

L'ALILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 108

Gennaio 2022– Gennaio 2023





L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Curzio Santoni**
Via Zanetta, 118/2/11
00143 Roma
Tel. 06-5193281 - 2754882
Cell. 339-1165277
E-mail: cusanton@tin.it
- V.Presidente:** **Francesco Posà**
Via Cannaruto, 6
70124 Bari
Tel. 080-5013141
Cell. 338-5642501
E-mail: gdf.posa@alice.it
- Segretario:** **Marco Massi**
Via Cimabue, 6
52100 Arezzo
Cell. 338-6283318
E-mail: marcoingmassi@gmail.com
- Tesoriere:** **Pier Angelo Quagliari**
Viale Napoli, 162
03100 Frosinone
Tel. 06-8200206
Cell. 338-9636660
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Fabrizio Landini**
Via dei Pispini, 122
53100 Siena
Cell. 331-7539300
E-mail: fabrizio.landini@yahoo.it

In redazione:

In redazione: **Giuseppe Càrbini**

Sezione Tecnica: **Giacomo Mauro**
Via G Venezian, 10
98122 Messina ME
Tel. 090.662038
E-mail: giacomo.mauro@virgilio.it

SOMMARIO

- La parola al presidente	C. Santoni	pag" 1
- La penna al Segretario	G. Càrbini	" 2
- Rendiconto economico 2022	G. Càrbini	" 3
- AQ Revival PG.18	M. Perrone	" 4
- Miss Trenton III	C. Santoni	" 5
- Non solo motori	F. Colla	" 10
- SAM 35 Octoberfest	F. Colla	" 13
- Trofei Gip 46 e Garofali	S. Nicosia	" 17
- I-Caro GP.19	M. Perrone	" 20
- Concorso nazionale 2022	C. Santoni	" 22
- La scintilla negli occhi	A. Riatti	" 26
- La nostra tessera	G. Càrbini	" 36
- Verbale di spoglio	Segreteria	" 38
- Soci andati avanti	G. Càrbini	" 39

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: M. Perrone, C. Santoni, F. Colla, G. Càrbini, SAM 35 SPEAKS.



Nella prima di copertina: Il LUPUS 4 costruito da Curzio Santoni.

Nella quarta di copertina: la prima copertina a colori de L'Aquilone compare nel n. 4 del 1933, anno III

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

LA PAROLA AL PRESIDENTE

Cari Soci, nel ringraziarvi per la fiducia che avete dimostrato nell'affidarmi la carica di Presidente per il prossimo triennio, non posso fare a meno di ringraziare Pino Carbini per quanto ha fatto per la nostra associazione, nella sua qualità di Segretario durante tutti questi anni. Una colonna della SAM 2001. Ringrazio anche Marcello ZuniCa, per la sua preziosa collaborazione come redattore dell'Aquilone, sempre perfetto nella cura degli articoli e faccio gli auguri al futuro redattore della rivista, appena riusciremo a trovarne uno.

Per adesso ci affidiamo all'inossidabile Pino al quale ho anche chiesto di tenermi sott'occhio il settore del volo vincolato, al quale guardo con particolare interesse. Il lavoro prosegue, affiancato da Francesco Posa, Marco Massi, Fabrizio Landini e Pierangelo Quagliari, lasciandoci alle spalle la parentesi pandemica e tutti i problemi relativi.

Il calendario provvisorio degli appuntamenti 2023 vede una ripresa delle attività, sia per noi che per la consorella SAM 62, con gare e raduni un po' per tutti i gusti, comprese gare postali e raduni per modelli a volo libero, con apposito trofeo in preparazione a cura del Socio Giancarlo Piovani. Il regolamento verrà presto inoltrato a tutti i soci. Non sarà nemmeno difficile reperire kit sul mercato italiano per potervi partecipare. Tra gli appuntamenti abbiamo inserito il raduno del Raggruppamento Aeromodelli Classici (R.A.C.) guidato dal Socio Cristiano Giustozzi, perché rappresenta un Old Time 2.0, come si dice adesso. Riguarda tutto l'aeromodellismo R/C dal 1950 alla fine degli anni '80 con tutto il suo bagaglio di tecnica, sia costruttiva che motoristica, da salvaguardare sicuramente, visto l'andazzo generale del nostro hobby. In fondo i primi aeromodelli radiocomandati non erano altro che modelli a volo libero, radiodisturbati.

Dal lato storico italiano, è in progetto una rivisitazione di alcuni modelli degli anni '40 da far riscoprire ai soci, grazie alla preziosa collaborazione del Socio Giorgio Carbonara, e che saranno oggetto di prossimi articoli dell'Aquilone. E' anche in cantiere la possibilità di indire una gara monomodello, in occasione del prossimo Concorso Nazionale del 2024 che avrà, come oggetto, un modello italiano per il quale, a cura della SAM2001, verrà predisposto un apposito short kit, da utilizzarsi nella categoria SPORT 2001 del nostro Regolamento. Categoria semplice ed alla portata proprio di tutti.

Spero, con il mio lavoro, di non deludere nessuno di voi Soci e, soprattutto, chi mi ha preceduto nel ricoprire questa carica; tutte persone a me molto care.

A presto.

Curzio Santoni



Carissimi, anche il 2022 non è stato un anno facile e, come lo scorso anno, dovete accontentarvi di un numero unico. Credetemi, sarà perché vedo la mia giovinezza sempre più lontana, ma non mi è più possibile dedicarmi alla redazione del nostro notiziario ed è necessario che qualcun altro prenda il mio posto.

...Spero che il contenuto vi piaccia. Il pezzo forte è un lavoro dell'ing. Riatti, che da molti anni si occupa dell'attività delle "vecchie" Officine Reggiane e dell'attività al loro interno di Fidia Piattelli, ingegnere aeronautico e aeromodellista di cui adesso disponiamo quasi totalmente dei disegni dei suoi numerosi aeromodelli.

Seguono un articolo di Curzio Santoni sul suo Trenton Terror e uno di Franco Colla sulla sua ennesima realizzazione motoristica un po' insolita.

Nell'anno appena trascorso si sono tenute le elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo. Sono state scrutinate le 89 schede pervenute. Un po' poche rispetto a quelle spedite a tutti i soci in regola con il versamento della quota 2022. A pag. 38 trovate la trascrizione dello spoglio.

Curzio Santoni è il nostro nuovo presidente, Francesco Posa e il suo vice. Ringrazio chi ha accolto il mio invito a non votarmi. Il mio sostituto alla segreteria è l'ing. Marco Massi al quale, tra qualche giorno inizierò a passare le consegne. Ci vorrà un po' di tempo, se non altro per il carteggio accumulatosi negli anni.

Mario Perrone, nel 2002, è stato il primo redattore del nostro Aquilone. Sin dal primo numero ebbe l'idea di affiancare al notiziario degli allegati, da lui battezzati "Aquilone Revival", che in 4 pagine ricordavano la pubblicazione di un modello o un motore sulla rivista L'Aquilone. Al primo numero ne allegò due: il primo dedicato al Motore Antares 4 di Elios Vantini pubblicato sul n. 25 del 1943 e il secondo dedicato al veleggiatore Saturno di Luigi Morandotti pubblicato sul n. 2 de 1945. Continuò la produzione dei Revival anche dopo aver cessato di essere il redattore. Ma i nuovi responsabili, ad un certo punto, ritennero una complicazione la stampa di un allegato separato.

Alcuni mesi fa ho ricevuto l'invito a riprenderne la pubblicazione e me ne ha inviati due: quello del PG.18 con la sua presentazione che trovate più avanti e del Texaco 1/2A che fu allegato all'AQ 46. Li trovate allegati, mentre nel paginone centrale trovate il trittico del PG.19, aggiornamento del PG.18.

Non so a voi, ma a me la normativa ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) per adeguarsi alle disposizioni emanate dall'EASA (European Aviation Safety Agency) per l'impiego anche a scopo ricreativo degli UAS (Unmanned Aerial Systems), come sono stati classificati gli aeromodelli, fa

In pratica, per poter far volare i nostri aeromodelli radiocomandati, occorre prendere "la patente" e "targare" i modelli e le radio.

Comunque è' chiaro che una normativa ci voleva, visto l'uso "improprio" dei droni e degli aeromodelli da parte di qualcuno. Già molti anni fa furono individuati aeromodelli che trasportavano clandestinamente diamanti in Olanda sorvolando le frontiere.

Mi sono letto più volte la documentazione ed ho anche più provato a fare da solo. L'unica cosa che sono riuscito a fare sono stati i pagamenti dei 31 euro per ottenere l'attestato e i 6 euro per il QR. A parte gli importi che penso siano stati stabiliti da qualche primatista mondiale in cretinismo burocratico, rimane il fatto che l'uso dei siti **ENAC** e **d-flight** non è semplicissimo; e non è semplice neanche superare l'esame on-line. In Italia, se non si raggiunge il punteggio previsto in 4 prove, occorre ripagare i 31 euro per poter riprovare.

Un amico, visto che l'attestato può essere conseguito in qualunque nazione europea, ha utilizzato il sito in Lussemburgo dove l'esame è gratuito e si può ripetere senza problemi finché non lo si supera. E c'è anche un corso on-line molto ben fatto.

Qualche giorno fa mi è stato riferito che ad un amico italiano che era andato in Germania per partecipare ad un raduno, è stato detto che da loro è valido solo l'attestato conseguito in Germania. Viva l'Europa Unita!

Il gruppo del quale sono socio e che conta oltre cento membri, di fronte alle difficoltà riscontrate dalla maggioranza, ha risolto il problema incaricando il segretario ed un socio esperto in informatica di aiutare tutti gli altri che così sono riusciti ad ottenere l'attestato ed il QR in un tempo relativamente breve. Io ne sono ancora sprovvisto. E voi?

Quello sotto è il rendiconto economico 2022

Giuseppe Càrbini

RENDICONTO ECONOMICO 2022			
CAUSALE	ENTRATE	USCITE	TOTALE
QUOTE SOCIALI	3.930,15		3.930,15
ASSICURAZIONE	1.140,00	1.221,50	-81,50
CONTRIBUZIONI VOLONTARIE	50,00		50,00
STAMPA AQUILONE		347,70	-347,70
SPEDIZIONE AQUILONE		795,44	-795,44
GARE E RADUNI		1.330,74	-1.330,74
SEGRETERIA VARIE		360,93	-360,93
MANTENIMENTO SITO		50,62	-50,62
ACQUISTI E VENDITE	20,00		20,00
MOVIMENTI CASSA	340,03	509,59	-169,56
TOTALI 2022	5.480,18	4.616,52	863,66
SALDO 2021			11.064,49
DISPONIBILITA' AL 31-12-2022			11.928,15

L'AQUILONE Revival (PG18)

Alla fine del 1950, terminati gli studi liceali, mi trasferii dalla natia Taranto a Bologna per frequentare l'Università. Giunto a destinazione fu immediata l'iscrizione all'Aero Club i cui uffici erano allora in via Rizzoli, nella zona centrale della città.

Praticando l'aeroporto di Borgo Panigale fraternizzai in breve tempo con la nutrita schiera degli aeromodellisti locali. Tra questi Aldo Coli, purtroppo da anni non più tra noi, una figura caratteristica. Loquace, allegro, pronto alla battuta, era un qualificato elasticista. A lui mi rivolsi per trovare un buon disegno di modello ad elastico, adatto anche ad un principiante, che volevo per un mio concittadino appassionato a quella categoria.

