

# L'ALCANTONE

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

**Numero 103**

**Gennaio - Febbraio 2020**



*Replica di Claude Dubois del magnifico Championnat '46 col quale Emmanuel Fillon vinse nel 1946 il Concorso Nazionale francese e la gara internazionale di Eaton Bray*



# L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: [www.sam2001.it](http://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](mailto: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](mailto: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](mailto:info@sam2001.it)
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quagliari**  
Viale Napoli, 162  
03100 Frosinone  
Tel. 06-82002026  
Cell. 338-9636660  
E-mail: [qpierangelo@yahoo.it](mailto:qpierangelo@yahoo.it)
- Dir. Tecnico:** **Gaetano Fratini**  
Via Colle Rotondo, 44  
66100 Chieti  
Tel.  
Cell. 388-1963635  
E-mail: [fratanino@yahoo.it](mailto: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](mailto:p.montesi.gb@tiscali.it)

## SOMMARIO

- Dalla Redazione	M. Zunica	"	1
- La penna al Segretario	P. Càrbini	"	2
- La cena degli amici	P. Càrbini	"	3
- Assemblea Generale	P. Càrbini	"	5
- Cronistoria Olympic II	G. Mauro	"	8
- Così disegnai l'Olimpic II	G. Mauro	"	13
- Veleggiatore A.C.40	L. Carlucci	"	18
- Ringmaster Fly-a-Thon	A. Vacca	"	26
- Giornata Vintage CMB	B. Dereudre	"	30
- CD Piccole Ali E. Padovano	P. Càrbini	"	32

*La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da E. Padovano, G. Mauro, A. Vacca, C. Soliani, L. Carlucci, P. Càrbini*



In redazione:

**Marcello Zunica**  
Via Palermo, 7  
35142 Padova PD  
Tel. 049 651134  
Cell. 333-9155550  
E-mail: [marzu.aercad@alice.it](mailto:marzu.aercad@alice.it)

In redazione:

**Giuseppe Càrbini** (Vedi sopra)

Sezione Tecnica:

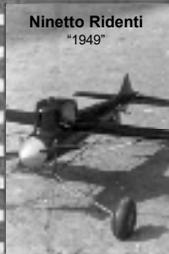
**Giacomo Mauro**  
Via G. Venezian, 10  
98122 Messina ME  
Tel. 090 662038  
E-mail: [giacomo.mauro@virgilio.it](mailto:giacomo.mauro@virgilio.it)

*Nella prima di copertina "A casa di Paolo Montesi il 4 dicembre 2019 si festeggia il suo compleanno con una cena e la consegna della targa con la nomina a socio onorario".*

*Nella quarta di copertina "Aquiloni al vento".*

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

## DALLA REDAZIONE



*Ai primi di marzo Pino mi ha restituito il menabò de l'AQ103: chissà che il giornale possa tornare quanto prima ad uscire con la regolarità degli anni passati. E' motivo di soddisfazione perché questo significa che una maggiore collaborazione da parte dei nostri soci consente alla Redazione di viaggiare spedita. Ora non c'è che raccomandarsi che tutti continuino ad inviare articoli, note, recensioni, cronache, foto...ecc.*

*Questo numero mi sembra significativo perché, accanto ad articoli simpatici e di spessore, ci sono scritti "minori", non per quanto riguarda il contenuto ma perché si rifanno al nostro passato e a cose che tutti noi più anziani abbiamo condiviso.*

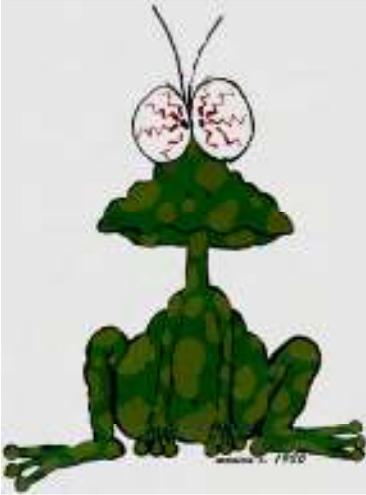
*Penso proprio che se continuiamo per questa strada possiamo camminare ancora a lungo ... tuttavia sento la mancanza di ciò che dovrebbe essere l'essenza, il succo finale della nostra attività. A parte le note negative che più volte abbiamo rilevato circa la ripetitività dei modelli, la disparità dei regolamenti relativi alle gare, qualche anomalia di troppo dai progetti originali, cose dette e ridette, la mancanza delle cronache delle manifestazioni mi sembra un grosso limite per un giornale di riferimento per i concorrenti e di tutti gli appassionati.*

*Peraltro giungono classifiche belle, ben congegnate, degne di programmi specifici per raggruppare questo tipo di notizie ma che contengono oltre all'elenco dei premiati e di quanti hanno effettivamente concorso, una sfilza di modelli che propongono zero per ogni lancio, cosa che mi lascia perplesso. Avrete notato che quando posso quei "classificati zero" li cestino, sicuramente mi dispiace ma è molto meglio curare l'aspetto estetico di un modello e la sua messa a punto rispetto alle eccessive proposte di lasciare sull'erba tanti modelli,*

*Ringrazio in anticipo quanti vorranno incrementare la nostra Rivista e saluto cordialmente tutti i lettori.*

Marcello ZUNICA

## LA PENNA AL SEGRETARIO



*Al momento in cui scrivo mancano all'appello ancora una sessantina di soci che non hanno provveduto a rinnovare l'iscrizione e, di questi, 25 rimarranno senza la nostra assicurazione. Molti mi avevano promesso che avrebbero provveduto in occasione dei "tradizionali" incontri di inizio anno, ma i recenti avvenimenti sanitari ne hanno causato il rinvio a data incerta per cui l'unico sistema resta quello del versamento della quota secondo le indicazioni che trovate in terza di copertina.*

*I soci che hanno già provveduto al rinnovo troveranno allegata al presente la tessera sociale che, per gli assicurati, riporterà anche gli estremi della polizza assicurativa. Gli altri troveranno l'avviso che questo sarà l'ultimo notiziario che riceveranno se non provvederanno a regolarizzare la loro posizione.*

*Chiarisco che i soci onorari, compresi quelli che lo diventeranno nel corso dell'anno al compimento dei novantanni sono esonerati dal versamento della quota sociale. Se però prevedono di fare ancora attività e hanno bisogno della nostra assicurazione, devono versare la sola quota assicurativa di 20 euro. Un ringraziamento particolare a quelli di loro che hanno voluto comunque versare la quota completa.*

*Sempre a loro rivolgo l'invito a farci conoscere la loro storia aeromodellistica, i modelli costruiti, la partecipazione a gare e quant'altro. Se poi ci fossero foto o, ancora meglio, disegni o semplici scarabocchi, ben vengano.*

*Ma quest'invito, come potete immaginare, vale per tutti.*

*Ricevo spesso richieste di disegni, anche dall'estero. Le ultime sono state quelle relative all'M.32 Dindi, un bellissimo motomodellino progettato da Arve Mozzarini nel 1949 e il cui lucido è compreso nell'archivio MOVO che ci è stato donato alcuni anni orsono da Carlo Cobianchi e al Lupus-2, un idromodello ad elastico progettato da Fidia Piattelli, negli anni '30 ingegnere aeronautico presso le Officine Reggiane e fondatore della sezione aeromodellistica della RUNA a Reggio Emilia. Anche il disegno del Lupus-2 è nel nostro archivio assieme ad altri disegni di Piattelli.*

*Non era invece in archivio il disegno del Passero, uno dei primi modelli RC dell'Aeropiccola. Adesso c'è grazie a Gaetano Fratini che lo ha ritrovato tra le sue vecchie carte. Penso sia degli anni '70.*

*Auguri a tutti, sperando che il coronavirus ci ignori.*

Pino Càrbini

## CENA DEGLI AMICI n. XXXIII - ROMA 19 Gennaio 2020

Già!! Quella di quest'anno è la 33<sup>a</sup> edizione della Cena degli amici ed è la seconda volta che si svolge all'Hotel Universo grazie ai rapporti amichevoli tra Paolo Montesi ed il proprietario dell'albergo. Le condizioni sono estremamente favorevoli perché le uniche spese sono state quelle degli spuntini pomeridiano del sabato e della mancia ai camerieri. Cena e pranzo a prezzo d'affezione erano a carico dei presenti.

La nota negativa è stata quella della ridotta partecipazione: circa venti al sabato pomeriggio e ancora meno alla domenica mattina. Molte assenze erano preannunciate, purtroppo per motivi di salute. Pochi, ma tanti scambi "culturali" interessanti.

Tra i presenti, due ultranovantenni: Gaetano Di Ronza e Silvano Lustrati



*Silvano Lustrati e Gaetano Di Ronza, secondo e terzo da sinistra tengono sempre banco.*



*Di Ronza e il suo cassone*

che arriveranno ai 92 nel prossimo luglio. Entrambi mi hanno versato la quota assicurativa perché qualche voletto in campo sperano di poterlo ancora fare. Di Ronza ci ha confessato che il suo cardiologo gli ha vietato di viaggiare in aereo e la cosa gli da molto fastidio perché, avendo anche la cittadinanza USA dopo 40 anni di lavoro nel settore aerospaziale ed essendo socio a vita dell'AMA, ci teneva ogni anno a farci un viaggetto per trovare parenti ed amici. Ha portato uno dei suoi ultimi modelli, L'Aeronca Champion 7AC, contenuto in un cassone dotato di un sistema di chiusura che è una vera opera d'arte.

Giacomo Mauro, presente col figlio Pietro, ha esposto una serie di

disegni di modelli dynoderivati tra cui il Jerry di Vittori, lo Zeffiro di Goi, il Record 20 di Pisani, lo Stella del Nord di Castellani, il Saturno motorizzato Helium B6 di Marsaglia e altri.

Paolo Montesi, saputo che avrei portato alcune copie del disegno dell'M.32 Dindi, ha esposto la relativa scatola di montaggio ancora intonsa.



Del Dindi e del Lupus2, il simpatico idro ad elastico di Fidia Piattelli, avevo portato un po' di copie che ho ceduto a prezzo politico a chi ne era interessato.

Almeno un Lupus2 pare sia già in costruzione per volare al prossimo raduno idro al lago di Alleghe.

Ricordate la foto dell'Avro Baby 534C sulla copertina dell'AQ98 e la storia ricordata nella cronaca del Model Expo 2019? Attilio Piccioli ci ha detto che il cippo commemorativo che ricorda la morte del suo pilota Bert Hinkler, che precipitò il 7 gennaio 1933 mentre col suo DH.80 Puss Moth tentava di raggiungere l'Australia, si trova in un terreno di proprietà della sua famiglia nel monte Pratomagno in provincia di Arezzo, dove il suo corpo fu ritrovato il successivo 28 aprile.

