Il furfante lo sapeva da tempo quindi, è concreto il sospetto, che una parte del suo desiderio di partecipare venga dalla tanta strada da guidare con l'entusiasmo del neofita. Per certo ero stato insistentemente "lavorato" dal ragazzo che, alla fine, mi strappa la promessa di usare la macchina e non l'aereo per il viaggetto; in fondo siamo solo nell'ordine dei 2.500 km complessivi di autostrada, di strade provinciali e di stradine di campagna. Poi la data dell'esame pratico per la patente viene rimandata a subito dopo l'evento di Valle Gaffaro il che rende impraticabile la possibilità di far guidare anche il ragazzo. A questo punto interviene la moglie che accompagnandoci risolve il problema del foglio rosa di Pietro (io non potevo perché non ho più l'età); santa pace.

Quando tutto sembrava finalmente deciso e fissato viene fuori che la vecchia station wagon di casa accusa qualche acciaccio inopinato quindi, nell'immediato, rimane utilizzabile la macchinetta da città di mia moglie. L'organizzazione si fa sempre più complicata. Viene fuori che l'unico albergo per cani a cui affidare i due botoli di casa ha chiuso i battenti e, dato che non è proprio possibile fare entrare in quella macchinetta due cani di cui uno è bello grosso, la faccenda diventa semplicemente impossibile. Il provvido intervento della sorella di mia moglie, che si trasferisce per qualche giorno in città, offre un minimo di respiro; ma non troppo. La poveretta deve rientrare a lavoro entro la mattinata del lunedì successivo all'evento. Questo fissa il nostro rientro entro le primissime ore del pomeriggio di lunedì. I tempi sono sempre più risicati ma non si intravedono alternative.

Nel marasma del mio "antro" cerco di rimediare due apparati radio per do-

tare i modelli prestati ma emergono varie difficoltà. Le riceventi del radiocomando principale (si fa per dire dato che è solo una cineseria) che, almeno sulla carta, dovrebbe essere in grado di compiere miracoli, hanno dimensioni non compatibili con la fusoliera dei nostri $\frac{1}{2}$ A. Quindi occorre dotarsi di altri ricevitori più compatti.

Mi rivolgo ad una ditta cinese con un catalogo su internet semplicemente infinito. Localizzo due tipologie di ricevitori e ne ordino 4, per buona misura. In un sussulto di ragionevolezza ne ordino anche un altro che ha dimensioni fisiche appena maggiori. In effetti sono indicate le caratteristiche che per me restano più o meno incomprensibili ma non mi pare di aver letto qualcosa sull'uso a cui quei ricevitori sono destinati.

All'arrivo, ormai a solo qualche giorno dalla partenza, la situazione appare compromessa; su tutti e 4 sta scritto "park fly". Su quello appena più grande non ci sta scritto nulla. Le istruzioni accennano ad un uso entro un raggio "ridotto" e questo è una difficoltà non da poco.

Preoccupa anche lo stato dei motori disponibili. A parte il titolare che garantisce 6.500 g/ per quattro minuti, il resto dei miei quattro COX .8 ha prestazioni meno che modeste; una cosa penosa. Metto motori e radiocomandi nella cassetta da campo e mi preparo alla partenza alla Spera in Dio.

Nel frattempo la situazione dell'allestimento dei due modelli ricevuti in prestito, ma ancora da ricoprire, antimiscelare, dotare di motore, radio e bisognosi di centraggio, procede con fatica. Nell'imminenza della gara la vicenda si velocizza col provvido intervento di due amici ferraresi: Walter Gianati e Gianni Borsetti che fanno gli straordinari per realizzare il miracolo.

All'arrivo a Ferrara, la sera del giovedì precedente la gara, veniamo accolti da Vincenzo Canestraro che ha appena ritirato i due modelli che sono lustri e lucidi.

L'ospite non si è limitato a mettere a disposizione di Pietro due modelli. Ha ospitato anche i suoi genitori in un intero appartamento a Ferrara al primo piano della sua residenza decisamente prestigiosa. In una strada antica del centro, dotata di lastricato con i sassi e stretti marciapiedi a lastroni di pietra, ci sta un edificio di mattoni a due piani che, ad occhio e croce, sta lì da, almeno, cinque secoli. Non era immediato arrivare fino alla casa. Ovviamente ci stavano varie restrizioni alla circolazione quindi abbiamo seguito la sua macchina in un lungo giro per strade che ci han dato l'impressione di procedere in spirali sempre più strette fino a scaricare quella parte di bagaglio che serviva agli esseri umani ed all'allestimento dei modelli.