Coli mi procurò il PG19 di Gilberto Pritoni, un noto aeromodellista bolognese degli anni '40, il cui disegno non risultava pubblicato sulla stampa d'epoca.

Conoscevo Pritoni di nome per i suoi bei modelli apparsi su L'Aquilone tra i quali il PG18, un elastico di bell'aspetto, oggetto del Revival di questo numero del Notiziario. Speravo di poterlo incontrare sul campo, ma al contrario di altri "anziani" che qualche volta facevano capolino a Borgo Panigale, Pritoni non si fece mai vedere perlomeno nei due anni della mia permanenza a Bologna.

A distanza di anni ho ritrovato il disegno in buono stato di conservazione ed ho cercato di conoscere la data del progetto non riportata sul piano che, per inciso, è riprodotto nella pagina centrale del Notiziario. Mi rivolsi ad Amato Prati il quale dopo un'indagine mi comunicò che Pritoni non era più a Bologna da anni e si erano perse le sue tracce.

Rimanevano da fare delle ipotesi, Senza dubbio anteriore al 1950 e posteriore al 1943, (anno della pubblicazione del PG18), con 78 centimetri di apertura alare, fa parte della serie di modelli "80 cm", nell'immediato dopoguerra, che ebbero purtroppo breve vita e nel '49 già non erano più presenti. Il periodo si restringe quindi al 1945/48.

Il disegno mostra chiaramente la discendenza dal PG18.

Saremmo ben lieti se qualcuno potesse far conoscere ulteriori note sul modello e sul suo progettista.

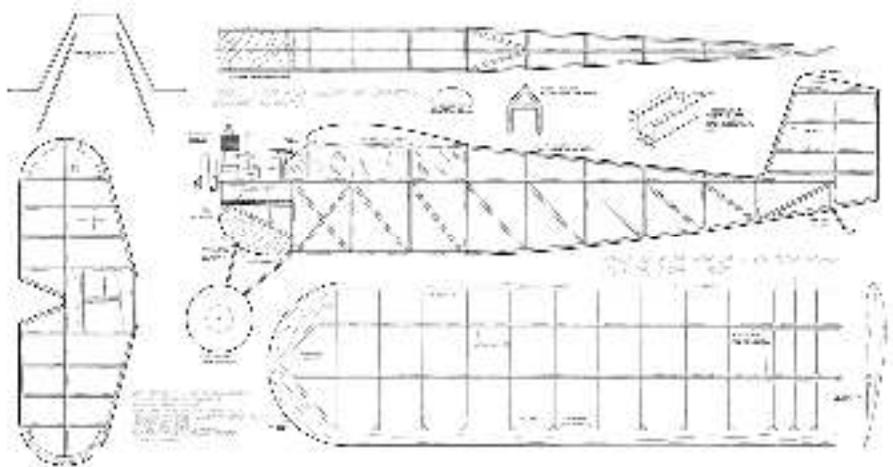
Mario Perrone

MISS TRENTON III° ovvero TRENTON TERROR

Se ricordate il mio articolo precedente, dedicato al Red Zephyr, le cose non erano finite bene ed io non mi ero dato per vinto nell'impresa di vedere, dal vero, come un Brown Junior potesse portarsi a spasso degli aeromodelli progettati in quegli anni cercando di rispettare il più possibile i progetti originali.

Ricapitolando, dopo la scassatura subita, aver ripulito il motore e constatato che non era successo nulla di grave al mio prezioso Brown modello "B", matricola B5904, decido di ricostruire un altro modello adatto alla bisogna, non facendo cadere la scelta sul rifacimento del precedente, ma dedicandomi ad altro.

Mi sono ricordato che il mio primo modello per la Texaco, nel lontano 1997, era stato il Trenton Terror di Michey De Angelis.



Il disegno nell'edizione 2006 di Roland Friestad

Ricordavo che l'articolo originale, Flying Ace Aprile 1938, prevedesse l'utilizzo di un Brown Junior ma non mi ricordavo proprio come volasse il Trenton, con quella bella aria da trattore. Avevo la copia del piano di Ben Buckle in fin dei conti aderente ai disegni originali, le dime delle centine e degli altri pezzi pronti, le ruote Texler da 4", i listelli e la balsa a casa ed ho iniziato facendo fare la solita copia del piano, per poterci lavorare.

Sulla costruzione della fusoliera non c'è nulla di particolare da segnalare, salvo il fatto che ho usato il compensato di pioppo da 3 mm, invece di quello indicato sul piano, come si vede nella foto, per la parte che compone il vano motore.

Questo solo per creare il castello con interasse adatto al Brown, utilizzando i listelli in faggio della misura che avevo a disposizione in casa, che non

corrispondevano a quella indicata nel disegno. Il modello non ha una ordinata parafiamma di quelle classiche, ma il motore viene appoggiato su longherine che vanno incollate alla base in compensato del vano motore ed alle fiancate.

Volendo si può prevedere un sistema per la sostituzione rapida del motore, come era previsto sull'originale del resto, per mettere a disposizione un motore per più componenti del team che avevano costruito il modello.

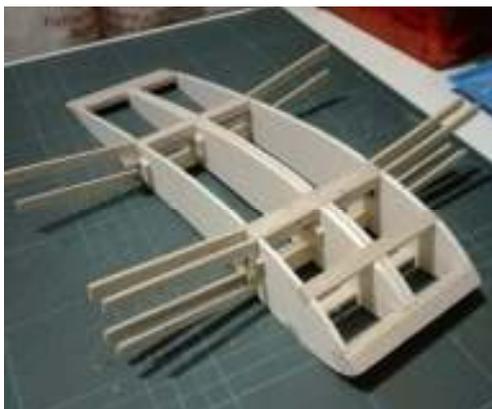
Questo era possibile perché il Brown usciva di fabbrica già fissato su un supporto che comprendeva serbatoio, condensatore e bobina pronto per l'avviamento (vedi foto), e che veniva fissato in fusoliera tramite viti. Fare una copia di un basamento come quello in foto è una cosa abbastanza semplice, in fin dei conti anche comoda.

L'ala, rettangolare con estremità rotonde, ha un bel profilo Eiffel 400 dotato di quattro longheroni 6X6 bordo d'entrata 10x10 e bordo d'uscita in listello da 6X24. La soluzione adottata per il BU è particolare e sembra di moda per i modelli disegnati in quegli anni, anche se non applicata sempre; è probabile che il profilato triangolare di balsa non fosse disponibile come lo è stato in seguito.

Supplivano alla cosa appoggiando il listello alla parte superiore della centina, rastremandolo a partire dalla metà circa per portarlo alla forma triangolare prima del montaggio (vedi foto). Il complesso è robusto, ma richiede che la costruzione venga fatta fissando



Costruzione del castello motore ▲



Parte centrale ▲ e
bordo d'uscita dell'ala ▼



perpendicolarmente tutte le centine sul piano e tenendo come guida il listello inferiore anteriore. Poi si inseriscono, fissati con spilli, il B.U. ed i due longheroni superiori a misura, per fermare la struttura.

Fatto questo, e ricontrollato il tutto, si comincia ad incollare il bordo di entrata e quello di uscita e, solo dopo, si incollano i due longheroni superiori, il tip alare ed i due longheroni inferiori. Sembra complicato ma è solo un po' più lungo del solito, dovendo attendere che la colla asciughi.

La parte antipatica è quella centrale, dato che si devono tagliare 6 fazzoletti per il diedro alare, alti quanto i longheroni che sono da 6 mm, il che rende complicato lavorare a pacchetto il compensato da 2 mm (vedi foto).

Ricordarsi di inserire dei fazzoletti tra i longheroni anteriori nelle prime tre centine per semiala come rinforzo, soprattutto se fate le semiali smontabili e non usate la ricopertura con tendicarta. Per i timoni non c'è storia. Sono tamburati con balsa da 6mm e possono essere agevolmente resi smontabili, con una superficie mobile decisamente generosa, almeno per i miei gusti.

Sul mio modello ho reso smontabili timoni, ali e carrelli, per una questione di trasporto in cassone ma la dimensione non è poi eccessiva e può entrare senza alcun problema in una autovettura di media grandezza. Per la ricopertura ho scelto l'Oracover in tessuto, caro, ma si applica molto bene anche su superfici molto curve. E' un pò pesante, ma do-



L'ala a buon punto
e
Timone di profondità quasi finito



vevo trovare peso per arrivare ai 1.450 grammi richiesti dal regolamento texaco antique. Il centraggio è quello indicato sul disegno, (1 cm circa avanti al secondo montante della cabina) ma se state un po' più indietro, secondo me è meglio. Specialmente se scegliete di fare salite meno ripide, regolando il motore di conseguenza per evitare scampanate alla fine del funzionamento.

E siamo al giorno del collaudo e, vista l'esperienza precedente, decido di montare un altro Brown, di diversi anni più giovane, comprato su E-Bay a buon prezzo e che sul banco di prova ha dato ottime prestazioni; ma quella mattina le cose proprio non vanno.

Sono certo che sia successo almeno una volta ad ognuno di noi un fatto simile, ma il motore non ne voleva proprio sapere di prendere i giri. Tento comunque il decollo ma il motore smette di funzionare ad una decina di metri di quota.

Rientro in pista senza danni, e me ne vado a casa con la coda tra le gambe, dato che non ne ha voluto più sapere di rimettersi in moto.

Menomale che il modello era centrato; almeno quello l'ho potuto constatare. A casa, ricontrollo il motore, pulisco il carburatore, rimetto la vecchia candela cambiata perché non saprei, ricontrollo l'impianto di accensione sul modello.

Tutto funziona a dovere; e come ti sbagli. Rimetto il motore sul banco di prova ed altra settimana di attesa per sapere cosa avesse



Particolare del motore montato

Il Brown Junior ... recuperato



il gran cornuto (ho disponibili solo i fine settimana e non tutti).

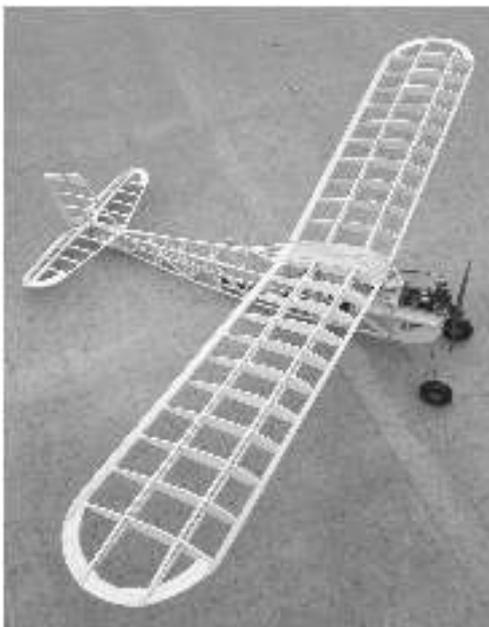
Sono certo che vi immaginate già che il motore, la settimana dopo, è partito subito e che girava benissimo ad oltre 5.000 giri con la sua 14X6, cantando a voce piena come Pavarotti.

Rimonto tutto sul Trenton ed aspetto, tempo e zona arancione e rossa permettendo, il fine settimana adatto.

Ne passa di tempo (quasi due mesi) e la mattina del 1° Maggio trovo una finestra per fare il collaudo. Il cielo è coperto ed è umido, ma non tira vento e sono in pista alle 8 di mattina, visto che minaccia pioggia.

