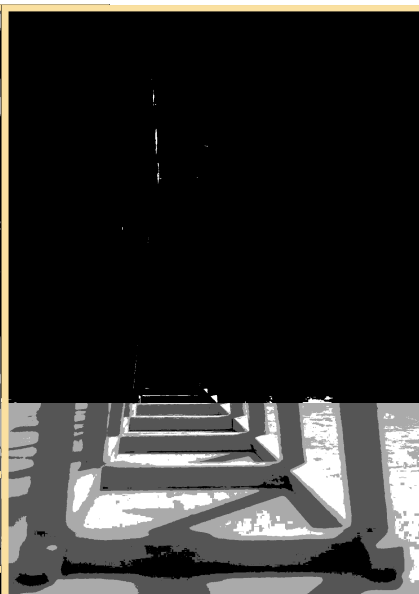


L'ACQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 56

Luglio - Agosto 2011



Il «MERCURIO» di A. Castellani



SAM 2001 L' AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Giovanni Ridenti**
Via di S.Godenzo, 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. 0532.280.064
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

- Dalla Redazione	M. Zunica	“	1
- La penna al Segretario	G. Carbini	“	2
- L'Aquilone 1944-1945	M. Zunica	“	3
- Volo elettrico	F. Galè	“	4
- La coclea in aeromodellismo	D. Vescovi	“	5
- L'Esso pericoloso ordigno	G. Lusso	“	7
- Il motore Delmo 49	Carbini Lusso Lavasseur	“	8
- Coppa Tevere 1^ prova	C. Santoni	“	13
- Raduno del M. Fasce.	G. Mascherpa	“	16
- Tomboy Rally 2010/11	C. Santoni	“	18
- Calendario attività	Segreteria	“	24

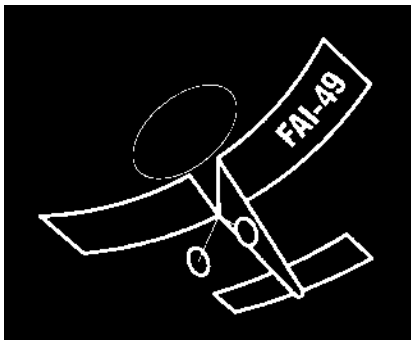


Nella terza di copertina
Istruzioni per l'uso

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da Carbini, Fabbri, Lavasseur, Lusso, Mascherpa, Santoni, Vescovi, Zunica; la documentazione grafica elaborata e tratta dagli archivi di Vescovi e Zunica.

Nella prima di copertina "Alcuni momenti della costruzione del Mercurio di Castellani". Nella quarta "Un bel M.A.-2 realizzato da Mario Gandolfi"; foto tratta da SAM 35 Speaks.

DALLA REDAZIONE



Luglio e agosto sono mesi pesanti: il caldo, le ferie, la mancanza delle collaborazioni, il tutto condito dalle bizzesze del PC, le cartucce del colore esaurite e naturalmente ... i negozi chiusi!

Oggi 10 agosto, a menabò ultimato, va in tilt anche la stampante e quindi non mi è possibile correggere le bozze dal vivo!?

Mi metto così a trafficare tra le mie 'scorte' per portare un modello al Raduno di Pavullo e riaffiorano vecchi ricordi: il richiamo per la generazione a cavallo degli anni trenta verso una località che ha visto lo svolgersi di indimenticabili manifestazioni di volo a vela e di aeromodellismo prima, e poi di memorabili rimpatriate con la SAM.

Evidentemente Pavullo è un'attrattiva ancora oggi se con una giornata torrida, che ha sconsigliato molti dei 'meno giovani' (!?) a lanciare, i partecipanti sono stati numerosi, giunti anche dalla Toscana, dalla Liguria e dal Veneto. La canicola ovviamente ha consigliato la ricerca di frescura nell'improbabile ombra di un albero dalle foglie troppo rade e ci siamo messi a disquisire sulla vexata questio modello italiano sì, modello italiano no, e sulle tecniche di costruzione e di rivestimento di oggi e di 'allora' traendo lo spunto da un Mercurio di Castellani.

Si è subito avvertita una netta diversificazione di pensiero. Quello della generazione degli anni trenta che allora disdegnava il modello altrui, pur apprezzandolo e magari rielaborando qualche particolare, che disegnava il modello e lo realizzava trascorrendo molte ore al banco di lavoro e quello delle generazioni successive - di 'volatori' - meno portate al lavoro manuale e che preferiscono le scatole di montaggio prerogativa del mercato americano o al più il disegno al naturale purché con tutti i particolari. Da qui sammisti italiani che si occupano prevalentemente di modelli d'oltreoceano.

Si è subito avvertita una netta diversificazione di pensiero. Quello della generazione degli anni trenta che allora disdegnava il modello altrui, pur apprezzandolo e magari rielaborando qualche particolare, che disegnava il modello e lo realizzava trascorrendo molte ore al banco di lavoro e quello delle generazioni successive - di 'volatori' - meno portate al lavoro manuale e che preferiscono le scatole di montaggio prerogativa del mercato americano o al più il disegno al naturale purché con tutti i particolari. Da qui sammisti italiani che si occupano prevalentemente di modelli d'oltreoceano.

Nulla di nuovo, dunque.

Al ritorno riflettevo però sulla soddisfazione che proverei a riscoprire i tritici dei modelli che ancora gusto in ingiallite foto, magari vergati sul rovescio di manifesti i più disparati (come lo 'Scricciolo' di Fea ad es.), su carta da pacchi, su fogli ove poter tracciare una linea, dei Pelegi, dei Piattelli, dei Tione, degli Obino, dei Ciampolini, dei Barthel, dei Tosaroni, dei Papalia, dei Feruglio e dei tanti, tanti altri nomi che è impossibile ricordare.

Mi sono chiesto quanti di quei nomi sono noti ai nostri interlocutori - agli attuali volatori - appunto! Riflessioni che non sono una critica verso chi apprezza 'momenti' differenti dal mio ma che inducono solo a lontane nostalgie a quegli scarni, essenziali tritici a quei personalissimi irripetibili modelli dalla variegata vivacità di tipi, dai tempi di volo affidati alla generosità delle termiche e all'agilità delle gambe ... e riscopri l'anagrafe !!!

Marcello Zunica

LA PENNA AL SEGRETARIO



In seguito all'acquisto di un nuovo PC, ho avuto qualche problema col trasferimento dell'elenco dei vostri indirizzi e-mail. Per alcuni mi sono ritrovato anche con 4 indirizzi.

Siccome mi risulta difficile distinguere quali siano in uso e quali no, vi prego di inviarmi una mail per comunicarmi quali siano quelli ancora validi.

Controllando l'elenco soci, mi sono reso conto che non ho i dati anagrafici di tutti. Significa che mi sono perso, o non ho ricevuto, le schede anagrafiche. Se trovate allegata una scheda significa che non ho i vostri dati, per cui siete pregati di compilarla e rispedirmela, anche via mail.

Poiché mancano solo 4 mesi a fine anno ritengo opportuno fare un bilancio della situazione sociale. I soci ordinari sono 205. Se consideriamo il limite dei sessant'anni, vediamo che siamo suddivisi equamente tra chi li ha già raggiunti e chi no. La cosa è confortante perché dimostra che l'interesse per i modelli d'epoca e per la costruzione "tradizionale" non è morto e che possiamo pensare con serenità al futuro.

Dalla cartina allegata potete vedere invece la distribuzione geografica. Nettamente in testa troviamo il Lazio con 50 soci; seguono la Sicilia con 29, la Lombardia con 23, il Veneto con 19 e l'Emilia con 19. Seguono quasi tutte le altre regioni con numeri dal 9 all'1 e chiudono il Trentino, il Molise e la Sardegna che non hanno nessun socio.

6 sono gli stranieri.



Riprendo l'invito di Marcello chiedendo a tutti voi di collaborare inviando notizie sulla vostra attività, sulle vostre costruzioni e sul vostro archivio. Se non siete convinti di avere cose interessanti, potete contattare Marcello preventivamente.

Pino Carbini

L'AQUILONE 1944-1945

Dopo i DVD de L'Aquilone degli anni '30 e quelli del '41-'42-'43 e della storia del Gruppo Fiat (AexA) dal 1949 al 2009 ecco che ERALDO PADOVANO ci regala gli introvabili dodici numeri de L'AQUILONE (1944-45 appunto) che comparvero quando l'Italia era tragicamente divisa dal fronte di guerra.

Fu chiamato a dirigere il Giornale, edito dalla Unione Nazionale Aeronautica (U.N.A.), Alberto Ostali e i dodici numeri usciti con regolarità quindicinale vanno dal 15.08.44 allo 01.02.45. Da notare che in così breve tempo cambiò tre volte testata e se dapprima conservò il taglio tradizionale, seppure semplificato, negli ultimi tre numeri assunse un sapore più anonimo, come si vede anche dall'inserito.

