

L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 62

Luglio - Agosto 2012





SAM 2001 L' AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Giovanni Ridenti**
Via di S.Godenzio, 42
00189 Roma
Tel. 06.331.16.89
- V.Presidente:** **Giancarlo Gosio**
Via Napoli, 74/6
16134 Genova
Tel. 010.230.919
Cell. 339.31.05.413
E-mail: giangosio@alice.it
- Segretario:** **Giuseppe Carbini**
Via Monte Cauriol, 22
36061 Bassano del Grappa
Tel. 0424.350.58
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quaglieri**
Via Locke, 15 scala F
00156 Roma
Tel. 06.820.020.26
Cell. 338.96.36.660
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**
Via Cammello, 34
44100 Ferrara
Tel. 0532./790410
Cell. 348.33.02.035
E-mail: avvince@gmail.com

In redazione: **Marcello Zunica**
Via Palermo, 7
35142 Padova PD
Tel. 049.651.134
E-mail: marzu.aercad@alice.it

Giuseppe Carbini (*Vedi sopra*)

Sezione Tecnica **Giacomo Mauro**
Via G. Venezian, 10
98122 Messina ME
Tel. 090.771.153
E-mail: giac.mauro@tiscalinet.it

Giuseppe Tortora
V.le dei Quattro Venti, 120
00152 Roma RM
Tel. 06.580.30.97

Attività sportiva: **Vincenzo Canestraro** (*Vedi sopra*)

SOMMARIO

- per Ninetto Ridenti	<i>P. Montesi</i>	p.	1
- Dalla Redazione	<i>M. Zunica</i>	"	4
- Motomodello GR 72	<i>Redazione (a.c.)</i>	"	6
- La penna al Segretario	<i>G. Carbini</i>	"	7
- Aeromod. di provincia	<i>M. Zunica</i>	"	9
- Micromotori di A. Merlo	<i>P.A. Quaglieri</i>	"	11
- Reference Book of .15	<i>G. Carbini</i>	"	17
- Modellini e modellini	<i>MarZu (a cura)</i>	"	18
- Coppa Tevere 2012	<i>C. Santoni</i>	"	21
- Calendario attività	<i>Segreteria</i>	"	23
- Istruzioni per l'uso	<i>Redazione</i>	"	24



A pagina 24
Istruzioni per l'uso

La documentazione di questo numero è frutto della collaborazione dei tanti amici ed estimatori di Ninetto Ridenti

Erano gli anni della guerra ...

nella "valletta" di Villa Borghese, in un clima sempre festoso ci incontravamo con i fratelli Montanari, Kanneworff, Janni, Vittori ed altri, per far volare i nostri aliantini. Avevo soltanto il Pinguino da far volare, quando un giorno costruii l'Asso dell' Avio minima e, dopo un lungo e felice volo, tornando col modello al punto di lancio, vidi una figura di uomo diritta, alta con un paltò grigio scuro ed un cappello certamente "borsalino". Accanto a lui un ragazzetto della mia età con un visetto birichino e molto simpatico ... si staccò dal padre e mi venne incontro deciso e mi disse: - me lo vendi? quanto vuoi? (ma che fortuna pensai!) - dieci lire - era la mia richiesta; corse dal padre e tornò con le dieci lire - mi chiamo Giovanni Ridenti - disse - io Paolo Montesi.

Caro Ninetto, quel giorno dai tuoi commenti sul modello, ho capito che quella faccetta birichina ne sapeva molto più di me E fu così che sono ricorso a te quando, dopo aver tentato inutilmente di mettere in moto un "Osam GB 16" - comprato nella storica bottega di p.za Salerno, altro luogo di incontro per noi modellisti - tu con due colpi magistrali lo facesti "cantare".

Dopo la tua "esibizione" mi hai proposto il cambio, subito accettato, con il "Vega 7".

A me piaceva la "candeletta", a te piaceva la "potenza". Si può immaginare la differenza tra noi due: " il contemplatore" e " il competitore".

Un competitore che non perdeva mai l'occasione per provare e riprovare i motori, perfino sul trenino delle "vicinali" che ci portava alla Torraccia.

Questa diversità è stato il cemento della nostra amicizia che nel corso degli anni è diventata sempre più profonda.

Sei stato primo in tante manifestazioni aeromodellistiche; hai raccolto successi importanti anche nel motociclismo; sei stato capace, tra radioamatori, di metterti in contatto da Nairobi con l'Italia, usando come antenna una canna da pesca; sei diventato un maestro anche nel mondo dei motori,

... è vero, sei stato il mio amico più caro ...

ed ora posso provare a scrivere i miei pensieri e i miei sentimenti per dire di Ni-
no come persona e come uomo.

Chi è Ninetto, al di là di raccontare delle sue imprese che tutti conosciamo?

Certamente una figura complessa, poliedrica, dalle infinite risorse ... un uomo che vuole sempre misurarsi con i problemi di ogni natura e difficoltà, per dimostrare a se stesso di saperli superare, di saper vincere.

E questo, nella tua vita, con instancabile continuità. Non puoi vivere senza crearti le occasioni, i motivi stessi per cui vivere: una "sfida" continua .

Il confronto, sempre.

Con tenacia, con intelligenza, con la tua grande voglia di sapere, hai sempre tenuto testa, soprattutto nel mondo del lavoro, alle provocazioni di una categoria di "titolati" aventi una concezione miope e gretta dei rapporti umani.

Ed ancora la tua incorruttibile onestà morale e intellettuale, fonte di altre importantissime energie: attività creative, in ogni campo, al di fuori degli schemi, alimentate da questo tuo bisogno profondo di soddisfare un' altra faccia del tuo carattere: "la curiosità" - non come fine a se stessa ma come metodo per scoprire e capire.

Ed ecco il Ninetto sempre giovane, combattivo, trainante, ricco di quel raro fascino che emana una personalità non molto facile, che apparentemente contrasta con la sua tenerezza. Questa qualità tenuta nascosta nel profondo dell' anima, raramente la manifestava.

La stessa tenerezza che io provavo per lui quando, nella sua casa, era intento a lavorare al "suo" tornio cinese, che con il tempo, con tanti accessori da lui pensati e realizzati, era diventata quasi la macchina dei miracoli, in grado di fare qualsiasi lavorazione per restaurare e realizzare qualunque tipo di motore; come il motore stellare a cinque cilindri che stava finendo di costruire. Un' altra sfida con se stesso.

E tutto ciò avveniva nella sua casa, che era soprattutto laboratorio, officina, punto di riferimento, di incontro ed anche di ospitalità per tutti.

Negli anni ottanta, ti venne in mente quella bellissima idea di ripescare alcuni modellisti "old timer" e di riunirli nella tua casa in una indimentica-



bile cena che doveva essere la prima di una serie che si è ripetuta nei mesi di gennaio per ben venticinque anni.

Fu l' inizio di una bellissima stagione per tutti noi.

In seguito ai tuoi incoraggiamenti ripresi in mano il "seghetto e la lametta" e ... iniziarono i guai; ma si consolidò anche la nostra amicizia arricchita da nuovi sentimenti, emozioni e da frequentissimi incontri soprattutto a "piedi pari sotto il tavolo" Dicevo, cominciarono i guai, sì perché Ninetto diventato il mio Grande Maestro, anche nel pilotaggio, ad ogni mio errore, non perdeva mai l'occasione di lanciarmi impropri ed urla accorate, cosa che si riproponeva in ogni campo di volo ed ormai nota come la "sceneggiata" Ridenti - Montesi.

