

ASSOCIAZIONE ITALIANA
AEROMODELLISMO STORICO



www.samitalia62.it

NOTIZIARIO SAM - 62

Numero 173 Ottobre 2016

PERIODICO RISERVATO AI SOCI



**IL GENERALE DI BRIGATA AEREA
GIULIO RODORIGO
DOPO 4200 ORE DI VOLO A REAZIONE
TORNA AI VELEGGIATORI**
(All'interno un suo modello del 1951)



Numero 172 Luglio 2016

www.samitalia62.it

Notiziario SAM Chapter 62-ITALIA

CONSIGLIO DIRETTIVO

Ruolo	Nome	Indirizzo	Telefono	e-mail
Presidente	Mario Gialanella	Corso Italia 122 - 34170 Gorizia	0481 82600	cell. 3397446741
Vicepresidente	Giorgio Colla	Via Seletti, 6 - 43012 Fontanellato (PR)	0521 821465	
Segretario	Tiziano Bortolai	Via Vercelli, 58 - 41125 Modena	0593 73775	samitalia@libero.it
Tesoriere	Francesco Cappabianca	Via Romagnosi, 20 - 70051 Barletta (Ba)	0883 533091	f.cappabianca@aeromodellismo.org
Add. Stampa P.R.	Roberto Grassi	Via G. Fabbri, 590 - 44124 Ferrara	051 904042	Roberto.Grassi@fei.com

RAPPRESENTANTI REGIONALI

Regione	Nome	Indirizzo	Telefono	e-mail
Campania	Imoletti Massimo	Via De Gasperi, 81 - 80059 Torre del Greco (Na)	3356092101	mimoletti@wind.it
Emilia Romagna	Maurizio Baccello	Via Unità d'Italia, 16 - 44020 Bosco Mesola (Fe)	3313603841	maurizio.baccello@alice.it
Liguria	Mascherpa Guido	Via della Repubblica, 78/7 - 16032 Camogli (Ge)	018 5774195	guidomascherpa@libero.it
Lombardia	Riboli Pierpaolo	Via Locatelli 62 - 24020 Villa di Serio (BG)	035 220391	ribomail2001@yahoo.it
Piemonte	Alessandro Villa	V.le Martiri di Belfiore, 7 - 28100 Novara	3403301623	
Puglia	Rizzi Luigi	Via Beato Paolo, 5 - 70051 Barletta (Ba)	3807929756	
Toscana	Marco Massi	Via Cimabue, 6 - 52100 Arezzo		marcoingmassi@gmail.com
Lazio	Giorgio Crismani	Strada di Brancaleta, 77 - 58040 Roselle (GR)	0564 402835	g.crismani@alice.it
Umbria	Giuliano Rosati	Via A.M. Mozzoni, 32 - 05100 Terni	0744 278663	
Veneto	Luigi Bagatin	Via A. Bernini, 56 - 45100 Rovigo	0425 361925	luigi.bagatin@inwind.it
Sicilia	Carlo Minotti	Via Proserpina, 33 - 95128 Catania		c.minotti@tin.it

INDICE

COMUNICAZIONI AI SOCI	3 ÷ 6
1° CENTENARIO DELL'AEROMODELLISMO	7 ÷ 8
VELEGGIATORE "GR 63"	9
CONCORSO NAZIONALE	10 ÷ 14
RADUNO MODELLI D'EPOCA	15
MOTORE AD AUTOACCENSIONE "GIGLIO"	16 ÷ 17
RADUNO DEL FRIGNANO	18 ÷ 20
Foto MODENA 1935	21
LOCANDINA "GRAN PRIX DELL'ETNA"	22
MODULO PRENOTAZIONE GARE	23

In Copertina il Gen. Giulio Rodorigo con una sua costruzione

COMUNICAZIONI AI SOCI

a cura del Presidente Mario Gialanella



Attività del Consiglio Direttivo

VERBALE N. 4

CONSIGLIO DIRETTIVO DEL 22 MAGGIO 2016 A VERONA/FIERA

Presenti: Gialanella, Bortolai, Cappabianaca, Grassi.

Si prende atto delle dimissioni presentate dal Vice Presidente Bruno Chiaranti e al suo posto, viene cooptato - ai sensi dell'art.7 dello Statuto - il socio Giorgio COLLA, che ha manifestato il proprio gradimento, salvo Ratifica dell'Assemblea.

Parimenti, viene designato quale Rappresentante Regionale per la Toscana il socio Marco MASSI e del Lazio il socio Giorgio CRISMANI.

Si deliberano le spese elencate in appendice, già anticipate e i cui giustificativi sono agli atti del Tesoriere Cappabianca, per un totale di Euro 590,00, ciò oltre le spese periodiche già previste nel Bilancio di Previsione.

Per la Redazione del Notiziario, già curato dal dimissionario Vice Presidente, Chiaranti, si dà incarico al socio Maurizio PASSERINI, con il rimborso delle spese già previsto in precedenza.

Il Segretario Bortolai viene incaricato di custodire le Dichiarazioni Liberatorie degli Organizzatori delle Gare in Calendario SAM e di rimborsare le spese al Gruppo di Castelfranco Emilia, per l'uso della Sede della SAM.

Sarà comunicato ai soci, tramite il Notiziario, il codice IBAN della SAM (IT 70 W0760104 00000 1025172550) per eventuali versamenti al posto del Bollettino Postale.

Alla prossima Assemblea verrà proposta la modifica dell'art. 2 dello Statuto, con la eliminazione dell'attività sportiva dagli scopi sociali.

Viene dato incarico ad un socio (ben introdotto) di prendere contatto con l'ENAC, onde non fare applicare la Circolare del 16 luglio 2015 agli AEROMODELLI STORICI (Old Timer).

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO



COMUNICAZIONI AI SOCI

a cura del Presidente Mario Gialanella

Attività del Consiglio Direttivo

VERBALE N. 5

Consiglio Direttivo del 4 Settembre 2016 a Valle Gaffaro (FE).

Presenti: Gialanella, Bortolai, Grassi,

Si discute circa il rinnovo del prossimo Consiglio Direttivo, per il triennio 2017/2020.

Il C.D. propone che le schede elettorali che saranno inviate ai Soci, anche tramite il Notiziario, contengano i nomi di coloro che hanno avanzato la propria candidatura per le cariche sociali e una riga in bianco, ove il socio potrà esprimere la propria preferenza.. Le schede dovranno pervenire alla Sede sociale in tempo per l'Assemblea dei soci, che dovrà ratificare la composizione del nuovo Consiglio.

Si discute, poi, sull'attività sportiva del prossimo anno.

Per non coinvolgere la SAM in azioni di responsabilità in caso di deprecabili sinistri, l'organizzazione e lo svolgimento di ogni singola Manifestazione saranno a carico del Gruppo Aeromodellistico che ha indetto l'evento. Compito della SAM è solo quello di coordinare le date e di fornire il Regolamento Sportivo.

Chi intende organizzare Gare o Raduni per il 2017 (anche il Concorso Nazionale) dovrà farne richiesta al Segretario Bortolai entro il 15 dicembre, utilizzando l'apposito modulo , che sarà pubblicato sul Notiziario.

Le quote associative e assicurative per il 2017 restano invariate.

Nel Notiziario sarà inserito il modulo di c/c postale per il versamento ed anche il numero IBAN per pagamenti alternativi, tramite bonifico bancario (IT70 W 0760104 00000 10251.72550 - 27 caratteri).

Il C.D. delibera di pagare la somma di Euro 320,00 alla Società Assicuratrice, quale ulteriore quota per l'assicurazione di n.16 Soci, che hanno aderito in ritardo, essendo stata a suo tempo pagata la quota di Euro mille, per i primi 50 Soci assicurati (E.20,00 a testa).

Delibera anche di pagare il rimborso spese stabilito per la gestione della Tesoreria e per la Redazione del Notiziario per l'anno 2016, rispettivamente Euro 60,00 e 75,00.

