

L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 107

Gennaio - Dicembre 2021

Il FERR 40 - (L'Aquilone 1941 n. 35) dalle ottime doti di volo





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 Quaglieri**
Viale Napoli, 162
03100 Frosinone
Tel. 06-82002026
Cell. 338-9636660
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Gaetano Fratini**
Via Colle Rotondo, 44
66100 Chieti

SOMMARIO

- Dalla Redazione	M. Zunica	pag" 1
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 3
- Aeromodellismo in Puglia	G. Mauro	" 4
- Il Simun Ter EIK 26	M.Perrone & G.Mauro	6
- Red Zephir	C. Santoni	" 26
- L'F339 di Angiolino Saccani	S. Saccani	" 30
- Il Defilippis	G. Lusso	" 33
- L'ultimo di Carlo Varetto	C. Varetto	" 36
- ha! Le ruote ballon	D. Candido	" 38
- Nota di Marzu	M. Zunica	" 41
- Un nuovo 2,5 cc	F. Colla	" 42
- Soci andati avanti	G. Càrbini	" 45
- Concorso Nazionale 2021	da SAM 62	" 46
- Trofei GIP46, Garofali e Saudella	F. Castro	" 48

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da M. Zunica, G. Mauro, M. Perrone, G. Crismani, C. Santoni, C. Varetto, S. Saccani, G. Lusso, D. Candido, F. Colla.



In redazione: **Marcello Zunica**
Via Palermo, 7
35142 Padova PD
Tel 049 651134
Cell 333-9155550
E-mail: marzu.aercad@alice.it

In redazione: **Giuseppe Càrbini** (Vedi sopra)

Sezione Tecnica: **Giacomo Mauro**
Via G Venezian, 10
98122 Messina ME
Tel 090 662038
E-mail: giacomo.mauro@virgilio.it

Nella prima di copertina Il FERR 40 iniziato da Marcello Zunica e completato da Giorgio Zenere. Il modello vola benissimo.

Nella quarta di copertina due immagini di Adriano Bacchetti col suo motomodello motorizzato dal bicilindrico di Elios Vantini.

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

DALLA REDAZIONE

Dopo tanto silenzio ecco un Aquilone con numerose pagine e, ritengo, ricco di contenuti. Un silenzio dei sammisti in generale ma anche di chi esercita una qualche funzione organizzativa in seno alla SAM. Mi auguro che possa finire presto questo periodo e che magari possa essere stato un lungo momento dove sono fioriti nuovi modelli, dove la vostra carica vi ha stimolato in fatto di nuovi progetti e vi ha portato a riflettere su nuove iniziative, a pensare sui contenuti e le finalità della SAM, a scrivere delle vostre esperienze tecniche e di gara.

Per quanto riguarda questo numero ci siamo rivolti alla collaborazione degli amici del centro-sud approfittando di un loro numeroso pacchetto di contributi per riflettere su come si dovrebbe far ricerca e per quanto attiene allo spirito SAM.

Nel lungo lavoro di Mauro e Perrone si riporta la cronaca di numerosi “vecchi” aeromodellisti per capire e entrare nello spirito di Eikrermann a proposito del suo EIK-26 e dintorni. Un lavoro che porta a definire quel bel veleggiatore nello spirito del suo costruttore e dei tanti protagonisti che lo hanno ricostruito o che hanno preso lo spunto da quello per costruire il proprio.

Visto che la nostra rivista è letta all'estero è anche un modo per far conoscere agli stranieri come si faceva ricerca e come si “confezionavano” i nostri modelli, i modelli dei nostri maestri per usare la terminologia cara all'ing. Giacomo Mauro.

La ricerca è pignola alla scoperta di vecchi progetti, di vecchi disegni, di vecchie soluzioni, alla ripetitività di costruzioni per modifiche e della loro efficacia. Un lavoro di carattere storico, se vogliamo, che si sono posti i nostri due che si contrappongono

a quanti, oggi, si rivolgono alla tavola americana e poi si vola.

Scusate ma questo non è aderire allo spirito SAM che vuole, innanzi tutto, recuperare il modello italiano.

Chi è che conosce le ruote Ballon? In un conciso scritto carico di giovialità Mimmo Candido parla di queste favolose ruote e ne svela la provenienza: credo che pochi degli attuali sammisti le abbiano mai viste, ci vogliono i miei anni per ricordarle e per saperne la provenienza, per farvele vedere. Leggete, sorridete e riflettete davanti ai sofisticati marchingegni di oggi e come ci arrangiavamo da “piccoli”.

Sicuramente ho trascurato altri collaboratori, privilegiando la penna di chi si è dedicato al sud ma chi ha seguito i miei scritti conosce il mio pensiero circa la SAM. Alcuni aspettano da molto tempo quando non si prospettavano i danni della Pandemia.

A loro chiedo scusa ma non posso dire “non lo farò più” perché questo è probabile che sia l’ultimo numero come collaboratore. Io non sono stato eletto ma semplicemente nominato dai Presidenti che si sono succeduti a partire da Ninetto Ridenti.

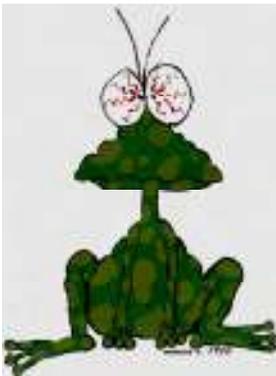
Dovrò, quindi, ufficializzare questa mia decisione in funzione della mia età, dell’impossibilità di muovermi per seguire la vita reale della nostra Associazione, di non conoscere la maggior parte dei sammisti, appunto.

Comunque un caloroso saluto e un ringraziamento per le giornate serene, con voi tutti, che mi avete offerto.

Marcello ZUNICA

ATTENZIONE RICARICA IGNOTA

Spero che l'autore della ricarica di 50 Euro n. 604036 effettuata il 10 gennaio alle ore 9.20 lo faccia sapere al segretario.



LA PENNA AL SEGRETARIO

Nel 2020 i soci ordinari sono stati 176: 167 rinnovi e 9 nuovi. I soci onorari a fine anno sono 25 (5 nuovi e 3 andati avanti). Non hanno rinnovato 15 soci.

De L'Aquilone sono stati prodotti solo 4 numeri, l'ultimo dei quali, il 106, è stato stampato in ritardo a causa di problemi redazionali legati anche alla pandemia.

Il 2021 è anno di elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo che resterà in carica dal 2022 al 2024. Le cariche da rinnovare sono quelle di presidente, vicepresidente, segretario, tesoriere e direttore tecnico. Tutti possono presentare la propria candidatura per una o più cariche entro il prossimo mese di Luglio.

Avevo iniziato così questo numero circa un anno fa, non immaginando i problemi che sarebbero sopraggiunti successivamente e che, non solo non hanno consentito un'uscita regolare del nostro notiziario, ma hanno anche fatto prendere al Consiglio Direttivo la decisione di rinviare le elezioni ritenendo impossibile l'effettuazione dell'Assemblea Nazionale.

E' auspicabile che Assemblea ed elezioni si svolgano regolarmente nel 2022 e che tutto rientri nella norma.

Vi anticipo che il sottoscritto desidera essere sostituito nel suo incarico a causa della gioventù che si allontana sempre di più. Per i non informati dico che ho iniziato il mio "lavoro" di segretario nell'ormai lontano 1994 quando ancora la nostra SAM 2001 non esisteva ancora per cui al momento in cui scrivo sono oltre ventisette anni che mi sopportate.

Come se la pandemia provocata dal Covid non bastasse a complicarci la vita, ci si è messa anche l'ENAC, spinta dall'EASA, a inventarsi norme cervelotiche legate all'uso dei maledettissimi droni da parte di scriteriati che non hanno la più pallida idea dei rischi legati al loro volo. E così anche noi siamo costretti ad adeguarci conseguendo il patentino e applicando la "targa" (il codice QR) sui modelli e sulle trasmettenti. Il tutto, ovviamente a pagamento.

Il mio gruppo aeromodellistico ha organizzato una serie di riunioni per aiutare chi aveva problemi sull'uso di internet o nel rispondere ai quesiti e così quasi tutti i soci sono a posto. Tutti meno il sottoscritto che attualmente si trova con la carta di identità scaduta. Non sono potuto andare in comune ad un primo appuntamento e ne ho dovuto fissare un secondo a cui spero di non mancare. Una volta in possesso della CIE e riottenuto lo SPID spero di riuscire a regolarizzare la mia posizione.

Voi come siete messi?

Pino Càrbini

Aeromodellismo nella Puglia del dopoguerra

La vicenda del ridisegno di un antico veleggiatore di Ernesto Eikermann si era incardinata su una specifica richiesta di Mario Perrone che, nato a Taranto, voleva rendere omaggio ad uno dei suoi antichi maestri.

Non è stato facile ma il ridisegno è avvenuto e con esiti che appaiono pure ragionevolmente buoni comunque ne è scaturita una sorta di indagine, purtroppo molto postuma, su un particolare momento dell'aeromodellismo pugliese. Questa cosa è stata ulteriormente articolata grazie ad un ulteriore intervento dello stesso Mario che, adesso, non può sfuggire a comparire come autore.

Per una strana convergenza, rigorosamente non voluta, si sono innestati gli specifici ricordi di un altro aeromodellista che è pugliese di elezione ed aveva pure partecipato al primo campionato pugliese del 1948. Mimmo Candido vive a Caulonia (provincia di Reggio Calabria) dal 1955. Doveva essere solo un trasferimento temporaneo dalla Lecce della sua giovinezza ma, nel nostro paese, tutte le cose temporanee finiscono con l'essere definitive e così lui vive ancora lì dopo quasi settant'anni. Eppure, nei suoi ricordi, il peso della sua iniziale formazione modellistica è ancora determinante. Questo significa che, a quello dei suoi "giovani" allievi, a cui capita di raccogliere queste note, per diversi anni, ha raccontato episodi e vicende gustose e divertenti.

La circostanza che ha consentito di redigere questi racconti è che per diversi anni ho avuto un ufficio a Reggio Calabria, città radicatamente greca che, a suo modo, è pure molto bella (ma che non sa di esserlo però questa è un'altra storia), così quando a Mimmo veniva voglia di recarsi nel capoluogo, per acquisti, lavoro o solo perché ne aveva voglia (oltre due ore di guida su strade anguste e congestionate), veniva a trovarmi. Aveva la mano felice, infatti l'ufficio tendeva ad essere piuttosto trafficato ma lui sceglieva i momenti con tale cura che una mezzoretta di chiacchiere la rimediavamo sempre.

Rapidamente capii che quel che lui raccontava, con tono arguto ed occhio ribaldo, doveva essere trascritto e così è stato. A consuntivo mi è capitato di essere al corrente di diverse cose del modellismo pugliese dell'immediato dopo guerra.

Parlando di Eikermann è stato giocoforza precisare il contesto in cui va collocata almeno l'edizione barese del suo EIK 26 originalmente nato a Monfalcone. Si va dal raduno di Gioia del Colle del 9 maggio '48, fino al primo campionato pugliese del 5 settembre 1948. Però si dà il caso che uno dei ricordi di Mimmo era proprio quello della sua sofferta partecipazione a quel primo campionato all'inizio di settembre del 1948. La "modalità" di partecipazione va ad arricchire quell'evento ormai lontano con la voce di uno

che c'era.

E' possibile che tutte le vicende degli uomini siano governate dal caso ma, qualche volta, è pure benevolo così, le vicende, si sono integrate a vicenda. Assieme alle note raccolte da Mimmo Candido è nato una sorta di piccolo affresco del vissuto modellistico della Puglia del primo dopoguerra. Probabilmente storie simili potrebbero raccontarle altri amici della stessa età, in giro per l'Italia. Ma queste stavano lì da tanto tempo attendendo di essere pubblicate.

Mi scappa un pensiero ribaldo. I ragazzi che vivevano le vicende raccontate a più mani costruivano con assiduità i propri futuri ricordi che, anche se si centravano sui modelli che sono sogni volanti fatti di pezzetti di legno messi insieme con la fantasia e la colla, avevano una loro precisa materialità anche nella prospettiva della memoria. Non sono affatto sicuro che, ai loro attuali discendenti, sia materialmente possibile altrettanta fortuna.

*Giacomo MAURO
(Messina fine novembre 2020)*



Giacomo Mauro al Model Expo di Verona di qualche anno addietro illustra il suo libro sull'autocostruzione dei motori. Tra i presenti l'indimenticabile presidente emerito Paolo Montesi

II SIMUN TER EIK-26 di ERNESTO EIKERMANN

Si vive come forsennati quindi, nel marasma quotidiano, è ben difficile che si possano fare promesse dato che è difficile mantenerle. Eppure, molto di rado, capita pure di farne qualcuna. Quello che segue è il compimento di una promessa fatta a Mario Perrone, aeromodellista sicuramente adulto, ma sempre molto attivo.

La “cornice” é quella di una cena delle “vecchie glorie” che, ad inizio d’anno, veniva “celebrata” in casa di Ninetto. L’anno, con tutta l’approssimazione che consente l’affaticata memoria, dovrebbe essere il 2009. Quel sabato sera, nel parapiglia degli innumerevoli incontri e dell’incrociarsi delle conversazioni, comparve fra le sue mani la fotocopia di una antica eliografia su cui erano disegnate, con rigore e precisione teutonica, le linee esterne di un bel modello veleggiatore firmato da Ernesto Eikermann, riconosciuto maestro di aeromodellismo nella Bari della seconda metà degli anni ‘40. Lui ne aveva un fulgido ricordo anche per averlo avuto collega al raduno di Gioia del Colle del 9 maggio 1948.

Qui occorre un minimo di informazioni di contorno a proposito delle vicende del modellismo pugliese di quegli anni lontani dato che uno dei due autori di queste note non poteva conoscerle sia per età che per provenienza geografica ma, a queste due “colpe”, Mario Perrone ha subito posto rimedio.

Il 6 maggio 1948 avvenne la fusione dei due Gruppi attivi nella città di Taranto che si erano costituiti nell’immediato dopoguerra. Uno era il GAJ ovvero il Gruppo Aeromodellistico Jonico e l’altro era il GAT ovvero il Gruppo Aeromodellisti Tarantini. Da questa unione nacque la Lega Aeromodellisti Jonici in sigla LAJ. L’attività ufficiale del nuovo gruppo si avviò con il Raduno sul campo di Gioia del Colle assieme agli aeromodellisti del CAB di Bari. A quel raduno partecipò Eikermann con l’Astrale ottenendo il miglior tempo di volo ma non furono compilate classifiche.

Di quella lontana vicenda Mario Perrone conserva due foto.