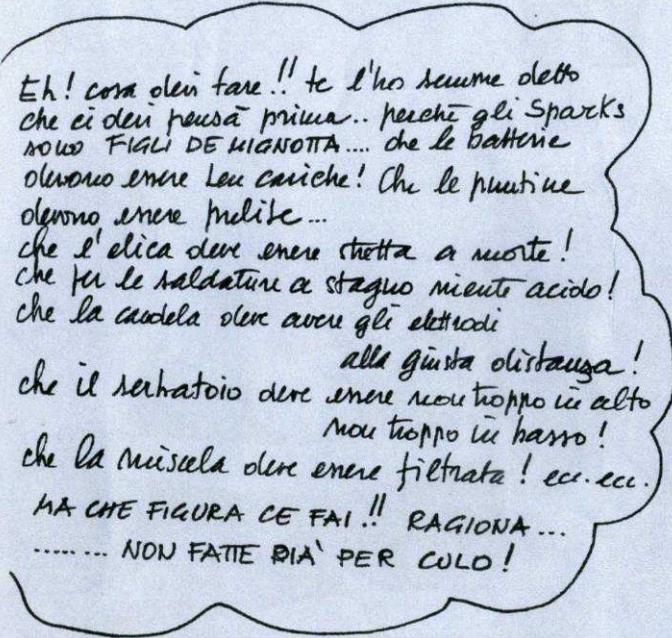
Credo che siano stati i momenti più veri e più umani del nostro rapporto, ove, in questo tuo agire, sentivo fino in fondo tutto il tuo affetto per me.

Caro Ninetto, le nostre vite hanno percorso un lungo tempo, fatto di ciò

che abbiamo desiderato; ed in tante occasioni abbiamo camminato insieme, nel piacere di soddisfare questa nostra grande passione per il volo, e non solo. Ne è nata questa grande amicizia, alimentata soprattutto da una profonda stima reciproca.

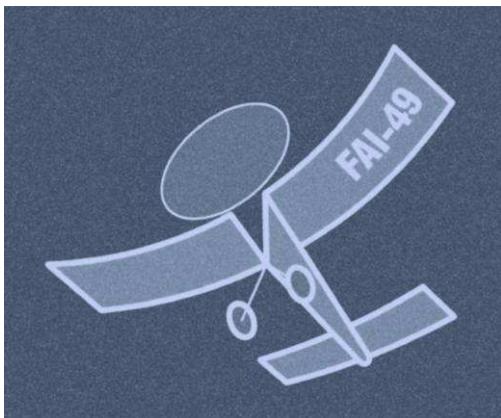
La cosa straordinaria è che hai lasciato dentro di noi, nei più profondi luoghi dell'anima, un patrimonio di infinite immagini, suoni e silenzi.

Paolo Montesi



Eh! cosa devi fare!! te l'ho sempre detto
che ci devi pensare prima... perché gli Sparks
sono FIGLI DE' NOTTE... che le battone
devono essere Leu cariche! Che le puntine
devono essere pulite...
che l'elica deve essere stretta a morte!
che per le saldature a stagno niente acido!
che la candela deve avere gli elettrodi
alla giusta distanza!
che il serbatoio deve essere non troppo in alto
non troppo in basso!
che la miscela deve essere filtrata! ecc. ecc.
MA CHE FIGURA CE FAI!! RAGIONA...
..... NON FATTE BIA' PER CULO!

(Paolo M.)



«Cari amici [... scriveva Eraldo Padovano] se vi viene in mente il nome di qualche antico aeromodellista che sia stato testimone di quel mondo di vacche magre (primi anni '40 n.d.r.), contattatelo e raccontategli che qui a Torino c'è uno, un poco matto, che vorrebbe accoglierlo nella nostra congrega [...] invierò a Ridenti un estratto da "Piccole Ali" dove si cita l'esistenza di un Gruppo denominato Circolo Aeromodellistico Romano fondato nel 1944 [...] si dovrebbe ricordare delle circostanze nelle quali fu fondato questo Gruppo, a cavallo del passaggio del fronte di

guerra. [...] Spero che Ridenti sia disponibile a raccontarci qualcosa. [...].»

Ho ripreso in mano quella lettera nel momento della scomparsa del nostro amato Presidente e caro amico e mi conforta aver appreso che forse Ninetto ha aderito a questa richiesta; ora però mi preme sottolineare che se SAM 2001 L'AQUILONE perde il suo Presidente, l'Aeromodellismo Italiano perde uno dei suoi più prestigiosi e noti protagonisti.

Nel gennaio del 2007 mi soffermai ammirato ad osservare la struttura in corso d'opera del suo "Streamlined Cyclone" appeso al soffitto del salone che accoglieva i molti ospiti delle sue tradizionali serate e Ninetto mi mostrò il pacchetto delle dime delle centine alari: qualcosa di veramente eccezionale per precisione e realizzazione. In molti l'hanno anche visto volare sia in Italia che all'estero, ad allungare così la lista dei suoi trofei.

Dalle foto della terza di copertina traspare l'atmosfera serena e cordiale che si viveva nelle serate in cui eravamo accolti con un calore tutto romano, in cui incontri, racconti, ricordi, rinverdivano vecchie amicizie e la memoria delle antiche competizioni e dei vecchi modelli. Già, perchè Ninetto non disdegnava lo stare a tavola, mescolare qualche bicchiere di buon vino per sé e per gli altri!?

Non mancavano occasioni in cui Ninetto non trovasse un angolo per piazzare un motore e farlo ruggire, fosse il "MOVO D10" o un bicilindrico ... non esisteva motore - nuovo, replica, vecchio o 'ciofecca' - che non rispondesse agli "inviti" della sua magica mano. Come non mancava manifestazione nella quale non fosse presente con una "rappresentanza" dei rari motori della sua collezione.

Non disdegnava comunque i suoi vecchissimi acrobatici (1946) che ho visto volare a Bassano mentre con la sua "Duchessa" raccoglieva anche negli Stati Uniti trofei importantissimi, sia dal punto di vista del volo che delle sue ineguagliabili doti di costruttore e rifinitore. Intanto con il suo vecchio "M18" continuava a mietere successi!

In questa serie di foto ho aggiunto quella del distintivo "originale" de L'AQUILONE pubblicizzato dal giornale nel 1938, donatomi dal carissimo amico Checo Gregnanin e che

mi sarebbe piaciuto potesse essere riprodotto per la nostra SAM. Ne feci menzione su un vecchio numero de L'AQUILONE (n. 28 - 2006); ebbene, tempo dopo Ninetto me ne omaggiò una copia perché si era dato da fare per trovare un bravo interprete in grado di riprodurre una serie. Non so quanta fortuna abbia riscosso l'iniziativa e quanti siano ora in possesso di quel "gioiellino" che per me rappresenta un carissimo doppio ricordo: Checo e Ninetto.

Ho guardato e riguardato le foto conservate nel mio computer, sia quelle scattate da me sia quelle via via inviatemi per il Giornale: ognuna ha qualcosa da raccontare dei suoi atti, dei suoi motori e dei suoi modelli, del suo stato d'animo, dei suoi rapporti con gli altri. Le foto che pubblico sono in qualche modo ripetitive per le pagine del giornale ma secondo me, già pubblicate o no, rappresentano tutte momenti significativi della storia di SAM 2001 a Presidenza Ridenti.

Avrei voluto dedicare una copertina al suo pluricilindrico a stella in costruzione, ne ho fotografato molti dettagli ma ormai purtroppo resta "un'incompiuta".

I meriti di Ninetto, la sua competenza, la sua perseveranza, la sua combattività sono ampiamente riconosciuti anche nel contesto internazionale, d'altronde il numero di trofei conservati nella sua casa romana sono la più concreta testimonianza di questa sua eccellenza. Chi gli è stato vicino ha conosciuto le sue osservazioni, spesso taglienti, ha ricevuto i suoi rimbrotti ma certamente ha potuto fruire dei suoi consigli e suggerimenti come spesso accadeva sui campi di gara.

Tra i tanti disegni, tavole, tritici raccolti, ho privilegiato il GR 72 un motomodello comparso su Modellismo del 1946 accompagnato da una foto incerta, sbiadita del Nostro non ancora sedicenne che lo sorreggeva ... !!!

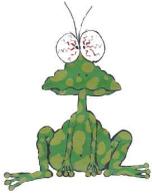
Avrei da aggiungere ancora molto e anche se giocoforza in tempi brevi e in un periodo critico certamente non è stato detto tutto sono sicuro che per un ricordo più approfondito di Ninetto ci sarà una partecipazione corale.