Il motore fa le bizze, ed è critico di carburazione ma faccio quota sufficiente da vedere come plana. Un buon modello, anche se non è un planatore dalle doti eccezionali, stabile e robusto e risponde molto bene ai comandi, forse un po' troppo riguardo al profondità, ma sarà utilissimo se utilizzerete un motore più potente del Brown con il quale sarà consigliabile prevedere una negativa al motore, per evitar scampanate in salita.

Curzio Santoni



Modello nudo e
... finalmente

PRONTO AL VOLO



NON SOLO MOTORI



Un caloroso saluto a tutti gli amici .

Stavolta non vi mostro un nuovo motore “aero” ma una macchinina per gare al pilone di tipo vintage chiamate in inglese tether Car.

Questa avventura è iniziata ormai più di un anno fa complice l'amico Gianmauro Castagnetti che in molti conosceranno già per i suoi bellissimi lavori. Gianmauro è un vero esperto sulle tether car avendo realizzato numerose e fedeli repliche della famosa azienda inglese Oliver Tiger.

Personalmente non ho mai costruito un modello di auto ma ho accettato la sfida sapendo che in caso di necessità sarei stato aiutato e così entrambi abbiamo iniziato a costruire dei nuovi modelli.

Io ho scelto di replicare l'Alfa Romeo 158 perché mi piaceva molto la forma e perché la sagoma permette un buono spazio per i componenti interni (online ho trovato senza fatica foto e disegni a cui ispirarmi).

Sono partito dal telaio che ho ricavato da un trafilato di alluminio piatto da 10 mm di spessore, è stato scaricato internamente con la mia fresetta mentre il profilo esterno l'ho ricavato usando una mola a nastro e per la finitura ho usato delle ruote a stracci con varie grane di abrasivo.

Per il motore abbiamo entrambi scartato l'idea di autocostruirci cilindro e pistone perché volevamo partire sin da subito con qualcosa di performante.

Ci siamo quindi rivolti con fiducia a Parra⁽¹⁾ che aveva disponibili dei ricambi del suo T3 2,5 cc diesel, eccellente qualità ad un prezzo ancora decente.

Tutto il resto del motore è frutto di una progettazione e costruzione personale ma sempre prendendo ad esempio il motore originale Oliver Tiger/ETI. Ovviamente gli alberi girano tutti su cuscinetti per ridurre perdite per attrito e sia la fasatura che i venturi hanno subito qualche “miglioramento”.

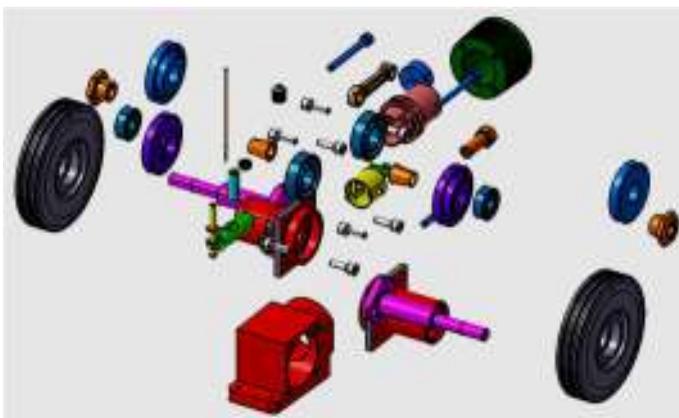
Anche le ruote sono di acquisto; Pavel Pirov dalla Lettonia a prezzi accessibili ha in stock delle gomme che assomigliano molto alle originali usate un tempo mentre i cerchioni esterni sono torniti da una barra di alluminio.

Al contrario delle Oliver Tiger vintage che non sono ammortizzate io ho preferito aggiungere un molleggio almeno sull' asse anteriore costruendo una semplice balestra ricavata da una foglia di acciaio C60 spessore 0,6 mm

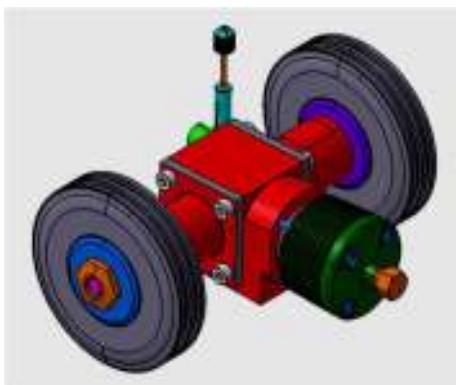


Telaio completo di tutte le parti meccaniche.
L'astina verticale comanda lo spegnimento.

Nota⁽¹⁾ Alberto Parra, che vive alla Gran Canaria, produce e vende motori e altri materiali speciali adatti al volo vincolato. E' raggiungibile al sito <http://www.control-line.eu>



Visione tridimensionale di tutti i particolari dell'unità motrice



E questo è l'assemblato

temprato e rinvenuto.

Per il braccio di aggancio al cavo ho usato una lamiera di ferro (caratteristiche conformi al regolamento FEMA) tagliata a seghetto e profilata a mano libera sulla mola a nastro ed infine brunita.

La coda posteriore anti-ribaltamento è un semplice spezzone di filo armonico diametro 2 con saldato alla estremità un pezzetto di metallo duro ricavato da una placchetta da taglio usata.

Il dispositivo di spegnimento è basato su disegni originali Oliver e si è rivelato per me un componente abbastanza complicato, deve garantire tenuta alla miscela e contemporaneamente un sicuro aggancio e sgancio.

Anche la costruzione della carrozzeria non è stata semplicissima, alla fine ho scelto di scolpire una mattonella di spugna (quelle usate dai fioristi per creare composizioni) per poi stendere con colla vinilica numerosi strati di strisce di carta.

Una volta indurita il risultato è una carrozzeria in cartapesta molto resistente poi per evitare problemi con umidità e miscela ho ricoperto interno ed esterno con degli strati di fibra di vetro molto fine. Ne è risultato una sagoma molto leggera e rigida dove applicare strati di vernice e qualche particolare di abbellimento come un tubo di carico posticcio.

Il modello ha all'attivo un centinaio di giri fatti sulle piste di Gallarate e di Monza e devo dire che fin da subito ha mostrato delle buone prestazioni.

Ovviamente siamo molto lontani dalle velocità dei modelli attuali che sfoggiano sagome molto aerodinamiche con motori glow e tubi di risonanza ma una delle cose belle secondo me sta proprio nel fatto che tutto sembra più “umano” e le estremitazioni sono lasciate alle competizioni.

Anche se sono macchinine molto più lente vi assicuro che 130-150 km/h sono più che sufficienti per impressionare.

Lo scarico libero è bellissimo da ascoltare e (contrariamente ai modelli FEMA) si riescono a vedere mentre girano in tondo !

Non esiste ancora in Italia un campionato per tether car vintage, i modellisti iscritti al campionato ufficiale FEMA non sono numerosi, purtroppo anche questa disciplina è in crisi come molte altre a causa dei costi dei modelli e delle trasferte scoraggiando nuovi modellisti.

In questa ottica quindi, proprio a causa della estrema semplicità, la versione “vintage” permette di spendere molto meno e di divertirsi parecchio.

Alla fine delle gare ufficiali FEMA dopo le premiazioni abbiamo il tempo per sfogarci e divertirci con i nostri piccoli bolidi senza preoccuparsi troppo di tempi sul giro, categorie e classifiche.

Ai curiosi consiglio di dare una occhiata sul sito onthewire.co.uk dove troverete numerose notizie, tutorials, foto e curiosità oltre a mercatino dell'usato e pezzi di ricambio.

In UK hanno da poco costruito una pista proprio per far girare modelli vintage (ma non solo) ed hanno iniziato un campionato “amatoriale” che anno dopo anno sta crescendo in popolarità (anche noi abbiamo in programma di farci una “capatina”).

Termino comunicando a chi volesse cimentarsi in una costruzione che io e Gianmauro mettiamo gratuitamente a disposizione i disegni costruttivi del motore e degli altri componenti.



Carrozzeria



Ed ecco il modello finito

Franco Colla

SAM 35 OCTOBERFEST

Ricevo regolarmente il notiziario SAM 35 SPEAKS dei nostri amici inglesi.

È sempre molto interessante leggerlo perché parla anche di attività a noi quasi sconosciute e ... delle interferenze di alcuni gatti.

Nel numero dello scorso novembre si parla della gara di tethered cars vintage, ovverossia macchinine legate al pilone, tenutosi nel terzo weekend di ottobre. L'argomento principale è la partecipazione di tre loro buoni amici italiani, cioè di Salvi Angeloni, Gianmauro Castagnetti e, per la prima volta, Franco Colla con la sua ultima realizzazione. Ben quattro foto sono a loro dedicate.



Il nostro trio (da SAM35 Speaks –novembre 2022)

Visto l'articolo, ho chiesto a Franco Colla di inviarmi una cronaca.

La trovate di seguito.

Pino Càrbini

È nato tutto quasi per caso qualche mese fa quando l'amico Gianmauro Castagnetti mi chiese se volevo aggregarmi con lui e Salvi Angeloni per un "giretto" verso Buckminster, un paesino sito a circa 200 Km a nord di Londra per partecipare all'annuale gara riservata alle gare tethercar e per il mercato dell'usato previsto per il giorno seguente. Devo ammettere che ero un poco titubante ma alla fine ho messo da parte i miei timori e siamo diventati un bel trio. Partenza in auto con Gianmauro alla guida e Salvi navigatore arriviamo a destinazione nel tempo previsto il giorno prima della gara.

La mattina dopo di buonora ci dirigiamo verso la pista che sorge all'interno del campo di volo BMFA sito ad una decina di Km dal nostro Motel nella ridente campagna dello Leicestershire.

Il panorama è veramente bucolico con prati verdi e boschi a perdita d'occhio, l'accoglienza dei nostri colleghi modellisti è ottima e sembrano tutti entusiasti della nostra presenza.

Purtroppo notiamo anche qua un limitato numero di concorrenti, una dozzina di partecipanti e circa 20 modelli in tutto più amici ed altri appassionati che formano il pubblico, sembra che il settore delle tethercar stia soffrendo più di altri la crisi generale del modellismo.

Ci iscriviamo all'evento pagando la quota di partecipazione superando senza problemi il veloce controllo dei modelli da parte del giudice di gara che

prende nota anche delle caratteristiche.

Diamo una mano nel posizionare i tavoli dove appoggiare le attrezzature e controlliamo i nostri modelli ma siccome si impara anche copiando ... cominciamo a curiosare e fotografare i modelli altrui, disponiamo ancora del tempo poiché vige il divieto di avviare i motori prima delle 8:00.

Il mio modello con le sembianze di una ALFA ROMEO 158 è completamente autocostruita compreso il motore biasse diesel 2,5 cc però monto il gruppo cilindro/pistone/testa del motore PARRA T3.

Quello di Gianmauro è una fedele riproduzione della BOT-TOM UP Oliver Tiger, come consueto dalle finiture eccellenti, anche questo modello monta un motore autocostruito simile al mio e con un identico accoppiamento.

Salvi invece sfoggia ben due modelli, per la gara una SCHOOL CAR Russa con il motore originale TEMP twinshaft 2,5 cc diesel e per puro diletto anche la bellissima AIRCAR costruita da Dante Tommasini partendo da un modello da velocità appartenuto ad Amato Prati e che monta un diesel ST X15 speed RV 2,5 cc.

Allo scoccare delle 8:00 iniziamo per primi a fare del gran baccano con i nostri mini bolidi e come nelle peggiori previsioni cominciamo immediatamente tutti e tre a trovare degli intoppi più o meno gravi, la temperatura intorno ai 10 C° purtroppo non facilita la situazione.

