

L'ALCANTARONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 77

Gennaio - Febbraio 2015



Ramacca, dicembre 2014 - il DUCA di Salvatore Spina



L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Paolo Montesi**
Via della Piramide Cestia, 1/b
00153 Roma
Tel. 06-5780422 - 06-5783708
Cell. 348-7324797
E.mail: p.montesi.gb@tiscali.it
- V.Presidente:** **Giancarlo Gosio**
Via Napoli, 74/6
16134 Genova
Tel. 010-230919
Cell. 339-3105413
E-mail: giangosio@alice.it
- Segretario:** **Giuseppe Càrbini**
Via Monte Cauriol, 22
36061 Bassano del Grappa
Tel. 0424.350.58
Cell. 340-3541669
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quagliari**
Via Locke, 15 scala F
00156 Roma
Tel. 06-82002026
Cell. 338-9636660
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**
Via Cammello, 34
44100 Ferrara
Tel. 0532-790410
Cell. 348-3302035
E-mail: avvvince@gmail.com

SOMMARIO

- Dalla Redazione	<i>D. Vescovi</i>	pag. 1
- La penna al Segretario	<i>P. Carbini</i>	" 2
- Verbale Assemblea	<i>C. Giustozzi</i>	" 3
- XIII Coppa Wakefield	<i>D. Vescovi</i>	" 6
- Il PERES I	<i>D. Vescovi</i>	" 12
- Considerazioni fine stagione	<i>G. Romagnoli</i>	" 16
- Wings of Portugal 2014	<i>S. Angeloni</i>	" 18
- L'Aquilone 1936	<i>D. Vescovi</i>	" 24
- Coppa Tevere 2014	<i>C. Santoni</i>	" 25
- Gara GIP 46 ad Acireale	<i>V. Scrima</i>	" 27
- Gara GIP 46 - Finale 2014	<i>F. Castro</i>	" 30
- Trofeo Garofali - Finale 2014	<i>F. Castro</i>	" 31
- Grand Prix dell'Etna	<i>C.. Minotti</i>	" 32
- Mercatino volante sul Garda	<i>P. Carbini</i>	" 36

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: Archivio MOVO (Clerici), Air Trails 1949, L'Ala 1947/1949, Modellismo 1949, Aeromodeller 1946, C. Santoni, S. Angeloni, C. Minotti, V. Scrima, F. Filippetti.



- In redazione:** **Daniele Vescovi**
Viale Olanda, 2
44123 Ferrara FE
Tel. 0532-63407
Cell. 333-1288763
E-mail: daniel38@alice.it
- Giuseppe Càrbini** (Vedi sopra)
- Sezione Tecnica:** **Giacomo Mauro**
Via G Venezian, 10
98122 Messina ME
Tel. 090.662038
E-mail: giacomo.mauro@virgilio.it
- Giuseppe Tortora**
Viale dei 4 Venti, 128
00152 ROMA RM
Tel. 06-5809619
- Attività sportiva:** **Vincenzo Canestraro** (Vedi sopra)

Nella prima di copertina una foto, tratta dall'Archivio Minotti, del Duca di Salvo Spina. Nella quarta la copertina di Modellismo n. 28 dell'Agosto - Settembre 1949.

Il contenuto degli inserti firmati e degli articoli è di responsabilità dell'Autore e non rispecchia, necessariamente, il pensiero della Redazione

DALLA REDAZIONE



In questo primo numero del 2015, assieme alle consuete rievocazioni di quanto succedeva negli anni d'oro dell'aeromodellismo, trovano posto ampi servizi su gare nazionali ed internazionali e una prima un po' amara considerazione a consuntivo dell'annata sportiva di Gigi Romagnoli, come sempre attento e centrato nei giudizi.

A questi pareri 'a consuntivo' dobbiamo aggiungere qualche nostra nota 'a preventivo' su ciò che sta succedendo nel nostro mondo agonistico. Si diceva che le gare sono il sale dell'aeromodellismo, ma che la minestra stava diventando troppo salata: ora è diventata immangiabile. Parliamo per un momento della categoria 'Texaco' che, pur non avendo niente a che fare con le nostre tradizioni, sembra sia diventata quella principale di cui occuparsi. Per compiacere la massa vocante che rifiuta limitazioni di carburante, ma ne vuole tanto nella speranza di ottenere risultati migliori, si organizzano gare con regolamenti che ne autorizzano la massima quantità, anche se non corrispondenti a quello della SAM di appartenenza. Non è ancora chiaro a tutti che sono i più bravi a vincere. Con poco o tanto carburante. Ma il desiderio di arrivare a prevalere personalmente sta cancellando, con lo strapotere del radiocomando, la vera gara fra modelli, nella quale si dovrebbe cercare di ottenere con opportuno centraggio e messa a punto il massimo dal modello, indipendentemente da ciò che fanno gli altri. Poi, alla fine, si tirano le somme. Oggi, il modello - che nessuno dei concorrenti ha progettato - è in seconda linea e chi prevale è il pilota. Pilota che può benissimo essere mediocre aeromodellista e spesso non è neppure il costruttore. Come già successo nel volo libero FAI, il modello sta avviandosi ad essere assimilato ad un attrezzo sportivo, come il giavellotto o il cavallo con maniglie, ad essere cioè solo un accessorio necessario al rifulgere dell'abilità del pilota.

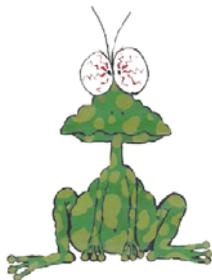
Abbiamo già scritto che siamo su una strada brutta, e che nessuno vuole fermarsi o tornare indietro: il rispetto dei vecchi progetti sta scomparendo, con la frequente adozione di concetti costruttivi e soluzioni meccaniche non d'epoca, introdotti con l'intenzione dichiarata di migliorare, in contrasto completo con i principi SAM.

Abbiamo sentito inviti a lasciar perdere l'Aquilone e ad abbandonare l'abito mentale che occorre per entrare nell'atmosfera di quegli anni. Abbiamo sentito dire che non si può restare fermi a l'Ala e che bisogna muoversi. Abbiamo visto presentare seriamente ad un convegno di tecnica aeromodellistica una relazione su gli Electro-rubber, la ripugnante novella categoria uscita dalle menti 'europee'.

Ne abbiamo viste e sentite tante da non poter essere ottimisti. Scriviamo ciò, con un po' di speranza che almeno una ventina di persone sarà con noi d'accordo.

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



Per il sottoscritto il primo numero di ogni anno è il più faticoso per motivi legati ai rinnovi. Malgrado i miei numerosi solleciti, comparsi nei numeri precedenti o inviati via e-mail, ancora la situazione non è definita. Al momento in cui scrivo le quote riscosse sono 216, cifra notevole e confortante circa lo “stato di salute” di SAM 2001, se non fosse che ... salvo errori ed omissioni, ben 33 soci non hanno ancora provveduto al versamento della quota e solo due mi hanno fatto la cortesia di comunicarmi la loro decisione di non rinnovare (alcuni hanno l'assicurazione in scadenza e mi auguro che provvedano in altro modo a tutelarsi); in data 29 gennaio sull'IBAN IT27V0760105138254092754095 è arrivato un bonifico di 30 euro da parte di un certo Celio Claudio, che mi è assolutamente sconosciuto e che non mi ha mandato nessuna comunicazione; il 31 gennaio è stata fatta una ricarica di 30 euro sulla carta postepay 4023600900465149; la dicitura dice: “ricarica presso esercente operazione n. 484240 del 31/01/2015 11:10 da BIEBY che mi rimane di incerta attribuzione. Sarò veramente grato a chi mi fornisce informazioni in merito.

I predetti soci troveranno allegato all'aquilone un biglietto che ricorda la loro posizione e gli comunica che questo sarà l'ultimo numero che ricevono, salvo rinnovo tardivo. La buona notizia è che, da inizio anno, abbiamo ben 22 soci nuovi.

So che molti di voi non leggono Modellistica e/o Modellismo perché le ritengono riviste non interessanti. Bene! Almeno per quanto riguarda gli ultimi numeri pubblicati, vi sbagliate. Sul numero di Febbraio di Modellistica c'è un articolo, subito dopo l'editoriale del Direttore, di Alberto Del Chicca nel quale parla dell'attuale “deriva” della SAM a seguito dell'introduzione di nuove categorie come l'Elettrorubber e auspica una rifondazione della SAM nel rispetto dei suoi principi informatori. Per chi non lo conoscesse dirò che Alberto è uno dei soci più anziani della SAM italiana e che pubblica ogni anno numerosi articoli storici su Modellistica.

Al numero 133 (Gen - Feb) di Modellismo è allegato il disegno, in due tavole, dell'I-GIMA 2. Si tratta di uno dei primi aeromodelli radiocomandati italiani. All'interno un lungo articolo di Giotto Mazzolini, autore del progetto nel 1953, che parla della nascita del radiocomando in Italia negli anni '50. Il cartiglio delle tavole, disegnate al CAD dall'ing. Giacomo Mauro, riporta la scritta: SAM L'AQUILONE Sez. Tecnica. Una bella pubblicità per noi, non credete? Il modello meriterebbe di essere ricostruito e ... abbonarsi no?

Sono stati nominati soci onorari quattro nuovi novantenni: Flaviano Fermi, Raffaele Oberti, Tiziano Vicentini e Nazzario Zanchi. Penso di interpretare il pensiero di tutti voi augurando loro di continuare ancora a lungo la loro attività modellistica.

Allegato trovate il regolamento del Weatherman, modello u-control inglese che sta avendo tanto successo. Quest'anno ci saranno gare anche da noi.

Ricordo che è ancora possibile avere copia della chiavetta da 16 GB piena di scansioni di libri, riviste e disegni in archivio al costo di 20 euro spedizione compresa.

Pino Càrbini

VERBALE ASSEMBLEA DELL'11 GENNAIO 2015

I presenti sono 25 tra cui:

Presidente:	Paolo Montesi	
Vicepresidente:	Giancarlo Gosio	
Segretario:	Giuseppe Carbini	
Tesoriere:	Pierangelo Quagliari	
Direttore tecnico:	Vincenzo Canestraro	
Segretario verbalizzante della riunione:	Cristiano Giustozzi	
Vengono presentate le seguenti 11 ^(*) deleghe relative a:		
Carbonara Giorgio	Rosati Giuliano	Vicentini Tiziano
Negro Franco	Mascherpa Guido	Rezzonico Lauro
Santoni Curzio	Mattera Telemaco	Grattacaso Daniela
Daniele Vescovi	Teti Alessandro	

Totale presenze: 36.

Carbini: introduzione assemblea con prospetto bilancio. A fine 2014 i soci ordinari erano 229 ai quali si aggiungono 14 soci onorari: Il primo, Eraldo Padovano, nominato da Ninetto Ridenti per i suoi meriti nel lavoro di digitalizzazione della rivista L'Aquilone e gli altri perché ultranovantenni a seguito della proposta di Carbini fatta nella scorsa Assemblea (Sergio Albieri, Alessandro Benini, Giulio Dorio, Licio Fanfani, Oscar Marchi, Giotto Mazzolini (venuto a mancare alcuni giorni prima che gli venisse consegnato l'attestato, poi consegnato alla vedova in occasione del funerale), Filippo Oliva, Volveno Pecorari, Carlo Rebella, Vincenzo Scardicchio, Rino Turolla, Gino Ursicino e Giudo Vettorazzo. Tra i soci ordinari ci sono due ragazzi: Daniele Pierog (15 anni) e Matteo Di Stefano (8 anni) nipote di Ninetto Ridenti.

L'incremento dei soci è, in parte, dovuto all'adesione di una parte dei soci della CAMMI (Costruttori Amatoriali Micro-Motori Italiani) a seguito di una sua crisi associativa. Vista la propensione di SAM 2001 a favore del motorismo modellistico (Cartigliano e Modena) il gruppo dei motoristi è il benvenuto e, con la denominazione di "**Tornio Club di Gianfranco Tomei**", padre del famoso Motomeo.

Loffredo propone che l'iniziativa "Tornio Club Gianfranco Tomei" venga promossa con un'apposita rubrica sull'Aquilone.

Imoletti dice che sarebbe stato più logico chiamarlo "Sezione costruttori amatoriali".

Carbini spiega che la scelta è dovuta al fatto che si voleva rendere omaggio all'attività di Tomei.

