

# 25° IDROMEETING INTERNAZIONALE

## Memorial Max Comolli

Biandronno- Lago di Varese, 31 agosto - 1° settembre 2019



Carlo MARTEGANI

Foto di Piermario Nazari,  
Luca Leone, Tonino Mizzan Ju

Cinque lustri sono passati e nel silenzio alto del lungola-go, godendomi la fresca e dolce chiarezza mattutina, mi abbandono a qualche considerazione, approfittando di questi preziosi momenti. Tanti sono i modelli che si sono presentati ai miei occhi a terra e in volo in questi anni. Soprattutto le riproduzioni in scala fedele o semi-scale che hanno fatto diventare l'idroscalo di Biandronno il luogo della memoria e della conservazione del patrimonio aeronautico europeo da molti invidiato. Escludendo i "gommoli", sempre più in diminuzione, Biandronno

è ormai diventato, per gli appassionati, un "museo volante" incastonato in una natura ancora intatta. Vi sono due categorie di aeromodellisti: quelli che considerano il proprio idromodello un giocattolo più o meno sofisticato per puro divertimento e quelli che associano alla costruzione di una riproduzione volante la sua collocazione storica ed il suo impiego civile o militare. Questi ultimi sono una sorta di artigiani aeronautici, ormai sempre meno numerosi, che cercano di utilizzare le tecniche di costruzione impiegate in passato. La loro attività si pone quasi a metà fra scienza e arte.

Alcune riproduzioni, di altissimo pregio, sono degne d'inserimento in un'antologia sulla storia del volo e sulla cultura museale. Questo tradizionale appuntamento di fine estate dedicato ai fanatici dell'hydroavion, per dirla alla francese, è divenuto il fiore all'occhiello del Gruppo Aeromodellisti Valceresio, sezione locale dell'aero Club di Varese, col suo Presidente Gianluigi Giannoni che si è fatto carico delle incombenze burocratiche e del supporto di speaker, garantendo standard di qualità e sicurezza necessari e dando la massima visibilità attraverso Internet, stampa e social media, come afferma,

nella sua puntuale relazione, il direttore di manifestazione sig. Paolo Geminiani in costante contatto radio sulle frequenze di Milano info e Calcinato radio. Quest'edizione sarà ricordata negli annali per una massiccia partecipazione di modellisti stranieri: tredici tedeschi, un austriaco ed uno svizzero su un numero chiuso di trenta che, oltre alla tranquillità della pista liquida, apprezzano la location perfettamente idonea per questo genere di attività aeromodellistica, godendo di un fantastico contorno paesaggistico. Il meteo è stato favorevole se si esclude una brumetta il sabato mattina. Per dovere

## ONALE

di cronaca, citerò tutti i presenti. Per primo Jonah Ritter (D) Con una bella riproduzione del Dornier J Wahl (balena) che ha sfoderato decolli e ammaraggi alla vaselina. Collaudato nel 1924 il prototipo del Wahl era un monoplano ad ala alta con pinne laterali e due motori in tandem in gondola in linea con lo scafo.

Venne costruito in Italia su licenza dalla CIMASA e dalla Piaggio ed impiegato in ambito civile e militare come idroricognitore.

Due Wahl vennero impiegati dall'esploratore Amundsen nel tentativo di raggiungere il Polo Nord nel 1925.

Il fratello Quentin Ritter ha portato in volo sicuro e realistico un Dornier Rs.1 (nave Volante) del 1915.

Il prototipo, all'epoca il più grande aereo del mondo di costruzione tutta metallica, era un biplano con tre motori spingenti. Non poté andare in volo perché una grande tempesta lo distrusse. Andreas Ritter, il terzo fratello, ci ha mostrato un Dornier Rs.4 NAS (1926) da 2.86 m di apertura, scala 1:10, 13,5 Kg ben fatto e

Il Dornier Rs.1 di Quentin Ritter.



Il volo in coppia degli MC 72 Di De Santi e Biscotti.