Dal punto di vista estetico-formale la presentazione del DVD appare più spartana, anche per difficoltà finanziarie come accenna l'A., rispetto ai precedenti prodotti ma dal punto di vista della leggibilità e dell'interesse ciò nulla toglie all'importanza di questa proposta. E giustamente nella sua nota l'A. ricorda che viene presentato un documento 'introvabile' sia per l'oggettiva impossibilità di acquistare il giornale in buona parte dell'Italia sia perchè 'i più grandi' erano coinvolti in drammatiche vicende.

Così la prima parte scritta da Eraldo è uno spaccato di storia vissuta per chi è nato a cavallo degli anni '30: ho fatte mie le sue sensazioni che ho vissuto ai piedi del Gran Sasso con negli occhi quegli alianti militari che volteggiavano in un cielo terso ma che erano il preludio di un momento buio per il nostro Paese. Ritornando alle nostre piccole cose, per noi al sud continuavano gli anni del vecchio ormai esaurito Aquilone, per quelli al nord si proponevano altri dodici numeri che non avevano certo il sapore e la vivacità di quelli dei dieci anni precedenti.

Ed è proprio su questi contenuti che si sofferma Eraldo: la sensazione che si perdono le tracce di avvenimenti programmati ma di cui non si conoscono gli esiti; la scomparsa di collaboratori, la sensazione che anche l'opera di propaganda si dissolva con il proseguo degli eventi tanto che sembra un presagio l'esclusiva presentazione di articoli tecnici nell'ultimo numero.

Ma a sfogliare quelle pagine ingiallite, dalle tonalità differenti, dal tratto indeciso, dai microscopici tritici perlopiù di veleggiatori o elastico - pochi per la verità - si intende la precarietà nella quale si stava operando al punto che fanno notizia anche il costo e la borsa nera dei prodotti necessari per costruire un modello.

Eraldo conclude con: *«La terza nascita (de L'Aquilone ndr) avverrà dopo che si sarà ristabilita la quiete con la fine delle ostilità. Ne sarà padre ancora Gastone Martini, ma sarà un'altra storia.*

Grazie Eraldo e adesso cosa hai in mente di proporci?

Marcello Zunica



Quando si intende trasformare in elettrico un motomodello oppure un modello ad elastico d'epoca, la prima domanda che viene in mente è *quanta potenza bisogna installare?*

Su questo argomento sono stati scritti eruditi articoli e trattazioni approfondite. Su un vecchio (*si fa per dire ...*) numero di SILENT FLY (dic-gen 1994) ho trovato un semplice procedimento di calcolo, che qui ripresento, chiedendo sin d'ora scusa a coloro che già lo conoscessero. Basta una semplice calcolatrice tascabile, non serve il computer.

Definiamo i parametri necessari:

P_{\min}	= Watt	potenza minima per stare in volo
M	= grammi	peso al decollo
S	= dm ²	superficie alare
M/S	= g/dm ²	carico alare
P_{mot}	= Watt	potenza del motore elettrico

La potenza minima per il sostentamento risulta dalla relazione empirica

$$P_{\min} = 2 \cdot M / 1000 \cdot \sqrt{M/S}$$

Il valore M/S non è altro che il carico alare al decollo, quindi comprendente anche quanto dovuto all'eventuale sistema di radioguida (servi, ricevente, batteria e accessori).

Esempio: M = 1900 grammi S = 30 dm² M/S = 1900/30 = 63,30 g/dm²

Arrotondiamo a 64 g/dm².

La potenza minima risulta uguale a:

$$P_{\min} = 1900 \cdot 2 / 1000 \cdot \sqrt{64} = 3,8 \cdot 8 = 30,4$$

A questo punto entra in gioco il rendimento dell'elica, che è - a livello aeromodellistico - un dato piuttosto aleatorio; assumiamo prudenzialmente che sia compreso tra R 0.65 ed R 0.70.

E' ora la volta del solito fattore K (*performance factor*), che sintetizza un sacco di cose e cosette varie, impossibili da inserire in un calcolo razionale. Le prestazioni del nostro modello saranno - press'a poco - le seguenti:

Appena, appena	1
Salita lenta, media prestazione	1,5-2
Decollo da terra, rollio, looping dopo affondata	2-2.5
Decollo da terra, acrobazie a volontà	2.5-3
Eccellente	3-4
Super !!!	< 5

Per il nostro ipotetico *oldtimer* sopraccitato, se scegliamo K = 2 ed R = 0.65 avremo

$$P_{\text{mot}} = 30 \cdot 2 / 0.65 = 93 \text{ Watt}$$

Va da se che il fattore K va scelto secondo il tipo di modello *oldtimer* che si vuole convertire in elettrico (veleggiatore, elastico, motomodello da durata, acrobatico, ecc.) ovviamente bisognerà prendere in esame le strutture del nostro modello, per verificare se possono sopportare le sollecitazioni indotte dalla conversione in elettrico. Si può fare in modo semplice, come già dimostrato in questa pubblicazione.

Chi ha esperienza con motori elettrici, potrebbe verificare l'attendibilità di questo procedimento, scelto a caso tra le decine comparse sulle riviste specializzate nei decenni scorsi.

Ferdinando Galè (La ... pecheronza)

LA COCLEA IN AEROMODELLISMO

La coclea, o «Vite di Archimede», è una macchina nota fin dall'antichità e usata per il sollevamento di liquidi o materiali incoerenti, quali granaglie o ghiaie fini. Per il sollevamento delle acque viene usata ampiamente tutt'oggi, principalmente nei Paesi Bassi, ove il controllo dei terreni strappati al mare è incombente e continuo.

L'uso della Vite di Archimede per lo spostamento di fluidi è quindi comune, ma non quello dello spostamento di gas o, nella fattispecie, di aria.

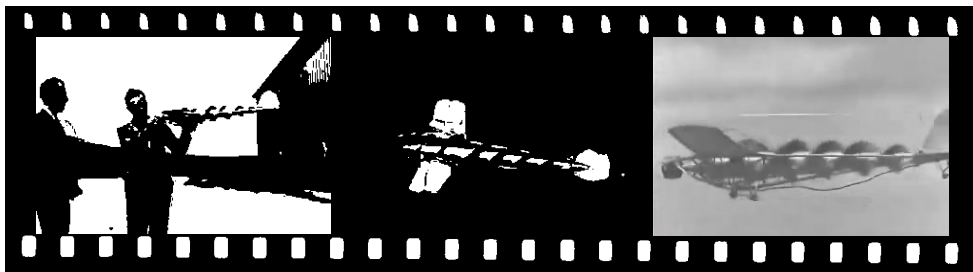


Sbiadita ma sufficientemente leggibile l'immagine del probabile autore del modello "spinto" dalla coclea.

Per spostare all'indietro l'aria, e fornire quindi spinta per il volo degli aerei, sin dalla nascita dell'aviazione si è fatto ricorso all'elica: la stessa cosa è avvenuta in aeromodellismo, dove l'elica è mossa da un motore a scoppio o ad aria compressa o da una matassa elastica. Non avevamo mai visto usare per gli stessi scopi una coclea, fin quando non ci siamo imbattuti in un film LUCE del 1935, ove si vede un tale di Rapid City, nel South Dakota, con in mano un modello che presenta la fusoliera costituita praticamente da una vite di Archimede, oltretutto non cilindrica, ma sagomata a forma di buona penetrazione. Dalle immagini non molto chiare, sembra che la coclea sia posta in rotazione da una matassa elastica alloggiata nel tubo centrale; un esile telaio regge ali e piani e supporta un piccolo inutile carrello.

Una serie di fotogrammi mostra il modello apparentemente in volo per un breve tratto: in realtà due gancetti appendono il modello ad un cavo teso fra un palo ed il muro di un

capannone. Il modello non vola quindi affatto, ma riesce comunque a muoversi lungo il filo, segno che un po' di spinta la coclea riesce a fornirla. Come si può intuire, il rendimento del complesso è bassissimo: sarebbe risultato un po' migliore costruendo la coclea cilindrica e non sagomata e soprattutto intubandola; (del resto, anche le eliche rendono meglio intubate).



Tre fotogrammi - appena leggibili - tratti da un film LUCE del 1935 dove si «intravede» l'autore del marchingegno in parola, lo stesso a riposo e probabilmente in volo. Comunque un bell'esempio di recupero storico!

Da ciò che è dato vedere, quel tale di Rapid City appare soddisfatto della sua creatura, almeno quanto poteva essere soddisfatto un aeromodellista del South Dakota nel 1935. A parte il goffo tentativo di spacciarlo per un modello davvero volante, resta comunque la realizzazione di un'idea un po' balzana ma, se dio vuole, al di fuori degli schemi classici e standardizzati, che può trovare un piccolo posto nella storia dell'aeromodellismo.

Daniele Vescovi (luglio 2011)



Una suggestiva immagine dell'ESSO recuperata da ESSO (cfr. AQ 54 p.6)

L'«ESSO»: UN PERICOLOSO ORDIGNO BELLICO

Avventura vissuta dal cugino Sante che 'il secolo scorso' mi trasmise il bacillo aeromodellistico e mi aiutò nelle prime costruzioni e voli.