Ricorda che in occasione della precedente assemblea Gaetano Di Ronza propose di realizzare una mattonella col nome di Ninetto Ridenti da posizionare nel vialetto d'accesso al Museo dell'AMA (American Modelers Association) di Muncie (Indiana USA). L'iniziativa è stata realizzata e Di Ronza, che ne ha sostenuto le spese, consegna

Nota: Solo al mio rientro a Bassano dopo l'Assemblea ho ritrovato tra la posta le deleghe arrivate dopo la mia partenza per Benevento. Ovviamente non è stato possibile inserirle. potevo saperlo. Pino Carbini

al presidente 2 copie del relativo documento.

Il presidente informa l'assemblea che ha ricevuto da Vittorio Mandolesi la notizia di una sua proposta, nata a seguito di suoi contatti con Ed Hamler, di far inserire Ninetto nella *Hall of Fame* della SAM mondiale. Di Ronza dice di poter collaborare per il successo dell'iniziativa in occasione della sua prossima partecipazione all'assemblea di SAM USA a New York.

Quagliari espone il bilancio sociale fornendo chiarimenti sulle varie voci (vedi specchietto alla pagina seguente).

Di Ronza fa notare i costi elevati per la spedizione ai soci e chiede se non sia possibile spedire dei "pacchetti zionali" ad alcuni soci che potrebbero provvedere alla consegna ad altri soci a loro vicini.

Carbini spiega che i destinatari sono poco più di 200 sparsi per tutta Italia per cui la proposta non è attuabile.

Quagliari continua l'esposizione del bilancio. Parla della collezione Ridenti per la quale ancora non si conosce la destinazione. Per quelli che vengono esposti in varie occasioni si sente la necessità di assicurarli.

Chiede che il bilancio venga votato. Si vota per alzata di mano e si ha l'unanimità.

Muzio parla della possibilità di partecipare alle iniziative modellistiche organizzate dal Museo Aeronautico Volandia di Malpensa in occasione di Expo Milano.

Giustozi espone l'iniziativa "vintage + oldtimer + motorismo + Aeliente per il prossimo Model Expo di Verona.

Carbini ricorda che nel 2015 si devono fare le elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo. Le candidature per le varie cariche devono essere presentate entro il mese di luglio. Auspica che ci siano nuove energie disponibili per il nuovo CD per il triennio 2016-2018. La commissione elettorale sarà composta da Vincenzo Canestraro, Daniele Vescovi e Mario Rocca e si riunirà a Ferrara per lo spoglio delle schede nel mese di ottobre.

Varie ed eventuali:

Fabrizi: solleva il problema della riunificazione di SAM 62 e SAM 2001. Chiede che venga fatto un referendum per far decidere ai soci.

Muzio auspica una pacificazione nell'interesse del modellismo, a partire dall'Aero Club d'Italia.

Carbini legge l'art. 15 dello Statuto che prevede che per una decisione del genere occorra indire un'Assemblea Straordinaria a seguito di richiesta motivata e scritta di almeno 1/3 (un terzo) dei soci.

Canestraro espone le difficoltà di una manovra simile.

Posa propone una commissione tra le due SAM per esplorare la possibilità di riunirsi.

Gialanella propone che si potrebbero unificare almeno l'Assicurazione, il Regolamento, il Notiziario e il Calendario.

Molti soci intervengono sull'argomento.

Giustozi chiede che i presenti favorevoli alla riunificazione alzino la mano. (*la alzata solo 7 o 8*). La maggioranza dei presenti è contraria all'unificazione.

Montesi manifesta la sua assoluta contrarietà anche all'unificazione dei notiziari. L'Aquilone e il Notiziario di SAM 62 rappresentano due diversi modi di intendere l'aeromodellismo che, attualmente, rimangono troppo distanti per immaginarne la riunione.

Inoltre Montesi ribadisce con forza che L'Aquilone NON è un notiziario, bensì l'espressione dell'anima di un aeromodellismo teso alla ricerca ed al mantenimento dei valori che ne hanno determinato la nascita e lo sviluppo.

Si dichiara chiusa l'assemblea Domenica 11 gennaio 2015 alle ore 13.36.

La SAM 2001 ricorda la persona di Giotto Mazzolini la cui figlia Rossella ha offerto gratuitamente modelli e materiale modellistico di suo padre da distribuire tra i soci di SAM 2001 e agli altri modellisti beneficiati da tale donazione con una lotteria svoltasi dopo l'Assemblea.

Il segretario
Cristiano Giustozzi

RENDICONTO ECONOMICO 2014			
CAUSALE	ENTRATE	USCITE	TOTALE
QUOTE SOCIALI	6.930,00		6.930,00
ASSICURAZIONE	1.860,00	-1.860,00	0,00
CONTRIBUZIONI VOLONTARIE	196,00		196,00
STAMPA AQUILONE		-1856,54	-1.856,54
SPEZIONE AQUILONE		-2.095,65	-2.095,65
GARE E RADUNI	415,00	-1.732,46	-1.317,46
SPESE POSTALI		-289,75	-289,75
FOTOCOPIE & RISTAMPE		-220,04	-220,04
SEGRETERIA VARIE		-175,28	-175,28
MANTENIMENTO SITO		-36,10	-36,10
ACQUISTI E VENDITE	635,00	-980,43	-345,43
TOTALI PARZIALI 2014	10.036,00	-9.246,25	789,75
MOVIMENTI CASSA	6.745,27	-6.949,40	-204,13
TOTALI 2014			585,62
SALDO 2013			2.022,42
DISPONIBILITA' AL 31-12-2014			2.608,04

XIII^ COPPA WAKEFIELD

Cranfield (G.B.), 31 luglio 1949

La partecipazione degli Italiani

Basandoci sulle immagini dell'archivio MOVO e con riferimento agli ampi servizi apparsi su 'Modellismo' e su 'l'Ala', proviamo a ricordare le vicende della partecipazione italiana alla COPPA WAKEFIELD 1949, a partire dalle selezioni per la composizione della squadra. Gli aeromodellisti italiani avevano già nel primo dopoguerra partecipato con onore a grandi gare internazionali, come quelle di Frauenfeld e di Eaton Bray del 1947, dove si erano trovati a concorrere nei veleggiatori e nei moto-modelli. La Coppa Wakefield fu la prima uscita in assoluto coi modelli ad elastico, e fu la partecipazione ad una grande gara che aveva tutti gli aspetti di un Campionato del Mondo della categoria. Furono presenti 97 concorrenti provenienti da 19 nazioni. La gara era su tre lanci, ed i punteggi per la classifica erano dati dalla media dei tre: nulla cambiava rispetto alla classifica sui totali, ma così veniva evidenziata la media di volo tenuta da ogni modello.

Le selezioni per la formazione della squadra si svolsero il 26 giugno a Firenze Peretola, ma furono addirittura precedute da selezioni regionali. Abbiamo notizia di quella svoltasi per la Lombardia a Bresso nella giornata del 22 maggio, a cura del C.A.M. (Centro Aeromodellistico Milanese). Vi parteciparono 9 elasticisti, fra i quali ottennero il pass per le selezioni di Firenze Alberto Leardi, Edgardo Sadorin, Luigi Rai-



da sinistra: Cassola, Janni, Leardi, Cellini, Lustrati, Sadorin (seminascosto Kanneworff)

mondi, Giulio Pitturazzi e Adriano Castellani: per una serie di guai, rimase fuori il bravo Silvio Taberna.

Alla gara di selezione organizzata dalla FANI a Peretola (Firenze) il 26 giugno presero parte 24 concorrenti: Raimondi, Leardi, Castellani, Pitturazzi, Giua, Taddei, Fea, Lonardi, Maina, Zucchetta, Boretti, D'Antonio, Agostinelli, Lustrati, Pavanello, Sadorin, Janni, Kanneworff, Mauri, Licen, Valentinis, Spini, Cassola e Cellini. Come si vede, assieme a nomi notissimi, altri oggi semiconosciuti, Nella gara venne applica-



In quest'altra foto della squadra, si può vedere - al centro - anche Carlo Tione

to il regolamento Wakefield e venne tenuto conto, assieme ai risultati di volo, della preparazione tecnica e del dimostrato controllo della tensione agonistica.

L'esperto Giulio Pelegi collaborò efficacemente alle valutazioni, tenendo conto dei voli a piena o ridotta carica, dei voli in evidente termica e di quelli interrotti dall'antitermica. Un ampio servizio sullo svolgersi della selezione venne pubblicato da l'Ala n. 14/49, con un riassunto delle caratteristiche di ogni modello (pianta alare, sez. fusoliera, elica ribaltabile o a scatto libero, sistema antitermica.)

La squadra scelta risultò formata da:

Carlo Tione - presidente della FANI, caposquadra accompagnatore

Alberto Leardi

Silvano Lustrati

Edgardo Sadorin

Ferruccio Cassola

Giampiero Janni

Giovanni Cellini

Loris Kannevorff - assistente

Il viaggio verso l'Inghilterra, allora non si parlava di aereo, risultò abbastanza lungo e faticoso. Per la maggior parte in treno, poi il traghetto da Calais a Folkestone attraverso la Manica, poi ancora treno e torpedoni sino all'aeroporto militare di Cranfield, nel Bedfordshire, ad un centinaio di chilometri da Londra. Qui le cronache narrano di una accoglienza logistica perfetta, con alloggi in camere singole nei numerosi accoglienti edifici del *College of Aeronautics* sparsi attorno al campo.

Subito si presentò il temibile nemico: un vento violento ed a raffiche incessante, accompagnato da scrosci di pioggia da nuvole basse correnti per il cielo nero.

Il giorno dopo, sabato 30, era dedicato ai controlli ed alla punzonatura, operazioni svoltesi rapidamente e senza confusione grazie all'esperienza degli addetti



il modello di Lustrati al peso. Sulla destra la coda del modello di Janni.



il modello di Cellini al peso. A fianco sta Carlo Tione e, dietro, Lustrati

alle pessime condizioni atmosferiche. La documentazione fotografica dell'evento ci fornisce immagini relative al prima ed al dopo gara, ma purtroppo quasi nessuna dei lanci e dei modelli in decollo o in volo.

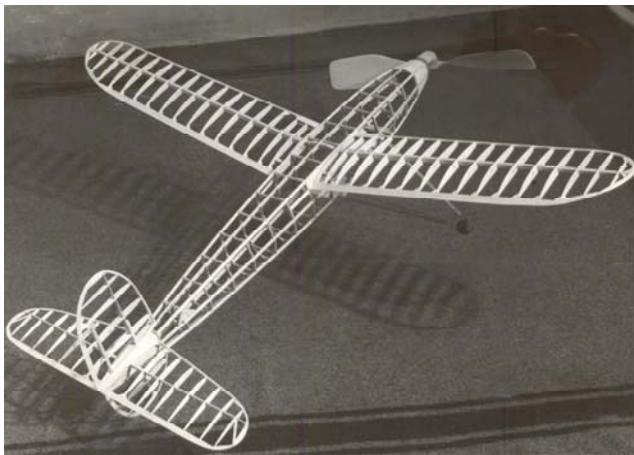
I lanci di gara iniziarono la domenica 31 verso le 11, e subito se ne videro di tutti i colori. Per guadagnare spazio, la linea di partenza dei modelli era stata fissata ad una estremità del campo, ma troppo vicina e sottovento a tende, vetture ed al numero pubblico, ostacoli che provocavano vortici e turbolenze nella fase delicata del decollo. Moltissimi i modelli strapazzati in partenza e ributtati dal vento sulla pista in cemento. Dei nostri, subito nei guai Cellini e Leardi, che scassano in decollo, mentre Sadorin, Lustrati, Cassola e Janni riescono a fare quota. Molto buono il tempo di Sadorin e discreti i tempi degli altri tre. L'importante è riuscire a decollare e a rimanere in vista dei cronometristi, dato che il vento allontana velocemente i modelli, che rimangono visibili a volte per meno di tre minuti. Sono in questa fase favoriti i modelli a scarica rapida e rabbiosa, che riescono più rapidamente ad alzarsi oltre i 10/15 metri della zona turbolenta e vorticosa, come il modello dell'americano Flechter, che effettua un grande volo di quasi 5', che sarà il migliore della giornata, e si porta in testa alla classifica. Gli americani erano venuti in Inghilterra guidati dal grande Frank Zaic, per riportarsi a casa la Coppa Wakefield, sottratta loro lo scorso anno dal britannico Chesterton, e per poco non ci riusciranno, finendo a pochi secondi da Ellila ed a pochi decimi da Sadorin. Al secondo lancio, ancora scassature in decollo per Leardi, Lustrati e Cassola e voli discreti di Sadorin e Janni; dopo ennesima riparazione, Cassola riesce a rilanciare segnando circa due minuti. Rimane in testa Flechter, mentre Ellila risale posizioni e Sadorin rimane nelle

ed alla correttezza dei concorrenti, che sfilavano ordinatamente dal tavolo del peso, a quello del controllo della sezione maestra ed infine a quello della verifica delle superfici. Il tempo rimanente, venne usato per le prove dei modelli, effettuate con la dovuta cautela per preservarli quanto possibile da scassature. I tempi di volo furono bassi, in confronto alle prestazioni riscontrate in Italia, ma la cosa riguardava tutti i concorrenti, più o meno impreparati



il Col. Leardi con il grande Frank Zaic

parti alte della classifica. Fuori gara Cellini e Leardi, Sadorin recupera il modello in tempo per il terzo lancio, che sarà buono abbastanza da farlo risalire al secondo posto, mentre si attende il rientro di quello di Janni, che arriverà purtroppo solo a gara chiusa. Flechter con un cattivo terzo lancio perde il primo posto a favore di Ellila, regolarissimo con buoni tempi, ed anche il secondo per pochi decimi, a favore di Sadorin. Il vincitore della scorsa Wakefield, Roy Chesterton, dopo i primi due buoni lanci, distrugge anche lui in decollo il suo Jaguar e precipita al 29° posto in classifica. La



il MERLU' di Edgardo Sadorin



il KL 61 di Kannevorff..