Ad ogni modo abbiamo a disposizione attrezzi e ricambi ed è proprio in questi casi che si apprezza l'esperienza di Gianmauro e Salvi che permette di risolvere gli inconvenienti in tempo e far della paura di figuracce solo un ricordo.

Diamo finalmente il via alle danze con i lanci di prova che per fortuna si



Alfa Romeo 158 di Giorgio Colla



Botton Up di Gianmauro Castagnetti



School car di Salvi Angeloni

dispositivi di spegnimento causati dalle ondulazioni della pista.

Al termine dei lanci di gara ecco i risultati, la classifica finale parla da sola, non abbiamo fatto errori e siamo riusciti perfino a ben figurare, tutto sommato possiamo ritenerci soddisfatti e questo è un ulteriore sprone per futuri miglioramenti. La giornata di gara è terminata a circa metà pomeriggio e dato



Air Car di Salvi Angeloni

che era l'ultima della stagione 2022 è seguita dalla premiazione dei vincitori delle due distinte classifiche, quella della Speed relativa alla pura velocità e quella del Redfin Trophy relativa alla bellezza dei modelli.

Gianmauro è 2° nel Redfin Trophy e 9° nella Speed, Salvi è 10° nel Redfin e 12° nella Speed ed io 10° nella Redfin e 7° nella Speed.

Dopo una giornata così intensa abbiamo preferito ritirarci presto anche perché l'indomani il nostro programma prevedeva una sveglia anticipata; gli affari migliori si fanno nelle prime ore!

Ci ritroviamo quindi la domenica mattina tutti e tre ancora un po' addormentati e in coda insieme ad altre auto aspettando con impazienza davanti al cancello chiuso del campo per il mercatino.

All'apertura ci dirigiamo verso l'ampia struttura adibita all'evento, Salvi

possono fare in gran numero, il tempo a disposizione è abbondante e ci aiuta ad affinare le carburazioni.

La pista di recente costruzione è veramente bella ma non è esente da qualche difetto di planarità a causa certamente di assestamenti del terreno.

La gara comincia con una precisa scaletta dei concorrenti e quando arriva il nostro turno iniziamo a fare sul serio riuscendo ad eseguire dei buoni lanci anche se lamentiamo ancora dei problemi ai nostri

mette velocemente in esposizione tutta la sua mercanzia e poi inizia subito a girovagare per gli altri numerosi banchetti chiedendo informazioni e prezzi.

Io avevo un budget limitato e sono contento di aver finalmente trovato un MILLS 075 in ottime condizioni e prezzo ma posso testimoniare di aver visto modelli e motori a dir poco meravigliosi che sono stati scambiati a cifre veramente importanti.

La fine della giornata ci ha visti ancora una volta tutti e tre molto soddisfatti degli acquisti e dopo esserci congedati dalle persone e amici che abbiamo conosciuto come John Goodal e Steve Bettney (molto attivi anche sul sito online "onthewire.com") siamo tornati stanchi in Motel consapevoli che l'indomani mattina ci aspettava la partenza per il lungo viaggio di ritorno.

Cosa posso aggiungerela mia prima volta in UK ,la fobia della lingua straniera , i problemi relativi al passaporto tutto magicamente superato grazie alla eccellente organizzazione di Gianmauro (però con lo zampino della compagna Paola!) ed alla fine si è rivelato un viaggio da ricordare ed una bellissima esperienza ... da rifare!!!

Giorgio Colla

COMPETITOR CAR TYPE/ENGINE	REDFIN TROPHY		SPTED TROPHY	
	SCORE	PLACE	BEST SPEED MPH	PLACE
Giuseppe D'angelis C35 Honda 114.7cc, Honda 600 01 engine	17	2nd	75.819	9th
John Flannery D25 Suzuki, Honda 600cc 01 engine	24	15th	80.201	5th
Steve Bettney Honda Tiger 650, Honda 600cc 01 engine	15	10th	62.196	14th
Steve Bettney Copper Chain T80, Honda 600cc 01 engine	15	10th	71.758	10th
John Goodal M2M T245, Honda 600cc, Honda 600 01 engine	17	2nd	65.149	13th
Steve Angelini Kawasaki School car TEMF engine	15	10th	65.619	12th
Francis Della Honda 600 01, Kawasaki 600 engine (Honda T2) new	15	10th	70.703	7th
Paul Eggleston Mitsubishi, Honda engine	16	5th	68.496	11th
Nigel Dale Kawasaki School car, Honda engine	15	10th	92.071	1st
Nigel Dale H25 Honda, 124 Veda 100cc, Honda 600 01 engine	16	5th	78.943	6th
John Haring Kawasaki School car, TEMF engine	17	2nd	86.496	2nd
Clare Doherty Honda 600, Honda 600cc 01 engine	16	5th	76.692	8th
John Haring Oliver 5.0 Honda, Honda 600 01 engine	16	5th	81.332	3rd
John Goodall Oliver 4.0 Honda, Honda 600 01 engine	16	5th	61.535	15th
John Woodall Oliver 600, Honda engine	18*	1st	80.478	4th

* probably 137% due to engine 1 used 400cc

Le classifiche (da SAM35 Speaks—novembre 2022

TROFEI GIP46 E GAROFALI

Un gradevolissimo fine settimana.

A chiusura del calendario agonistico 2022 per il 15° anno del Trofeo monomodello Gip 46 e 12° Trofeo Garofali, sabato 10 e domenica 11 dicembre si è disputata a Termini Imerese l'ultima gara prevista.

Questa edizione è stata articolata in due giornate per poter neutralizzare quei disagi che un meteo variabile avrebbe potuto comportare. Così in effetti è stato perché sabato la pioggia è arrivata a più riprese, ostacolando il normale svolgimento dei lanci che comunque sono stati effettuati nei momenti di tregua. La domenica, invece, è stata caratterizzata dal vento che soffiava fastidioso e con raffiche ma gestibile tanto che ha permesso di effettuare tutti i lanci pur con qualche disagio nel pilotare i modelli che si mostravano alquanto nervosetti.

Nutrita la partecipazione con ben 23 modelli iscritti a rappresentare tutte le classi e arricchita dalla presenza degli ormai **"affetti stabili"** romani Maurizio Maggi e Rinaldo Nocentini con, per la prima volta in Sicilia gli emiliani Ezio Virgili e Gianfranco Cocchi.

Preziosissima è stata la collaborazione di Francesco Castro che, con la sua disponibilità e con i suoi simpatici e **squillanti** avvisi ha gestito, come meglio non si poteva, il tabellone.

Un altro aspetto degno di nota di questa edizione della gara è rappresentato, a mio avviso, dagli otto G20D iscritti che hanno reso il mix delle motorizzazioni molto più interessante e vivace di quanto non sia stato in passato ... e poi, volete mettere il meraviglioso odore della miscela diesel che tanti ricordano fa affiorare nella mia mente.

Sul podio, per questa classe, sono finiti: Francesco Castro (23.94), Rinaldo Nocentini (23.95) e Giuseppe Tuccari (25.25). Per i restanti piazzamenti, delle altre classi, vi invito a visionare la classifica.

Durante questo fine settimana non sono mancati momenti di adrenalinica emozione che le coppie Virgili/Cocchi e Tuccari/Mancuso ci hanno regalato con delle sessioni di prova di Team Racer, in cui gli ospiti sono stati prodighi di preziosi consigli verso la giovane squadra locale.

Una simpaticissima e divertente premiazione ha concluso questa edizione e, dopo i saluti di rito, l'augurio di rivederci in primavera.

Sull'atmosfera che ha caratterizzato queste due giornate lasciatemi dire che l'allegria, la spensieratezza, i momenti di piacevole convivialità anche nella cena del sabato sera, alla quale io non ho partecipato perché sono arrivato la domenica mattina ma mi è stato riferito, l'hanno fatta da padrone. Tutto questo è stato possibile, come sempre, grazie all'efficacia ed efficienza dei fratelli Attilio e Filippo Todaro nonché alla dedizione e dalla perfetta organizzazione predisposta da Alessandro Agrusa.

A loro il ringraziamento per quanto fatto da parte di tutti e mio personale.

Salvo Nicosia

Grazie a Franco Castro siamo in grado di inserire le classifiche finali delle gare effettuate nel 2022.

Per i trofei GIP 46 e Garofali sono state effettuate 4 gare: Sassuolo 29 maggio, Termini Imerese 23 aprile, 13 novembre e 10 e 11 dicembre.

15° TROFEO MONOMODELLO GIP 46

Classe 1 OS 15 LA STD

1.	Cazzetta Salvatore	S.G. la Punta	OS15LA	146,16
2.	Del Popolo Zaira	Linguaglossa	"	141,23
3.	La Vattiata Roberto	Caltanissetta	"	128,71

Classe 3 Mild old timer glow

1	Castro Francesco	Acireale	G20 G	177,34
2	Maggi Maurizio	Roma	"	176,38
3	Maugeri Antonio	S. Venerina	G15 G	174,25
4	Nicosia Salvatore	Acicastello	G20-G	174,17
5	Virgili Ezio	Ferrara	"	167,68
6	Nocentini Rinaldo	Roma	G15-G	167,36
7	Guoso Giancarlo	Baricella	G20-G	166,13
8	Rocca Orazio	Acireale	"	163,04
9	Cocchi Gianfranco	Modena	"	162,82
10	Sighinolfi Giorgio	Rubiera	"	161,00
11	Tuminelli egidio	Caltanissetta	"	132,35
12	La Vattiata Roberto	Caltanissetta	"	129,08

Classe 4 Mild Old timer diesel

1	Castro Francesco	Acireale	G20-D	150,38
2	Nocentini Rinaldo	Roma	"	150,31
3	Tuccari Giuseppe	Misterbianco	"	148,15
4	Nicosia Salvatore	Acicastello	"	141,51
5	Del Popolo Filippo	Linguaglossa	"	132,21
6	Maugeri Antonio	Santa Venerina	"	130,25
7	Todaro Filippo	Termini Imerese	"	129,03
8	Tuccari Lorenzo	Misterbianco	"	126,72
9	Mancuso Leonardo	Misterbianco	"	126,49
10	Rocca orazio	Acireale	"	120,89

Classe 5 Open Old timer

1	Biondo Ernesto	Palermo	OS 15 LA	184,99
2	Tuccari Giuseppe	Misterbianco	"	179,73
3	Capuano Francesco	Termini Imerese	"	175,18
4	Todaro Attilio	Termini Imerese	"	169,09
5	Tuminelli Egidio	Caltanissetta	"	150,56
6	La Vattiata Roberto	Caltanissetta	"	146,82

Trofeo Amato Prati - (velocità più elevata)

1	Biondo Ernesto	Palermo	OS15 LA	184,99
2	Tuccari Lorenzo	Misterbianco	"	179,73
3	Castro Francesco	Acireale	G20 G	177,34

Trofeo Ninetto Ridenti - (% sul tempo di classe)