Il primo campionato pugliese si svolse a Gioia del Colle il 5 settembre del 1948 e coinvolse gli aeromodellisti di tutta la regione. Ernesto Eikermann partecipò con l’Astrale. Il vincitore nella categoria veleggiatori fu l’Ing. Gustavo Lelli allora presidente del LAJ di Taranto. Sulla persona occorre qualche integrazione. Nel 1947 Mario frequentava il 3° Liceo Scientifico. Quell’anno ci fu un nuovo alunno nella classe e si chiamava Franco Lelli. Veniva dal Nord. Il padre, l’ing. Gustavo Lelli, era stato trasferito quale Comandante dei Vigili del Fuoco della città di Taranto, probabilmente per i suoi precedenti nel passato regime. I due ragazzi familiarizzarono molto presto dato che erano entrambi appassionati di aeronautica. In seguito frequenterà l’Accademia Aeronautica – Corso Grifo 2° - diventando un brillante Ufficiale pilota e transitando poi nelle linee aeree civili. In queste condizioni fu facile trasmettergli il “*virus modellisticus*”.

Fra le mani di un Mario Perrone più giovane ma sempre molto impegnato, si trova un tre e cinquanta terminato la sera prima della gara. Era il primo raduno regionale di Puglia a cui parteciparono modellisti di Bari e Taranto. Il campo era quello di Gioia del Colle ma il vento soffiava gagliardo fino dall'alba e continuava a rinforzare. Durante un lancio di centraggio il vento frantumò una semiala e così terminò la breve carriera del modello.



Nel quadro del contagio Mario dette all'amico tutti i numeri dell'Aquilone con i disegni del veleggiatore svizzero ESSO.

Quello che non era nei programmi fu che il *virus*, cosa alquanto insolita,



fu trasmesso dal figlio al padre, e così l'ing. Gustavo Lelli (divenuto poi Presidente della Lega Aeromodellisti Jonici) cominciò a costruire modelli e, con uno di questi, dotato di struttura particolarmente robusta, vinse il 1° Campionato Pugliese nella categoria Veleggiatori.

Questa immagine è una autentica rarità e per diverse ragioni. Mostra Ernesto Eikermann sul campo di Gioia del Colle (sempre il 9 maggio '48) mentre regge per il musone l'Astrale con cui aveva realizzato il miglior lancio. Il fatto che la giornata era stata così funesta che non furono fatte classifiche, lo dimostra il "miracolo" di equilibrio reso possibile dal vento che soffiava gagliardo; la mano del progettista è solo un "freno" e, per il resto, il modello è come se volasse.

Era il Grifo il cui disegno della deriva mostra chiaramente una certa discendenza dal veleggiatore ESSO

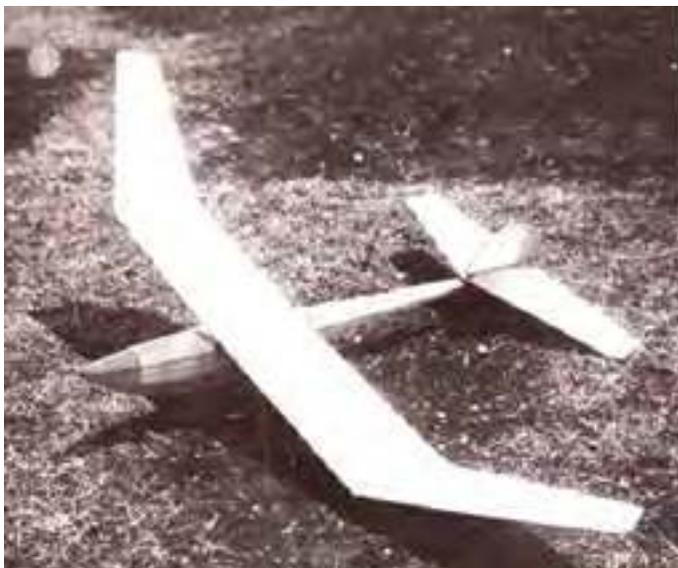
Il secondo Campionato pugliese si disputò sul campo di Bari-Palese il 31 luglio 1949. Eikermann partecipò con l'Astrale ma vinse nella categoria elastico con il Dardo.

Il terzo Campionato pugliese si tenne ancora sul campo di Bari-Palese (sede del 3° Stormo dell'A.M.) il 13 agosto 1950. Erano presenti Eikermann che partecipò ancora con l'Astrale che si danneggiò per urto contro un P38 Lightning. Vinse invece nei motomodelli con il Brontolon.

In effetti il nome di Ernesto Eikermann non era nuovo perché ne aveva accennato più volte quel "maestro in modellismo" che è Mimmo Candido il quale, da ragazzo, aveva lungamente vissuto a Lecce diventando "aeromodellista pugliese" a tutti i sensi di legge. Le cose che aveva raccontato indicavano chiaramente che Eikermann, anche per lui, era stato un maestro. E questo chiarisce come e perché fu subito massima l'attenzione nei confronti di quel che Mario chiedeva anche se non appariva facilissimo al primo sguardo.

Il foglio di progetto passato di mano da Ninetto, peraltro già ingiallito anche lui, non mostrava un progetto esecutivo ma solo i contorni esterni di un modello veleggiatore sicuramente d'epoca.

Nella confusione degli inviti a cena oceanici di Ninetto, Mario trovò modo di raccontare che quel disegno, a sua volta, gli era stato inviato proprio da Ernesto Eikermann nel 1987. Dopo molti anni gli era capitato di incontrare Franco Schino e lo aveva pregato di farsi mettere in contatto con il comune amico. La cosa andò in porto ed Eikermann, molto gentilmente, gli inviò una busta voluminosa.



Per un caso che ha quasi del miracoloso questa foto ritrae il modello dell'Ing Lelli. Non era bello ma molto robusto e riuscì a penetrare il vento a raffiche senza andare in frantumi

Conteneva copia degli articoli dei suoi modelli, le coordinate del profilo alare del suo modello Wakefield Dardo e del motomodello Brontolon, il disegno dell'Eik 26, la vista in pianta di un modello A/2 purtroppo non datata, diverse copie di foto purtroppo poco leggibili ed alcune pagine tratte da Aeromodeller Annual 1949 con i dati dimensionali e costruttivi di 34 modelli veleggiatori di varie nazionalità fra cui l'Astrale. Nella lettera di accompagnamento stava scritto di non possedere altra documentazione sulla sua produzione ma se gli fosse occorso dell'altro sarebbe stato ben lieto di poterlo aiutare.

Mario Perrone è nato a Taranto, che non è lontano da Bari, e si era ripromesso di andare a trovare Eikermann in occasione di una delle sue prossime vacanze ma non fece in tempo e le vicende andarono in un'altra maniera quindi, di tutta la produzione modellistica di Eikermann, a parte quello che era stato pubblicato ai tempi (che non è tanto poco) rimane in scala originale solo il foglio ricevuto in copia.

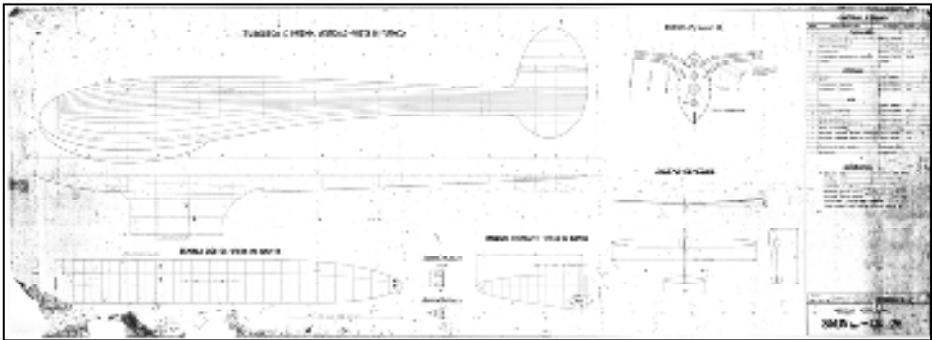
Per inciso Mario Perrone ha individuato diversi modelli pubblicati a stampa a sua firma e precisamente:

- 1 – Il Falcone – EIK 24 pubblicato su L'Aquilone n. 32 del 1941;
- 2 – Il Simun Ter – EIK 26 pubblicato su L'Ala n 5 del 1946;
- 3 – L' EIK 34 pubblicato su L'Ala n. 11 del 1947;
- 4 – L'Astrale EIK 38 pubbl. su L'Ala n. 21 e su Modellismo n .22 del 1949;
- 5 – Il motomodello Brontolon EIK 39 pubblicato su L'Ala n. 20 del 1950;
- 6 – L'elastico Dardo EIK 40 pubbl. su l'Ala n.20 e Modeismo n 31 del '50.

Ma in scala originale residua solo il foglio di cui veniva trasmessa la copia. Mario l'eliografia originale la conservava come una reliquia ma voleva che "la sezione tecnica" di SAM L'Aquilone, nome pomposo che, a far tempo dalla dipartita di Peppe Tortora, che era molto bravo, si riduce a Giacomo Mauro (che fa quel che può), trasformasse quelle raffinate, ma scarse, linee di ingombro nella tavola esecutiva.

Anche nel marasma di quella sera era chiaro che si trattava di un modello veleggiatore di belle linee e disegnato con inconsueta perizia ma l'interesse crebbe assai per il fatto, che in maniera documentata, era un modello costruito nel lontano 1941.

Era chiaro che bisognasse fare tutto il possibile per accontentare il richiedente dato che di spunti di interesse su quella tavola se ne intravedevano numerosi. Prontamente fu passata allo scanner e studiata con occhio attento. Anzitutto occorre soffermarsi sul fatto che il progetto risale al 12 agosto 1941 mentre il foglio di progetto (immagino la tavola ripassata ad inchiostro di china) è di circa otto mesi dopo. Questo appariva una stranezza dato che, solitamente, i progettisti di modelli, si limitano ad indicare come "data di nascita" quella del primo abbozzo su cui nascono (forse nascevano) le realizzazioni (guardabili).



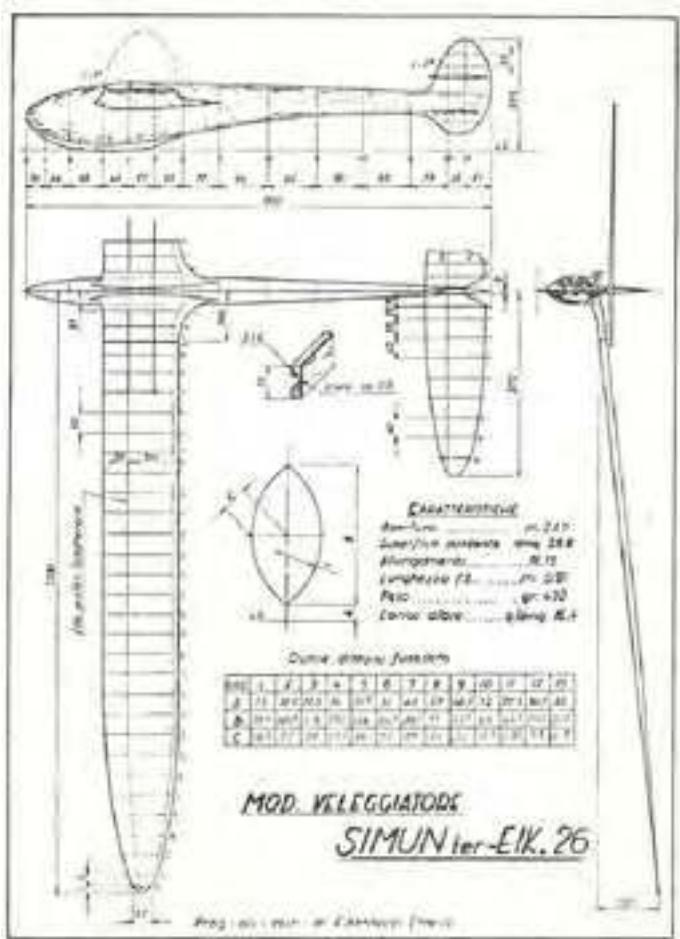
La tavola (chiaramente ricavata per eliografia da un originale disegnato su carta per lucidi) mostra un ottimo livello grafico e grande precisione tuttavia, a parte qualche particolare come l'attacco dei listelli dei longheroni alari alle ordinate, non è certamente una tavola esecutiva per la schiera dei modellisti medi di cui mi affanno a fare parte. Di eccezionale interesse è il livello qualitativo del disegno che appare di teutonica nitidezza che appare anche più evidente nella tabella dei materiali elencati con cura certosina. Aspetto di ancor superiore interesse è la data di redazione: 16 aprile 1942 (ed infatti il legno di balsa non è mai nominato). Per inciso, il lucido originale era lungamente "vissuto" a giudicare dai numerosi danni agli spigoli.

L'altra stranezza apparve l'evidente cancellatura sulla firma del progettista che appare malamente abrasa forse con una lametta da barba da rasoio di sicurezza come facevano ancora i disegnatori fino ad una quarantina di anni fa. L'unica ragionevole ipotesi mi apparve (e appare ancora) che la firma fosse corredata dalla data dell'era fascista quindi fosse diventata un inutile orpello (forse anche inopportuno) dopo la dissoluzione del fascismo specie in terre trentine.

Occorre soffermarsi pure sul nome del modello. Sta scritto Simun Ter il che sembrerebbe voler dire che, dal momento del progetto (12 agosto '41) e la redazione della tavola (16 aprile 1942) erano nati tre successivi modelli a segnare una veloce evoluzione di cui non abbiamo traccia. Sembrerebbe significare che in circa otto mesi erano nati tre progetti successivi (e probabilmente anche tre diversi modelli volanti) il che non è un risultato da poco. Quindi, il disegno datato 16 aprile, sanciva il concludersi di un veloce processo evolutivo. Emerse un altro dettaglio significativo. Il nome del modello è articolato; infatti si chiama "Simun – Ter Eik 26". La sigla Eik 26 faceva pensare che fosse il numero d'ordine che quel progetto aveva nella produzione modellistica del progettista.

Nei primi giorni del lavoro disegnatore (o ridisegnatore) fu interrotta ogni ulteriore speculazione che non era in grado di modificare il puro fatto tecnico. Successivamente, però, rileggendo l'articolo di presentazione del model

lo che apparve su l'Ala n.5 nel 1946, le cose presero a complicarsi. A quella data sappiamo che risulta ancora individuato con lo stesso identico nome ma non mancano le differenze. Il fatto che si pubblicasse con tanti anni di ritardo un progetto di un modello di belle linee, ma ormai molto datato, non è una sorpresa; cose così sono abbastanza frequenti anche adesso. Sorprende invece che il tritico, accompagnato dall'articolo costruttivo, contenga numerosi "aggiornamenti" che dovevano essere riferiti ad una data vicina alla pubblicazione il che avrebbe dovuto essere registrato, in qualche modo, nel nome del modello che, di suo, era già parecchio articolato.