Il lunedì 1° agosto si disputò sullo stesso campo una gara internazionale per motomodelli, sempre sotto la pioggia, alla quale prese parte Loris Kannevorff col suo grosso e verde KL 61, munito di motore GB 16 quarta serie, su due cuscinetti, piazzandosi onorevolmente al terzo posto assoluto.

La stampa (Modellismo e l'Ala)

trasferta italiana risultò bene organizzata: Carlo Tione conobbe subito le difficoltà dei rapporti con l'AeroClub, ma riuscì a comporre una buona squadra che, con condizioni meteo diverse, avrebbe potuto molto meglio figurare, ed arrivò a portare a casa un ricco secondo posto con il bravo Edgardo Sadorin. Dotata di eleganti tute olimpiche, la squadra fece bella figura e venne molto fotografata. Al banchetto finale, con i discorsi dei capisquadra, Tione fu poi l'unico a parlare in italiano, francese ed inglese.



.. e il suo decollo

diedero ampio spazio a cronache e commenti. Della loro gara parlarono anche Janni e Sadorin, mentre Tione relazionò con competenza e precisione sui difficili rapporti con l'Aero Club, che inaugurarono una poco felice tradizione trascinatasi sino ai giorni nostri. Gustavo Clerici pubblicò su l'Ala n.16 dell'ottobre 1949 un attento servizio, soffermandosi su un antipatico episodio che oscurò in parte il nome della perfetta organizzazione inglese: la fine della gara era stata stabilita per le ore 19,30, ma tutto invece continuò sino alle 19,45, quando una velocissima automobile arrivò col modello dell'inglese Holland (che aveva registrato due buoni voli) recuperato per il terzo lancio. Il modello risultò però danneggiato ed impossibilitato a prendere il volo. Solo a quel punto (erano le 19,50) e dopo le proteste di molti rappresentanti delle squadre, la giuria decise di chiudere la gara.



Tione e Sadorin a colloquio nella Lanchester Hall

Per venire ai nostri giorni, in ambito O.T. sino a quando sono durate le gare di volo libero, si è assistito in Italia ad una inflazione di rifacimenti del modello di Ellila (anche di quello dell'anno successivo) ed in minor numero a quelli del Jaguar di Evans (di più complessa costruzione). Nessuno a nostra memoria ha ricostruito il Merlù di Sadorin, nonostante Modellismo ne avesse pubblicato il disegno 1:1, e solo il bravo De Nicola ha rifatto i modelli di Janni e di Leardi.

Una nota per finire. Nella foto qui sopra si vedono Tione e Sadorin seduti a discorrere nella Lanchester Hall prima delle premiazioni: si vedono diverse bandiere e, a destra, la bandiera italiana con lo scudo dei Savoia. Siamo nel 1949: da tre anni l'Italia è una repubblica e quello stemma è stato tolto dalla bandiera. Ma è tipica degli inglesi la distrazione e la noncuranza per tutto ciò che non è *british*: abbiamo l'età per ricordare la radiocronaca da Londra della partita di calcio Italia-Inghilterra, fatta dal grande Nicolò Carosio nel novembre del 1949. Prima dell'inizio, la banda inglese che eseguiva gli inni nazionali, per noi suonò una eccellente Marcia Reale.

Daniele Vescovi
dic. 2014

WAKEFIELD 1949

Alcune notizie, forse a qualcuno utili:

Su Modellismo n.27 del 1949 si trova:

Tavola 1:1 dell'S.L.106 di Silvano Lustrati

Su Modellismo n. 28 del 1949 si trova:

Tavole 1:1 del Merlù di Edgardo Sadorin

Su Modellismo n.30 del 1950 si trova:

Trittico e descrizione del modello di Ellila 1949

Trittico e descrizione del Sancho Pepe di Giampiero Janni

Su Modellismo n.31 del 1950 si trova:

Trittico e descrizione del Surprise di Warren Flechter

Su Modellismo n.35 del 1951 si trova:

Trittico e descrizione dell' A.L.50 di Alberto Leardi (3° alla Wake. del 1950)

Su Ala Notizie anno 2°, n.3 si trova:

Trittico del K.L.61 di Loris Kanneworff



◀ il vincitore, Aarne Ellila
(*Air Trails*)

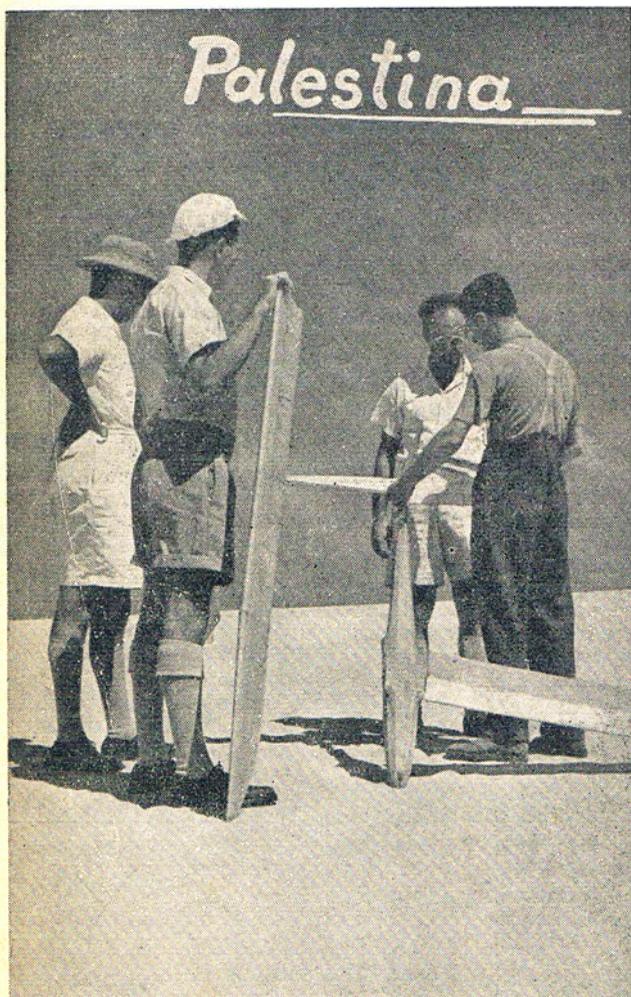
▶ il secondo, Edgardo Sadorin,
ripreso da Frank Zaic (*Movo*)



◀ il terzo, Warren Flechter
(*Air Trails*)

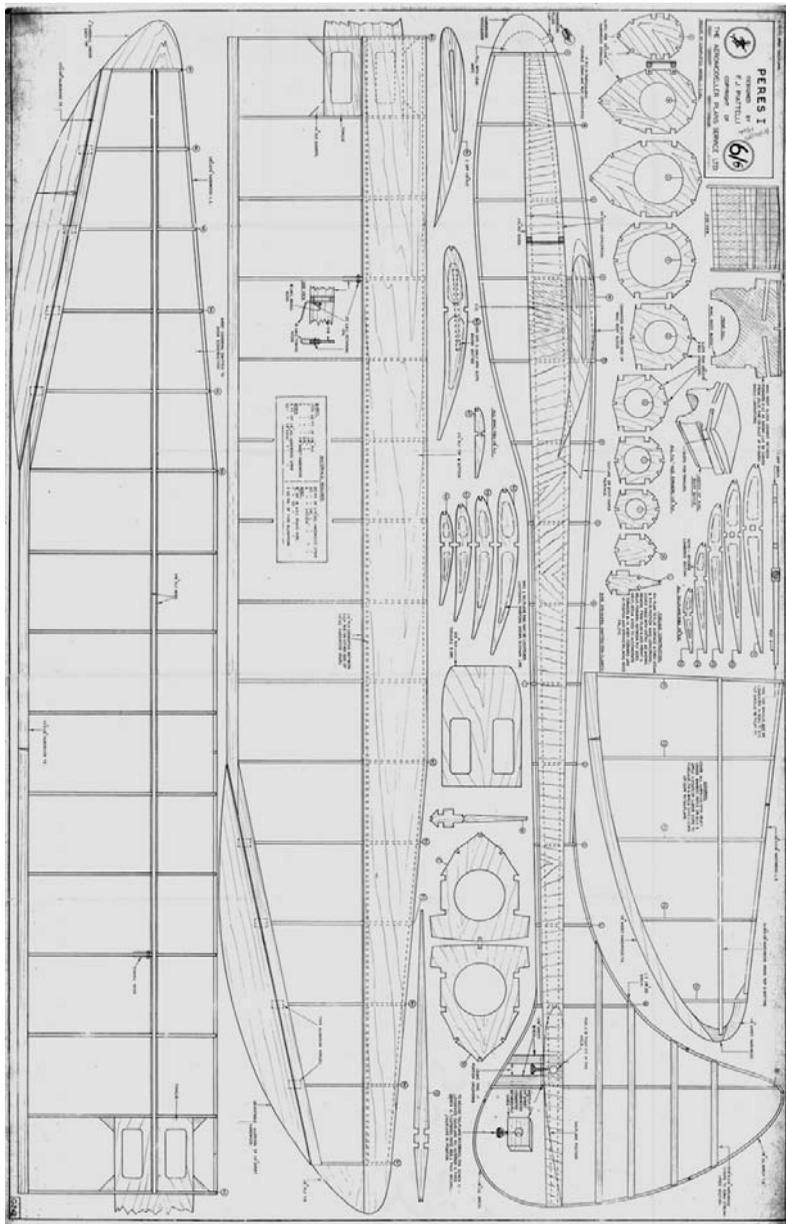
Il PERES 1, veleggiatore di Fidia Piattelli.

L'Ing Fidia Piattelli si trasferì nel dopoguerra in Israele, a Tel Aviv, dove continuò l'attività aeromodellistica, assieme a quella aeronautica. Nella foto appare un suo grosso veleggiatore, il **PERES 1**, del quale SAM 2001 possiede la tavola 1:1.

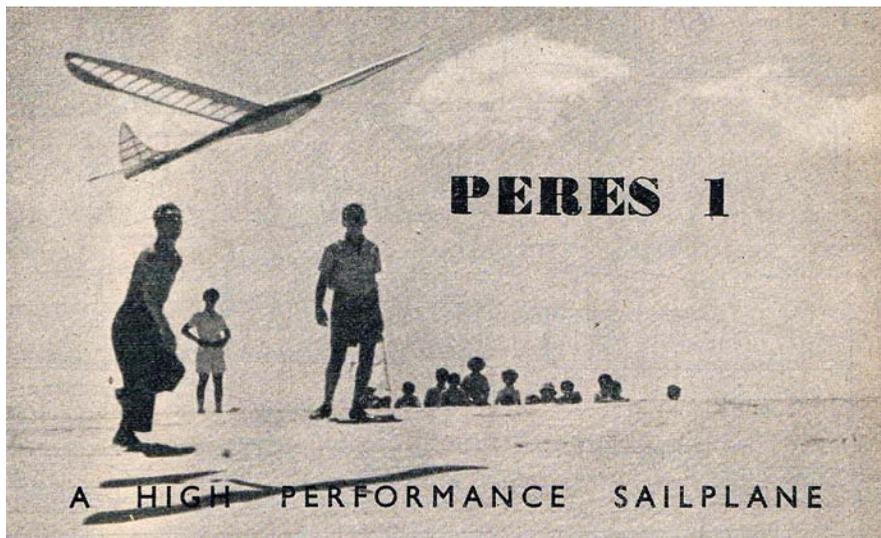


Membri del "Centro Sperimentale per l'Aeromodellismo" dell'Aero Club di Palestina provano un veleggiatore "Peres 1" (progetto F. Piattelli, costruito dal Centro) sulle dune di Bat Jam, presso Tel Aviv. Notare i ganci per il traino alare; attacco a baionette orizzontali; costruzione in legno ordinario: bordo d'attacco in cartoncino, copertura carta.

