

L'INFORMATORE FIAM

Semestrale

anno IX Luglio 2009 n 1 (27) - Euro 0,77



GLI SCHNEIDER "PERDENTI"

**CAMPIONATO DEL MONDO
F2A/B/C/D A LANDRES**



MAF 2008 A MONTALTO DORA

Un altro anno importante



Non si era ancora spenta l'eco del grande Campionato d'Europa F3A organizzato a Calcinatello (BS) l'anno scorso, che la FIAM otteneva all'unanimità, durante la riunione annuale dei delegati internazionali promossa a Losanna dalla CIAM, l'organizzazione del XIV° Campionato del Mondo F3C (elicotteri radiocomandati) che si svolgerà a Pasiano di Pordenone, in Friuli, nell'agosto 2011. Tutto ciò grazie alla grandiosa disponibilità dimostrata dal proprietario dell'Aviosuperficie Blue Silos, Sig. Angelo Copat, che è anche un grande appassionato del volo in tutte le sue forme.

Il nostro programma, modellato sulla falsariga di quello di Calcinatello, è stato approvato per intero e quanto prima, come è mia abitudine, accompagnerò Bob Skinner, Presidente CIAM e Horace Hagen, Presidente della Commissione F3C internazionale, a Pasiano di Pordenone per un sopralluogo tecnico e per far loro conoscere gli organizzatori primari di questo evento che, a differenza di Calcinatello, saranno gli aeromodelisti locali con in testa Carlo Brieda, Luca Lusin e Lucio della Toffola.

Grazie a loro abbiamo ottenuto di colloquiare con l'assessore allo Sport della Regione Friuli, con il Presidente del Coni Regionale e con il Presidente della Provincia di Pordenone, tutti riconfermati a seguito delle recenti elezioni, e che si sono dimostrati entusiasti dell'iniziativa dichiarando di volerla supportare in ogni maniera.

La FIAM gestirà quindi tali rapporti, preparerà i programmi operativi, darà suggerimenti, addestrerà gli uomini che dovranno impegnarsi in quel periodo (18/28 agosto 2011) ma soprattutto potrà far conto nuovamente su quella magnifica squadra che a Calcinatello ha operato splendidamente per il bene di tutto l'aeromodelismo italiano... e, con queste

premesse, sarà ovviamente un altro grande successo!

Nel frattempo la FIAM, dopo aver assegnato un sostanzioso contributo ai giovani della F3J, dopo aver sostenuto le spese di trasferta della speciale squadra sicurezza a Sassari per la MAF 2009, ha messo a disposizione dei propri Enti Federati, per la prima volta, un importante contributo economico di circa € 40.000,00 (quarantamila euro) per una capillare campagna Sicurezza articolata su tre fronti: porre in sicurezza il parcheggio, organizzare una manifestazione sicura, diplomare almeno 5 aeromodelisti con l'attestato AeCI.

L'altra iniziativa, purtroppo originata dal gravissimo terremoto avvenuto in Abruzzo nell'aprile scorso, sta proseguendo abbastanza celermente e sono sicuro che la generosità degli aeromodelisti italiani, coordinati dai Delegati Regionali, anche in questa occasione si farà valere.

Per quanto riguarda l'attività agonistica, tutte le nazionali (quest'anno ben 12 in quanto anche F3B e F3D disputano i loro campionati del Mondo) sono state opportunamente allestite anche se la cosiddetta "torta" economica offerta dall'Aero Club d'Italia per l'agonismo attivo è rimasta sostanzialmente invariata rispetto allo scorso anno, ma con un numero superiore di partecipanti.

Siamo comunque sicuri che anche quest'anno i nostri azzurri faranno molto bene indipendentemente dal contributo ricevuto in quanto la loro passione e la loro bravura non si misurano con il bilancino degli euro.

Pur essendo oltremodo contenti per le 11 medaglie conquistate dall'aeromodelismo italiano nel mondo l'anno scorso, di cui più del 50% ottenute dagli junior, e per le 3 conquistate ai recenti WAG a Torino, non dobbiamo sederci sugli allori ma continuare ad investire sui giovani, la nostra risorsa più importante per migliorare qualità, quantità e credibilità.

Credibilità che alcuni aeromodelisti (ma lo saranno davvero?) in guerra dichiarata con la FIAM hanno rischiato di far perdere all'intera categoria gestendo un'associazione, nata a Velletri, che voleva non solo sostituirsi (in che modo non si sa) alla FIAM in ambito nazionale ma addirittura, promettendo a destra e a manca ciò che non potevano assolutamente promettere (attestati, corsi giudici ed istruttori ed altro ancora) sollevando così le giuste reazioni dell'Aero Club d'Italia che li ha messi fuori legge diffidandoli pesantemente - unitamente alla rivista che faceva loro da cassa di risonanza - dal proseguire in quelle folli iniziative.

Che qualcuno non condivida le iniziative della FIAM ci può stare ma è veramente deprecabile che si usino forme e metodi sanzionabili anche dalla magistratura che, a mio parere, dovrebbe occuparsi di cose ben più gravi. Ma, l'aeromodelismo non dovrebbe essere un gioco? Per noi sicuramente sì, forse per altri.....! Buone vacanze a tutti.

Adolfo Peracchi

Sommario:

- Pag. 1 Editoriale**
- Pag. 2 The non starters and projects.**
Gli idrocorsa della Schneider che non ebbero successo
- Pag. 8 Campionato del Mondo**
F2A/B/C/D - Landres 24/7/2008
- Pag. 12 Manifestazione Aeromodelistica Fiam**
Montalto Dora - 25/26 Ottobre 2008
- Pag. 19 Scuola all'oratorio di Lainate**

In copertina:

Sembra proprio vero! Il maestoso A10
Thunderbolt II di Luciano de Pace

The Non Starters and Projects

Degli idro "SCHNEIDER" – veri – vincitori e di qualche perdente e delle loro riproduzioni R/C ne ho scritto su Modellistica International 2006/7 (riferimenti citati nel testo con: **M.I. mese/anno**)

Tanti furono quelli perdenti che nelle intenzioni dei progettisti dovevano volare e vincere. Qualche volta restarono solo intenzioni, sulla carta, non varcando la porta dei Design Office. Alcuni di quelli che volarono coinvolsero tragicamente i loro coraggiosi Piloti che volevano domarli. Uomini, mezzi e vicende che fecero della SCHNEIDER un capitolo importante della storia dell'aviazione!

Con il modesto scrivere di aeroplani veri e di aeromodelli riproduzioni li ricordo!

1903 – Fratelli WRIGHT – USA- volano per la prima volta con un oggetto "più pesante dell'aria con motore a

scoppio": il FLYER diventò l' "AERO-PLANO" e dovunque volarono, volano e voleranno per sempre. Dopo tanto volare di quei primi anni con i "terrestri" venne la voglia di provare con gli idrovolanti.

28 marzo 1910 un francese, Henry Fabre, progettista, costruttore e pilota vola con il suo idrovolante sul mare dell'Etang de Berre, Francia sud - Marsiglia - Costa azzurra!

Il tanto volare di questi pionieristici anni con velivoli sempre migliorati nelle strutture, nei motori e nel pilotaggio che vedeva i primi piloti brevettati in scuole sempre più diffuse fece sì che si svolgessero manifestazioni con folle di curiosi, conquiste di primati di quota (mt 3910), distanza (km 740), velocità (km/h 167), durata (11 ore), in molte città europee con velivoli e piloti tutti francesi!

Nel 1912 ad un ricco ingegnere francese appassionato di aviazione, Jacques Schneider, venne l'idea di una corsa di idrovolanti su mare aperto. La chiamarono Coupe d'Aviation Maritime - SCHNEIDER CUP brevemente - che sarebbe durata 31 anni con 12 edizioni. Poche le regole: 150 miglia nautiche su più giri, tre concorrenti per nazione con premi in LGS al pilota vincitore e TROFEO - quasi un monumento - alla Nazione di appartenenza che aveva l'onore e l'onere di organizzare l'edizione successiva sul mare di casa.

Dopo tre vittorie si aggiudicava definitivamente il mezzo monumento!

I mass-media non c'erano o meglio erano giornalisti/cronisti, fotografi, cineasti,

radiocronisti e tutto si sapeva il giorno dopo perché le onde radio erano deboli! L'Ente supremo della corsa era la FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE - F.A.I. - con sede a Londra. Mass-media e T.V. sarebbero nati un bel po' dopo!

16 aprile 1913 l'idea si concretizza ma J. Schneider ha un grande sogno: L'aeroplano un giorno attraverserà i grandi mari!

Principato di MONACO - **1° Schneider Cup** - al via sei piloti francesi e un americano:

1° DEPERDUSSIN 160 hp GNOME - pilota: Maurice Prevost a km/h 73,63

2° MORANE-SAULNIER 80 hp GNOME - pilota: Roland Garros a km/h 48,96

Ritirati: 5

20 aprile 1914 a MONACO perché la prima edizione l'avevano vinta i francesi.

Alla seconda Coppa Schneider arri-

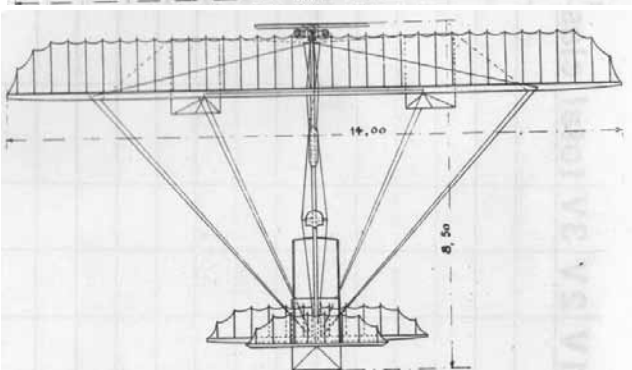
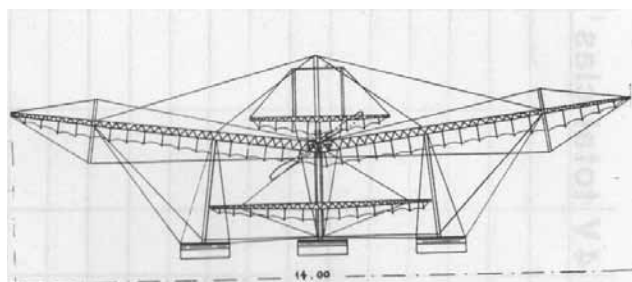
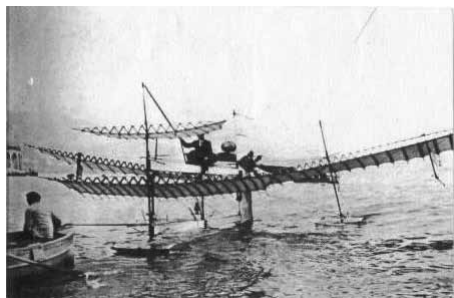
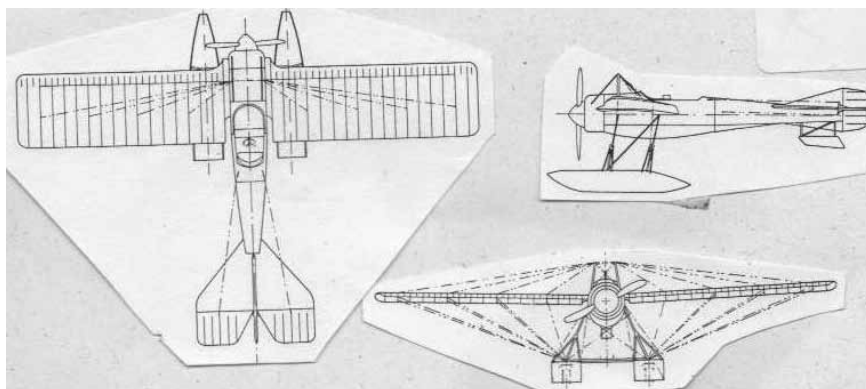


Foto e tritico: caratteristiche di un oggetto anche lui protagonista di una "prima volta". Da un Estrait de la Revue "L'Aeronautique" leggendo l'articolo si vive una forte emozione!