Estate 1944, tre giovani aeromodellisti torinesi, Sante-Angelo-Pasqualino, con al loro attivo un paio di piccoli veleggiatori sul metro di apertura alare, finita la scuola, decidono di costruire un modello più grande mettendo in comune le loro scarse disponibilità finanziarie. La scelta è presto fatta, utilizzando i piani dell'ESSO, pubblicati sull'Aquilone dell'anno precedente, si risparmia il costo del disegno, in più l'Esso è abbastanza semplice da fare tenendo conto della loro esperienza.

Lavorando a tre il modello è rapidamente finito, ricoperto in pergamena vegetale, più robusta della carta velina e molto meno cara della carta MOVO. Fusoliera rossa, ali e timoni gialli, sull'ala destra sono incollate in carta velina nera le loro iniziali S.A.P.

Zona di volo una vasta area pianeggiante degradante verso il fiume Dora, nell'area nord-ovest di Torino. Nella zona c'è anche una piccola collinetta che permette di «volare in pendio». Negli anni sessanta la zona è diventata il parco pubblico della Pellerina .

Il centraggio con planate a mano si rivela molto rapido ed iniziano i lanci con il cavo e «dal pendio». Anche per ragioni di sicurezza iniziano a lanciare con una trentina di metri di cavo che presto arrivarono a 50/60.

Un bel giorno il modello prende una termichetta e spostato dal vento finisce a qualche metro da un posto di blocco installato sulla strada che circonda la zona. I militari si avvicinano incuriositi ma notando la sigla S.A.P. si mettono immediatamente in copertura, interpretando la sigla come «Squadra Azione Partigiana» e temendo che potesse camuffare un ordigno esplosivo. Dopo qualche minuto arrivarono trafelati i tre comparì, immediata reazione dei militari che intimano loro l'alt, avrebbe potuto essere una squadra di kamikaze. Sempre stando al coperto ordinano ad uno di loro di raccogliere il possibile ordigno. I tre comparì, temendo pericolose reazioni, eseguono alquanto stupiti ma contemporaneamente iniziano a spiegare che si tratta solo di un veleggiatore lanciato con un cavo. Dopo una lunga discussione i militari accettano la versione loro fornita ma, a scanso di sorprese, portano i tre giovani ed il 'pericoloso' modello al comando che per fortuna era nella medesima zona della città. Dopo l'arrivo dei genitori ed ulteriori discussioni viene imposto di togliere immediatamente le sigle incriminate dall'ala e di andare a volare in altra zona. I tre amici rispettarono la richiesta e per qualche tempo spostarono la zona nella quale volavano e ridussero il cavo, ma poi ripresero come prima dopo aver controllato che il posto di blocco era stato tolto.

Come finì l'Esso? Come finirono moltissimi volo libero prima dell'invenzione dell'antitermica. Un bel giorno agganciò una termica con i fiocchi, spari dalla vista oltre la Dora e nonostante lunghe ricerche non venne mai ritrovato; ma nel frattempo le vacanze erano terminate e l'attività aeromodellistica sospesa sino all'estate seguente fortunatamente con situazione politica ... molto più calma.

Gianco Lusso (giugno 2011)

Per gentile concessione di Bernard Levasseur, presidente dell'Associazione (francese) degli Amatori degli Aeromodelli Anziani (AAAA), pubblichiamo un suo articolo, comparso sul n. 104 del loro Notiziario, su un interessante motore «policarburante».

NUOVA TECNICA - IL MOTORE «DELMO 49»

Caratteristiche tecniche

- Cilindrata 5 cm³
- Alesaggio 17 mm
- Corsa 22 mm
- Accensione per compressione o per glow-plug
- Regime 6.000 - 10.000 giri/min
- Cilindro in acciaio speciale trattato.
- Pistone in ghisa pressofusa.
- Albero motore in acciaio speciale ricavato da pieno, montato su cuscinetto a sfere.
- Biella di acciaio temprato.
- Carter in lega di alluminio
- Distributore rotante nella parte posteriore del carter
- Compressione variabile brevetto Delmo.
- Peso 200 grammi.

Il motore Delmo-49 è stato particolarmente studiato in previsione dell'impiego pratico della candela Glow-Plug. Se quest'ultima permette di ottenere più potenza per un dato motore grazie a carburanti speciali, il suo utilizzo si è rivelato difficile con motori standard, perché richiede una compressione ben definita. Il motore Delmo-49 rimuove ogni difficoltà di avviamento grazie alla compressione variabile che permette di ottenere facilmente l'impostazione corretta per i carburanti più diversi. Infatti, il Delmo-49 funziona bene con benzina normale, col gasolio, con l'alcool denaturato e col metanolo e si avvia anche senza l'aiuto del Glow-Plug con il normale carburante per auto-accensione contenente una certa percentuale di etere.

Ovviamente la velocità di rotazione varia a seconda del potere calorico del carburante utilizzato.

Per gli utenti che vogliono prima di tutto la facilità d'uso, forniamo il motore Delmo-49 ad auto-accensione a compressione variabile, per il quale si consiglia la seguente miscela:

Etere farmaceutico	60%
olio auto molto fluido	40%

Alcuni consigli

Prima di montare in modo permanente il vostro motore su un aereo o una barca, fatelo girare su un banco prova con un elica di grandi dimensioni, al fine di conoscere appieno come funziona. Finirà così di rodarsi e poi non avrete alcun problema ad usarlo.

Per il modello a Glow-Plug munirsi di una pinza o, meglio ancora, di una batteria da 4 volt. Collegare uno dei poli alla massa del motore e l'altro all'elettrodo centrale della Glow-Plug con un filo munito di pinza. Una volta che il motore è in funzione, rimuovere questa connessione e lui conti-

nuerà a funzionare da solo, la candela si manterrà rossa per il calore delle esplosioni.

In caso di cadute violente, evitare il gesto meccanico che è quello di girare l'elica. Assicurarsi prima che non siano entrati nel cilindro polvere, sabbia o corpi estranei. In questo caso, smontatelo e pulitelo con cura, assieme al pistone, con un po' di benzina o di petrolio.

Avviamento

Dopo aver riempito il serbatoio con la miscela scelta, preliminarmente filtrata, girare la rotella zigrinata montata sul carburatore in modo da chiudere la presa d'aria. Voi siete così nella posizione iniziale di avviamento. Aprire lo spillo di un giro e mezzo circa. Poi lanciare l'elica vigorosamente in senso antiorario, tenendola il più possibile vicino al mozzo.

Se la leva di compressione è posizionata bene e il carburante arriva normalmente al carburatore, la partenza deve essere immediata.

Per ottenere la massima velocità, aumentare il flusso di carburante aprendo di circa mezzo giro lo spillo. Quindi ruotare lentamente la rotella zigrinata aprendo la presa d'aria per far raggiungere al motore la sua massima velocità di rotazione.

Ritoccare leggermente lo spillo se necessario. Se il motore smette di funzionare quando si apre l'aria, aumentare un po' di più il flusso di carburante.

Questa regolazione è data come un'indicazione su cosa fare, perché la posizione esatta dello spillo e della leva di compressione variano a seconda della viscosità del carburante impiegato e della sua temperatura di accensione.

Noi non possiamo dunque indicare in anticipo la posizione precisa di questi organi.

Alcuni carburanti

Per il funzionamento in auto-accensione:

- | | |
|--------------------------|-----|
| - Etere farmaceutico | 60% |
| - Olio auto molto fluido | 40% |

Per il funzionamento Glow Plug:

- | | |
|--------------------------|-----|
| - Benzina auto normale | 80% |
| - Olio auto molto fluido | 20% |
| - Gasolio | 70% |
| - Olio auto molto fluido | 20% |
| - Etere farmaceutico | 10% |
| - Alcool denaturato | 70% |
| - Olio di ricino | 30% |
| - Metanolo | 70% |
| - Olio di ricino | 30% |
| - Metanolo | 50% |
| - Benzina | 20% |
| - Olio di ricino | 30% |

Per i nostri motori consigliamo l'uso di candelel *Glow-Plug-Pognon Gergovia* con filamento di platino.

Questo testo proviene da una copia del manuale sul Delmo 49 la cui riproduzione si è rivelata difficile. Peccato per l'autenticità. Alcuni segni del tempo sono stati lasciati volontariamente.

Il motore - come da foto riportate nella pagina di fronte - costruito da Raoul Delbrel è una versione migliorata della prima del 1945, che aveva l'aspirazione dal cilindro:

Delmo = Delbrel motore.

Acquistato da J. Verdun, il venditore, vedendo il marchio, l'aveva preso per un motore russo. Quando non si è a conoscenza, il dubbio è possibile.