Fra il testo descrittivo pubblicato sulla rivista e la "pagina" dei materiali del disegno in scala 1:1 che possediamo esistono tangibili differenze. Infatti il disegno indicava solo materiali "nazionali" che con sezioni ridotte all'osso consentivano pesi non troppo lontani dalla successiva versione di balsa. Anche l'attacco delle semiali sfilabili prevede baionette verticali di compensato che, nel 1941, erano il massimo dell'innovazione mentre nel 46 erano già una soluzione datata. Pure i profili alari (Gottinga 682 a +1° per l'ala e Saint Cyr 58 a 0° per l'impennaggio) erano legati alla "moda" di un tempo. Uno sguardo al tritico di corredo all'articolo mostra che un certo lavoro, quanto meno, per renderlo più attuale, ci fu ed ebbe pure esiti felici. Comunque è scomparso il dettaglio dell'attacco sull'ordinata di fusoliera dei longheroni alari ma compare la tabella per ricavare le ordinate.

Fra i dati contenuti nel trittico pubblicato e la grande tavola con le sole linee del modello, non emergono significative differenze grafiche. Le linee esterne mostrano un modello che ha lo stesso nome di quello del '42, gli stessi bracci e gli stessi volumi e mantiene ancora grande fascino ma, pur avendo linee di ingombro e di forma simili (dall'esterno la forma appare identica) non sembrerebbe che si tratti esattamente dello stesso modello.

Complessivamente cambiava la sua "qualità". Nel '46 l'intero progetto non era più molto attuale anche se le centine alari erano diventate di balsa e la spaziatura meno "fitta", quindi, conseguentemente, il bordo d'entrata era, con molta probabilità, parzialmente foderato di balsa per mantenere buona aderenza al profilo. Anche le baionette alari erano diventate di alluminio e la fusoliera era foderata di balsa da 1.5 mm. Inoltre i 22 correnti di forma (1x3 mm) esattamente indicati con tratto filare sulla tavola del 1942, erano diventati assai di meno e probabilmente di balsa anche loro (parrebbe 8 complessivamente e di sezione 5x4 mm come sull'Astrale).

Ciò posto appare evidente che il "Simun ter" del '46 venne pubblicato poco prima del successivo Astrale Eik 38 il che lascerebbe intendere che fra i due esistesse una dozzina di progetti diversi (o di soluzioni progettuali diverse) di cui non abbiamo alcuna cognizione.

Quindi esistono due successivi schematici (di diversa articolazione) che afferiscono a modelli notevolmente diversi fra loro a meno di avere outlines simili ed il medesimo nome.

Quindi, senza ulteriori informazioni sulla evoluzione progettuale del Simun del '46, bisognava attingere alla fantasia per arrivare ad una tavola costruttiva della versione pubblicata nel dopoguerra.

Non ci furono dubbi ad operare sulla tavola di progetto più datata e per varie ragioni. La prima era proprio la dimensione fisica che risolveva qualche problema di rilievo (si fanno meno errori a ricopiare linee curve in grande formato piuttosto che in formato minuscolo). La seconda è che lo "schema di progetto" del modello era perfettamente attuale nel 1941 (quando, probabilmente, fu costruito la prima volta su uno schematico magari tracciato su un foglio di carta da pacchi come facevano tutti) con la fusoliera corta ed il piano di quota di grossa estensione. Lo "stato dell'arte" nel 1946 aveva ormai "lasciato indietro" quella revisione del modello pur attualizzato nei materiali ma non nell'architettura.

Con questa consapevolezza è iniziato, ma molto a rilento, un complesso lavoro per restituire la tavola al naturale completando i molti dettagli che Eikermann aveva considerato irrilevanti (per l'epoca una cosa normale). Per esempio non esiste alcuna indicazione di cosa fosse il profilo del raccordo ala fusoliera. Nella tavola è rappresentato uno strano profilo più o meno bi-convesso asimmetrico ed ho preferito fare evolvere quella cosa strana verso il profilo alare indicato (il Gottinga 682). Lo stesso problema si è presentato per la lunga rastremazione ellittica di estremità.

Le soluzioni difficilmente sono autonome e quella che faticosamente è stata partorita non ha fatto eccezione. Un lunedì mattina nel settembre 2011 il disegnatore doveva recarsi a Bologna ragionevolmente per tempo (ore 9) ma dato che il provvido aeroporto di Reggio Calabria non ha voli diretti e le coincidenze erano (lo sono ancora?) del tutto aleatorie, fu giocoforza partire nel pomeriggio del giorno prima quindi di domenica (incidentalmente quella mattina a Reggio Calabria c'era una garetta di U/C a cui prendevano parte anche diversi agguerritissimi "conterroni" - leggi Franco Castro e la sua squadra). La salvezza dallo squallore di una domenica sera solitaria a Bologna arrivò con una telefonata a Mauro Magnani (ex "ragazzo di bottega" di Amato Prati e Benito Dusi e tuttora impegnatissimo col volo OT oltre che con i risvolti più innovativi del volo, non solo elettrico, oltre che con una intensa attività con gli ultraleggeri). Fu una lunga escursione oltre Budrio a cena nel ristorante del gruppo modellistico bolognese (Ilario Biagi presidente e lui vice). Ci stava pure uno stuolo di aeromodellisti incalliti e tutti "nel fiore della vita". Nella borsa, però, stava la tavola del Simun che è stata aperta sul tavolo per un esame collegiale.

Il progetto è stato esaminato da occhi molto critici ed attenti. Il parere unanime fu che, con i suoi bracci, non appariva molto adatto al volo RC. Sul punto non credo che Ernesto Eikermann potesse tenerne conto nel '41. Comunque non è questa la parte interessante della discussione. Qualcuno suggerì che nel 1941 non dovessero esserci troppe tavole in giro di profili NACA a 5 cifre. Era stato usato "Profili" per individuare qualcosa di confrontabile a quello abbozzato alla radice del raccordo alare ma, con fermezza, tutti risultarono concordi. La conclusione collegiale fu che il profilo dovesse essere simile al NACA 2412 (disegnato come si faceva all'epoca quindi abbastanza ad occhio). Quello di estremità, che raccorda il GOE 682, poteva essere qualcosa di simile ad un NACA 2410 di analoga fattura. Non disponendo di sfera di cristallo per trarre precisi auspici, fu necessario ascoltare con faccia compunta e prendere appunti.

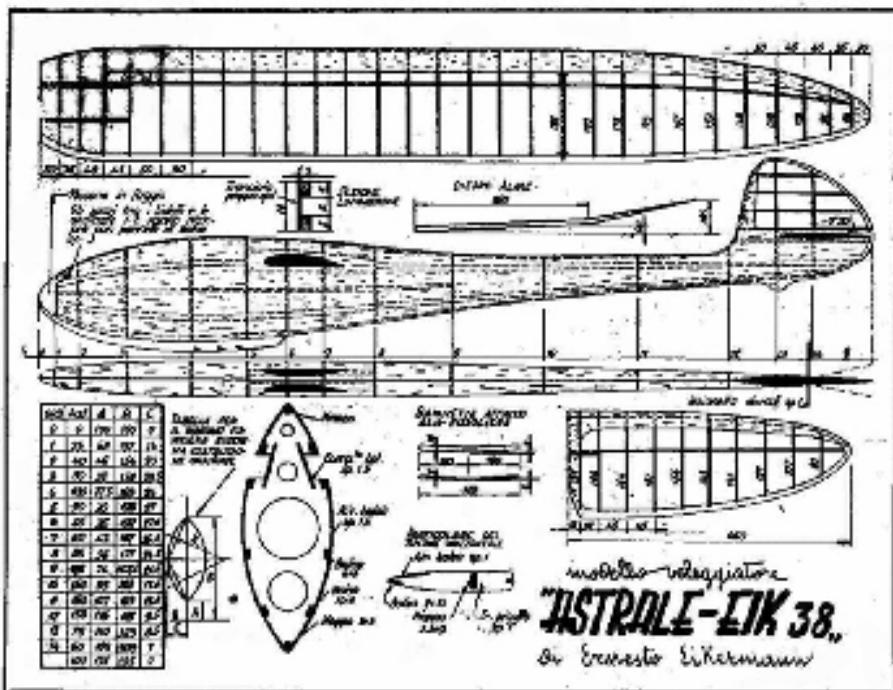
Tornato a casa e dopo ulteriori chiacchierate con vari aeromodellisti, tutti più bravi, è emersa la convinzione della correttezza delle indicazioni ricevute a Bologna quindi fu adottato all'estremità alare un profilo ben noto anche all'epoca (il NACA 2412) con solo un grado di negatività. Per il piano orizzontale le indicazioni apparivano complete mentre il verticale restava più nebuloso.

Per i materiali del modello è stato usato come guida l'indicazione della legenda dei materiali della tavola del 1942 e la fotocopia originale consentiva di cogliere abbastanza la struttura di progetto originale. Rimaneva il nodo della giunzione fra piano di quota e direzionale che, probabilmente era, ai tempi, pannellato o imbottito ma non se ne fa parola. Per questo motivo quel particolare del progetto rimane un po' indeterminato.

Sullo sfondo della porta scorrevole di un hangar dell'aeroporto di Galatina due specialisti sorridenti attorniano il modello veleggiatore di Mimmo Candido "Ispirato" da quello di Eikermann visto in gara a Gioia del Colle nel 1948. La forma della fusoliera ed il profilo della coda rimandano alle forme dell'Astrale e non del Simun



Il trittico pubblicato dell'Astrale su Modellismo n. 22 del 1949 mostra linee assai più accattivanti e moderne del Simun Ter nonché autentiche preziosità come gli attacchi alari su una superficie più interna rispetto alla superficie della fusoliera



Più complicato è stato determinare la mutua posizione degli infiniti listelli di forma che, nominalmente, dovevano essere equiripartiti lungo il perimetro delle varie ordinate. Sarebbe stato banale, nel caso in cui i listelli corressero lungo tutta la fusoliera, ma così non è. Ne sono derivati numerosi arrangiamenti e fasi di verifica costruendo le proiezioni laterale, superiore ed inferiore della fusoliera in scala 1:1. Un lavoro ripetuto troppe volte.

Forse il problema più arduo con cui bisognava misurarsi nel lavoro disegnatore che è durato fino al Natale del 2011 (non è stata una passeggiata anche se, fra e fra, sono state fatte anche diverse altre cose) è stato il fatto che non c'era mai stata una conoscenza personale. Per il ridisegnatore al CAD Ernesto Eikerman era uno sconosciuto quindi non si potevano sciogliere i dubbi per analogia attraverso la conoscenza diretta o dei suoi modelli o attingendo alle altre tavole di progetto note. Per esempio a Natale 2011 non era ancora noto quale fosse il tipo di alleggerimento delle ordinate e delle centine dato che si dichiara che sono alleggerite ma non si dice come.

Il qualche amico che avesse frequentato il modellismo pugliese era legato a generazioni fuori tempo. Per fortuna, da Mimmo Candido, che a quella gara era riuscito a partecipare anche se con difficoltà, qualcosa è riemerso.

Mimmo ricorda benissimo la sua prima gara, che era anche quella del primo campionato pugliese, che si disputò a Gioia del Colle il 5 settembre 1948. La gara la vinse l'Ing Gustavo Lelli che era il comandante dei Vigili del Fuoco di Taranto.

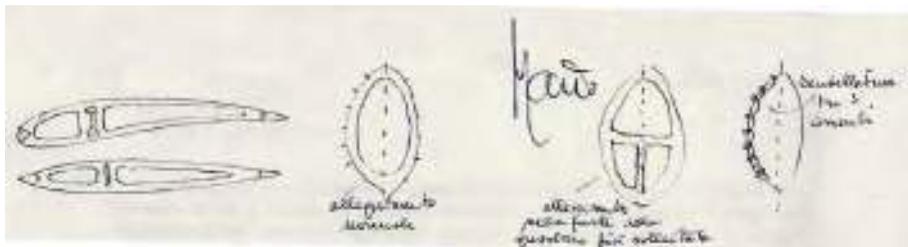
Eikerman al primo campionato pugliese volò con l'Astrale che, pur avendo ottime doti, non vinse mai un campionato regionale. Mimmo, nella prospettiva di quegli anni lontani, ricordava ancora che il modello visto in gara fosse bellissimo. All'epoca non ebbe il coraggio di chiedere copia del progetto (il progettista, anche se dall'aria mite e sorridente, appariva abbastanza austero e lui era poco più che un ragazzino). Si limitò ad osservare bene il modello ed a prendere appunti che gli consentirono la redazione di un progetto autonomo che restava molto debitore del modello che aveva visto in gara. Il fatto in sé meriterebbe due parole di spiegazione; i modellisti italcici si sono sempre dovuti "arrangiare" ma di questa pratica parrebbe si sia persa, oggi, ogni consapevolezza. Che strano.

Del suo modello Mimmo ricordava che dovesse sopravvivere una foto scattata ai tempi sul campo di Galatina e, probabilmente, una tavola di progetto tracciata su carta da pacchi (conservata per tanti anni ed ora in affannoso tentativo di recupero) oltre ai suoi nitidi ricordi che, nelle sue periodiche visite nel mio ufficio, registrò su carta.

Con questo stimolo, che si era esteso fino al commento che il modello che lui aveva ammirato era costruito con mano da maestro e volava bene anche in aria molto perturbata (la giornata era così ventosa che il modello con cui

partecipava Mimmo chiuse le ali sotto traino finendo miseramente in frantumi), anche se non aggiungeva nulla al contenuto tecnico che faticosamente si desumeva dalla tavola originale, finalmente si velocizzò l'attività di redazione.

Ovviamente, anche Mario Perrone fu coinvolto direttamente con la necessità di "saperne di più". E' chiaro che centine ed ordinate di quel modello di veleggiatore, tutto costruito di materiali "nazionali", dovessero essere pesantemente alleggeriti al limite della loro intrinseca resistenza.



Questa è la risposta ricevuta a chiarire una banalità per chi scrive ma una quasi assoluta novità per il destinatario del messaggio.

Non è che si fossero risolti tutti i dubbi. Così capitò che una sera, in cui la navigazione era particolarmente in alto mare, fu chiesto a Ninetto cosa sapesse di Eikermann. Per tutta risposta coinvolse il modellista barese che quella sera era suo ospite. Fu una lunga chiacchierata con Francesco Posa che pure era stato allievo in aeromodellismo di Eikermann. Fu molto sorpreso che esistesse ancora una grande tavola di un suo modello perché di questa cosa nessuno ne sapeva nulla nella Bari di adesso. Ovviamente ne chiese copia, fu accontentato e ricevette pure le due tavole, non proprio definitive, del Simun Ter (diciamo che a quella data erano in uno stato di bozza evoluta). Disse che ne avrebbe fatto la revisione critica assieme ad un altro dei suoi maestri; Vincenzo Scardicchio ebbe con Eikermann, per età, per capacità e per fama ampiamente meritata, cordiali rapporti di "colleganza aeromodellistica" che Posa, per età anagrafica, non poteva aver avuto. Eikermann era stato uno dei suoi maestri di modellismo ma la differenza di età, assieme alla deferenza tributata al "maestro", espressa nelle forme tipiche delle latitudini meridionali del nostro paese, glielo avevano impedito. Per inciso aveva riprodotto (e molto bene) l'Astrale Eik 38 e con quello aveva partecipato ad una gara natalizia sul campo di Ramacca. Lui aveva ricostruito l'Astrale Eik 38 ritenendo che fosse più "bello" del Simun (ed anche più moderno e performante) quindi era stato spinto dal fatto estetico oltre che da quello tecnico.