Questo numero avrebbe dovute essere dedicato prevalentemente ai motori, avrei dovuto inserire la cronaca di alcune manifestazioni ma stante la ovvia reimpostazione del menabò ho preferito dare spazio alla "Coppa Tevere" svoltasi a Rieti nel marzo scorso, forse una delle ultime disputate da Ninetto e di proposito ho aggiunto qualche trittico di modelli degli anni '40-'50 realizzati da "nomi" con i quali aveva avuto o aveva l'opportunità di competere.

Per tornare all'inizio, agli argomenti trattati da Eraldo Padovano, vorrei sollecitare quanti hanno ricordi del tempo delle "vacche magre" a inviare una loro collaborazione: è un impegno verso la nostra SAM 2001 e verso Ninetto che, se ricordate, volle dare l'avvio alla mia responsabilità in relazione a L'Aquilone nel lontano 2006 (L'AQUILONE n.23 gennaio-febbraio), con un articolo sul Campionato Italiano del 1937 e che nel suo editoriale ricordava come chi aderisce alla nostra Associazione «... ha a cuore la storia del modellismo italiano nello spirito del movimento SAM».

Marcello Zunica

LA PENNA AL SEGRETARIO



Cari amici, qui sotto trovate il ricordo di Ninetto, scritto dalle figlie. ...Lo hanno fatto su mio invito, dopo alcuni miseri tentativi di scrivere personalmente qualcosa di decente. Aggiungo solo che non lo dimenticherò mai e che farò di tutto per far sì che la nostra SAM 2001 viva e si sviluppi sempre di più.

Pino Càrbini

Papà è tornato il 22 giugno dagli Europei in Slovacchia con un 3° posto - forse misero, per i suoi standard, ma comunque un podio, per noi gente comune.

Poco più di un mese dopo, è ripartito per non tornare.

Aveva contratto il morbo dell'aeromodellismo a 12 anni. Quest'anno ne avrebbe compiuti 82. Settant'anni tondi, pieni di "pieni" in gara e di divertimento, impegno e passione totali e assolute, tanto da tagliare fuori tutto il resto. È questa l'unica sua malattia di cui ci piacerebbe parlare.

Papà si è divertito durante tutta la sua vita. Anche quando, per lavoro, lo spedivano in giro per il mondo, faceva la cosa che gli piaceva di più: sfidare se stesso e gli altri nel trovare soluzioni per problemi irrisolvibili. Vincendo sempre, o quasi.

Vincere era il suo sport preferito. Lo faceva spesso quando correva in moto per la Mondial. Lo faceva da radioamatore quando, da posti sperduti sul Pianeta, riusciva a collegarsi con l'Italia utilizzando una canna da pesca come antenna. Vincendo imponendo la sua volontà e usando l'intelligenza e la tecnica per dominare la materia. Fosse questa un motore, un impianto di telecomunicazioni o una lavatrice.

Mentre era in ospedale, parlava di come festeggiare il compleanno e diceva al telefono, agli amici, che si sarebbero visti al Concorso Nazionale di metà settembre. Come sempre, era certo che di lì a poco sarebbe rientrato in pista.

È volato via dopo qualche giorno, profondamente addormentato. Senza soffrire, senza accorgersene. Se si è reso conto di essere prossimo all'ultimo take off, è stato solo per un paio d'ore. Tra tutti i modi possibili per andarsene, crediamo che questo sia tra i migliori.

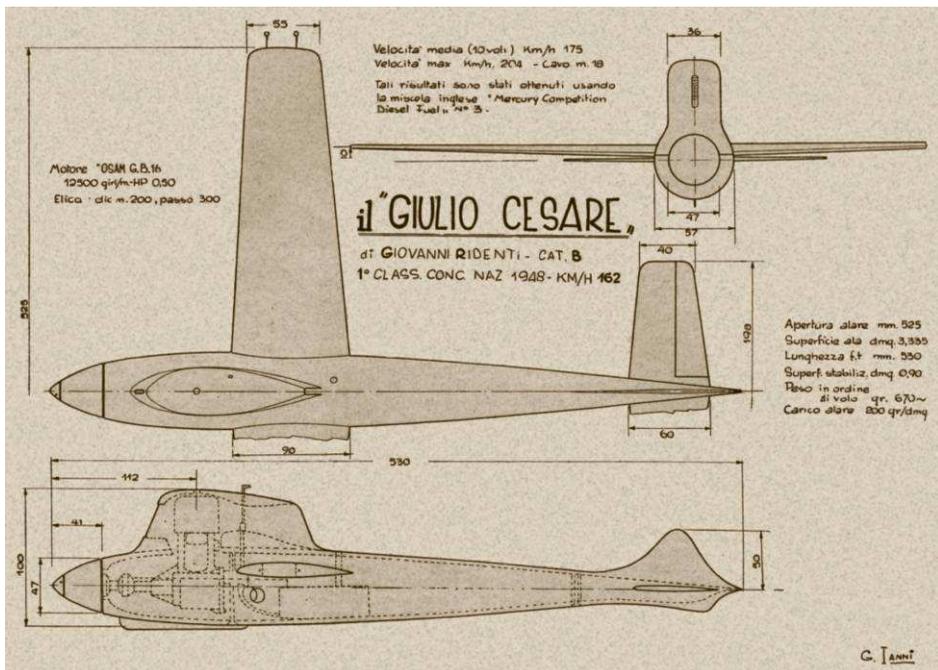
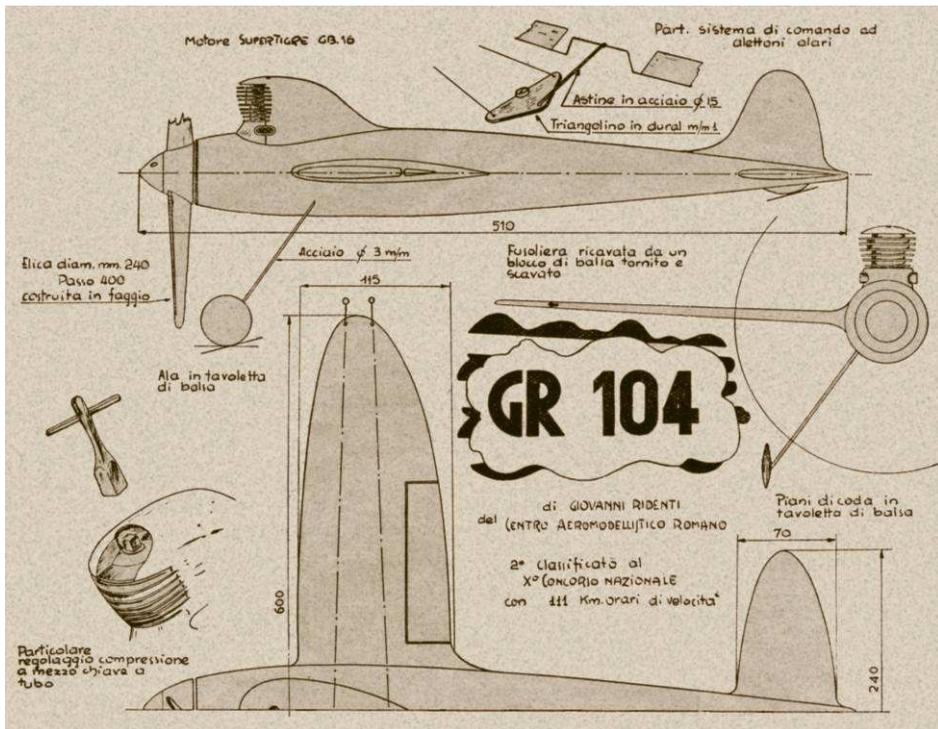
Tra tutti i modi possibili per salutarlo per l'ultima volta, abbiamo scelto di spargere le sue ceneri al vento insieme a quella di nostra mamma, morta il 31 agosto di 10 anni fa.

E di farlo festosamente, insieme a tutti gli amici, le moto, i modelli, i motori al campo di volo del club RCR della Valle del Baccano, vicino a Roma.