(da l'ALA n.1-2 del 1947)



Il disegno, introvabile in Italia, ci venne procurato qualche anno fa da David Baker, che ce lo portò una sera a casa di Ninetto. Faceva parte dell' *'Aeromodeller Plan Service*, ora crediamo disperso, e testimonia il perdurare del rapporto di Fidia Piattelli

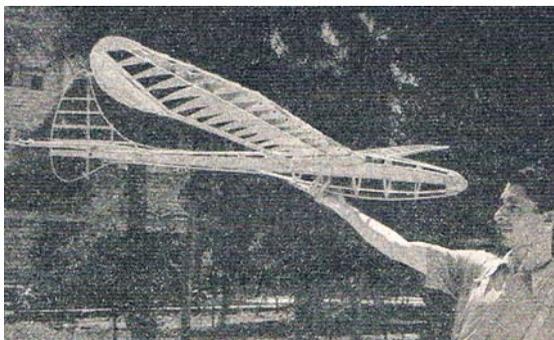


la foto che apre il servizio su *Aeromodeller* dell'agosto 1946

con gli ambienti aeromodellistici inglesi, iniziato ben prima della guerra e continuato almeno fino al 1942. Tutte le scritte sul disegno sono quindi in inglese. Un servizio sul modello venne pubblicato sul numero di Agosto 1946 di *Aeromodeller*. La tavola è di grandi dimensioni (cm 99 x 154) e la stampa dal file richiede l'appoggio a fotocopiatori industriali o, in mancanza, la stampa di due strisciate da poi sovrapporre.

Il modello, di 3 metri di apertura, con buon allungamento, è costruito tutto in legni duri, soluzione che in parte può essere mantenuta anche adesso. Per poter partecipare alle gare O.T. richiede qualche aggiustamento strutturale, del resto consentito.

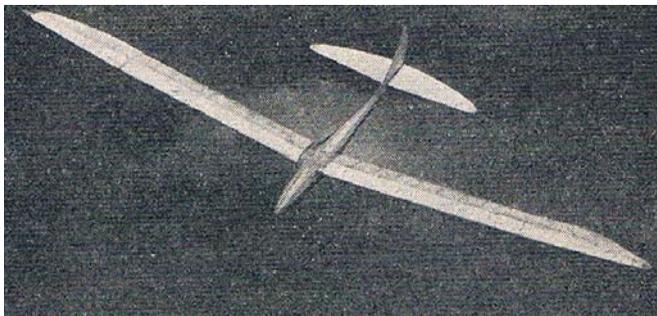
La parte antero-inferiore della fusoliera dovrebbe essere rinforzata con un pattino di compensato ed una ricopertura in



il PERES 1 prima della ricopertura..

legno del ventre, sino all'altezza dell'ala. Sul pattino andrà applicato il gancio di traino, a meno che non si voglia mantenere la presenza dei due ganci alari, di buon aiuto alle ali durante lo stress del traino. Il modello ha i piani deportanti (pianoconvesso montato a rovescio) il che comporta un baricentro avanzatissimo (al 20%): tale configurazione deve essere mantenuta, a norma di regolamento, e non sappiamo quale sarà la sua influenza sul rendimento. Tanti anni fa costruiamo l'*Asso* dell'Aviominima, che presentava la stessa soluzione, ma noi la ignorammo, e montammo i piani portan-

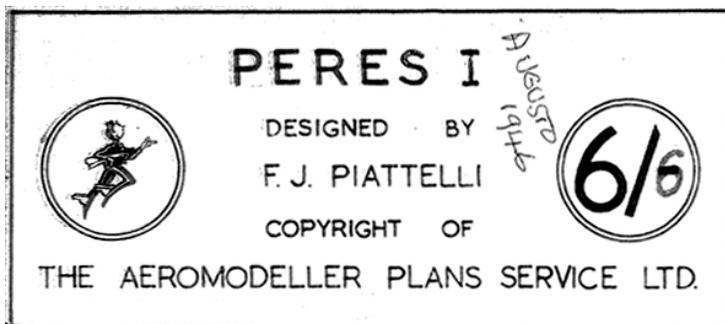
ti. Il modello non volò mai bene, ma allora ci importava poco, dato che ne curammo quasi solo l'estetica. Nessun aiuto quindi da esperienza personale. L'ala presenta una soluzione interessante: il bordo d'entrata ricoperto in cartoncino (ora si userà il balsa) a formare un cassone chiuso dal longherone. Un bel D-box assolutamente consentito. C'è poi, di notevole, la presenza degli alettoni, qui semifissi per correggere gli assetti, ma che si possono benissimo rendere operativi. Sarebbe, ci sembra, il primo veleggiatore O.T. munito legalmente di alettoni.



... e in ordine di volo

Ci sembra che ce ne sia abbastanza da invogliare qualche coraggioso a riproporre questo modello del 1946, per tanti versi singolare. Ce lo auguriamo.

*Daniele Vescovi
nov.2014*



Le parole 'AUGUSTO 1946', che abbiamo conservato, sono di mano di David Baker.

Considerazioni di fine stagione agonistica

La perdurante crisi economica indubbiamente si riflette su ogni aspetto della nostra vita, inducendoci a limitare in particolare le attività puramente voluttuarie, tuttavia non penso che solo in questo vada ricercata la ragione della cospicua riduzione manifestatasi nell'aeromodellismo old timer sotto l'aspetto della partecipazione alle manifestazioni agonistiche così come a quelle di semplice carattere radunistico.

Se osserviamo il numero di concorrenti presenti alle gare di questo 2014, notiamo una diminuzione rispetto ad un già tutt'altro che esaltante 2013: paradigmatico l'esempio fornitoci dalla manifestazione più importante, il Concorso Nazionale.

Pur essendosi svolto in condizioni meteorologiche ideali, su di un magnifico campo posto in località pressoché baricentrica ed agevolmente accessibile, dotata anche di attrattive turistiche, ha richiamato talmente pochi concorrenti che è stato impossibile stilare una classifica in ben tre categorie che pur dovrebbero essere tra le più significative: Dyno derivati, OTMR, NMR 2,5; e bisogna notare che per la NMR il numero minimo di tre modelli partecipanti è stato raggiunto solo grazie alla mia iscrizione in questa categoria anche di un modello che avevo portato per concorrere nella Sport 2001. Appare dunque evidente che in crisi sono particolarmente le categorie di moto-modelli propulsi da motori a scoppio: a questo proposito, azzardo una considerazione. Quando si decise di aprire il mondo dell'aeromodellismo storico alla propulsione elettrica, alle obiezioni di chi ne metteva in evidenza l'incongruità temporale si rispose che l'ammissione della propulsione elettrica avrebbe aperto il campo a coloro che non fossero esperti di motori a scoppio o semplicemente non amassero rumori, miasmi molesti e imbrattamenti oleosi, portando ad un ampliamento della partecipazione: da questo punto di vista, il risultato è stato raggiunto, ma ora ho l'impressione che la maggiore comodità della propulsione elettrica stia portando ad uno spostamento di concorrenti a scapito delle categorie classiche utilizzanti motori termici.

In occasione del Concorso Nazionale si è svolta anche la gara destinata all'assegnazione del titolo di campione italiano della categoria Sport2001: una formula interessante che ha riscosso un buon successo, essendo praticamente aperta a qualsiasi modello a motore. La gara ha però evidenziato che la strapotenza dei motori elettrici rende la parte alta della classifica riservata agli ELOT; solamente un ottimo NMR potrebbe avere qualche speranza di competitività. Sarebbe quindi opportuno studiare l'introduzione di una forma di correzione tramite coefficienti allo scopo di equilibrare le prestazioni dei modelli delle varie categorie; non voglio attribuirmi meriti altrui: a manifestare quest'idea è stato l'amico Mario Rocca, proprio in occasione del Concorso Nazionale.

Non sono di quelli che ad ogni occasione discettano di regolamenti, tutt'altro; ogni regolamento può essere valido, e con qualsiasi regolamento vince il migliore. Quello che è importante è che le regole siano da tutti rispettate, cioè fatte rispettare: è un concetto che in altra occasione ho avuto modo di esprimere. Già da qualche anno gli organizzatori di gare hanno preso l'abitudine, più volte stigmatizzata da Sergio Scirocchi nella sua veste di Presidente di SAM 62, di non stabilire un intervallo di tempo per ognuno dei quattro lanci di gara, lasciando liberi i concorrenti di utilizzare a piaci-

mento l'intero arco della giornata di gara; questa arbitraria modifica al regolamento si è talmente generalizzata da essere messa in atto perfino nello svolgimento del Campionato Europeo 2014. Naturalmente, più spesso che gli organizzatori, qualche concorrente cerca di eludere le regole del gioco: sempre in ambito di Campionato Europeo, già nel 2013 in Ungheria qualcuno utilizzò nel veleggiatore un gancio di traino ad apertura comandata, la giuria lasciò correre e l'abuso si è ripetuto in maniera maggiore nel 2014. In fatto di radioassistenza, il regolamento è chiarissimo: sono ammesse parti mobili per direzione e profondità e, quando previsto, stop motore. Teniamo presente che, utilizzando appieno le possibilità offerte dagli apparati radio attuali, un modello una volta portato in quota potrebbe autonomamente cercarsi la termica, sfruttarla nel migliore dei modi e, una volta raggiunto il tempo pieno, anche tornarsene all'area di partenza: vogliamo continuare ad occuparci di modelli storici, o piuttosto orientarci verso i droni?

La rarefazione dei partecipanti ha colpito anche i raduni: il fenomeno si è evidenziato in occasione delle ultime edizioni di quello che è stato il primo e per molto tempo unico evento dedicato al volo vincolato d'epoca, organizzato dall' Aero Club di Lugo ogni anno la prima domenica di settembre: al di fuori dei GIP 46, praticamente il deserto. E' strano l'atteggiamento degli appassionati del volo circolare: mentre continua il successo delle manifestazioni dedicate al modello di Pino Gottarelli, ogni altra iniziativa cade nell'assoluta indifferenza. Mi pare assolutamente riprovevole il fatto che siano andati praticamente deserti i raduni organizzati dal Museo dell'Aviazione di Rimini: l'impegno del Comandante Casolari che non si è limitato a dotare la sua manifestazione di significativi premi, ma addirittura ha realizzato una pista per rendere possibile il volo dei modelli meriterebbe un doveroso riconoscimento nella forma di una numerosa partecipazione.

Se le considerate degne di attenzione, rimuginare su queste mie considerazioni mentre scartavistrate tavolette di balsa: potrebbero scaturire idee positive.

Buon lavoro, buoni voli e felice 2015.

Gigi Romagnoli



WINGS OF PORTUGAL

Alla fine di Agosto di quest'anno, mentre stavamo disputando alcune gare di velocità nell'ambito delle "Nationals" inglesi che si svolgevano nella base della R.A.F. di Barkston Heat, a pochi chilometri dalla città di Lincoln, nell'Inghilterra centrale, io e l'amico Gianmauro Castagnetti, abbiamo incontrato l'amico Julio Isidro, attivissimo appassionato di volo vincolato e presidente della SAM 74 Portugal. Julio, in passato, era già stato in Italia diverse volte per partecipare a manifestazioni di volo vincolato e gare della categoria GIP-46 e Trofeo Garofali. Si trovava come noi in Inghilterra per partecipare a diverse competizioni di Team Racing, Goodyear e velocità. In quell'occasione siamo stati felicemente sorpresi di sapere che, dopo un anno di sospensione dovuta principalmente al grave periodo di crisi economica, nonostante non fosse riuscito a trovare gli sponsor disposti a contribuire al finanziamento della ormai famosissima in campo mondiale e pluriennale (ben 18 edizioni!) manifestazione portoghese, aveva lo stesso deciso, ancora una volta, di organizzare l'evento "Wings of Portugal".