1	Castro Francesco	Acireale	G20-D	116,54
2	Nocentini Rinaldo	Roma	"	116,49
3	Tuccari Giuseppe	Misterbianco	"	114,81

12° TROFEO GAROFALI G20/G15**G20 glow**

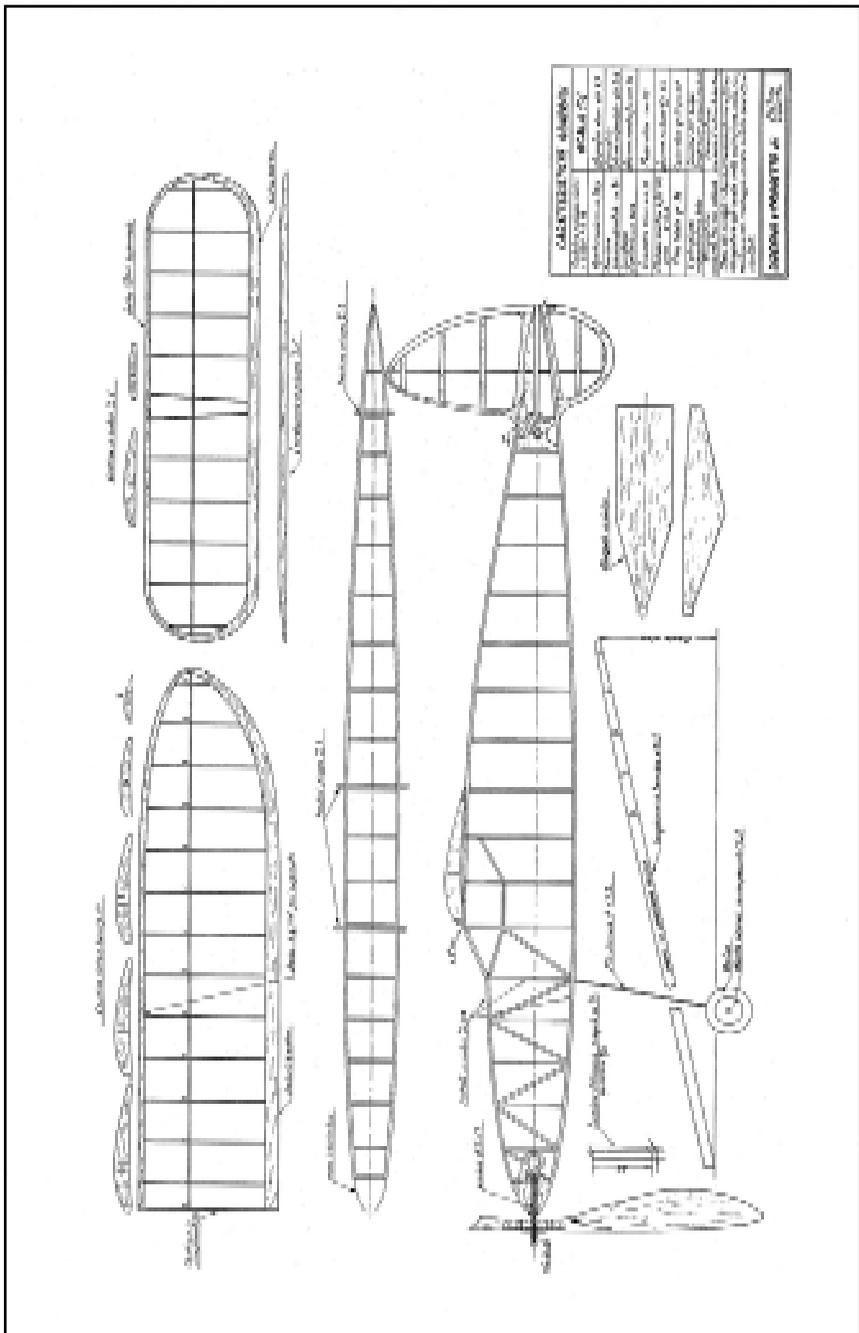
1	Biondo Ernesto	Palermo		198,79
2	Rocca Mario	Ferrara		192,72
3	Capuano Francesco	Termini Imerese		175,61
4	Virgili Ezio	Ferrara		168,86
5	Rocca Orazio	Acireale		163,04
6	Giroto Mauro	Villorba		159,36
7	Cocchi Gianfranco	Modena		156,79
8	Garofali Leonardo	Pianoro		148,88
9	Tuminelli Egidio	Caltanissetta		132,35
10	La Vattiata Roberto	Caltanissetta		129,08

G20 diesel

1	Tuccari Giuseppe	Misterbianco		168,78
2	Castro Francesco	Acireale		150,38
3	Nocentini Rinaldo	Roma		150,31
4	Buoso Giancarlo	Baricella		145,34
5	Nicosia salvatore	Acicastello		141,51
6	Del Popolo Filippo	Linguaglossa		132,21
7	Maugeri Antonio	Santa Venerina		130,25
8	Todaro Filippo	Termini Imerese		129,03
9	Tuccari Lorenzo	Misterbianco		126,72
10	Mancuso Leonardo	Misterbianco		126,49
11	Giroto Mauro	Villorba		125,79
12	Rocca Orazio	Acireale		120,89

G15 glow

1	Giroto Mauro	Villorba		151,96
2	Buoso Giancarlo	Baricella		120,81



CONCORSO NAZIONALE 2022

L'edizione 2022 del Concorso Nazionale O.T., quest'anno in capo alla SAM 2001, si è svolto a San Giovanni Valdarno nei giorni 17 e 18 del mese di Settembre. Non possiamo dire che sia filato tutto liscio e che sia riuscito almeno al minimo delle nostre aspettative, come potrete vedere leggendo sia le classifiche che il successivo resoconto.



L'organizzazione, capeggiata da Marco Massi, ce l'ha messa tutta ma non è stata sufficiente la buona volontà e l'impegno dei singoli a rimediare quanto il fato ci riservava. Cominciato male e finito peggio, si potrebbe condensare in questa frase quanto successo, ma cominciamo dall'inizio.

Già durante la settimana le previsioni del tempo davano, per il sabato 17, cielo coperto e pioggia nelle ore centrali del giorno, con vento sostenuto. Appena arrivati al campo del G.A.V. ci accorgiamo che, quanto previsto si stava avverando salvo che per il vento,

che non era poi così cattivo. Il cielo verso nord però, non prometteva niente di buono.

Iniziamo i lanci in orario con gli ½ A Texaco cox, gli OTVR A e B e qualche NMR che coraggiosamente si arrampica tra i Nembi, per fortuna, abbastanza alti. Gli altri concorrenti presenti attendono, con i modelli montati sotto le tettoie, che Giove Pluvio chiarisca le sue intenzioni verso di noi. Attorno alle 10,30, Giove decide per un "pollice verso" nei nostri confronti, il tempo cambia repentinamente ed il vento rinforza improvvisamente, portando con sé le prime gocce di pioggia.

Purtroppo chi aveva scelto di decollare poco prima, si trova in piena tempesta con fredde raffiche di vento e pioggia, facendo finire tra gli alberi quei modelli che tentavano di rientrare. Conseguente fuggi-fuggi generale a trattenere modelli; ali e timoni ed aeromodelli volano mentre si tenta di ripararli nelle macchine per la pioggia torrenziale che ha iniziato a cadere copiosa.

Gara sospesa quindi. Riprende verso le 15, quando il sole ritorna



improvvisamente a far capolino, anche se accompagnato da un vento freddo e moderato a raffiche, ma le due ore di finestra per i lanci, lasciata dal Direttore di Gara, non vede la partecipazione attesa, dei già pochi concorrenti, anche perché chi si era infradiciato per recuperare le proprie cose, se n'era tornato in albergo ad asciugarsi ed a "leccarsi le ferite" per i danni subiti, come il sottoscritto e diversi altri.

Seguono le premiazioni delle categorie. Ci ritroviamo tutti la sera, per la consueta Cena Sociale, di cui il miglior ricordo rimasto sarà nelle amabilissime chiacchiere tra di noi. Il mattino successivo ci svegliamo con una fitta



In linea di volo



Gli organizzatori

nebbia di "bel tempo", come si suol dire, che si dirada solo alle 10 lasciando il posto al sole ed alle tanto attese termiche.

Diverse le scassature sia per modelli chiaramente non centrati e sia per errori in fase di decollo o di atterraggio, anche a causa delle raffiche di vento del primo pomeriggio, dovute al distacco delle termiche, caratteristica di quel campo di gara.

Per fortuna almeno un modello, perso tra gli alberi il sabato, viene restituito intatto al padrone anche grazie all'intervento di una provvidenziale motosega. La gara si chiude alle 16, con le premiazioni delle categorie in lizza nella giornata finale ed il discorso del Presidente del G.A.V. che ci ha ospitato, mostratosi soddisfatto ed orgoglioso per la manifestazione svoltasi, salvo rimangiarsi tutto il giorno dopo addossando colpe, totalmente infondate, di negligenza al Direttore di Gara Marco Massi, per non aver sospeso la gara il sabato a seguito delle pessime condizioni meteo.

Appuntamento al prossimo anno, con il CN che sarà organizzato dalla consorella SAM 62, a cui faccio un augurio sincero per uno svolgimento più felice della loro edizione.

Santoni Curzio

Seguono le classifiche

CLASSIFICHE

TEXACO

Lanci: 3 Iscritti: 10 Classificati: 6 Flyoff: 3

	Nome	Modello	1°	2°	3°	Flyoff	Totale
1	Sola Luigi	Airborn	1767	1800	0		1800
2	Ceconi Maurizio	Little Diamond	1800	0	0		1800
3	Negro Franco	Airborn	1800	0			1800
4	Santoni Curzio	AL-MO 7	982	389	0		982
5	Binelli Luigi	Il Duca	687	952	0		952
6	Negro Franco	PB 2	0	421	930		930
	Nicosia Renato	Stardust	0	0	0		0
	Imoletti Massimo	PB 2	0	0	0		0
	Rotesi Fabrizio	RC 1	0	0	0		0
	Rotesi Fabrizio	Lanzo Bomber	0	0	0		0

TEXACO ANTICA

Lanci: 3 Iscritti: 3 Classificati: 1 Flyoff: 0

	Nome	Modello	1°	2°	3°	Flyoff	Totale
1	Rotesi Fabrizio	Miss America	195	307	98		502
	Landini Fabrizio	Folly II	0	0	0		0
	Bortolai Tiziano	Lanzo bomber	0	0	0		0

1/2 TEXACO

Lanci: 4 Iscritti: 3 Classificati: 2 Flyoff: 0

	Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1	Negro Franco	KL 61	600	472	600	490		1690
2	Luciani Francesco	Airborn	507	577	0	0		1084
	Luciani Francesco	Red Zipper	0	0	0	0		0

1/2 TEX ELETTRICO

Lanci: 4 Iscritti: 7 Classificati: 6 Flyoff: 0

	Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1	Rotesi Fabrizio	RC 1	286	600	435	528		1563
2	Spadaro Domenico	Siné 46	210	600	600	300		1500
3	Massi Marco	Kerswap	249	205	215	562		1026
4	Bacello Maurizio	Jaden Maid	220	210	170	0		600
5	Boccia Lorenzo	PB 2	182	0	144	0		326
6	Bortolai Tiziano	Flamingo	105	147	0	0		252
	Minotti Carlo	Lanzo Bomber	0	0	0	0		0

NMR

Lanci: 4 Iscritti: 4 Classificati: 2 Flyoff: 0

	Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1	Grassi Roberto	Sandy Hogan	249	327	314	353		994
2	Boccia Lorenzo	Stramn Cyclone	360	172	180	165		712
	Sola Luigi	Airborn	0	0	0	0		0
	Crismani Giorgio	Sailplane	0	0	0	0		0

NMR 2,5

Lanci: 4 Iscritti: 3 Classificati: 1 Flyoff: 0

	Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1	Boccia Lorenzo	Tucano	360	360	0	0		720
	Santoni Curzio	Super Kentucky	0	0	0	0		0
	Grassi Roberto	Creep	0	0	0	0		0