Sul punto ci sarebbe da interrogarsi sul meccanismo in base al quale i modellisti si lasciano “coinvolgere” dalle linee di un modello. E' lecito ritenere che si tratti di una sorta di “innamoramento” il cui meccanismo non si inceppa mai anche col procedere dell'età; per fortuna.

Tempo dopo arrivò una lettera di ringraziamento da parte di Francesco Posa in cui riferiva gli esiti della verifica condotta da Vincenzo Scardicchio. Il parere del maestro era che era stato colto con sufficiente precisione lo “spirito” e lo stile progettuale di Ernesto Eikermann e, detto da lui, questo commento va posto fra gli elogi di cui essere giustamente orgogliosi.

Posa, comunque, aveva conosciuto bene Ernesto Eikermann quindi poté raccontare che il progettista annotava con fitti appunti tutti i suoi progetti su un libretto che teneva sempre a portata di mano. Malauguratamente non si conosce la sorte di questo quadernetto (eppure sarebbe stato utilissimo per



Il luogo è il campo di gara di Ramacca il 7 dicembre 2013. Franco Posa è nascosto dal suo aiutante/recuperatore. Il suo Astrale appare in ottima forma

conoscere le linee della sua evoluzione progettuale). Del suo materiale pare si sia persa ogni traccia e sopravvive la memoria solo di quanto pubblicato sulla stampa del tempo che è purtroppo gravata da tutte le incertezze della scala di rappresentazione minuscola. Unica eccezione è la tavola che, il caso benevolo, ha fatto sì che finisse nelle attente mani di Mario Perrone il che ha consentito il lungo lavoro di ridisegno in scala originale di cui, a consuntivo, c'è da essere abbastanza soddisfatti.

Ci stava anche un altro nodo da sciogliere. Era noto che avesse avuto due momenti modellistici distinti: da giovane aveva lavorato ai Cantieri Navali dell'Adriatico a Monfalcone per poi spostarsi a Bari dove era stato geometra prima dell'Ente Acquedotti Pugliese e poi dell'Ente di Svi-luppo pugliese.

La foto che ritrae il nutrito gruppo dei modellisti locali e stata scattata a Ronchi e mostra una folla di ragazzi di età variegata. E' emersa, nel 2016, in maniera del tutto fortuita attraverso un contatto con Giorgio Crismani che l'aveva postata su FaceBook.

Nella didascalia dell'immagine si diceva che il ragazzo sottile, secondo da sinistra in piedi e con occhiali scuri, era proprio Ernesto Eikermann.



Nella foto (probabilmente scattata intorno al 1939 dato che il procedere della guerra rese difficili le manifestazioni più affollate e sorridenti) Eikermann regge un modello (ad elastico?) di forme compatte. Fra i tanti volti (mi pare siano 21), si riconosce solo Silverio Valentinsig (il primo a destra della fila anteriore) che, intorno al 1950, emigrò in Nuova Zelanda dove divenne aeromodellista insigne. Pubblicò su Modellismo il suo bel idrovolante SV 18 col motore da 3 cc di Sirolla di Pola (tecnico del silurificio di Fiume di cui sopravvivevano tre prototipi in collezione a Bologna)

Nella successiva telefonata è emerso che non sapeva nulla della persona, però la foto gliela aveva data Volveno Pecorari di Monfalcone, quindi la domanda è stata posta ad un altro maestro.

Volveno Pecorari era stato incontrato tanti anni addietro nel contesto di un raduno a Pavullo nel Frignano. Le presentazioni le aveva fatte Ninetto Ridenti e, per fortuna, si ricordava ancora.

Nel corso di una lunga telefonata emerse che il giovane Ernesto Eikermann era più o meno suo coetaneo ed entrambi lavoravano a Monfalcone. Ernesto stava nell'ufficio Tecnico di Progettazione Aeronautica dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico a stretto contatto con l'Ing. Filippo Zappata. Volveno, invece, lavorava sempre per i Cantieri Riuniti, ma più in produzione che in ufficio tecnico.

La vita modellistica di entrambi, però, era praticamente "congiunta". In pratica erano sempre insieme non solo nell'ambito del lavoro e dello svago modellistico ma anche nelle vicende della vita.

L'attività aeromodellistica, particolarmente turbinosa, era basata sull'aeroporto di Ronchi dei legionari che dista pochi chilometri da Monfalcone ed ora, a distanza di tanti anni, ne costituisce quasi il prolungamento.

Nella foto si distinguono diversi modelli a motore (almeno 3 su un complessivo di 20) il che è un fatto atipico nella realtà italiana dell'inizio anni '40. Questa "stranezza" merita qualche spiegazione.

Fra Venezia, Gorizia, Monfalcone e Pola, e considerando solo gli addetti dei Cantieri Riuniti, esisteva una enorme concentrazione di attività che davano lavoro ad oltre 12.000 maestranze. Esistevano quindi diffuse competenze tecniche che consentivano di utilizzare bene i motori modellistici, una tangibile disponibilità di denaro che rendeva possibile l'acquisto di motori stranieri che, forse, non transitavano nemmeno dagli uffici doganali, ma soprattutto esisteva la materiale possibilità (da intendere come presenza di officine attrezzate con adatte macchine utensili) di autocostruire i motori necessari. Di quest'ultimo filone esiste la testimonianza diretta di Oscar Piccini e di suo nipote Patuna che, lavorando ai Cantieri Navali Triestini, ebbero modo di costruire innumerevoli motori (la serie dei motori PIPA) che andavano a rifornire il circolo degli aeromodellisti di Monfalcone.

Quindi il giovane geometra Ernesto Eikermann, disegnatore presso l'ufficio progettazione dei cantieri dell'Adriatico, aveva affinato il "mestiere" di aeromodellista a contatto dell'Ing. Filippo Zapata uno dei "grandi" progettisti aeronautici italiani fra le due guerre. E questo spiega molte cose. Per esempio spiega da dove gli venisse la consuetudine a redigere lunghi elenchi di materiali e tavole dotate della lista dei materiali il che afferisce alla produzione industriale piuttosto che a quella modellistica.

Ad aprile del 1944 furono bombardati i Cantieri Navali e le Officine Aeronautiche e quella parte di Italia divenne oggetto delle mire espansionistiche della vicina Slovenia il che generò una miriade di situazioni di conflitto piccole e grandi. Nella seconda metà del 1945 la situazione a Monfalcone era divenuta particolarmente difficile. In quel contesto Ernesto Eikermann trovò modo di spostarsi a Bari riuscendo a portare con sé le sorelle e qualche brandello del suo passato aeromodellistico.

Da quel momento in poi non lavorò più in un ufficio di progettazione aeronautica ma non uscì mai “dall’ufficio tecnico” e trovò sempre il modo di continuare disegnare al tecnigrafo ed a progettare i suoi modelli con un approccio di tipo industriale. Il giovane Francesco Posa quando lo andava a trovare nell’ufficio tecnico dell’Ente di Sviluppo Pugliese lo trovava in piedi davanti al suo tecnigrafo su cui gli capitò pure di vedere la grande tavola di uno dei suoi progetti su cui andava lavorando con precisione certosina.

Comunque, già nella seconda metà degli anni 40, Eikermann era molto bene radicato nell’ambiente modellistico barese.



Questo gruppo è stato fotografato al raduno di Gioia del Colle il 9 maggio 1948. Il primo da sinistra è Silvano Boccianti di Taranto, il secondo è Franco Cuocci ancora di Taranto. Eikermann è il terzo in piedi da sinistra e con la sua aria più adulta, era chiaramente il maestro di quel gruppo. Il quarto da sinistra sembrerebbe Franco Cucumazzo di Bari, il quinto Franco Scafoglieri di Taranto. Seduto in primo piano e senza modello ci sta Franco Schino di Bari. Gli ultimi quattro dovrebbero essere tutti modellisti di Bari ma non sono identificati

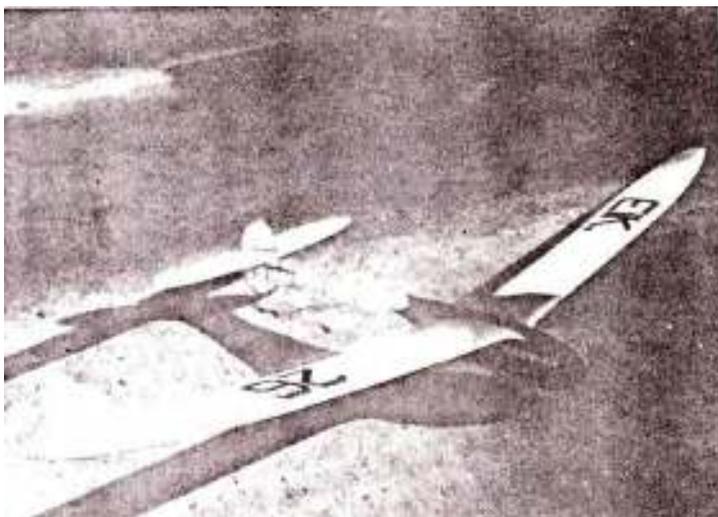
Nello stesso ambito temporale sono emerse altre immagini dall’archivio di Mario Perrone.

Non appariva probabile che esistessero in area pugliese altre immagini fotografiche del Simun Ter. Invece dall’archivio di Mario Perrone sono riemerse le foto (purtroppo sono solo fotocopie delle foto) da cui si deduce che nel suo soggiorno barese quel modello fosse stato ricostruito.

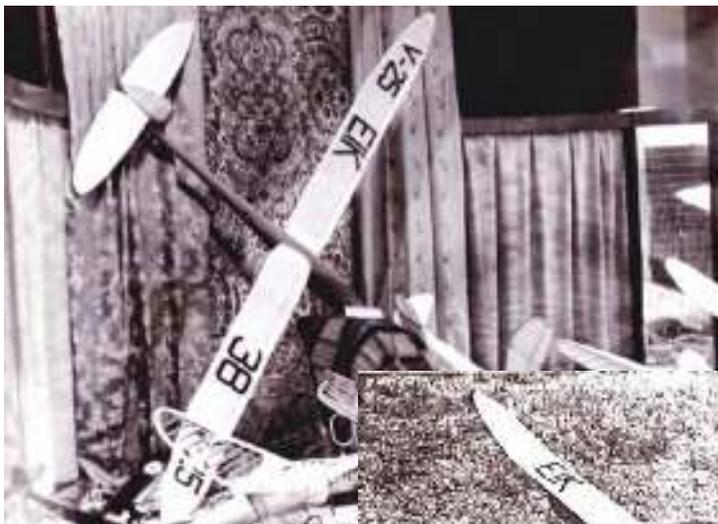


Questa foto mostra Eikermann con il suo elastico Dardo al XIV CN a Milano-Bresso nel 1951. Per inciso ci stavano 180 concorrenti a quella gara; altri tempi

Anche questa immagine si riferisce allo stesso CN nel '51. Il motomodello è il Brontolon

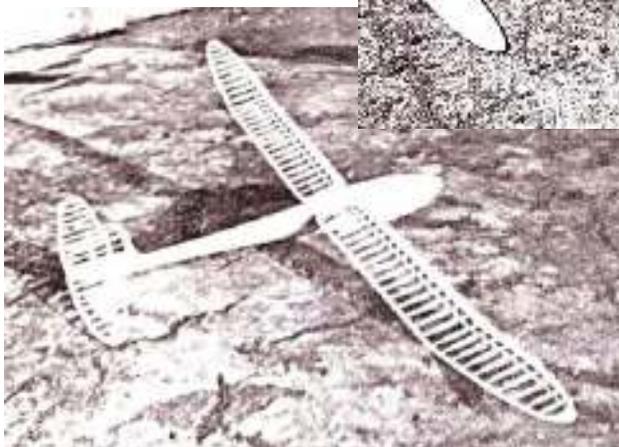


Un EIK 26 "probabilmente" costruito a Bari



Questa immagine documenta la mostra che fu allestita in una vetrina del centro di Bari nel 1949.

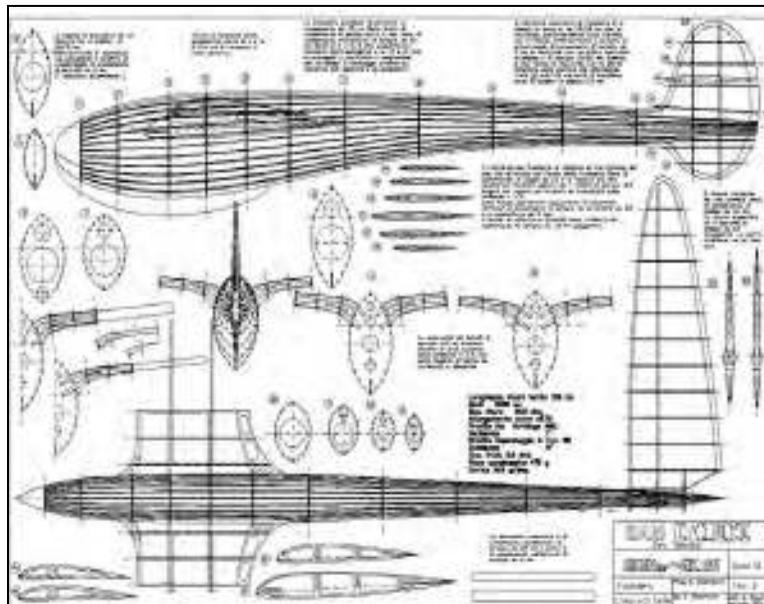
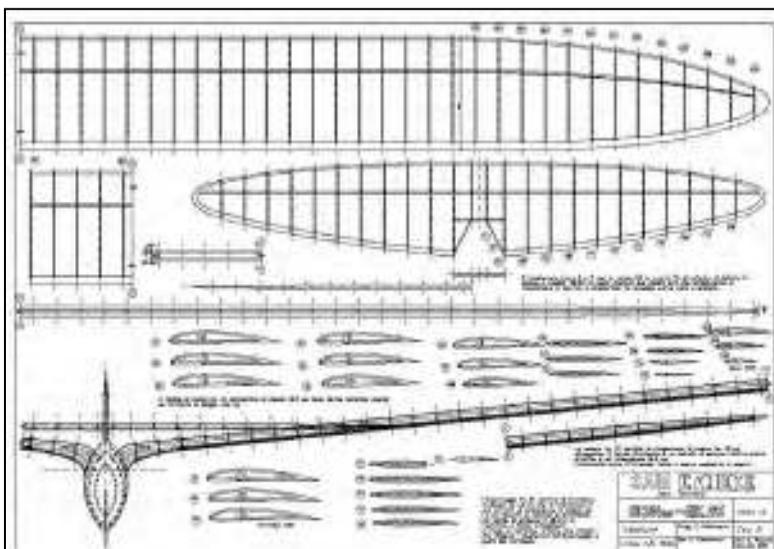
Il veleggiatore è l'Astrale



Anche il successivo Piviere è assai mortificato dalla modestia dell'immagine

Queste brutte immagini non rendono giustizia all'eccellenza della realizzazione del suo Astrale . ma è tutto quello che miracolosamente è riemerso





Questo è il risultato finale del lungo lavoro. In due grandi tavole sono stati ridisegnati i particolari costruttivi al reale. Non oso pensare a quale poteva essere il punto di vista del progettista. Probabilmente lo avrebbe considerato un lavoro inutile dato che, nel suo mondo, ognuno era in grado di risolvere in autonomia qualsiasi problema di progetto; bei tempi.