Dopo tanti anni di partecipazione, sono stato molto contento di poter ancora ritornare per qualche giorno in un paese, il Portogallo, che in molti anni ho avuto la possibilità di girare in lungo e in largo. Tanti posti ricchi di storia, paesaggi fantastici. La cucina è ricca e varia ed il pesce, pescato naturalmente in Atlantico, è quanto di meglio si possa immaginare. Sardinias, douradas (orate) e bacalau sono sempre presenti nei menù, accompagnati da vino di altissima qualità ed il tutto a prezzi decisamente bassi.

Negli anni scorsi eravamo andati in Portogallo con la nostra auto, conciliando la manifestazione con la vacanza, data la notevole distanza e il tempo necessario per arrivare. I ricordi, relativi a questi viaggi e alle persone conosciute, sono nella nostra memoria e, come tutte le esperienze un po' speciali, ci hanno arricchito sul piano umano e culturale. Tornando "a bomba", appena ritornati dalle "Nationals", cerchiamo un volo il più "low cost" possibile, lo prenotiamo immediatamente e iniziamo il conto

alla rovescia, preparando il contenitore per i nostri modelli e lo stretto necessario che ci occorrerà per i voli: attrezzi, cavi, eliche, ecc. Cerco di coinvolgere anche altri amici, dato che Julio, come tutte le altre volte, ha espresso il desiderio di poter avere fra i suoi ospiti altri appassionati italiani. Rispondono con entusiasmo, oltre naturalmente a Gianmauro, anche Leonardo Garofali e Giorgio Sighinolfi, accompagnati come noi dalle rispettive mogli.

Viaggeranno per conto loro partendo da Bologna.



Deciso sui modelli che dovrò far entrare nella valigia contenitore, mi preoccupo di imballare il tutto come meglio possibile. I modelli scelti con la limitazione imposta dallo spazio disponibile della “Samsonite” sono: un Weatherman motorizzato con un Rossi 2,5 del 1972, che in Agosto era andato piuttosto forte, mancando per poco la vittoria nella sua classe. Per lo stesso modello mi porterò anche un supertigre X21 RE 80 che ho positivamente avuto occasione di testare a Chiasiellis, che mi permetterà di fare anche la classe 3,5 cc. Il modello più voluminoso è il vecchio, straunto e stanco GIP46 con l’OS 15LA che vola dal primo anno di introduzione della categoria e un altrettanto stanco e provato modellino “personale” per la gara “Trofeo Garofali”, col suo purtroppo tranquillo e senza pretese G20.

Rimane ancora un po’ di spazio che riempirò con due piccolissimi e datati modellini per la minima classe, la 0,8 cc della Vintage speed (modelli e motori fino al 31/12/1958): il Peanut di Warren Kurt, motorizzato da un ottimo Cox Space Hopper e un Mini Speedster con il Baby Bee.

Arriva intanto il primo Ottobre e, al mattino, io, Rossanna, Gianmauro e Paola ci imbarchiamo alla Malpensa alla volta di Lisbona. Arrivati dopo circa due ore e mezza, ritirati i voluminosi bagagli e l’auto, partiamo in direzione della costa ad ovest di Lisbona. Dopo pochi chilometri siamo alla periferia di Cascais e, non avendo ancora pranzato, ci fermiamo ad un localino dall’aspetto modesto,



lungo la strada. Il menù è limitatissimo, ma ci consigliano del polpo, cotto in tipico recipiente di terracotta con aglio e olive, inaffiato da un ottimo bianco. A pasto terminato giudicherò questo il polpo migliore mai mangiato e, cosa che non guasta, il conto è semplicemente ridicolo. Ripartiamo satolli e soddisfatti: il tempo trascorre veloce e ci dirigiamo verso la meta, la casa di campagna di Julio, dove saremo ospiti, nel paesino di Ereira, molto vicino alla città di Santarém dove si svolgerà l’evento. Arriviamo nel tardo pomeriggio e, in serata, cena sempre a base di pesce in un ristorante tipico nei pressi.

Il giorno dopo, fatta colazione, partiamo per Santarém. Questa è una città sede di università, con un bel centro storico con tante chiese antiche e colorate case che si affacciano su stretti vicoli e piastrellate con ceramiche policrome. Dopo aver lasciato i bagagli in albergo, gironzoliamo senza fretta in posti che ricordiamo; ci sono familiari e che ci danno la confidenza che avremmo a casa nostra. E’ sempre una piacevole sensazione, quando si viaggia, trovarsi a proprio agio e, qui in Portogallo mi sono sempre sentito così. Facciamo poi un salto in aeroporto per dare una mano a Julio per

l'organizzazione e, nel tardo pomeriggio, assieme ai concorrenti arrivati da altri paesi, veniamo accolti nel municipio dal sindaco e dal ministro dello sport per un caloroso benvenuto seguito da un rinfresco. Rivedo con piacere amici di altre nazioni, per lo più inglesi, che con questo paese hanno sempre avuto un legame particolare fin dal passato per la produzione del famoso vino "Porto". Molti infatti erano gli inglesi proprietari di aziende che producevano questo particolare vino ad alta gradazione che, convogliato dai vigneti siti a nord nella città di Oporto, veniva caricato sui velieri che facevano la spola con l'Inghilterra. Una delle tante cose belle e positive che il nostro hobby mi ha dato nel corso degli anni è stata l'opportunità di conoscere e spesso avere per amici personaggi a volte eccezionali, accomunati dalla stessa forte passione. La sera, mentre siamo a cena in un locale supertipico, frequentato da personaggi del mondo delle corride, che anche in Portogallo sono diffuse, ci incontriamo con Leonardo Garofali, Giorgio Sighinolfi e consorti.

Il venerdì mattina, colazione in albergo di tutto il gruppetto italiano e degli amici spagnoli José Manuel ed il fratello Joaquin Rojo Ara con le mogli Ray e Carlotta, arrivati nottetempo in auto dalla lontana Barcellona. José Manuel, molto conosciuto per le sue trasferte in Italia, gareggerà con il fratello in svariate categorie di Old Timer RA. Arrivano i pullman con tutti gli altri concorrenti esteri che, per l'occasione, sono stati sistemati negli ambienti di una grande scuola di agraria ad una decina di chilometri da Santarém e iniziano le iscrizioni alle davvero numerose categorie, sia per il



volo vincolato che per i modelli RA OT. Quando si aprono i cassoni, valigioni, ecc. sembra di assistere ad uno spettacolo di magia. Saltano fuori modelli da ogni angolo, ogni bagaglio ne contiene almeno quattro o cinque. Per quanto riguarda la logistica, l'aeroporto è fornito di un buon ristorante con bar, proprio di fronte ai quattro cerchi di volo, per il Team Racing - Goodyear, per la velocità e i proto, per le riproduzioni ed, infine, per l'acrobazia. Per i modelli radio assistiti è a disposizio-

ne una delle piste, a circa 300 metri dalla zona di volo per i modelli vincolati, quindi ideale per tutte le specialità. Sono disponibili in loco tutti i componenti per farsi le miscele sia diesel che glow. La situazione meteorologica durante i tre giorni è fortunatamente stata perfetta, con un picco incredibile (per noi) di temperatura arrivata a circa 34°, ma sopportabilissimi perché il clima era secco e con una gradevole brezza. Sabato e domenica le temperature sono scese di un po', ma rimanendo sempre intorno ai 28 - 30°; una vera meraviglia, considerata la stagione. Per quanto riguarda i voli, visto che ho cinque gare da gestire, preferisco volare quanto prima, iniziando con il Weatherman classe III (Rossi 2,5). In queste competizioni, sia qui come in Inghilterra o negli Stati Uniti, non esiste un ordine di lancio prestabilito; basta preventivamente mettersi in lista d'attesa, indipendentemente dalla categoria o classe del modello che dovrà volare. Prima di ogni volo, sempre dopo l'iniziale controllo dei cavi, vengono

fatte le prove di trazione sul complesso modello-cavi-manopola ai fini della sicurezza che non è mai troppa. Tornando al primo volo, aiutato da Gianmauro, avvio come sempre a mano e senza problemi il mai troppo lodato Rossi e, dopo aver chiuso di un capello lo spillo, corro alla manopola. Do il via e sento il modello andare come meglio non potrebbe. Dopo quello che mi pare un attimo a percorrere il mezzo miglio, il motore, come di dovere, pianta all'istante. Il tempo è un ottimo 16"46, media con partenza da fermo 109,4 Mph, battuto il record precedente di classe (108,4), che era stato stabilito appena in agosto da un inglese, Peter Fox, con un Nelson 2,5 glow.



Più che soddisfatto, rinuncio agli altri due lanci e smonto il Rossi dal modello per

montarvi il Supertigre X21 RE, già provato a Chiasiellis. Con il medesimo modello, dato che gli attacchi motore sono identici, cambiando naturalmente anche il serbatoio con altro più capiente, potrò gareggiare anche nella classe IV(3,5 cc). Avvio, corsa alla manopola, ottimo decollo, ma al sesto giro il motore sembra ingrassare improvvisamente e si spegne. Non capisco il perché, ma rifornisco e chiedo di fare il secondo

lancio. Stavolta lo chiudo ancora un po', il suono è ottimo, decollo, ma di nuovo dopo soli sei degli otto giri previsti il motore mi pianta di nuovo e riesco a completare la base a motore spento, ottenendo una misera media di 90,40 mph. Inutile rilanciare di nuovo, non capisco il problema e vedo di provare il motore a terra. Mi accorgo che dopo poche secondi di funzionamento parte un getto di miscela dal tubetto di presa d'aria del serbatoio "uniflow". Il motivo sicuramente sta nei circa 15° in più di tempe-



ratura atmosferica che, sommati al leggero (ma non troppo) riscaldamento della parte superiore del serbatoio che viene appena lambita dal calore dello scarico posteriore, mandano in pressione la miscela! Nella classe Vintage Speed, che comprende le cilindrate da 0,8 a 10 cc, modelli e motori fino al 1958 che competono tutte assieme con classifiche date dalle percentuali delle velocità ottenute rispetto ai record di ogni cilindrata, faccio il primo volo con il più critico ma più performante dei miei due piccolissimi modelli. Fare 12 giri con una lunghezza di circa 10,5 metri e con un modello di 140 g che viaggia a 145 km/h per una ventina di secondi, non è cosa facile. La difficoltà che trovo sta principalmente nel fatto che, essendo così leggeri, questi modelli

che trovo è che questi modelli non “tirano” niente. I decolli sono critici perché bisogna far alzare il modello da solo, senza assolutamente azzardarsi a tirare, pena un sicuro rientro con scassatura. Gli atterraggi sono quelli di un sasso, a causa dell’elevato carico alare e bisogna anche correre all’indietro per tenere i cavi in tensione. Chi legge si chiederà il perché di tanto masochismo ma, come per tante altre cose, la risposta è sempre la stessa: perché mi danno soddisfazione. Ritornando al volo, dopo aver iniettato i 7 cc di miscela al 40% di nitro nel minuscolo “uniflow”, inizio a tirare ditate all’elichetta da 4 pollici dello Space Hopper. Il motore inizia a strillare e, come di consueto, senza toccare la carburazione, mi fiondo alla manopola. Via, si parte! Tiro il modello per alcuni giri come un dannato, poi smetto di tirare e alzo il braccio per l’entrata in base (due giri dopo). La carburazione è perfetta e il modello sembra



andare forte. Il volo è come sempre una fatica e pare non finire mai; poi, il motore, come di dovere pianta di colpo (se così non fosse, la scassatura sarebbe cosa certa a causa dell’impossibilità di sostenimento a bassa velocità). Il tempo ottenuto è ottimo e la velocità di 88,55 mph mi ha fatto superare il record di categoria di 85,19 mph che era stato stabilito lo scorso agosto dall’eterno amico-antagonista canadese Paul Gibeault. Questo volo mi farà arrivare primo assoluto davanti al validissimo canadese e ad un

altro amico inglese, John Mealing, con un bel modello motorizzato da un grosso McCoy .49 (8,5 cc).