OTVR-E Lanci: 4 Iscritti: 13 Classificati: 10 Flyoff: 4

Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1 Sabbadini Vinco	Perseus	330	330	330	0		990
2 Mersecchi Rover	Balestruccio	330	330	330	0		990
3 Cangini Maurizio	TV 3	330	330	330	0		990
4 Zanzi Sergio	Balestruccio	330	330	330	0		990
5 Trovato Francesco	AG 47	269	330	330	0		929
6 Cangini Maurizio	Balestruccio	158	330	310	0		798
7 Santoni Curzio	Chief	130	249	277	0		656
8 Sabbadini Vinco	Astrale	153	0	153	330		636
9 Gialanella Mario	Baffo	125	120	128	0		373
10 Cecconi Maurizio	Turbine	142	0	0	0		142
Fratini Gaetano	AC 40	0	0	0	0		0
Binelli Luigi	Balestruccio	0	0	0	0		0

OTVR-A B Lanci: 4 Iscritti: 4 Classificati: 2 Flyoff: 0

Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1 Mersecchi Rover	Balestruccio	235	329	254	0		818
2 Zanzi Sergio	Balestruccio	173	0	0	0		173
Santoni Curzio	Chief	0	0	0	0		0
Binelli Luigi	Balestruccio	0	0	0	0		0

ALOT Lanci: 4 Iscritti: 5 Classificati: 2 Flyoff: 0

Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1 Mersecchi Rover	De Filippis	600	320	320	540		1460
2 Trovato Francesco	Playboy	503	270	384	0		1157
Minotti Carlo	Playboy	0	0	0	0		0
Spadaro Domenico	Vega 7	0	0	0	0		0
Zanzi Sergio	Vega 7	0	0	0	0		0

OTE ELOT Lanci: 4 Iscritti: 7 Classificati: 4 Flyoff: 0

Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
1 Mersecchi Rover	De Filippis	600	600	600	0		1800
2 Trovato Francesco	Stardust	204	457	600	600		1657
3 Minotti Carlo	Playboy	400	475	0	0		875
4 Gialanella Mario	Stardust	125	120	128	0		373
Spadaro Domenico	Vega 7	0	0	0	0		0
Zanzi Sergio	Vega 7	0	0	0	0		0
Rotesi Fabrizio	De Filippis	0	0	0	0		0

OTMR Lanci: 4 Iscritti: 4 Classificati: 0 Flyoff: 0

Nome	Modello	1°	2°	3°	4°	Flyoff	Totale
Santoni Curzio	Brigadier	0	0	0	0		0
Crismani Giorgio	Airborn	0	0	0	0		0
Sola Luigi	Airborn	0	0	0	0		0
Grassi Roberto	Ju 2	0	0	0	0		0



LA SCINTILLA NEGLI OCCHI

Fidia Piattelli Yaakov nacque a Roma il 5 Dicembre 1907 da una delle più antiche famiglie ebraiche della città.

Dotato di notevole intelligenza, durante il suo percorso formativo vinse numerose borse di studio; orientato verso gli studi tecnico-scientifici, ebbe anche altri interessi, fra essi la musica e l'archeologia. Nel 1930, presso l'Università di Roma, conseguì la laurea in ingegneria industriale.

Iniziò ad interessarsi alle questioni tecniche dell'aviazione e frequentò per un certo periodo il Centro Esperienze Aerodinamiche di Roma, dove venne in contatto con illustri studiosi, tra cui il Prof. Arturo Crocco e si dedicò a vari esperimenti eseguiti nelle gallerie del vento.

Nel 1931, Fidìa Piattelli progettò il suo primo aeroplano, un monoplano biposto, che non venne costruito per mancanza di finanziamenti. Nello stesso anno iniziò a collaborare alla rivista "Aerotecnica" e continuò a progettare altri tipi di aeroplani.

Piattelli iniziò anche ad occuparsi di volo a vela, costruendo grandi modelli di alianti con la collaborazione di altri eminenti studiosi. Nel 1934 soggiornò in Inghilterra, dove lavorò all'Ufficio Progetti della General Aircraft, seguendo il progetto di un nuovo bimotore civile e nel 1935 venne assunto alla C.M.A.S.A. (del gruppo FIAT) nello stabilimento di Marina di Pisa, come ingegnere dell'Ufficio Tecnico; nel medesimo anno venne promosso Tenente del Genio Aeronautico Ruolo Ingegneri e divenne Commissario dell'Aero Club d'Italia.



Mapa degli impianti OMI Reggiane

Nel 1936 l'Ing Piattelli si trasferì negli stabilimenti Reggiane del gruppo Caproni di Reggio Emilia, in qualità di Capo Sezione Progetti di Massima.

Fra il 1936 ed il 1937, come osservatore del Gruppo Caproni, compì numerose visite presso stabilimenti aeronautici in Europa e negli U.S.A.; particolarmente importante la sua partecipazione, in affiancamento all'Ing. Alessio, alla visita di istruzione del Dicembre del 1937 negli States.

(Quella che segue è la trascrizione della prima pagina della relazione sul viaggio)

RELAZIONE SUL VIAGGIO NEGLI STATI UNITI D'AMERICA

effettuata dal 2 dicembre al 15 dicembre 1937 XVI

Gli impianti visitati possono essere distinti in tre diverse categorie:

- 1) Fabbriche di motori per aviazione*
- 2) Fabbriche di aeroplani*
- 3) Stabilimenti industriali diversi*

La missione era composta da:

Dr. Ing. ANTONIO ALESSIO

(Vice Direttore generale e Direttore Tecnico delle "REGGIANE")

Dr. Ing. FIDIA PIATTELLI

(Vice Capo Ufficio Tecnico della "Studi e Brevetti Gruppo Caproni").

Nelle visite ad impianti di interesse aeronautico, i suddetti sono stati grandemente facilitati nel loro compito dall'introduzione dell'On. Gabinetto di S.E. il Ministro dell'Aeronautica Italiana presso l'Addetto aeronautico Italiano a Washington, il quale con grande rapidità ottenne i permessi di visita dal War Department degli U.S.A.

Va ricordato inoltre l'opera fiancheggiatrice del Sig. Gardner, Presidente dell'aeronautical Institute of aeronautical sciences, presso cui l'Ing. Alessio è stato introdotto come Membro Industriale, e dell'Ing. Roberto Longhi, residente in America, ove gode di larghe conoscenze nel campo aeronautico e che ha pure accompagnato la Missione. A Baltimora la missione si è sdoppiata e, mentre l'Ing. Alessio si recava a Washington per visitare la nostra Ambasciata ed una Ditta aeronautica, l'Ing. Piattelli si portava alla sede del N.A.C.A. a Langley Field (VIRGINIA).

Abitazione

L'ing. Piattelli abitò a Reggio in una casa di proprietà della famiglia Tadolini in Viale Monte Grappa all'angolo con Via S. Martino.

In questa abitazione con la moglie riadattarono la soffitta costruendosi, nello stupore dei vicini, bellissimi mobili in legno che decorarono con disegni geometrici e di animali. Anche un tecnigrafo fu collocato nella abitazione per le sue attività progettuali.

Presso le Officine Reggiane, l'Ing. Piattelli studiò oltre 20 progetti di aeroplani tra cui un biplano da turismo, progettato in collaborazione con Pier Carlo Bergonzi e denominato B.P.12; questo aeroplano era dotato di alette a fessura continua sul bordo d'uscita dell'ala superiore, che gli permettevano decolli ed atterraggi molto corti, un classico esempio di velivolo STOL (Short Take Off Landing). A Reggio Emilia Fidia Piattelli fondò anche una scuola per aeromodellisti presso la R.U.N.A., Reale Unione Nazionale Aeronautica, che ebbe numerosi allievi qualificati a partecipare a gare nazionali, in quanto dotati di un'istruzione tecnica rigorosa.

Inoltre, pubblicò numerosi articoli di carattere tecnico-aeronautico su riviste italiane ed estere, quali ad es. "Rivista Aeronautica", "L'Aquilone", "The Aeromodeller".



Aeroporto Reggione Emilia e sede della R.U.N.A

e tessera RUNA





Ten. Ing. Fidia Piattelli a Guidonia

Il confino

Nel 1938, a causa delle leggi razziali, l'Ing Piattelli fu costretto a lasciare il suo posto di progettista alle Officine Reggiane e si rifugiò nella zona del Trentino nel paese di Tamion in Val di Fassa (TN); in seguito venne inviato al confino nel Sud Italia, tracce del suo passaggio sono rilevate nelle vicinanze dell'abbazia di Fiastra ad Urbisaglia (MC) dove rimane dal 16.11.1940 al 7.1.1941.

Aperto il 1° giugno 1940 per l'internamento di civili, nella villa dei principi Giustiniani Bandini accanto all'abbazia di Fiastra, fu uno dei primi campi del Ministero dell'interno ad entrare in funzione. I primi internati erano ebrei italiani, ma poi confluirono nel campo anche ebrei stranieri di diverse nazionalità: tedeschi, austriaci, polacchi, rumeni.

Infine riuscì a nascondersi a Roma, dove riacquistò la libertà in seguito all'entrata delle truppe alleate nella Capitale, nel 1944. Nello stesso anno, Fidia Piattelli entrò a far parte della Commissione Alleata per la ricostruzione dei territori liberati ed anche in questa attività egli diede il suo notevole contributo.

Israele

All'inizio del 1945 gli venne offerto un brillante lavoro presso l'industria aeronautica americana, ma Piattelli non accettò perché voleva dedicarsi allo sviluppo dell'aviazione nel nascente Stato di Israele.

L'Ing. Piattelli arrivò in terra di Israele nel Marzo 1945, con la moglie Heinke, una ragazza di origine tedesca; nei primi tempi della loro permanenza, per guadagnarsi da vivere impartivano lezioni di violino e lui eseguiva anche dei piccoli lavori di falegnameria. Nello stesso tempo, Piattelli si dedicò ad organizzare le attività del primo Aero Club israeliano, tenendo conferenze e lezioni ai giovani allievi. Dopo qualche tempo, l'Ing Piattelli riuscì a fondare la

Società Aeronautica MAOF, una delle prime ditte israeliane di progettazione e costruzione velivoli; ne divenne il direttore progettista, realizzando una serie di aeroplani ed alianti denominati con la sigla P.H., fra cui possiamo ricordare l'aliante P.H. 29, chiamato "TINOK", costruito nel 1947, avente dimensioni ridottissime.



Il P.H. 29 a Tel Aviv

Il dopoguerra

L'Ing. Piattelli realizzò anche un secondo esemplare del biplano B.P.12, che molto probabilmente partecipò ad alcune operazioni belliche nel 1948 e venne successivamente distrutto a causa di un'incursione degli egiziani sull'aeroporto di Tel Aviv.

Ancora nel 1948, la società MAOF divenne parte integrante della nuova Aeronautica militare Israeliana, consentendo così all'Ing. Piattelli di dedicarsi a progetti aeronautici ancora più avanzati, vista la sua notevole esperienza nella progettazione di velivoli di piccole dimensioni e di aeromodelli con elevate capacità aerodinamiche.

Nel 1953 l'Ing. Fidia Piattelli divenne il direttore del reparto tecnico di una nuova fabbrica aeronautica israeliana, la BEDEK e lavorò anche come ingegnere capo alla Direzione Ricerche del Ministero della Difesa Israeliano.

Nello stesso tempo, Piattelli continuò la sua attività di insegnamento delle scienze aeronautiche, impartendo lezioni agli studenti del TECNION di Haifa, gettando così le basi della futura facoltà di Ingegneria Aerospaziale del Politecnico israeliano.