Mamma, vincitore e progettista!



Il Deperdussin 160 hp

vano gli inglesi.

1° SOPWITH TABLOID - 100 hp Gnome Mono pilota: H. Piston a km/h 139,66 (**M.I. 4/007**)

2° F.B.A. Flying Boat -100 hp Gnome Mono – pilota: E. Burri (uno svizzero giramondo).

12 gli iscritti e 10 i ritirati; tra questi per la Germania all'esordio un AVIATIK PFEIL. Si tratta di un grosso biplano - forse nato idro? - di aspetto vissuto, con tante ore di volo nelle ossa, di linee progettuali sobrie con nessuna concessione all'aerodinamica: utilizzo di legno, tela e metallo, come si usava per tutti i velivoli nati in quell'epoca pionieristica. Apertura alare 14 mt - corda 1,85 - superficie alare 48 mq Motore Benz otto cilindri raffreddati ad acqua per 150 hp di potenza. Velocità massima: 120km/h - uno dei primi a rompersi in prova!

Primo forzato stop: a fine del 1914

inizia in Europa una corsa non più sportiva ma folle.

La prima Guerra Mondiale con gli aviatori: dapprima con velivoli vetusti poi rapidamente rimpiazzati da quelli apposti per la "caccia" e per il bombardamento recentemente inventato dagli italiani nel 1911 con quattro bombe sganciate su un villaggio turco in Cirenaica!

Fini nel tardo 1918, tutti con le ossa rotte! Seguirono crisi di lavoro e scioperi ma nonostante "tutto" nel 1919 si dovette ricominciare a lavorare e si riprese a correre con i ferrivecchi giacenti nei capannoni, ma presto sarebbero arrivati i "nuovi" voluti dal progresso.

1919 settembre a BOURNEMOUTH (GB) canale della Manica: era ritornato l'entusiasmo.

Sette iscritti e sei ritirati: gara e quasi vittoria tricolore.

1° JANNELLO GUIDO - SAVOIA S.13

- Isotta Fraschini 250 hp, ricognitore bellico lucidato e disarmato fece 11 giri del percorso anziché 10 in quanto a causa della nebbia ritenne di aver saltato un pilone: correttezza non premiata: non venne rilevata la velocità e la F.A.I. non omologò il risultato. Bontà loro ci venne confermata la disputa della terza edizione in Italia!!!

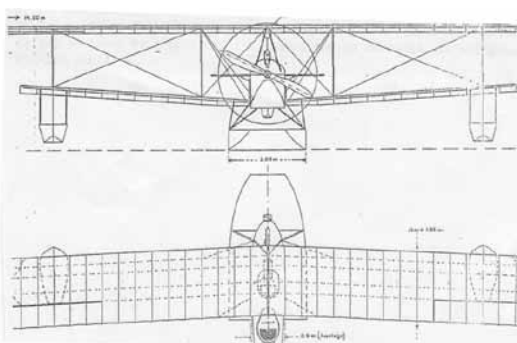
Dei sei ritirati esce al primo giro il SOPWITH SCHNEIDER - quasi nuovo - motore Cosmos Juppiter da 250 hp - AA 7,31 mt - lunghezza 6,55 - superficie 20,62 mq - 988 kg carico alare 48 kg/mq - velocità stimata 273,58 km/h.

1920/21 quarta e quinta edizione a VENEZIA il 21 e 7 agosto. Nessun straniero in corsa, italiani soli:

SAVOIA S.12 - out al 5° dei 10 giri previsti, tre nostri piloti ritirati: nei cinque giri la velocità sarà di 172 km/h. Sfuma la prima vittoria italiana che



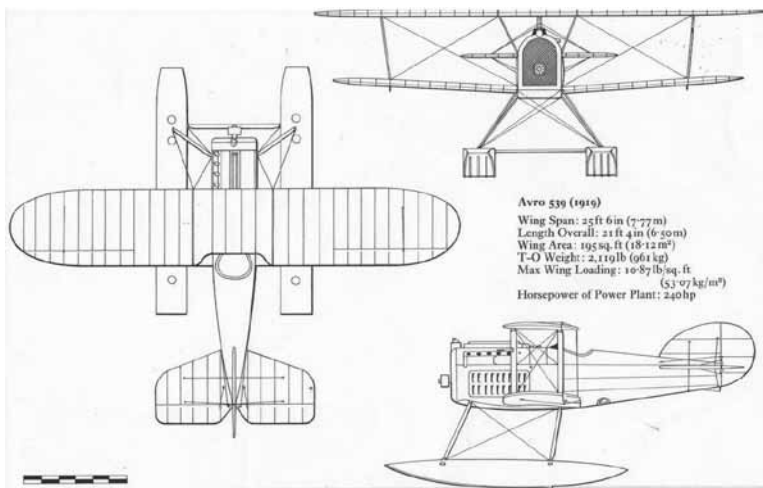
Neuport 1913 ritirato al 25° giro - Modello R/C presentato nel 1981 da Peckham e Webb e nel 1987 da Moore



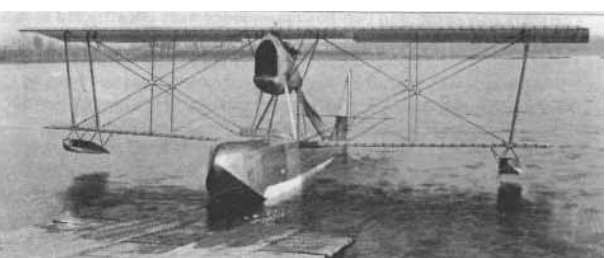
Aviatik Pfeil



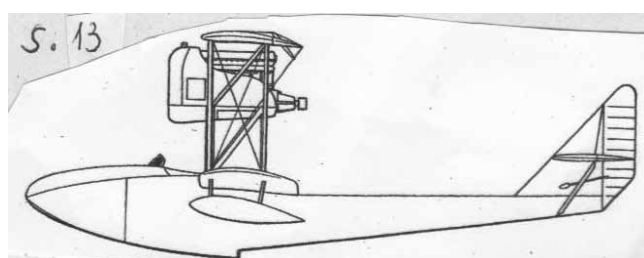
Desenzano 1984: 50° del record di Agello sul M.C.72

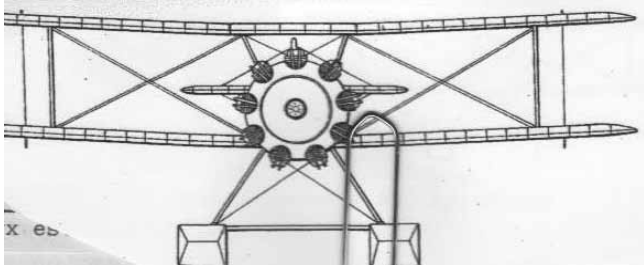
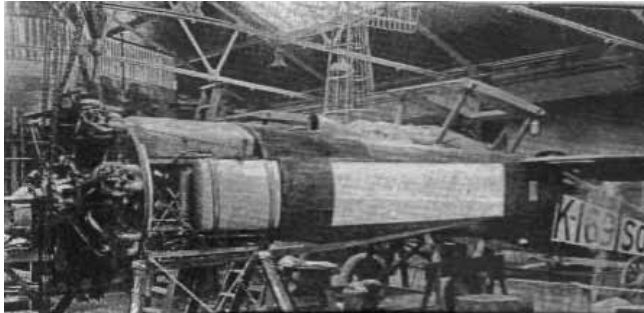


L'Avro 539 di B. Peckham

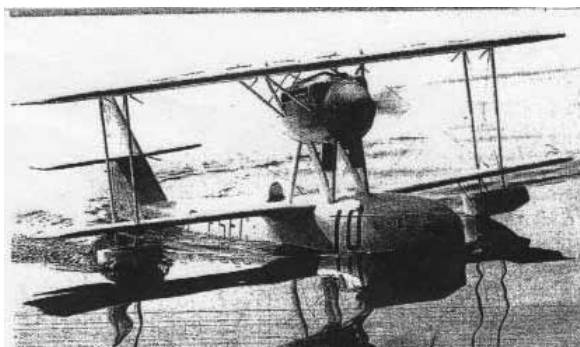


Lo sfortunato Savoia S.13: AA 8 - Lunghezza 7,25, superficie 19,6 mq, carico al. 47,96 kg/mq. Elica quadripala in legno del diametro di 2,10 mt. Velocità stimata di 243 km/h

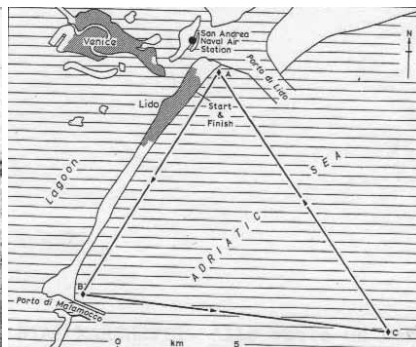




Tre immagini del Sopwith Schneider



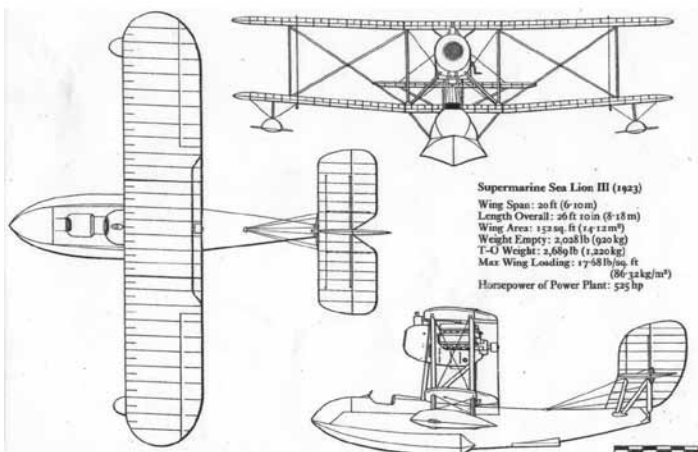
1992: CAMS 36 presentato da J. Doyen



Percorso di gara a Venezia



50° Memorial of the Schneider Trophy - Southampton 1981 - S.51 di J. Ayling GB - 7° su 18 concorrenti



Il Sea Lion (statico) di Silvio Taberna



verrà nel '21!