I «Delmo» erano dei buoni motori, ben costruiti. Il sistema di regolazione della compressione è originale. La camicia è chiusa nella parte superiore e viene fatta scorrere verticalmente nel cilindro tramite la ghiera portacandela filettata. Ha un indice, è possibile vedere la tacca (foto 3 e 5); inoltre nella foto 5 è stata rimossa la ghiera per la regolazione della compressione: si vede la parte superiore della camicia, la filettatura per la glow, e la tacca. Una specie di chiavetta scorrevole che si innesta in una feritoia della camicia per impedirne i movimenti rotatori. Nella foto 4 una vista dall'alto dell'anello di regolazione della compressione e la sua leva riportata e saldata.

Peccato che la candela non sia una «Pognon».

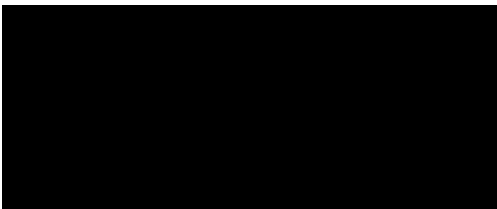
Infine nella foto 6, le varie parti del motore dopo lo smontaggio. Si possono ammirare la qualità delle fusioni in conchiglia, particolarmente nette (foto 2) (stampi metallici, probabilmente in ghisa più facile da lavorare e che tengono bene il calore).

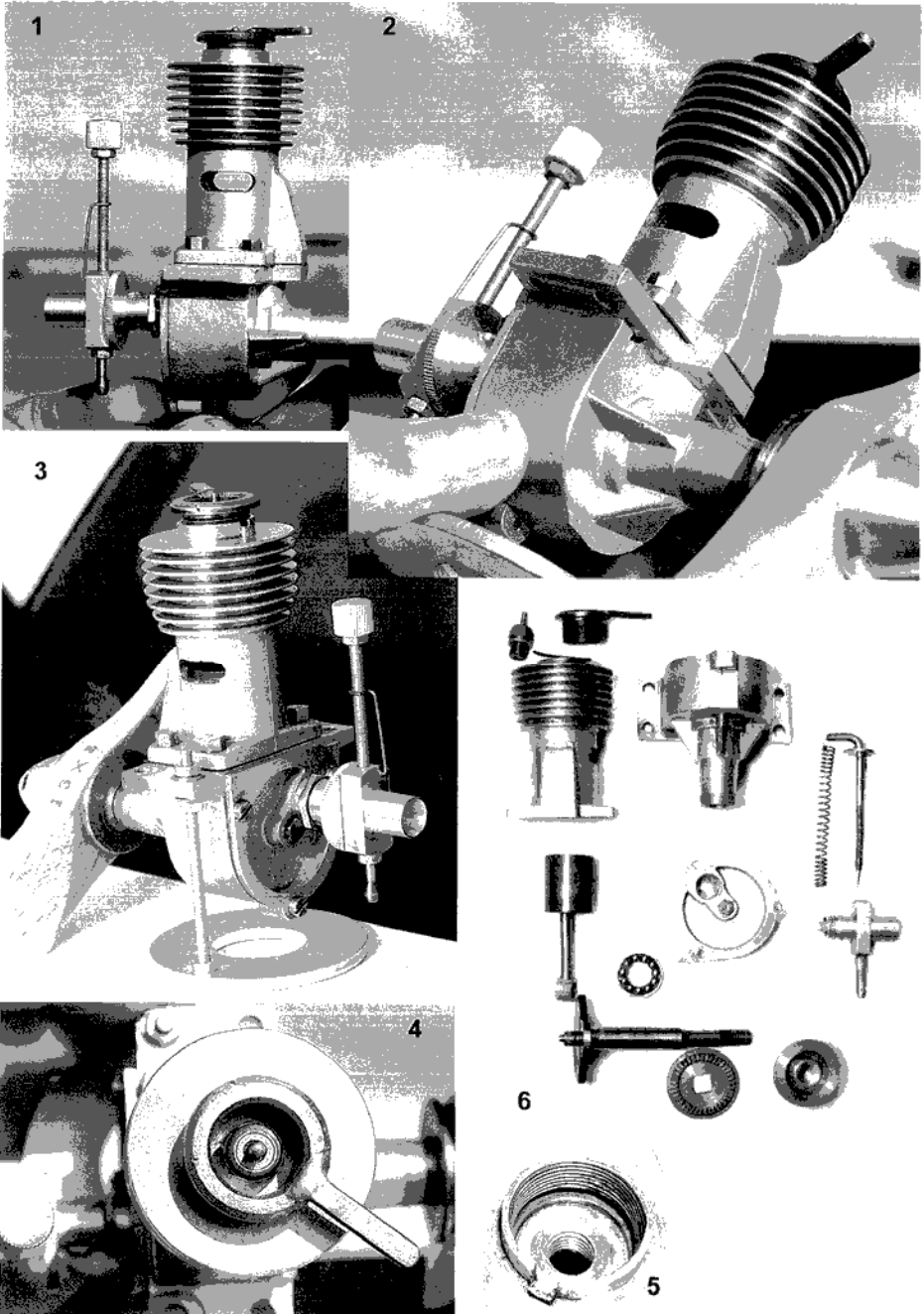
Il dettaglio dei pezzi mostra l'uso di materiali di qualità, cosa per l'epoca inaspettata che comunque dimostra l'esperienza di Raoul Delbrel. Tanto di cappello!

La revisione è stata affidata a Noel Leduc, che ci ha inviato alcune note:

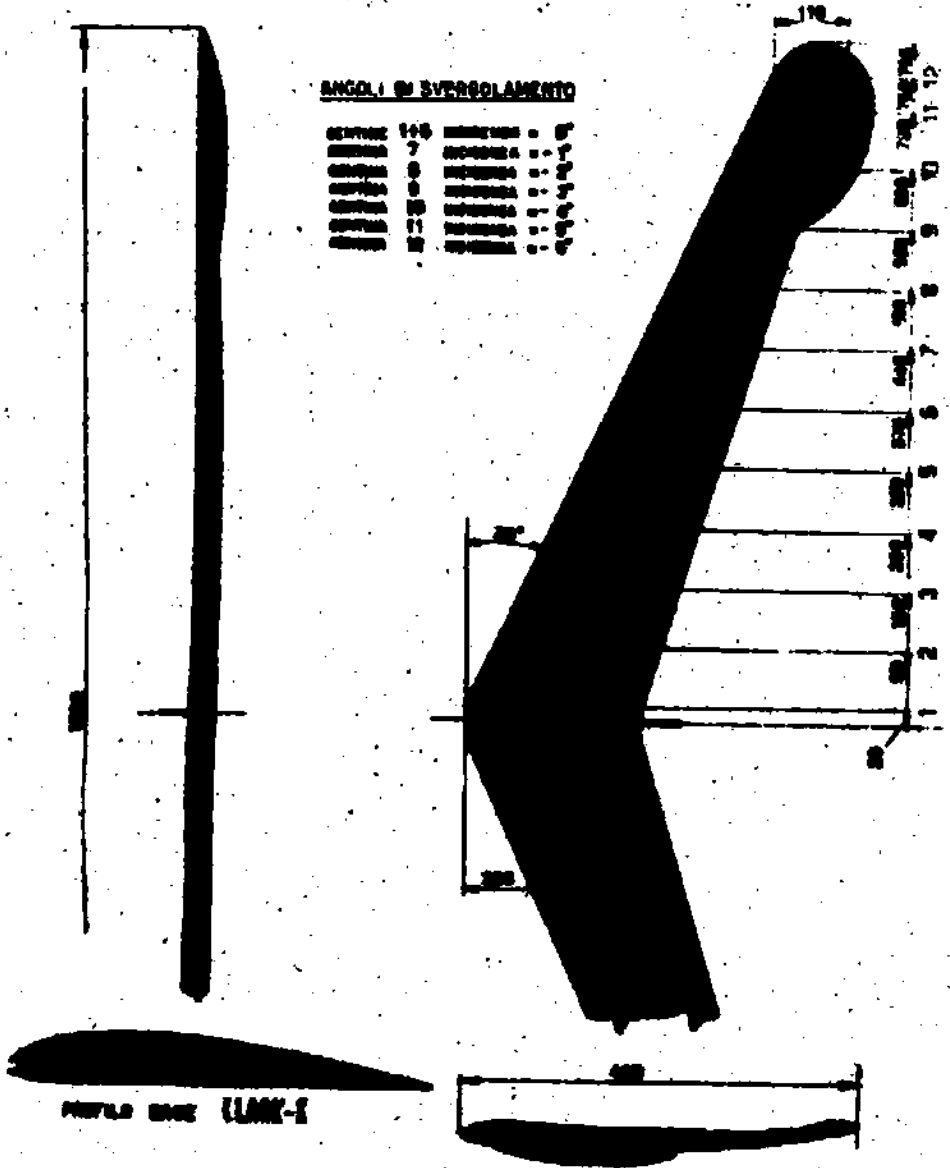
- Carburatore di tipo automobilistico (Solex semplificato)
- Camicia scorrevole tipo Panhard
- *Carburante Glow:*
25% olio di ricino - 75% metanolo
- *Carburante per auto-accensione:*
30% olio SAE 80 - 20% petrolio - 50% di etere.
- *Elica in legno:*
per il Glow 10x6 Top Flite, Zinger o altro
per l'autoaccensione 11x6
- *Avviamento:* 2 gocce sul pistone, 2 o 3 aspirazioni con starter chiuso, candela collegata e attenzione alle dita, parte veloce. Aprire lo starter, regolare lo spillo e la compressione per ottenere il funzionamento più veloce e più regolare con l'elica scelta.