Fidia Piattelli

Artista

Fidia Piattelli si cimenta anche nelle arti; suonava il violoncello e la moglie il violino, in alcune serate nell'abitazione reggiana, assieme ad un paio di orchestrali del teatro Municipale, si dilettaavano in concerti da camera.

Scultore ed amante del legno, realizzerà per la piccola abitazione della Val di Fassa le maniglie scolpite a forma di animali e con la collaborazione della moglie anche il mobilio di casa. Una sua opera è esposta dal 1950 all'Art Institute di Chicago.

Nel 1955 l'Ing Piattelli espose il suo progetto per la creazione di un museo della scienza e della tecnica in Israele; questa sua idea si realizzerà alcuni anni dopo la sua scomparsa: morì il 26 agosto 1957, alcuni giorni dopo essere stato ferito da un colpo di pistola sparato durante una rapina alla cassa di un cinema di Tel Aviv, che egli aveva tentato di impedire.

L'opera dell'Ing. Piattelli venne ricordata nel 1960 dall'Aviazione Israeliana, con un libro intitolato "Nell'alto dei cieli", una raccolta di saggi aeronautici scritti in suo onore; personalità eclettica, appassionato di fotografia, era anche Presidente della sezione di Tel Aviv della Società Dante Alighieri e membro della Royal Aeronautical Society di Londra e dell'Institute of Aeronautical Sciences di New York.

Prima della sua scomparsa confidò ad una amica:

“...che cosa lascio? Verranno altri ingegneri aeronautici... Ma forse ciò che rimarrà è quella scintilla che ho potuto accendere in molti occhi e che ho visto riflessa negli sguardi, sia che parlassi di aeronautica, di arte o di amore. Forse questa è l'eternità per l'uomo...”

I progetti di Fidia

Molti progetti di modelli realizzati dall' Ing. Piattelli sono fortunatamente disponibili su un sito Internet, catalogati e scaricabili per gli appassionati.

Già negli anni '50 a Reggio Emilia alcuni modellisti utilizzarono i progetti dell' Ing. Piattelli per le loro realizzazioni.



Reggio Emilia - Aeroporto 1955 - Bacchi e Baracchi

Poker

Il “mastro” modellista Lino Terzi, che ha realizzato nel laboratorio “La Cappannina” di AUSER Caviago tre modelli di aerei prodotti dalle “Reggiane” e che sono esposti nei più prestigiosi musei aeronautici italiani (Vigna di Valle – Roma – Caproni – Trento) vedendo uno strano progetto di veleggiatore di Piattelli, l’A.P.13 dalle linee che richiamano un gabbiano, ha deciso di “giocare il poker” realizzando questo inedito esemplare.

Grazie alla collaborazione di Giovanni Maccario è stato possibile recuperare i disegni negli Stati Uniti e rimmetterli in condizione di utilizzo.

Nasce così il progetto “Cocà” nome dialettale triestino con il quale si usa definire il gabbiano che veleggia nel bel golfo di Trieste.



Lino Terzi e Giovanni Maccario



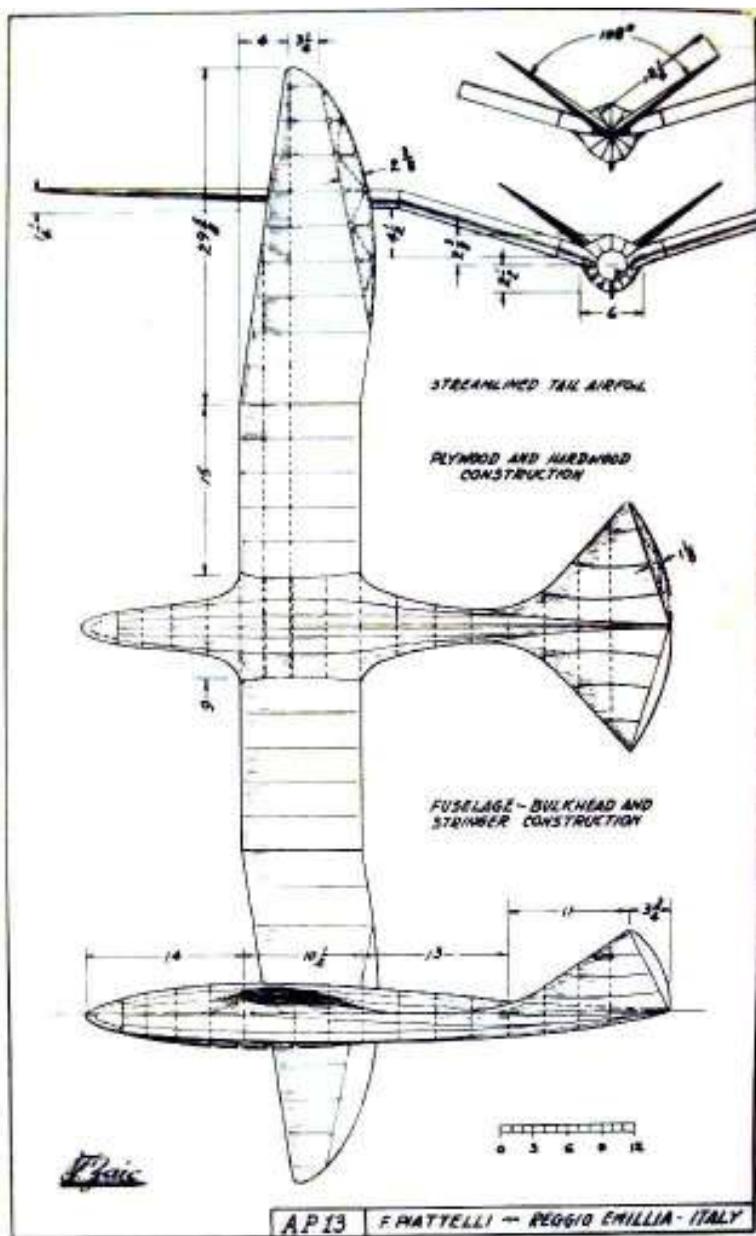
Finalmente l’ A.P. 13 è terminato, grazie alle cure di Giovanni che ha voluto rivestire il modello utilizzando “come un tempo” la seta.

Sempre per “rispettare la storia” il lancio verrà effettuato con l’utilizzo dell’elastico, una volta in volo il radiocomando consentirà la gestione delle manovre di volo.

Adriano Riatti

*Curatore dell’Archivio Digitale Aeronautico “Reggiane”
Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia*





Trittico dell'AP.13 pubblicato su uno degli annuari di Frank Zaic che probabilmente lo ebbe da Piattelli che incontrò alla Coppa Wakefield di Parigi nel 1937

LA NOSTRA TESSERA

Tutti voi, salvo i nuovi soci, sapete che l'immagine della nostra tessera sociale cambia ogni anno. L'autore è il nostro socio Vittorio Fusina, titolare di uno studio fotografico professionale. Tutti gli anni prepara(va) un provino e mi chiedeva se mi andava bene. Qualche volta suggerivo modifiche. Per l'ultima non è stato così. Mi ha telefonato per dirmi che le tessere erano pronte e che potevo andare a ritirarle. Nel vederle sono rimasto sorpreso dal fatto che, per la prima volta, l'immagine era una foto. Alla mia domanda su come l'avesse scelta mi ha detto che, sfogliando i vecchi nostri Aquiloni, gli era piaciuta la foto in copertina dell'AQ76, l'ultimo del 2014, che si riferiva ad un importante evento sportivo internazionale del 1947. Gli dissi che era stata un'ottima idea.

Ma qual'era stato l'evento ricordato nella foto e chi l'aveva scattata?



L'evento era l'incontro internazionale tenutosi a Eaton Bray, in Inghilterra, dal 27 luglio al 4 agosto 1947, al quale parteciparono oltre cento concorrenti da tutta Europa. Gli italiani erano solo 4: Adriano Castellani titolare della Aviomodelli di Cremona, Gustavo Clerici titolare della MOVO di Milano, Franco Conte titolare dell'Aeropiccola di Torino e Piero Gnesi di Pisa. Li accompagnava Gilberto Benedetti in veste di interprete e collaboratore

Il modello osservato con interesse da molti ragazzi era il nuovo motomodello del pisano Piero Gnesi che aveva vinto la gara di motomodelli formula libera il primo giorno. La stampa inglese lo battezzò "The Italian giant" e quel nome gli rimase. La foto utilizzata nella tessera è stata scattata da Adriano Castellani e riprende un gruppo di ragazzi inglesi in ammirazione del model-

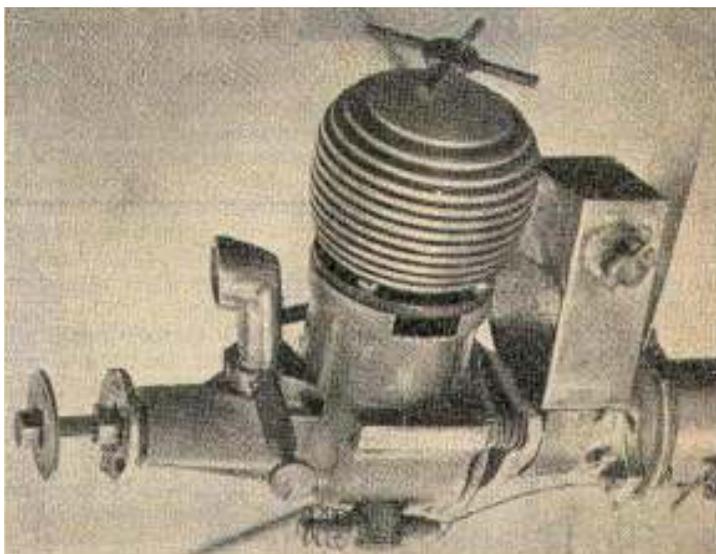
lo. L'originale si trova sul retro del foglio n. 107 dell'album fotografico MOVO che fa parte del nostro archivio.

Le cronache delle gare si trovano su L'Ala n. 15 del 1947 a cura di Castellani e su Modellismo n. 9 e 10 dello stesso anno a cura di Clerici.

Il primo giorno di gara, 27 luglio, Franco Conte vinse la gara degli elastico col Pinnuto col tempo di 7'53" e Piero Gnesi vinse la gara dei motomodelli formula libera con un magnifico volo di 5'47" con 18" di motore.

Il 3 agosto, ultimo giorno di gara, Gnesi vinse la gara u-control col modello costruito da Elio Tacchella con la velocità sui sei giri di 151 km/h con cavi di 20 metri. L'ultima gara in programma era quella dei motomodelli formula FAI e tutti erano convinti che il vincitore sarebbe stato Gnesi. Ma non fu così perché, in preda ad una forte emozione, non riuscì ad avviare il motore nei 3' previsti per non essersi accorto di averlo ingolfato; perse il lancio e finì terzo.

Finite le gare chiese di poter fare un lancio fuori gara; lo autorizzarono ed il modello fece un volo meraviglioso di oltre 7 minuti.



Entrambi i modelli presentati da Piero Gnesi erano motorizzati col MOVO D10D prototipo. Nella foto, tratta da Aeromodeller, si possono notare tanti particolari del motore montato sull'Italian Giant: la particolare chiavetta di regolazione della compressione dovuta al fatto che il motore era alloggiato all'interno della semiala destra, la valvola di spegnimento, le rondelle che regolano l'inclinazione del motore rispetto al supporto che lo collega al tubosoliera e sul quale è montato anche il serbatoio.