Naturalmente, mentre sono indaffarato con i miei modelli, anche negli altri cerchi sono iniziate le competizioni che, per chi è appassionato, sono quanto di meglio si possa vedere. Team Racer classe B si alternano a Goodyear classe 1/2A e classe A, ecc. Il bello di questi modelli vintage è che sono tutti diversi fra loro, con linee bellissime che li fanno sembrare aerei veri, a differenza dei tutti uguali modelli da Team Racer moderni. I classe B (5 cc glow) hanno due meccanici (uno per la candela, l’altro per la presa, rifornimento ed avviamento) e la voce dei 5 cc glow è musica, volando in tre. Intanto, fra i vari voli, riesco a far volare anche il GIP 46 che ottiene un per me buono anche se in assoluto modesto 25,80 sul chilometro mentre, con il modello per il Trofeo Garofali, farò un tempo di 23,03 e davanti a Julio con 24,66. Per quanto poi riguarda il GIP 46, anche qui il vincitore sarà Gianmauro che, con il suo cattivissimo G20, fermerà i cronometri a 21,91, davanti a Giorgio Sighinolfi e a Leonardo Garofali.

La ricca giornata di gara è terminata e alla sera tutto il gruppo di noi italiani e degli amici di Barcellona, si ritrova in un altro locale tipico, specializzato in piatti a base di baccalà che, in questo paese viene cucinato meglio che in qualsiasi altro posto, vuoi per la materia prima, vuoi per le ricette perfezionate nei secoli. Manco a dirlo, i piatti sono squisiti ed i vini di più. Soddisfatti per la piacevole serata, ci diamo appuntamen-

to all'indomani. Durante i tre giorni nei quali si è svolto l'evento Wings of Portugal to all'indomani. Durante i tre giorni, tutte le gare si sono svolte in aeroporto tranne una, quella del "Mini Goodyear". La gara, appassionante e coinvolgente anche per gli spettatori, si è svolta sul prato con erbetta tipo "green" di un campo da golf, della casa di campagna di Julio: si tratta di una specie di Team Racing, si svolge con batterie di tre equipaggi e i modelli a tavoletta dalle silouette di piccoli "Racers" del passato, motorizzati da diesel di 1,5 cc, sono privi di carrello. Prima del rifornimento, il pilota aziona il dispositivo di spegnimento e atterra "a bomba" il più vicino possibile al meccanico che ha parecchio da correre. Ovviamente si vengono a creare situazioni clownesche che infervorano il pubblico come in nessun'altra categoria, spingendolo ad un tifo di tipo calcistico.

Avendo già volato con tutti i miei modelli, mi sono potuto godere in santa pace gare e finali che si sono succedute incessantemente fino al pomeriggio di domenica (ben 22 categorie per i modelli vincolati e 4 per i modelli RA). Non sono mancate le scassature di modelli delle quali la più spettacolare è stata quella avvenuta durante la finale di 150 giri della categoria Barton B, racers dalle linee e finiture bellissime che possono utilizzare solo motori Irvine. Degno di nota, durante questi 3 giorni è anche

stato il superamento del record della classe 1/2A Proto Speed (1/2 miglio, partenza da fermo). Il velocista canadese Paul Gibeault, con il suo modello motorizzato da uno Shuriken .049, miscela con il 70% di nitro, che girava a circa 30.000 giri con un suono alto come non si può immaginare, riusciva a superare del 103,36% il precedente record con una media di ben 100,55 mph con partenza da fermo e modello di dimensioni piuttosto grandine, come da regolamento.



Nel tardo pomeriggio di domenica le premiazioni hanno concluso la manifestazione. Fantastica e invidiata da tutti la bellissima targa offerta da Leonardo Garofali per la gara intitolata a suo padre. Ne hanno beneficiato Leonardo, il vincitore, il sottoscritto e, soddisfattissimo, anche Julio, particolarmente onorato dal fantastico premio.

Una manifestazione che, per l'ennesima volta ha visto tutti i fortunati partecipanti soddisfatti per i 3 giorni di vera indigestione aeromodellistica. Un grazie a Julio e sua moglie Sandra che sono riusciti nel corso di tanti anni, perseverando a costo di grandissime difficoltà organizzative e spese notevoli (tutti i concorrenti sono sempre stati ospitati gratuitamente) a creare un evento forse unico al mondo.

Salvi Angeloni

L'AQUILONE 1936

La miglior presentazione di questa nuova bella impresa di Eraldo Padovano è quella da lui stesso inserita nel disco. Scelta opportunamente la copertina del n.10, che rappresenta operai italiani che costruiscono strade in Abissinia e salutano il passaggio sulle loro teste di nostri trimotori S 81, Eraldo ricorda che il 1936 è l'anno della proclamazione dell'Impero.



Non mancano nel giornale riferimenti a quanto accadeva in Africa ma, ad eccezione di un numero (il n.20) quasi totalmente dedicato all'evento, i costanti accenni non sono mai troppo invasivi. Non manca ovviamente la propaganda, specie aviatoria, ma è tutto sommato sopportabile e poco indigesta; l'aviazione e le sue vicende prendono molte pagine, assieme al volo a vela ed al paracadutismo, ma all'aeromodellismo sono dedicate notevoli

cure, e la qualità degli articoli e dei servizi è sempre alta. Molto buone le lezioni di aerodinamica tenute dall'Ing. 'BI', di livello anche oggi elevato, buoni e chiari gli insegnamenti di Luccardi sui motori e chiarissime le pagine di Giarella (Paolo Nobili) dedicate alle costruzioni aeromodellistiche.

Appare nel primo numero il 'Santa Maria', elastico a tubo concepito per essere costruito dagli allievi delle scuole RUNA fino a 16 anni e che volerà in una categoria riservata al Concorso Nazionale. Questo è l'anno in cui la R.U.N.A. (Reale Unione Nazionale Aeronautica) prende il posto dell'Aero Club nella conduzione delle attività aviatorie: avrà una presenza capillare sul territorio nazionale e, per ciò che riguarda l'aeromodellismo, efficaci e numerose valide scuole. In ogni numero della rivista troviamo numerose fotografie di modelli belli, brutti e bizzarri che testimoniano della vitalità dell'aeromodellismo italiano, ma pochissimi disegni. Fra questi un modello ad elastico abbastanza complesso, l'Eolo, presentato con dovizia di particolari da Giarella e l'Albastrello, un piccolo veleggiatore presentato alla fine di un corso dedicato alla sua progettazione svolto dall'Ing BI. I contenuti degli articoli di aerodinamica, progettazione e costruzione sono validissimi anche per i nostri giorni: anzi, sono ben superiori a quanto si legge oggi in giro. Non mancano la presentazione del tritico e la descrizione di un grosso motomodello americano munito di Brown Jr., oggetto senz'altro avveniristico per i nostri occhi di allora.

Le copertine, originali e divertenti, sono quasi tutte opera di Alberto Mastroianni.

Il dischetto, arricchito dalla presenza degli utilissimi e ben fatti indici di Carlo Soliani, validissimo ausilio ad ogni tipo di ricerca, può essere richiesto direttamente ad Eraldo all'indirizzo : padovanoeraldo@gmail.com

(note di d.v.)

Coppa Tevere 2014 - Fiano Romano, 23 novembre.

L'edizione 2014 della Coppa Tevere si è felicemente conclusa il 23 novembre, ospitata dal Gruppo Aeromodellistico Pallini in quel di Fiano Romano. Ringrazio subito il presidente Andrea Coppola, che ha supportato l'organizzazione e i concorrenti nel migliore dei modi, validamente aiutato da alcuni soci che si sono messi a disposizione per il felice esito della giornata. Se date uno sguardo alla foto finale dei presenti, vi rendete subito conto del clima che ha caratterizzato la mattinata; è stata una festa del-



l'aeromodellismo per la presenza di un nutrito numero di modelli OT, di piccoli alianti monomodello di una categoria tutta romana detti 'stegone' rigorosamente costruiti con struttura classica e trainati in quota da un piccolo modello elettrico, e di alcuni modelli in volo vincolato.

Come potrete immaginare, molti concorrenti avevano, oltre al modello OT, anche uno 'stegone' e magari un modello a volo vincolato. La gara incomincia un po' tardi in attesa che il sole si faccia sentire, con alcuni traini degli stegoni utilizzati da alcuni concorrenti per scaldare i polli-



ci, ma che, appena notato che l'aria si stava riscaldando, vengono interrotti per iniziare i lanci di gara. La pista si movimentava sempre più con modelli in decollo, modellisti



il Mini Hoogan di Moschini

in recupero ed altri intenti al pilotaggio, con il naso in aria per controllarsi a vicenda e scoprire dove sono le termiche. Il più bravo in questo esercizio è stato sicuramente Giuseppe Moschini, che ha sfruttato nel migliore dei modi il suo unico lancio di gara. Ciò, dopo aver annusato un po' l'aria ed aver fatto un lancio di prova del suo Mini Hoogan a seguito della variazione di centraggio fatta la mattina stessa. Quindici secondi di motore ed il modello arriva ad un'altezza di circa 60/70 metri quando decide di staccare il motore. Evidentemente si era accorto di essere in termica ed il suo modello si mette a spiralarlo tranquillo, centrato alla perfezione. Giuseppe è bravo a mantenerlo in volo per ben 20 minuti, passando da un'ascendenza all'altra fino a quando decide che è soddisfatto e viene all'atterraggio, per dare una mano a cronometrare

gli altri concorrenti. Il risultato? Vincitore con un coefficiente di 82 ! Al secondo posto, con un ottimo 20, il SINE⁷ 46 di Saverio Sorrentino, ben costruito e rifinito, ha sofferto di un centraggio non perfetto, perché terminato da poco tempo. Purtroppo il modello è andato distrutto al quarto lancio, mentre stava venendo all'atterraggio. Uno stallo a seguito di una virata troppo stretta a bassa quota ; bravo, comunque. Terzo Andrea Cassinis con il collaudatissimo KL 61, versione piccola, con 19,46. Si sono visti bei modelli e tutti ben centrati, ben rifiniti e ben pilotati sia con motori elettrici che a scoppio. Tra questi, Deezil, G20 diesel, Barbini B38. . Venendo al vincitore finale della Coppa Tevere 2014, che si determina tenendo conto dei punteggi ottenuti durante le tre prove dell'anno è, per il secondo anno consecutivo, Eros Cavallaro, al quale vanno tutti i miei complimenti.



Eros Cavallaro

Appuntamento alla prima prova della Coppa Tevere 2015, fissata per il 19 Aprile e che spero di poter effettuare su tre prove, di cui una sarà organizzata dagli amici della SAM 62 a Campo Felice il 30 Agosto. Ringrazio tutti i concorrenti che hanno partecipato a questa edizione e li aspetto per la prossima.

Curzio Santoni

Gara GIP 46 Acireale – Trofeo Garofali G20

Come ormai tradizione la gara di fine anno dei due trofei GIP 46 e Garofali G20 viene svolta ad Acireale, il 2014 però è stato un anno particolare perché ci siamo ritrovati in gara con ben 35 modelli partecipanti alle varie categorie in rappresentanza di quasi tutte le provincie siciliane e la presenza sempre apprezzata degli amici Emiliani.

Modelli motorizzati soprattutto con gli splendidi OS preparati da Giuseppe Tuccari e con G20, anche diesel, più due TT/15. Giornata quasi primaverile, anche se disturbata in mattinata da un vento a volte fastidioso.

Sotto il box dei Nisseni nuovi arrivati: Roberto La Vattiatà, Egidio Tumminelli ed Augusto Fonti. A destra Giancarlo Buoso, Leonardo Garofali e Giorgio Sighinolfi sempre presenti.



Dopo il sorteggio ogni partecipante poteva seguire il susseguirsi dei lanci su appositi cartelli che ne indicavano la progressione evitando ritardi e velocizzando l'entrata in pista e lo svolgersi dei turni.

Fin dall'inizio si mettevano in evidenza i modelli motorizzati con gli OS e soprattutto Giuseppe Tuccari e papà Lorenzo, con una marcuia in più..

Nelle foto sotto Giovanni Scuderi modellista dagli anni cinquanta e il “grande” Albero Catalano con il modello nuovo fiammante.



Sotto il sempre presente Francesco Anastasi con il figlio Maurizio, Campione del Combat Italiano. A destra Franco Castro, per l'occasione nella nuova veste di Direttore di Gara e non come concorrente, con le figlie addette alla gestione informatica.



Una panoramica dei partecipanti, con il cartellone di gara per la prima volta saturato in tutte le righe :



Al crepuscolo, la premiazione dei vincitori della gara GIP e del Trofeo Garofali, rispettivamente Giuseppe Tuccari e Giancarlo Buoso, che con la gara di Acireale si sono confermati vincitori delle due categorie per l'anno 2014.