*Traduzione a cura:
di Pino Carbini con la supervisione di Gianfranco Lusso
assistenza tecnica di Bernard Levasseur*





Il «G-3» un tuttala di Egidio Galli (da Alata - 1/1946)



G-3 di Egidio Galli
CAP. MILANO

GARE - RADUNI - MANIFESTAZIONI

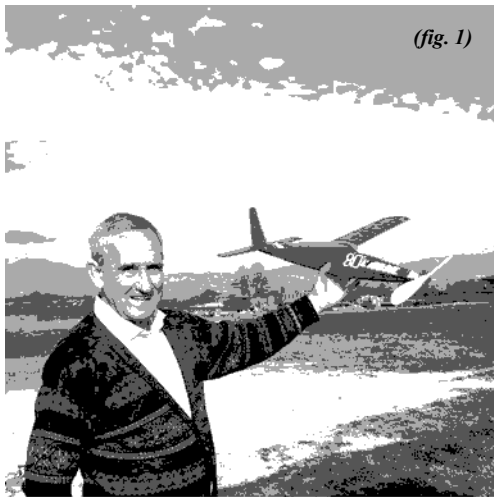
Coppa Tevere - 1° prova Rieti 28 Marzo 2011

Come da alcuni anni succede in quel di Rieti si svolge la prima gara della stagione sportiva Romana O.T. che coincide con l'inizio della primavera. Come sempre il primo appuntamento sportivo, di sportivo ha ben poco, sia per il fatto che la formula "sport" di competitivo in senso stretto ha poco, sia per il fatto che i modellisti, come la natura che li circonda del resto, si risvegliano a nuova vita. Immaginatevi tante piccole marmotte che, appena risvegliate dal letargo invernale, aprono gli occhi al primo tiepido sole del primo mattino di ora legale di questo 2011; così i modellisti di Roma e dintorni si presentano, alla spicciolata, sulla pista di Rieti tendenzialmente presto, anche se questo è un termine molto relativo perché molto dipende dal fatto che abbiano o no, provveduto a regolare gli orologi sull'ora legale al loro coricarsi la sera precedente.

Il primo in pista a raccattare la rugiada è l'insossidabile Gazzea, che anche questo anno ha raccolto il mio invito a portarsi dietro qualche sano modello da volo libero, che scalpita come un puledro nell'attesa che l'erba si asciughi un poco per poter collaudare il suo nuovo modello ad elastico, che questa volta è un bel "65", senza che si inzuppi irreparabilmente al primo atterraggio (*fig. 1*). Prometto di dare più notizie di questo bel modelletto scovato da Luigi in un articolo dedicato con tanto di tritico e commento, ma per adesso vi invito ad ammirare la foto che ritrae il muso del modello con il logo della nostra rivista, fatto a mano dal nostro amico, in occasione dell'ottantesimo anniversario dalla fondazione della gloriosa testata al quale ha voluto dedicare la sua realizza-

zione.

Grazie Luigi. Molte chiacchiere da subito ed atmosfera conviviale, sia per il piacere di ritrovarsi ancora, sia per le cibarie ed il vino che allietano la permanenza sul campo.



L'ultimo ad aggiungersi, trafelato e dispiaciuto, alla comitiva è il nostro Presidente Emerito Ninetto Ridenti che, per onorare anche la tradizione che perpetua da due-tre edizioni, arriva in pista alle 11 perché "porca miseria, mi sono dimenticato che dovevo mettere un'ora avanti la sveglia e ne ho messa una indietro.....". Gli rispondo di non preoccuparsi tanto, visto l'andazzo generale, di gara in senso stretto è meglio non parlarne e poi i nostri sono tutti raduni competitivi dove l'iscrizione alla parte competitiva è facoltativa.

Ed infatti così facciamo e la maggior parte di noi si mette a svolazzare senza curarsi più di tanto di tener d'occhio il cronometro, ma badando al centraggio del modello parlare con gli altri di modelli e motori oppure a tentar di risolvere, come succede a me, problemi con i motori die-

sel che sembrano essersi alleati entrambi per farmi passare una brutta mattina; ma ci sta anche questo.

Quello che non ci deve stare è la rottura del mio caro Jerri nonostante un chiaro avvertimento della batteria durante i controlli pre-volo, quando il direzionale, sotto comando, si muove molto lento, ma decido di decollare lo stesso sfasciando tutto pochi secondi dopo per abbandono della batteria solo per il fatto che, dopo 10 minuti di tentativi, e parolacce, il mio Folgorre era finalmente partito. Il senso del poi mi fa ricordare che la batteria Ni-Cad da 110 mah aveva circa 10 anni, che anche gli scemi sanno che cosa i comandi rallentati vogliono dire ecc. ecc. e che non si deve ignorare il vecchio detto “meglio decidere di aver fatto l’ultimo volo, che aver fatto un volo di troppo”. Ben mi sta!

Per gli altri le cose vanno decisamente meglio. Di Chiara si diverte con un moto-modello degli anni 60 con un motore da 1 cc che gira come un orologio svizzero e si hanno dei bei voli; con il Tomboy ed il Cox però le cose non gli vanno bene ed il modello ha, come si dice, cento difetti. Le cose vanno meglio a Montesi che si fa un bellissimo volo da 11 minuti, con 90 secondi di motore, con il perfetto, maestoso e signorile Lanzo Bomber decisamente a suo agio con le termiche alte e poco potenti di questo inizio primavera. E bene si comportano anche Cavallaro, Riccardelli e Lustrati con i loro Tomboy che fanno voletti di circa otto minuti e con tempo motore simile ma che porta ad avere un coefficiente di 9,18 (tempo totale 597”/motore 65”) all’insossidabile Lustrati che gli assicura un terzo posto con un ottimo Mills 0.75 originale che tira come un dannato. Al secondo posto si piazza Ninetto Ridenti con il suo GR82 ed un ottimo coefficiente di 13,94 formato da un tempo totale di 436” soli con 32 secondi di mo-

tore ed una quota raggiunta di non più di 70/80 metri di altezza.

Sembra che i modelli Dynoderivati, opportunamente alleggeriti, siano dei buoni modelli per questa formula. Pensateci se avete intenzione di costruire qualcosa, magari di italiano perché questa formula di gara esalta le caratteristiche dei modelli nostrani come nessun’altra formula. E ce ne sono tanti da costruire che sono stati pubblicati entro il 31/12/1956 e tutti ottimi e per nulla inferiori ai confratelli stranieri.

Il discorso si fa più chiaro quando vi dirò con che modello ha vinto Giuseppe Accettura (*fig. 2*), un socio giovanissimo che si è presentato per la prima volta tra di noi per fare una gara OT; e menomale che si è presentato solo ora altrimenti ci sarebbe stato veramente poco per noi altri! Indipendentemente dalla ottima capacità di pilotaggio, affinata in altre categorie con modelli veleggiatori, il modello che aveva è decisamente ottimo, il ben noto KL61, le cui ben note caratteristiche di volo sono state accentuate dall’ottimo pollice che lo governava.

Indipendentemente dalla motorizzazione



elettrica utilizzata, il modello ha effettuato il volo migliore in solo 484 secondi con 30 secondi di motore; certo detto così tutti si immaginano una salita a quote stratosferiche, ma io vi posso assicurare che la differenza di quota massima raggiunta tra i tre occupanti del podio reatino era circa la stessa per i primi

due classificati, mentre era maggiore per il terzo; la differenza l'ha fatta proprio il volo veleggiato.

Un ringraziamento anche agli altri partecipanti che non hanno gareggiato ma solo partecipato al raduno come Giordano, Tascone, Musella, Paribocci ed Ursicino ed un arrivederci alla seconda prova che si terrà il 5 Giugno, sempre a Rieti per vedere se i vincitori di oggi difenderanno la posizione raggiunta fino alla fine del-

CLASSIFICA			<i>t" tot</i>	<i>t" mot</i>	<i>coeff</i>
1° - G. Accettura	KL61		484	30	16.13
2° - G. Ridenti	GR82		446	32	13.04
3° - S. Lustrati	Tomboy		597	65	9.19
4° - E. Cavallaro	Tomboy		498	60	8.30
5° - P. Montesi	Lanzo B.		690	90	7.67
6° - A. Riccardelli	Tomboy		460	67	6.87
7° - E. Cavallaro	PB2		172	30	5.73
8° - Gc. Wessely	KL61		215	44	4.89
9° - Gl. Gazzea	Brooklin D.		319	130	2.45
10° - Gc. Wessely	Tomboy		155	90	1.72

l'anno, quando sarà consegnata la Coppa Tevere a chi avrà ottenuto il miglior punteggio con i piazzamenti ottenuti nelle tre prove.