Finite le chiacchiere e consumata un'ottima cena, quasi tutti quelli che avrebbero pernottato nell'hotel decidevano di fare una passeggiata digestiva.

E che passeggiata!!!

Nell'arco di un paio d'ore, con Giacomo Mauro in veste di guida turistica, abbiamo visto almeno dieci dei punti più noti della capitale. Anche uno ignoto ad alcuni però, il Piedone di Via S. Stefano del Cacco, non lontano dal Pantheon. Lungo circa un metro, pare che sia l'unico pezzo sopravvissuto di una gigantesca statua di cui non si hanno notizie.



*Pino Càrbini*

## ROMA - 20 GENNAIO 2020 - ASSEMBLEA GENERALE

Sono presenti: Posa, Piccioli, Montesi, Uccella, Carbonara, Capitani, Massi, Santoni, Giustozzi, Carbini, Garofali, Buoso, G. Mauro, P. Mauro, Grassi (ospite).

Posa presenta le deleghe di: Carlucci, Luparelli, Lustrati, d'Aumiller e Vicentini;

Giustozzi presenta le deleghe di Radi, Wessely, Lusso, Vivian e Gangemi,

Carbini presenta le deleghe di Di concetto, Fermi, Sbaraglia, Zenere e Angeloni;

Garofali presenta le deleghe di Castagnetti, Artioli e Di Chiara.

In totale i presenti sono 14 più un ospite e le deleghe sono 18.

Posa saluta i presenti, ringrazia Montesi per l'accoglienza e presenta Roberto Grassi, invitato a presenziare in qualità di presidente della SAM europea. Ringrazia Carbini, Santoni e Zunica per i contributi alla compilazione dell'Aquilone.

Carbini illustra alcune problematiche legate al servizio postale.

Posa sollecita tutti a fornire materiale da inserire nel bollettino, plaude a Giacomo Mauro per l'interessante tour romano della sera di sabato e a Carbini per il voluminoso archivio digitale di SAM 2001.

Ricorda l'attività agonistica di SAM 62 e SAM 2001 nel Campionato Europeo organizzato da Grassi. L'Italia si è classificata prima per sommatoria dei risultati dando grande lustro al nostro aeromodellismo.

Il Grand Champion 2019 è il nostro Lorenzo Boccia.

Si rilevano defezioni importanti da parte di autentiche personalità dell'aeromodellismo; le gare si fanno sì con i concorrenti, ma grazie agli organizzatori.

Per il 2020 si prevede di svolgere il Concorso Nazionale da temersi in Puglia e ci si augura di avere una grande affluenza.

Curzio Santoni propone di unire al C.N. RC anche una gara di volo vincolato, categoria GIP.46.

In conclusione Posa anticipa la relazione del Segretario Carbini che, assieme a qualche nota triste per la scomparsa di qualche amico, deve anche celebrare il raggiungimento dei 90 anni da parte di qualche socio.

Carbini rievoca il 2019, anno in cui c'è stato un calo dei soci paganti. 187 in confronto ai 192 del 2018. Sono state versate 88 quote assicurative, ma ne sono state pagate solo 86 per la scomparsa di 2 soci. Ricorda i nomi dei 15 scomparsi nell'anno dopo aver invitato i presenti ad alzarsi in piedi. Ricorda il socio più anziano, Ezzelino Rossi che nel 2020 compirà cent'anni. In archivio abbiamo i disegni di tutti i suoi modelli.

Attività 2020, incerta la partecipazione al model Expo di Verona mentre presenzierà all'Amato Prati di Modena del 21 marzo.

Illustra l'attività del volo vincolato con i trofei GIP, Garofali e Saudella, c'è un po' di calo ma le partecipazioni sono state 80. Bene in Sicilia e a Lugo.

L'Aquilone viene stampato in 300 copie e, oltre che ai soci, viene mandato ad alcuni istituti tecnici che dimostrano interesse per l'aeromodellismo come parte della cultura aeronautica.

Montesi ricorda lo stato dell'arte dell'S.M. 55 in costruzione a Malpensa per il quale abbiamo versato un contributo.

Carbini ricorda il socio Luigi Prina e i suoi velieri volanti. Tra le persone che ricevono l'Aquilone ricorda Carlo Cobiانchi che a suo tempo ha regalato a SAM 2001 l'intero archivio disegni della MOVO. L'archivio digitale è molto corposo (circa 1TB). La parte sistemata è quella gestita da Gabriele Macri che conta 3402 disegni di modelli di volo vincolato. Si cercano volontari per il riordino del resto.

Il 29 giugno 2019 in provincia di Viterbo c'è stato il primo incidente per il quale l'assicurazione ha saldato il danno verso terzi.

Letture del Rendiconto economico 2019.

<b>RENDICONTO ECONOMICO 2019</b>			
<b>CAUSALE</b>	<b>ENTRATE</b>	<b>USCITE</b>	<b>TOTALE</b>
QUOTE SOCIALI	5610,00		5610,00
ASSICURAZIONE	1760,00	1957,00	-197,00
CONTRIBUZIONI VOLONTARIE	55,00		55,00
STAMPA AQUILONE		1677,45	-1677,45
SPEDIZIONE AQUILONE		906,30	-906,30
GARE E RADUNI	615,00	2857,00	-2242,00
ALTRE STAMPE E FOTOCOPIE		452,36	-452,36
SPESE POSTALI		28,31	-28,31
SEGRETERIA VARIE		315,41	-315,41
MANTENIMENTO SITO		41,47	-41,47
ACQUISTI E VENDITE	100,00		100,00
MOVIMENTI CASSA	4230,01	4246,00	-15,99
<b>TOTALI 2019</b>	<b>12450,01</b>	<b>12481,30</b>	<b>-31,29</b>
<b>SALDO 2018</b>			<b>8055,54</b>
<b>DISPONIBILITA' AL 31-12-2019</b>			<b>8025,25</b>

Per la prima volta chiude in passivo di 31,29 euro.

Visto l'ammontare dei risparmi a circa 8.000 euro Posa propone di contribuire alle manifestazioni svolte sotto l'egida di SAM 2001. Propone circa 100 euro a gara.

Data la natura no-profit della nostra associazione si farà attenzione ad alleggerire la quantità di danaro in cassa.

Giacomo Mauro illustra alcuni aspetti dell'aeromodellismo, italiano, europeo e mondiale.

Carbonara ricorda alcuni aeromodelli interessanti tra cui la Grande Stella

e il Pilade.

Posa si compiace per il grado di cultura espresso dai soci che rende onore all'associazione e invita a riportare su carta i discorsi fatti in modo che ne resti traccia.

Carbini ritorna all'illustrazione del bilancio e ne chiede l'approvazione.

L'assemblea approva all'unanimità.

Si dà la parola a Buoso che illustra il trofeo GIP.

Il regolamento del GIP.46 è stato revisionato tre anni fa perché i risultati non erano comparabili per cui la Commissione ha lavorato decidendo 3 diverse categorie:

- 1) Motori con lavaggi tipo old o con deflettore;
- 2) Motori con lavaggi Supertigre
- 3) Motori con cuscinetti o senza con travasi Schnuerle.

In base a questi si è fatto il Trofeo Ninetto Ridenti, che comprende tutte le categorie, calcolato sulla base del miglior risultato a seconda del record di categoria.

Il Trofeo Amato Prati premia invece gli amanti della velocità.

Carbonara propone di affiancare una gara simile al concorso di eleganza per modelli da volo vincolato diversi dal GIP.46.

Buoso ricorda una vecchia formula "Grandesso" con valutazione costruttiva, acrobazia base e velocità.

L'assemblea approva favorevolmente.

Carbini legge l'elenco dei soci che compiranno i 90 anni nel corso dell'anno.

Santoni parla delle gare. Il problema è nella testa delle persone. Si va per vincere o no? La soluzione è nelle gare-raduno.

Carbini chiede se non sia il caso di proporre quote di iscrizione maggiorate per coloro che non sono associati.

Posa è del parere che, più che far pagare di più a chi non è iscritto a SAM 2001, bisogna sincerarsi obbligatoriamente che tutti siano assicurati. Inoltre, per il volo fino a 90 metri di quota è necessario avere l'attestato di aeromodellista, come imposto dall'ENAC. (da un controllo tra i presenti, Carbini è l'unico ad esserne privo).

Santoni riferisce del Trofeo Ehling nel quale la squadra SAM 2001 si è classificata seconda. Ricorda che la gara è una classica 1/2A Texaco. Nel Tomboy Rally ci sono state defezioni dall'Australia. Il prossimo 5 aprile ci sarà il Trofeo Ridenti e parla dell'idea di rifare la gara dei Giornalisti.

Piccioli propone di organizzare qualcosa di volo vincolato a San Giovanni Valdarno.

L'assemblea si chiude alle ore 12.57.

Il verbale è sottoscritto dal segretario Cristiano Giustozzi e dal presidente Francesco Posa

## A Roma anni addietro Cronistoria dell'Olimpic II

*Quello che segue è maturato in un tempo molto lungo e coinvolge diversi personaggi tutti emblematicamente romani; il più eccentrico era stato romano ma era nato in Belgio intorno al 1920, aveva diversi nomi e diceva di volersi trasferire in Sud America, poi c'era un romano napoletano e, speriamo, ancora per un po', il romano siciliano che scrive.*

Come in tutte le storie che si rispettino bisogna cominciare dall'inizio quindi...

Nel nostro paese, ancora pieno delle macerie della guerra, c'era la Roma di una volta, città bellissima e quasi intatta. Forse il fatto che fra i suoi concittadini ce ne stava uno con la Santità nello stato civile aveva consentito il miracolo di salvarla dalle bombe. Non so come, di miracolo ne avvenne anche un altro, e quella città, solare, godereccia e scanzonata, si trasformò, almeno per un poco, in un crocevia di strani personaggi dotati di passaporti improbabili e di incerto passato.

Cosa c'entra tutto questo con l'aeromodellismo? C'entra, c'entra.

L'attore principale della vicenda comparve dentro il negozio di piazza Salerno in un qualsiasi giorno del 1947. Era magro, alto, dinoccolato, aveva un sorriso sempre pronto, parlava italiano con una deliziosa pronuncia esotica ed aveva pò più di venti anni. Era un aeromodellista raffinato e tutti quelli che lo conobbero, ma non so quanti ne sopravvivano ancora, sono concordi col dire che i suoi modelli erano belli e rifiniti fino all'esagerazione. Aggiungo pure che a tanta bellezza non corrisposero mai buoni risultati in gara. Questo introduce un altro argomento interessante; i risultati in gara quanto sono legati alla fortuna e quanto all'eccellenza del modello. Parrebbe però dimostrato che la memoria dei modelli non dipenda solo dai risultati in gara ma, forse di più, dall'aspetto estetico.

Non divaghiamo e torniamo alla nostra storia.