COMUNICAZIONI AI SOCI

a cura del Presidente Mario Gialanella


Modulo del Conto Corrente Postale

PER IL RINNOVO DELL'ASSOCIAZIONE E/O DELL'ASSICURAZIONE, USARE IL MODULO DI C/C POSTALE QUI RIPRODOTTO OPPURE FARE UN BONIFICO BANCARIO AL N° **IBAN: IT 70 W0760104 00000 1025172550** IN FAVORE DELLA SAM.

N° 173

CONTI CORRENTI POSTALI - Ricevuta di Versamento

BancoPosta

 sul C/C n. **0 0 1 0 2 5 1 7 2 5 5 0** di Euro

IMPORTO IN LETTERE
INTESTATO A

CAPPABIANCA FRANCESCO

Via della Repubblica, 91 - 76121 Barletta (BT)

CAUSALE

- €30,00 - Iscrizione SAM Italia ch.62 anno 2017
 €50,00 - Iscrizione SAM Italia ch.62 anno 2017 con assicurazione R.C.T.

ESEGUITO DA

VIA - PIAZZA


CAP

LOCALITÀ

BOLLO DELL'UFFICIO POSTALE

CONTI CORRENTI POSTALI - Ricevuta di Accredito

BancoPosta

 sul C/C n. **0 0 1 0 2 5 1 7 2 5 5 0** di Euro

TD **123** IMPORTO IN LETTERE

INTESTATO A
CAPPABIANCA FRANCESCO

Via della Repubblica, 91 - 76121 Barletta (BT)

CAUSALE

- €30,00 - Iscrizione SAM Italia ch.62 anno 2017
 €50,00 - Iscrizione SAM Italia ch.62 anno 2017 con assicurazione R.C.T.

ESEGUITO DA

VIA - PIAZZA

CAP

LOCALITÀ

BOLLO DELL'UFFICIO POSTALE
codice bancario

IMPORTANTE: NON SCRIVERE NELLA ZONA SOTTOSTANTE!
numero conto

tipo documento

AVVERTENZE

Il Bollettino deve essere compilato in ogni sua parte (con inchiostro nero o blu) e non deve recare abrasioni, correzioni o cancellature.
La causale è obbligatoria per i versamenti a favore delle Pubbliche Amministrazioni.
Le informazioni richieste vanno riportate in modo identico in ciascuna delle parti di cui si compone il bollettino.

COMUNICAZIONI AI SOCI

a cura del Presidente Mario Gialanella

Informazioni in merito alle norme ENAC

ATTESTATO : L'Aero Club d'Italia ha in animo di emettere una Direttiva, con la quale riconosce la Validità Illimitata a ogni tipo di Attestato e/o Abilitazione già rilasciata negli anni passati (bianco, azzurro, con o senza stampigliatura, di plastica, ecc.) . Non rilascia copie o duplicati di nessun genere.

ABILITAZIONE AL PILOTAGGIO R.C. : E' necessario un esame tecnicopratico (10') con l'apposita Commissione dell'Aero Club d'Italia, tramite un Aero Club locale.

La prossima occasione utile è il 5-6 Novembre prossimo, presso l'Aero Club di BARI, Pista di BARLETTA; soci o non soci, con o senza modello.

Per prenotare l' esame, prendere contatto con il Consigliere Francesco Cappabianca (riferimenti nel retro di copertina - Cell. 340.2838210).

Il costo è di Euro 60,00 (sessanta), compresa la quota dell' Aero Club di Bari.

ELEZIONI 2017

Sul notiziario di fine anno ci sarà la scheda elettorale per l'elezione del nuovo Consiglio Direttivo.

Le candidature vanno presentate entro il 15 Dicembre 2016 al Presidente oppure al Segretario.



Intendiamo celebrare, con questo articolo illustrante l'attività dei precursori nel campo del modellismo aereo, il primo centenario dell'aeromodellismo.

Nel 1848, in Inghilterra, un modello volante si librava incerto nell'aria e, sorretto dal mulinare di due eliche mosse da un motore a vapore, volava per una ventina di metri. Il progettista di tale, allora miracolosa, macchina era Stringfellow.

Questo pioniere dell'aeromodellismo intendeva condurre le sue esperienze sul modello, prima di passare alla costruzione di un velivolo. L'aeromodello era ben realizzato; era dotato di un perfetto motore a vapore, la cui caldaia era composta da tubicini di rame; i due cilindri avevano due centimetri di alesaggio; le eliche erano azionate da due trasmissioni a corda ed avevano un diametro di 40 cm. L'ala misurava 3 metri di apertura con una superficie di 140 dmq. Il modello al completo pesava 4 chilogrammi (vedi figura 1).

Per quanto il modello avesse compiuto un volo massimo di 40 m. e perciò soddisfatte le esigenze del costruttore, Stringfellow interruppe i suoi esperimenti. Il poco riconoscimento attribuitogli per il successo ottenuto o forse l'eccessiva spesa sostenuta lo indussero ad abbandonare la impresa.

Ci rimangono così una data ed un nome che san di leggenda: dall'epoca di Icaro mai nessun mezzo, costruito dall'uomo, si era mosso ed aveva volato con forza propria.

Trascorsero molti anni; l'uomo voleva volare e febbrili erano le ricerche verso nuove forme d'ali. Molto spesso gli esperimenti si interrompevano bruscamente: la creatura costruita a prezzo di tanti sacrifici, il giorno della prova tradiva....

Dobbiamo giungere al 1870 per trovare l'uomo che dà massima importanza, nel campo sperimentale, alla costruzione ed al lancio di modelli volanti. Questi è Alfonso Pènaud. Egli, che grande amore ebbe per il mare e un'infermità costrinse relegato a terra, giovanissimo si orientò verso lo studio del volo; fu precursore nel campo aeronautico per le sue idee basate su

profondi studi. Il suo ultimo progetto di velivolo dimostra una tecnica già perfezionata: il suo ben profilato aereo era munito di carrello retrattile e fili e tiranti erano ridotti al minimo.

Nessuno però si interessò della sua costruzione e quando egli cercò di ottenere dal noto inventore Giffard un motore a scoppio, la sola cosa che gli mancasse per poter collaudare la macchina, ne ebbe un rifiuto.

Amareggiato ed angustiato dalle continue difficoltà si tolse la vita. Era l'anno 1880 ed egli aveva appena trent'anni. A Pènaud dobbiamo la prima concezione del modello azionato dall'energia di torsione di una matassa elastica: l'idea sembrerà semplice, ma allora, quando un motore « leggero » pesava 10 Kg/CV (oggi siamo sui 0,85 Kg/CV), essa fu ritenuta genialissima.

Tra i vari modelli che Pènaud costruì vi è un elicottero, con il quale superò il tempo di volo ottenuto da Ponton di Américot con un modello dello stesso tipo. Famoso fu il suo « Planoforo » che volò per 60 metri in 13". Il modello (figura 2) aveva un'apertura di cm. 45, una superficie di 4,9 dmq., la lunghezza era di 50 cm. e pesava 21 grammi; l'elica a pale molto larghe era propulsiva.

La via nella costruzione di questa aviazione minima era stata ormai tracciata; sempre più spesso nuove forme solcavano l'aria: nel 1872 erano i modelli ad ali battenti dei francesi Fobert e Hurcan de Villeneuve, simili concettualmente ai modelli di Pènaud.

Nel frattempo, in Germania, i fratelli Otto e Gustav Lilienthal costruirono molti modelli volanti; i risultati però non furono troppo lusinghieri; uno costruito in carta e vimini (fig. 3), benché provato in diversi voli, non soddisfece i costruttori. Dopo aver realizzato un modello volante con motore a vapore, interruppero queste prove per iniziare uno studio più meticoloso e proficuo sui profili alari. Fu questa, infatti, la via che li portò al successo.

Nel 1877 l'austriaco Guglielmo Kress, noto per i suoi esperimenti sugli idrovolanti, costruì, con maggior fortuna, diversi modelli, tra i quali l'« Aerovelocce » un originale modello idro con scafo centrale.