Sappiamo che alcuni hanno lamentato l'assenza di un funerale cattolico. Papà ci disse di non volerlo.

Speriamo di vedervi lì, e ringraziarvi di persona per tutto l'affetto e l'amicizia che avete dimostrato a papà durante tutta la sua vita, e a noi in questi ultimi giorni.

Gina e Giovanna Ridenti



AEROMODELLISMO DI PROVINCIA

Ho scritto questo pezzo da tempo ma l'ho sempre sacrificato per privilegiare altri articoli. Lo propongo ora per ricordare i tanti "ragazzi" che "sono andati avanti" senza essere stati campioni ma che forse erano ricchi di potenzialità.

Ora li ha raggiunti Ninetto e sicuramente potranno ricevere quel qualcosa che a loro è mancato.

Il ricordo di Francesco Gregnanin - Checo per gli amici - e una foto di Giulio Meli con un motore in mano come da suo progetto, conservato da Checo (pubblicato su l'Aquilone n. 38), motore da poco ritrovato da Giorgio Colla e finito nella sua collezione, mi danno lo spunto per qualche considerazione che da tempo vado rimuginando su «l'Aeromodellismo di Provincia», concetto che ho rispolverato anche nella recensione del bel volume edito da poco «Cento anni di modelli volanti».

Da tempo tra gli aeromodellisti che frequentano i campi di gara non sento più dire *"che bel modello che hai fatto* (con ovvio riferimento alla 'linea' e alla costruzione) ... !" Non sento più chiedere *"come hai risolto il problema ... ?"*, *"perché quell'orizzontale così grande o così piccolo ... ?"*, *"perché quel diedro ... ?"*, *"e il centro di spinta laterale ... ?"*, *"il centro di gravità ... ?"*, *"perché quel listello messo così ... ?"*, *"perché il collante e non la caseina ... ?"* e tanto altro ancora! Mancano cioè quella partecipazione, quella curiosità che "allora" - qualche decennio addietro - erano una costante sui campi dove si vedevano modelli tutti diversi l'uno dall'altro, dove si volava per provare o per gareggiare ma con un modello tutto nostro, dove quindi il modello costruito nella località più sperduta rappresentava il termine di confronto distintivo seppure tra pochi appassionati.

E si perchè nel "progetto" ciascuno di noi rielaborava quello che di più saliente aveva colto dai modelli altrui ma lo rielaborava, ripeto, lo trasformava e tirava fuori la sua creatura che riteneva più avanzata delle altre e certamente nei campi non si vedeva modello che avesse una qualche seppur pallida rassomiglianza con quello di un altro. Si disegnava su qualsiasi foglio dalle dovute dimensioni purché avesse una parte bianca, la carta da pacchi era cosa eccezionale: ho avuto per le mani il progetto dello "Scricciolo" di Fea, che pure è stato un campione, disegnato sul retro di un manifesto (cfr. AQ 46 pp. 6/7) e i progetti al naturale non solo non esistevano perchè erano inesistenti le scatole di montaggio ma anche se ci fossero stati non sarebbero stati presi in considerazione.

Va comunque ricordato, che a parte la cronica mancanza di danaro nelle nostre tasche, non era conveniente la produzione del "già fatto" con relativo disegno per l'assemblaggio e si può affermare che solo con l'avvento del volo vincolato si è verificata questa circostanza con una diffusione di disegni che ancora oggi si trovano e che permettono una certa ripetitività dei modelli.

D'altronde un regalo molto diffuso all'epoca era l'archetto da traforo: il mio, ad esempio, mi fu omaggiato da una morosetta dirimpettaia che se lo fece dare dal padre, un burbero colonnello, archetto che alla mia "tenera età" adopero ancora. Era facile passare dal taglio di quelle improbabili costruzioni ricavate da un foglio di carta con un qualche girigogolo azzurro appiccicato a un

pezzo di compensato di infima qualità, alle centine e alle ordinate in "materiale nazionale".

Semmai il problema era quello di trovare i seghetti che per la qualità o l'imperizia si rompevano in quantità inverosimile.

Naturalmente la periferia era affascinata da "quelli" sempre in testa nelle classifiche senza considerare che perlopiù avevano la fortuna di vivere in località che per molti versi potevano esaltare non solo le loro (per qualcuno indubbie, non lo nego!) capacità ma anche quelle dei meno dotati che però erano favoriti da condizioni logistiche, dalla vicinanza di centri organizzativi e dalla presenza di scuole attive, da negozi che potevano offrire quanto necessario alla costruzione, da redazioni che chiedevano materiale da pubblicare e quindi offrivano la possibilità di reclamizzare il proprio prodotto ma soprattutto erano vicini a quelli dalle virtù magiche che potevano trasmettere direttamente o indirettamente il loro sapere.

Così in "provincia" molti, seppure bravi, finivano/finirono con l'essere solo meteore.

Allora per diventare "campioni" o almeno aeromodellisti noti - dopo che gli Aero Club avevano soppiantato la capillare organizzazione della R.U.N.A. (Regia Unione Nazionale Aeronautica) vuoi per una loro rarefazione in quanto si rifacevano alla presenza di aeroporti, vuoi per le loro specifiche peculiarità rivolte al volo a motore e al recupero del volo a vela ma con una diffusa idiosincrasia (a meno di qualche lodevole eccezione) nei confronti dell'attività aeromodellistica - gli appassionati della periferia dovevano pagare un prezzo elevato non solo in termini di danaro ma soprattutto in termini di mancata possibilità di partecipazione.

Nella periferia dunque era difficile esaltare le capacità di chi veramente era portato per questa attività che trovava solo qualche raro riscontro in quelle Scuole Statali dove la lezione di lavoro era impartita da un docente che per passione o per eredità della RUNA organizzava una qualche attività allineata al modellismo. Le scuole specializzate che Enti, Associazioni o qualche aeromodellista anziano (emblematico il caso torinese della Fiat) si fecero carico di agevolare e far funzionare, furono casi sporadici e comunque ci si deve rifare anche questa volta ai centri più importanti.

D'altronde nel succedersi del tempo anche le presenze nell'agone internazionale erano legate alla vicinanza forte a "dove si contava" e non mancarono polemiche per scelte dolorose tra chi era vicino ai centri di potere e chi, pur bravo, viveva appunto nella provincia. Ma questo è un altro discorso perché si trattava di scegliere tra elementi sicuramente bravi, affidabili e affiatati ... ma soprattutto conosciuti da chi operava le scelte.

Quante polemiche si sono lette nella pubblicistica di allora!?

L'antinomia tra i modellisti che più si incontrano nelle riviste con i loro tritici e quelli meno presenti è in funzione, dunque, non tanto della maggiore o minore bravura degli uni o degli altri ma soprattutto delle differenti condizioni di esprimersi in luoghi più o meno a contatto con le situazioni cui si è fatto riferimento. Allora i poli di attrazione, di sviluppo organizzativo, le testate editoriali che negli anni '40 videro il loro proliferarsi, seppure con vita media assai precaria, gli esercizi commerciali inventati dai più intraprendenti certamente favorirono l'aeromodellismo ma, come si evince da quanto detto, la provincia doveva guardare lontano! Comunque difficilmente dalla provincia si poteva scalare il piedistallo: sicuramente c'erano meno arrivismo e competitività, certamente erano pochi gli eletti, sicuramente era meno frequente il divismo ed era più apprezzato il merito.

Oggi sempre più spesso ricorre o si esalta il nome o il ricordo di qualcuno e ci si chiede "chi era costui"? ... E'/era un aeromodellista di provincia, di periferia !!!

Marcello Zunica

MOTORI - MOTORI - MOTORI



MICROMOTORI DI ANGELO MERLO

"Quando si parla di passione per i motori, spesso si dimentica il vero significato della parola: Eppler & Merlo rappresenta perfettamente cosa vuole veramente dire avere la passione per i motori". Con queste parole Stanzani si rivolgeva negli anni '80 alla platea dei suoi lettori, pubblicando su ECOMODEL la foto dell'Otom 1,65 c.c.