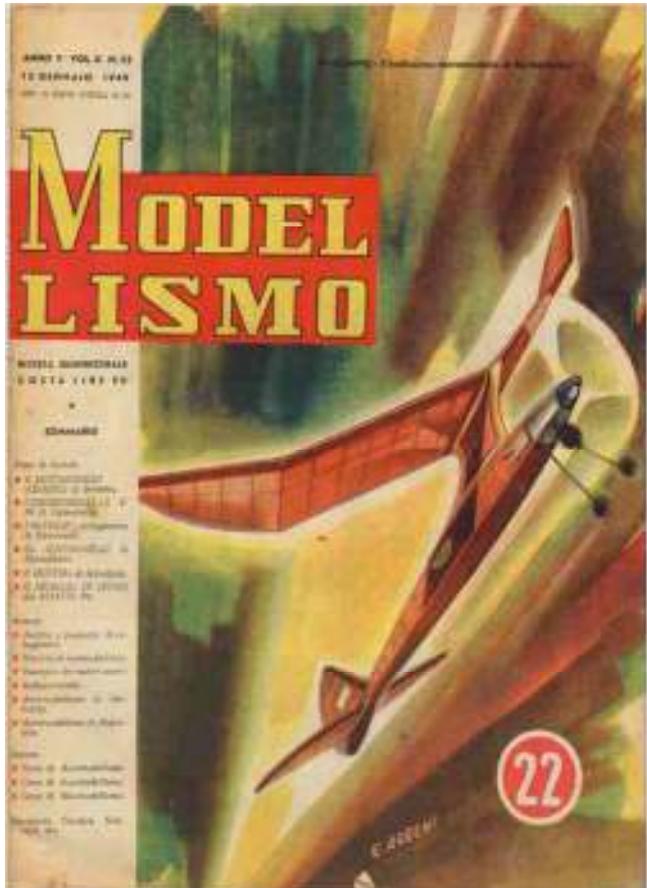
Quel ragazzo si inserì subito benissimo nel mondo del modellismo romano tanto da diventare, nell'immediato, uno dei "nomi" di cui la stampa del tempo ci ha lasciato diverse tracce. La sua caratteristica peculiare era quella di riuscire ad inserire nei suoi progetti elementi inediti e personali. Qualcuno diceva pure che tendesse ad esagerare con le novità ad ogni costo. Un suo modello, da volo libero naturalmente, che si chiama "Dragone Verde" aveva la caratteristica peregrina di non disporre di un vero e proprio carrello d'atterraggio. Questo era sostituito da un lungo bastoncino caricato da una molla che serviva, nelle intenzioni del progettista, a facilitare il decollo con una bella spinta in avanti. Sulla funzionalità del dispositivo nutro fieri dubbi ma, è certo, che il ragazzo fosse un aeromodellista esperto ed impegnato.

Con il suo accento francese e con la sicura larghezza di mezzi di cui di-

sponeva c'è da chiedersi come diavolo facesse a trovare il tempo, in una Roma affollata di belle ragazze, a sfornare progetti e modelli a getto continuo. Certo è che era un ottimo manager di se stesso e della sua immagine. Le sue realizzazioni, che in gara collezionavano imbarazzanti fallimenti, trovavano sempre la via per essere pubblicate anche se con qualche "piccola correzione" postuma.

E questa capacità di impressionare è dimostrata anche da una bella copertina di Modellismo. Ercole Arseni, bravissimo disegnatore, rappresenta l'Olimpic sulla copertina del numero 22. Il che, forse, sta a significare che anche Arseni era stato molto colpito da quel modello.

All'XI concorso partecipò anche Amato Prati ed, in uno dei nostri ultimi incontri, mi raccontò che si ricordava benissimo di quel modello; nel suo ricordo era bellissimo. Però ricordava pure che il diedro alare dell'Olimpic fosse veramente modesto il che lo lasciò assai perplesso. Le sue perplessità prima del lancio furono confermate dal grosso botto del modello che si infilò in terra col motore a tutto gas. Un piccolo controllo accertò che la memoria di Amato non falliva. Nelle poche foto disponibili del concorso il diedro alare mostra un valore assai più modesto di quello a progetto. A dire il vero, il disegno poi pubblicato su Modellismo, si chiama Olympic II° e quota un diedro alare considerevole. Parrebbe che l'autore sia corso ai ripari ma da nessuna parte si fa parola del "papocchio".



All'inizio del 1949 semplicemente uscì di scena. Si disse che si era trasferito in Sud America il che è una affermazione un po' vaga. Nessuno si trasferisce in un continente intero ma in una città o, al limite, in uno stato.

Il fatto è che ci stavano diverse cose nebulose attorno a questo personaggio che da aeromodellista impegnato e ben pubblicizzato, avrebbe dovuto avere tutte le carte in regola per essere persona nota fino ai dettagli più minuti. Stranamente di dettagli non ce ne stavano. Adirittura, dicevano alcuni, che il baldo giovanotto avesse diversi nomi e che li usasse tutti con disinvoltura. Due di questi sono giunti fino a noi. Firmava i suoi modelli sulla stampa nazionale con l'improbabile nome di Renato Mc Berkeley ma rispondeva pure ad un altro nome; René Coulomb.

Usare un nome d'arte non è necessariamente una colpa tuttavia all'epoca si diceva che fosse belga e si mormorava che avesse ottimi motivi per "cambiar aria". Altre voci incontrollabili dicevano che, nonostante la giovane età era stato coinvolto in cose spiacevoli nel corso della guerra di recente conclusa.

Bho! Voci. Supposizioni. Nulla di certo oltre la stranezza dei vari nomi ed una straordinaria discrezione per tutto quello che riguardava la sua vita privata.

Cambiamo adesso tempo e personaggi. Spostiamoci, sempre a Roma naturalmente, ma sul finire degli anni 80 nel Centro Nucleare della Casaccia, a due passi da Anguillara Sabazia. Anche questo luogo è legato ad un passato remoto che non esiste più (il nucleare italiano) ma ne rimangono i resti, i laboratori, gli edifici e, toccando ferro, anche un poco degli uomini.

Più esattamente spostiamoci dentro l'edificio del COMB che era una specie di ministero dove erano stati concentrati gli uffici direttivi ed i laboratori centrali del Dipartimento Combustibile (nucleare naturalmente). Gli attori sono ovviamente romani anche se uno era nato a Napoli e l'altro è il siciliano che annoia con queste chiacchiere.

L'azione si svolge in un lungo corridoio tirato a lucido e triste come i bagni (chiedo perdono per il termine tecnico) degli alberghi più costosi. La scena si apre con un tizio dall'aria professionale che cammina lentamente leggendo i nomi sulle targhette delle porte alla ricerca di qualcosa. L'individuo è travestito da ricercatore impegnato; la giacca è di buon taglio, la cravatta bene annodata e fra le mani porta carte, rapporti e documenti. Una delle porte però non è chiusa, anzi è proprio spalancata e sul tavolo da disegno, bene in vista, ci sta una cosa che non c'entra niente ma è alla mercé del passante occasionale. Inequivocabilmente è un aeromodello ed è stato messo insieme appiccicando malamente una miriade di fotocopie; una cosa fatta alla "vallà che vai bene".

Alle riunioni di lavoro si può anche arrivar tardi perché è molto più inte-

ressante chiacchierare di modelli. Quello era l'ufficio, molto personalizzato, di Giuseppe Musella all'epoca tecnico dello stesso ente che pagava ad entrambi lo stipendio. Era nato, modellisticamente parlando, nel clan napoletano dei fratelli Pascale. In loro compagnia partecipò all'XI Concorso Nazionale che si tenne a Roma e da quella data conserva la memoria di un modello bellissimo e sfortunato che si chiamava Olympic. Lui, nella distanza del tempo, quel modellone, se lo ricordava bellissimo ed a parlarne gli spuntavano le lacrime; Santa Pace. Insomma se ne era innamorato perdutamente e cercava di raccapezzarsi ingrandendo per fotocopia (in ufficio ma, a sua parziale discolta, va detto che era ormai a ridosso della pensione) l'oggetto del suo amore giovanile fortunatamente ritrovato.

In quell'ufficio pieno di sole e di progetti (ma non solo di modelli) si parlò di molte cose fra cui di SAM. Al momento del congedo il buon Musella mise sotto il naso dell'altro scriteriato la fotocopia di un disegno, presa da un Modellismo originale, e lo pregò di volergliela ingrandire in scala reale. Il ragazzo aveva capito subito di avere a che fare con uno più matto di lui.

Sarà anche vero che i ricercatori degli enti nucleari sono tutti un po' eccentrici ma non sono degli indovini. Il disegno, pure zeppo di dettagli, semplicemente non aveva una scala di rappresentazione realistica quindi si riduceva ad uno schematico inutilizzabile. La cosa quindi fu accantonata ma non dimenticata.

Diversi anni dopo, il ricercatore, diventato nel frattempo ex, si ritrovò proprietario di una pubblicazione chiamata "Il Modello" che, in numero unico, fu



stampata a Milano nel dicembre del 48. Fra le altre notizie venne fuori la storia della prematura distruzione del modello Olympic e le sue dimensioni "vitali". Fu così che un lavoro infattibile divenne ragionevole anche se maledettamente complicato. Il disegnatore, per la rivista Modellismo, era stato

Un'altra vista del disgraziato modello di Berkeley fatto miseramente in una buca.

Gianpiero Janni e lui lo era davve mentre io sono una pecora con la lana. Inoltre aveva a disposizione i disegni originali dell'autore (ma a sua discolpa va detto che i "geni" si esprimono sempre con illeggibile calligrafia). Però dopo avere disegnato la fusoliera "ragionevolmente" in scala rappresentò un'ala del tutto di fantasia.

Pur correndo il rischio di semplificare la storia in maniera eccessiva preferisco non dare ulteriori dettagli. A questo mondo non esiste nulla di tanto facile da non dare un sacco di grattacapi ai poveretti che cercano di darsi da fare.

Il lavoro grosso è avvenuto sotto la canicola estiva ma la sua conclusione ha dovuto attendere gli ultimi giorni dell'anno.