E' stata ospitata anche la nostra auto che non poteva ingombrare le vie del centro quindi, sempre a cura dell'ospite, il macchinino è stato ricoverato in un garage in zona stadio.

La pianificazione delle operazioni prevedeva il venerdì pomeriggio ed il sabato mattina da destinare all'allestimento ed alla messa a punto dei model-

li: un Civy Boy (la versione con profilo concavo quindi idonea per la ½ A Texaco) ed un Play Boy. Entrambi erano bellissimi ma quello che appariva più bello e performante era il primo.

L'installazione di ricevitore, batterie e motore è stata fatta rapidamente a più mani fra me e Pietro in modo da essere pronti alla successiva fase di messa a punto in volo. Per la bisogna il nostro ospite ci ha condotti sul campo di volo di Ferrara che sta felicemente allocato nel parco urbano della città e questo è stato una gradevole sorpresa. Spesso i campetti vicini alle città sono angusti e sacrificati per la presenza di ostacoli come strade, elettrodotti o edifici ma non è il caso di quello di Ferrara. Nell'elenco delle cose positive ci stavano pure i tavoli per la messa a punto sul campo, le sedie sotto una comoda tettoia ed, addirittura, un tavolo a ridosso della pista per la messa a punto finale dei modelli old timer che hanno bisogno di un di più di cure per i motori recalcitranti.



*Pietro lavora e Vincenzo Canestraro, Walter Gianati ed io osserviamo sereni.
I tavoli sotto la tettoia sono quelli del campo di volo di Ferrara*

Di sorprese ne abbiamo avute diverse. Pochi lanci a mano di centraggio del Civy Boy hanno rivelato che era semplicemente perfetto e così, rifornito il motore buono, Pietro ha realizzato un primo volo di una dozzina di minuti. Il volo successivo, invece, è stato un pieno col modello che è stato tirato giù di forza dando la sensazione che non aveva nessuna voglia di atterrare. E' so-



Modifica all'installazione della ricevente nel Civy Boy sul campo

pravvenuto il dubbio, dato il livello delle prestazioni, che fosse fuori formula ed è stato improvvisato un controllo di peso e superficie. Con sollievo abbiamo scoperto che il modello rientrava nella categoria per appena 20 g; meno male.

Il secondo volo di collaudo con pieno non pare sia irto di difficoltà. Comoda la transenna di protezione con sedia per piloti stanchi.

Sullo sfondo il tavolo per l'avviamento dei modelli O/T

Le cose sono andate in maniera molto diversa con il Play Boy a cui era stato installato uno dei miei motori meno efficienti. Le prime difficoltà sono emerse con i servocomandi che erano stati installati in fusoliera



diversi anni addietro. Di sostituirli non se ne parlava dato che erano decisamente più grandi di quelli che mi ero portato dietro per “non si sa mai” ed un intervento sulle piastrine di fissaggio non era compatibile con il tempo disponibile. Dal rumore cigolavano come il ponte levatoio del castello di Dracula per non parlare del ritorno a zero molto approssimativo. Il problema è stato risolto smontando con fatica i carter e lubrificando con cautela perni ed ingranaggi. Poi, qualche lancio a mano, ha mostrato un baricentro decisamente troppo arretrato. Occorreva del piombo da installare a prua ma non ne avevamo. Fortunatamente sul campo ci stava Walter Gianati che è stato gentilissimo. Il piombo ce l’aveva e con prove successive abbiamo determinato il peso corretto. Nell’immediato lo abbiamo fissato in maniera precaria per tentare qualche prova di volo a motore ma è venuta sera e non è stato possibile.

In nottata la lastrina di piombo è stata sagomata a foderare l’interno della semicarenatura del motore in modo da preparare il modello per la successiva fase di volo ancora affidata alla lunga pazienza di Walter. Le cose non sono andate nel migliore dei modi. Prima sono stati provati in successione i motori che mi ero portato dietro con risultati assai modesti. Nessuna delle valvole faceva bene il suo lavoro. Walter ci ha offerto una valvola di lamina di acciaio armonico che è stata installata sul motore meno peggio ma neanche con la sostituzione le prestazioni del motore si sono stabilizzate. Forse per disperazione Walter, nei panni di angelo custode, ci ha offerto uno dei suoi motori di riserva ma neanche con quello la situazione è migliorata; anzi.