Rimasi incuriosito da quel nome che caratterizzava la marca del motore e nel contempo interessato alla sua passione motoristica. Negli anni '90 a seguito delle informazioni raccolte dal compianto amico di Anzio, Livio Zanrossi e dall'amico Batoccolo di Ancona, decisi di rintracciare il Signor Merlo.

Finalmente nel '93 ottenni il sofferto



incontro a seguito del quale non potei che avere conferma delle parole espresse dallo Stanzani. Che dire, Angelo Merlo era un vulcano di idee e parole, di movimenti che mimavano le lavorazioni svolte da lui con le macchine utensili, mostrandomi contemporaneamente componenti di motore che prelevava da scatolette ordinatamente riposte in una cassapanca. Mi svelò che da grande appassionato di moto e motori, aveva deciso di chiamare le sue realizzazioni anagrammando la parola moto = **otom**, con l'aggiunta della dicitura **micromovimenti** che deriva dalla sua prima esperienza lavorativa in Germania, quando con la moglie Eppler costruiva movimenti per pendole.

Il seguito della giornata è racchiuso nelle parole del racconto di Merlo e nelle foto che rappresentano la produzione della sua passione:

<<... ho iniziato a realizzare, per prove personali, dei monocilindrici da c.c. 1,5 a membrana vibrante sia Diesel che Glow, erano gli anni '74. Visti i risultati nel '76 realizzai una ventina di motori da c.c. 1,5 Diesel realizzando i vari componenti del motore venti alla volta, e quando tutti i pezzi erano terminati passavo al montaggio ed alle prove di ogni singolo motore. La lavorazione più lunga la richiedevano il pistone e la camicia e la relativa lappatura. Il carter veniva rifinito con una lavorazione manuale incrociata di molletta girante ad altissima velocità che dava il risultato finale visibile di effetto grezzo. Era un bel motore esteticamente, funzionava bene ma non era di molto superiore a quelli della produzione commerciale dell'epoca. Quindi visti i risultati e le difficoltà riscontrate nella fabbricazione in serie di buone



Motore realizzato nel 1973 a lamella vibrante posteriore. Cilindrata 1,5 c.c.



Motore monocilindrico da 1,5 c.c. glow realizzato con membrana vibrante, ha i travasi realizzati con condotti fresati che ricordano il cilindro del Supertigre G 27 D a luci incrociate



Motore dalle stesse caratteristiche ma in versione diesel

membrane vibranti, passai ad una versione con alimentazione a cassetto posteriore per il Diesel.

Siamo nel '77, e pensai quindi di maggiorare sia il diametro dell'albero che la cilindrata ottenendo così un motore da c.c. 1,65 che risultò sì più pesante (di poco) del precedente ma nel contempo più potente che non aveva eguali (nella produzione commerciale dell'epoca) nel tirar eliche grandi a 12/15.000 giri, dando così della birra ad altri motori.

Ma il mio pallino era comunque realizzare un buon 3,5 esteticamente bello e longevo, così dopo i primi tentativi di bicilindrici da c.c. 3,00 con vari prototipi messi al banco che giravano per diverso tempo nelle mie mani ed in quelle di amici a cui li affidavo per le varie prove dimostrative, pensai di accoppiare due mono Glow da c.c. 1,65 e creare così un 3,3 c.c. a 180° senza avere le bielle scomponibili. Nel 1980-82 definii il progetto e nacque il bicilindrico in versione venturi per il combat oppure in versione RC che utilizzava un carburatore di mia invenzione costituito da un corpo cilindrico dove nella parte centrale vi è un "bossolo" che "cura" tre fori presenti nella periferia dello stesso, il cui scorrimento dall'alto verso il basso genera la variazione di giri.

La produzione dei miei motori, escluso quello da c.c. 1,5 a membrana che io considero solo un motore di prova quindi non finito di sviluppare, si riassume nel modello da c.c. 1,65 nella versione Glow e Diesel configurazione venturi, e nella versione cc.1,65 Glow con carburatore RC di mia concezione, realizzati in 550 esemplari venduti in Francia, Germania, Italia ed in America, ed in circa 200-210 pezzi



Motori maggiorati sia nel diametro dell'albero che nella cilindrata ottenendo così un motore da c.c. 1,65 più pesante del precedente ma più potente



Esploso del motore da c.c. 1,65 nella versione Diesel. Notare la valvola posteriore a cassetto girante su bronzina

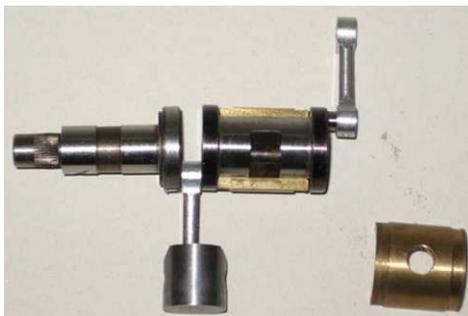


di motore bicilindrico da c.c. 3,30 venduti in Francia, Italia ed America.

Visti i risultati incoraggianti delle vendite, nel 1988/89 iniziai la produzione di 400 motori Glow per un importatore di Phenix - Arizona - la ENGINE IMPORT, ma il rapporto si interruppe poiché dovetti lasciare Savona per motivi famigliari e ritornare in mare, luogo che ha dato vita alla mia prima ispirazione conclusasi con l'autocostruzione del primo prototipo.

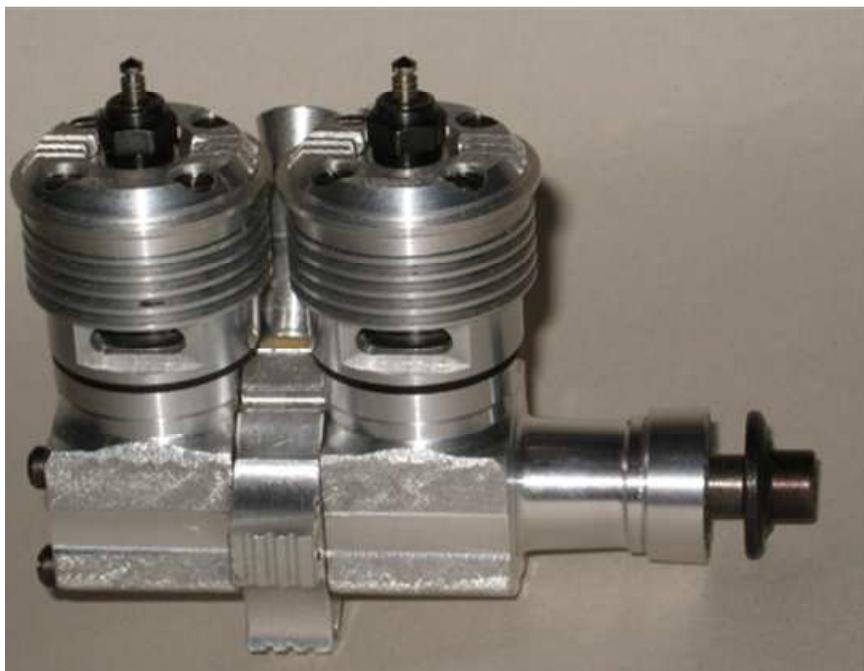
Al momento dell'abbandono dell'attività produttiva avevo già fabbricato un nuovo motore monocilindrico usando i cilindri del 1,65 ma senza le fresature sulla camicia e dotandolo di valvola rotativa anteriore sull'asse motore, realizzato in quattro esemplari che messi al banco per i relativi test mi davano circa 1000/1500 giri in più del precedente motore.

Ho venduto per un periodo ad un



L'imbiellaggio del bicilindrico da 3,30 c.c., costituito da una boccola in bronzo fosforoso, albero motore con le portate per le bielle, realizzate in un sol pezzo di acciaio, recanti i pistoni ed albero anteriore porta elica con ricavato da fresa l'innesto del prolungamento anteriore del bottone di manovella del cilindro n°1

Bicilindrico versione Glow da c.c. 3,30 con venturi. Era previsto un sistema di scarico, unico pezzo, da accoppiare in maniera elastica con una molla di tenuta





Motore in linea bicilindrico c.c. 3,30 con venturi, l'accoppiamento dei carter era ottenuto senza guarnizioni, ma per tenuta meccanica effettuata con accuratissime lavorazioni

bolognese delle partite di motori della serie A e B - Glow e Diesel - e dei bicilindrici che lui confezionava con una elegante scatola di legno.