Enrico Forlanini, nello stesso anno, costruì e fece volare un elicottero con motore a vapore: questo aeromodello si innalzò per una decina di metri rimanendo in aria per 20 secondi.

L'appassionato studioso del volo degli uccelli, Pompeien Pirand, sperimentò nel 1880 diversi modelli ad ali battenti: i risultati non furono però soddisfacenti.

Oltre alle macchine a vapore ed alle matasse elastiche, quali fonti di energia necessarie per il volo dei minuscoli apparecchi, fecero la loro comparsa nel 1892 i motori ad aria compressa.

Victor Tatin ne montò uno sul suo modello per azionare due eliche sistemate sul bordo d'attacco dell'ala (fig. 4). Questo modello aveva l'ala rettangolare ad estremità arrotondate, il serbatoio dell'aria fungeva da fusoliera ed era privo di deriva; decollò e volò in più giri ad una velocità di 8 m/sec.

L'inglese Lawrence Hargrave, con lo

stesso motore, costruì un ornotottero del peso di 1670 grammi che volò con successo percorrendo 156 metri.

Fratanto in America i lavorava di pari lena, anzi, era sempre viva quella contesa tra America ed Europa che spronava al reciproco superamento.

Nel 1896 il professore americano Samuel Pierpont Langley provò in volo il suo « Aerodrome ». Il modello aveva una apertura alare di 4 metri; aveva due ali in tandem, i timoni in croce erano molto avvicinati all'ala; una piccola macchina a vapore dava il moto a due eliche poste al

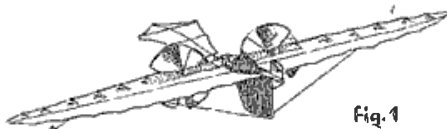


Fig. 1

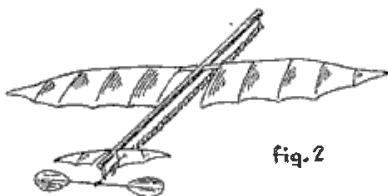


Fig. 2

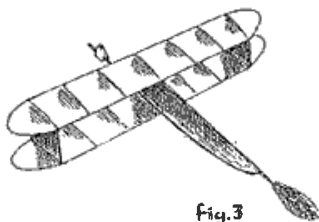


Fig. 3

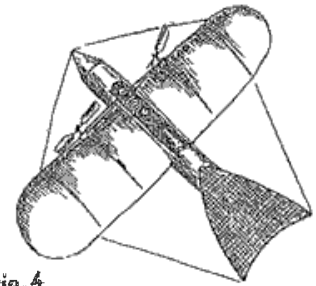


Fig. 4

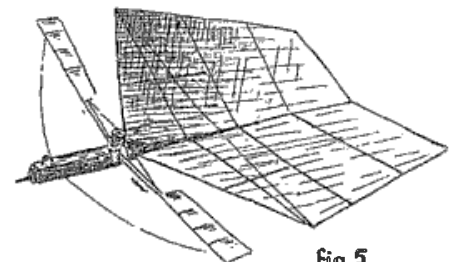


Fig. 5

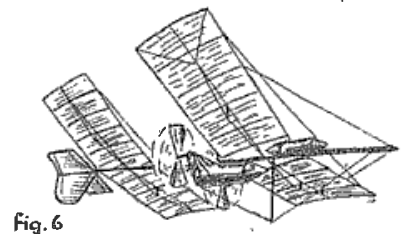


Fig. 6

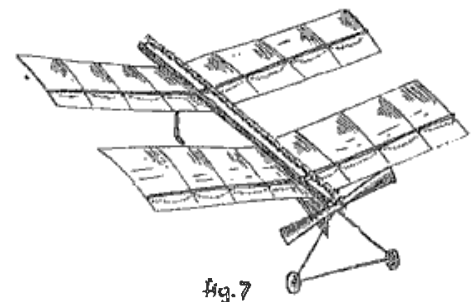


Fig. 7

bordo d'uscita della cellula anteriore (figura 6). Effettuò un volo di 1600 metri in 1'34". Il sensazionale volo fece tale scalpore che Langley fu finanziato dal ministero americano per la costruzione di un velivolo sui piani del modello. Pare però che il velivolo non abbia mai volato.

Ancora con motore a vapore, il già noto Tatin, in collaborazione con il prof. Richet, costruì un enorme modello con una apertura di m. 6,60; le eliche erano propulsive ed avevano un diametro di 85 cm., il peso superava i 30 Kg. e la potenza installata era di 2 CV. Il modello che, come dimensioni rappresentava un primato, non



lo fu come caratteristiche di volo: infatti non si ha notizia sul risultato delle sue prove.

Nel 1897 a Berlino il consigliere del governo F. Hofmann, che si interessava di problemi aeronautici, costruì, dopo accurate esperienze, un aeromodello di piccole dimensioni (90 cm. di apertura). Il modello era munito di un motorino azionato dall'anidride carbonica creata, in un serbatoio, dall'acido omonimo in presenza di carbonati. Il modello effettuò diversi voli; buoni furono pure i risultati ottenuti dall'Hofmann con modelli di grandi dimensioni e di peso superiore ai 3 Kg.

Nel 1904 Lavavasseur sperimentò, con la collaborazione del capitano Ferber, un modello elastico dall'ala avente una certa concavità. Il modello permise interessanti studi sui profili alari.

Ci si accorgeva, però, che l'attività singola era troppo saltuaria e perciò lento era lo studio ed il perfezionamento delle varie tendenze e che una comparazione tra molti modelli avrebbe ristretto il campo delle esperienze e fatto rivolgere gli studi ai modelli dalle migliori caratteristiche.

Si pensò ad un concorso. Nel febbraio del 1905 la Commissione dell'Aviazione dell'Aero Club di Francia organizzò a Parigi il primo concorso per modelli volanti.

Tutti i modelli presentati, tranne uno, erano veleggiatori. Il lancio veniva effettuato dalla cima di un pilone alto 41 metri. La classifica era compilata in base ai empî ed alle caratteristiche di volo portate sotto la formula dettata dal cap. Ferber, ove

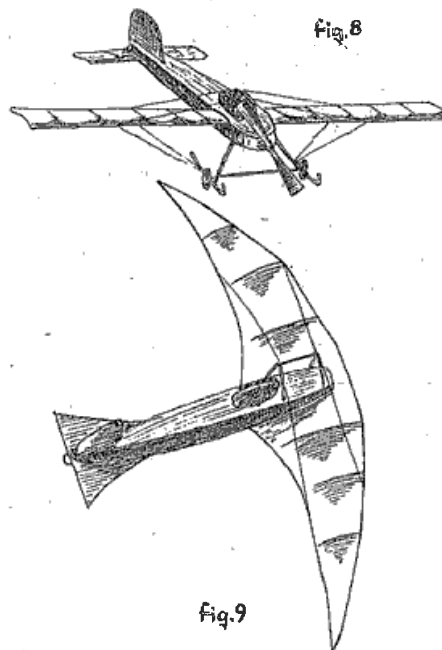
$$Q \text{ (qualità)} = \frac{P}{S} \cdot \frac{t_2}{h_2 K}$$

in cui P era il peso, S la superficie, t il tempo, K il coefficiente di resistenza quale a 0,85.

Vinse Peyret il cui modello percorse 31 metri in 18"4/5. Gli fu assegnata una qualità pari a 9,2. Il veleggiatore aveva una superficie di 150 dmq, un peso di 3,5 con un carico alare di 23 gr./dmq; efficienza era di 3,3 pari ad 1/6 dell'efficienza dei veleggiatori di oggi.

Dato il successo ottenuto, nel 1907 fu l'Aero Club inglese ad organizzare a Londra, al palazzo dell'Agricoltura, un concorso per modelli volanti. I premi erano rilevanti: 3000 L. il primo premio, 175 L. il secondo e 1375 L. il terzo. Il primo premio non venne assegnato per i reclami inoltrati da alcuni concorrenti. Il secondo fu vinto da A. V. Roe con un piccolo triplano tipo canard con motore elastico. Percorse una distanza di 20 metri decollando da terra. Il terzo classificato, sig. Howard, presentò un modello che fu invece lanciato a mano: percorse 30 metri; era munito di un motore molla e aveva una superficie di 20 dmq pesava 500 grammi.