Il Caproni Ca100 di Fiori.

propulso da quattro Hacker A 40 da 700 W l'uno. Volo realistico anche se silenzioso, velocità in scala ed eliche di legno a wafer. Il prototipo era un monoplano ad ala alta con pinne laterali, quattro motori in due gondole-tandem, usato come aereo di linea dalla Lufthansa. Andrea Bischel (D) sempre fedele al suo DH-2 Beaver (3,3 m di apertura, 20 Kg) dalla finitura impeccabile ed un realismo di volo affascinante, propulso da un Lehner. Il prototipo nacque nel '46



Il Supermarine S 6 di Atzmüller.



Il Savoia S 55 di Rimoldi.

a seguito delle richieste del Dipartimento Territori e Foreste dell'Ontario che richiedeva un trasporto leggero, robusto e affidabile con caratteristiche STOL e possibilità di operare come idrovolante (7 passeggeri) specialmente nelle zone più selvagge. Nonostante la produzione sia cessata nel '67, centinaia di Beaver volano ancora.

Bernd Schweikhardt (D) ci ha portato un Pilatus Porter PC-6 (da 2,72 m di apertura 12,5 Kg) propulso da un Rotomax 50cc con 12s LiPo da 5000 mAh. Il prototipo è un monomotore ad ala alta con caratteristiche STOL, robusto e tuttofare, prodotto dalla svizzera Pilatus



Il Dornier Do 24 di Breitingner.

Aircraft dagli anni '60. Sempre suoi e portati in volo: un Piper J3 Cub ed uno Shrimp con motore in pinna. Rolf Breitingner (D), ormai

prossimo a prendere la cittadinanza biadronnese, ha presentato il suo inseparabile Dornier Do 24 (trimotore da 2,7 m di a. 9,6 kg)

tabria andato distrutto sul Garda a primavera. Si tratta di un Aviat Husky (2,16 m, 6 Kg) altrettanto di buona fattura, ben rifinito e messo a punto per un volo plastico come si addice ai suoi pollici. Il prototipo è un velivolo leggero e maneggevole, due posti in tandem ad ala alta, prodotto negli Stati Uniti negli anni '80. Ideale come osservatore, pattugliamento frontiere, lotta contro il bracconaggio degli elefanti e per il traino alianti. Eric Daubler (D) ci ha portato un acrobatico F3A vintage Pico IV da 1,6 m con motore Rossi 60 RC quasi totalmente autocostruito. Giacomo Passalacqua è giunto da Pavia col suo immancabile Piaggio P6 Ter poco o per nulla riprodotto.



L'Henri Farman HF 19 di Martegani.

Notevoli gli scarichi come il reale e il simulacro della mitragliatrice Lewis.

Volo maestoso, un po' veloce, ma sempre realistico.

Il prototipo venne collaudato nel 1928 ed usato come ricognitore catapultabile da imbarcare sugli incrociatori. Giovanni Cattaneo, con Domenico Baudino pilota, hanno portato ancora una volta il Macchi M 33 interamente autocostruito e figlio del noto idrocorsa a scafo centrale realizzato dall'Aeronautica Macchi per la Coppa Schneider del 1925 a Baltimora. Dei due idrocorsa solo quello di De Briganti arrivò in finale classificandosi 3°. Secondo modello dei torinesi un Grumman Goose del 1936. Il prototipo era una barca volante anfibia bimotore usata come velivolo pendolare (8 posti per uomini d'affari). Molti i ruoli militari, da combattimento, da addestramento e guardia costiera. Ginetto Rimoldi, con Giuseppe Biscotti pilota, ha portato un S 55 elettrico

interamente autocostruito con buona fedeltà di scala e ben dettagliato. Realistico e plastico il volo controllato dai pollici di Biscotti.

Il prototipo, nato come idrobombardiere/aerosilurante bimotore in tandem, venne progettato dall'ing. Marchetti nel 1923 e fu protagonista per un decennio di svariati ruoli nella Regia Aeronautica con le celebri trasvolate atlantiche di Italo Balbo.