In compenso entrambi i ricevitori marcati Park fly avevano funzionato senza incertezze fino a quote decisamente elevate e rassicurati da questi risultati nonché dal parere raccolto da altri modellisti presenti venerdì e sabato sul campo di Ferrara che, dicevano, di utilizzare regolarmente quel tipo di



All'arrivo c'era tanto sole ed i lanci erano già iniziati da un pezzo



Il Civy Boy sul campo di Valle Gaffaro alle prime prove motore



Preparazione al primo lancio. Le facce sono ancora quasi sorridenti



ricevitori così marcati, eravamo abbastanza speranzosi.

Alla vigilia della gara il Civy Boy appariva estremamente competitivo mentre il Play Boy decisamente no.

La mattina della domenica fra un impiccio stradale ed una infinità di limiti di velocità, su strade sempre più anguste, siamo arrivati sul campo non proprio per tempo.

Il primo volo ha dissolto tutte le nostre speranze in merito alla radio. Il modello saliva con un rateo da caccia intercettore ma in quota ci stava un po' di vento che lo ha fatto appena derivare verso il mare. Improvvisamente ed a quota largamente inferiore a quelle raggiunte a Ferrara, la ricevente è diventata muta. Poi i comandi devono essersi spostati a fondo corsa difatti il modello è sceso in vite. A quota assai più bassa deve essersi riallineata quindi Pietro è riuscito a riprendere il controllo cercando di rientrare ma, purtroppo, la quota troppo bassa ha fatto sparire il modello dietro la cortina di alberi che costeggiava la strada di accesso.

Chiesto ai presenti cosa ci fosse dall'altra parte della strada mi è stato detto che ci stava il nulla. Con Pietro ce lo siamo andati a vedere da vicino e non è stato facilissimo.

Attraversata una forra semi impenetrabile per una cinquantina di metri fra rovi, alberi abbattuti ed in vario stadio di putrefazione, siamo stati fermati da un fosso profondo e pieno d'acqua. Le raganelle saltavano qua e là e noi le abbiamo imitate come potevamo. Era una vastissima esten-

sione di campi coltivati per una profondità di forse 800 metri delimitati da un'altra forra e per una lunghezza di forse tre chilometri. Purtroppo ogni 10 metri circa ci stava un fosso profondo e generalmente pieno d'acqua che occorreva saltare con una speciale tecnica da ranocchi che abbiamo messo a punto per l'occasione. Ci dirigevamo verso la posizione in cui avevamo visto sparire il modello ed, infatti, dopo un'oretta di "agevole" scarpinata siamo riusciti ad individuarlo, intatto, al di là di un canale questa volta largo una dozzina di metri; il guado non era proponibile. Ad almeno due chilometri si trovava un argine con una strada sopra che scavalcava il canale quindi Pietro si è fatto una lunga corsa mentre io segnavo la posizione del modello che rimaneva visibile solo entro una certa angolatura ben mimetizzato fra mucchietti di foglie secche e zolle di terra.

Col modello intatto fra le mani diventava impraticabile la strada dell'andata un po' perché l'attraversamento della forra diventava impossibile ed un po' perché, con l'impiccio del modello, non è facile saltare una infinità di canali allagati. L'unica soluzione possibile appariva indirizzarsi verso la lontana strada dell'argine. Nel corso della ricerca del "nostro" modello eravamo passati vicino ad un altro, ben più grosso e vistoso, che stava in mezzo al campo. L'ala si era staccata dalla fusoliera ma per il resto il modello, dotato di un fiammante Mc Coy 60 spark, appariva intatto. Sull'ala stava scritto che era di Domenico Bruschi. Sul campo, presi dai nostri problemi, non ci eravamo accorti che un altro modello avesse preso il largo quindi mi limitai a prenderlo su per riportarlo al legittimo proprietario.

Camminavo già da un po' verso l'argine lontano quando dalla forra alla mia sinistra ed ad una distanza di un centinaio di metri, sbuca Bruschi che a gran voce mi chiede di portargli il modello. Allo stesso modo cerco di spiegarli che non mi è possibile perché non riesco a saltare la diecina di fossi che stanno in mezzo con quel modellone fra le mani.