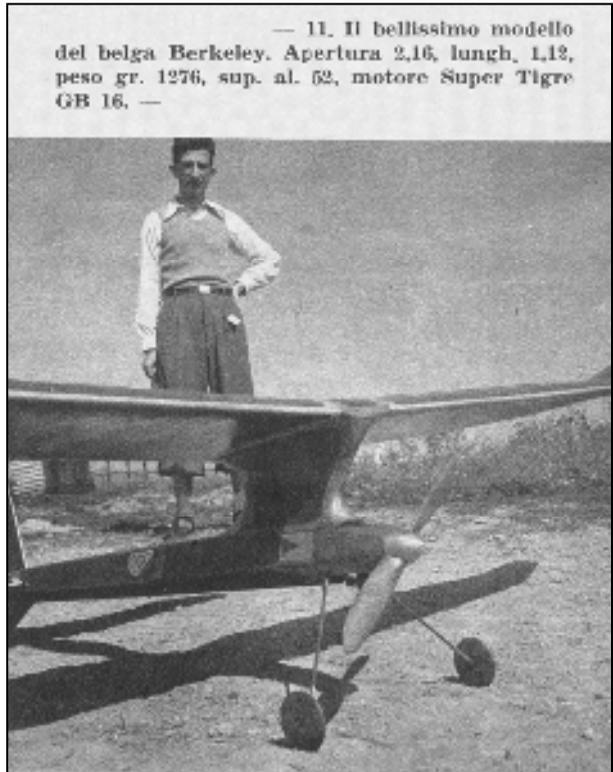
Siamo arrivati al Lieto Fine. Il buon Musella, dopo un lavorio durato almeno una dozzina di anni, ha poi ricevuto il progetto del suo Olympic II° in modo da potersi impegnare a costruirlo e lo scrivente ha adempiuto, col "breve" ritardo di anni, ad una promessa fatta ad un amico.

Tutto bene allora? Non tanto.

Spero fermamente che sia tutta una bufala il passato inconfessabile di Renato o di René e chissà come si chiamasse realmente. Se venisse fuori che c'era del vero nelle storiacce che si sussurravano di lui, andrebbe in pezzi lo stupido sogno che tutti gli aeromodellisti siano, in fondo, dei gran bravi ragazzi.

*Messina 30.12.2000*

*Giacomo Mauro*



— 11. Il bellissimo modello del belga Berkeley. Apertura 2,16, lungh. 1,12, peso gr. 1276, sup. al. 62, motore Super Tigre GB 16, —

## Come fu che ridisegnai l'Olimpic II°

Quando sento dire che un modello è stato ridisegnato dal modellista che lo ha riprodotto partendo da un trittico provo sensazioni contrastanti: da una parte sono lieto perché i progetti sopravvivono più a lungo dei modelli, e dall'altra ho grosse preoccupazioni dato che il modellista dà sempre un'aggiustatina qua e là alle soluzioni tecniche più datate. Così i bracci anteriori cortissimi di fusoliere, nate per i vecchi motori spark, diventano più lunghi dato che i motori moderni pesano di meno. I profili alari che erano SL 1 o Grant X 8 vengono sostituiti da qualche bel piano convesso che è certo più penetrante. Le strutture alari dei vecchi volo libero, con unico esile longherone di abete non affiorante, vengono convertite in più robuste strutture multi-longherone che, magari, hanno pure un gradito effetto di turbolatore, ecc. ecc.

Ognuno è padronissimo di costruirsi il modello che vuole, nelle forme che preferisce e con le strutture adatte alle proprie esigenze tuttavia, per le gare di aeromodellismo storico, forse, bisognerebbe ricostruire il modello in maniera conforme all'originale.

L'aeromodellismo storico è un raffinato piacere e le varie componenti, quindi anche le difficoltà costruttive, sono aspetti che contribuiscono alla soddisfazione complessiva.

Spendo, allora, qualche parola sul concetto di "conformità all'originale". Detto così sembrerebbe una banalità ma, ad uno sguardo appena più attento, si scopre che è complicato.

Il nodo più importante da sciogliere è il progetto. Un tempo il modello non si comprava pronto al volo (esistevano anche quelli ma avevano costi proibitivi quindi erano fuori portata del modellista medio). Bisognava costruirselo da se o su progetto altrui (cosa disonorevole al massimo) oppure su progetto personale.

Fonte inesausta di progetti e suggerimenti era la stampa di settore che, dalla fine degli anni 30 fino all'inondazione della plastica, del polistirolo e degli infiniti (godibilissimi in altro contesto) pronti al volo, pubblicavano trittici e progetti in dimensioni da francobollo o, peggio, in scale di rappresentazione di fantasia. Nelle note di accompagnamento venivano aggiunte stringate informazioni costruttive che, se mai, aumentavano la confusione.

Per costruire il modello occorre, in ogni caso, disegnarlo al naturale. Quindi bisognava disporre di un grande foglio di carta bianca da disegno che non era facile trovare nella cartoleria sotto casa. Poi, poco o molto, costava del denaro che invece serviva (fino all'ultimo centesimo) per "costruire". Bisognava anche procurarsi il foglio di carta su cui tracciare faticosamente il disegno, con riga e squadra e magari sul tavolo della cucina. Poteva essere solo un progetto senza fronzoli dato che serviva per costruire il prototipo. Qualcuno usava il retro delle locandine cinematografiche. Qualcun altro la carta da pacchi che ha il difetto di essere marrone scuro. Altri ancora appiccicavano

insieme diversi fogli di “carta protocollo”. Non c’è limite alla fantasia dei modellisti.

Se poi si voleva pubblicare quel progetto perché era bello, aveva avuto successo in gara, faceva fino con gli amici, ecc. ecc. bisognava rassegnarsi a fare il disegno “pulito”. Ai tempi dell’Aquilone, e solo per i modelli più interessanti quindi, di rado, faceva provvedere Zio Falcone tramite qualche bravo disegnatore (Gianpiero Janni per esempio). Il più delle volte doveva provvedere direttamente l’autore. Come fare a resistere alla tentazione di disegnarlo un pochino più bello, o più lungo o come in quel momento piaceva di più? L’altro problema è che il giornale (un tempo c’era solo l’Aquilone) non voleva maneggiare disegni grandi come lenzuoli. L’ordine perentorio era di disegnare il modello in una scala che entrasse su foglio di carta da lettera (più o meno formato A4). L’operazione non era mai indolore ed altri errori, modifiche e variazioni erano scontate.

C’è chi sostiene che basta che il trittico sia stato pubblicato da qualche parte per essere certi di come quel modello fosse fatto. A me andrebbe pure bene ma temo che la posizione sia ottimistica e spiego il perché. Ho imparato a mie spese che il trittico pubblicato vale solo come “prima approssimazione”. Consideriamo il caso dell’Olimpic II° che, a livello di trittico e di articolo di presentazione, rappresenta un caso di eccezionale completezza (Modellismo n 22 del 1949). L’autore dette a Giampiero Janni (abilissimo disegnatore e modellista), lo schematico che aveva preparato in scala 1:1 aggiungendo la miriade di schizzi che servivano ad illustrare nel dettaglio le soluzioni adottate e fu prodotta la tavola mettendo “in bella” i tanti fogli scompagnati. Il disegnatore, però, doveva “fare entrare” il disegno nel formato che l’editore gli aveva imposto e visto che la semiala era troppo lunga si limitò a disegnarla, corretta come corda alare e numero delle centine, ma con uno spazio fra le centine ridottissimo. In questo modo il disegno “poté entrare” nello spazio tipografico disponibile. Alla fine aggiunse la scala di rappresentazione (ovviamente era corretta solo per la fusoliera). Aveva pure indicato, a penna, il diametro delle ruote ed il dimensionamento dei listelli. Aveva disegnato tutti i dettagli costruttivi possibili ed immaginabili in modo che il suo disegno somigliasse più ad “un’opera d’arte” che ad un disegno tecnico.

L’arte non ha bisogno di fare i conti con i centimetri; cose da ingegneri che, tutti sanno, sono troppo pignoli. Nessuno, ai tempi eccepi oppure si preoccupò del fatto che la scala di rappresentazione era “fantasiosa”. In ogni caso la redazione di trittici in scala ridottissima introduceva, per forza, gravi deformazioni grafiche, quindi, ad ingrandire il trittico per via grafica viene fuori una cosa che somiglia poco al modello di partenza. Gran parte del disastro dipende pure dal fatto che ingrandendo le dimensioni lineari del disegno si ingrandisce pure lo spessore delle linee che lo compongono. Così il semplice ingrandimento ottico di un trittico minuscolo è più un problema ulteriore che una soluzione.

Musella aveva ingrandito a pezzi (su tanti fogli A3) il trittico di Janni, por-



tando al naturale le ruote, con la fotocopiatrice che aveva a disposizione in ufficio. Poi verificò le dimensioni di altri componenti quotati e scoprì che i conti non tornavano. Usando lo stesso rapporto di ingrandimento della fusoliera ottenne un'aluccia striminzita che era assolutamente diversa da quella che lui ricordava bene.

Fu un "colpo di fortuna" aver ritrovato le misure "vitali" dell'Olimpic sul numero unico "Il Modello". In quel modo al CAD è stato scansionato il profilo della fusoliera che è stato ingrandito fino alla sua misura corretta. Su questa traccia posta in background di un foglio CAD sono state disegnate le outlines e posizionate tutte le varie ordinate facendo in modo che cadessero dove indicato ma curando pure la regolarità della loro disposizione; anche con lo scanner si introducono grosse deformazioni. Fu relativamente facile arrivare al disegno corretto della fusoliera. Per l'ala fu molto più complicato. Fissato il numero delle centine della semiala (bisognò contarle da una foto che mostrava l'ala in trasparenza e combinavano con quelle mostrate dal trittico) e nota l'apertura alare fu banale risalire alla spaziatura.

L'apertura del piano di coda fu desunta dal trittico ma, per prudenza, fu fatta pure una verifica scalando le misure da una foto.

In questa maniera le misure del modello sono state tutte fissate. Rimaneva da individuare il diedro corretto. Con l'originale, facilmente desumibile dalle foto, il modello era instabile quindi ho fissato l'attenzione sul valore indicato sul trittico di Janni.

In questa maniera ho ottenuto non il progetto del modello Olimpic che si infilò per terra a tutto motore al primo lancio della sua carriera, ma quello dell'Olimpic II° che Renato, o Renè o comunque si chiamasse, provvide a far pubblicare riveduto e corretto per i posteri.

A questo punto occorre un momento di riflessione. Produrre le tavole al naturale dei modelli del passato di cui ci siamo "innamorati" non è facile, anche in presenza di una quotatura di massima (troppo spesso la quotatura contiene errori impensabili), senza informazioni accessorie che, spesso ci può dare solo il progettista originale oppure la disponibilità di una ricca documentazione fotografica. Senza questi soccorsi è quasi impossibile venire a capo dell'impresa senza paura di essere facilmente smentiti. E quella di accontentarci di fare qualcosa che somigli all'originale è una delle caratteristiche nazionali con cui tutti dobbiamo misurarci.

E' per questo che, come strategia personale, tendo a riprodurre al naturale solo i trittici di cui sia vivo e vegeto l'originale progettista che, magari, non è più giovanissimo ma, di solito, si ricorda benissimo dettagli costruttivi e dimensionamento oppure quando saltano fuori dati certi confermati da più parti. Così anche la singola tavola ritornata al naturale ha una sua storia particolare che si lega "all'essenza" del progettista originale.