Lo stesso anno l'Aero Club di Francia organizzò il secondo concorso. Ventuno furono le iscrizioni, ma solo sedici i modelli che concorsero. Vinsero, pari merito, Paulhan e Paulhan; i loro modelli erano simili e si rifacevano, come linee generali, al modello-primato di Langley. Avevano un'apertura di 1,75 m., superficie di 150 dmq e un peso di Kg. 2,600; una molla d'elastico del peso di 250 grammi sollevava l'elica che era sistemata in coda



al modello ed aveva un diametro di 45 cm. (fig. 7).

Nel concorso dell'anno successivo (1908) i modelli furono divisi in due categorie: inferiori ai 2 Kg di peso e superiori ai 2 Kg. Vinse, nella prima categoria, nuovamente Paulhan con il modello dell'anno precedente lievemente modificato: esso volò per 25 metri. Furono pure premiati Fanin con un modello veleggiatore da 2 Kg., Fourdanin e D'André.

Nella categoria sotto i 2 Kg. vinsero Leuilleux e Fordu con un modello dalle linee alquanto originali. L'elica utilizzava la forza motrice di una camera d'aria di bicicletta sottoposta a forte tensione. Uno speciale dispositivo faceva variare in volo l'incidenza dei timoni per cui il modello effettuò, a detta dei presenti, «ardite e graziose evoluzioni». Pesava 520 grammi e percorse una distanza di 29,8 metri. Secondi si classificarono i fratelli Dolfuss: il modello, di fattura complicatissima, con ali a mezzaluna e piani stabilizzanti anteriori e posteriori alla cellula biplana, volò per 16 m. Un «planeur» nello stesso concorso effettuò un volo di 35 m. Paulhan, vincitore dei concorsi del 1907-

1903 fu squalificato per aver accompagnato con la mano, per più di 3 metri, il modello all'involo (pare che i decolli da terra siano sempre stati la pecora nera dell'aeromodellismo).

Nell'anno stesso fu istituita dal pioniere del volo De Bueder una coppa per incoraggiare la costruzione dei modelli volanti tra i giovani: essi dovevano essere d'età inferiore ai 20 anni ed allievi di una scuola media. La coppa veniva aggiudicata alla scuola dell'allievo vincitore; essa era disputata mensilmente (dello stesso tipo fu istituita la coppa Bonmartini in Italia nel 1926 e 1927). La Coppa fu vinta quell'anno con distanze varianti da 65 a 103 metri.

Nel 1910, organizzato dalla rivista «Auto» si svolse a Parigi un concorso cui parteciparono ben 116 modelli. La gara era riservata a concorrenti di età inferiore ai 12 anni. Vinse un modello realizzato in penne d'oca e di tacchina, che volò per 48 metri.

Come si nota dai resoconti delle gare, l'aeromodellismo era ormai divenuto popolare e pratico con una certa sicurezza anche dai giovani. Se prima esso era appannaggio di uomini maturi e (si può notare dalle foto dell'epoca) baffuti, se prima i giovani vedevano con meraviglia e curiosità le misteriose macchine, ora erano essi che, con mano sicura, costruivano e facevano volare i loro modelli. L'opera di volgarizzazione del modello volante, dunque, si compiva con successo.

Crediamo opportuno terminare la nostra cronaca con l'anno 1911, in cui, organizzato dalla rivista «Aria e moto», si tenne a Roma con successo il primo concorso aeromodellistico italiano. Questo perché, data la frequenza delle competizioni negli anni successivi in quasi tutte le maggiori nazioni europee, oltre ad indurci ad una lunga e prolissa (ben più della presente) esposizione di fatti, è anche più accessibile e facile la ricerca di dati da parte di singoli che se ne interessano.

Di solito, le cronache rievocatorie destano ben poco interesse e ciò lo sapevamo; però riteniamo sia un aiuto ed un conforto, per le prossime costruzioni, il sapere continuatori di un'attività iniziata un secolo fa e che, per giovane che essa sia, conta già di tanta storia!

Sergio Anderle



Veleggiatore G.R. 63

Di Giulio Rodorigo



UN VELEGGIATORE FORMULA FAI

G. R. 63

di GIULIO RODORIGO

Giulio è l'ultimo rampollo della stirpe aeromodellistica dei Rodorigo: il veleggiatore formula nordica A₂ che egli presenta ha più volte dimostrato le sue elevate caratteristiche di volo.

Nella progettazione del «G.R. 63» ho cercato di sfruttare al massimo le capacità di volo, applicando tutta la mia esperienza tecnica, e partendo da questo principio: capacità di volare bene con qualsiasi condizione atmosferica. Infatti, nelle prime prove di volo, nel dicembre scorso, ha volato con il vento forte e con la pioggia, mostrando un'ottima stabilità sotto tutti i punti di vista. Inoltre esso rientra egregiamente nella nuova formula nordica A 2. In giornata calma, senza vento, in assoluta deficienza di termiche, ha segnato tempi di 2' di media.

Il miglior tempo lo ha segnato il 3 giugno 1951 sul campo della Marcigliana totalizzando il tempo di 6'55" dopo di che è scomparso alla vista, e dopo due giorni di affannose ricerche l'ho ritrovato (grazie al cielo!) nei pressi dei «Due Ponti» in condizioni del tutto disastrose.

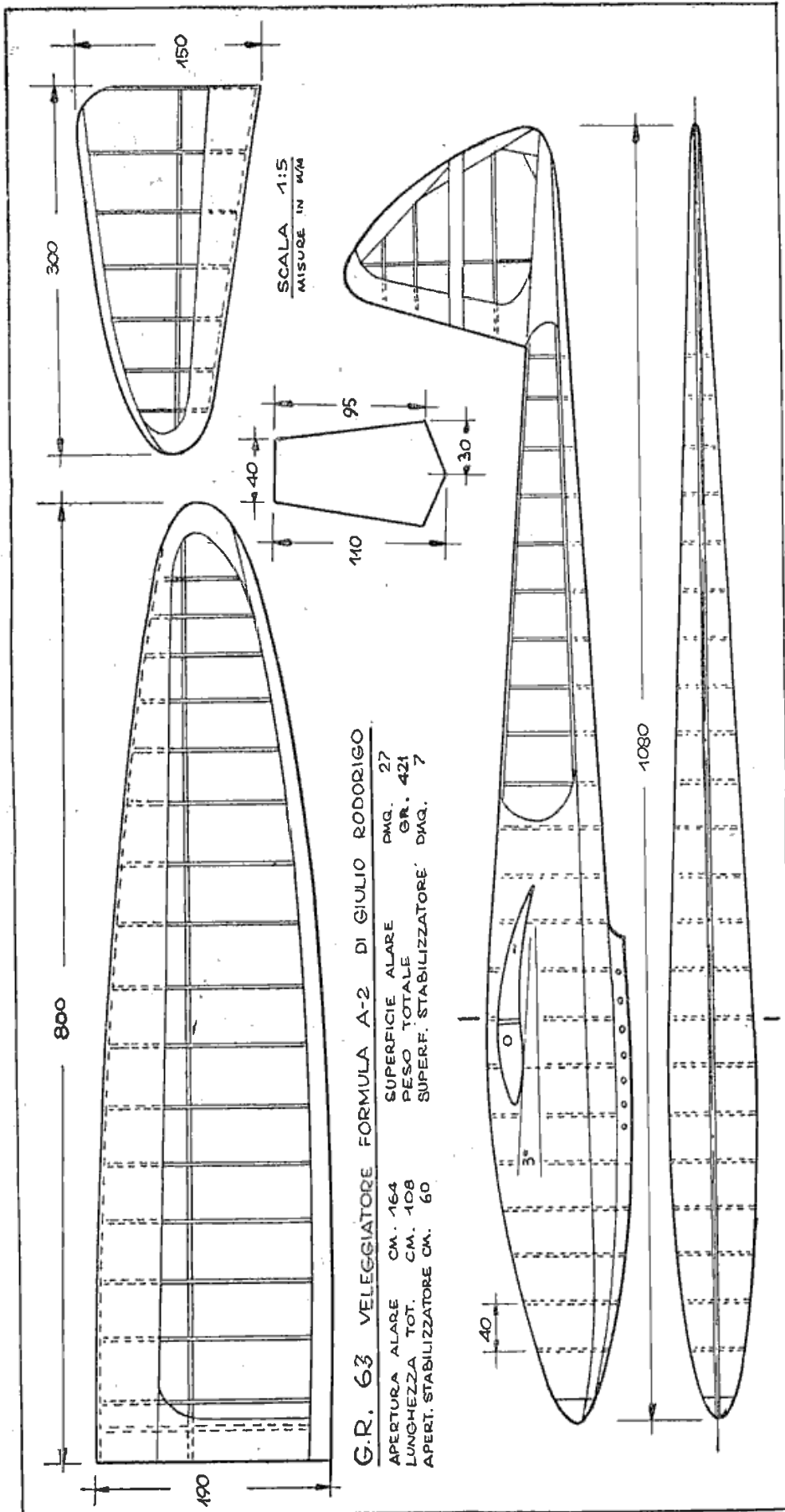
La sua costruzione è abbastanza semplice, tuttavia ritengo opportuno dare alcuni schiarimenti.