Lui evidentemente non riesce a sentire quel che gli dico e vedendomi camminare verso l'argine lontano e nell'impossibilità di raggiungermi (i fossi in mezzo erano numerosi e profondi e da dove si trovava li vedeva benissimo) mi dà ripetutamente del ladro ritenendo che io volessi semplicemente portarglielo via. Visto che le mie parole non riescono a raggiungerlo gli dico a gesti di raggiungere la lontana strada sull'argine. Col telefonino prego Linda, mia moglie, di spostare anche la nostra auto sulla strada lontana che su Google map appariva indicata. La scarpinata è stata particolarmente lunga ma, alla fine, prima Pietro e poi io, forse un pò trafelato, abbiamo raggiunto la strada che non consentiva l'accesso alle auto per via di una barriera poco distante.

Sull'argine il modello di Bruschi è stato restituito al legittimo proprietario che appariva molto provato dall'attraversamento della forra e non sapeva bene raccapezzarsi col presunto ladro. Aveva diversi brutti graffi che, nell'at-



Le gambe sono stanche e le facce scure mentre viene sostituito il ricevitore del Civy Boy

tesa, mia moglie aveva medicato in qualche maniera.

Ormai chiarito che su quel campo le nostre riceventi erano inutili abbiamo installato sul Civy Boy l'unica sicuramente funzionante di cui disponevamo. Come nel volo precedente il motore girava alla grande ed il rateo di salita era ripidissimo.

Dopo forse due minuti il modello cominciava ad essere un po' troppo in quota quindi Pietro provava prima

a trimmare a picchiare ma senza effetto. Anche l'incrocio dei comandi per tentare una discesa in vite è stato inutile e, rapidamente, il modello è sparito alla vista in quota.

Così è finita la nostra partecipazione al Trofeo del Delta. Eravamo desolati in tanti; Vincenzo Canestraro perché quel modello gli piaceva particolarmente; io perché la farraginoso organizzazione non aveva avuto un epilogo positivo ma il più desolato era Pietro perché nonostante la lunga galoppata per campi aveva perduto il suo primo modello in cui aveva invece riposto la più grande fiducia. Cose che succedono. Ovviamente non abbiamo neanche provato a far volare il Play Boy in mancanza di un altro ricevitore adeguato.

Subito dopo il pranzo collegiale nella sede dell'associazione, purtroppo a base di cozze, a cui sono tristemente allergico, siamo ripartiti di corsa dopo frettolosi saluti. Dovevamo riuscire a rientrare a Messina entro il primissimo pomeriggio del giorno successivo e non è una passeggiata.

La breve sosta a Ferrara per restituire l'unico modello superstite è servita a Vincenzo Canestraro, che pure aveva subito la perdita del modello e si era sobbarcato allo scomodo dell'ospitalità per cose e persone, per consolare noi. Sosteneva che, in fondo, la perdita era stata di poco rilievo dato che il nostro sodalizio aeromodellistico di tre giorni anche alla scoperta di Ferrara e delle sue delizie alimentari, era stato di reciproca soddisfazione.

L'epilogo della vicenda appare scontato. Non è per niente facile partecipare ad una gara di aeromodellismo storico in maniera improvvisata ed avventurosa nonostante l'impegno di tutti gli amici che si sono prodigati per renderlo almeno possibile. Un grosso grazie, quindi, agli eroi della vicenda: a Canestraro che ha messo i modelli, la casa, il garage ed il tempo a nostra disposizione ma anche a Walter Gianati che, oltre ad antimiscelare i modelli si è prodigato per ben due giorni sul campo di Ferrara da lui messo a dispo-



Walter Gianati mette a punto il suo Cox Capriccioso



Gianni Borsetti sul campo di gara

sizione, a Gianni Borsetti che ha ricoperto uno dei modelli.

Ho sempre saputo che l'attività degli aeromodellisti O/T é ricca di spunti culturali e di curiosità intellettuali ma, nel caso in specie, gli spunti sono stati di un livello superiore. La città di Ferrara, percorsa da stuoli di biciclette e da frotte di pedoni a tutte le ore del giorno e della notte, offre una immagine di se quanto mai accogliente agli occhi dei foresti che sono stati ben lieti di camminare nelle sue strade del centro a piedi ed in bici-

cletta. Non capita spesso di inciampare in una città la cui partizione urbanistica cinquecentesca mette a disposizione spazi più che adeguati anche per svariate tipologie di modellismo.