*Giacomo Mauro*



## IL VELEGGIATORE “A:C - 40” *Un modello che voleva volare a tutti i costi*

Due estati fa con Massimo Imoletti e Lorenzo Boccia nella lunga trasferta degli Europei in Ungheria, concordammo per la costruzione di tre esemplari uguali di un nuovo modello veleggiatore con cui partecipare in gruppo ai campionati successivi.

La cosa mi allettava, volo spesso con alianti tipo STREGONE e GENTLE LADY che non sono oldtimer, mi ci diverto sempre tanto, anche se devo sempre combattere sul mio campo, per via della fionda, mal vista e considerata di intralcio alla “normale” attività. Lì a JATZBALAS, per me che non avevo mai visto gli alianti gareggiare, lo spettacolo dei veleggiatori old-timer è stato fantastico. Posa con l’ASTRALE, Mersecchi col T3V, Bezzi col FD15, Zanzi col BALESTRUCCIO, Koza Marian con l’HYPERION.

Durante il lungo viaggio di ritorno, pensavo che avremmo concordato la scelta del modello, io sono innamorato dei modelli di Silvano Macera (NIBBIO, TURBINE, CICLONE e BALESTRUCCIO) e dell’URANIO di Andrei. Ma Lorenzo aveva già deciso per il meno conosciuto A.C.40, per ricordare il suo concittadino Antonio Canestrelli. Comunque Lorenzo e Massimo assicurano che si tratterà di costruzione facile e spedita, perchè tutta ridisegnata al CAD da Lorenzo, con Massimo che taglierà accuratamen-

te tutti i pezzi con la sua fresa cnc.

Io “volontario obbligato” per la prototipazione, sono ormai pensionato e ho più tempo, assemblerò il primo esemplare per la verifica dei pezzi. Tempo un mesetto mi arriva il pacchettino con le ordinate, e la email con i files del disegno. Stampo il disegno in copisteria, un lenzuolo di 5 metri, e capisco che per assemblare la fusoliera avrò bisogno di uno scaletto a pettine, appositamente realizzato, non c’è altra via.

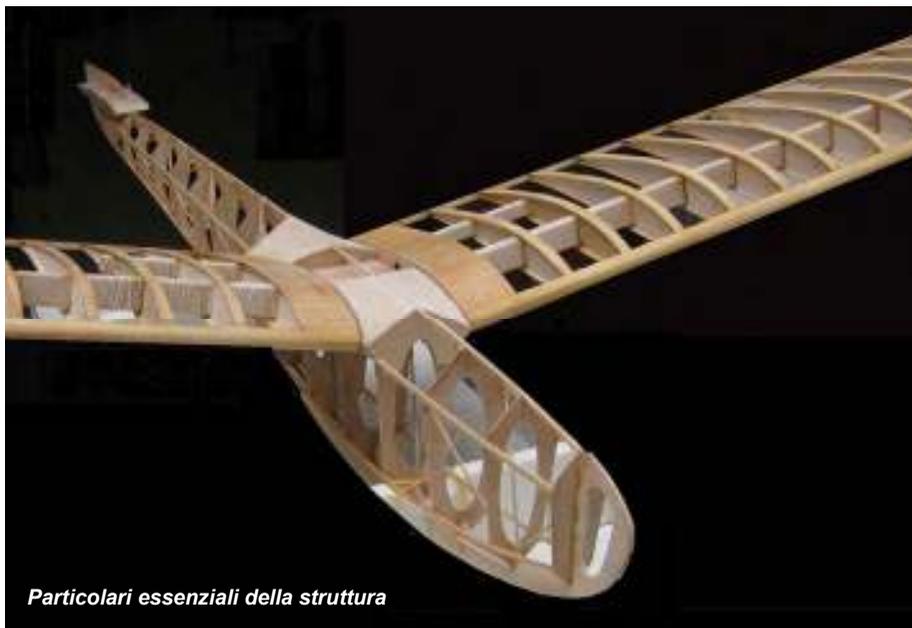
Qualche pezzo (come la intera pinna ventrale) manca proprio, qualche pezzo è stato tagliato in misure differenti (tutte le centine di radice in betulla di ali e code sono venute per errore tutte ribassate erroneamente dello spessore del capstrip). Caccchio quindi devo rifare proprio i pezzi più fastidiosi dal compensato di betulla, proprio io che taglio tutto a mano. Non tanto per i contorni esterni dei pezzi, quanto per gli innumerevoli scassi ed incastri previsti da progetto sugli stessi. Provo a chiedere se me ne tagliano di nuovi, e mettere d’accordo a distanza disegnatore e tagliatore si rivela impegnativo. Comunque alla fine, i nuovi pezzi ridisegnati e ritagliati vengono affidati ad un collega di Massimo, in trasferta per lavoro dalle mie parti. Quindi tutto risolto, si direbbe, e invece per una serie di contrattempi il pacchetto non arriverà mai in mie

mani.

Sarà un segno del destino, chissà ... . Alla fine stanco di aspettare metto mano al mio seghetto.

**Struttura** - La fusoliera consta di tredici ordinate in betulla da 1,5 alleggerite, più le due dei portabaio-

torsionale. Quindi via con tanta pazienza a triangolare ogni intersezione dentro la fusoliera con i soliti pezzi di spiedino, facendo attenzione per non interferire con i futuri percorsi dei comandi. La fusoliera adesso è pronta. Ma il lavoro si ferma per parecchi mesi, in attesa del



nette a spessore raddoppiato. I correnti complessivamente sono 6, sui fianchi uno in pino 3x5 e uno in pino 3x3, listello superiore in pino 3x3, listello inferiore in pino 3x5. La penna ventrale era prevista in betulla da 1,5, io ne ho raddoppiato lo spessore perché l'ho ritenuta più idonea a sopportare gli sforzi per il gancio.

Lo scheletro della fusoliera finito e assemblato è carino e leggero, ma inconsistente come resistenza

resto dei pezzi "made in Napoli". Nel frattempo mi dedico alle battute finali del MOVO 15 di cui vi ho già parlato i mesi scorsi.

Onore al merito di Lorenzo, comunque, che per l'A.C.40 ha ideato un insolito originale sistema di fissaggio delle baionette alari che varrebbe la pena di essere brevettato.

Praticamente le due solite baionette piatte di alluminio sono completamente separabili dal modello,

agendo solo dall'esterno della fusoliera. Le due lamine di duralluminio sagomate perfettamente a cnc infatti si ingaggiano nelle rispettive cave delle due ordinate principali, e si mantengono in posizione spinte una contro l'altra una volta che le semiali vengono innestate. Ottimo per il trasporto perché la fusoliera a riposo non ha più quelle sagome sporgenti, prende meno spazio ed evita in auto il rischio di danneggiare altri modelli.

Comunque, per il modello definitivo i correnti sono sottodimensionati, in numero e in misura, E ancora i servi, ora previsti molto indietro, nella versione definitiva sarà bene prevederne la posizione molto più avanzata per facilitare il bilanciamento. Ma ancora siamo fermi alla fusoliera, e il resto dei pezzi si fa attendere. Io però un aliante old timer grande proprio lo voglio, sono impaziente. Anche se al mio campo si "*sfastidiano*" quando stendo il cavo e gli intralcio il volo dei loro fantastici modelli acquistati pronti tutti uguali. Mi vedono sbattere su e giù per recuperare il cavo, per voli di pochi minuti, e mi commiserano.

Signore, perdona loro perché non sanno quello che fanno.

E siccome le cose con l'A.C.40 vanno per le lunghe, mi faccio un aliante oldtimer per conto mio!

Costruisco l'HYPERION da tre metri, tanto quello si fa con balsa e tagliabalsa, non serve la cnc, e vola discretamente. Detto fatto, un paio di mesi di lavoro tranquillo e l'HYPERION è fatto, potrei presen-

tarlo in queste pagine, ma è un disegno inglese e non ha attinenza col patrimonio storico nazionale. Come linee è proprio brutto, ma una volta che lo si usa ti diventa simpatico. Magari più in là un articolo glielo scriveremo, tanto è pur sempre comunque un modello europeo.

Però quella bella fusoliera nuda dello A.C.40 dall'alto dello scaffale continua a guardarmi triste e sconsolata mentre lavoro agli altri progetti.

Dopo diversi mesi, finalmente mi arriva il pacchettino con il sospirato secondo gruppo di pezzi del A.C.40.

Le dimensioni minutissime del pacchettino mi preoccupano, dovevano esserci dentro centine di ala e code, e le parti dei longheroni scatoлатi rastremati pretagliate. Boh? Sono solo centine. I pezzi dei longheroni sono rimasti a Napoli "perché non ci andavano nel pacco".

Va be, andiamo avanti. Però le centine mi sembrano poche, troppo poche per un modellone da tre metri. Stendo il progetto sul banco e appoggio i pezzi sul disegno. Ho capito, ci sono solo tutte le centine dei piani di coda e solo le centine delle parti rastremate delle ali! Mancano le trenta e passa centine tutte uguali delle ali. Valli a mettere d'accordo ora il disegnatore e il tagliatore per averle. Va bè, armiamoci di pazienza e tagliabalsa, se no il modello non lo finiamo più.

E' Antonio Canestrelli che da lassù mi dà la forza per continuare.

I due longheroni non affioranti sono stati la parte più impegnativa,

due spade da un metro e mezzo l'una, composte da due listelli pino 3x7, con facce verticali per il primo quarto in betulla 1,5 e poi balsa 1,5, rastremato in altezza man mano verso le estremità. Bordo entrata 18x10 poi sagomato in opera, bordo uscita 6x20, entrambi in balsa. Cen-

lo spessore del longherone. E tra l'altro i cassoni sono quattro, due nei longheroni principali, e due cassoncini posteriori per la seconda baionetta. Gran lavoro di spessori di betulla per "centrare" le due baionette, in modo che si mantengono in posizione spinte una contro l'altra,



tine da 2 mm. Tutte le centine hanno il capstrip, estradosso ed infradosso.

La cosa più impegnativa dei longheroni è stata la realizzazione dei cassoni integrali per la baionetta, tutti realizzati in betulla, ricavati nel-

una volta che le semiali vengono innestate. Anche la fatica delle semiali così è finita. E' stato laborioso, ma sono proprio due belle semiali. Consistenti, eleganti, rigidissime.

Con tutti quei capstrips a cui mi ha costretto, Lorenzo un bel po' di

imprecazioni a distanza se le è prese, ma effettivamente ora la ricopertura è così bella tesa e senza avvalamenti che è uno spettacolo.

Sulla costruzione, con l'esperienza del prototipo, credo proprio che prevedere i piedini sulle centine sarebbe stato meglio, impazzire a inventarsi tutti gli spessori per sostenere la costruzione durante l'assemblaggio è molto più dura che dover rimuovere i piedini in balsa alla fine del montaggio.