La fusoliera, di sezione pentagonale è costruita a traliccio in questo modo: si costruiscono prima due fiancate con listelli di balsa da 4 per 4 e traversini da 2 per 4 messi di taglio; quindi si uniscono, con il solito metodo, ma in modo che la parte superiore sia più stretta di quella inferiore, da risultare frontalmente un trapezio isoscele molto allungato, quindi s'incolla nella parte inferiore della fusoliera un listello di balsa da 3 per 12 opportunamente raccordato, fino a diventare 3 per 2 in coda.

A circa due terzi della fusoliera c'è una ordinata in compensato da mm. 3 sulla quale va fissata la baionetta dell'ala in dural da 2 per 15. Il pattino è in compensato di faggio da mm. 2,5, e termina nel musetto che è in cirmolo sagomato e scavato per l'alloggiamento della zavorra. Sulla coda va fissato il timone di direzione che è formato da un bordo d'uscita da 3 per 9 da un bordo d'entrata in tondino mm. 3 da un longherone in pioppo da 2 per 10, le centine sono in balsa da mm. 1,5 (profilo NACA 0009) la ricopertura è in carta seta rossa, tesa con due mani di collante molto diluito per evitare conseguenti svergolature.

La ricopertura della fusoliera è in carta seta rossa tesa con tre mani di collante e una di nitro trasparente solo nel tratto laterale fra l'ala e la coda, il resto va ricoperto accuratamente in balsa da mm. 1, che viene stuccata con tre mani di stucco e verniciata con due mani di nitro rossa a spruzzo.

da "MODELLISMO" n.41/1951





Concorso Nazionale 2016

Valle Gaffaro 03-04 Settembre 2016

La prima cosa che mi sento in dovere di scrivere è un grande ringraziamento a Maurizio Baccello che ha maglstralmente organizzato Il Concorso Nazionale 2001 quest'anno sotto l'egida della SAM 2001.

Maurizio si è avvalso per la Direzione della Gara della esperienza di Sergio Scirocchi coadiuvato da Umberto Bergamini riservandosi il compito di Direttore di Gara. Le due giornate non potevano essere migliori con cielo sempre sereno ed una leggera brezza che ogni tanto cambiava direzione. Il campo era stato integralmente preparato con rasatura dell'erba e diviso in tre ben segnalate sezioni : decollo - atterraggio - preparazione modelli.

Una quarta ampia sezione adiacente alla rete è stata riservata ai piloti che dovevano portarvisi dopo il decollo del proprio modello.

Pochi gli incidenti : un modello di Mario Gialanella ha urtato il palo della manica a vento; un modello del francese Wicher è caduto vicino alla direzione di gara; il Ramrod di Bortolal dopo aver eseguito tutta una serie di acrobazie non volute e probabilmente dovute ad un flutter dell'ala ha rotto una serniala ed è precipitato a terra nell'aerea di decollo.

Smarriti due modelli : il Sinè 46 di Gialanella ed il Kerswap di Sola.

La sera del sabato i concorrenti hanno gustato una ottima cena di pesce seguita da una bellissima torta offerta dalla organizzazione.

Ed ora veniamo alla gara: 45 piloti iscritti dalla Sicilia fino alla Francia con 93 modelli.

Sabato 3 Settembre delle sei categorie previste hanno gareggiato solo 4 non presentandosi alcun modello nella OTVR-A e soltanto uno nella Dyno non valido per il C.N.

Nella OTVR-B ha dominato Rover Mersecchi vincendo con il suo Balestruccio dopo un flyoff con Zanzi anch'egli con Balestruccio, terzo sempre Mersecchi con Elk 38. Quarto Posa con un altro Elk 38 seguito da Cangini con Balestruccio, Pirini con MG 3, ancora Zanzi con MG 3 e Binelli con Balestruccio.

In effetti il Balestruccio era presente in 4 esemplari ed ha dominato la categoria.

Nella OTMR Domenico Bruschi dopo un ottimo primo lancio con Il suo anziano Sailplane si porta al comando

della categoria ma quando si prepara per il secondo volo si trova con l'impianto elettrico, alimentatore della scintilla del motore, morto. Soltanto l'esperienza e capacità di Bortolai e Borsetti salvano la situazione costruendo con mezzi di fortuna un impianto alternativo che Bruschi testa e trova piu' che efficiente. Nel secondo lancio il migliore è Sola con Playboy che segna un pieno seguito da Bruschi. Nel terzo lancio Bruschi segna un pieno seguito da Gianati con RG9.

La classifica vede Bruschi vincitore seguito da Sola e da Grassi autore di una gara regolare senza pieni.

Nella Texaco si trovano in 10 ma solo 8 riescono a portare a termine i lanci di gara. Attilio Piccioli si conferma un campione con i fiocchi e domina la categoria con il suo Sinè confermandosi dominatore della Texaco. Lo segue l'indomabile Luigi Binelli con Il Duca e Angelo Cavicchioli con Benny Box Car.

Ed eccoci alla categoria piu' numerosa: 1/2A Texaco con ben 18 concorrenti, fra questi per la prima volta in gara il giovanissimo Richi Pasquarella (13 anni) con Spearhead Jr.

Vince Franco Negro con Bomber e gara regolare senza pieni, lo segue Alfred Wikher con Civy Boy unico a segnare un pieno al secondo volo e Gaetano Fratini con Scalatore. Il giovanissimo Pasquarella si piazza 11° con dei buoni voli e lascia dietro ben 7 avversari ben piu' esperti.

La Domenica vede 2 categorie elettriche e 2 Nostalgia. Fuori Concorso: Electro Rubber e Civy Boy.

Nella NMR domina Walter Gianati con Cloudster potenziato Supertigre che segna due pieni, lo segue Roberto Grassi con Ju2 e Luigi Sola con Airborn. Bruschi non si presenta mentre Tiziano Bortolai, come detto in apertura, esegue una serie di fuori controllo fino alla distruzione a terra del Ramrod.

Nella NMR 2,5, come era prevedibile, vince Roberto Grassi col suo Creep che segna due pieni, seguito da Franco Posa con Tucano anch'egli autore di due pieni ed ancora Posa con Schmia munito di un urlante Barbini autore di una serie regolare. Walter Gianati con Anzac è quarto molto vicino a Posa.

Nella Speed 400 ancora alla ribalta Attilio Piccioli che domina la categoria col suo Sinè segnando 3 pieni. Lo

Concorso Nazionale 2016

Valle Gaffaro 03-04 Settembre 2016



segue Franco Fabbri con Bomber e Marco Gianati con Wasp. Il siciliano con Sinè e Baby Mercury si piazza 6° e 7°. Chiude la classifica Curzio Santoni.