E così, anche i modellisti venuti dalla lontana Sicilia, si sentono obbligati ad un sentito grazie ai Duchi d'Este per avere reso possibile il "miracolo".

Giacomo Mauro [ottobre 2019]



Argo, la nave volante costruita da Luigi Prina ispirandosi al mito di Giasone e degli argonauti che andarono alla conquista del vello d'oro

CAVASAGRA di VEDELAGO (TV) - 13 Ottobre 2019

La 3^a prova di Campionato Italiano e la 3^a Prova di campionato Cisalpino F2B di acrobazia in volo vincolato circolare hanno visto la partecipazione in un'unica giornata di 14 concorrenti divisi in 7 per il campionato Italiano e 7 per il Cisalpino.

La giornata festiva si è presentata fin dalle prime ore del mattino con una foschia molto densa che non consentiva l'avvio della kermesse; solo verso le 10 il cielo si è sgombrato dalla foschia e sono iniziati i voli che sono durati fino alle ore 17 con inclusa la pausa pranzo.

La gara si è svolta nel campo sportivo retrostante la chiesa di Cavasagra opportunamente recintato ed in concomitanza con la sagra paesana intitolata alla "Madonna del Rosario".

La buona organizzazione dello staff del Gruppo Hangar '82 di Chiasiellis (TV) capitanato da Stefano Zanin con Roberto Morandin e altri, associata al fluido funzionamento dei cambi di volo da parte dei concorrenti, ha consentito l'ottima riuscita della gara nei tempi stabiliti.



Raffaello Brentonego in azione



Il Lampo di Albino Raveane



Lo Shark di Gabriel Laghi

Va sottolineato anche il paziente e preciso lavoro della Giuria composta dai Sigg. Guido Fasano, Massimo Sangiacomo e Riccardo Sereno, appartenenti al Gruppo Scuola di Modellismo di Ciriè (TO).

Presente sul campo, con compito di supporter dell'Aero Club d'Italia e speaker il Sig. Claudio Pocaterra, Team Manager della squadra italiana F2B, che con parole molto semplici e precise spiegava, al folto pubblico presente, il principio del Volo Vincolato Circolare e le relative figure acrobatiche che il pilota in volo stava eseguendo e che si è rivelata cosa molto interessante per chi stava osservando.

Non ci sono state particolari problematiche o incidenti di volo in gara, fatta eccezione per il duplice spegnimento del motore prima del quadrifoglio a Brentonego, causandogli la perdita di punti preziosi.

Alla premiazione i concorrenti, oltre a coppe, targhe e medaglie, hanno ricevuto anche del buon vino locale ed il Parroco con un rappresentante della Amministrazione Comunale, intervenuti alla premiazione, si sono congratulati con tutti i presenti partecipanti e con l'Organizzazione rinnovando l'invito per il 2020!



Da sinistra: Roberto Morandin, Giorgio Zenere, Dionisio Furlan, Diego Furlan, Gabriel Laghi, Raffaello Brentonego e Marino Cauci



I giudici Massimo Sangiacomo, Riccardo Sereno e Guido Fasano premiati da Stefano Zanini



Alberto Maggi, primo in due gare e Stefano Zanini

A conclusione dei tre voli previsti dal Regolamento Nazionale le classifiche:

Campionato Italiano FAI

1° Alberto Maggi	1000,00
2° Giacomo Felici	997,35
3° Mauro Fiussello	980,67
4° Giorgio Zenere	965,83
5° Roberto Morandin	898,64
6° Silvia Fiussello	866,82
7° Raffaello Brentonego	862,02

Cisalpino Acro Big

1° Alberto Maggi	1000,00
2° Giacomo Felici	997,72
3° Mauro Fiussello	981,69
4° Gabriel Laghi	980,69
5° Giorgio Zenere	969,62
6° Diego Furlan	942,38
7° Dionisio Furlan	934,72
8° Raffaello Brentonego	893,21

Cisalpino Acro

1° Roberto Morandin	1000,00
2° Albino Raveane	972,93
3° Silvia Fiussello	957,26
4° Riccardo Storto	888,83
5° Marino Cauci	879,90
6° Silvio Facchin	741,80