Tutti i miei motori sono marcati con una lettera che indica la serie seguita da un numero che ne indica il mese ed uno successivo che ne indica l'anno.

Tra un montaggio e l'altro poteva passare molto tempo poiché oltre al lavoro dei motori dovevo fare quello ... per la pagnotta ... >>.

In tarda serata l'incontro terminava con mia grande soddisfazione sia per aver avuto la possibilità di conoscere una persona speciale, sia per aver arricchito la mia conoscenza in materia e per essere riuscito ad acquistare gli ultimi motori rimasti sia mono Glow e Diesel che dei bicilindrici Glow da lui montati provati e pronti per essere venduti. Il Signor Merlo, avendo per-

Motore diesel da c.c. 1,5 con distribuzione a cassetto rotante posteriore. Bellissima realizzazione dal funzionamento regolare e potente



cepito la mia totale ammirazione per quei gioielli mi congedava facendomi dono del suo primo prototipo di motore lamellare custodito gelosamente sino allora, con la promessa di riprendere a realizzare nuovi motori.

... il lavoro della pagnotta, l'andar imbarcato per mare, luogo dove ispirandosi ad un Cox Tee Dee comperato in uno dei porti di scalo aveva deciso di costruirsi un motore tutto suo, lo ha accompagnato sino alla pensione. Oggi Angelo vive in Venezuela, da dove in parte sta mantenendo la sua promessa, infatti le slide che seguono rappresentano parte del materiale speditomi che ha trovato fra le sue casse approntate all'epoca della sua partenza dall'Italia.

In esse sono raffigurate le istruzioni d'uso e manutenzione originali (anche quelle fatte in casa con la vecchia Olivetti Lettera 32 che lui definisce "macchinetta rarissima") delle realizzazioni sia del motore Glow che del Diesel da 1,65 c.c. e le istruzioni del bicilindrico in linea da 3,30 c.c. mod . con venturi e con carburatore RC di sua invenzione.

Seguono foto di componenti dei motori, "future parti di ricambio" se l'attività avesse avuto lo sviluppo che si era preposto, tra cui spiccano, tra bielle, albero motore, viti, tappi carter, drum valve, distribuzione a disco rotante (retaggio dei ciclomotori che lui truccava da ragazzotto) scarico, da rifinire, per il bicilindrico ecc., dei carburatori RC, di sua concezione, per i monocilindrici e l'RC a "bossolo" per il bicilindrico, altra sua originalissima idea.

Pier Angelo Quagliari



Vari pezzi tra cui un impianto scarico per il bicilindrico ed in basso dei carburatori rc

Particolare dei carburatori RC per i monocilindri e quello a barilotto per il bicilindrico



REFERENCE BOOK OF .15 CI/2,5 CC Model Airplane Engines Ed. II

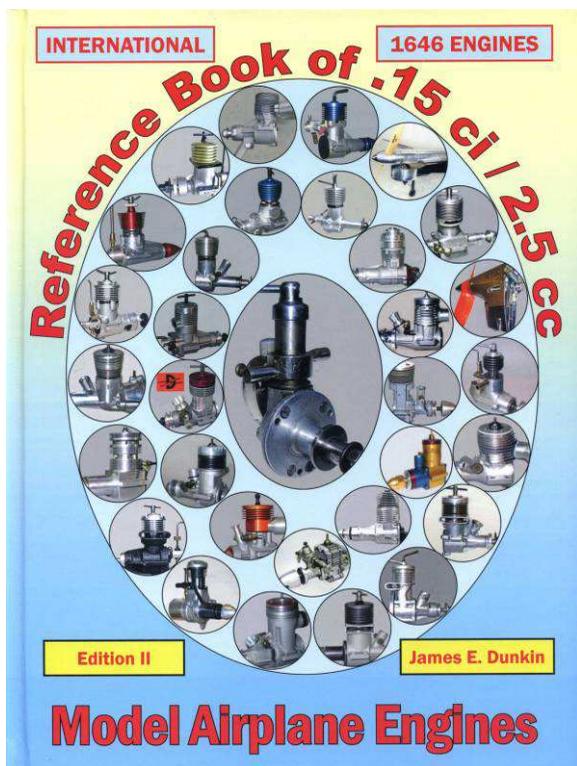
Jim Dunkin è un appassionato collezionista di motori per aeromodelli con una particolarità: il suo interesse è rivolto esclusivamente ai motori con cilindrata di 2,5 cc. Il motivo è semplice: si tratta dei motori che sono stati prodotti da moltissimi costruttori in tutto il mondo per essere usati nelle competizioni, dopo la decisione, adottata nei primi anni '50 dalla Federazione Aeronautica Internazionale, di limitare a quella cilindrata i motori usati nel volo libero (motomodelli) e nel volo vincolato (velocità, team racing e combat).

Jim cominciò ad interessarsene quando aveva 16 anni e suo padre gli regalò un Taifun Blizzard diesel, motore che montò su un Team Racer col quale iniziò una carriera agonistica che lo portò per molti anni in giro per il mondo e lo mise in contatto con moltissimi costruttori di motori. Ad un certo punto si accorse di averne veramente tanti e pensò di mettere ordine alla sua collezione. Comperò un computer e cominciò a registrare foto e dati di tutti i motori in suo possesso. Il risultato finale fu la prima edizione di un libro, pubblicato nel 2002, nel quale raccolse tutto il suo lavoro.

Il libro ebbe un grande successo presso tutti gli appassionati del genere, molti dei quali lo avevano aiutato nella raccolta delle informazioni e molti altri se ne

aggiunsero dopo aver letto il libro. Tant'è che, dopo alcuni anni, ha ritenuto opportuno dare alla luce una seconda edizione, contenente i dati e le foto a colori di 1.646 motori prodotti in 36 paesi. Il tutto in un ponderoso volume cartonato di circa 450 pagine. Una vera enciclopedia, che non può mancare nella biblioteca degli appassionati che, per averlo, devono rivolgersi direttamente all'autore raggiungibile all'indirizzo e-mail: **dunkin@discoverynet.com**.

Per risparmiare sulle spese postali, che stanno diventando sempre più pesanti, e usufruire di eventuali sconti, si potrebbero raccogliere prenotazioni e fare un ordine cumulativo. Anche la copia in mio possesso è arrivata in questo modo.



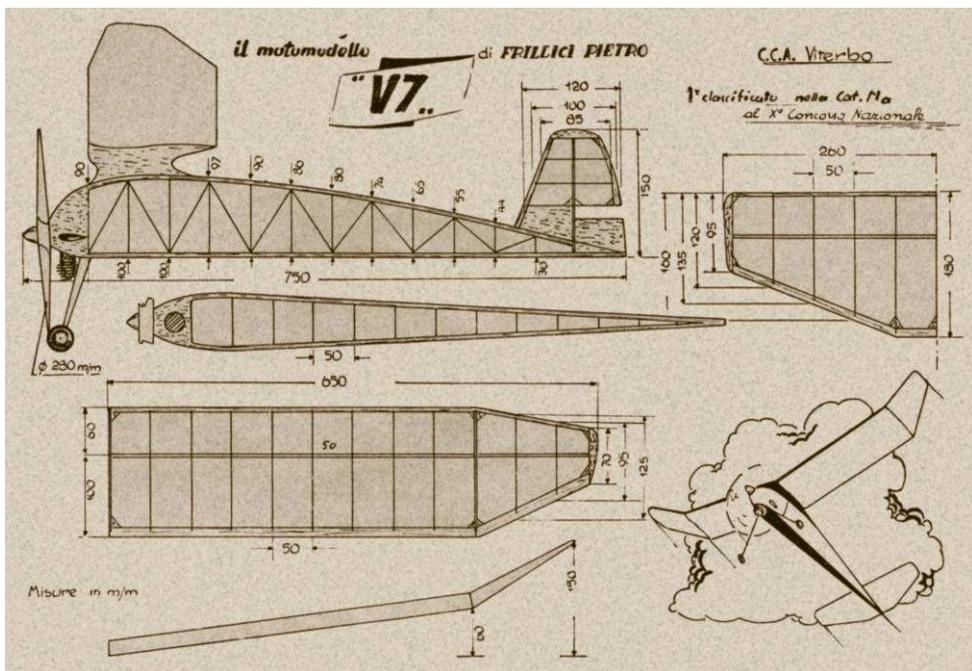
Pino Carbini

(p. 18) - Il motomodello "V 7" di Pietro Frillici tratto da "L'Ala" n. 5-6 del 1948: a.a. 1300 mm, motore "Delta 2" 2 cc.