Palermo, 19.12.2014

Vincenzo Scrima

Acireale:
Classifica gara GIP 46

Classifica Finale	CONCORRENTE	Modello	CITTA'	Motore	Miglior TEMPO	Migliore VELOCITA'
1	Tuccari Giuseppe	M	Catania	OS	20,61	174,71
2	Vinci Gregorio	M	Catania	OS	20,67	174,17
3	Tuccari Lorenzo	M	Catania	OS	20,86	172,62
4	Avolio Giuseppe	M	Catania	OS	21,12	170,49
5	Sighinolfi Giorgio	M	Modena	G20	22,24	161,87
6	Nicosia Salvo	M	Catania	G20	22,30	161,43
7	Biondo Ernesto	M	Palermo	TT	22,52	159,86
8	Comito Raimondo	M	Palermo	OS	22,58	159,43
9	Maugeri Pietro	S	Santa Venerina	G20	22,61	159,22
10	Garofali Leonardo	M	Bologna	G20	22,83	157,69
11	Maugeri Pietro	M	Santa Venerina	G20	23,03	156,32
12	Tumminelli Egidio	M	Caltanissetta	OS	23,12	155,74
13	Capuano Francesco	M	Termini Imerese	OS	23,17	155,41
14	La Vattata Roberto	M	Caltanissetta	OS	24,09	149,44
15	Biondo Ernesto	S	Palermo	G20	24,57	146,55
16	Rocca Orazio	S	Acireale	G20	24,87	144,75
17	Scrima Vincenzo	M	Palermo	OS	25,51	141,15
18	Scuderi Giovanni	S	Ragusa	G20	26,73	134,68
19	Agrusa Alessandro	S	Cinisi	OS	27,06	133,04
20	Anastasi Maurizio	M	Siracusa	G20	29,07	123,84
21	Anastasi Francesco	M	Siracusa	OS	28,47	126,45
22	Maugeri Antonio	S	Santa Venerina	G20D	28,51	126,27
23	Scrima Vincenzo	S	Palermo	OS	29,61	121,58
24	Tumminelli Egidio	S	Caltanissetta	OS	29,72	121,15
25	Catalano Massimo	S	Augusta	DG D	33,94	106,09
26	Catalano Alberto	S	Augusta	G20D	34,27	105,05
27	Fonti Augusto	S	Caltanissetta	G20	38,75	92,92
28	Buoso Giancarlo	S	Bologna	TT	-	-
29	Anastasi Francesco	S	Siracusa	G20	-	-
30	Anastasi Maurizio	S	Siracusa	OS	-	-

Classifica Trofeo Garofali

Finale	Concorrente	Trofeo	Città	Motore	Miglior Tempo	Migliore Velocità
1	Buoso Giancarlo	T	Bologna	G20	21,34	168,70
2	Maugeri Pietro	T	Acireale	G20	22,61	159,22
3	Garofali Leonardo	T	Bologna	G20	22,83	157,69
4	Biondo Ernesto	T	Palermo	G20	24,57	146,55
5	Rocca Orazio	T	Acireale	G20	24,87	144,75
6	Scuderi Giovanni	T	Ragusa	G20	26,73	134,68
7	Tumminelli Egidio	T	Caltanissetta	G20	26,75	134,58
8	La Vattata Roberto	T	Caltanissetta	G20	27,80	129,52
9	Anastasi Maurizio	T	Siracusa	G20	27,99	128,64
10	Maugeri Antonio	T	Acireale	G20	28,51	126,27
11	Fonti Augusto	T	Caltanissetta	G20	38,75	92,92
12	Anastasi Francesco	T	Siracusa	G20	-	-
13	Anastasi Francesco	T	Siracusa	G20	-	-
14	Comito Raimondo	T	Palermo	G20	-	-

Gran Prix dell'Etna 2014

Ramacca (CT) - 6 e 7 dicembre

Anche questa volta, posso dichiarare che la classica Manifestazione di dicembre si è conclusa nel rispetto della tradizione. Quarantaquattro modelli iscritti nelle due giornate, Venti partecipanti, Ventuno gradi centigradi la temperatura esterna, sette Km/ora di vento e centotrentadue lanci di modelli, sono numeri di alto gradimento.

Tutto si è svolto secondo copione, numerosi partecipanti, tempo soleggiato e tanti modelli costruiti in modo impeccabile.

Quest'anno la presenza "straniera" è stata notevole, dalla residenza incantevole dell'isola di Vulcano è arrivato Giulio Blasi, dal lontano oriente (Bari), Francesco Posa e consorte, dalla splendida Napoli, Francesco Scarfi, dal nord della Sicilia, i messinesi Nino Colasanzio, Bruno Artuso, Giacomo e Pietro Mauro, padre e figlio che ha già superato il padre nell'arte del pilotaggio. Dall'occidente, i palermitani Mario Mazziotta e Carlo Oddo. Quest'ultimo, i non più giovani di età, lo ricorderanno come abile costruttore di radiocomandi e campione di F3A negli anni sessanta. Dalla capitale è arrivato, nientepopodimeno, il Presidente Paolo Montesi, accompagnato dall'insepara-

bile ed amorevole Sig.ra Graziella. La presenza dei locali è stata numerosa e gli amici mi scuseranno se non li nominerò ad uno ad uno, ma uno per tutti, voglio ricordare il "novizio"

Gianluca Greco che dal Cap 232 da 2,60 con motore da 50 cc è passato per l'occasione, al più mite "Kerswap" con lo speed 400. Il tempo nelle due giornate, è stato ottimo, regalandoci il sabato anche l'emozione di un improvviso temporale, con tanto di nuvoloni neri, vento a 21 Km/orari e pioggia bella tosta, ma tutto questo solo per mezzoretta, ritornando poi un bellissimo cielo sereno. Il nostro hangar, in queste occasioni si fa apprezzare in tutto il suo splendore. Si prova un grande senso di unione, stando tutti insieme al riparo, accanto ai modelli, con la musica che la pioggia fa battendo sulla copertura metallica, confondendosi tra le battute e le risate dei presenti. Poi la vista della campagna sotto la pioggia, ha sempre un non so che di affascinante. (mi sorprendo io stesso, come sono poetico!).



Ma veniamo alla gara.

Sabato 6 dicembre

Sveglia all'alba, macchina già carica dalla sera precedente, colazione al solito bar ed alle 7,30 siamo al campo dove già troviamo gli amici messinesi ad attenderci dietro la sbarra d'ingresso. Mi rendo conto della levataccia che hanno dovuto fare per percorrere i 150 Km che ci separano. Questa è vera passione! Mentre l'organizzazione della gara si mette in moto, cominciano ad arrivare gli altri concorrenti, baci abbracci e comincio ad incassare i "soliti" complimenti per la bellissima giornata, tranne



qualche lamentela per aver trovato il terreno del campo un po' bagnato ed occorrevano gli stivali. Ho dovuto spiegare che gli accordi con chi sta "in alto" sono stati per aver assicurato il bel tempo per le due giornate della manifestazione e che non potevo garantire la stessa cosa per i giorni precedenti o

successivi. Si regolarizzano le iscrizioni, consegno la tradizionale "mattonella" in legno con inciso il logo della manifestazione, e dopo un breve briefing, alle 10,30 inizia la gara. Tre categorie in programma ,Texaco, 1/2 A Texaco e 1/2 OT Elettrico per un totale di ventisette modelli. Anche quest'anno ho confermato la scelta della formula di far concorrere quanti più modelli in volo contemporaneamente. Le condizioni di lancio sono uguali per tutti ed è più spettacolare veder partire tanti modelli tutti insieme. Otto cronometri a disposizione, quindi otto modelli in volo. Veramente emozionante, negli occhi si vede tutta la concentrazione e passione per la competizione.

I lanci proseguono per tutta la mattina

interrotti solo per il pranzo, anche perché come ho detto prima, qualcuno "lassu in alto" si era distratto ed era arrivata la pioggia. Niente di grave pausa pranzo con la pioggia, un'altra emozione.

Alla fine, completati tutti i tre lanci regolamentari e senza bisogno di nessun lancio di spareggio, nella categoria Texaco, il super collaudato *Long Cabin* di Anto-



nio Colasanzio, ha la meglio sul novizio *Duca* di Salvatore Spina, Salvatore Russo con un bellissimo *The Hyphen* supera con facilità il vissuto *Sinè 46* di Francesco Scarfi nella ½ A Texaco, e Franco Trovato con un arancione *Champ 46* è in testa alla classifica dei quattordici concorrenti dopo i tre combattutissimi lanci della ½ OT Elettrico.

La serata si conclude con la classica “Cena sociale”, al “Sorsi e Morsi”, con le specialità dello Chef Nino che non ha fatto rimpiangere il tradizionale “Paradiso della Zagara”, impegnato quella sera per una banchetto nuziale, ed a Ramacca, si sa, i banchetti nuziali sono affollatissimi e lunghissimi.



Domenica 7 dicembre.

Giornata splendida, trascorsa molto piacevolmente, senza aver l'affanno di completare i lanci prima che arrivasse il buio, (per chi non lo sapesse, da noi, a dicembre il tramonto è alle 16,30).

Altre due categorie in programma, OTVR ed OT Elettrico RA, per un totale di 17 modelli in gara. Data la vastità del nostro campo i “veleggiatoristi” si spo-

stano ad una sua estremità in modo da non intralciare con il loro cavo il volo degli altri modelli. Dopo aver completato tutti i lanci l'OTVR vede primeggiare, Franco Trovato, con il PF15 1948, avuto in regalo la sera precedente da Turi Russo proprio sullo stesso Turi Russo che gareggiava con il bellissimo *The Red Hawk*. Terzo, Salvatore Lizio con lo *Stormyweather*.

L'OT Elettrico RA, conferma il vincitore dello scorso anno, Giulio Blasi, al primo posto con il *Baby Mercury*. Lo segue al secondo posto Franco Posa con lo *Schmid* ed al terzo, Turi Russo con il *KL61*.

La giornata si conclude con la premiazione in mezzo al



campo dei primi tre classificati delle varie categorie.

Voglio ricordare che Paolo Montesi ha distribuito alcune magliette con il logo dell'Ala fatta di Luce ed ha messo in palio una scatola di montaggio di un aeromodello, che io ho voluto regalare al concorrente più giovane, Pietro Mauro.

Chiudo Il Gran Prix dell'Etna 2014 con un'abbondante doccia di spumante sui presenti, con la complicità di una ETNA innevata, bellissima nella sua grandiosità. Insieme a questa breve cronistoria, allego le classifiche di gara complete, comprensive dei tempi di ogni singolo volo, da dove si può "leggere" tutta la gara.

Grazie a tutti ed arrivederci all'anno prossimo

Tutte le foto ed il video del raduno possono essere visti ai seguenti link

<http://www.webalice.it/carlo.minotti/>

Carlo Minotti

Categoria 1/2A TEXACO

Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1 Russo Salvatore	The Hyphen 1950	317	416	269	1002
2 Scarfi Francesco	Siné 1946	284	420	242	946
3 Letor Romeo	Zipper 1939	351	573	0	924
4 Colasanzio Antonio	Airborn	362	286	247	894
5 Spina Salvatore	Kerswap 1940	117	263	190	570
6 Lizio Salvatore	Playboy 1940	194	359	0	553
7 Mauro Giacomo	Kerswap 1942	112	278	0	390

Categoria 1/A Texaco Elettrico

Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1 Trovato Franco	Champ 1946	170	282	198	650
2 Spina Salvatore	Kerswap 1940	194	175	228	597
3 Scarfi Francesco	Siné 1946	127	266	162	555
4 Scarfi Francesco	Kerswap 1942	192	230	133	555
5 Pulvirenti Maurizio	Siné 1946	145	190	217	552
6 Blasi Giulio	Baby Mercury 1945	209	223	0	432
7 Cavallaro Ciro	PB-2 1938	100	135	159	394
8 Artuso Bruno	Simplex	117	101	150	368
9 Guerrera Carmelo	Kerswap 1942	102	94	165	361
10 Russo Salvatore	KL-61 1949	140	0	205	345
11 Greco Gianluca	Kerswap 1942	70	0	75	145
12 Blasi Giulio	Siné 1946	127	0	0	127
13 Guerrera Carmelo	Mini Hogan 1949	0	0	0	0
14 Minotti Carlo	Lanzo Bomber 1938	0	0	0	0

Categoria OT Elettrico

Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1 Blasi Giulio	Baby Mercury 1945	420	360	360	1140
2 Posa Franco	Schmid 1950	420	259	376	1055
3 Russo Salvatore	KL-61 1949	409	401	238	1048
4 Trovato Franco	Mini Hogan 1950	420	311	315	1046
5 Spina Salvatore	Playboy 1940	273	386	225	884
6 Blasi Giulio	Kerswap 1942	420	420	0	840
7 Minotti Carlo	Playboy 1940	420	175	222	817
8 Spina Salvatore	Kerswap 1940	420	339	0	759
9 Mazziotta Mario	Rambler 1938	301	0	203	504
10 Coco Orazio	PB-2 1940	154	0	157	311