MACCHI M.7 1° G. DE BRIGANTIA 189 km/h (**M.I. 10/06**) tre nostri piloti al via ma due si ritirano: MACCHI M.7 e M.19. Nel 1991 il modello radiocomandato di Masciocchi con pilota Masini sarà 1° su 9 concorrenti.

Nel 1921 l'ing. Confronti lascia la SIAI e sarà capo progettista alla Canier aero Maritimes - CAMS - Paris. Prepara tre idro: 36, 36 bis e 38. I francesi tornano a correre con risultati deludenti.

Alla SIAI arriva il nuovo capo e sarà SIAI MARCHETTI. Alle viste un vero e quasi nuovo idrocorsa e si affaccia l'italian style design, all'esordio nel '25.

12 agosto 1922 a NAPOLI "brilliant sunshine, clear skies, light breeze, water calm": l'immagine perfetta della bella e accogliente Napoli!

Vince un inglese su un SEA LION II° - 450 hp a 234 km/h: veterano ex bellico aerodinamica very old! 2° il SAVOIA S.51 pilotato da A. Passaleva a 230,39 km/h, a un soffio dal Lion: l'aerodinamica paga! Motore Hispano Suiza da 300 hp, peccato sia france-

se! 3° il vetusto M.17 con Isotta Fraschini da 260 hp; arriva a 224 km/h (**M.I.10/06**).

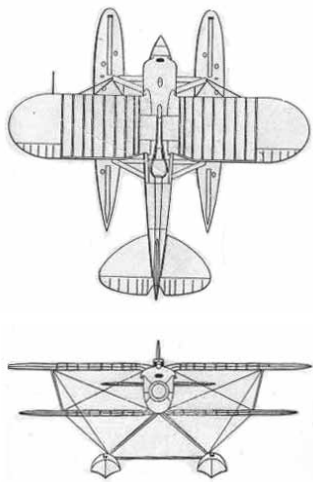
1981: da Napoli arrivano due scugnizzi-aeromodelлисти per gareggiare al nord! Nel III° Trofeo Schneider in miniatura: ricorso storico? Sicuramente gradita coincidenza. Secondi con l' S.51 costruttore A. Calza - pilota G. Biliardo, bravi, capaci e simpaticissimi: gradita presenza con il ricordo di quei giorni presente in molti di noi.

1923: gli inglesi vincitori a Napoli nel '22 organizzano la VII edizione a COWES - Isle of Wight - Sud Manica il 28 settembre; arrivano gli americani sono all'esordio con idro nuovi e... vincono!

1° e 2° **CURTISS RC 3** - MOTORE Curtiss D.12 - 465 hp - alle velocità di 285,79 e 279,16 km/h.

3° **SEA LION III°** ancora con fusoliera a scafo - motore N. Lion da 55° hp e 252,94 km/h

9 iscritti al via e ben 6 ritirati: N.F.A. TR 3 - WRIGHT N.V.2 / USA - CAMS 36 bis e 38 - LATHAM L.1 (M.I.4/2007) il più brutto bimotore - 2x400 hp / FRANCIA - BLACKBURN PELLET - altrettanto



Sopra: Hans Wagner, concorrente Schneider di "Grande Germania", fila.... con il MAGNIFICO TROFEO offerto da Carlo Martegani e signora. A destra: il Curtiss RC 3



Savoia S.51 apertura alare 10/4 mt - Lunghezza 8 mt. per 2,5 di altezza - Superficie 23 mq. peso kg.1080 - Velocità stimata 280 km/h

brutto! / GB. **NOI ASSENTI!**

1924: prima pausa "civile" voluta, ma gli addetti ai lavoro..... lavorano!

L'ing. MITCHELL, capo progettista della supermarine deve rimediare alla sconfitta dei vecchi Lion ad opera dei Curtiss nel '23. In tre mesi - dicembre 1924 ha pronto il progetto del **SEA URCHIN**, ancora a scafo centrale con un Rolls Royce da 600 hp posizionato all'interno. Chiaro il sistema di trasmissione della potenza all'elica propulsiva. Durata del sistema? Dati non rivelati: non varcherà la porta del Design Office!

1925: si ricomincia la "Corsa" - Prima volta degli europei in USA - 26 ottobre a BALTIMORA (Maryland). 1° **CURTISS R3C-2** il C.3 da 465 a 600 hp: Curtiss V,1400 pilota: J.H. Doolittle a 374,28 km/h. Nostra bella soddisfazione con il terzo posto del **MACCHI M.33** motore 435 Curtiss D.12 con 271,08 km/h 165 hp tra i due Curtiss!

È il primo progetto dell'ing. M. Castoldi, non era il "nuovo" ma quasi del nuovo progettista capo: monoplano con motore sopraelevato sulla fusoliera ancora a scafo ma estremamente curata nell'aerodinamica: nel '26 sarebbe stata un'altra musica! Secondo si piazzerà il **GLOSTER III** inglese quasi nuovo!

L'instancabile ing. Reginald MITCHELL, accantonato l'Urchin, intensificò il febbrile lavoro per nuovo Supermarine S.4, monoplano di elevata finezza aerodinamica: nelle prove in estate fa segnare il nuovo primato mondiale di 372 km/h. Il team inglese giunse a Baltimora il 23 ottobre dove trovò condizioni meteo pessime, tre giorni prima della gara: al primo volo di prova fu visto compiere manovre anomale con stalli, virate improvvise e contatto distruttivo con l'acqua dalla quale riemer-

se tra i rottami il pilota H. Biard con il solo polso lussato. Illeso! La causa dell'incidente: improvviso guasto ai comandi.

Della grande vittoria dei "bolidi rossi" a CHEAPEAK BAY - NORFOLK-NAVAL AIR STATION - Virginia - Coppa Schneider per la prima volta negli USA nella tana dei bolidi Curtiss novembre **1926**, ho scritto su **MODEL-LISTICA INTERNAZIONALE 2006/7** : riassumendo: 1° **MACCHI 39** pilotato da Mario DE BERNARDI a 396 km/h, identica macchina al 3° posto con BACULA a 350 km/h, in mezzo, al secondo posto il **CURTISS R3C-2** a 372 km/h.

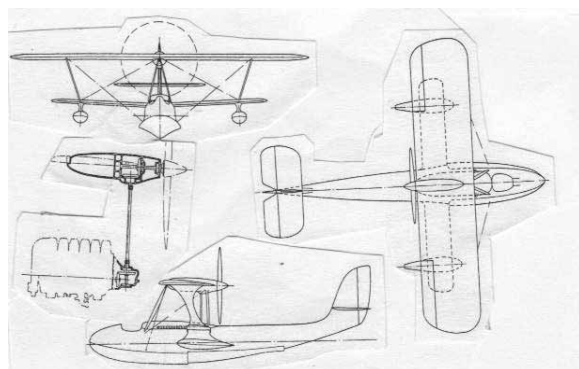
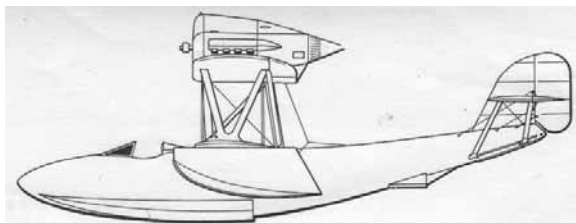
Di una grande partecipazione con la riproduzione del Macchi 39 radio-comandato fu protagonista CARLO BERGAMASCHI del G.A. Bergamo/MACH AURORA Milano, pluricampione vololibero e riproduzioni R/C, dinamico aeromodelistica produttore di scatole di montaggio che hanno diffuso e ancora oggi diffondono la pratica del fare e del pilotare in migliaia di sempre nuovi adepti. Esordì nel 1981 con la vittoria nella terza edizione del Trofeo Schneider in Miniatura e nuovamente primo - con il suo M.39 e secondo con il SOPWITH TABLOID di Carlo Martegani - rimasto in Italia per un lutto - nel 50° anniversario della vittoria del S.6B nel 1931, organizzato a SOUTH-AMPTON (GB) il 12-13 settembre. Fu ancora 1° o 2° nell'edizione Trofeo Schneider Miniatura nel '82, '83, '84, '85, '86 con i suo M.39 e SOWITH TABLOID. Grazie Carlo della tua presenza e sportività.

I francesi vinsero la prima Coppa Schneider del 1914, restarono assenti nel '19 e tornarono nel '22 e nel '23 ma i loro CAMS 36 - quelli veri - non ottennero i risultati sperati.

Li ottennero i riproduzionisti partecipando a numerose edizioni della



Il Blackburn Pellet in foto (sopra) e nel progetto! (sotto)



l'ingegnoso Sea Urchin di Mitchell



Sopra: Il vincitore J. Doolittle con il suo R3C-2 Sotto: Il Curtiss di Webb alla sperimentale del '79





Sopra: Macchi M.33 del pavese Pietro Bellingeri; ottimo costruttore, pilota, grande appassionato e sincero amico delle edizioni TSM e degli idro dal 1981 al 2005: ora è nell'azzurro.



Tutto bianco; N.4 in Bleu, carenatura in lega leggera lucidata metallo; Union Flag on the rudder. AA. 9.3 mt, Lungh. 8,12, Superficie 12,91 mq, Carico al. 112,28 kg/mq, Napie Lion VII° da 680 hp.

nostra gara (**M.I.2006/7**).

Inizio J.C. REQUET - ottimo costruttore e pilota - che venne per la prima volta nel 1981. Fece da apripista con H.V. 120 F-AKAL fino al '88, anno in cui A. Vassell ottenne una splendida vittoria con il PEGNA P.C.7. Nel 1992 un r/c CAMS 36 di J. DOYEN - Lione - si classificò 2° su 10.

Di nuovo SCHNEIDER CUP: nel **1926**

il Ministro della marina francese - tra i suoi incarichi quello di occuparsi della presenza - volle un ritorno in gara in quanto la BERNARD Company aveva progettato alcuni idro siglati H.V. 40 41 42 120 di cui solo un paio giunti alle prove ma non pronti il '26, '27 e '29.

Con un H.V. 120 ebbero un gravissimo incidente all'ETANG De Berre, la tana dei francesi, in un volo di prova: rottura di un'elica quadripala con la perdita del pilota J. BOGART e dell'idro; era il 1931 e "volevano" correre la XII C.S.

Il NO del rinvio al 1932 decretò la fine degli Schneider francesi!

Il BERNARD 120 F-AKAL e il modello 220 erano gemelli, poche le differenze: hp 1500 2200 - Hispano-Suiza / Lorraine 12 RCR Radium - 9,85 9,40 8,25 9,45 13,68 13,86 2100 2370 137,5 170,99 530 570 km/h.

Entrambi eleganti, di aerodinamica fine che sarebbe stato bello vedere nella realtà. Nell'immediato futuro c'era il 320!

1927: si torna in ITALIA a VENEZIA. 28 settembre: nuvole sottili, brezza piacevole, onda lunga e..... AMA-RA DELUSIONE nel cielo della laguna!

Tre **MACCHI M.52** - figli del M.39, stessa eleganza aerodinamica, italian style alla grande, misure ridotte - 28 cm - mq 1,20 ala; nuovi motori FIAT A.S. 1000 hp - OUT!