(p. 20) - Il "Firebird" di Adriano Castellani da "Modelli Volanti" (numero unico): a.a. 1152 mm, motore "Folgor" 2 cc.

(p. 21) - L'U-Control da velocità "AR 71" di Luigi Arcesilai da "L'Aviazione popolare" n. 14-15 del 1946: motore G.14, velocità circa 75 km/h.

(MarZu a cura)



Elica: "U-CONTROL-SPECIAL"

58

Ar. 71

26

Viti fissaggio caren.

50

Leva di controllo in dural

50

85

100

32

64

700

MOTORE OSAM. G.14

"SUPERTIGRE"

Inclinare di 5°

Nelle prime prove la velocità ottenuta era di circa 75km.h.

costruzione in balsa

35

35

Ruote "Ballon"

carreg. cm.26

SCALA 1:5

AR. 71

di LUIGI ARCESILAI

Via S.Mamolo 64

A.A.B. BOLOGNA

Luigi Arcesilai

COPPA TEVERE (1^a prova) - RIETI, 25 marzo 2012



... i partecipanti e i modelli

Anche quest'anno abbiamo dato inizio alla Coppa Tevere con la prima prova - per tradizione a Rieti - che ci ha accolto con una bella giornata di sole anche se con attività termica non eccessiva. Come in passato la manifestazione si svolgerà su tre prove fissate per marzo, giugno e ottobre.

Dopo i saluti di rito i lanci di gara cominciano alle 10,00 e si susseguono costanti, anche se i primi sono, per la maggior parte, di centraggio e di prova motore, che sembra essere la vera bestia nera dei nostri concorrenti. Uno per tutti il ternano Rosati che si è ripresentato, tra la gioia di tutti, in pista dopo una lunga parentesi ma che non ha potuto effettuare alcun volo a causa del suo Cox che non ne ha voluto proprio sapere di far sentire la sua voce. Appuntamento rimandato, quindi, ma il rivederlo è stato veramente bello.

Gli altri voli si sono succeduti regolarmente con una sola scassatura e senza particolari patemi, a parte le acrobazie del modello di Ridenti, che ci ha tenuto con il fiato sospeso ed il naso in aria per le sue salite a tutta birra, al limite della rottura delle ali, a causa del-



Posa con il suo bel: "Arrow Nut"

la mancata regolazione delle escursioni dei servocomandi che ci hanno svelato una insospettata dote acrobatica sia del modello che del pilota. Per fortuna il suo GR82 vola benissimo, a dispetto di tutto!

Come l'anno scorso dalla Puglia è venuto a trovarci Giuseppe Posa che si è portato un nuovo bel

modello appena terminato: lo "Arrow Nut" che ha una linea modernissima a dispetto dell'anno di progettazione risalente ai primi anni '40 e che si è piazzato al secondo posto solo perché ancora non era perfettamente a punto. La sua forma estremamente aerodinamica, il motore elettrico perfettamente carenato ed il carrello retrattile, funzionante, gli facevano fare delle salite perfette e delle planate molto tese e veloci, ma qualcosa non ancora a posto non gli ha permesso di avere tempi all'altezza del vincitore dovendo lottare, al centesimo, per salire sul podio.

La vittoria è andata a Moschini con il suo KL61 perfettamente centrato e motorizzato cosa che gli assicura voli davvero ottimi appena riesce a trovare una termica anche se non particolarmente forte. Al terzo posto il vincitore della edizione 2011, Eros Cavallaro, che continua ad avere

dalla sua un ottimo P.B.2 che ha ceduto il secondo posto a Posa per solo 3 centesimi. Da notare che Cavallaro ha effettuato, tra i primi tre, il volo più lungo in termini assoluti ma che è stato penalizzato dal tempo motore più alto. Si vede che la termica trovata si era stufata di giocare con il suo modello e se n'è andata proprio sul più bello!

La gara è stata comunque bella e combattuta, come dimostrato dal distacco di appena 90 centesimi tra il secondo ed il quinto; e soddisfazione generale dei concorrenti che si sono divertiti volando in continuazione. Semmai - è la prima volta - facendo il direttore di gara, non sono riuscito a fare nemmeno un volo!

Prossimo appuntamento il 17 giugno con la seconda prova alla quale spero di vedere anche chi non è potuto venire alla gara di marzo visto che, per la classifica finale, nulla è perduto.

Curzio Santoni



Il vincitore della 1^ prova: Moschini

<i>Classifica 1^ Prova [*]</i>			
1° - G. Moschini	KL61	EL	19.40
2° - G. Posa	ARROW NUT	EL	13.96
3° - E. Cavallaro	P.B.	EL	13.93
4° - G. Posa	M. HOOGAN	EL	13.56
5° - G. Ridenti	GR 82	IC	13.03
6° - G. Moschini	LANZO B.	EL	12.47
7° - L. Paribocchi	KL61	EL	10.56
8° - F. Giraldi	KL61	EL	10.91
9° - E. Cavallaro	TOMBOY	EL	9.07
10° - P. Montesi	STENTORIAN	IC	7.30
11° - A. Riccardelli	HEPCAT	IC	5.09
12° - GL Gazzzea	CONTEST	IC	3.28
13° - S. Lustrati	TUCANO	EL	2.63

[] - La classifica è compilata secondo il rapporto T.volo/T.motore*

CALENDARIO ATTIVITÀ OLD TIMER (e non solo) 2012

14/15 gen	Roma	Cena e Assemblea Generale	G. Càrbini	0424-35058
19 feb	Grassobbio	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
3/4 mar	Verona	Stand all'8° Model Expo Italy	G. Càrbini	0424-35058
14 apr	Modena	Memorial Amato Prati	G. Castagnetti	0522-322833
29 apr	Nove (VI)	Raduno VVC e mostra motori	G. Carbini	0424-35058
6 mag	Malpensa (VA)	Gara F2/A - GIP-46 - Tr. Garofali	A. Zana	335-8078714
12/13 mag	Gualdo Cattaneo (PG)	1^ Coppa Sagrantino RA + GIP	C. Santoni	06-5193281
27 mag	Desenzano (BS)	Raduno VVC per i giovani	M. Vezzosa	328-4551734
10 giu	Malpensa (VA)	Gip 46 e Trofeo Garofali	P. Riboli	035-657079
17 giu	Rieti	Sport + Tomboy Rally	C. Santoni	06-5193281
17/22 giu	Rep. Slovacca	Campionato europeo OT RA	A. Pajdlhauser SAM 119	
30/1 lug	Foligno	3° raduno F3A Vintage	C. Giustozzi	393-9772747
30/1 lug	Lugo di Romagna	Coppa d'Oro VVC	G. Castagnetti	0522-3228333
8 lug	Lugo di Romagna	Gip 46 e Trofeo Garofali	G. Castagnetti	0522-3228333
21/22 lug	Monte Fasce (GE)	Memorial SAM veleggiatori	G. Fabbri	333-3392686
26 ago	Campitello Matese	Memorial E. Libertino	M. Imoletti	335 8239762
02 set	Chiasellis (UD)	Raduno VVC e gara GIP-46	M. Del Torre	348 8553846
8/9 set	Gallarate/Malpensa (VA)	Trofeo Saudella auto + VVC	P. Muzio	338-9264637
15/16 set	Gualdo Cattaneo (PG)	Concorso Nazionale OT	G. Càrbini	0424-35058
23 set	Rieti	Sport + Tomboy Rally	C. Santoni	06-5193281
23 set	Valle Gaffaro (FE)	SAM Model Day	M. Baccello	331-3603841
29/30 set	Calcinatello (BS)	Autogiro day	F. Bugada	02-89126620
14 ott	Rieti	Sport + Tomboy Rally	C. Santoni	06-5193281
13/14 ott	Cartigliano (VI)	Convegno motori	G. Càrbini	0424-35058
04 nov	Rieti	Sport + Tomboy Rally	C. Santoni	06-5193281
16 dic	Acireale (CT)	Gip 46 e Trofeo Garofali	F. Castro	349-4534598