Carlo Martegani, con Umberto De Santi pilota, ha sfoderato il Cant Z 501, ormai arcinoto e famoso. Operativo da 10 anni, ma sempre affascinante e realistico per la gioia dei fotografi e con il canto del suo potente MVVS 45 cc a benzina. Ammirato da migliaia di spettatori attirati dalle Frecce tricolori, ha volato sul Lago d'Iseo in occasione del 17° Memorial Stoppani, sempre affidato ai pollici di De Santi. E' ormai diventato un'icona per Biandronno grazie alle sue linee pulite ed alla sua



*Il Piaggio P6 Ter di Passalacqua.*



*Il Grumman Goose di Cattaneo.*

*Il Dornier Rs.4 NAS di Andreas Ritter.*





*Il Fokker D VII di Canella.*

imponenza in volo.

Il prototipo fu progettato dall'ing. Zappata nel '34 e poi costruito dalla Divisione Aeronautica dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, oltre che dall'Aeronautica Sicula, come ricognitore marittimo, bombardiere sul territorio nemico e per missioni di salvataggio in alto mare. Con Mario Stoppani, il Gabbiano I-AGIL fu detentore di primati mondiali di distanza per idrovolanti. Affidato al pilota Masini, Carlo ha mostrato anche la splendida e rara riproduzione dell'Henri Farman HF 19 (1613) da 2,7 m di apertura, motorizzato elettrico. Un vero intrico di montanti, tiranti e tela, anch'esso beniamino dei fotografi. Con due motori a doppia corona 14 cilindri Gnome (160 hp) il prototipo ha visto la luce nei cantieri della Société des Avions Henri e Maurice Farman, alle porte di Parigi, nell'era pionieristica dell'aviazione. Nella primavera del 1913 partecipò al Meeting d'hydroaeroplanes a Monaco in occasione della 1° edizione della Coppa Schneider, gara che il pilota Fischer non poté concludere per problemi ai galleggianti che, a causa del mare mosso, provocarono una cappottatura ed un ribaltamento. Renzo Fiori, fedelissimo al suo Caproni Ca 100 idro in livrea verde, lo ha portato in un

volo sempre sicuro e realistico. Riproduce in semi-scala il noto biplano da turismo e addestramento basico per la RUNA negli anni '30, usato da Balbo per promuovere la cultura aeronautica di massa. Renzo ha riprodotto il famoso esemplare operativo presso l'Aero Club di Como. Paolo Nazari ha messo in acqua e portato in volo realistico un Canadair C1 415 in livrea gialla con le insegne dei vigili del fuoco e della Protezione Civile, spinto da due motori elettrici. Troppo noto e molto riprodotto questo bimotore anfibia è stato concepito, nella configurazione primaria, per la lotta aerea antincendio, ma anche per il pattugliamento marittimo, la ricerca e il soccorso in mare. Vittorio Canella ha portato

in volo la riproduzione di un biplano da caccia della 1° Guerra Mondiale d'impostazione classica; si tratta del Fokker D VII trasformato in idro per l'idromeeting dato che il prototipo esisteva solo in versione terrestre. Volo realistico e un po' acrobatico. Per noie radio verrà a contatto con l'acqua prematuramente dopo aver volato

in coppia con l'M 19. Arnim Selinka (D) assiduo frequentatore della nostra manifestazione da più di dieci anni ed affezionato al suo inconfondibile Dornier Do 18, si è esibito quasi sempre in coppia con il Do 24 di Breitinger dimostrando una padronanza dello spazio aereo non comune e facendosi applaudire per decolli, ammaraggi e tocca e va impeccabili. L'aereo riproduce l'omonimo idrovolante a scafo centrale con due sponson degli anni '30. Ricognitore marittimo a grande autonomia nel Mare del Nord, ma anche operativo su rotte transatlantiche con due motori diesel in tandem. Luca Albinola replica la sua semi-riproduzione del Grumman HU-16A Albatros tutto autocostituito in legno.