FERRARIN/ DE BERNARDI/ GUZZETTI al 1°, 2°, 6° dei sette giri, km 350: **crashed engines!**

Grande rivincita dei **SUPERMARINE S.5** I° e II° N. LION VIIA/VIIB 900/875 hp., 453,28/439,36 km/h - i figli dell'S.4 erano cresciuti bene! Sette al via, cinque ritirati: anche i motori inglesi si rompevano!

GLOSTER IV° - il più bel biplano nelle gare / **SHORT BRISTOW CRUSADER:** un fine monoplano dalla linea nuova con motore radiale da 9 cilindri raffreddati ad acqua per 860 hp.

Velocità stimata di 434 km/h.

Agli inizi del 1927 si intuiva che qualcosa di importante stava per accadere: il sogno di Jaques Schneider di attraversare in volo il grande mare dall'America del Nord alla vecchia Europa diventa realtà. Il 20 maggio da NEW YORK decolla un RYAN monoplano battezzato "Spirit of Saint Louis": dopo 33 ore di volo solitario il coraggioso pilota Charles Lindberg atterra il 21 maggio a Parigi. Tripudio di una

immensa folla e risonanza mondiale per la grande impresa: l'aviazione è cambiata!

Fine 1927: la FAI decide per una cadenza biennale delle gare Schneider con assegnazione del TROFEO alla Nazione che vincerà tre gare non consecutive su cinque da disputarsi. Nel '27 gli inglesi avevano già vinto la prima!

In Italia era in atto la realizzazione di nuovi idro che non portò risultati positivi: PIAGGIO Pegna P.C. 7 (M.I.3/06), FIAT C.29 e SIAI S.65 (**M.I.7-8/2006 e FLY OFF n° 2**): tutti e tre di tecnica avanzata ma dall'iter tragico.

1929: XI edizione a CALSHOT il 7 settembre, percorso di 350 km.

Tre italiani e tre inglesi. Francia e USA assenti. A fare da spettatori due idrobolidi rossi: FIAT C.29 e SIAI S.65 (la fretta non ci aveva aiutato) e il P.C. 7 a casa!

1° classificato: **SUPERMARINE S.6** (ovvero S.5 rimotorizzato) - i figli di Mitchell volavano bene! Nuovo motore Rolls Royce "R" da 1900 hp e km/528 di velocità!

2° posto: l'onore tricolore è salvo: **MACCHI M.52 R** con apertura alare ridotta di un 1,13 metri, con 2,3 mq di superficie alare in meno e un carico alare fra i 113 e 136 kg/mq - pilota: TOMMASO DAL MOLIN; velocità ottenuta di 457 kmh e motore FIAT 1000 hp finalmente "no crashed!"

3° posizione per l'S.5 N. Lion VIIB - 875 hp - pari aerodinamica ma la differenza la fanno i piloti e i cavalli!

Al via anche i nuovi MACCHI M.67 - ISOTTA-FRASCINI da 1000 hp - non ancora al top della progettualità del team MACCHI-CASTOLDI: la punta di diamante era quasi pronta, l'M.C. 72 già volava ma il motore non dava ancora il meglio. Fermati da una debolezza di materiali, non di progetto e tecnica dei motori, gli M.52 e 67 saranno utilizzati per la preparazione dei piloti del Reparto Alta Velocità - R.A.V. - di Desenzano sul Garda e per loro sarà gloria! (M.I. 11/2006)

A questo punto gli inglesi avevano due mani sul Trofeo!

Nel 1930 Italia e Francia chiedono il posticipo alla primavera del 1932 della XII edizione che era in calendario per il settembre 1931. La risposta negativa la diede la F.A.I.: troppo ovvia la speranza di conquistare la terza, definitiva, vittoria: e così fu!

1931: CALSHOT 13 Settembre,

unico concorrente il **SUPERMARINE S.6B**, pilotato da J.N. BOOTHMAN vola a 547,305 km/h. S.6A e S.6B two first reserves.

Il TROFEO JAKUES SCHNEIDER è esposto al Museo di Hendon a Londra; nel 1981 quando andammo a Southampton con i nostri R/C per la gara indetta in occasione del 50° della vittoria finale lo vidi dal vero: PIANSI!

La ricerca nelle mie vecchie carte delle informazioni per quanto scrivo hanno evidenziato per la R/C, che non avendo volutamente inserito la VELOCITA' tra i parametri per il punteggio della Prova in Volo, venne favorita la costruzione di vecchi biplani o monopli piuttosto che i bolidi comparsi dal 1923 sino al 1934. Avevamo negli anni '60 provato con le riproduzioni V.V.C. inserendo degli handicap per eliminare il problema ma le classifiche non sempre soddisfacevano!

A fine gara si volava con due/tre modelli in pista e Italo Magrotti fece i 152 km/h.

Ripetemmo la cosa con gli R/C con voli di due/tre modelli in contemporanea - un pylon entusiasmante! - ci andò sempre bene e i tanti premi al primo e.... agli sconfitti cancellarono qualche delusione!

Spero di avervi interessato; concludo parlando della Germania che non manifestò mai interesse per la SCHNEIDER.

Nel 1914 venne iscritto l'AVIATIK PFEIL di cui vedete il tritico, ma alla fine della Grande Guerra ci fu la sconfitta dell'Impero Austro-Ungarico. La Germania che ne faceva parte subì il divieto di riprendere la costruzione di velivoli a motore. Il governo nazional-socialista che ne seguì vide con favore lo sviluppo del Volo a Vela stimolato dalle ottime condizioni meteo e orografiche del territorio. Si costruiscono

alianti in quantità e di qualità e, come le margherite in primavera, spuntarono schiere di giovani piloti che parteciparono alla guerra di Spagna del 1936 su caccia Messerschmitt Me 109 e bombardieri di elevate prestazioni; Adolf, il dittatore, dopo pochi anni li spedì a fare la sciagurata guerra mondiale.

Nel 1924, forse suggerita dalla politica, ci fu la notizia di una prova di un modello statico in una galleria del vento di Massa: diramate solo due foto che ricordano qualcosa di un Piaggio già visto.

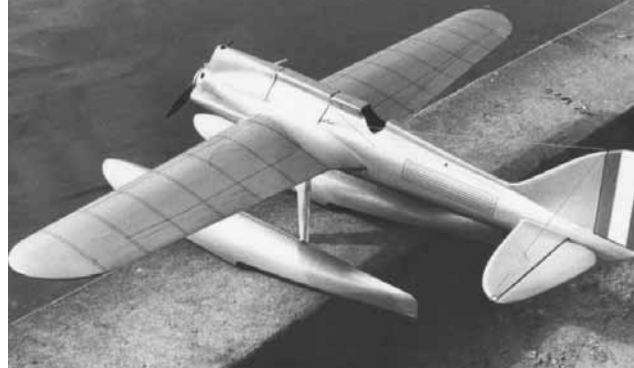
Nel 1928, come successe nel '24, la DORNIER presentò un progetto di "idro non convenzionale". Dalla foto anche questa volta ci sembra qualcosa di già visto: il SIAI S.65 di Sesto Calende senza la grazia e l'efficienza dell'italian style!

La storia si ripete ancora nel 1931: il copiato stavolta è il SEA URCHIN inglese del 1925!

Un mostro monoplano: 11,98 metri di apertura alare, 10,97 di lunghezza 24 metri quadri di superficie un carico alare di 166kg/mq e 400 hp (due motori in tandem da 200 hp ciascuno in fusoliera), il tutto per 4000 kg di peso. Copiato anche il sistema di trasmissione motore-elica: difficile valutare la vita operativa del congegno!

Restò tutto sulla carta: anche i progettisti come gli aeromodellisti sognano!

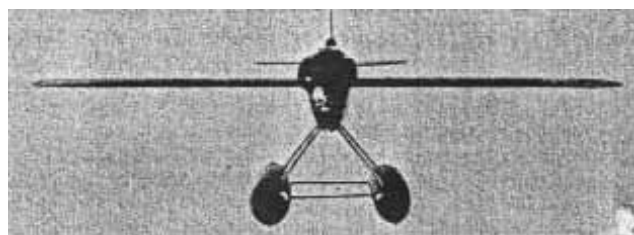
Interessanti gli anni della Schneider. Bello sarebbe stato esserci, viverli con le "mani in pasta" per fare quei bellissimi bolidi volanti immersi in una



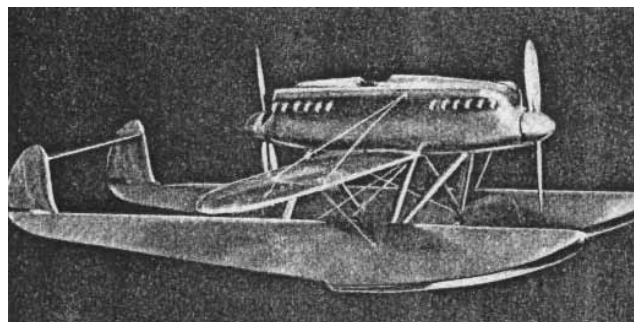
Il Bernard H.V.120 di J.C. Requet (1987)



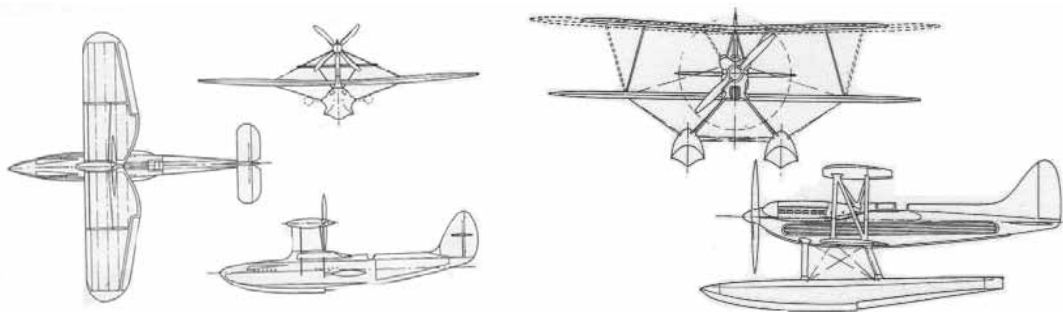
La Schneider R/C degli anni d'oro!



Il modello della prova a Massa (1924)



L'idro "non convenzionale" della Dornier (1928)



A sx: La copia tedesca del Sea Urchin (1931)

A dx: L'eccentrico progettista degli S.4, 5, 6, 6B pensò ad un biplano per ridurre la velocità di ammaraggio - elevata nei monopli - per aiutare i giovani piloti.....

realtà voluta dal progresso con gli Uomini di allora nella parte dei protagonisti.

Tutti gli aeromodelli sono per me meravigliosi ma nella mia mente le Riproduzioni godono del massimo favore: Non le posso più costruire e tra qualche anno spero di potervi dire il perché!

THE END

Ettore Bizzozero

Campionato del Mondo

Landres - Francia - 24 luglio 5 agosto 2008

F2A/B/C/D

Landres è un piccolo paese posto nella Moselle a pochi chilometri dalla linea Maginot che nell'ultima guerra doveva impedire l'ingresso in Francia dell'armata tedesca e che invece, come tutti sanno, si era rilevato un flop costosissimo ed inutile in quanto mentre i transalpini erano rimasti ancora ancorati alla guerra di posizione, i tedeschi, fautori della guerra di movimento, avevano aggirato le linee francesi entrando dal Belgio, ancorché neutrale.