Un ultimo appunto per gli esemplari definitivi, la circostanza del profilo che nella parte terminale si evolve in biconvesso non è stata rispettata, tutte le centine nel prototipo hanno lo stesso identico profilo, converrà modificare la cosa dal prossimo esemplare, per migliorare le caratteristiche dello stallo di estremità.

Anche per la coda ho dovuto rifare a seghetto le sei centine di radice dei timoni perché erano tagliate ribassate dello spessore dei capstrips. La coda è molto bella, non ha longheroni a vista. Questi, sopra e sotto in pino 3x3, inizialmente sono a filo delle centine, ma poi rimangono annegati sotto lo spessore dei capstrips.

Sia il verticale che l'orizzontale ho preferito farli tutti mobili. Centine balsa da 1,5. Per l'incernieramento soliti spezzoni di tubetto di ottone in fusoliera, come fulcro, e baionette passanti in tubo di duralluminio. Il comando della deriva è in cavetto trecciato, il comando dell'orizzontale tutto mobile è in tubo di duralluminio

diam. 5, semplice, leggero, rigido ed indeformabile. Anche per i piani di coda sarebbe stato utile avere le centine con i piedini per facilitare l'assemblaggio.

A modello completato, copertura tutta in samspan semplice rapida ed efficace, e centraggio finale.

Durante il montaggio, nel musone sono riuscito ad infilargli 300 grammi di piombo senza alterarne la linea esterna, ma sapevo bene che a modello ricoperto ce ne sarebbe voluto quasi altrettanto. Fusoliera con braccio di leva molto lungo, quindi alla fine per centrarlo al 50% della corda (ala profilo S.L.1, coda biconvesso) ho dovuto aggiungergli nel muso altri 200 grammi, attaccati dall'interno sulla parafiamma. Quindi 1.500 gr. di modello più 500 gr. zavorra, per un peso complessivo in ordine di volo di 1990 gr. Devo dire che un altro 100 grammi ci sarebbero voluti ma ho barato un po' col bilanciamento ... . Quando finalmente ho ragguagliato gli amici Napoletani sul peso finale e gli ho mandato le foto del modello completato, apriti cielo ... . E' pesantissimo ... . E' un mattone ... . Non volerà mai ... . Hai voglia io a spiegare loro che è un modellone con un'ala da  $87 \text{ dm}^2$ , e che il carico finale è comunque un apprezzabile  $23 \text{ gr/dm}^2$ .

Che in fondo si tratta di un "prototipo", un primo esemplare di preserie con cui sviluppare ed affinare il disegno e gli incastri. Quei servi messi proprio a metà fusoliera.

Quell'infinità di stecchi in fusoliera per recuperarla.



*Le insegne sono in ordine ...*

Si potrà affinare, ma per intanto, dico io, non vogliamo vedere come vola? E poi, cavolo, non lo sapete che l'originale I-MACE38 di Macera aveva peso 2750 con carico 27, o che l'originale del ITALIA-V.4 di Crucitti aveva peso 2400 con carico 26, o che nel disegno del THERMALIST ti prescrivono mezzo chilo di zavorra nel muso?

Dai, vediamo prima come vola e poi parliamo!

### **Primo volo -**

Ho subito proposto a Massimo e Lorenzo di collaudarlo loro, sul loro campo, ma non hanno voluto perché la loro pista dicono che è troppo corta per la fionda. Va bè, tocca a me. Io però, sul mio campo, a collaudarlo da solo con la fionda non me

la sento. Questo bestione di A.C.40 non mi fido a involarlo da solo. Un aiutante qualificato mi serve, non so se salirà dritto durante la fiondata, non so se si sgancerà, non so se avrà reazioni strane.

E' un modellone che mi incute un po' di soggezione, e assolutamente non voglio rovinarlo al primo volo. L'occasione è arrivata durante la

prova della DEDALO a Bari del 13 ottobre scorso. Come sempre assisto alle prove di Campionato che si tengono a Bari. Posso così salutare tanti amici, ammirare dei pilotaggi magistrali, accumulare esperienza.

Quando loro completano le prove, al pomeriggio, faccio volare lì qualche mio modello oldtimer.

D'accordo con l'amico Franco, ho portato lì l'A.C.40 appena terminato. Qualche lancio di prova, aggiustamenti del gancio, aggiunta di



*... pronti per volare*

100 grammi ulteriori nel muso "imposti" da Franco (la classe non è acqua, lui non sapeva niente, ma si è subito accorto che io quei cento grammi li avevo proprio messi in meno per la soggezione con Massimo e Lorenzo). Il terzo volo, quello definitivo con splendido sgancio sulla verticale, è stato uno spettacolo.

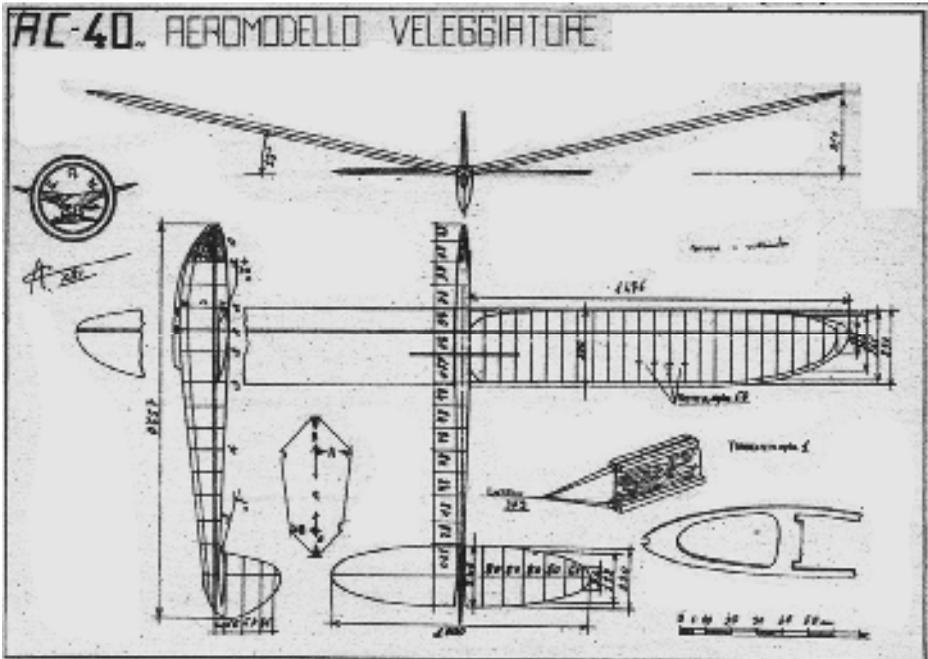
Il modellone se ne è andato girovagando per il cielo per cinque minuti e mezzo, tra l'ammirazione di tutti i presenti. Sarò un inguaribile romantico sognatore, ma io durante quel volo magnifico ho intravisto la mano invisibile di Antonio Canestrelli che sosteneva il modello, era lui a guidarlo, un Antonio Canestrelli finalmente felice perché, nonostante tutte le difficoltà, il SUO modello era

stato finalmente completato e volava.

**Voli successivi** - Da allora, ho volato con l'A.C.40 qualche altra volta, è molto impegnativo per me da solo effettuare tutte le operazioni con la fionda, ma io testardo accetto aiuto solo dai modellisti che veramente amano i veleggiatori, e sul mio campo di modellisti così non ce ne sono. I pochi voli che ho fatto finora sul mio campo sono stati molto emozionanti, il modellone non ha alcuna fretta di scendere, gli piace rimanere per aria e volare lentissimo.

In queste ultime settimane sul muso del mio A.C.40 sono spuntati

da: "L'Aquilone" n.9 1943



un paio di baffi, non me ne vogliono gli integralisti, non crocefiggetemi, è un compromesso che dobbiamo accettare se non vogliamo che degli splendidi veleggiatori rimangano sugli scaffali a prendere polvere.

**Un saluto a Massimo e Lorenzo** - In questa circostanza Massimo e Lorenzo mi hanno fatto un po' pensare, ma siamo sempre buoni

amici.

Ci siamo già confrontati per gli affinamenti del disegno, e inizieremo a breve, ciascuno per suo conto, la costruzione dei tre esemplari definitivi del A.C.40 con cui sfidarci ai prossimi campionati.

Un abbraccio a tutti

*Luigi CARLUCCI*



## RINGMASTER, UN MITO CHE DURA DA 70 ANNI. *Cronaca di una giornata speciale*

Anche quest'anno si è svolto nel primo weekend di ottobre, un evento mondiale dedicato ad uno dei modelli per il VVC, più conosciuto e longevo: il Ringmaster Fly-A-Thon dedicato al Ringmaster, modello ideato da Matt Kania nel 1950. Siamo giunti alla 13<sup>a</sup> edizione, ed ogni anno il numero dei partecipanti e dei modelli, in tutto il mondo, cresce sempre di più dimostrando come questo evento, che coinvolge modellisti in ogni parte del pianeta, sia sempre più seguito ed apprezzato.



Ma cosa bisogna fare per partecipare a questa kermesse mondiale? Basta semplicemente costruirsi un modello di Ringmaster in una delle sue innumerevoli versioni, l'Originale S1 della Sterling o il Baby, il Junior ecc. ecc. e farlo volare nel week end dedicato e mandare un report agli organizzatori che tengono nota di tutti i voli effettuati in tutto il mondo.

Nel 2018 avevo già fatto volare il mio Baby Ringmaster ma quest'anno volevo fare le cose più in grande e non potevo farmi sfuggire assolutamente questa occasione. Nei giorni precedenti l'evento mi sono messo sotto e finalmente sono riuscito nei ritagli di tempo, a completare il mio modello di Ringmaster Junior per i giorni 5 e 6 ottobre, weekend dedicato all'evento.

Il modello era fermo da un po' quasi completato ma mancavano gli ultimi ritocchi, comandi, squadretta, serbatoio, decals e finitura finale. Lo schema dei colori, assolutamente classico, riprende i colori del paese di provenienza: il rosso il blu e il bianco.

A questo modello era destinato un motore vintage che avevo trovato su ebay tempo prima un bel Enya .15 III praticamente nuovo.