Che si trattasse dell'originale realizzato a Monfalcone è lecito dubitare per via delle particolari condizioni di chi è costretto a fare il "profugo". Le foto, quindi devono riferirsi ad una realizzazione di quando riprendeva a "vivere" nella sua nuova terra di adozione. Quindi a Bari si realizzò il tentativo di rinnovare quel progetto anteguerra ai fini della sua pubblicazione sulla stampa di settore che, purtroppo, non ha lasciato tracce sufficienti per arrivare alle tavole costruttive in questa revisione. Le tavole che, fra e fra, sono rinate afferiscono interamente al soggiorno istriano di Ernesto Eikermann. Il lucido del modello ebbe una sorte più benevola delle foto e dell'originale e, a meno di qualche cancellatura, che rimuoveva dei riferimenti ormai gravemente inopportuni, e di qualche danno occorso al suo rotolo di carta per lucidi, è sopravvissuto fino a noi consentendoci il ridisegno filologico del modello. Le foto dei modelli originali e nelle loro successive edizioni furono meno fortunate e, probabilmente, andarono smarrite nel contesto, che non parrebbe sia stato banale e privo di angosce, del trasferimento dall'Istria a Bari. Vicende lontane in cui quei profughi parlavano correntemente italiano e non avevano la pelle scura.

La nuova collocazione geografica fu ricca di eventi e di iniziative a giudicare dalla messe di immagini riemerse dalle nebbie del tempo.

Dopo tante difficoltà e tanto tempo qualcuno potrebbe chiedersi perché tanta insistenza nel lavoro su quel progetto di veleggiatore del passato. E' facilmente spiegato col "peso" di una promessa scambiata fra amici ma anche col desiderio di resuscitare qualcosa dell'aeromodellismo dell'Italia meridionale di cui, dai tempi remoti dell'Aquilone, si è sempre parlato poco. Ci stava anche tanta curiosità dato che, per uno dei due autori, il progettista è stato solo un nome a cui non c'era mai stata la possibilità di dare immagine fisica. C'era pure la speranza potesse saltar fuori un pezzetto di storia modellistica istriano-barese ai tempi di E. Eikermann che, dal nome, parrebbe piuttosto svizzero tedesco. Questo rende la vicenda ancor di più una normale storia dell'Italia meridionale che è una costellazione di popoli ed individualità tutte di origini diverse. A limitarsi alla sola Calabria, terra bellissima, il cui presente, non sempre, è allineato alla sua storia, si contano numerose comunità occitane, albanesi e greche ma tutte perfettamente omologate come locali. In tempi lontani, ma anche assai recenti, il livello di tolleranza nei confronti "delle quasi invasioni pacifiche degli altri" è stato particolarmente elevato. Così un modellista, con un cognome extracomunitario, dopo essere stato lungamente istriano, fino a che la cosa gli fu materialmente possibile, diventò pugliese in Puglia conservando le sue passioni ed arricchendo così la storia del modellismo italiano.

Mario PERRONE & Giacomo MAURO
(Gennaio 2020)

RED ZEPHYR

Facendo seguito al bell'articolo sullo "spaghetti Brown" di Giacomo Mauro di Angelo Fattoracci, pubblicato sul n°106 dell'Aquilone, per raccontare una piccola storia legata al Brown Junior, padre della stupenda replica in misure metriche, fatta su disegni originali di Arve Mozzarini.

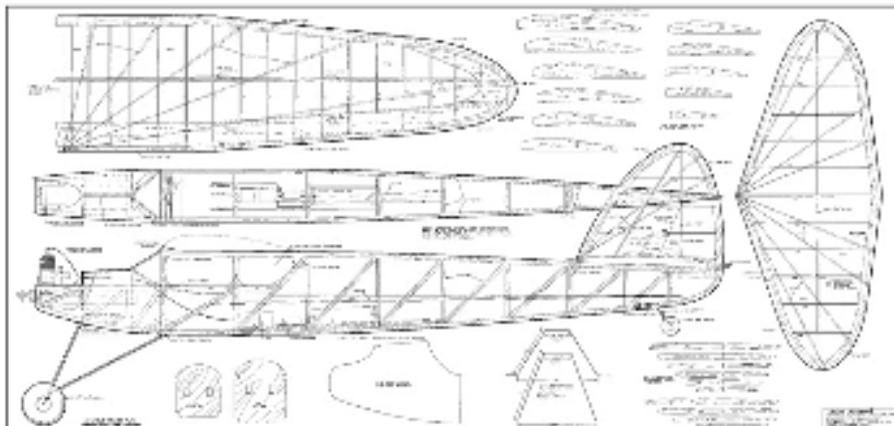
Tutto è cominciato un paio di anni fa quando ricevo una telefonata da un amico modellista che mi dice di trovarsi da un suo conoscente, collezionista di macchine d'epoca, e di aver trovato tra le sue varie cianfrusaglie, un vecchio motore da aeromodellismo di cui lui non sa cosa fare. Gli domando che marca è e lui risponde "Braun filadelfia".

Non capendo bene gli dico di mandarmi delle foto tramite whatsapp. Quando guardo le foto rimango stupito, dato che è un Brown Junior modello "B" e per di più originale prodotto tra il 1935-1936, come poi ho rilevato dal numero di matricola. Come avesse fatto ad averlo è un mistero. Mi chiede se possa valere la pena comprarlo ed io gli dico di sì.

Dopo pochi giorni ne vengo in possesso, con l'incarico di metterlo in funzione e predisporre l'impianto di accensione, trovare la candela e ripulirlo. Il motore è perfetto e non ha mai funzionato e, dopo aver rifatto la guarnizione del cilindro, il motore parte subito e gira benissimo, non è potentissimo, ma una 14X6 la tira. Restituisco il motore al proprietario, ma lui mi dice che non sa cosa farsene e me lo cedrebbe volentieri. Prendo l'occasione al volo perché, tra me e quel motore, è stato amore a prima vista, lo confesso e, a quel punto, mi viene voglia di vedere dal vero come avrebbe volato, originalmente, un modello motorizzato con quel tipo di motore che a me sembra decisamente moschetto ma che, a vedere video d'epoca di gare di aeromodelli, sembrava in grado di farcela bene.



Rapido giro di riviste e siti web, e mi faccio un piccolo elenco di progetti che prevedono quella motorizzazione, tutti disegnati nel periodo 1936-1940. La scelta è caduta sul Red Zephyr, prodotto a suo tempo dalla Scientific Model Airplane Co., utilizzando il disegno di Phil Bernhardt scaricato da Outerzone. Quanto questo disegno fosse aderente all'originale non sono in gra-



do di dirlo, anche per il fatto che non sono riuscito a trovare nulla riguardo ai piani originali od altro.

Il modello ha la struttura tipica dell'epoca, a due sole ordinate in fusoliera, quelle del motore, e con la fusoliera che è un cassettone stretto e lungo circa 150 cm fatto con listelli in balsa 8X8 e 8X10, con la parte anteriore del muso, fino all'inizio della cabina, rivestita di compensato da 0,4 mm. La sua costruzione mi ha messo in crisi non tanto per la difficoltà, ma per il fatto che ho dovuto andare a cercare una tavola di pino di dimensioni adeguate, difficilmente gestibile nel mio "laboratorio" che è poi il salone di casa.

Potete immaginare cosa ha detto mia moglie vedendo girare per la stanza, una tavola lunga 2 metri e larga 40 cm. Farne una più piccola non vale la pena, tanto la utilizzerò per l'ala.

Visto l'andazzo ritengo necessario fare in modo che il carrello, alto e con carreggiata ampia tanto da lasciare una luce da terra di almeno 10 cm ad una 14X6, sia smontabile e scelgo il sistema ad elastici e



pioli di fissaggio. D'altra parte, se non avete problemi di trasporto, potete anche scegliere di tenerlo fisso, ma non lo consiglio. Le uniche cose da curare con precisione sono la sella del piano di quota che ha una incidenza negativa, configurazione abbastanza in voga al tempo, e la flangia di fissaggio del piano di quota che lo deve assicurare in maniera stabile alla sella stessa, perché tende a spostarsi facilmente specialmente se il motore da vibrazioni come uno spark, causa problemi di centraggio. Io l'ho incollata a ricopertura terminata e l'ho fatta un po' più grande di quanto previsto sul disegno. Le ali in se, non hanno nulla di particolare, parte centrale piatta ed



estremità rialzate configurazione che a me piace molto.

Il problema è che il longherone è posizionato superiormente, a circa 2/3 della corda e si prevede un solo quadrello da 3X5, oltre la copertura del naso della centina per un quinto della corda ed un bordo di entrata da 10X15 bordo di uscita 6X18. Davvero poca cosa, specie se avete intenzione di renderla smontabile. Inizialmente ho pensato di

rendere smontabili le due estremità, ma a lavoro finito non c'era "struttura" per reggere agli sforzi, ed ho buttato tutto. Rifaccio il tutto ma stavolta scelgo di farla intera, e le cose sono migliorate. Per il resto la costruzione è classica, a parte l'uso abbondante di piattino e carta vetrata per la rifinitura. Il gruppo dei timoni, entrambi a profilo biconvesso simmetrico, è stato fatto seguendo il disegno e, sempre se li rendete smontabili, è obbligatorio adottare i tiranti di rinforzo tra direzionale e profondità, come da originale. Non vi do il solito consiglio "state leggeri nella costruzione" perché sono già leggeri di suo; evidentemente era una caratteristica dell'epoca lavorare con poco materiale.

Il modello finito, con ricopertura in oracover, impianto radio, motore e impianto di accensione completo, pesa 1400 grammi circa, ha una apertura

alare di 186 cm ed una superficie di 44 dmq, è un po' sgraziato con quella fusoliera così lunga ed il direzionale che si fa notare, ma è un bel modelletto in fin dei conti. Come per la maggior parte dei disegni dell'epoca, non viene indicato il baricentro e quindi si può andare solo per approssimazione. Vista la configurazione per il collaudo fatto a Maggio 2020, appena il lock-down me lo ha permesso, ho posizionato il baricentro al 30% della corda ed ho effettuato i soliti lanci a mano, per vedere di che morte si moriva. Ho spostato un po' in avanti la batteria della RX, per sicurezza, e ho acceso il Brown Junior ed il modello è decollato tranquillamente, salendo con un rateo costante, trainato dal motore proprio per quello che serve senza aver bisogno di alcuna correzione. La planata del modello è veloce, dato il profilo, ma è buona ed è stata corretta carteggiando la sella del profondità quel tanto che bastava a compensare gli spessori utilizzati, ma decisamente poca roba.

Volete sapere come è andata a finire? Male. Male perché dopo un paio di settimane di voli tranquilli, i servocomandi utilizzati, che non erano di buona qualità evidentemente, si sono improvvisamente impazziti, posizionandosi a fondo corsa proprio in decollo, evidentemente disturbati dall'impianto spark.



A nulla è servito togliere motore (quel servo era nuovo di zecca!)

perché le ali hanno ceduto, e tutto è tornato in terra. Quindi, oltre a consigliare la costruzione di un Red Zephyr, vi invito caldamente ad utilizzare servi di ottima qualità sul vostro modello, soprattutto se utilizzate un motore spark. Morale della favola (soprattutto per me) anche se utilizzate una radio 2.4 ghz perché la ricevente non ha problemi di interferenze con quei tipi di motori, i servi però potrebbero averne. Tornato a casa col solito sacco nero pieno di pezzetti, il Brown Junior, amorevolmente ripulito ed avvolto in uno straccio ed una nuova esperienza sulle spalle, ho deciso che non poteva finire così, ed allora mi sono detto "ricostruisco il Red Zephyr o ne faccio un altro? Il seguito alla prossima puntata, perché non è finita qui.

A presto.

Curzio Santoni

L'F339 di ANGIOLINO SACCANI

Un poco di storia

L' F339 è un modello biplano disegnato da mio padre Angiolino (classe 1916) attorno all'anno 1938 e deve la sua fama all'iscrizione alla prima edizione del Congresso Internazionale della Stampa Aeronautica svoltosi a Roma nel giugno 1939. In quell'occasione è nata la sua fama ed il suo mito che nell'amarcord dura ancora grazie anche alla cronaca dell'allora delegato RUNA Giovanni Fabbi pubblicata sull' Aquilone n.22 del 1941. Nell'articolo, corredato da un disegno prospettico a cura di Giuseppe Cavara, molto artistico secondo l'uso dell'epoca, vengono riportate alcune caratteristiche del modello originale: motore Gil 10cc., profilo alare NACA 23009 con allungamento circa 11, sezione maestra della fusoliera a forma di esagono irregolare molto allungato. Carrello su due gambe a sbalzo in filo d' acciaio da 5mm. con ruote pneumatiche di 8,5 cm. di diametro. Peso totale del modello 1600 grammi distribuiti su 48 dmq. di superficie portante per un carico alare di 33 gr/dmq. Il modello in realtà non figura fra i classificati di quel concorso perché, si legge nell'articolo *"...non potè classificarsi in modo corrispondente alle sue qualità ... lanciato per un breve volo di prova effettuò un volo superiore, come durata, a quello del vincitore della gara stessa ma andò a schiantarsi irrimediabilmente contro una casa nelle adiacenze dell'aeroporto del Littorio."*



Il biplano F339 di Angiolino Saccani, in gara per il Grande Encontro di Roma.

Il volo " *superiore* " terminato con un irreparabile "scassata" e l'abile articolo di Giovanni Fabbi diedero inizio al mito, sostenuto anche da due fotografie in bianco e nero che per decenni riposarono nell'album dei ricordi di famiglia e che verranno riprodotte, tra tante altre, nel bel libro di Daniele Vescovi edito nel 2012 a cura della SAM 2001 che rievoca gli avvenimenti di quel giorno con una approfondita e appassionata ricerca di testimonianze e foto d'epoca.