Landres è anche nota per le sue (ex) miniere di carbone dove hanno lavorato moltissimi immigrati italiani e, francamente, non ha nulla da esporre se non queste immense campagne ben coltivate ma fredde e ventose.

In questo triste paesino esiste però un centro aeromodellistico per il Volo Vincolato Circolare veramente all'avanguardia con diverse piste di volo con o senza recinzione per le varie categorie.

Peccato che nemmeno gli abitanti delle villette circostanti, poste a nep-pure 200 metri dall'ingresso di questo faraonico impianto, sapessero che da lì a poco si sarebbero svolti i Campionati del Mondo.

Infatti non solo non sapevano nulla di questo CdM ma nemmeno una indicazione di avvicinamento al sito di volo era prevista, né un manifesto o qualcosa che assomigliasse ad un avviso pubblicitario: in poche parole il nulla, quindi il fai da te più assoluto.



Marco Valliera (a sx) e Maurizio Milani con il sottoscritto

Tutti i concorrenti hanno raggiunto la località in auto, chi in un giorno e chi, come Orazio Motta e figlio, in diversi giorni in quanto partiti con il loro camper da Siracusa... Complimenti da tutti noi!!

Il fine settimana precedente il Campionato del Mondo, sabato e domenica 26 e 27 luglio, si è svolta nello stesso luogo una gara di Coppa del Mondo, prevista evidentemente per testare l'organizzazione ed alla quale tutti i nostri concorrenti hanno partecipato a spese proprie non ottenendo purtroppo buoni risultati.

La cerimonia di inaugurazione di lunedì (???) 28 luglio è stata molto modesta e priva di interesse per la maggior parte dei partecipanti (circa 500 anime pie) in quanto non c'è stata sfilata, non c'è stata alzabandiera, non c'è stata un minimo di ufficialità se non i discorsi, solo in francese, di alcuni maggiorenni del Comune che non hanno di certo risvegliato l'attenzione da parte dei partecipanti. Un costosissimo filmato, proiettato su maxi schermo, raccontava i punti salienti di ogni nazione partecipante (per l'Italia ovviamente anche la pizza...!) ed ha preceduto una rappresentazione teatrale di tipo ecologico-catastrofico con ovvio recupero finale della vita attraverso l'acqua, il vento, le foglie..... argomento più che giusto ma trattato nel modo sbagliato, al punto da essere etichettato dalla maggior parte dei presenti come un polpettone noioso, catastrofico e poco intonato all'allegria, almeno nella giornata inaugurale, che dovrebbe essere patrimonio di un campionato sportivo. Insomma una inaugurazione senz'altro deprimente!!

La gara

F2A

Luca Grossi già il primo giorno, complice il fresco della mattinata ed una prestazione super anche di tipo fisico, ha stampato un ottimo tempo che gli ha permesso di conquistare il terzo posto individuale a soli trecento metri dal vincitore, il solito immarcescibile Luis Paramon, lo spagnolo che ha vinto ormai una decina di campionati del Mondo ed altrettanti europei.

Ivo Pirazzoli ha confermato senza affanno la stessa velocità ottenuta in Italia mentre Sergio Tomelleri ha peggiorato la prestazione ottenuta in Italia, necessaria per essere selezionato, a causa di alcuni

Confronto tra due generazioni: da sx il modello di Maggi e poi quello di Jashenko gestito dai ns. ragazzi

inconvenienti al motore non riparabili in loco. Se solo avesse incrementato la modesta velocità ottenuta di un paio di chilometri la squadra avrebbe conquistato la medaglia d'argento e se.... Ma poiché con i se ed i ma non si fa la storia, occorre che il Tom nazionale si dia un mossa, anche perché è da anni che colleziona brutte figure ed alla fine diviene una vera palla al piede per la squadra. Purtroppo i ricambi sono... di là da venire e quindi occorre accontentarsi. Sono però

La grinta della combattata ucraina

riuscito a strappargli la promessa che ai prossimi europei cambierà motore e forse qualcosa di più potrà ottenere.

Comunque sia la squadra si è classificata al terzo posto ottenendo perciò un grosso risultato se teniamo conto che erano quasi venti anni che non conquistava una medaglia di pregio al campionato del Mondo di categoria.

F2B

Anche quest'anno siamo riusciti a presentare una squadra Senior decorosa soprattutto nella serietà partecipativa ma il tempo inclemente, la nostra abitudine a non volare o volare poco con il vento, qualche modello non all'altezza anche come estetica non ha permesso al nostro trio di ottenere una miglior posizione in classifica generale. Nella squadra era presente un esordiente, Giacomo Felici, che, ovviamente, all'inizio era attanagliato dalla emozione mentre Mauro Fiussello, era provvisto, a mio parere, di un modello ormai obsoleto che non può dare di più. Da Alberto Maggi è venuta fuori la solita prestazione di buon livel-

Sopra: altra ragazzina, questa volta bielorusa, nel combat

Sotto: cosa si inventano nel T.R. - la doppia bottiglia di rifornimento. Anche così si diventa campioni del Mondo





lo ma senza acuti particolari anche perché, insisto, quel suo modello tipo old timer non se ne può più di vederlo su tutte le piste del mondo. Chissà che il prossimo anno il monzese non riveda l'incrollabile difesa del suo prodotto e si dia da fare con un modello un poco più in linea con le sue aspettative.

Fortunatamente Maurizio Milani ha confermato, mediante una serie di voli eccellenti, il titolo di Campione del Mondo conquistato in Spagna nel 2006 e Marco Valliera, l'altro junior, ha conquistato finalmente una medaglia che conta e cioè quella d'argento.

Questi nostri giovani sono un patrimonio importantissimo che abbiamo costruito a poco a poco nel tempo e che ci è costato molto denaro e molta fatica, ma quando si lavora così, quando si può sfruttare il talento innato e la fantasia dei giovani italiani, nessun traguardo è precluso. Chissà cosa avranno da dire ora quei benpensanti che mi hanno accusato di uccidere la categoria poiché avevo dotato, tramite la FIAM, sia Milani che Valliera dei modelli di Jatcenko!! Che hanno avuto fortuna, che la politica ha sovvertito il valore, che... ma lasciamo perdere e godiamoci questo loro doppio successo!

F2C

Qui il discorso si complica in quanto le prestazioni tecniche dei concorrenti degli altri paesi sono sempre più irraggiungibili dai nostri portacolori ormai da tempo sul viale del tramonto sia per l'età che per la cronica impossibilità di provare con continuità i prodotti che pur buoni debbono essere messi a punto con il misurino del farmacista. I motori ed i modelli non mancano, ma se i nostri non si metto-

no in testa che la velocità è inutile senza una partenza almeno al secondo colpo e senza un sistema di atterraggio che porti a spegnere ed a far atterrare il modello in un giro, il gap anche fisico con gli altri concorrenti diventerà una voragine.

Come al solito si è salvata, pur rimanendo fuori dalle semifinali che quest'anno erano a 12 concorrenti, la coppia Martini/Menozzi che pur vivendo ancora sugli allori (parlo del materiale) qualcosa di più potrebbe dare. Ma per essa, anzi per il pilota, vale sicuramente il fatto che è ormai diventato difficile reggere, per tutti i 100 giri, la velocità del modello e questo porta ad un progressivo decadimento della prestazione finale.

Alla fine i risultati ottenuti a Landres sono stati modesti ma io ritengo che con i nuovi regolamenti in vigore dal prossimo anno (cavi maggiorati e quindi velocità ridotta) i nostri un poco datati azzurri potranno nuovamente emergere e far valere estro e competenza.

F2D

Quest'anno ha esordito in maglia azzurra un nuovo Junior, Giuseppe Motta di Siracusa, di anni 13 che fin dal primo lancio a Landres ha stupito tutti passando agevolmente al secondo turno pur avendo di fronte un campione ucraino senior. Purtroppo negli incontri successivi non gli è stato possibile scalare la classifica anche perché nei due combattimenti persi si è sempre misurato con concorrenti senior molto più potenti e smalizati di lui e quindi l'effetto sorpresa si è rilevato non più vincente. Comunque grazie anche all'aiuto di suo padre Orazio Motta, meccanico per l'occasione, sono sicuro che i risultati a poco a poco arriveranno.

Dall'alto verso il basso.

I modelli dell'ungherese Attila....con l'ala in carbonio: per la sicurezza siamo al massimo...!

Luca Grossi da ex Campione del mondo Junior a terzo nei senior. L'immarcescibile Luis Parramon nuovamente Campione del Mondo F2A.

Bob Metkemeier ha realizzato questo leggerissimo motore per F2B.

La squadra F2B: da sx Valliera, Felici, Maggi, Fiussello, Milani

Basta avere pazienza ed insistere continuando a partecipare a competizioni, possibilmente a quelle all'estero.

Maurizio Anastasi, rientrato in squadra dopo la sosta forzata dello scorso anno, ha perso al secondo turno per un grave errore del suo meccanico Orazio Motta mentre Ettore Mancini ha raggiunto uno dei suoi migliori risultati di tutti i tempi giungendo fino al terzo combattimento.

D'altronde il Combat nel mondo è monopolio ormai da anni di Ucraini, Bielorusi e Russi. E' facile capire come mai, se si pensa che nei loro paesi i giovani che si impegnano in questa attività sportiva hanno, ancora oggi, crediti scolastici e sovvenzioni pubbliche.

Un velo pietoso stendo sul terzo concorrente in squadra, Antonello Cantatore, inspiegabilmente troppo nervoso e che ha collezionato due sonore sconfitte consecutive senza possibilità di appello.

Molto piacevoli sono state le serate passate nel campeggio (oddio, più che un campeggio era un terreno sistemato alla bell'e meglio, a due passi da un cantiere che durante la settimana ha inondato di polvere tutti i presenti e con servizi inesistenti) in quanto le famiglie Pirazzini, Milani, Valliera, Motta e quella formata dal trio Ballezio/Fiussello/Torchio, avevano costituito una sorta di fortino quasi inespugnabile denominata subito "Casa Italia" dove una catena di ristorazione aperta a tutti i concorrenti permetteva agli affamati di usufruire della cucina italiana anche attraverso serate gastronomiche a tema allietate dal suono della chitarra di Giacomo Felici (molto bravo) e dalla voce baritonale di Sergio Tomelleri, molto più intonato con la sua ugola che con il suo Profì!

Insomma ci siamo trovati tutti come in una bella famiglia patriarcale dove alla fine tutti i problemi e le fatiche della giornata passavano in secondo pia-

no.

L'organizzazione francese

Come è stata l'organizzazione francese? Da dimenticare!!! E' stata all'insegna della disorganizzazione: mancavano i cartelli indicatori, i punteggi e le schede nella gara di Coppa del Mondo e non so neanche se sono stati distribuiti i premi (e meno male che il Perret è il responsabile mondiale di questa attività!!!). La giornata inaugurale, come ho detto più sopra, è stata da dimenticare, la ristorazione era cara, modesta e mal organizzata, il capo degli organizzatori, sempre quel tronfio G.L. Perret, è stato di una maleducazione nei nostri confronti, ma anche di altri partecipanti, al limite della decenza, culminata con la quasi perdita delle licenze FAI recuperate solo a tarda notte da un partecipante italiano, non consegnate al caposquadra, come da regolamento.