Categoria OTVR

Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1 Trovato Franco	PF-15 1948	125	300	300	725
2 Russo Salvatore	The Red Hawk	128	130	300	558
3 Lizio Salvatore	Stormyweather 1946	158	125	225	508
4 Posa Franco	EIK-38 Astrale 1949	116	138	182	434
5 Scarfi Francesco	Albatros 1950	145	0	148	293
6 Letor Romeo	GR-63	117	0	0	117
7 Minotti Carlo	National 1942	0	0	0	0

Categoria TEXACO

Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1 Colasanzio Antonio	Long Cabin	701	720	720	2141
2 Spina Salvatore	Duca	566	424	565	1555
3 Mauro Giacomo	Airborn 1938	254	403	333	990
4 Russo Salvatore	Privater 1939	184	159	0	343
5 Montesi Paolo	Lanzo bomber 1938	308	0	0	308
6 Mauro Pietro	Tomboy 1950	0	0	0	0

VI° Mercatino volante - Desenzano del Garda 30 novembre 2014

Conosco Francesco Filippetti da molti anni ormai e quello che ci ha avvicinato è la comune passione per il volo vincolato. Quando mi ha manifestato l'intenzione di organizzare un mercatino gli ho subito espresso il mio parere favorevole sicuro che le sue capacità organizzative avrebbero portato ad un ottimo risultato. E questa 6^a edizione del "Mercatino Volante" di Desenzano del Garda ne è la conferma. Francesco e i suoi amici del Gruppo Aeromodellistico "Francesco Agello" di Desenzano hanno dimostrato di saperci fare veramente. In un crescendo continuo quest'anno i tavoli prenotati erano poco meno di centocinquanta e nella prossima edizione, già fissata per il 29 novembre 2015, saranno ancora di più. Quest'anno era anche possibile trovare qualcosa da mettere sotto ai denti senza essere costretti ad andare fuori.

Quello che caratterizza questa manifestazione, rispetto ad altre più blasonate, è il fatto di essere riservata unicamente al "modellista qualunque", cioè a chi vuole liberarsi di materiali che non lo interessano più e li offre a chi trova finalmente qualcosa che aveva sognato da tempo e non era riuscito a venirse in possesso fino a quel momento. Conosco degli amici che, in previsione del mercatino, concordano con largo anticipo cosa scambiarsi e approfittano dell'occasione per ritrovarsi. Personalmente ho avuto occasione di incontrare amici venuti dalla Puglia e dalla Sardegna.

Ce da chiedersi cosa li attira e la risposta è semplice. Si trova di tutto: modelli di tutti i tipi, dagli old-timer alle riproduzioni a turbina, motori vecchi e nuovi con relativi ricambi, radiocomandi anche recenti resi obsoleti dalla ormai affermata tecnologia del 2,4 GHz. E il tutto a prezzi estremamente convenienti.



Dalle foto potete farvi un'idea precisa della situazione. Modelli di tutti i tipi e il numeroso pubblico alla ricerca di qualcosa di interessante da portare a casa.

Pino Carbini

CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2015

8 Feb	Zanica BG	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
21/22 Feb	Verona	Model Expo Italy	G. Carbini	0424-35058
29 Mar	Pian del Lago Siena	Coppa Pianigiani Tex-1/2ATex-OTE-1/2EL	F. Landini	331-7539300
29 Mar	Rovereto TN	Rovereto U-control Raduno	M. Gardumi	337-454668
11 Apr	Modena	Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
12 apr	Sassuolo	Raduon VVC - GIP-46 - Weatherman	G. Castagnetti	335-6227865
12 Apr	Fiano Romano	Coppa Tevere	C. Santoni	335-1165277
19 Apr	Rovigo Villadose	Giornata voli silenziosi	L. Bagatin	347-9496520
25 Apr	Carpi MO	5° trofeo Coristi	M. Tirelli	059-343463
26 Apr	Rieti	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL		
26 Apr	Chiasiellis UD	1^ Gara Cisalpino VVC	M. Girotto	335-1318415
24/26 Apr	Ghisalba	6° Vintage meeting tour 1960-1993	A. Vavassori	329-8630495
3 Mag	Pove VI	Raduno VVC e gara GIP-46	P. Carbini	0424-35058
10 Mag	Rovigo Villadose	Gran Premio del nocino	L. Bagatin	347-9496520
10 Mag	Roma sorci Verdi	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL	P. Pasquali	335-1165277
24 Mag	Cento FE	Coppa Cento ali	Civolani-Passerini	
24 Mag	S.G. Valdarno AR	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL	M. Massi	338-6283318
24 Mag	Valenza AL	2^ Gara Cisalpino e CI VVC F2B		
31 Mag	Vergiano RN	Coppa Falchi	D. Bruschi	0549-903375
7 giu	Vespolate NO	Raduno OT & Nostalgia - M-41	P. Riboli	035-657079
13 giu	Parma	Memorial Longagnani Saccani	G. Colla	0521-821465
14 giu	Valdagno VI	3^ Gara Cisalpino e CI VVC F2B	G. Zenere	335-6130031
13/14 Giu	Ozzano Emilia BO	Radio Model Show		
20/21 giu	Cirié TO	Campionato It e 1^ World Cup VVC		
22/27 Giu	Brno Rep. Ceca	Campionato Europeo OT RC		
28 Giu	Campo Felice AQ	Raduno gare postali VL	C. Santoni	335-1165277
3/5 Lug	Gualdo Cattaneo PG	6° Vintage meeting tour 1960-1993	C. Giustozzi	393-9772747
5 Lug	Montalto Pavese	Veleggiatori OT in pendio - M-41	P. Riboli	035-657079
5 Lug	Lugo RA	Raduno VVC, Vel OT e GIP-46	L. Lanzoni	368-607198
12 Lug	Udine	Raduno OT formula sport	B. Chiaranti	
19 Lug	Arezzo	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL	A. Comanducci	
22 Ago	Pavullo MO	Raduno Frignano	W. Gorzanelli	347-5547369
30 Ago	Campo Felice AQ	Concorso Nazionale VL + RC sport	G. Fratini	388-1963635
6 Set	Valle Gaffara FE	Raduno OT	M. Baccello	331-3603841
13 Set	Ferrara	Concorso Nazionale RC	R. Grassi	335-8269640
13 Set	Chiasiellis UD	Raduno VVC e GIP-46	M. Girotto	335-1318415
12/13 Set	Lugo RA	Campionato It e 2^ World Cup VVC	L. Lanzoni	368-607198
18/20 Set	S.G. Valdarno AR	6° Vintage meeting tour 1960-1993	M. Massi	338-6283318
20 Set	Tutti i campi	Ala di Luce	P. Montesi	349-7324797
27 Set	Palosco BG	Raduno OT & Nostalgia - M-41	P. Riboli	035-657079
27 Set	Desio MB	4^ Gara Cisalpino VVC		
4 Ott	Siena	Coppa Rorre del Mangia	F. Landini	331-7539300
11 Ott	Roma	Trofeo Ehling gara postale 1/2Atex	C. Santoni	335-1165277
18 Ott	S.G. Valdarno AR	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL	M. Massi	338-6283318
18 Ott	Cartigliano VI	Convegno Motori	P. Carbini	0424-35058
25 Ott	Udine	Coppa Julia Tomboy - Civy Boy 1/2Atex	B. Chiaranti	
29 Nov	Desenzano BS	VII^ Mercatino volante	F. Filippetti	328-2852505

Segreteria c/o: Giuseppe CARBINI - via Monte Cauriol, 22
36061 Bassano del Grappa (VI) - tel. 0424.35058 - 340-3541669
E-mail: info@sam2001.it

Per l'iscrizione: Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 *Pagabili tramite:*
Carta PostePay n.: 5333 1710 0423 0292 - C.F. CRBGPP40E31B745Y
Bonifico su IBAN: IT27 V 07601 05138 2540 9275 4095
Paypal sulla casella e-mail: giuseppe.carbini@teletu.it (con maggiorazione 4%)

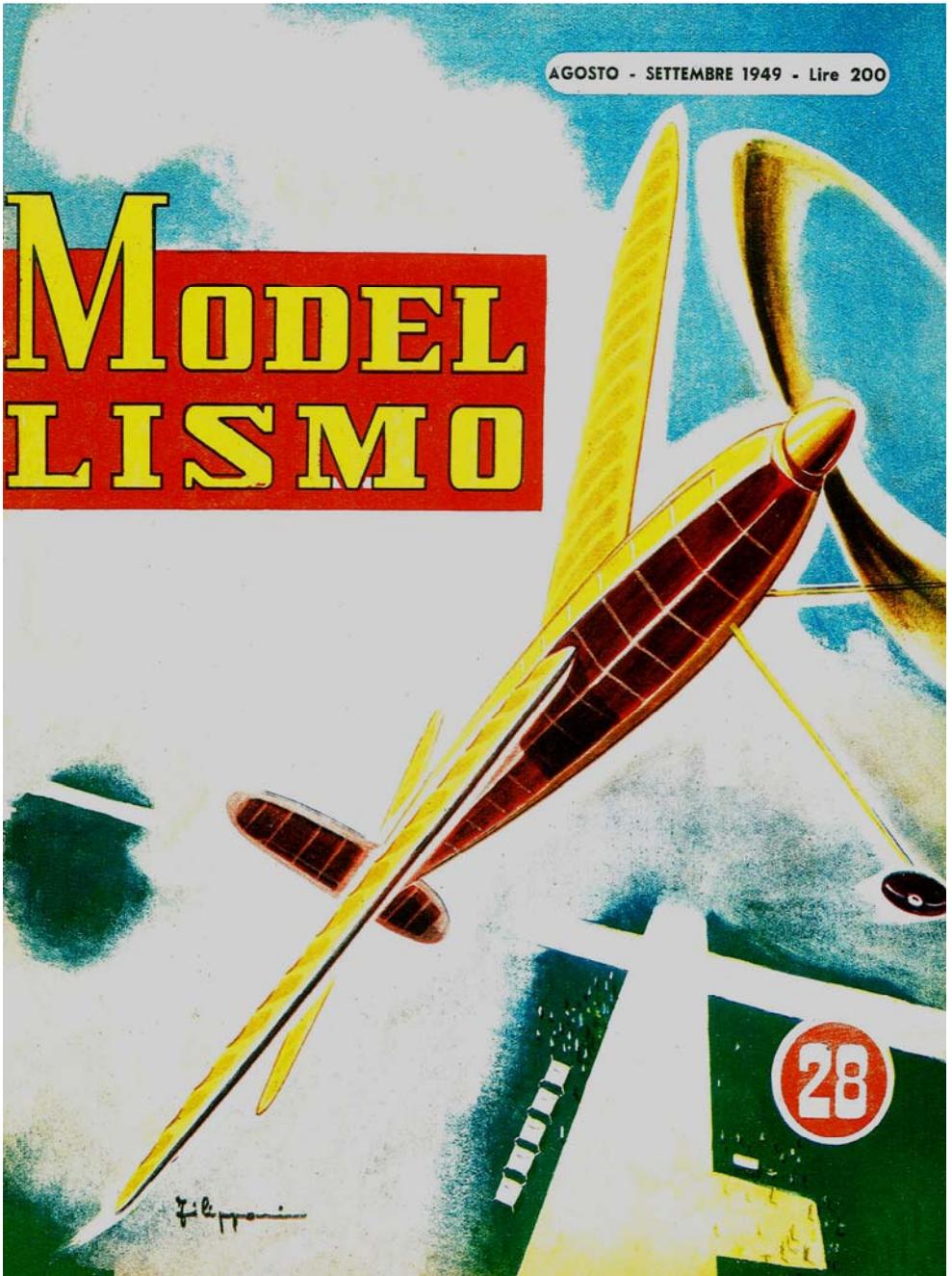
La Redazione c/o: Daniele Vescovi - Viale Olanda, 2 - 44123 Ferrara
tel. 0532.63407 - 333-1288763 - E-mail: daniel38@alice.it

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.

ISTRUZIONI PER L'USO

AGOSTO - SETTEMBRE 1949 - Lire 200

MODEL LISMO



il MERLU' di Edgardo Sadorin , secondo classificato alla COPPA WAKEFIELD
svoltasi a Cranfield (G.B.) nel luglio 1949, in una copertina di 'Modellismo'