... uno dei numerosi «velocità» di Ninetto

ISTRUZIONI PER L'USO

SAM 2001 L'AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Sito internet: **www.sam2001.it**

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

Per l'iscrizione:

Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 _ *Pagabili tramite:*

Carta Poste Pay n.: 4023 6004 4446 3055

Bonifico su IBAN: IT46 X010 0560 1600 0000 0004 648

Servizio arretrati: sono disponibili tutti i numeri a € 1.50 cadauno + spese postali

Adesivi: piccoli € 0.25 cadauno - grandi € 0.50 - vetrofanie € 0.75 + spese postali

Serie Cd preparati da Tom Wilk e Corrado d'Aumiller con raccolte articoli e disegni € 5.50 cadauno
più spese postali

Archivio disegni elettronico: è in continua evoluzione e l'archivio condiviso funziona. Sinora è stata soddisfatta la stragrande maggioranza delle richieste

La Redazione c/o: **Marcello ZUNICA** - via Palermo n.7 - 35142 Padova
tel. 049.651134 E-mail: marzu.aercad@alice.it

Giuseppe CARBINI [vedi sopra]

**Ai soci di SAM 2001, agli Organizzatori di manifestazioni OT, VVC, VLOT
rinnovo la sollecitazione a collaborare con il nostro Notiziario inviando
foto, sintetiche cronache, articoli da pubblicare su:**

«**L'AQUILONE**»

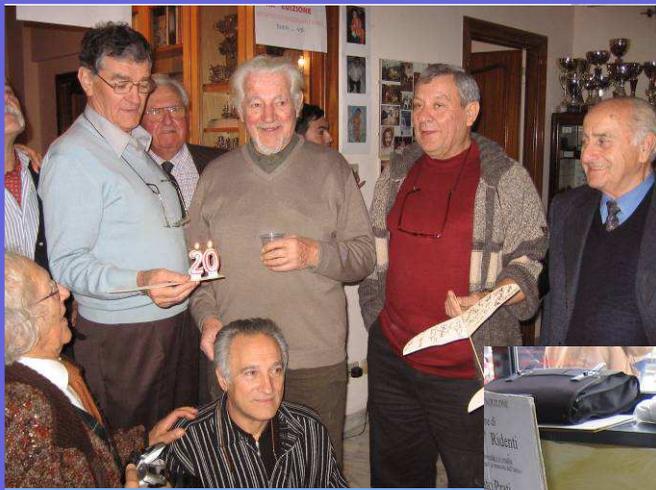
- 1) - Il termine per la consegna degli elaborati scade alla fine dei mesi dispari
- 2) - Inviare testi sintetici e essenziali eventualmente accompagnati da figure e foto
- 3) - Le foto vanno corredate da sintetiche didascalie e nome dell'A. e i disegni dai riferimenti bibliografici
- 4) - Possibilmente inviare il tutto per posta elettronica secondo i programmi più in uso
- 5) - La Redazione si riserva la possibilità di richiedere modifiche o aggiustamenti e di adattare i testi
- 6) - La pubblicazione degli elaborati è in funzione degli spazi e delle esigenze della Redazione

Saranno prese in considerazione le proposte di scambio o di cessione di materiale aeromodellistico e riviste OT
Inviare allegati e programmi di gare per la diffusione solo se organizzati sotto l'egida di SAM 2001

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

Il giornale è vostro e deve essere fatto da voi

**Se vuoi sostenere il bilancio di SAM 2001 chiedi al Segretario
che L'Aquilone ti venga mandato solo in formato PDF**





L'ULTIMO VOLO.

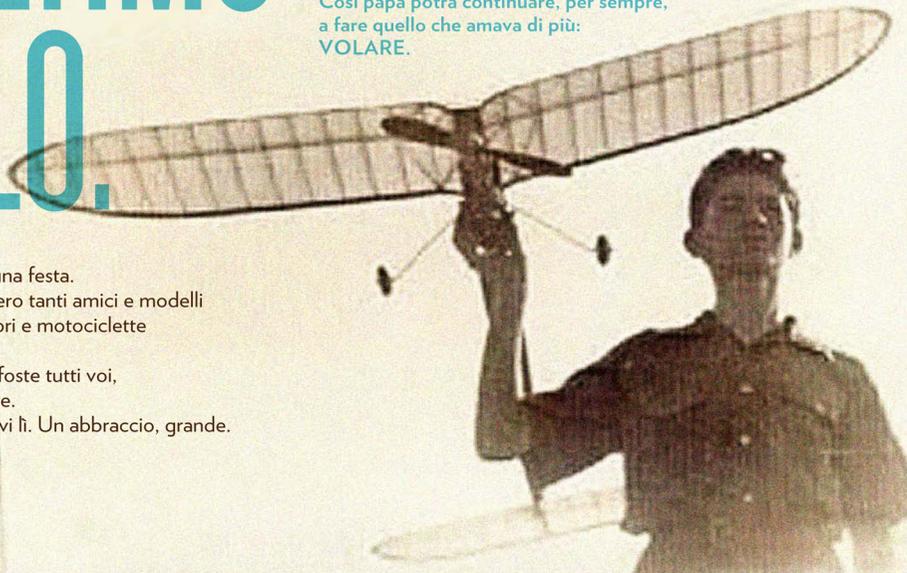
DOMENICA 2 SETTEMBRE 2012 ci ritroveremo tutti al campo di volo RCR Club "R. Nardini", alla Valle del Baccano (Roma), per assistere insieme all'ultimo volo di Ninetto. Dall'ultra leggero dell'amico Moreschini, spargeremo in cielo le ceneri di papà. Insieme a quelle di nostra mamma - il 31 agosto è il 10° anniversario della sua morte.

Così papà potrà continuare, per sempre, a fare quello che amava di più:
VOLARE.

Vorremmo fosse una festa.
Vorremmo ci fossero tanti amici e modelli da far volare, motori e motociclette da far rombare.
Vorremmo che ci foste tutti voi, se vorrete e potrete.
Speriamo di vedervi lì. Un abbraccio, grande.

Gina e Giovanna

RSVP



INFORMAZIONI LOGISTICHE:

Vi aspettiamo con i vostri modelli dalle 10:00 in poi al campo di volo, poi pranzereemo tutti insieme.

Se avete bisogno di una stanza d'albergo o un trasferimento per arrivare al campo di volo, comunicatecelo quanto prima in modo da potervi prenotare un albergo ed, eventualmente, organizzare un pulmino per arrivare alla Valle del Baccano.

Le indicazioni per raggiungere da Roma il campo RCR sono qui di seguito.

Per qualsiasi altra cosa, potete chiamarci o scriverci:

Gina 3461670926 gina.ridenti@tbwa.it

Giovanna 348745801 giovanna.ridenti@marimo.it



Arrivati allo svincolo per Campagnano uscire e seguire le indicazioni soprastanti percorrendo circa 2,5/3,0 Km. L'ingresso dell'R.C.R. è facilmente individuabile da un cancello in ferro rosso.

La pista dell'R.C.R. club è situata nella Valle del Baccano, vicino a Campagnano e si potrà raggiungere dopo aver percorso circa 19 Km della Cassia Veientana (Cassia Bis) dal raccordo Anulare di Roma ed uscendo allo svincolo per Campagnano.