Le medaglie conquistate

Il conteggio finale delle medaglie oltre che un record per la F2 è di grande soddisfazione: ben 4 sono state apposte sul collo degli Italiani. Siamo orgogliosi dell'oro di Maurizio Milani, dell'argento di Luca Valliera nella F2B, del bronzo di Luca Grossi (da poco diventato senior) e dell'altro bronzo conquistato dalla squadra nella F2A (Grossi, Pirazzoli, Tomelleri).

Insomma un grande risultato che non capitava da anni e ciò grazie sicuramente ai tanti giovani che da qualche tempo sono stati inseriti in squadra.

Adolfo Peracchi.

Dall'alto verso il basso.

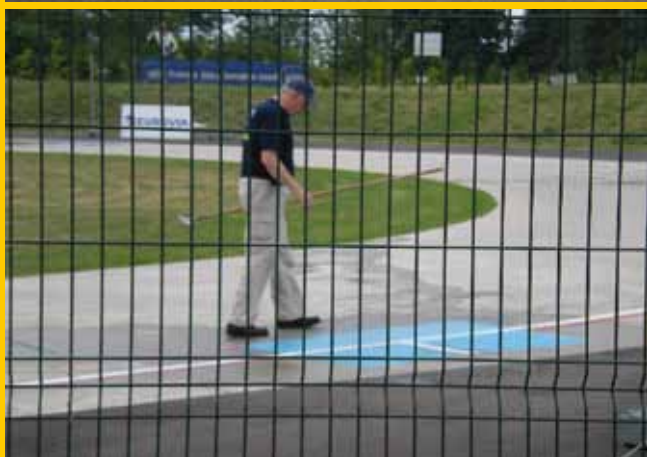
Giacomo Felici con il suo modello.

Tenerezze fra padre e figlio Motta prima del combattimento.

Ingresso alla pista di F2A.

Il giudice svizzero..... di team racing all'opera!!!

La linea Maginot dell'ultima guerra era a due passi da Landes. Ecco l'ingresso.



MAF

2008

Ed eccoci nuovamente qui.

Dopo Calcinatello, Orvieto e Siracusa ora tocca a Montalto Dora tenere alto il vessillo della FIAM.

Ed è un onore farlo, oltretutto in concomitanza con un importante anniversario per il Gruppo EOLO: il 60° della sua fondazione.

Al venerdì sera il numero degli iscritti inviati dai vari club era arrivato a 42, cifra ragguardevole visto il periodo tardo nel quale si è potuta effettuare questa manifestazione, più volte rinviata per motivi tecnici.

Al mattino del sabato, alle 08.00,

mentre mi recavo al campo dell'Eolo viaggiando immerso in una umida nebbiolina e ripassando nella memoria tutti gli item che concorrevano alla buona riuscita della manifestazione, mi sono ritrovato sul ponte che attraversava l'autostrada per Aosta, ed ho dovuto fermarmi: sotto di me, una bruma autunnale riempiva tutta la valle, lasciando emergere solo qua e là dei ciuffi di alberi, qualche campanile e con la cornice della Serra e del Mombarone da un lato e con Cavalleria dall'altro illuminato da un rosso sole nascente, rendeva lo

spettacolo incomparabile per la sua bellezza, simile ad un quadro del tardo 800...

Arrivato in loco, con il sole che ormai buca la nebbia, i modellisti più vispi ed arzilli avevano già iniziato a scaricare i modelli dalle autovetture, e lo staff dell'Eolo dava gli ultimi ritocchi alla struttura in modo da renderla più accogliente.

Con l'arrivo di Dorigoni e del suo personale staff, si è potuto iniziare a raccogliere le apparecchiature radio ed a stilare il programma dei voli.

Dopo aver convinto gli ultimi re-



Il Sukhoi 27 dello svizzero Walter Gäwiler

Montalto Dora

25 e 26 Ottobre 2008

calcitranti a consegnare la radio, si è potuto iniziare, ed erano già le 10.00.

Dopo un mio breve briefing, sulla piazzola n°1 si è piazzato Andrea Bonzano, del gruppo del Fontanone, per il primo lancio della giornata, presentando uno Yak 54 semiriproduzione in scala di circa 1:4 in un bellissimo coltello, subito dopo il decollo, poi trasformato in un 360°, torque-roll, salita con snap-roll e vite lenta, il tutto soltanto disturbato, come tutti i primi voli del mattino, da un dispettoso sole ancora troppo basso sui campi puntinati di trattori intenti nella semina; giusto per aprire subito il campo di volo ai nostri ospiti internazionali, il secondo volo è stato effettuato dal nostro carissimo amico svizzero Walter Gähwiler del club MG Worb (Munsingen – Svizzera), che a dispetto della sua invalidità alla mano destra ha ancora una volta stupito per la precisione con cui pilota il suo Sukhoi-27 motorizzato Behotec-180 del peso di 13,5 kg al decollo e velocità massima di 250 km/h. Dopo un breve volo del maestro A10 Thunderbolt II di Luciano De Pace del G.A.P. di Pianezza, obbligato a un veloce rientro per sicurezza dopo la perdita (fortunatamente non grave) in volo di un pannello della fusoliera, è toccato al nostro socio Franco Bucci con il suo Pitts Special, arrotondato in bellissime coreografie sottolineate dal fumogeno sapientemente utilizzato durante la performance. Dopo Giancarlo Casalegno, del gruppo del Fontanone, che ha portato in volo uno Zlin 50 L in

minciava timidamente a comparire sul campo, con bel volo coronato da una salita con in cima una fisler eseguita da manuale; l'orgoglio tricolore si è poi fatto sentire quando sulla pista è comparso Denny Monti, del G.A.P. di Pianezza, con la riproduzione con turbina dell'Aermacchi MB339 in livrea PAN dell'AM, modello il cui volo è stato molto realistico e affascinante, con passaggi bassi e veloci e tonneaux a botte tipici di questo tipo di velivolo.

Dopo una prima serie di aeromobili ad ala fissa, è poi giunta l'ora per una breve parentesi dell'ala rotante, precisamente un UH-1C Iroquis in scala 1:7,7 con motorizzazione elettrica di Mario Moretti, del GTE di Torino, il quale ha presentato un programma veramente molto articolato, molto realistico, con simulazione di ricerca di "soldati dispersi in Vietnam" (teatro operativo in cui è stato maggiormente impiegato questo velivolo) e varie altre manovre. Mentre il servizio di cucina sul nostro campo si stava attrezando e si invitavano le persone presenti a pranzare con noi, si è apprestato al volo Marco Rossaro del G.A.P. di Pianezza, con un EFA motorizzato Sim Jet 3000, il cui

menti e infine anche la figura del cobra, il tutto grazie alla configurazione canard di questo modello ed alle dita di Marco.

Il realismo ha quindi fatto da padrone sulla pista del gruppo Eolo con il team Goldoni del club New Helifly di Milano: abbiamo assistito a un bellissimo traino effettuato da un Piper in scala 1:2 motorizzato 3W 250 cc del peso di 80 kg e pilotato da Nicola Goldoni, con interni realisticamente ricostruiti alla perfezione (con bussola, orologio e indicatori termici delle canne funzionanti!) e luci ovviamente attive, che ha portato in quota un aliante ASW 27 pilotato da Edoardo Goldoni, in scala 1:2 e del peso di 20 kg; il volo è stato semplicemente reale e appena persi i riferimenti con il prato e gli alberi a terra non era proprio più possibile distinguere questi due modelli, né durante la salita né dopo lo sgancio, da aeromobili veri!

Dopo un volo di Nicola Pastorato dell'Associazione Modellisti Cossato con un P40 Thunderbolt motorizzato OS BGX 35 cc e con apertura alare di 220 cm, il nostro socio Mario Silvagni ha presentato parte del programma acrobatico di gara ufficiale con un Composite ARF - Impact F3A motorizzato Hacker C50 XL13 con potenza installata di 3kW, facendo vedere al pubblico un lato dell'aeromodellismo che forse conosce di meno, non quello della riproduzione o dell'acrobazia free-style ma dell'acro-

scala 1:4 circa con motore OS 108, era pronto sulla piazzola Rodolfo Mattis, dell'Aerobatixteam, con uno Yak 54 Tranchant Big Scale in scala 1:3,7 che ha soddisfatto il pubblico, che inco-

decollo ha ripulito per bene dalla polvere la parte finale della nostra pista (grazie Marco!) e il volo ha continuato con un susseguirsi di passaggi ad alta velocità, improvvisi rallenta-

bazia da gara, apparentemente più "noiosa" ma parimenti impegnativa. Il pranzo si avvicinava sempre di più e, prima di sederci finalmente tutti ai tavoli imbanditi, abbiamo assistito al





Il maestoso A10 Thunderbolt II di Luciano De Pace



L' EFA di Marco Rossaro



Il Piper in scala 1/2 del "team" Goldoni



Impact F3A elettrico di Mario Silvagni



MB339 in livrea PAN dell'AM di Denny Monti

volo del nostro socio Raimondo Reale, con il suo venerando F18, così lo definisco perché ha all'attivo più di 180 voli (tanti, eh, per un modello...), ma sempre scattante grazie alla potenza della turbina installata e capace di belle manovre grazie ai pollici del nostro amico Raimondo.

A riprendere si fa sempre fatica, con le pance piene e la voglia di un sonnellino pomeridiano incombente, ma dopo una quarantina di minuti di pausa, e magari un caffè come aiuto, ci ha pensato a farci risvegliare il rombo del motore dell'Ultimate Dash 300 di Aliasi, una semiriproduzione in scala 1:2,5 che nella giornata di sabato aveva montato sull'ala superiore una videocamera per delle belle riprese aeree e che durante l'acrobazia sembrava proprio voler stare più in rovescio che diritto, con un passaggio basso sull'asse pista da mozzafiato, con deriva a non più di 10 cm da terra! A seguire è decollato un altro ospite estero della manifestazione, Peter Rütimann, del club Diessenhofen (Basadingen, Svizzera), con il suo famoso L-39 Albatros in scala 1:5 motorizzato Jet-Cat P160 SE, il cui atterraggio è stato gradevolmente accorciato dai freni posti sulle ruote, come negli aerei veri; quindi è toccato al terzo componente del "Goldoni team", Paolo Goldoni, che ha presentato il biplano Ansaldo SVA in scala 1:3, con un volo spettacolare, come quello di D'Annunzio su Vienna per il lancio propagandistico di volantini. A seguire, mentre il pubblico del pomeriggio incominciava ad affluire sul campo e si cercava di tenere a bada la sua curiosità che lo spingeva fin troppo vicino all'area di volo, ha dato prova della sua abilità il nostro ospite Martin Lüthi, del club MG Burgdorf (Flamatt - Svizzera), ha presentato un bellissimo programma di volo con suo Sukhoi-27LG in scala 1:8,5 motorizzato Behotec JB 180, con un bell'otto verticale subito dopo 2 m di decollo, un tonneau in 4 tempi e alla fine del volo una bella discesa in rovescio lento sottolineata

dal sibilo della turbina al minimo dei giri.