Fortunatamente la giornata di Domenica il meteo era dei migliori e non ci si poteva aspettare di meglio. Vento quasi nullo ed io ero già pronto al cam-



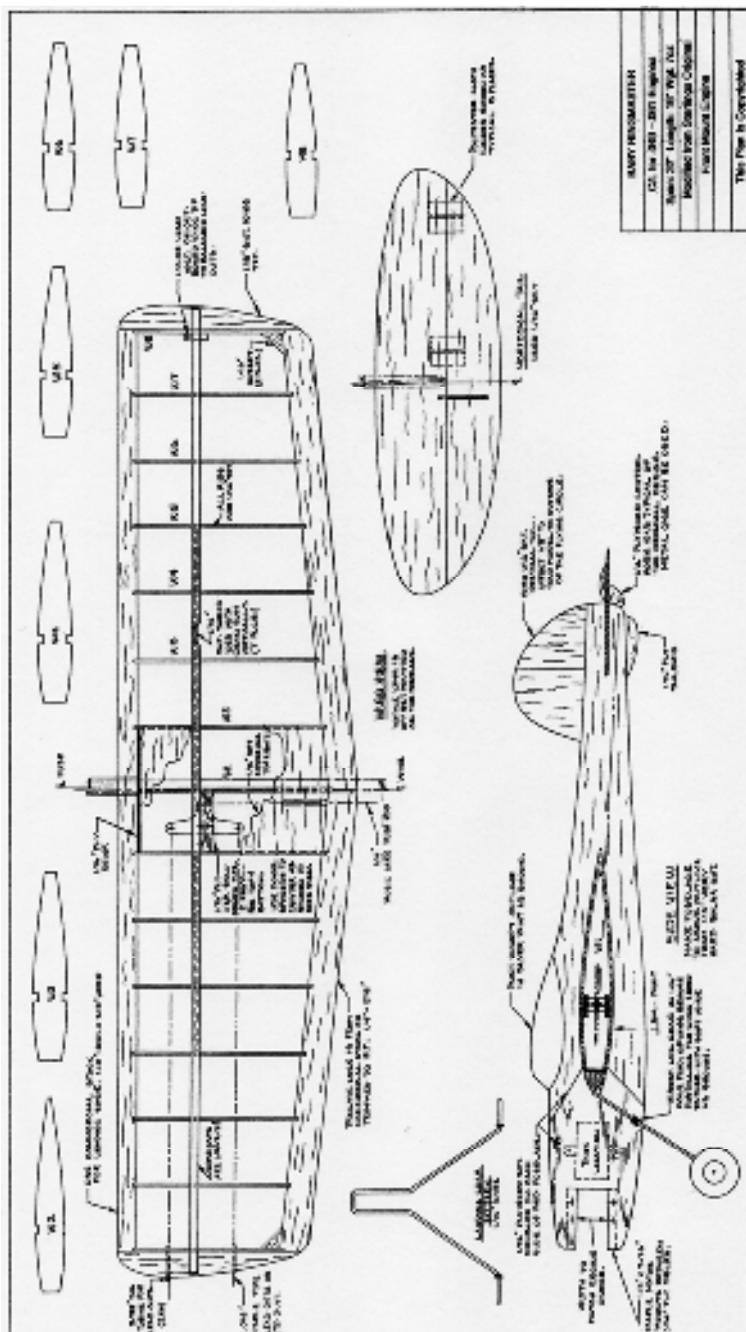
po dalla mattina per fare gli ultimi controlli ed effettuare il collaudo. Elica, serbatoio, comandi, centraggio, tutto a posto ed allora, stendo i cavi trecciati da 16 metri.

Due colpi all'elica, una Top Flite di plastica 8x4 ed l' Enya comincia a cantare



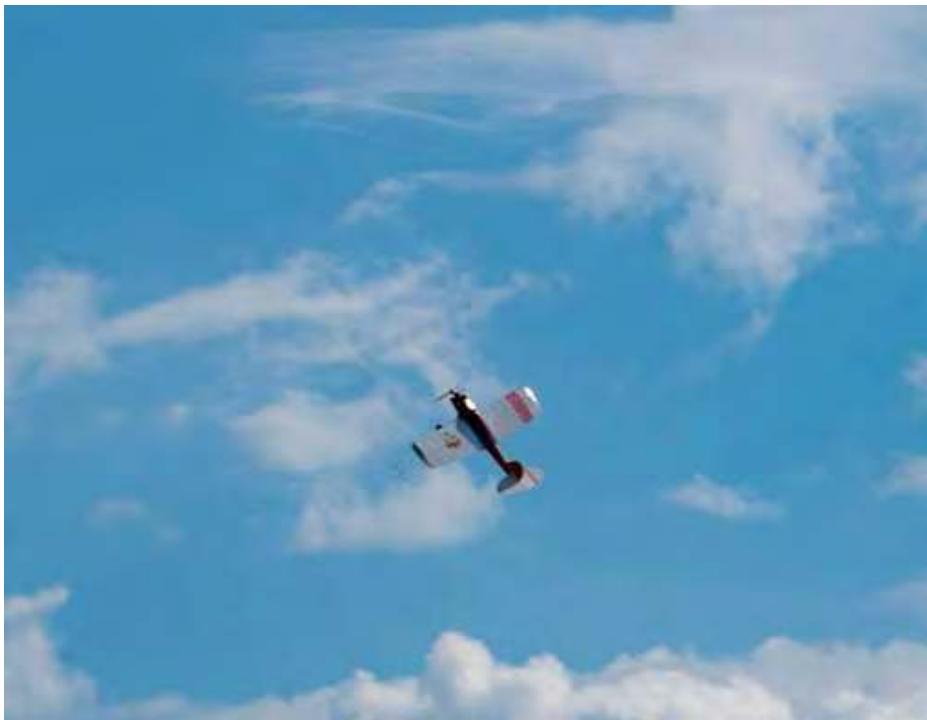
mentre, con l'aiuto di Maurizio Maggi presente al campo mi faccio tenere il modello per il lancio di collaudo, corro alla manopola, ultimo controllo dei comandi cabrapicchia segnale per il rilascio ed il Ringmaster è in volo.

Adrenalina ed emozione allo stesso tempo ma il modello si comporta benissimo sin dai primi giri ben trimmato e centrato.



Testo un po' la risposta del modello facendo qualche cabrata e picchiata ma senza esagerare in figure acrobatiche vere e proprie, non si sa mai. Il serbatoio si esaurisce e subito rifornimento per ripartire immediatamente.

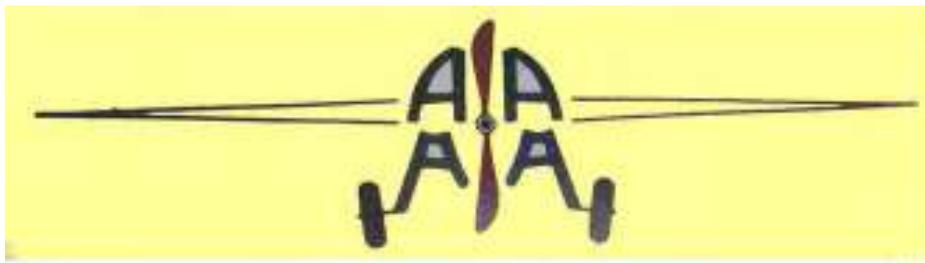
Giro dopo giro, prendo confidenza con il nuovo modello che risponde come previsto tanto che Maggi vuole assolutamente provare il modello personalmente. Nuovo rifornimento e di nuovo in volo e questa volta si fa qualche looping dritto e rovescio per testare meglio come reagisce il modello.



Non vedo l'ora di tornare a casa e spedire il report dei voli effettuati ed aspettare il resoconto mondiale dove scopro che sono stato nel 2019, l'unico italiano a partecipare a questo evento dedicato a questo modello. Speriamo che l'anno prossimo si aggiunga a me qualche altro socio del Gruppo Aeromodellistico Arnaldo Pallini di Fiano Romano, ma anche altri appassionati di Volo Vincolato presenti in Italia, per partecipare più numerosi a questo singolare e divertente evento.

All'anno prossimo.

*Arnaldo VACCA*



**Bollettino n. 117 del novembre 2019**  
**Association des Amateurs d'Aeromodèles Anciens**

**Giornate VINTAGE del CMB**

Il 13 ottobre, il CMB (Club Modellistico Beaumont) ha organizzato una giornata Vintage in sostituzione della tradizionale giornata Nostalgia. La manifestazione era aperta ai modelli costruiti prima del 1990 e con una categoria specifica per i modelli 4A, costruiti prima del 1953. Questo approccio è in linea con ciò che il Club aveva previsto da alcuni anni e che sembra essere la tendenza un po' ovunque nel mondo aeromodellistico sia in Francia (Soissons, Millau ad esempio), ma anche negli Stati Uniti, in Inghilterra, in Europa e negli altri continenti. I Modellisti, amanti del vecchio, ringiovaniscono; il successo degli incontri vintage e l'interesse delle riviste orientate verso l'antico mostrano che bisognerà evolversi. Il CMB l'ha capito.

L'incontro si annunciava sotto buoni auspici, senza vento, sole e poi improvvisamente, come a volte accade a Beaumont, un vento forte e turbolento si è alzato rendendo quasi impossibile qualsiasi volo.

Ci furono alcuni tentativi di un Tomboy con un motore ad autoaccensione, che non riuscì a decollare. Il Wayfarer di Jean-Luc Nepoux ha compiuto 2/3 voli con atterraggi rovesci (di coda). Perfino Thierry, che era venuto con uno Scarlet della Graupner, ha riposto il modello senza volare. Alla fine del pomeriggio abbiamo visto alcuni voli di un Curare RTF. Pensare che sono passati circa trenta anni da quando Hanno Prettner si è presentato con questo modello.

Peccato che non si siano potuti tirare fuori dalle auto i modelli perché c'erano nelle rispettive categorie, 4A e Vintage, dei modelli che ricordavano la nostra storia, incoraggiante per il CMB, che ha organizzato questo incontro. Nonostante la "dimenticanza" di compilare i moduli di partecipazione, si è potuto riscontrare la presenza di 4-5 club dei dintorni, poco più di 20 partecipanti divisi equamente tra membri della CMB e visitatori, un po' più di 40 modelli ripartiti in parti uguali tra i 4A e i modelli d'epoca più recenti.

Il CMB ha trovato la formula: tocca a noi farla vivere.

Si può pensare al Baron o al Westerly ma non dimentichiamo che in que-

sto periodo si sono visti modelli magnifici. Nel 1967, poco più di mezzo secolo fa, nel campionato mondiale di acrobazia in ..... Corsica, primo fu Phil Kraft con il Kwik Fly MK III, e Graupner ha rilanciato il kit che ha battuto il record di vendita. Secondo fu Pierre Marrot con il suo Satanias i cui piani sono nella collezione di Guy Filliol ([filliol.guy@wanado.fr](mailto:filliol.guy@wanado.fr)). Questi modelli ci hanno fatto sognare, non si trattava di volare come Kraft o Marrot ma essere in grado di decollare e atterrare senza problemi.

Dato che non potevamo volare con Guy Tissier e Jacques Verdun, ci siamo scambiati idee sul futuro del 4A e dell'aeromodellismo in generale.

Con la fusione di Modèle Magazine con MRA siamo tornati nel 1948 quando ho scoperto il MRA, il Modèle Magazine e l'aeromodellismo, preoccupante è che i negozi si riducono come a Gravelotte. Per il provinciale che ero, per rifornirmi di materiale, mi restavano solo i vaglia postali e il postino. Si studia il bridge, la belote? Non ci sono più bistrot! Ci restano internet e siti dedicati.