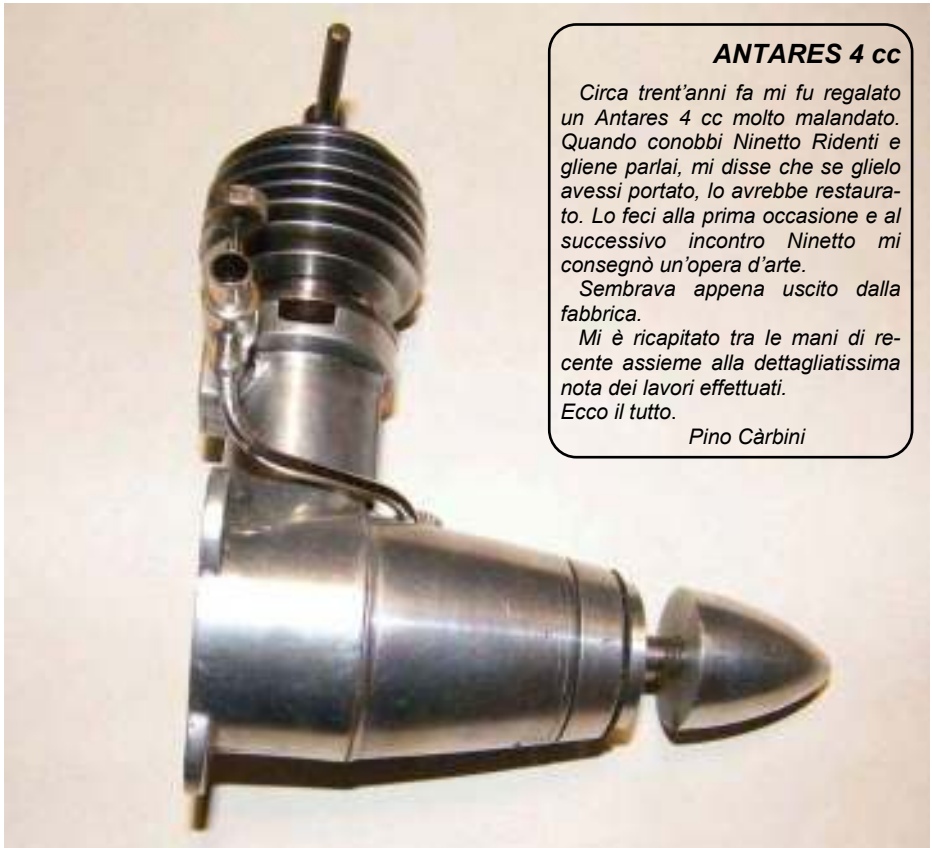
*Il Coordinatore del Cisalpino
Raffaello Brentonego*



Giorgio Zenere in piena azione



Silvia Fiussello, una delle poche donne a



ANTARES 4 cc

Circa trent'anni fa mi fu regalato un Antares 4 cc molto malandato. Quando conobbi Ninetto Ridenti e gliene parlai, mi disse che se glielo avessi portato, lo avrebbe restaurato. Lo feci alla prima occasione e al successivo incontro Ninetto mi consegnò un'opera d'arte.

Sembrava appena uscito dalla fabbrica.

Mi è ricapitato tra le mani di recente assieme alla dettagliatissima nota dei lavori effettuati.

Ecco il tutto.

Pino Càrbini

ANTARES CARBINI
5000 G/MIN. ELICA

- RIPRESA FILETT. ASSE (13X2)
- FATTA OGIVA NUOVA (RINGERPISTONE)
- " " RONDELLA* DETTA (USO ELICHE SOTTILI)
- " " FLANGIA TRASCIN. ELICA
- " " PRESA D'ARIA CARBURAT.
- " " SPILLO E SPRUZZATORE
- " " NICHELATURA DETTA ETUBO
- " " SALDARE ALETTA ROTTA SULLA TESTA EP ORECCHIETTA CARTER
- FATTA BIELLA NUOVA
- " " SPINOTTO CON PASTICCHE

- " " LIMATURA PARTI SALDATE E LUCIDATURA PARTI ALLUMINATE
- VITI NUOVE ACCIAIO 2.6MM DI FISSAGGIO CILINDRO
- RITOCATO CONTROPISTONE (SBASSATO 95MM ED INCAVATO 95)
- APPLICATA RONDELLE DI RASAMENTO IN BRONZO DIETRO LA FLANGIA DI TRASCINAMENTO ELICA
- TOLTE BAVATURE SU LUCI DI SCARICO PROVOCATE DA QUALCHE SPINA DI ACCIAIO INTRODOTTA PER FERMARE IL PISTONE