Andrea Cento del gruppo Eolo, ha presentato il suo quarter mid-get con il quale farà il campionato pylon il prossimo anno, facendoci vedere una velocità folle!!!!!!

Quindi hanno volato lo Yak 54 motorizzato DL 50 in scala 1:4 circa di Franco Scarpa, del gruppo del Fontanone, che ci ha fatto vedere belle figure avendo un motore "generoso" su un modello leggero (8,5 kg), e l'elicottero da acrobazia 3D Freya Evo 90 del diametro rotore di 1,60 m di Sebastiano Gabutti, del GTE di Torino, che ci ha abituati a vedere spettacolari voli, se così si possono definire quegli "arrotondamenti" in aria del suo mezzo, ma che purtroppo stavolta ha distrutto il velivolo sul campo a causa di un servocomando che si è allentato durante le forti sollecitazioni dello spettacolo.

Mentre il pubblico assisteva alla ripetizione di buona parte dei voli del mattino, molti dei quali utilizzati come preparatori per la giornata di domenica, e mancando ancora parte dei modellisti che ci avrebbero raggiunto l'indomani, abbiamo assistito a un volo che si può definire particolare: Piermario Cavaggoni ha portato in volo un Avionik B5 F5B, utilizzato alle prove dei WAG 2009, motorizzato con un elettrico NEU 1510/1.5D rid. 6,7:1, che sfrecciava a 260 km/h per poi planare sibilando fino a 45 km/h, fare le sue basi come da programma, dare altri 2-3 secondi di motore, raggiungere vertiginose velocità e così via, consumando 250 Ah e terminando con un atterraggio di precisione su un fazzoletto di stoffa posto in mezzo al prato!

È stato poi il turno di Aliasi, questa volta con un altro modello, un GeeBee, dal volo difficile per la configurazione tozza e le ali talmente corte da essere quasi inesistenti, il peso di 12 kg: nato nel '30 per il pylon, il "cugino" vero con i suoi 859 Cv raggiungeva i 450 km/h, mentre questo bel modello ha volato con uno stile aggraziato e silen-

zioso, grazie alle marmitte a barilotto, concludendo con un atterraggio da manuale; siamo tutti rimasti profondamente colpiti poi dal mirabolante volo acrobatico del giovanissimo Marco Mazzucchelli del G.A. di Valceresio con il suo Velox acrobatico, che ha presentato un programma tutto free-style da togliere il fiato, con torque-roll a pochi cm da terra, las-vegas con tonneaux continui effettuati a c.a. 10 m di quota e altre manovre indescrivibili!

Quando la bruma della sera incominciava già a infastidire i piloti, si è pensato bene di non far più volare i modelli... radio-comandati!! Infatti l'ultimo volo di sabato è stato fatto da un velivolo UAV (Unmanned Aerial Vehicle), ossia l'Evolution, un velivolo sviluppato come dimostratore prestazionale dalla Pro S3 di Torino e portato sul campo del gruppo Eolo da Silvagni e Camatti. Tale velivolo, esclusi il decollo e l'atterraggio in quanto il software non era ancora stato ultimato, era una sorta di motoalante con a bordo una telecamera e, impostata una rotta GPS da eseguire sul nostro campo e controllato dal satellite, una volta lanciato e spenta la radio ha incominciato a seguire il reticolo impostato, trasmettendo sul computer a terra in diretta le immagini riprese dall'alto, effettuando anche le variazioni di quota previste, fino a completare il programma ed essere poi riagganciato dalla radio e condotto all'atterraggio.

Con la conclusione di questo lancio, e dopo aver disegnato una piantina a favore di coloro che non avevano capito come fare per raggiungere il ristorante per la cena, abbiamo chiuso la prima giornata della MAF.

Al ristorante, il "Circolo degli amici", ci siamo ritrovati alle 20.00 in una cinquantina con tanta voglia di mettere i piedi sotto il tavolo, e nella sala designata, cosa gradita: una bella stufa scoppiettante che diffondeva un accogliente caldo tepore.

Con l'arrivo delle portate, da parte di un'ottima cucina che si pone tra il tradizionale e la ri-

cerca, utilizzando ricette ormai perdute nel tempo, ognuno ha dato libero sfogo alla fame accumulata, inframezzando le portate con argomenti modellistici che non so quanto siano piaciuti alle signore, che da parte loro si erano attrezzate egregiamente tra loro con argomentazioni di tipo diverso...

Con l'arrivo del Presidente Peracchi, direttamente da Roma, l'assemblea del mangia, bevi e vola era così al completo in ogni settore ed ha portato a termine l'ardua impresa di non lasciare nulla nei piatti...

Ore 11.00, tutti a nanna (credo, ma non giuro) in previsione di una domenica impegnata.

I primi ad arrivare al mattino sono stati ovviamente i "disertori" del sabato, vuoi per lavoro, vuoi per la scuola dei figli, ecc. Ad aprire le danze è stato, come per sabato mattina, Andrea Bonzano con lo Yak 54, subito seguito dal rombo del biturbina A10 Thunderbolt II di Luciano De Pace: qui purtroppo si è consumato il più triste incidente della MAF, quando questo grande velivolo, costato molti mesi di accurato lavoro di riproduzione e pesante una trentina di chili, in seguito ad una risalita a tutto gas dopo un passaggio a bassa quota sull'asse pista, ha immediatamente perso quota dopo un'imbardata a causa dello spegnimento improvviso di una turbina, schiantandosi dietro una macchia di alberi sulla riva sinistra della Dora Baltea. Mentre parte del nostro staff aiutava la squadra di De Pace a recuperare i resti del velivolo, lo spettacolo è continuato con l'esibizione dell'Aermacchi MB339 di Denny Monti, che ha dato prova della sua bravura atterrando con un carrello posteriore retractor per problemi tecnici, ma senza apportare alcun danno al modello; quindi ha volato Rognini (si fa per dire) che ha dimostrato come si può volare senza le mani sulle cloche ma addirittura alzate, basta che ci siano quelle di Mazzucchelli.....al posto giusto. A seguire Francesco Mandriota, del G.A.P. di Pianezza, ha presen-



Mario Moretti con il suo UH-1C Iroquois in scala 1:7,7



Ultimate Dash 300 di Aliasi



Peter Rütimann con il suo famoso L-39 Albatros



SVA Ansaldo del "Goldoni Team"



Fokker E.III in scala 1:2 di Joseph Zammit Lewis



Lo Stinson L5 Sentinel di Stefano Rastello



Giovanni Bazzani con Claudio Dorigoni...



.... e con il Presidente della FIAM Adolfo Peracchi



Caramelle paracadutate da un ultraleggero

tato al pubblico, che domenica era abbastanza numeroso già al mattino, il suo CAP 232 in semiriproduzione, motorizzato DL 50, con un programma acrobatico. Dopo il volo di Nicola Pastorato con il suo P40 e dell'EFA di Marco Rossaro, il pubblico domenicale ha potuto assistere alle performance di Mario Moretti e del suo elicottero UH-1C in volo realistico; un altro elicottero ha seguito quello di Rossaro, ossia Sebastiano Gabutti si è rifatto dell'incidente di sabato portando in volo un elicottero fornito di fumogeno tricolore dalla durata notevole, con cui ha creato belle coreografie; Mario Silvagni, a dimostrazione di cosa significa fare dell'acrobazia F3A, ha portato in volo il suo Composite ARF - F3A Impact realizzando un po' di programma...., ha seguito un volo del nostro socio Raimondo Reale con l'F18, ed ad essere a fianco del pilota ed al padre come lo ero io, è stato molto simpatico sentire tutte le informazioni e i suggerimenti concitati che essi si scambiavano durante il volo, al fine di creare figure perfette e manovre in totale sicurezza.

Anche domenica, per coincidenza, Reale ha concluso i voli del mattino, e dopo che tutti si sono rifocillati presso la cucina che era stata allestita, come al sabato, presso il campo, nel primissimo pomeriggio i voli sono ripresi con Stefano Lamusta del C.S.I. Model di Alessandria e il suo F15 in scala 1:9 motorizzato con turbina, il cui volo è stato interamente commentato dal pilota stesso, un po'

per la simpatia dello stesso Lamusta, un po' per sgravare dal compito di speaker i nostri soliti due o tre soci ormai privi di voce che da 2 giorni commentavano tutti i voli; a seguire vi è stato un breve volo in coppia di Plinio Mandriota del G.A.P. di Pianezza con un BAe Hawk con ventola intubata elettrica e di Rodolfo Mattis con un Sabre anch'esso con ventola intubata elettrica.

Ha fatto la sua comparsa lo Stinson L5 Sentinel, in scala 1:3,75 di Stefano Rastello dell'AER.BI di Biella, che durante il volo ha stupito il pubblico con lancio di petardi, paracadutini, e due striscioni; si è quindi potuto assistere al volo di una bella riproduzione di un Fiat CR20 eseguita dal bravissimo Michele Rampone di Asti e per l'occasione portata in volo da Stefano Lamusta.

Un altro spettacolo si è offerto ai nostri occhi, con un pilota che da soli due anni ha preso in mano il radiocomando ma di strada ne ha già fatta moltissima: Andrea Sasso, del gruppo A.M.A., ha mostrato cosa sa fare con il suo Sukhoi-26 in scala 1:5... ma tra tutte le figure, quella che ha lasciato di stucco è stata la sua "firma", un torque-roll a un metro da terra, quindi quasi tutto motore e lui che con una mano afferra e tiene fermo il modello per la deriva per poi lasciarlo andare in verticale aggrappato al suo potente motore.

Traverso, del GAP di Pianezza, gruppo che si distingue per la perizia dei piloti e la loro versatilità, (si passa dai jet agli idro senza fare



Sopra: Il Boss della manifestazione Giovanni Bazzani
Sotto: la corsa verso le caramelle che scendono da cielo

una piega) ci ha portato il suo Synergy 90 della Z-line motorizzato da un Saito 100 da 17.5 cc. con cui fa cose turche.

Poi è stata la volta di Corrado Moro che, arrivato come rimpiazzo, si è guadagnato, a partire dal sabato, le ali di pilota ufficiale volando con maestria con il suo Eagle WC, elicottero motorizzato con un OS 91.

Circa a metà del pomeriggio, per aumentare ancor più il divertimento dei più piccoli (ma anche dei più grandi... siamo sinceri!) del folto pubblico ormai presente sul nostro campo, come ormai di consuetudine del gruppo Eolo alle grosse manifestazioni, abbiamo organizzato il decollo di un ultraleggero con due gondole esterne che hanno sganciato a bassa quota sulla pista e sui bambini, numerosissimi paracadutini con attaccate caramelle! Immaginatevi il divertimento per chi raccoglieva e per i genitori sbrodolanti nel vedere

la loro progenie in azione!!!!

Minniti da San Benigno, ci ha presentato il suo Katanone elettrico motorizzato Hacker, con il quale ci ha fatto vedere quanto è cresciuto come pilota in questi ultimi tempi.....