Io sto finendo di costruire il mio secondo Chpucas, due giorni dopo la telefonata a Orleans ricevevo dal postino il motore che lo equipaggerà. Sto costruendo il Championnat 46 di Fillon, del quale un amico dell'Alta Francia mi ha tagliato i pezzi al CNC. Se andate sul sito Rétroplane vedrete un articolo sul Championnat 46 e alcune immagini dello stesso trainato da un Big Lift della Graupner. Sul sito [jivaro-models.org](http://jivaro-models.org) c'è un articolo sul Caprice della Keil Kraft. Nulla è perduto, bisogna adattarsi, bisogna che noi, i 4A, ci adattiamo. Vi parlerò delle nostre riflessioni in un prossimo numero.

Primo frutto delle nostre considerazioni, l'articolo dell'amico Verdun. Il suo Baron e il suo Cobra sfiorano il mezzo secolo e hanno il diritto di essere citati tra i modelli d'epoca.

Nella nostra ventosa riunione del 13 ottobre, nelle auto c'erano 5/6 Tomboy. E tra questi vecchi amanti del Tomboy ce n'erano 3 che li hanno ordinati da Belair Kits in Inghilterra.

A presto

*Bernard Dereudre dit Bede*

*(Liberamente tradotto a cura della Redazione)*

*Tra i notiziari che ricevo c'è anche quello dei francesi del 4A. Nell'ultimo numero ho trovato un articolo che mi è sembrato interessante per l'argomento trattato: lo spostamento in avanti delle date limite per considerare d'epoca i modelli. Loro parlano del 1990, limite che ad alcuni può sembrare eccessivo, ma il problema esiste e va affrontato e credo, anzi sono certo, di non essere l'unico a pensarla così. Che ne dite?*

Pino Càrbini

## Piccole Ali - CD di Eraldo Padovano

Al rientro a Bassano dopo il periodo festivo di fine anno e l'Assemblea romana, tra la posta giacente, ho trovato una busta di Eraldo Padovano con un CD il cui contenuto era chiaramente indicato dall'immagine stampata sul dorso.

Ma non era proprio così; all'apertura, oltre agli 11 numeri della rivista pubblicati tra il gennaio e l'agosto del 1946, ho potuto vedere il resto del contenuto: la presentazione di Eraldo, gli indispensabili indici di Carlo Soliani e la sua indagine su Aquila Bianca, uno dei tanti pseudomini del direttore del giornale: Antonio Corsini. E poi ancora alcuni articoli su Vittorio Corsetti, cofondatore del giornale ed i suoi motori e per finire un'articolo di Carlo Soliani su un motore sconosciuto regalatogli da una sua insegnante che gli disse che era stato costruito da suo padre, di cognome Langé, di Legnano. Il motore, che potete vedere nella foto a lato, ha una cilindrata di  $0,25\text{ cm}^3$ .

Nell'ultimo numero compare un articolo di Zelino Rossi, il nostro socio onorario ormai prossimo centenario, sui carburatori dei motori per aeromodelli.

In sintesi Eraldo, dopo la serie di 13 CD dedicati all'Aquilone, ha fatto ancora un ottimo lavoro che merita di essere conosciuto. Chi ne volesse copia deve rivolgersi all'autore via telefono o via mail. tel. 011-7498931 - mail: [padovanoeraldo@gmail.com](mailto:padovanoeraldo@gmail.com)



*Pino Càrbini*

## CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2020

2 Feb	Zanica BG	XXXI Tavolettata d'inverno VVC	P. Riboli	035-657079
21 Mar	Modena	20° Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
25/29 Mar	Milano	Mostra aeronautica IT Feltrinelli	F. Sgarrella	02-8357650
5 Apr	S.G. Valdarno	Trofeo Ridenti OT RA	M. Massi	marcoingmassi@gmail.com
4/5 Apr	Cirié TO	C.I. e Cisalpino F2B Gr. SMC	R. Brentonego	347-8932198
4/5 apr	Modena	Gara Pilon	G. Castagnetti	335-6227365
19 Apr	V. Gaffaro	Trofeo del delta OT RA	M. Baccello	maurizio.baccello@gmail.com
19 Apr	Lugo	C.I. F2A, F2B, F2C vvc	G. Castagnetti	335-6227365
3 Mag.	Gallarate	Auto VVC	G. Castagnetti	335-6227365
10 Mag	Modena	Raduno vvc e gara GIP-Garofali	G. Castagnetti	335-6227365
24 Mag	Modena	C.I. F2A, F2C vvc	G. Castagnetti	335-6227365
24 Mag	V. Gaffaro	Coppa Falchi OT RA	M. Baccello	maurizio.baccello@gmail.com
31 Mag	Bovolone VR	C. Cisalpino F2B AVAB	R. Brentonego	347-8932198
31 Mag	Carpi MO	Trofeo Coristi	V. Sabbadini	vinco.sabbadini@yahoo.it
5 Giu	Lugo	Raduno vvc e gara GIP-Garofali	G. Castagnetti	335-6227365
13/14 Giu	Cirié TO	C.I. F2B Gruppo SMC	R. Brentonego	347-8932198
21/28 Giu	Jvancice Cec.	Eurosamchamps OT RA		
22/26 Giu	Basilea	C. europeo auto vvc	G. Castagnetti	335-6227365
26 Lug	S.Dalmazio	Trofeo del Frignano	samitalia@libero.it	
8/15 Ago	Wloclawek	C. mondiale VVC	G. Castagnetti	335-6227365
30 Ago	S.G. Valdarno	Trofeo Valdarno OT RA	M. Massi	marcoingmassi@gmail.com
3/6 Set	Lugo	Coppa d'oro VVC	G. Castagnetti	335-6227365
5/6 Set	Cirié TO	C.I. F2B Gruppo SMC	R. Brentonego	347-8932198
13 Set	Gallarate	Auto VVC	G. Castagnetti	335-6227365
27/set	Gallarate	Auto VVC	G. Castagnetti	335-6227365
27/Set	Malpensa	Tutto vola VVC	G. Castagnetti	335-6227365
27 Set	Rovereto TN	Campionato Cisalpino F2B	R. Brentonego	347-8932198
4 Ott	Malpensa	Tutto vola VVC	G. Castagnetti	335-6227365
11/12 Ott	Oria BR	Concorso Nazionale OT RA	F. Posa	338-5642501
11 Ott	Cavasagra TV	C.I. e Cisalpino F2B Hangar 82	R. Brentonego	347-8932198
18 Ott	Modena	C.I. F2A, F2C vvc	G. Castagnetti	335-6227365
3/6 Dic	Ramacca	Grand Prix dell'Etna	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

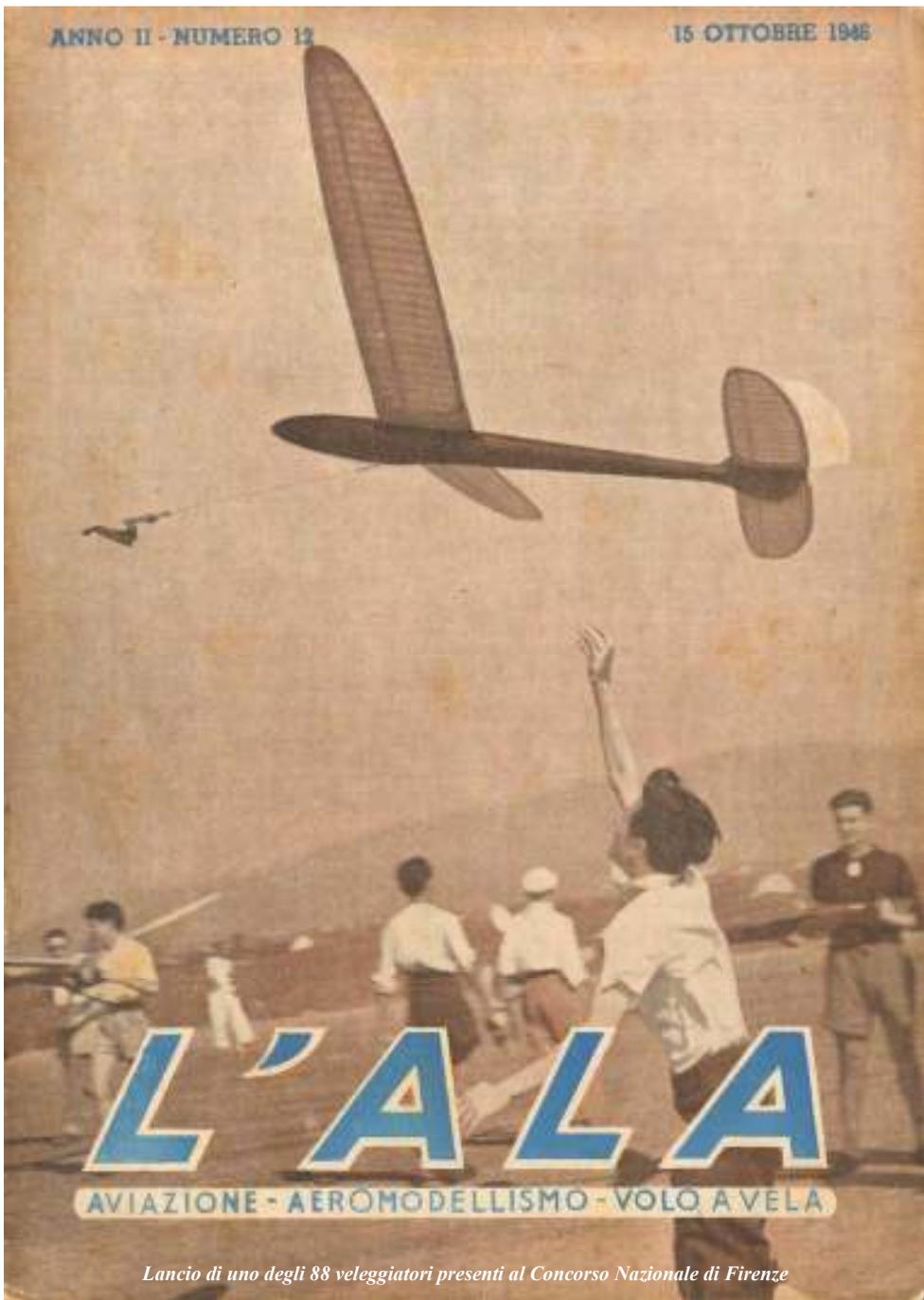
Le collaborazioni dovranno pervenire, possibilmente tramite posta elettronica, entro la fine dei mesi dispari.

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.

ANNO II - NUMERO 12

15 OTTOBRE 1946



*Lancio di uno degli 88 veleggiatori presenti al Concorso Nazionale di Firenze*