*Il Macchi M19 di Masciocchi.*



*Il Cant-Z 501 di Martegani.*

E' la copia in piccolo dell' icona esposta al museo di Vigna di Valle. Prodotto negli USA a partire dagli anni '40 come anfibia destinato ad operare in pieno oceano a lungo raggio per ricerca e soccorso anche in condizioni di mare agitato. Raggiunto un buon affiatamento col suo modello dalla finitura impeccabile, ci ha offerto voli realistici e plastici. Di Pietro Masciocchi il Macchi M19 affidato ai pollici di Luca Altieri che ci ha mostrato voli realistici e sicuri. Costruito nel 1920 dall'azienda varesina come unico esemplare destinato alla 4ª edizione della Coppa Schneider a Venezia, fu collaudato sulle stesse acque dell'idromeeting partendo dal porto della Schiranna. A Venezia Lido, il pilota Zanetti non riuscì a completare il circuito e fu costretto al ritiro per l'albero motore danneggiato. Axel Stokle (D) anche lui come Daiger ha messo in acqua un Aviat Husky semi-scale da kit dal volo sicuro. Come secondo modello un Grumman Albatross e come terzo un De Havilland CH6 Twin Otter da 2 m il cui prototipo, nato negli anni '60, diventò famoso per la robustezza, la grande affidabilità e le capacità STOL. Andreas Roiter (A) ci ha

mostrato un Dornier DO 24 ATT, un po' più piccolo di quello di Breitingger, riprodotto la variante post bellica restaurata e rimotorizzata con tre turboelica. Secondo modello di Roiter, un Piper Pa 18 dal volo sicuro. Michael Breitenmosert (CH) ha presentato un Pinniped 1 ed un Grumman Wildcatfish (Pesce gatto selvatico) che riproduce un idrovolante da combattimento (1943) per la guerra nel Pacifico. Terzo modello un Piper J3 Cub da 2,7 m. Tutti con motorizzazione elettrica. Bernd Maier (D) aveva un Cessna 170 dal volo sicuro. Secondo modello, un Grumman Albatros da 1,6 m. Di Arnold Atzmuller abbiamo ammirato un Supermarine S6 da 1,8 m ben fatto e dal volo realistico. Riproduzione semi-scale dell'S6 vincitore della Coppa Schneider del 1929 e precursore dell'S6B che vincerà definitivamente il trofeo. George Schlegel (D) aveva un Husky da scatola Graupner messo a punto per voli sicuri. Thomas Ekle (D) ci ha ripresentato il Cocaine acrobatico ben rifinito e messo a punto. Michele Tozzo un Beaver RTF dal volo plastico e sicuro. Quirico Munaretto è arrivato con il suo Cessna 150 RTF



Il DHC-2 Beaver di Bischel.



Il Pilatus Porter PC 6 di Schweikhadt.

(E-Flite) dal volo realistico. Luca Brumana ha portato un Calmato elettrico Kyo-sho. Michele Villa aveva il vetusto, ma glorioso Raid One, libera interpretazione del Raid 15 di Rosario Prezioso, ha fatto numeri acrobatici accompagnati dal rombo del suo OS 60. Umberto De Santi e Giuseppe Biscotti, con due MC 72 Sebart, si sono prodotti in un programma di volteggi in coppia strappando applausi dal pubblico presente. Augusto Pozzi ci ha riportato un Northstar autocostruito veloce e semiacrobatico. Oltre cento i voli nei due giorni. La propulsione elettrica per tutti i Tedeschi l'ha fatta da padrone. Nessun incidente di rilievo e grande soddisfazione da parte di tutti i partecipanti che hanno molto gradito il supporto logistico della Pro Loco ed il riconoscimento

sotto forma di prodotti enogastronomici del territorio confezionati dalle signore Manuela e Laura Martegani. Gradita la partecipazione delle autorità: Sindaco e assessori del Comune di Biandronno, Presidente dell'A.A.A. di Gallarate con il duo vice, Presidente della locale Protezione Civile e Presidente della Pro Loco. Un grazie sincero e grande a tutti coloro che hanno dato una mano nell'allestimento dei gazebo, nella gestione della barca recuperi, nella gestione computerizzata dei voli, nel lavoro preliminare di raccolta delle adesioni e a chi ha fatto avere al sottoscritto le foto dell'intera manifestazione. A tutti un arrivederci alla 26ª edizione nei giorni 29-30 agosto 2020.



Martegani e Giannoni con il Sindaco di Biandronno.

Carlo Martegani  
marteganicarlo@libero.it