A seguire c'è stato il volo di Marco Valliera, della Scuola Modellismo di Ciriè, con un Power 3D con programma free-style, quindi Angelo Minici, con una splendida riproduzione di un Aermacchi MB339 con tanto di impianto luci, fusoliera rivettata e non monoblocco, fumogeno di un realismo esasperato e un volo semplicemente...da PAN! È stato nuovamente lasciato spazio alle riproduzioni d'epoca con Joseph Zammit Lewis, del G.A.P. di Pianezza, che ha presentato un bel Fokker E.III in scala 1:2 motorizzato DA 150, il cui volo è stato leggermente insicuro ma d'altra parte pienamente rispondente alla realtà dell'aereo riprodotto.

Poi è stata la volta di un modelli-

sta di cui non ricordo il nome e con il quale debbo scusarmi, che arrivato alla domenica pomeriggio ci ha fatto sognare con un aliante alle cui estremità alari erano attaccati due fumogeni colorati, che ci ha deliziati con dei bellissimi disegni in un cielo terso, come sulla tavolozza di un pittore.

Verso la fine della giornata il nostro socio Federico Spada ha portato in volo il suo elicottero Raptor 90, effettuando dei passaggi molto, ripeto molto bassi sul campo affianco alla pista; per finire la giornata, come per sabato, il pubblico ha assistito, questa volta anche su uno schermo più grande, montato apposta in previsione di una maggiore affluenza di gente, ad un'altra esibizione del velivolo UAV portato da Silvagni e Camatti.

Con il volo di Camatti, si conclude la parte "volata" della MAF, per lasciare luogo ad un momento dedicato alla chiamata di ogni partecipante, per la consegna di una medaglia in cristallo, raffigurante un aereo stilizzato e con le date del 60° del gruppo Eolo.

Inoltre, grazie alla perizia di un grande aeromodellista di Busto Arsizio, Roberto Vago, che di professione fa il "mastro vetraio", abbiamo consegnato dei piatti artistici in vetro fuso, riproducenti la grafica della medaglia.

Questi trofei sono stati consegnati a Rutimann del club Diessenhofen (CH) per la precisione del volo, a Luthi e Gahwiler del club MG Burgdorf (CH) per le acrobazie realizzate con i loro Jet, a Mazzucchelli, come il più giovane acrobatico della MAF, a Gabutti, come il più "estroso" elicotterista della manifestazione, a De Pace come "il più bel modello"... ma anche sfigato, ed al Presidente della FIAM che si sobbarca un lavoro massacrante per tutti noi.

... e poi, per coerenza, si è dato sfogo alla prima parte dell'enunciatore: mangia, bevi e vola, bruciando in meno di 10 min 8 Kg di pasticcini ed una dozzina di bottiglie di spumante, che rimarrà record locale fino al prossimo anno...

... a seguire, abbracci e baci come si usa per rinsaldare e perpetuare una amicizia modellistica che ci farà incontrare il prossimo anno.

Giovanni Bazzani
Giulio Fedele

Federazione Italiana Aero Modellismo (FIAM)

Sede legale e amministrativa: C.so di Porta Nuova 48 - 20121 Milano - tel: 02/62694268 - fax: 02/6552352

Accesso su Internet: www.fiamaero.it - Casella E-mail: fiam@fiamaero.it

La FIAM (Federazione Italiana Aero Modellismo), costituita a Milano il 13 Ottobre 1995 presso il Notaio A. Gallizia, è composta da Club aeromodellistici denominati Enti Federati, è retta da uno Statuto approvato dall'Aero Club d'Italia ed ha il proprio marchio registrato secondo le leggi vigenti.

La FIAM è l'unica Federazione Sportiva Aeronautica (FSA) autorizzata dall'Aero Club d'Italia, con delibera n° 1150 del 29 aprile 2005, a sovrintendere all'aeromodellismo italiano ed è anche l'unica FSA certificata ISO 9001:2000. Essa è così diretta:

Presidente Onorario: Luigi Giovenzana

Presidente: Adolfo Peracchi - Pubbliche Relazioni: Carlo D'Agostino - Consiglieri: Massimo Semoli (Vice Presidente), Maurizio Bertini, Roberto Leoni, Enrico Ornaghi, Franco Silva - Collegio dei Proviviri: Flaviano Fermi (Presidente), Sandro Schirru, Antonio Villari (supplente Sergio Rossani) - Revisori dei Conti (approvati dall'AeCI): Dr. Giancarlo Rizzani (Presidente), Rag. Michele Balzo, Dr. Paolo Sacchetti - Rappresentante dei Delegati Regionali: Orazio Guandalini - Rappresentante dei Responsabili di Categoria: Giancarlo Giulianetti (primo dei non eletti Claudio Dorigoni) - Rappresentante dei Giudici in attività: Valter Musetti (primo dei non eletti Giovanni Magazzù) - Rappresentante degli Atleti in attività: Gianfranco Maggi (primo dei non eletti Giuseppe Martinengo).

L'organizzazione capillare nelle diverse Regioni italiane è affidata ai Delegati Regionali, eletti a norma di Statuto, ai quali ci si può rivolgere in qualsiasi momento. Essi sono:

-Abruzzo e Molise	Cesare Ricciuti	Tel. 085/9749556 - 349/3147995	cesaric@alice.it
-Calabria	Paolo Cricenti	Tel. 328/8160040 - 0963/591364	paolo.cricenti@gmail.com
-Campania:	Marcello Benevento	Tel. 081/8662940	beneventom@libero.it
-Friuli-Venezia Giulia:	Luca Lusin	Tel. 0434/611309	luca.lusin@libero.it
-Lazio:	Andrea Grasselli	Tel. 347/2656054	aladin.grasselli@tin.it
-Liguria:	Alessandro Rosina	Tel. 348/0716202	sandro.rosina@aeronautica.it
-Piemonte/Valle d'Aosta:	Giovanni Bazzani	Tel. 0125/611418 - 348/3003321	g.bazzani1@gmail.com
-Puglia	Giovanni Chiarlone	Tel. 099/7763236 - 328/7193416	giovanni.chiarlone@libero.it
-Sardegna:	Gianluca Altea	Tel. 070/571987 - 339/3204400	gianluca.altea@tiscali.it
-Sicilia:	Claudio Scambia	Tel. 095/7804351 - 347/2418990	scambia@unime.it
-Toscana:	Luciano Zanchi	Tel. 339/7265757	zanchi.luciano@virgilio.it
-Trentino-Alto Adige:	Claudio Dorigoni	Tel. 0461/945752 - 347/7206708	claudio.dorigoni@gatrentino.it
-Umbria:	Renzo Iannone	Tel. 0763/340725 - 360/616783	emaiano@beactive.it
-Veneto:	Elio Zanin	Tel. 0422/951441	eliozanin@virgilio.it

L'iscrizione alla FIAM, che può avvenire anche in corso d'anno, è aperta a tutti i Club che abbiano per scopo la gestione dell'attività aeromodellistica in Italia, sia sportiva che amatoriale.

L'iscrizione alla FIAM dà diritto a fregiarsi del titolo di Ente Federato e di essere iscritto nel registro delle società sportive del CONI che rilascia agli stessi una speciale password che permette l'accesso ai servizi offerti.

L'Ente Federato ottiene dalla FIAM tutti i documenti necessari per partecipare all'attività agonistica sia della FIAM che dell'AeCI.

La quota associativa (con o senza assicurazione) è valida dal 31 marzo dell'anno in corso e termina il 31 marzo dell'anno successivo. L'iscrizione a nuovo deve essere ratificata statutariamente dal Consiglio Federale.

L'Ente Federato partecipa alla vita associativa della FIAM, ottiene per tutti i propri soci la tessera sociale personalizzata e può sottoscrivere lo Speciale Programma Assicurativo che si compone di tre polizze: la prima garantisce la **Responsabilità Civile** verso Terzi fino ad un massimale di Euro 4.000.000,00, valida sia per l'Ente Federato sottoscrittore che per i relativi soci, la seconda garantisce gli **Infortunati** (Euro 60.000,00 per morte ed Euro 60.000,00 per Invalidità Permanente) del singolo socio e la terza riguarda la **Difesa Legale** del singolo socio fino alla concorrenza di Euro 25.000,00 per anno assicurativo.

Inoltre il socio FIAM riceve il notiziario semestrale "L'INFORMATORE FIAM" mentre il Presidente ed il Segretario dell'Ente Federato ottengono tutte le notizie utili, fiscali e legali, per la gestione del proprio Club tramite gli specifici collaboratori operanti in sede.

Sul sito ufficiale della FIAM (www.fiamaero.it) è possibile trovare ampia documentazione sulle modalità d'iscrizione, sugli scopi sociali, sulle garanzie previste dalle polizze assicurative, sugli Enti Federati operanti in Italia, sull'attività svolta; inoltre contiene il calendario delle manifestazioni, fotografie di momenti particolari, la scuola ed altro ancora.

Scrivendo all'indirizzo di posta elettronica della FIAM (fiam@fiamaero.it) o direttamente a quello dei collaboratori indicati nella pagina "contatti" è possibile avere tutte le informazioni.

La segreteria, gestita dalle sig.re Paola Battaini e Isabella Cornaggia, opera tutti i giorni dal lunedì al venerdì dalle 9,00 alle 13.00.

"L'Informatore FIAM" è la rivista ufficiale della FIAM

Editore: Federazione Italiana Aero Modellismo (FIAM)

sede legale ed amministrativa: C.so di Porta Nuova 48 - 20121 Milano

Iscrizione al registro nazionale della Stampa n. 06048 del 19/11/97

Registrazione presso il Tribunale di Milano n. 469 del 20/07/1996

Direttore Responsabile: Carlo d'Agostino - Direttore Editoriale: Roberto Leoni - Redattore: Franco Silva

Stampa: Gruppo Stampa GB S.r.l. Viale Spagna 154 - 20093 Cologno Monzese (Mi)

Questo numero è stato chiuso il 10 Luglio 2009



Ogni posto è buono per appoggiarli...!

Quello che diamo è salvo, quello che sentiamo è perso

E' nell'ottica di questa filosofia di vita che ho accettato con entusiasmo di collaborare con l'amico ed espertissimo Ivano Busatto per organizzare una serie di incontri per dare i primi rudimenti di aeromodellismo ai ragazzi dell'Oratorio di Lainate (Mi).

Come prevedevo è stata un'esperienza assolutamente positiva. Siamo stati a contatto con una ventina di ragazzi di quarta e quinta elementare assieme ai quali, grazie al supporto (fornitura di 10 scatole di montaggio) del nostro presidente Adolfo Peracchi, abbiamo costruito i dieci balsetta stimolando la curiosità e la creatività dei ragazzi che nell'ultimo incontro si sono impegnati al massimo per il massacro, ma gioiosi di vedere in volo queste piccole quanto efficaci "macchine volanti".

Il contatto con i giovani travasa esperienza e raccoglie energia chiudendo un meraviglioso cerchio virtuoso.

Auguri.

Antonino Pollio



Modelli pronti e da finire sotto la regia di Ivano Busatto



All'aperto con Tonino Pollio



I modelli forniti dalla FIAM



Tutti all'opera



Come effettuare un bel lancio