La riedizione del modello

In precedenza, in procinto di diventare nonno, e volendo celebrare la nascita del mio primo nipote con una nuova costruzione, misi mano all'album dei ricordi. Scartato il biplano, la cui costruzione mi pareva superiore alle mie possibilità, la scelta allora cadde sullo Strale, un modellone monoplano ad ala alta pubblicato sul notiziario SAM 2001 n.73. Per qualche anno all'F339 non pensai più. L'imprevedibilità del fato prese corpo in una telefonata del nostro compianto Daniele Vescovi che era in cerca di materiale per la pubblicazione del libro sul sopra citato Congresso della Stampa Aeronautica. Non

so quale strada lo condusse fino a me ma, fù come fù, in quell'occasione le foto dell'F339 uscirono dall' album dei ricordi per essere riprodotte a scopo pubblicazione. Alcune copie cominciarono a girare sul mio tavolo da lavoro, ed a tentarmi, ma sempre ritenevo l'impresa superiore alle mie capacità. Ragionando, non avevo che quelle foto e non avevo ancora ritrovato l'articolo dell'Aquilone 1941 che riemerse, in fotocopia in modo inaspettato, in occasione del riordino di una libreria, lavoro intrapreso per occupare il tempo in occasione del lock-down 2020.

A quel punto, libero da altre costruzioni, avevo appena terminato una riproduzione radioguidata dell' aliante Canguro in scala 1:5, e da altri impegni distrattivi, riconsiderai con serietà la fattibilità della costruzione del biplano. Sono consapevole che i puristi da questo momento in poi saranno molto perplessi, ma senza dilungarmi troppo in considerazioni filosofiche e senza entrare in un dibattito senza tempo con gli interpreti del com'era o niente non penso che l'aggiornamento ai tempi stravolga i progetti originali.

Alla fin fine le ultime versioni dello Spiffire erano molto diverse, per motorizzazione e particolari strutturali e aerodinamici conseguenti, dal primo prototipo di Reginald Mitchell del 1936 ma questo nulla toglie alla bontà del progetto e ai meriti del suo progettista.

Guidato da questa convinzione e forte dell'esperienza con il sopracitato Strale col suo motore spark d'epoca puntai fin dall'inizio su una più pulita e meno stressante, per modello e modellista, motorizzazione elettrica.

Oltre ai pochi dati citati dall'antico articolista ero totalmente all'oscuro sul dimensionamento generale che ho cercato di ricavare dalle foto in mio possesso pur consapevole degli errori derivanti dalla prospettiva non ideale delle immagini e partendo dalla misura chiaramente citata del diametro delle ruote ho cercato, con approssimazione e buon senso, di ricavare quelle mancanti studiando e meditando sulle foto disponibili. Ne è risultato un modello tele-



controllato/disturbato a due assi, di 140 cm di apertura per l'ala superiore e 120 cm per quella inferiore (proiezioni in pianta) decalate di 3 cm. Il profilo adottato è, come nell' originale, il NACA 23009 con corda di 18cm. per l'ala superiore e 15 per quella inferiore.

La distanza fra le due superfici per effetto della dimensione della fusoliera e del diedro di 5° a gabbiano, invertito per l'ala superiore con gomito arrotondato, è di 27 cm. Con andamento parallelo per tutta l'apertura. Entrambe le ali hanno pianta rettangolare con estremità arrotondate; a irrigidire la struttura 4 tiranti in acciaio intrecciato e un montante di estremità per parte. Inci-

denza 0° per l' ala superiore +1,5° per quella inferiore.

La fusoliera presenta 9 ordinate, collegate da 8 correntini di diverso spessore, di forma esagonale allungata ed è lunga 90cm. Fuori tutto, con sezione massima di 15x6 cm. all'interasse alare; 60cm. l'apertura dei piani di coda a doppia rastremazione ed estremità arrotondate con superficie mobile al 50%. Il timone verticale di 21 cm. è pure diviso al 50% con la parte mobile; le superfici di coda presentano entrambe profilo biconvesso simmetrico NACA 0009 ridotto al 9%..Tutta la costruzione è tradizionale in legno e completamente manuale. Le centine ricavate con il sistema a pacchetto, le ordinate di fusoliera, a traforo, sono state allineate su un listellone quadrato centrale

predisponendo le stesse ordinate per il "vuoto centrale" pretagliando la parte da asportare lasciando ponticelli intatti eliminati, a irrigidimento ottenuto, con il Dremel. Per la costruzione delle ali con diedro speculare sono stati approntati due scaletti differenti. Le foto della struttura spero possano, meglio delle parole, illustrare le caratteristiche della costruzione, sono comunque a disposizione



per chiarimenti qualora qualcuno volesse cimentarsi. L'intera struttura è rivestita in Coverall incollato al perimetro delle superfici, teso con ferro caldo e impermeabilizzato con più mani di turapori e carta colorata per le decorazioni. Con il dimensionamento calcolato con l'approssimazione descritta, sono consapevole di avere ottenuto una versione VEROSIMIGLIANTE all'originale che presenta una superficie portante totale di 43dmq. con peso in ordine di volo di 1460 gr. e carico alare di 33 gr/dmq. come l'originale, ma che in ossequio alla verità ho ribattezzato F339r.

In attesa del volo di collaudo

La costruzione si è protratta ben oltre il lockdown e siamo arrivati all'autunno 2020 con la ripresa del contagio e il mio collaudatore di fiducia, mio figlio, bloccato nella regione in cui risiede. Poi l'inverno con la meteo sfavorevole ed ora siamo ancora con le limitazioni al movimento, tutto ciò ha impedito fino ad ora di procedere al collaudo.

In attesa del volo iniziale avevo preparato l'articolo di presentazione con finale aperto, ma è intervenuto anche un blocco del computer nuovo su cui l'avevo salvato; le riparazioni dell'hardware ha comportato la perdita di tutto il software per cui ho dovuto riscrivere anche la presente memoria.

Vuoi vedere che questo modello vuole continuare a vivere nel mito?
Almeno per ora!

Stefano Sacconi

IL DEFILIPPIS

La storia inizia nel 1949 quando Cargnelutti, animatore dell'AGO Torino, decise di iscrivere una squadra al Concorso Nazionale. Evangelisti era il veleggiatorista, Cargnelutti l'elasticista, mancava il motomodello. Defilippis, che aveva un Elia 6cc usato sui telecontrollati, fu convinto a farne uno.

Nacque un modello sui due metri ma non fu un successo, alla prima gara a Novi Ligure, il motore si staccò dal modello assieme alle longherine.

Nel frattempo il gruppo FIAT Torino aveva ricevuto due Mc Coy 19 glow-plug e, molto sportivamente, ne prestò uno a Defilippis. L'altro motore andò a Padovano della FIAT che con il "TigerRag" vinse il titolo di campione Italiano al Concorso Nazionale del 1950.

Defilippis iniziò subito a progettare un nuovo modello per il Mc Coy, non amando molto le pinne che riteneva poco rigide, scelse la forma che vedete.

Secondo problema il profilo, scelse il Gottinga 602 di cui Frank Zaic parlava molto bene.

Il motore venne montato invertito ed il centraggio salita a sinistra e planata a destra. Partecipò al concorso Nazionale del 1949 ma causa il motore invertito ebbe problemi di ingolfamento ed il piazzamento fu mediocre.

Nel frattempo il regolamento FAI aveva ridotto la cilindrata nei motomodelli a 2,5 cc. Defilippis acquistò uno dei nuovissimi G 20 che montò diritto sul modello. Finalmente il modello era a punto, vinse la Coppa Nord a Torino e fu secondo a Novi Ligure nel 1951 e 1952 e terzo al Concorso Nazionale del 1953.

Il tempo passò. Per l'Europeo avevo già il Playboy vincitore l'anno precedente ma decisi di costruire un secondo modello e scelsi il "Defilippis" ingrandito del 25%. motorizzandolo con motore elettrico Cyclon.

Provai a lungo i due modelli, il "Tiger Rag" saliva meglio ma il "Defilippis" era nettamente superiore in planata.

Lanciai per primo il "Defilippis" che incappò subito nella più forte termica che abbia mai visto. Per non perderlo di vista spensi il motore 6 secondi prima del tempo massimo ma il modello continuò a salire anche se avevo il timone di profondità tutto a picchiare e dopo un minuto lo persi di vista.

Fu ritrovato semidistrutto da un contadino il giorno dopo, ma potei recuperare radio, servi, variatore e motore.

Non ricordo per quale motivo passai copia del tritico a Mersecchi che ne fece una versione short kit di, mi sembra di 185 o 190 cm.

Con questo modello Mersecchi vinse l'Europeo e diverse gare.

Anche altri modellisti ottennero ottimi risultati con il short kit di Mersecchi.

Il tempo passò.....ed arrivò il Covid.

Abito in un villaggio alle porte di Ginevra ma volo in Francia sul campo del Club Modéliste Pays de Gex (CMPG) che si trova a 12 km da casa.

Per controllare i droni, i burocrati Francesi hanno deciso che dal 2018 tutti

gli aeromobili senza pilota a bordo del peso superiore a 800 gr devono essere immatricolati. Ho quindi immatricolato i miei modelli ma contemporaneamente ho deciso che tutti i miei futuri modelli sarebbero stati di peso inferiore ai fatidici 800 gr.

Causa Covid la frontiera con la Francia è stata chiusa per diversi mesi. Non potendo andare a volare decisi di mettere ordine tra i molti trittici e disegni di modelli. Tra i modelli che intendevo costruire misi anche il trittico del "Defilippis" e feci il disegno nelle dimensioni dell'originale, 140 cm. di apertura. Come motorizzazione, dato che sul campo, per ragioni di rumore, non si possono usare motori termici, scelsi l'Hacker B20 elettrico con riduttore 4:1, elica 30x15 e batteria 3S 1000 mA.



Dato che l'Hacker pesa solo 70 grammi contro i 120, se ben ricordo, del G 20 ho cercato di posizionare variatore, batteria, servi e ricevente il più avanti possibile per mantenere il GC al 85% come da disegno. Cercai di costruire il più leggero possibile usando balsa leggera salvo i longheroni alari ed i due longheroni principali della fusoliera, ma per avere il buon centraggio fui costretto ad aggiungere 35 gram-

mi di piombo. Il modello in ordine di volo arrivo a 575 gr.

In volo il modello si comporta direi meglio della versione con motore termico. In 17/18 secondi max il modello arriva a 140/150 mt, altezza massima consentita dal regolamento Francese sul campo dove volo. La potenza dell'Hacker ridotto e abbastanza simile a quella del G 20 prima serie, penso che la migliore salita sia data dall'elica 30x15 contro la 20x12 del G 20.

Anche la planata è molto buona e non risente del carico leggermente superiore. Il modello è centrato quasi alla "volo libero" con due gradi di motore a destra e due di negativa, sale in leggera spirale a sinistra e uso la radio solo al momento dello spegnimento motore quando dò un po di deriva a sinistra per serrare la virata in modo che, spegnendo il motore, il modello si trova praticamente in piano. In planata è centrato per andare dritto, ogni minima deviazione a destra o a sinistra è indice di termica; non resta che virare più stretto o più largo in funzione dell'intensità dell'ascendenza.

Gianco Lusso- Ginevra

23 marzo - L'ultimo di CARLO PAOLO VARETTO

Oggetto: *Non ci sono solo gli americani.*

Ciao ragazzo. Come vedi, l'efficienza della mia cognatina è sempre valida e traduce per te ciò che io dico. Naturalmente sto cercando la foto giusta e la troverò.

Nei mesi di maggio degli anni 47-49 piazza d'Armi si riempiva di tartajole perché iniziava la gara dei 65. Vi racconterò il come e il perché si costruiscono. Una sera nella casa di Cargnelutti, futuro vincitore dell'S.N.A. Erano altri tempi e chiesi ai miei genitori il permesso di stare fuori alla notte, permesso che mi fu accordato.

Incominciammo con Claudio a definire il tragitto. Prendemmo le 4 liste che costituiscono la struttura dell'ala e tutti e 4 insieme facemmo gli incastri per inserire la costa che costituisce il profilo mcBridey. Fatto questo incolammo il tutto. Ricordo che la ciano non c'era e il collante lo facevamo noi con la pellicola raschiata, l'acetone e gocce di olio di ricino. Appena incollato procedevamo con un colpo di fon. A quel punto la struttura è terminata e la mettiamo nella vasca da bagno. Dopo il tempo sufficiente viene estratta, asciugata e messa con giusto diedro usando varie enciclopedie. Appena in posizione viene sottoposta a rapida asciugatura; per assicurarci della perdita di umidità abbiamo usato il fon. Nel frattempo abbiamo costruito i timoni orizzontali e verticali con traliccio 2x3, 2x4. Si procedeva alla costruzione della fusoliera, quasi sempre triangolare, un listello in meno, e usando bottiglie o pintoni davamo forma alle varie pale dell'elica usando dei trancet 0,6. Non vi erano attrezzature particolari e l'elica girava finché ne aveva e poi rimaneva lì a disturbare. La ricopertura era fatta solo nella parte superiore e si usava la famosa jeep che aveva lo svantaggio di avere colori sbiaditi. Il 65 era determinante e ricordo che Conte misurava e tagliava in più. Il 65 era tassativo. Poi iniziava la gara. Molti modelli venivano naturalmente persi; ricordo la vocione di Conte nel magnificare le cose sue (come nel suo catalogo). Ricordo Giulio Gastaldo, abilissimo ad avviare la giusta quantità di gomma per seguire il giusto e non troppo per non perdere di vista il modello. In quell'occasione conobbi Eraldo Padovano, 1928, elegantissimo con un completo di buona stoffa e le braghe alla zuava, naturalmente ed io 1930 (noi eravamo abituati alle stoffe UNRA). A quel punto iniziava la gara. Ancora ora molte sere le passiamo a chiacchierare su skype (oh, che bei). In quel tempo oltre ai modelli giocavo a rugby, come trequarti, nella squadra del Tacoboy del Sommeiller e come si vede dalla foto il Taco non ci permetteva un grammo di grasso, come si vedrà dalla foto.

La domenica pomeriggio tutti al campo volo Aeritalia, dove era in atto una sfida tra i due gruppi torinesi. In questo caso non più 65 ma modelli disegnati e depositati dai concorrenti. Praticamente i gruppi erano due: la S.A.T.I.

(squadra Aeropiccola torinese) con Conte che faceva tutto lui, mentre l'AGO e l'ing. Mario De Benedetti si avvaleva dell'aiuto di Gigino Maina e Mussa Iriero. I due modelli concorrenti partivano assieme e vinceva chi atterrava per ultimo. La gara veniva ripetuta diverse volte anche non nello stesso giorno ma sempre con lo stesso modello. Ricordo al rientro in massa i cicloaeromodellisti lungo corso Francia ed era sempre pieno di donne. Una volta c'era una veneta a cui tutti davano una pacca sul didietro. All'ultimo lei si volta e dice: "non c'è più nessuno?" Poi ci fermavamo al barcarotto a bere un frapé.



Caro Carbini,

Voglio riferirti della situazione di Varetto Carlo.

Da tempo soffre di mielite multipla che con le cure sembrerebbe avviarsi a soluzione. Due mesi orsono un gonfiore ad un polpaccio ha richiesto un suo ricovero con intervento chirurgico per la ricostruzione di 5 vasi sanguigni. Ha perso molto sangue e subito trasfusioni.