Vi aspetto alle prossime edizioni della Coppa Tevere, se non da concorrenti almeno da graditissimi partecipanti al raduno.

Curzio Santoni





RADUNO DEL MONTE FASCE

23 luglio 2011



MONTE FASCE

GRANDE SUCCESSO DEL PRIMO RADUNO SAM
ORGANIZZATO DA **GIORGIO FABBRI**

Partecipanti con altri modelli:

Bruno Grassi; Marco e Fabio Bianucci; Giorgio Clapis, Pierluigi Tribocco; Tiziano Bortolai con figlio; Wainer Gorzanelli; Giuseppe Frattali; Gino Aloni; Paolo D'Alessandro.

Partecipanti sostenitori:
Franco Bugada; Vittorio Corona; Carlo Turbino; Giancarlo Gosio; Giuseppe Sartori; Alessandro Massarotto con 3 soci della "MODEL GENOVA CLUB". Le consorti di: Bugada, D'Alessandro, Grassi, Negro, Binelli, Mersecchi, Rezzonico e Mascherpa.

Partiamo da Camogli alle 8.30 sotto una pioggia fitta e insistente, temiamo il raduno esclusivamente conviviale alla trattoria del M.Cornua dove sostiamo per un caffè alle 9.00. La pioggia cessa e da lì in poi la strada è asciutta. Mariarosa ed io arriviamo sul M.Fasce già pieno di macchine parcheggiate ed aeromodellisti intenti a montare i modelli di cui alcuni sono già in volo. Il cielo è coperto e il vento spira dal mare sui 12 nodi. Giorgio Fabbri fa gli onori di casa e riceve tutti i partecipanti. I concorrenti con modelli d'epoca sono:

Stefano Munari (LUNAK); Rover Mersecchi (AG47); Paolo Tassoni (NIBBIO); Sante Renzi (MG3 e MD14); Luigi Binelli (LEPRECHAUN); Alfredo Castiglioni (EL GAUCIO); Gianni Pavesi (CHIMERA); Ermanno Tripliciano (ALLIEVO 41); Giuliano Beni (M39); Dante Coppa (DG46); Riccardo Belli (ALLIEVO 41); Franco Negro (T3V); Guido Mascherpa (MOVO M16 e MD14).

I lanci si susseguono nel vento un po' eccessivo per questi modelli d'epoca relativamente fragili e si evidenzia il coraggio e l'abilità dei piloti. Osserviamo il volo lento e solenne dei modelli di grande apertura. Il bellissimo CHIMERA di Pavesi purtroppo si danneggia seriamente precipitando in fondo valle per un guasto radio e il nostro Franco Negro si cimenta in un faticoso recupero. Il vento è eccessivo per il tuttala MD14 di Sante Renzi che cade in vite con danni ad un'ala. Qualche leggero veleggiatore lanciato nel vento eccessivo retrocede immediatamente atterrando dietro il pendio. Osservo con attenzione l'AG47 di Rover Mersecchi verificandone l'assoluta perfezione dell'aspetto esterno. D'Alessandro esibisce un autogiro motorizzato elettrico che prende il volo con sicurezza eseguendo evoluzioni veloci e precise. Osserviamo l'autogiro in volo stazionario contro vento e ne ammiriamo il

dolcissimo atterraggio. Veramente bello questo autogiro e molto bravo il suo pilota D'Alessandro. Conversiamo con Franco Bugada che si è specializzato anche nella progettazione degli autogiri e che collabora con D'Alessandro.

Alle 13,30 termina l'esibizione dei voli e ci trasferiamo alla trattoria del



... chi conversa e chi si prepara a volare



L'autogiro di D'Alessandro

disegnata dal nostro esperto grafico Carlo Turbino e offerta da Giorgio Fabbri.

Il raduno SAM organizzato da Giorgio Fabbri ha raggiunto l'obiettivo prefissato che è quello di non interrompere i periodici raduni di modelli d'epoca per il piacere di ammirarli e di onorare i protagonisti della storia aeromodellistica italiana qui in parte presenti oggi.

Guido Mascherpa.

M.Cornua dove, dopo il pranzo, il nostro Giorgio Fabbri procede alla proclamazione dei migliori modelli votati direttamente dai concorrenti, ossia in ordine:

Rover Mersecchi
(AG47)

Luigi Binelli
(LEPRECHAUN)

Stefano Monari
(LUNAK)

che ricevono una targa



Veleggiatori in attesa

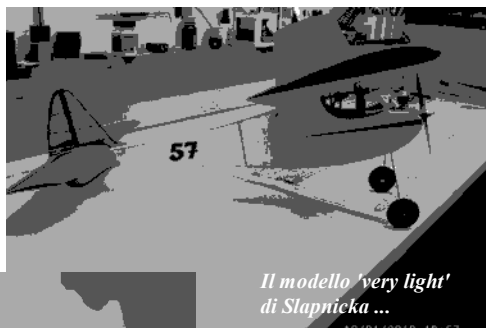
TOMBOY RALLY 2010-2011 3^ EDIZIONE

Il 31 di Maggio del 2011 ha visto il termine della terza edizione del Tomboy Rally, gara postale organizzata dalla nostra SAM 2001 in lenta ma costante ascesa di consensi, sia tra i modellisti italiani che tra quelli esteri.

Sicuramente questa edizione verrà ricordata sia perché coincide con il decimo anniversario dalla fondazione della nostra Associazione, avvenuta nel Settembre 2001, e sia per la scomparsa del progettista del modello protagonista, e cioè di Vic Smeed. In uno dei tanti commenti al personaggio che sono stati scritti sulle riviste OT che ho avuto l'occasione di leggere, ce n'è stata una, su SAM35 Speaks, che



... e quello dell'australiano Les Davis

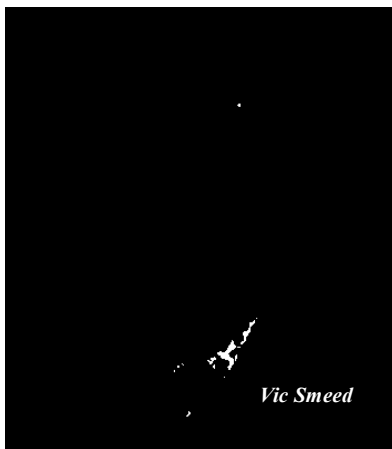


Il modello 'very light' di Slapnicka ...

ha progettato principalmente aeromodelli sì, ma anche ottimi motoscafi, si interessava di treni e motoristica in generale; insomma un modellista a tutto tondo. Spero che il consenso

dei partecipanti a questa gara postale possa accrescersi in futuro perché un Tomboy in volo, cullato da qualche termica, qua o là per il mondo è il miglior modo per ricordare il suo creatore. Anche i suoi familiari, contattati via e-mail, ci fanno gli auguri per il nostro evento ci hanno chiesto di rimanere informati sulla manifestazione come, del resto, faceva il loro caro.

Ma torniamo a noi ed a quello che è successo in questa terza edizione. A chi mi prospettava uno strapotere della motorizzazione elettrica rispetto a quella a scoppio rispondo che è una questione relativa, e la vittoria di un modello motorizzato con un motore a scoppio, lo ha sancito in maniera definitiva; sono molti i fattori che influiscono su un risultato ma nel caso del nostro evento sono sicuro che la motorizzazione non influisca molto. Se non si trova la termica giusta e non si opera al meglio per sfruttarla al massimo



Vic Smeed

mi è piaciuta particolarmente e che diceva che Vic Smeed è stato forse l'unico mo-

non c'è altezza raggiunta che tenga! Ed in questo è stato magistrale il vincitore di quest'anno che è un italiano, e nostro socio della prima ora, Ugo Baldari.

Il suo volo di 47 minuti e due secondi, mi ha confessato, che si è interrotto perché non ce la faceva più a stare a naso in aria a vedere il suo Tomboy girare felice in una termica prodotta dalla canicola di un Agosto 2010 decisamente caldo. Conoscendo il luogo dove ha effettuato il volo per esserci stato con lui, vi devo dire che ha fatto una faticaccia per il caldo che ha sopportato, in quell'angolo di campagna tra i cosiddetti Castelli Romani che ripaga con termiche generose ed abbondanti come generosi ed abbondanti sono i frutti che la terra di quei luoghi offre ai buongustai nostrani.

Per inciso sono orgoglioso che il modello vincitore sia stato trascinato in cielo da un italianissimo Barbini B38! Il pre-

mio, come si vede dalla foto, in questa edizione speciale del Decennale, era rappresentato da una scatola di montaggio della Old School Model Factory che Ugo ha scelto nella versione elettrica, per provare una "scossa" alle sue conoscenze aeromodellistiche? Chissà! Comunque Bravo Ugo, continua così.