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. Carbini	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
31 Mar	Tegoleto AR	Trofeo Ridenti—Categorie OT RA	M. Massi	marcoingmassi@gmail.com
6/7 Apr	Consiglio TV	C.I. F1E (pendio)	F. Ceccarini	347-4308840
14 Apr	Lugo	Gare VVC F2A-F2B-F2C C.I.	L. Lanzoni	368-607198
14 apr	Valdarno AR	Trofeo Valdarno - OT RA	A. Piccioli	attilio.piccioli@outlook.com
27/28 Apr	Sisemol Gallio	C.I. F1E (pendio)	F. Ceccarini	347-4308840
28 Apr	Forlì	Trofeo Romagna - OT RA	R. Mersecchi	rmersecchi@gmail.com
5 Mag	Carpi MO	Trofeo Coristi - OT RA	V. Sabbadini	vinco.sabbadini@yahoo.it
12 Mag	Sassuolo MO	Raduno e gara GIP Garofali	G. Castagnetti	335-6227865
19 Mag	Sassuolo MO	Gare VVC F2A-F2C C.I.	G. Castagnetti	335-6227865
19 Mag	Grosseto	Trofeo Maremma - OT RA	G. Crismali	g.crismani@alice.it
26 Mag	Forlì	Coppa Falchi RSM - OT RA	R. Mersecchi	rmersecchi@gmail.com
2 Giu	Malpensa	Raduno gara GIP Garofali	P. Muzio	338-92646367
8/9 Giu	M.ti Lessini TN	C.I. F1E (pendio)	F. Ceccarini	347-4308840
9 Giu	Terni	Trofeo De Angelis - Memorial Gazzea	G. Rosati	338-6415744
16 Giu	Palosco BG	Raduno OT Tomboy Rally	P. Riboli	riboli2001@yahoo.com
15/16 Giu	Chiasiellis	Gare VVC F2A-F2C C.I.	S. Zanin	328-9165476
22/23 Giu	Maniago PN	C.I. F1A, F1Baduno , F1C, F1Q	F. Ceccarini	347-4308840
23/28 Giu	Aguscello FE	17° Campionato Europeo SAM RA	R. Grassi	robys1@gmail.com
6/7 Lug	Capannoni LU	C.I. Euro challenge VL tutte	B. Bertolani	338-8233019
7 Lug	Lugo	Raduno gara GIP Garofali	L. Lanzoni	368-607198
20/21 Lug	Volterra PI	C.I. F1E (pendio)	F. Ceccarini	347-4308840
21 Lug	S.Dalmazio MO	Raduno del Frignano - OT RA	M. Vallecelli	samitalia@libero.it
24 Ago	S.Dalmazio MO	Raduno del Frignano - OT RA	W. Gorzanelli	wainer.gorzanelli@gmail.com
7/8 Set	Lugo	Coppa d'oro VVC	L. Lanzoni	368-607198
7/8 Set	Rocca di Mezzo	Coppa delle Rocche VL tutte	F. Ceccarini	347-4308840
8 Set	Montalto PV	Raduno in pendio OT	P. Riboli	riboli2001@yahoo.com
14/15 Set	Valdarno AR	Concorso Nazionale OT RA	A. Piccioli	attilio.piccioli@outlook.com
14/15 Set	Capannoni LU	Coppa VO.LI VL tutte	B. Bertolani	338-8233019
22 Set	Terni	Giornata dell'Ala di Luce	G. Rosati	338-6415744
22 Set	Chiasiellis UD	13° raduno VVC GIP 46 etc.	S. Zanin	328-9165476
22 Set	Palosco BG	Raduno OT	P. Riboli	riboli2001@yahoo.com
28/29 Set	Sisemol Gallio	C.I. F1E (pendio)	F. Ceccarini	347-4308840
29 Set	Valle Gaffaro	Trofeo del delta - OT RA	M. Baccello	Maurizio.baccello@alice.it
29 Set	Malpensa	Gare VVC F2A-F2C C.I.	P. Muzio	338-92646367
5/6 Ott	Capannoni LU	Trofeo Capannoni VL CI	B. Bertolani	338-8233019
6 Ott	Tegoleto AR	Trofeo fine estate - OT RA	M. Massi	marcoingmassi@gmail.com
13 Ott	Sassuolo	Gare VVC F2A-F2C C.I.	G. Castagnetti	335-6227865
7/8 Dic	Ramacca CT	Gran Prix Etna - OT RA	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

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.