Per sua sfortuna l'ospedale dove era ricoverato si è rilevato focolaio di Covid. Trasferito in altro ospedale non infetto è stato curato per farlo ristabilire; non era più in grado di stare in piedi, aveva perso 20 kg di peso.

L'ospedale, per necessità di posti, lo ha trasferito in un'altra sede per continuarvi le cure di recupero/convalescenza.

Due giorni or sono, sembra di sua iniziativa, si è alzato dal letto ed è subito caduto battendo violentemente la testa. E' stato subito portato al pronto soccorso al primo ospedale dove aveva avuto l'intervento alla gamba e si era infettato.

Qui ne seguiamo la storia tramite la moglie che è assistita dalla sorella, cognata di Carlo. Siamo numerosi che ci informiamo giorno per giorno e tiffiamo per lui. Ma non possiamo aiutarlo concretamente se non per la vicinanza che gli manifestiamo attraverso la moglie.

Quando mi arriverà il tuo L'Aquilone glielo farò avere con le firme di tutti gli amici. Se fai in tempo prima della spedizione firmalo anche tu.

Grazie

Saluti eraldo padovano 13 febbraio.

ha! LE “RUOTE BALLON”

Era il 1946 quando Luigi Pinto, per gli amici Ginetto, finì il liceo scientifico. La città era Lecce che è stato il luogo della mia vita di ragazzo e della prima formazione modellistica. Quell'estate l'amico ci notificò che si sarebbe iscritto in ingegneria in una università del Nord. Puntualmente in autunno Ginetto si trasferì a Bologna. I viaggi di quella portata erano un evento epocale negli anni dell'immediato dopoguerra. Il suo primo ritorno a casa fu nell'imminenza del Natale ma servì solo per un breve saluto. Il successivo ritorno fu in estate e fu tutto un vorticare di incontri, di chiacchiere e notizie.

A Bologna si era integrato in fretta e nel migliore dei modi nell'ambiente studentesco tanto che riuscì a farsi sottoscrivere un "papiro" da un "venerabile anziano". Si trattava dello speciale lascia passare che consentiva di muoversi con un certo grado di sicurezza nei confronti delle possibili angosce dei colleghi più anziani. Erano altri tempi e quegli imbarazzanti riti di iniziazione, che erano le feste della matricola, erano quasi obbligatori per chi non si fosse opportunamente fornito del foglio di esenzione che, in genere, non era gratis.

Comunque, lui era un aeromodellista tutto d'un pezzo quindi fu altrettanto veloce a radicarsi nell'ambiente bolognese che era particolarmente attivo. A Bologna frequentava il Gotha dell'aeromodellismo nazionale del momento fra cui Sorino Garofali (già un reputato costruttore di motori), Pino Gottarelli (ben noto progettista dei primi acrobatici U Control) e Pier Achille Cuniberti (che all'epoca non era ancora un artista di gran nome ma solo un inesausto disegnatore di progetti suoi ed altrui).

Alla memoria urge una piccola digressione proprio a proposito di Pino Gottarelli che era in quegli anni la più nota icona dell'aeromodellismo bolognese. Lo conobbi personalmente quando, nel 1947, fu spedito presso l'aeroporto di Galatina a frequentare il corso di allievo ufficiale di complemento in aviazione. Una presenza così eminente fu imbrancata senza indugio nel baldanzoso circolo dei modellisti leccesi. Anche lui fu coinvolto con il volo degli U Control nella piazza della posta in edizione notturna. Altri tempi.

Lo rividi l'ultima volta a Bologna nel 1957 in occasione di una delle mie numerose visite all'officina di Garofali. Lui stava per partire dato che era sta-



*Luigi Pinto Ginetto
Lecce 10.09.47*

to richiamato in servizio attivo come istruttore pilota. Poco tempo dopo seppi della sua prematura scomparsa in un incidente di volo ai comandi di un F84 nel mare davanti Rimini.

I contatti fra Ginetto Pinto e Cuniberti aeromodellista ebbero esiti più complessi di quanto prevedibile in ambito modellistico in quanto fu proprio lui l'abile illustratore del Papiro di cui parlavo prima. Questo era ed è (dato che il suo proprietario lo conserva fra le più care reliquie della sua giovinezza) un ampio brandello di carta grigia da pacchi. In calce reca la firma del Venerabile Anziano che garantiva "l'impunità" dell'allora matricola ad ingegneria ma il "decoro" del documento è legato all'immaginario, come dire di settore, e che l'ambito, scopertamente canzonatorio, svuota di oggettivo senso erotico.

Dato il "credo" modellistico di Ginetto e del suo disegnatore, non mancano sul foglio singolari "macchine" volanti dotate di ali pennute oppure di altre analoghe macchine in guisa di batteria antiaerea che lasciano partire raffiche goccianti verso le prime. Insomma non è che quell'opera autografa (quindi sicuramente preziosa) di Pier Achille Cuniberti, in arte PIRRO, che proprio in quegli anni frequentava con estremo successo l'Accademia di Belle Arti di Bologna, sia esattamente castigata o incorniciabile sulle pareti del salotto domestico. A pensarci bene sul lato destro del foglio compare una bella ragazza di forme prorompenti, quanto largamente esibite con una didascalia che recita "In hoc signo vinces". In posizione simmetrica compare dell'altro (la cui didascalia proclama "In hoc signo perdes") ma è inessenziale sul filo della memoria.

Con queste premesse figuriamoci cosa non ebbe da raccontarci Ginetto quando, l'estate successiva, potemmo finalmente chiacchiere con lui.

Ci parlava di cose di cui avevamo solo vaga cognizione attraverso la lettura della poca stampa di settore che arrivava, fortunatamente, in città. Praticamente fummo convocati in modo da farci toccare con mano i primi listelli di balsa della nostra carriera e, soprattutto, me lo ricordo come fosse ieri, per maneggiare un bellissimo esemplare di G13. I racconti che sentimmo presentavano gli aspetti dell'aeromodellismo che erano assolute novità per noi e li ascoltammo con gli occhi sgranati e con il desiderio di saperne sempre di più. Fra le cose stupende che Ginetto aveva per le mani ci stavano anche delle bellissime ruote ballon di gomma morbida dotate di uno stupendo mozzo di alluminio tornito in due valve avvitate insieme.

Sul punto però Ginetto era molto evasivo. Noi invece eravamo sempre più insistenti. Infine con un sorriso sornione ci comunicò che: "le ruote" si comprano in farmacia". Dopo aver assaporato sulle nostre facce la più completa perplessità lui si limitò a dire che quelli erano "pessari" di cui in farmacia ce ne stava di tutte le dimensioni.

I dettagli possiamo sottintenderli comunque la cosa era stimolante al massimo quindi avevamo tutti una gran voglia di comprare anche noi quelle

ruote così speciali ma ci stava un grosso inconveniente; non era troppo facile nella Lecce del 1947 andare in farmacia a fare un certo tipo di domande.

Alla fine i più coraggiosi, ed ovviamente ero della partita, si recarono nella farmacia più fornita della città. Quando una decisione è presa non sono più possibili i ripensamenti, però è dura quando invece di un maturo farmacista ci si ritrova davanti “una” farmacia e pure giovane e carina. Qualcuno propendeva per rimandare la domanda a tempi migliori ma poi prevalse la linea dura. Con le facce fintamente composte ci presentammo al banco ma la voce non voleva uscire dalla gola. Visto che la farmacia ci guardava con aria sempre più interrogativa riuscii, alla fine, a borbottare cosa volessimo. Mi toccò ripeterlo un paio di volte finché la farmacia, arrossendo un po’, riuscì a capire il mio borbottio. A questo punto insorse un problema a cui non avevamo pensato; la farmacia, molto in imbarazzo, ci chiese di che dimensione ci serviva il pessario. Dentro la nostra testa era chiaro di che dimensioni ci servissero ma non era facile cavarsela a gesti, lì in pubblico, e pure davanti ad occhi femminili che erano sempre più divertiti e sfrontati.

Insomma un imbarazzo da morire. La situazione fu salvata proprio dalla farmacia che, capito l'imbarazzo, avendo deciso di stare al gioco, sempre più con aria complice, tornò dal retro con una grossa scatola di cartone ricolma di pessari di tutte le misure e di tutti i colori. Il contenuto ci fu sciorinato sul banco con aria sbarazzina e fu così che, anche i modellisti di Lecce, nell'estate del 1947, poterono dotare i loro modelli volanti di ruote ballon.

Per essere di gomma, e pure molto morbida, lo erano ma non bisognava cavillare troppo sui colori che nulla avevano a che fare con quelli canonici delle vere ruote d'aereo.

Sono passati un mucchio di anni dall'estate del 1947 e sia io che Luigi Pinto siamo un po' cresciuti; nel frattempo però il ricordo di questa storiella minima, di un tempo che non c'è, più mi fa rasentare la commozione.

Ah! I pessari di Lecce.



Questa foto riemersa dal mio archivio fotografico mostra Ginetto qualche anno dopo l'avventura narrata. Il corso di pilotaggio per conseguire il brevetto a motore era un obbligo a cui in pochi ci sottraemmo.

Siamo nei primissimi anni 50 ma la foto non è datata.

Domenico Candido

Nota di MarZu

Siamo a cavallo del '45, o anche prima, per aver conosciuto e utilizzato per i modelli questi "aggeggi" che si acquistavano in farmacia e pomposamente in campo aeromodellistico furono ribattezzati col nome tecnico "ruote ballon" ovvero "pessario pneumatico in gomma, gonfiabili, per utero prolasato "original India rubber pessar".

Ne possiedo ancora tre trovati qualche decina di anni fa tra i prodotti medicali, in una farmacia in disarmo.

Ovviamente sono nuovi e potrebbero essere utilizzati, opportunamente completati con un cerchione di legno o di alluminio lavorati al tornio o con faccette tonde unite tra loro, magari adattate a mano, comunque ruote ideali per modelli leggeri che però si bucavano spesso e si tagliavano tuttavia riparabili come le ruote da bicicletta. Erano ruote molto delicate, quindi, ma nono-



◀ Tre scatole di "ruote ballon"

Nel contenitore dell'anello vaginale o "pessario" sono riportate le caratteristiche del prodotto.

Il righello permette di valutarne le dimensioni



UN NUOVO 2,5 cc



Un caloroso saluto a tutti gli amici e lettori di Aquilone , dopo una breve parentesi di inattività ho ripreso ad usare il mio tornietto con il solito obiettivo di divertirmi.

Si parla ancora una volta di un glow di 2.5 cc con la configurazione generale che assomiglia molto a quella dei motori COX che a me piacciono davvero tanto, ovviamente ho inserito alcune differenze che vado brevemente a descrivere.

Per la prima volta ho voluto provare a costruire un accoppiamento AAN, la camicia è ricavata da barra di alluminio 6062 con una nichelatura dura, lo stesso trattamento che usa il giapponese OS, mentre il pistone è ricavato da uno spezzone di trafilato speciale con 30% di silicio che mi è stato gentilmente regalato da Alberto Dall'Oglio che colgo l'occasione per ringraziare, da molto tempo sui suoi potenti motori lui usa questa super lega di alluminio.

Un'altra novità anche nella costruzione del carter motore; ho voluto cimentarmi con una fusione in terra di alluminio, per la fusione della lega ho usato la mia vecchia forgia a gas e poi è bastato seguire le istruzioni descritte molto bene su un manuale in lingua inglese particolarmente adatto ai principianti.

La forma dei travasi si è rivelata abbastanza complicata perché ho cercato di simulare quelli usati sul COX TD 15 MK2, hanno delle forme particolari e sono stati ricavati asportando mate-



Carter grezzo appena estratto



Lavorazione interno travasi

riale all'interno del cilindro, rispetto al COX però il mio scarico è rivolto al posteriore.

Per l'albero motore niente cuscinetti a sfere ma semplice bronzina, però sull'albero motore ho applicato ancora la nicelatura dura, la bilanciatura è stata fatta scaricando come di consueto la "mannaia" dell'albero per poi ricoprirla con un anello di alluminio fissato con epossidico, il passaggio miscela interno è stato lucidato e come tocco finale ho realizzato sempre con epossidico anche uno "scivolo" per agevolare la fluidodinamica.

Ho scelto una fasatura un poco più spinta del solito: scarico 150°, travasi 130°, aspirazione 220°/420° e anche per il venturi questa volta sono stato largo con $\varnothing 5$ mm.

Come sempre non mancano gli errori e soprattutto difetti il più grosso dei quali risiede nei materiali che ho scelto per l'accoppiamento; le due leghe di alluminio possiedono coefficienti di dilatazione troppo differenti tra loro e dopo poco tempo il gioco pistone/cilindro aumenta fino a ridurre la compressione e di conseguenza anche le prestazioni.

Diciamo che ero preparato a questo difetto poiché mi era già stato "preannunciato" da amici che di motori ne fanno molto più di me e colgo l'occasione per ringraziarli; l'esperienza di Castagnetti, di Rossetti e di



▲-Lavorazione venturi

▼ Controllo montaggio cilindro



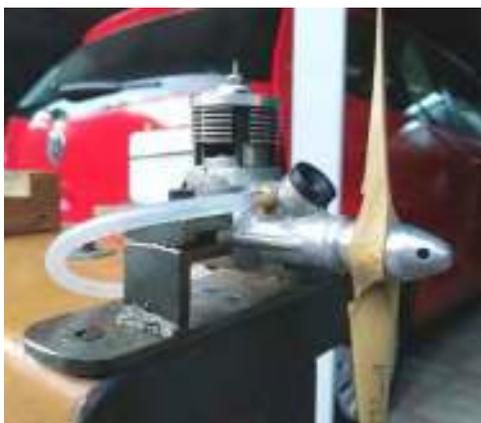
Buoso si rivela immancabilmente valida. Anche il sistema di fissaggio del cilindro con 4 viti lunghe passanti non si è rivelato una scelta saggia, la dilatazione del cilindro in alluminio è maggiore di quello delle viti in acciaio e quindi porta a delle leggere deformazioni/distorsioni sulla cilindricità interna che non sono certo “salutari” per le prestazioni. Il motore fino ad ora ha girato solo al banco consumando circa ½ litro di miscela con una percentuale di nitro variabile da 10% al 30%, va in moto abbastanza facilmente sia a caldo che a freddo usando l'avviatore e nonostante tutto riesce a far girare la solita elica GRAUPNER 6.5x6.5 a circa 18000 rpm.



Albero, cilindro e tappo nichelati

Il controllo delle usure ha rivelato ovviamente qualche punto critico, si notano dei punti di strisciamento sia sul pistone che sulla camicia, anche il bottone di manovella presenta qualche segnetto, con il senno del poi sarebbe opportuno adottare una bronzina sulla biella.

Nonostante tutto mi considero abbastanza soddisfatto del risultato finale, mi sono divertito ed ho aumentato la mia esperienza imparando molte cose nuove, ho intenzione di montarlo su un GIP al posto dell'OS LA15 così da avere anche la soddisfazione di vederlo volare.