Al secondo posto con un modello elettrico, decisamente leggero e ben rifinito, si è classificato il ceco Zdenek Slapnicka con 38 minuti e sei secondi realizzati nel mese di aprile 2011 appena uscito dall'ospedale e dopo una progressione di voli che sono andati dal collaudo, con tempo orribile come riporta nella sua e-mail, di 20 minuti e 53 secondi del 2 settembre 2010 ai 38 minuti e 6 secondi del 12 settembre. Zdenek costruisce di fino certamente, perché ha terminato il suo modello con un peso di 145 grammi portandolo quasi al livello di un buon wakefield.

Baldari al momento della premiazione con un kit del Tomboy



Terzo posto per una vecchia volpe del nostro concorso, il simpaticissimo Brian Deason che festeggia i 60 anni del suo club, il BENDIGO RC club, nello Stato del Queensland australiano assesta un ottimo 31 minuti e 29 secondi. Anche questa edizione lo vede piazzarsi al terzo posto, ma ha anche incrementato il tempo di volo di circa sei minuti rispetto alla precedente edizione che è una cosa che non proprio tutti i partecipanti abbiano fatto, almeno così bene.

Per il quarto posto si torna in Italia e si parla di motorizzazione nostrana; Giorgio Zenere ed il suo Barbini B38 portano il super rifinito Tomboy ad ottenere 29 minuti e 59 secondi ottenuto in quel di Valle Gaffaro nell'ottobre 2010. Con lui mi sono incontrato ed ho volato in occasione del Raduno del decennale a Gualdo Cattaneo, ma non c'è stato verso di migliorare quanto aveva già fatto, ripromettendoci di ritentare per la prossima edizione del raduno del 2012 con la speranza di trovare una giornata con condizioni migliori da poter sfruttare. Quinto posto per un altro

socio del Bendigo Model Club come Brian Deason, ma che in questa edizione non ha avuto la stessa fortuna di quella passata nella quale ha raggiunto il secondo posto con il tempo di 34 minuti e 50 secondi, si tratta di Dete Hasse che si è fermato a "soli" 26 minuti e 56 secondi. So per certo che, passati i vari impegni e problemi l'amico Dete tornerà a dire la sua nell'edizione 2011-2012 portando lustro al suo club. Questa edizione ha visto la prima partecipazione di un

altro modellista australiano, Mick Walsh che, sempre dal Queensland australiano, ha ottenuto un bel 25' e 30" ed al quale abbiamo deciso di conferire un premio speciale per aver effettuato un volo veramente degno di nota e che, diciamolo, è un po' il sogno di tutti noi e cioè quello di abbandonare il nostro modello in termica e di stare a godersi lo spettacolo.

Il mio lo è di sicuro anche per il fatto che il Tomboy abbia un fascino tutto suo quando lo abbandoni tra le braccia di una termica; ho pilotato molti modelli OT e ne ho visti molti, tra gare e raduni, ma ho la netta sensazione che come rimane in termica il Tomboy non accada agli altri modelli. Sembra quasi una simbiosi e nella descrizione del volo che ha fatto Mich ci ho ritrovato proprio tutte le mie sensazioni e, per questo, vi faccio partecipi di un brano del suo messaggio: "Era una bella giornata di calma, c'era solo qualche piccolo refolo che soffiava al passaggio di una termica. Ho lanciato il piccolo Tomboy ed il Mills CS 0.75 girava veramente bene. Il modello raggiunse una notevole

altezza e decisi di trimmarlo in una virata dolce ed ampia, appoggiare la radio a terra e guardarlo volare in circolo per un po'. Notai subito che il modello non perde-

Il Tomboy di Zenere monta un B 38 ...

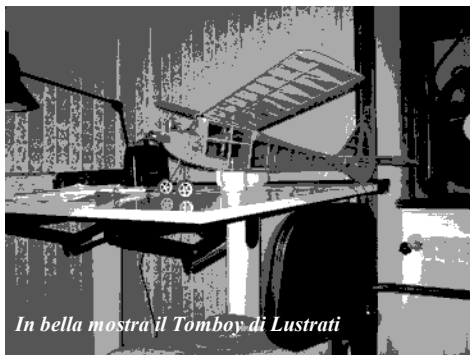


va quota! Infatti il modelletto aveva trovato da solo una termica tutta per lui e spirava felicemente lassù. Adesso la parte interessante è che il modello veniva trasportato dalla termica verso una estremità del campo. Decisi quindi che lo avrei riportato indietro al momento in cui ne avesse oltrepassato il confine. Mi sembrava una buona idea, non lasciarlo andare oltre, e lo lasciai fare. Qualche minuto dopo la termica (con tanto di Tomboy felicemente al seguito) cominciò a tornare indietro verso l'estremità opposta del campo di volo e di lì a poco il modello mi ritorna proprio sopra al punto esatto dove lo avevo lasciato a se stesso, quando avevo deciso di appoggiare in terra la radio. Aveva fatto piccoli cerchi in termica mentre la termica aveva fatto un largo cerchio attorno al campo ed era tornata indietro!"

Grazie Mick per il tuo racconto e per la promessa della tua partecipazione anche alla prossima competizione. Ecco le dolenti note, per me, dato che anche questo anno il mio compagno di avventura Gianfranco Lusso, mi ha sovrastato in classifica con un 22 minuti e 40 secondi, ma la classe non è acqua ed io non ci posso fare nulla. Tutti gli anni è la stessa storia lui avanti ed io dietro, lui perde il modello ed io no. Non mi consola la cosa e spero che abbia già provveduto a ricostruirne uno nuovo, appena passati alcuni piccoli guai di salute, perché queste piccole sfide mi piacciono.

A dodici secondi di distacco troviamo una vecchia conoscenza, Les Davis. Rispetto al precedente anno, quarto posto con 24 minuti e 44 secondi, siamo andati peggio, ma non è proprio il caso di drammatizzare, visto che so che si diverte a svolazzare con Brian e Dete spesso e volentieri. Altro italiano in classifica, Giancarlo Wessely, con 18 minuti e 2 secondi.

In questa edizione i modelli elettrici



In bella mostra il Tomboy di Lustrati

però, sono rimasti indietro rispetto agli scoppio aprendo una partita tutta da giocare nella prossima edizione anche a livello personale, dato che Giancarlo concorre con modelli con entrambe le motorizzazioni, ma il suo Mills Irvine ha deciso di boicottarlo, purtroppo. Ancora Italia con Eros Cavallaro ed un Tomboy elettrico che racimola 14 minuti e 28 secondi, meglio della precedente edizione ma peggio della prima nella quale lo stesso era stato motorizzato con un MPJet da 0.6 cc e aveva fatto un ottimo 19 minuti e 30 secondi. Io fossi in te ci penserei. A 10 minuti e 25 secondi ci sono io con un volo fatto in pieno agosto nel campo dietro casa alla periferia di Roma. Di particolare segnale che, dopo una serie di voli deludenti per un Mills CS .75 che aveva problemi con il caldo, ho cambiato la miscela passando alla classica 33% ed è stata una buona scelta, dato che è partito in quarta facendo una quota notevole ed agganciando una termica coi fiocchi. L'unico problema è stato che ... ero in mezzo ad un campo sotto il sole, erano circa le 13, ero senza cappello ed in ciabatte ed ho dovuto venire all'atterraggio perché mi stavo "cuocendo" come un fesso!!

Nuova entrata di lusso per il modellismo italiano con Silvano Lustrati ed un buon piazzamento per aver fatto veramente pochi voli avendo finito il modello da

pochi mesi. Il suo Mills originale fa girare una 8X4 per più di un minuto e, conoscendo Silvano, saranno guai per tutti. Antonio Riccardelli si difende bene anche questa volta con 8 minuti e 20 secondi, ed il suo Barbini B38, migliorando il tempo dell'anno precedente di 4 minuti e 25 secondi. Anche in questa edizione abbiamo avuto il piacere della partecipazione di Graham Main, editore di AVANZ NEWS che è il bollettino della SAM Neozelandese, con un tempo simile all'anno precedente ma che è da considerare buono se andiamo a vedere il peso dichiarato dal costruttore che è di 410 grammi (30 grammi circa al dmq come nelle gare Texaco).

Siamo alla conclusione ed ai ringrazia-

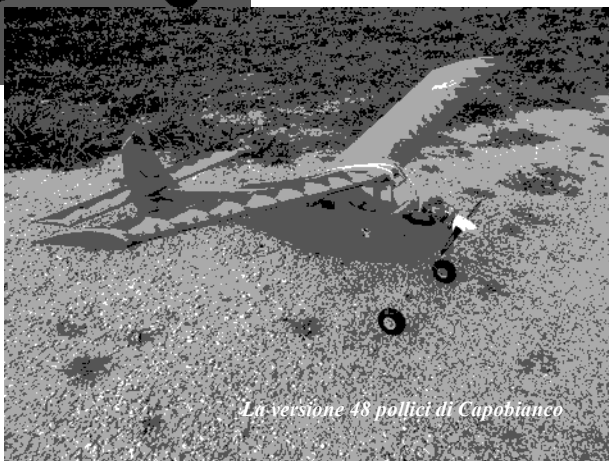
vorrei onorare con la costruzione di un Tomboy in versione idro, come potete vedere nella foto, e che a breve verrà colaudato. Mi farebbe piacere che anche altri venissero contagiati da questo tipo di piccola mania anche per il fatto che la costruzione dei galleggianti, così come da disegno, è veramente semplice. Ci vuole più a dirlo che a farlo e funzionano egregiamente. Per le poche prove che ho fatto, nonostante la potenza del motore elettrico non sia sufficiente da poter far decollare con sicurezza il mio modello dall'acqua, è salito regolarmente sul Redan e si è fatto alcuni metri staccandosi dal pelo d'acqua, bello dritto e stabile sul direzionale.