Prossimamente ne riparleremo.

Pino Càrbini

VERBALE DI SPOGLIO

Il giorno 17 Novembre 2022 si è riunita la Commissione Elettorale per lo spoglio delle schede relative all'elezione del Consiglio Direttivo della SAM CHAPTER 2001 per il periodo 2023-2025. Alle ore 18,30, presso i locali di Via Camillo Pilotto, 55 sono presenti i Soci Cavallaro Eros, Magnosi Mauro e Santoni Curzio.

Si inizia con la conta delle buste contenenti le schede elettorali pervenute, mezzo posta, presso l'abitazione del Vice-Presidente Santoni Curzio, che ammontano ad un totale di 89. Inizia lo spoglio con l'apertura delle buste ricevute e l'estrazione della busta bianca, anonima, contenente la scheda elettorale. Al termine dell'operazione inizia l'apertura della seconda busta e l'estrazione della scheda elettorale ed il successivo riconteggio. Constatato che il numero delle schede elettorali è conforme al numero delle buste ricevute, e composto da 88 schede valide ed una bianca, inizia il conteggio dei voti che termina alle ore 19,45 con il seguente risultato:

PRESIDENTE Santoni Curzio: voti 68 – Posa Francesco: voti 20.

VICE PRESIDENTE POSA Francesco: voti 67 – SANTONI Curzio: voti 19 – MASSI Marco: voti 1 – MAURO Giacomo: voti 1.

SEGRETARIO MASSI Marco: voti 64 – CARBINI Giuseppe: voti 24.

TESORIERE QUAGLIERI Pierangelo: voti 86 – LANDINI Fabrizio: voti 1 – CARBINI Giuseppe: voti 1.

DIRETTORE TECNICO LANDINI Fabrizio: voti 66 – FRATINI Gaetano: voti 18 – MAURO Giacomo: voti 4.

Alla luce di ciò viene eletto, per il periodo 2023-2025, il Consiglio Direttivo della SAM CHAPTER 2001 composto dai seguenti Soci:

PRESIDENTE SANTONI Curzio

VICE PRESIDENTE POSA Francesco

SEGRETARIO MASSI Marco

TESORIERE QUAGLIERI Pierangelo

DIRETTORE TECNICO LANDINI Fabrizio

Alle ore 20 viene sciolta la riunione con la redazione ed approvazione del presente verbale. Tutte le copie delle schede ed il presente verbale vengono conservati, a disposizione dei Soci, presso l'abitazione del Presidente eletto.

FIRMATO: CAVALLARO Eros, MAGNOSI Mauro, SANTONI Curzio

AMICI ANDATI AVANTI

Domenico Bruschi

Nato a New York il 6 novembre 1936, è mancato il 14 luglio scorso dopo una lunga malattia. Aveva la doppia cittadinanza americana e sanmarinese e a San Marino ricoprì anche una delle più importanti cariche politiche

L'ho conosciuto molti anni fa in occasione di una gara organizzata in Toscana da Riccardo Belli. Ad un certo punto fummo tutti attirati dalle sue urla per qualcosa che era andato storto nel volo di un suo modello. Mi spiegarono che era una sua abitudine. Aeromodellista fin dalla giovane età ha conseguito importanti risultati sportivi anche a livello internazionale e nel 2018 è stato inserito nella Hall of Fame della SAM internazionale in riconoscimento della sua opera per lo sviluppo dell'attività sportiva a livello europeo.

Franco Camponeschi

Nato a Roma il 5 maggio 1933, è mancato lo scorso 27 agosto.

E' stato nostro socio fin dal 2002.

Luigi Carlucci

Nato a Brindisi il 27 ottobre 1956 è scomparso il 31 agosto scorso per malattia. Era nostro socio dal 2017.

Augusto Fontolan

Nato a Carrara San Giorgio (PD) il 13 agosto 1928 e deceduto lo scorso 11 marzo a Bassano del Grappa. Espertissimo di lavorazioni meccaniche, quando la pubblicazione del progetto del motore Motomeo su Modellistica ha fatto capire che la costruzione amatoriale dei motori era alla portata di tutti, è stato di grande aiuto ai costruttori di motori bassanesi e non solo.

Piero Muzio

Nato a Bergamo il 4 ottobre 1937, è mancato il 7 settembre scorso.

Aeromodellista sin da ragazzo, ha iniziato col volo libero, passando poi al volo vincolato. E' stato il produttore dei motori OPS. Nostro socio dal 2011, da alcuni anni si era trasferito a Pantelleria.

Volveno Pecorari

Nato a San Vito al Torre (UD) il 23 dicembre 1923 e deceduto lo scorso 18 dicembre. La sua attività agonistica iniziò con la partecipazione al concorso internazionale svizzero a Frauenfeld nel giugno del 1947 dove si classificò 2° e 8° nei motomodelli.

E non ha mai smesso affiancando alla sua attività di costruttore e concorrente anche quella di organizzatore.

Luciano Stanghellini

Nato a Siena il 31 agosto 1940 e deceduto da alcuni anni.

Nel redigere l'articolo sulla nostra tessera di quest'anno sono andato a vedere nel nostro archivio la cartella dell'Italian Giant dove sono conservati i disegni e uno studio su quel modello che mi aveva mandato nel 2008. Non avevo avuto più contatti con lui per cui ho provato a contattarlo via mail e telefonicamente senza riuscirci. Ho contattato Landini che mi ha detto che Stanghellini e sua moglie erano deceduti da 4 o 5 anni. I disegni sono a disposizione di chi li volesse.

segue

Mimmo Candido

nato il 14 gennaio 1927 e andato avanti il 23 gennaio 2023.

Il nostro caro amico e maestro di modellismo, così come di innumerevoli altri “giovani”, che lo sono sempre meno, ha spiccato l'ultimo volo. Aveva tante “origini” ed, anche se aveva poi lungamente vissuto in Calabria, era rimasto sempre modellista pugliese per elezione. E dire che era anche piemontese e lombardo. Con qualcuno di noi, nel novembre scorso, si era scambiato gli auguri per le imminenti festività con immutato brio. Poi, a ridosso del capodanno, il suo telefono era diventato muto il che aveva dato motivo di preoccupazione ma non più di tanto; era impensabile ipotizzare il peggio. Poi è arrivata la notizia che il 24 di gennaio, di questo infausto 2023, Mimmo ci aveva lasciati per sempre.

Era un ragazzo del 1927 che aveva conosciuto bene le angustie dell'aeromodellismo dei primordi. Nell'anima era rimasto sempre un “aeronipote” di Gastone Martini, impareggiabile direttore del giornale l'Aquilone e promotore di un aeromodellismo fatto di materiali poverissimi, tenuti insieme più con l'ostinazione che con la colla.

Chissà per quale miracolo, nonostante il suo ruolo professionale di dirigente tecnico di un grosso Comune, era rimasto giovane ed entusiasta nei suoi desideri e nei suoi sogni. Per diversi anni, i giorni in cui piombava in un austero ufficio governativo a Reggio Calabria, dopo aver guidato per tante ore su strade impossibili, diventavano una festa ampiamente condivisa. Veniva immediatamente cancellato ogni impegno, che non fosse modellistico, perché lui, con occhi ribaldi, andava raccontando infiniti aneddoti della sua lunga militanza. E per un po' quell'ufficio, anche se un ambiente estraneo ed arido, diventava un cenacolo di baldi aeromodellisti, forse un po' in età, ma tutti desiderosi di lasciarsi travolgere dal suo entusiasmo e dalla sua irrefrenabile voglia di costruire modelli e farli volare.

Molti di quei racconti sono stati messi su carta e più di qualcuno è apparso anche a stampa perché rappresentano autentiche finestre su di un modellismo che sarebbe bello se potesse continuare ad essere.

Aveva aderito con entusiasmo alla SAM l'Aquilone perché vi ritrovava gli amici e rivali di un tempo. Non era più un ragazzino ma non ha mai perso una gara O/T di quelle organizzate fra Campania, Puglia, Molise, Calabria e Sicilia.

Fino a pochissimi anni addietro ha personalmente pilotato modelli acrobatici U/C e grandi motoveleggiatori d'altri tempi, entusiasta come può esserlo un adolescente.

Non è facile scrivere di un “ragazzo” che ha militato fra gli aeromodellisti impegnati di tutt'Italia, dalla fine degli anni trenta fino ad oggi. perché ci sale un groppo alla gola e gli occhi si offuscano.

Ora siamo consapevoli che siamo diventati più tristi e più soli.

Indegnamente per la moltitudine dei suoi allievi in aeromodellismo

Ennio Marra, Giacomo Mauro e Gianni Viglianti

CALENDARIO PROVVISORIO ANNO 2023

DATA	LUOGO	DENOMINAZIONE	CATEGORIE	ORGANIZZATORE	SAM
2 aprile	Da definire	Trofeo Ridenti	Alot, elot, otre, otmr, nmr, nmr 2.5, 1/2ae, 1/2a texaco +monomodello	marcoingmassi@gmail.com	SAM 2001
30 aprile	Colle val d'Elsa	Trofeo Poggibonsi	Tutte + monomodello	fabrizio.landini@yahoo.it	SAM 62
7 maggio	Rovigo	Raduno	Otre, otmr, nmr, nmr 2.5, monomodello	luigi.bagatin@gmail.com	SAM 62
21 maggio	Vergiano	Memorial Bruschi	Raduno volatutto	valtergianati@gmail.com	SAM 62
21 maggio	Fiano romano	Raduno	Tomboy rally, peanuts, alianti	cusanton@tin.it	SAM 2001
28 maggio	Parma	Memorial G. Colla	Texaco, 1/2 e, 1/2 cox, texaco antico, nmr, nmr 2.5, monomodello	ferrinet2011@gmail.com	SAM 62
25-30 giugno	Rep. Slovacca	Eurochamp			
16 luglio	Sam Dalmazio	Trofeo Frignano	Tutte + monomodello	samitalia@libero.it	SAM 62
1-3 settembre	Gualdo Cattaneo	Raduno RAC	Aeromodelli RC 1950-1990	cristianogiustozzi@gmail.com	SAM 2001
9-10 settembre	Rovigo	Concorso nazionale	Tutte + monomodello	maurizio.bacello23@gmail.com	SAM 62
8 ottobre	Cantone di Carpi	Trofeo Coristi	Ote, texaco, 1/2e, 1/2 texaco, nmr 2.5, otre	vinco.sabbadini@yahoo.it	SAM 62
15 ottobre	Fiano romano	Trofeo Ehling	1/2 a texaco	cusanton@tin.it	SAM 2001
29 ottobre	Arezzo	Trofeo Toscano	Tutte + monomodello	marcoingmassi@gmail.com	SAM 2001
23 dicembre	Ramacca	Gran Prix Etna	Alot, elot, otmr, texaco, 1/2e, otre, 1/2 cox	carlo.minotti@alice.it	SAM 62
settembre	Roma	Trofeo	Peanuts	cusanton@tin.it	SAM 2001

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.

L'AVULONE

Abbonamento annuo L. 7
 Semestrale L. 3,6 - Quotidiano L. 0,05
 Ed. numero cont. 300

MENSILE DI AERONAUTICA PER I GIOVANI

Direttore, AMMINISTRATORE
 e EDITORE
 Roma, Viale dell'AVULONE
 Telefono 488-418



IL DECENNARIO DELL'AERONAUTICA: TRA I FASTI DELLA ROMA IMPERIALE
 PASSA LA BANDIERA DELL'ITALIA AZZURRA