Termino qua sperando che questa mia esperienza sia di stimolo per altri futuri costruttori, Il prossimo lavoro a cui sto già lavorando sul tavolo da disegno è imperniato sempre su un motore glow ma stavolta di cilindrata molto più piccola allo scopo di “sondare” la mia abilità su componenti di dimensioni ridotte, vi terrò aggiornati sugli sviluppi.

Franco Colla

SOCI ANDATI AVANTI

Nell'anno appena trascorso ci hanno lasciato alcuni amici che desidero ricordarvi.

Germano Masciullo di Roma, classe 1931, è venuto a mancare nel novembre del 2020, ma la notizia non è arrivata subito. Aveva svolto un'intensa attività agonistica nella categoria modelli da sala. Smise di gareggiare quando cambiò il regolamento aumentando il peso massimo ammesso.

Giuliano Rosati di Terni, classe 1934, è scomparso il 22 marzo 2021 poco dopo avermi comunicato di aver organizzato la solita gara intitolata: "Giornata dell'ala di luce" in ricordo di Paolo Montesì. La gara non c'è stata.

Antonio Mizzan di Cocquio (VA), classe 1930, mancato il 26 marzo 2021. Protagonista di una vita avventurosa, prese il brevetto di pilotaggio a Vienna nei primi anni del dopoguerra frequentando i militari americani. Occupandosi di ricerche minerarie e pilotando sempre i suoi aerei ha girato tutta l'Africa ed il Medio Oriente. Ha costruito e fatto volare modelli fino a poco prima della scomparsa. Negli ultimi anni ha tenuto una rubrica personale sulla rivista aeronautica mensile VFR Aviation.

Silvano Lustrati di Roma, classe 1928, è scomparso il 9 aprile 2021. È stato un grande campione del volo libero, categoria elastico. Ha sempre frequentato le nostre attività.

Carlo Paolo Varetto torinese classe 1930, ci ha lasciato il 15 aprile 2021 dopo una lunga malattia. Dopo aver fatto un'intensa attività sportiva nel volo libero, è passato al volo radioassistito inventando nuove categorie. Negli ultimi tempi siamo stati spesso in contatto perché desiderava lasciarci le sue ultime esperienze. In questo numero trovate il suo ultimo contributo inviatomi dalla cognata perché Carlo non era più in grado di farlo personalmente. Allegato trovate anche un messaggio di Eraldo Padovano che descrive l'evolversi dello stato di salute di Carlo.

Carlo Brambilla di Casatenovo (LC), classe 1933, è mancato il 10 luglio 2021. Assieme a Roberto Marzoli, presidente di SAM Italia, mancato nel 2007 e a Carlo Panceri presenziava a tutte le attività di SAM Italia.

Antonio De Nicola, nato a Monte Porzio Catone (RM) nel 1933, è mancato il 15 luglio 2021. Anche lui ha svolto un'intensa attività sportiva nel volo libero ed ha sempre presenziato alle nostre attività.

Tiziano Vicentini, nato a Verona nel 1925, ci ha lasciato il 17 agosto 2021. Con lui scompare una memoria storica dell'aeromodellismo italiano. È stato sempre presente a tutte le nostre attività.

Andrea Cassinis, nato a Manziana (RM) nel 1953, scomparso lo scorso 26 novembre. Aveva partecipato al Concorso Nazionale di Gualdo Cattaneo nelle categorie Texaco Antica e 1/2 elettrica.

CONCORSO NAZIONALE 2021 - GUALDO CATTANEO

Notizie e classifiche tratte dal Notiziario di SAM 62 n. 192 grazie alla cortesia del loro Direttivo.

Resosi indisponibile, per sopraggiunte difficoltà logistiche, il campo di Valle Gaffaro, Maurizio Baccello ha trovato, grazie alla collaborazione di Cristiano Giustozzi, la possibilità di poter utilizzare l'aviosuperficie del Parco Acquarossa di Gualdo Cattaneo, già utilizzata in anni precedenti dalla nostra SAM.

Il sabato 19 Settembre erano previste le gare TEXACO, TEXACO ANTICA, CIVY BOY, NMR, OTVR-E e 1/2 ELETTRICO.

Per la domenica 20 Settembre erano previste OTVR, OTE, 1/2 TEXACO, OTMR/C e NMR 2,5. Seguono le classifiche con alcune brevi note.

TEXACO Lanci: 3 Iscritti: 10 Classificati: 9 Flyoff: 0

Walther Gianati 1° per lancio della monetina su Franco Negro

	Nome	Modello	Motore	1°	2°	3°	Flyoff	Totale
1	Gianati Walther	Comet Clipper		1800	0	0		1800
2	Negro Franco	Airborn	PAW	1042	1504	1800		1800
3	Imoletti Massimo	PB-2	MVVS 61	1693	1710	1636		1710
4	Cecconi Maurizio	KL-61		0	1637	1080		1637
5	Binelli Luigi	Duca		1482	0	0		1482
6	Carlucci Luigi	Majestic Major	MVVS	0	1273	348		1273
7	Carlucci Luigi	Lanzo Bomber	MVVS	880	0	0		880
8	Sola Luigi	Bomber 96	Webra 60	678	0	0		678
9	Piccioli Attilio	Siné 46	Magnum	466	156	320		466
10	Santoni Curzio	ALMO 7	PAW 19	0	0	0		0

TEXACO ANTICA Lanci: 3 Iscritti: 7 Classificati: 5 Flyoff: 0

Vince Fabrizio Rotesi, new entry, su Attilio Piccioli e Tiziano Bortolai.

	Nome	Modello	Motore	1°	2°	3°	Flyoff	Totale
1	Rotesi Fabrizio	Miss America	O&R	267	900	900		1800
2	Piccioli Attilio	Siné 46	Ohlsson	428	477	447		924
3	Bortolai Tiziano	Lanzo bomber	Ohlsson 60	900	0	0		900
4	Carlucci Luigi	Power House	S. Cyclone	208	0	624		832
5	Cassinis Andrea	Bombshell		800	360	0		800
6	Landini Fabrizio	Ohlsson	S. Cyclone	0	0	0		0
7	Santoni Curzio	Scram	OSR	0	0	0		0

NMR Lanci: 4 Iscritti: 4 Classificati: 3 Flyoff: 0

Walther Gianati 1° per lancio della monetina su Franco Negro

	Nome	Modello	Motore	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1	Gianati Walther	Cloudster	S35 C	352	360	360	360		1080
2	Boccia Lorenzo	Cyclone	Torpedo 29	333	360	180	303		996
3	Sola Luigi	Bomber	Mc Coy	220	218	356	360		936
4	Piccioli Attilio	Play Boy		0	0	0	0		0

OTVR-E Lanci: 4 Iscritti: 9 Classificati: 8 Flyoff: 0

Categoria nata di recente che riscuote molte simpatie. Gara tirata con Rover Mersecchi che prevale su Curzio Santoni e Maurizio Cecconi

	Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1	Mersecchi Rover	Balestruccio	207	321	330	330		981
2	Santoni Curzio	Chief	217	330	330	0		887
3	Maurizio Cecconi	Turbine	192	330	330	190		853
4	Posa Francesco	Red Hawk	159	313	205	263		781
5	Fratini Gaetano	AC 40	305	0	238	95		638
6	Bortolai Tiziano	Baffo	330	0	0	0		330
7	Gialanella Mario	Simplia	97	0	0	0		97
8	Binelli Luigi	Balestruccio	95	0	0	0		95
9	Fratini Gaetano	Paragon	0	0	0	0		0

1/2 ELETTRICO Lanci: 4 Iscritti: 9 Classificati: 8 Flyoff: 0

Gara con nuove regole con ottima partecipazione. Vince Alfred Wicker su Maurizio Baccello, ottimo direttore di gara Domenico Spadaro.

	Nome	Modello	Motore	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1	Wicker Alfred			340	180	600	600		1540
2	Baccello Maurizio			190	150	600	600		1390
3	Spadaro Domenico	Siné	Speed 400	265	408	600	260		1273
4	Cassinis Andrea	KL 61	Speed 400	295	291	290	600		1186
5	Boccia Lorenzo			0	290	230	600		1120
6	D'Acunzo Salvatore			247	224	421	251		919
7	Mariani Mario			305	268	338	241		911
8	Spadaro Domenico			148	164	0	0		312
9	Gialanella Mario	Siné	Speed 400	0	0	0	0		0

OTE Lanci: 4 Iscritti: 11 Classificati: 6 Flyoff: 0

Vince Rover Mersecchi su Fabrizio Rotesi e Alfred Wicker

	Nome	Modello	Motore	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1	Mersecchi Rover	Cyclone		492	442	0	0		934
2	Rotesi Fabrizio	Cyclone	Elite	209	220	371	210		801
3	Wicker Alfred	Langosta		542	238	0	0		780
4	Piccioli Attilio	Stardust	elettrico	0	192	242	228		662
5	Gialanella Mario	Stardust	Himax	77	82	30	0		189
6	Santoni Curzio	Stratostreak		127	0	0	0		127
7	Cassinis Andrea	Siné		0	0	0	0		0
8	Spadaro Domenico	Vega 7		0	0	0	0		0
9	Spadaro Domenico	Baby Mercury	Scorpoin	0	0	0	0		0
10	Mariani Mario	Airborn		0	0	0	0		0
11	Boccia Lorenzo			0	0	0	0		0

1/2 TEXACO Lanci: 4 Iscritti: 8 Classificati: 3 Flyoff: 0

Bravi tutti per aver gareggiato con condizioni meteo quasi al limite

	Nome	Modello	Motore	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1	Sabbadini Vinco	Siné	Cox 049	220	661	202	0		1083
2	Boccia Lorenzo	Movo M18	Cox 049	317	305	0	0		622
3	Luciani Francesco	Airborn	Cox 049	441	0	0	0		441
4	Bortolai Tiziano	Jaded Maid		0	0	0	0		0
5	Wicker Alfred	Kerswap		0	0	0	0		0
6	Negro Franco	KL 61		0	0	0	0		0
7	Sabbadini Vinco	De Filippis		0	0	0	0		0
8	Santoni Curzio	Bomber		0	0	0	0		0

VOLO VINCOLATO

Grazie a Franco Castro siamo in grado di inserire le classifiche delle gare effettuate nel 2021.

Per i trofei GIP 46 e Garofali sono state effettuate 4 gare: Lugo 27 giugno, Termini Imerese 19 settembre, 23 e 24 ottobre, 11 e 12 dicembre.

Nella classifica finale del GIP si entra solo se si sono effettuate almeno due gare. Per il trofeo Saudella è stata effettuata una sola gara a Lugo.

14° TROFEO MONOMODELLO GIP 46

Very old

1.	Cazzetta Salvatore	S.G. la Punta	OS15LA	144,75	1
2.	Todaro Filippo	Termini Imerese	"	140,63	2
3.	Del Popolo Zaira	Linguaglossa	"	134,63	3
4.	Agrusa Alessandro	Cinisi	"	118,15	
5.	Massara Bruno	Palermo	"	92,69	

Mild old

1	Castro Francesco	Acireale	G20 G	173,58	1
2	Nicosia Salvatore	Acicastelo	"	171,27	2
3	Maugeri Antonio	S. Venerina	G15 G	168,93	3
4	Nocentini Rinaldo	Roma	"	167,99	4
5	Rocca Orazio	Acireale	G20 G	149,69	5
6	Garofali Leonardo	Bologna	G20 G	163,64	
7	Maggi Maurizio	Roma	G15 G	158,24	
8	Agrusa Alessandro	Cinisi	G20 D	131,05	
9	Rossi Roberto	Milano	G20 G	119,24	
10	Todaro Attilio	Termini Imerese	G20 D	118,69	
11	Todaro Filippo	Termini Imerese	G20 D	118,19	

Open Old

1	Biondo Ernesto	Palermo	OS15 LA	183,67	1
2	Capuano Francesco	Termini Imerese	"	182,74	2

Trofeo Amato Prati - (velocità più elevata)

1	Biondo Ernesto	Palermo	OS15 LA	183,67	1
2	Capuano Francesco	Termini Imerese	"	182,74	2
3	Castro Francesco	Acireale	G20 G	174,08	3

Trofeo Ninetto Ridenti - (% sul tempo di classe)

1	Cazzetta Salvatore	S.G. La Punta	OS15 LA	104,45	1
2	Todaro Filippo	Termini Imerese	"	100,44	2
3	Castro Francesco	Acireale	G20 G	100,05	3

Segue in terza di copertina

Segue dalla pagina 48

11° TROFEO GAROFALI G20/G15

G20 glow

1	Biondo Ernesto	Palermo	189,47
2	Rocca Mario	Ferrara	187,01
3	Tuccari Giuseppe	Tremestieri	185,66
4	Capuano Francesco	Termini Imerese	184,99
5	Virgili Ezio	Ferrara	178,31
6	Buoso Giancarlo	Bologna	163,86
7	Rocca Orazio	Acireale	160,00
8	Pelliconi Tommaso	Lugo	157,55
9	Garofali Leonardo	Bologna	154,64
10	Rossi Roberto	Milano	119,24

G15 glow

1	Maggi Maurizio	Roma	158,24
2	Nocentini Rinaldo	Roma	157,76

G20 diesel

1	Tuccari Giuseppe	Misterbianco	166,74
2	Mancuso Leonardo	Misterbianco	161,07
3	Todaro Attilio	Termini Imerese	118,69

5° TROFEO SAUDELLA 6,5/40

1	Cocchi Gianfranco	Modena	218,84
2	Durigon Enrico	Treviso	217,39
3	Del Bianco	Treviso	208,82
4	Biasi	Treviso	196,72
5	Pelliconi Tommaso	Lugo	192,10
6	Angeloni Salvatore	Lugo	187,50
7	Angeloni Salvatore	Lugo	184,62
8	Rocca Mario	Ferrara	180,81
9	Rossi Roberto	Milano	177,43

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:*
Bonifico su IBAN: IT05 S 36081 05138 2227 6492 2769
Carta PostePay n.: 5333 1710 5736 7886 - C.F. CRBGPP40E31B745Y
Paypal sulla casella e-mail: g.carbini40@gmail.com (specificare che non è un acquisto)
Intestatario di tutti: Giuseppe Carbini

La Redazione c/o: **Marcello Zunica** - Via Palermo, 7 - 35142 Padova

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

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

Le foto dovranno essere accompagnate dal nome dell'autore e da una sintetica didascalia.

La Redazione si riserva il diritto di scelta sugli elaborati ricevuti e di adattare i testi alle esigenze editoriali.

Un motomodello di Adriano Bacchetti - Campione italiano del '42 - con pinna che monta il bicilindrico di Elios Vantini.



Caratt. motore:

- _ diesel bicilindrico***
- _ raffredd. H₂O***
- _ cilindrata 8 cc***
- _ potenza 1/4 CV***
- _ giri 4500***