Tra le novità per il futuro, che stiamo studiando con Gianfranco Lusso, c'è l'ampliamento della gara postale alla versione del Tomboy da 48 pollici per motorizzazioni sia a scoppio che elettriche. Per adesso siamo in sperimentazione con prove comparative tra modelli nelle due versioni e di peso simile. Abbiamo già qualche partecipante, che desidero nominare, ed è Ernesto Capobianco che ci ha aiutato, con le sue im-



Santoni in versione idro alla fonda

menti che vanno a tutti i partecipanti con un pensiero particolare a quegli amici di Australia e Nuova Zelanda che, in questa edizione, sono stati avversati da eventi naturali catastrofici come alluvioni e terremoto ed ai quali va tutta la mia vicinanza come, del resto, va un pensiero a Vic Smeed che ci ha lasciati e che



La versione 48 pollici di Capobianco

pressioni di pilotaggio, a testare il regolamento. E' entusiasta della versione ingrandita tanto che, sue parole, dice di aver "collaudato un aliante" e non un motomodello. In effetti le prestazioni del fratello maggiore sono migliori del piccolo ma, si sa, è una questione di gusti. Per chi è interessato alla versione grande ed alla sua costruzione mi può contattare e sarà mio piacere fornire il disegno costruttivo ufficiale e fornire le specifiche di motorizzazione da adottare. Vi aspetto per la prossima edizione che è iniziata il 1 Giugno 2011 e terminerà il 31 Maggio 2012. Buoni voli e felici atterraggi e, me lo auguro anche per me, ammaraggi.

Curzio Santoni

LA CLASSIFICA

U. Baldari	Italia	IC	47' 02"
Z. Slapnicka	Rep.Ceca	EL	38' 06"
B. Deason	Australia	EL	31' 29"
G. Zenere	Italia	IC	29' 59"
D. Hasse	Australia	EL	26' 56"
M. Walsh	Australia	IC	25' 30"
G. Lusso	Svizzera	EL	22' 40"
L. Davis	Australia	EL	22' 28"
G. Wessely	Italia	EL	18' 02"
E. Cavallao	Italia	EL	14' 28"
C. Santoni	Italia	IC	10' 25"
S. Lustrati	Italia	IC	9' 57"
A. Riccardelli	Italia	IC	8' 20"
G. Main	N. Zelanda	IC	5' 27"
G. Dichiarà	Italia	IC	5' 16"
G. Wessely	Italia	IC	2' 35"
M. Giordano	Italia	IC	..0' 55"

TOMBOY RALLY POSTAL CONTEST PALMARES

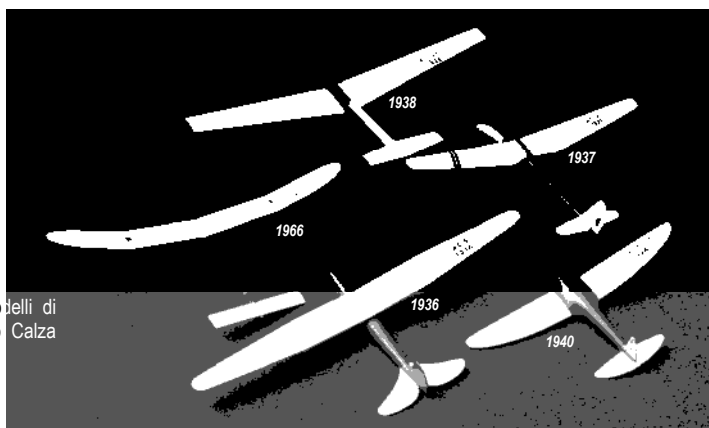
2008/2009	P. Moerkerker - Australia	24' 12"
2009/2010	G. Ursicino - Italia	35' 20"
2010/2011	U. Baldari - Italia	47' 02"

La compagine italiana quasi al completo a Rieti



CALENDARIO ATTIVITÀ OLD TIMER (E NON SOLO) 2011

15 gen	Roma	<i>Cena degli amici</i>	N. Ridenti	06-3311689
16 gen	Roma	<i>Assemblea Generale</i>	G. Càrbini	0424-35058
06 feb	Grassobbio	<i>Tavolettata VVC</i>	P. Riboli	035-657079
20 feb	Ramacca (CT)	<i>III° Camp. del sud - "Zio Vittorio" (1)</i>	C. Bruttaniti	c.bruttaniti@tin.it
19/20 mar	Verona	<i>Stand al 7° Model Expo Italy</i>	G. Càrbini	0424-35058
20 mar	Ramacca (CT)	<i>III° Camp. del sud - "Zio Vittorio" (1)</i>	C. Bruttaniti	c.bruttaniti@tin.it
27 mar	Cantalice (RT)	<i>Coppa Tevere (2)</i>	C. Santoni	06-5193281
02 apr	Rimini	<i>Gara GIP-46 VVC</i>	G. Romagnoli	0547-20285
09 apr	Modena	<i>Memorial Amato Prati</i>	G. Castagnetti	335-6227865
17 apr	Ramacca (CT)	<i>III° Camp. del sud - "Zio Vittorio" (1)</i>	C. Bruttaniti	c.bruttaniti@tin.it
17 apr	Pian del Lago (SI)	<i>Campionato Toscana OT VL</i>	F. Pianigiani	0577-331301
08 mag	Gualdo Cattaneo	<i>Festa del Decennale (3)</i>	C. Santoni	06-5193281
15 mag	Bassano del Grappa	<i>Raduno VVC e mostra motori</i>	G. Càrbini	0424-35058
15 mag	Acireale	<i>Gara GIP-46 VVC</i>	F. Castro	349-4534598
15 mag	Ramacca (CT)	<i>III° Camp. del sud - "Zio Vittorio" (1)</i>	C. Bruttaniti	c.bruttaniti@tin.it
05 giu	Campo Felice	<i>Raduno VL + OTVR</i>	C. Santoni	06-5193281
05 giu	Malpensa (VA)	<i>Raduno VVC e gara GIP-46</i>	P. Riboli	035-657079
11/12 giu	Ozzano Emilia	<i>22° Radio Model Show</i>	P. Dapporto	335-5327581
12 giu	Valdagno (VI)	<i>Raduno VVC. e gara Cisalpino</i>	G. Zenero	335 6130031
22/26 giu	San Marino (RSM)	<i>9° Campionato Europeo OT</i>	D. Bruschi	0549-903375
03 lug	Lugo di Romagna	<i>Gara GIP 46 e Trofeo Supertigre</i>	A. Ghiselli	0545-81494
21 ago	Campitello Matese (CB)	<i>Raduno Tutto Vola VL RA VV</i>	G. Càrbini	0424-35058
28 ago	Chiasellis (UD)	<i>Raduno VVC e gara GIP-46</i>	M. del Torre	348-8553846
11 set	Pian del Lago (SI)	<i>Gara naz. Coppa Siena OT VL</i>	Pianigiani	0577-331301
18 set	Nove (VI)	<i>Memorial e gara GIP-46</i>	G. Càrbini	0424-35058
18 set	Reggio Calabria	<i>Calabria Gara GIP-46 VVC</i>	F. Castro	349-4534598
25 set (4)	Alessandria	<i>Gara GIP-46 VVC</i>	M. Arbuffi	0131-56621
02 ott	Cantalice (RT)	<i>Coppa Campidoglio (3)</i>	C. Santoni	06-5193281
09 ott	Valle Gaffaro (FE)	<i>SAM model day VL RA VVC</i>	Baccello	331-3603841
09 nov	Cantalice (RT)	<i>Coppa Tevere (2)</i>	C. Santoni	06-5193281
19/20 nov	Cartigliano (VI)	<i>7° Convegno sui Motori e Mostra</i>	G. Càrbini	0424-35058
19 dic	Gela	<i>Gara GIP-46 e Trofeo Supertigre</i>	F. Castro	349-4534598



Alcuni dei «modellini» dei modelli di Aldo Calza

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 rispecchia, necessariamente, il pensiero della Redazione.

Il giornale è vostro e deve essere fatto da voi

Riandate a L'AQUILONE n. 28/2006 - Ora quella "chicca" è pronta ►

Mettersi in contatto con:

Giancarlo PIOVANI - Via Aurelia 378a, 00165 Roma
Cell. 3394975424 - e mail giancarlopiovani@alice.it



*Una bella interpretazione del veleggiatore
MA-2 realizzata da Mario Gandolfi*