E veniamo ai grandi OT elettrici che vedono Rover Mersecchi segnare 3 pieni col suo Vega 7 e battere in flyoff Franco Fabbri con un altro Vega 7. Mersecchi è terzo con un secondo modello, il Ciclone, con tre pieni. Roberto Grassi è 4° con 2 pieni ed un quasi pieno. Anche Luigi Sola fa la stessa cosa e termina 5° a pochi secondi da Grassi.

Nella Electrorubber vittoria di Franco Fabbri con Rainbow seguito da Wicher con Csoda e Marco Gianati con Larry Wake. Mario Gialanella e Luigi Binelli chiudono la classifica.

Fuori gara per mancanza di partecipazione Emanuele Busatto mostra il suo Cucu munito di Movo D2.

Alla fine di ogni giorno hanno avuto luogo le premiazioni con piccoli trofei di vetro molto graditi da chi li ha vinti.

Il Presidente della SAM 2001, Paolo Montesi ha ringraziato i numerosi partecipanti che con la loro presenza hanno riconfermato la validità della formula SAM ed assieme a Mario Gialanella, Presidente della SAM 62 ha informato i presenti che nel 2017 il Concorso Nazionale avrà luogo ad Aguscello (Fe).

Un caloroso applauso saluta Maurizio Baccello per l'ottima opera svolta assieme ai suoi collaboratori Scirocchi e Bergamini.

Domenico Bruschi



Il giovane Richi



Domenico Bruschi



Concorso Nazionale 2016

Valle Gaffaro 03-04 Settembre 2016



Il motore Hornet 60 spark di Domenico Bruschi



L'inossidabile coppia Gemma e Luigi Binelli



Attilio Piccioli con suo modello della Speed 400



Il motore Super Ciclon 60 del modello di Montesi



Alfred Vicher e i suoi modelli

Concorso Nazionale 2016

Valle Gaffaro 03-04 Settembre 2016



Il gruppo dei bolognesi



I milanesi Cavicchioli padre e figlio



I modelli DE FILIPPIS e a dx il VEGA 7



Maurizio Baccello al Braefing a sx il giovane Richi



Concorso Nazionale 2016 - Classifiche

Valle Gaffaro 03-04 Settembre 2016

OTVR/B

1°	Rover Mersecchi	BALESTRUCCIO	1132
2°	Zanzi Sergio	BALESTRUCCIO	1014
3°	Rover Mersecchi	EIK 38	900

OTMR A/B

1°	Domenico Bruschi ..	SAILPLANE	1146
2°	Luigi Sola	PLAYBOY	1015
3°	Roberto Grassi	STRATO STREAK ...	1000

TEXACO

1°	Attilio Piccioli	SINE'	2182
2°	Luigi Binelli	DUCA	1826
3°	Angelo Cavicchioli .	BENNY BOX CAR ..	1522

1/2A TEXACO

1°	Franco Negro	LANZO BOMBER ...	1517
2°	Alfred Wikher	CIVY BOY	1481
3°	Gaetano Fratini	SCALATORE.....	1381

NMR

1°	Waler Gianati	CLOUDSTER	896
2°	Roberto Grassi	JU2	754
3°	Luigi Sola	AIRBORN	717

NMR 2,5 cc

1°	Roberto Grassi	CREEP	881
2°	Francesco Posa	TUCANO	835
3°	Francesco Posa	SCHMIA	698

1/2 OT Elettrici

1°	Attilio Piccioli	SINE'	1800
2°	Franco Fabbri	LANZO BOMBER ...	1106
3°	Marco Gianati	WASP	648

OT Elettrici

1°	Rover Mersecchi	VEGA 7	2104
2°	Franco Fabbri	VEGA 7	1942
3°	Rover Mersecchi	CICLONE	1260

ELECTRORUBBER

1°	Franco Fabbri	RAINBOW	1212
2°	Alfred Wikher	CSODA	1041
3°	Marco Gianati	LARRY WAKE	883

Civy Boy (monotipo)

1°	Matteo Monti		2400
2°	Roberto Grassi		1984
3°	Gianni Artioli		1519



Il Direttore di gara Maurizio Baccello viene premiato da Gianni Borsetti



RADUNO MODELLI D'EPOCA

MONTALTO PAVESE 03 Luglio 2016



Domenica 3 luglio a MONTALTO PAVESE, organizzato dal GRUPPO FALCHI BERGAMO, si è svolto il secondo raduno di modelli d'epoca con gara di durata e precisione per il MOVO-M41 progettato dal mitico Arve Mozzarini.

Giornata splendida, temperatura gradevole, vento sui 7-8 nodi provenienti dalla vallata favorevole al nostro veleggiamento.

Dieci i concorrenti anche di grande prestigio.

Perfetta l'organizzazione e l'accoglienza di Pierpaolo Riboli con i suoi collaboratori bergamaschi.

Splendidi modelli storici sono stati messi in volo.

La gara di durata e precisione è stata vinta da me favorito anche dai prolungati allenamenti in volo ravvicinato sul M.Fasce.

Abbiamo poi piacevolmente pranzato nel fresco terrazzo di una trattoria a Montalto Pavese.

Molte grazie al Presidente Pierpaolo Riboli, al Segretario Paolo Rossi e agli altri collaboratori per l'efficiente organizzazione che merita una più ampia partecipazione auspicabile per l'incontro del prossimo anno.

Con un caro saluto
Guido Mascherpa.

Camogli, 04-07-'16.





Il motore ad Autoaccensione “ Giglio ”

Tratto dall'Ala giugno 1945

Una delle ditte meccaniche che in Italia si sono dedicate alla costruzione dei motorini per aeromodelli è quella di Grazzini, che fin dal 1937 ha prodotto alcuni fra i migliori micromotori italiani. Si ricorda tutt'ora l'affermazione nel 1939 del Giglio 10 c.c. a normale accensione elettrica, ed inoltre i tipi da 5 c.c. e da 3 c.c. il quale ultimo figurò sotto il nome di “Radium” all'ultima esposizione internazionale di Parigi riscuotendo lodi per la sua estetica e leggerezza.

Con l'evoluzione della tecnica costruttiva ed a causa della sempre maggiore rarefazione dei materiali elettrici, Grazzini si dedicò allo studio dei tipi Diesel che apparivano per la loro semplicità e leggerezza l'ideale per gli aeromodelli. Tralasciando di descrivere qui, dettagliatamente le caratteristiche dei motorini Diesel o più propriamente ad auto accensione perché ciò sarà argomento di un prossimo articolo. Occorre solo ricordare che s'imponeva la risoluzione di due principali problemi: l'adozione di una miscela che permettesse l'espansione di un rapporto di compressione relativamente basso e la possibilità di regolare il volume della camera di scoppio.

Grazzini Iniziò la costruzione sperimentale di un 4 c.c. avente circa 14 mm. Di alesaggio, 24 di corsa e un rapporto di compressione di 1:16 e l'aspirazione del carburante attraverso l'albero motore (fig. 1).

Nelle prove, adoperando una miscela di petrolio da motori Diesel nelle seguenti proporzioni : 50 parti di benzina, 40 di petrolio, 10 di olio lubrificante non si ottennero risultati soddisfacenti.

Si raggiunse l'efficienza voluta adottando come componente principale l'etere solfonico.

In quanto alla regolazione della camera di scoppio, il problema fu brillantemente risolto adottando una testa mobile nella canna del cilindro, comandata a mezzo di un perno spostato da una camme (fig. 2).

In questo prototipo fu modificato il sistema di immissione portando il carburante sul retro del carter ed adottando una valvola rotativa (fig. 3). Tale motore fu impiegato nel concorso nazionale del 1934 dove fu classificato al 3° posto.

In seguito, a causa di alcuni difetti tra cui la difficoltà nella messa a punto e la tendenza all'ingolfamento specie se invertito (forti contraccolpi), fu abbandonata la costruzione del 4 c.c.

Grazzini si dedicò, sulla base delle precedenti esperienze, allo studio del 2 c.c. (vedi sezione in figura).

Tale motore progettato sul motore del “Dyno” Svizzero ha dati ottimi risultati sia per la facilità di messa in moto

che per il suo regolare funzionamento. Si può ricordare infatti che durante le prove ha funzionato ininterrottamente per 4 ore al massimo regime.

Di questo motore sono varie serie e le continue richieste che provengono alla ditta, attestano la piena soddisfazione degli aeromodellisti.

Il motore della cilindrata di 2 c.c. ha un alesaggio di 12,01 mm. una corsa di 18 mm. ed il rapporto di compressione di 1 : 14 ; il suo peso complessivo è di circa 180 gr. la potenza sviluppata è circa 1/10 di Hp. il numero di giri è da 5000 a 6000 il minuto primo, consentendo l'applicazione di un'elica di 250 mm. di diametro e di 120 mm di passo.

Il ciclo è a due tempi, distribuzione a 4 lucidi cui due di scarico disposte a 90° tra loro. Tale disposizione consente di realizzare il pistone senza deflettore.

Il cilindro in ghisa al nichel cromo ha la testata alettata in alluminio riportata e fissata al cilindro con una avvitatura. La testa porta la vite per la regolazione della camera di scoppio, tale regolazione avviene mediante il contro pistone in ghisa.

Il pistone è anch'esso in ghisa, ed è imperniato alla testa della biella a mezzo di uno spinotto in acciaio, la biella è in acciaio ad alta resistenza con le parti rotanti guarnite di bussole anti-frizione in bronzo Liase.

L'albero motore è in tre pezzi saldati, in acciaio al nichelcromo e ruota entro due bussole in bronzo Liase. Il carter, in dural, è composto di tre pezzi: dal basamento sono ricavate due alette per il fissaggio del motore al castello, la parte superiore, sulla quale è appoggiato il cilindro porta fresato il corridoio per il travaso della miscela carburante dal carter alla camera di scoppio, e alloggiato in un anello a serrare, vi è dalla parte opposta, il carburatore a spillo regolabile per avvitatura.

La parte superiore del carter è fissata al basamento a mezzo di 4 prigionieri passanti verticalmente che fissano anche il cilindro.

Il coperchio avvitato al basamento ha sul retro un foro cieco per la vite di fissaggio del serbatoio del carburante.

Il cilindro, il pistone, il contro pistone, sono rettificati.

Il carter è a tenuta. Le altre parti sono state rifinite.

Dopo varie prove è stato consigliato in ultima analisi la seguente miscela : nafta o petrolio 10 parti, etere solfonico 10 parti, olio minerale da motori 3 parti.

Deve essere posta molta attenzione alla composizione della miscela a causa della forte volatilità dell'etere, ed anzi sarebbe opportuno prepararla immediatamente prima dell'uso.

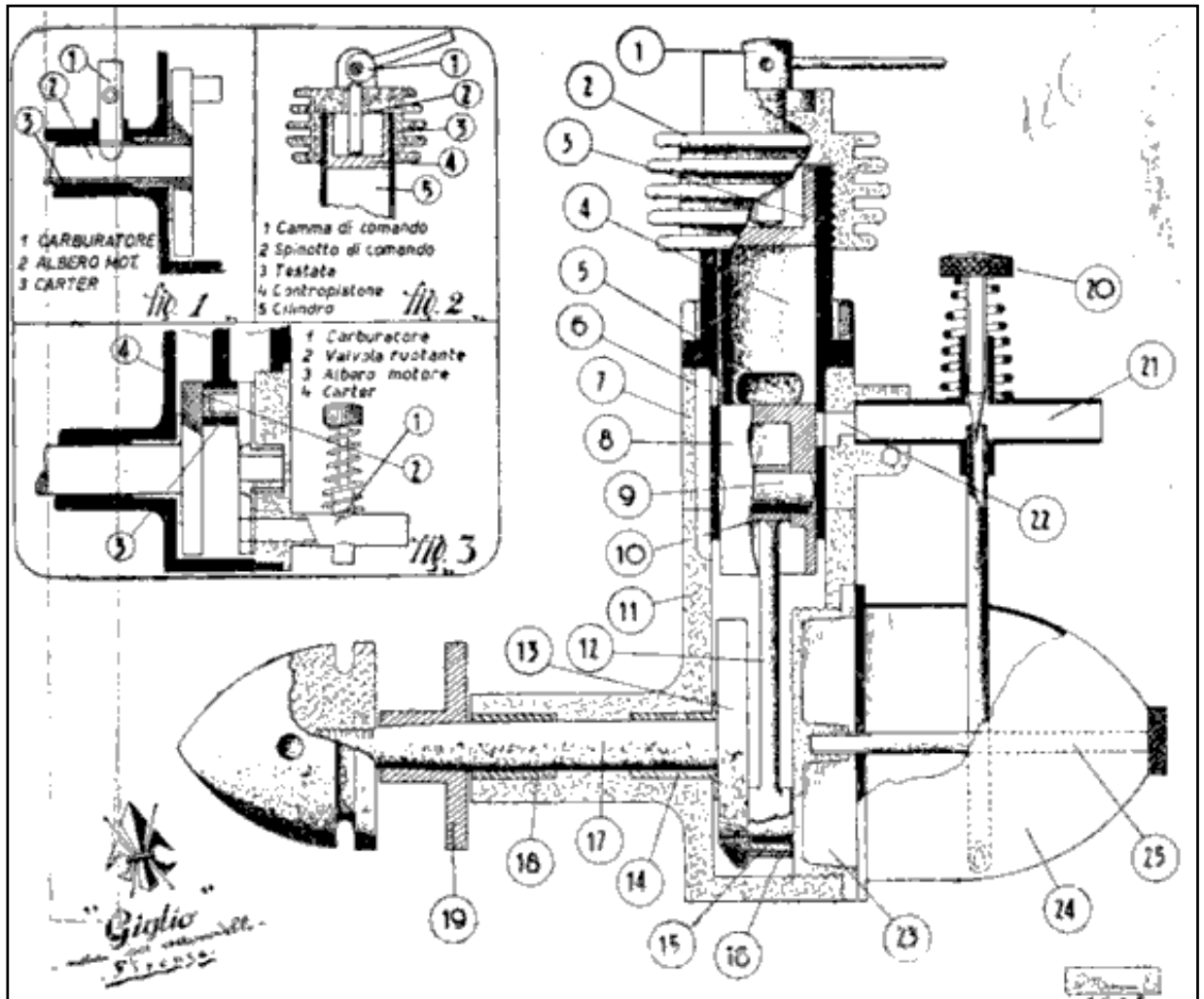
Il motore ad Autoaccensione " Giglio "



Tratto dall'Ala giugno 1945

Circa l'uso, la Ditta fornisce le seguenti indicazioni: portare la vite del carburatore al punto indicato dal collaudo e la vite di testa circa al minimo, fare aspirare un po' di miscela al motorino chiudendo con un dito la presa d'aria e facendo azionare il motore per due o tre giri, quindi

imprimere con violenza il moto all'elica nel senso di rotazione voluto. Ottenuta la partenza, regolare la vite del carburatore e la vite di regolazione sulla testa fino ad ottenere il regime massimo o quello desiderato..



Il motore riprodotto da Ambrosi & Gattafoni 1998



RADUNO DEL FRIGNANO

S. Dalmazio (MO) Sabato 20 Agosto 2016

LA FESTA DI WAINER

Mi piace celebrare questo incontro sulle colline intorno a Pavullo, un ritrovo così diverso da quelli che si fanno nelle gare e nei Campionati. Così mi viene da chiamare invitati, e non concorrenti, le persone che hanno partecipato, una trentina, molti accompagnati dalle gentili signore, anche loro richiamate dall'amenità del luogo.

Così, invece delle classifiche, possiamo riportare l'elenco, rigorosamente in ordine alfabetico, di persone e personaggi che hanno animato questa giornata. Il bello è che molti di questi sono gli stessi che affrontano con grinta e determinazione le gare più competitive in campo italiano ed europeo, per non dire d'oltre oceano. Qui a S.Dalmazio li ho visti più dediti ai contatti, allo scambio di tecniche, alla esibizione dei propri lavori, al racconto dei progetti sui modelli futuri. Ma anche inclini allo scherzo, e alle bonarie prese in giro. Vorrei che queste persone fossero di più.

Ho visto anche dei giovani del gruppo locale rimediare a qualche maldestro atterraggio e avaria radio, equipaggiati con un Quad per i recuperi avventurosi, e con forbice a motore per farsi strada nei rovi, nessuno è stato lasciato nei guai.

I voli del mattino sono stati numerosi, e così pure quelli del pomeriggio. Interessante l'esposizione di alcuni motori e modelli di importanza storica. Il costruttore di un bicilindrico diesel in linea da 4 cc ce lo ha messo in moto, per deliziarci con il rombo pieno e potente dei due corpi, perfettamente all'unisono. C'è stato anche chi ha preferito passare la giornata in chiacchiere: il cosiddetto "ozio" non è mai inutile, ci sono state persone illustri che ne hanno decantato le virtù, non dimentichiamolo !

All'ora di pranzo due lunghe e vivaci tavolate si sono radunate nell'attiguo ristorante, e Wainer, le mani sui fianchi e le gambe un po' divaricate, lo sguardo deciso, sovrintendeva a che tutti trovassero posto. Dopodiché è partito lo show gastronomico delle massae locali (pardòn, razdoure), supportate da un servizio celere e gentile, nessuno ha resistito !

Il pomeriggio, insolitamente afoso, si è chiuso con i lunghi commiati: era curioso osservare come ci si salutasse tre o quattro volte, inframezzando chiacchiere su chiacchiere, in sostanza non si voleva andar via. Nel viottolo di uscita ci aspettava Wainer, che consegnava ad ognuno di noi una bottiglia di Grasperossa e una fetta di Grana, dentro ad un elegante sacchetto blu della differenziata. La stada del ritorno si infilava dentro un fronte di temporali estivi, neri come "al bus d'la Jacma", così come scriveva ai tempi un bravo giornalista che lavorava con Indro Montanelli .

Bene, e adesso non pensate che io sia stato pagato per questo panegirico ! Dirò anzi che questo dei raduni è un esempio da imitare, ma non per aggiunta al calendario, bensì per sostituzione, trasformando in raduno qualche gara. Non dimentichiamo che proprio i raduni potrebbero servire da preparazione per le gare cosiddette "importanti", nonché per i voli dei modelli strani, o di categorie trascurate, senza obbligo di classifiche e premi.

Cordialmente.
Mario Rocca

RADUNO DEL FRIGNANO

S. Dalmazio (MO) Sabato 20 Agosto 2016





RADUNO DEL FRIGNANO

S. Dalmazio (MO) Sabato 20 Agosto 2016



Modena 1935

Riusciamo ad identificare modelli e modellisti?





Locandina per assaporare anche il piacere della nostra bella Sicilia



GRAN PRIX DELL'ETNA 2016 3 e 4 Dicembre

Campo Volo
Aviosuperficie C.da Margherito
Ramacca (CT)

37°23'26"N 14°37'13"E

Manifestazione di aeromodellismo storico riservato alle categorie

OTVR

OTMR

TEXACO

1/2 A TEXACO

1/2 OT ELETTRICI

OT ELETTRICI

Veleggiatori max apertura 3,50

Motomodelli con motore originale ante 1956

Motomodelli con motore anche moderno

Motomodelli con motore Cox

Motomodelli con motore Speed 400

Motomodelli con motore Brushless

Le iscrizioni dovranno pervenire attraverso la Scheda di Partecipazione entro e non oltre il 26 Novembre 2016 per email a

Carlo Minotti c.minotti@tin.it

Per le caratteristiche dei modelli e la compilazione delle classifiche verrà fatto riferimento al vigente regolamento Sam Italia 62. L'organizzazione declina ogni responsabilità per eventuali danni arrecati dai partecipanti a persone o cose durante lo svolgimento della manifestazione. Ogni partecipante dovrà pertanto essere munito, sotto la propria responsabilità, di adeguata copertura assicurativa e nel utilizzare nei loro radiocollaudi frequenze radio consentite dalla legge vigente.

MODULO PRENOTAZIONE GARE 2017



CALENDARIO SPORTIVO SAM ITALIA Chapter 62 RICHIESTA DI ISCRIZIONE GARE O RADUNI "2017"

DATA RICHIESTA:/.....

DATA DI RISERVA:/.....

Denominazione della Manifestazione: (.....)

Gruppo Organizzatore e località di svolgimento:

Gruppo:..... Via n°.....
Cap. Città Pr.(.....) Tel.

Responsabile della Manifestazione:

Sig. SAM n°..... Via n°.....
Cap. Città Pr.(.....) Tel.

Logistica generale

*) Tipo di Manifestazione: Concorso (Gare) Raduno Raduno con Gare
*) Tipo di campo: (Aeroporto) (Aviosuperficie) (Altro)
*) Tipo di pista: (Asfalto) (Terra battuta) (Erba) (Dimensioni mt. x)

Categorie ammesse alla Manifestazione:

*) Radioassistiti: (OTVR) (OTMR) (NMR) (TEXACO)
 (Dyno Derivat) (1/2A Texaco) (OT Elettrici)
 (1/2 Elettrici) (ALOT) (E.rubber) (Altro)

Alla cortese attenzione dei richiedenti:

Al fine di poter compilare correttamente il Calendario Ufficiale, è indispensabile che i richiedenti, oltre fornire i vari dati anagrafici (personali e di organizzazione), segnalino con una crocetta i quadretti che precedono le voci interessate.

..... li:

Firma

P.S. Sarà ritenuto valido ed accettato solamente il presente modulo (o fotocopia di esso). Il modulo, che deve essere compilato in ogni sua parte, dovrà **PERVENIRE** entro e non oltre il **15 Dicembre 2016** a:

Tiziano Bortolai

Via Vercelli, 58 - 41125 Modena

0593 73775

samitalia@libero.it



LA REALTÀ DELLA VITA

In principio:

Dio creò l'asino e disse: "Sarai asino, lavorerai instancabilmente dall'alba al tramonto, portando pesi sulla groppa. Mangerai, non avrai l'intelligenza e vivrai fino a 50 anni, sarai ASINO". L'asino gli rispose: "Sarò asino, però vivere fino a 50 anni è troppo. Dammi appena 20 anni". Il signore glielo concesse.

Dio creò il cane e gli disse: "Difenderai la casa dell'uomo, sarai il migliore amico, mangerai di quello che ti daranno e vivrai 25 anni. Sarai CANE". Il cane disse: "Signore, vivere 25 anni per me è troppo. Dammi 10 anni". Il signore lo accontentò.

Dio creò la scimmia e le disse: "Sarai scimmia, salterai da ramo a ramo facendo pagliacciate, diventerai, vivrai 20 anni: sarai SCIMMIA". La scimmia gli rispose: "Signore, vivere 20 anni è troppo. Dammi 10 anni solamente". Il Signore glielo concesse. Finalmente il Signore creò l'uomo e gli disse: "Sarai UOMO. L'unico essere razionale sulla faccia della terra, userai la tua intelligenza per sottomettere gli animali. Dominerai il mondo e vivrai 20 anni."

Gli rispose l'uomo: "Signore, sarò uomo, però vivere 20 anni è molto poco. Dammi i 30 anni che l'asino ha rifiutato, i 15 che il cane non ha voluto e i 10 anni che la scimmia ha respinto". Così fece il Signore e da allora l'uomo vive 20 anni da uomo, si sposa e passa 30 anni da asino, lavorando e portando tutto il peso sulle spalle. Poi, quando i figli se ne vanno vive 15 anni da cane, badando alla casa e mangiando ciò che gli viene dato, per poi arrivare ad essere vecchio, andare in pensione e vivere 10 anni da scimmia, saltando di casa in casa, di figlio in figlio, facendo pagliacciate per far divertire i nipotini.

UNO DI NOI