

L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 68

Luglio-Agosto 2013

Un veleggiatore italiano, il PENNA BIANCA di Giovanni Cabras, costruito dal Ceco Alois Hrabáček, 12° class. ai Campionati Europei



foto Dvoracek



L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

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

CONSIGLIO DIRETTIVO

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

In redazione: **Daniele Vescovi**
Viale Olanda, 2
44123 Ferrara FE
Tel. 0532-63407
Cell. 333-1288763
E-mail: daniel38@alice.it

Giuseppe Càrbini (Vedi sopra)

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

Giuseppe Tortora
Viale dei 4 Venti, 128
00152 ROMA RM
Tel. 06-5809619

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

SOMMARIO

- Dalla Redazione	D. Vescovi	pag. 1
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 2
- Il primo aerotraino	D. Vescovi	" 3
- Penna Bianca	D. Vescovi	" 6
- Aerei e Modelli	D. Vescovi	" 7
- Ci scrive V. Giuliani	V. Giuliani	" 15
- Tomboy Rally	C. Santoni	" 17
- Campionato Europeo RA OT	P. Càrbini	" 23
- 15° Raduno VVC OT	P. Càrbini	" 27

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da D. Vescovi, Curzio Santoni, Pino Càrbini, Miroslav Dvoracek e altri amici ignoti che hanno messo in rete le foto del Campionato Europeo OT.



Nella prima di copertina il "Penna Bianca" costruito dal Ceco Alois Hrabáček.

Nella quarta la copertina del n. 4 dell'ottobre 1945 della rivista ALATA.

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

DALLA REDAZIONE



Ab ovo: il modello ad elastico è sempre stato considerato il modello per eccellenza. Nel paragone con l'aviazione, ai veleggiatori corrispondono gli alianti, ai motomodelli corrispondono gli aerei a motore, ma agli elastico in aviazione non corrisponde un bel nulla (ci fu anni addietro un tentativo, e venne costruito un aereo che doveva muoversi grazie ad una matassa elastica di diverse decine di chili, caricata da un trattore. L'aereo avrebbe dovuto

attraversare il Grand Canyon, ma non se ne è saputo più nulla).

Senza contare che la prima cosa più pesante dell'aria a volare fu un modello ad elastico di Pénau. Stabilita la sua unicità e, perché no, la sua nobiltà, il modello ad elastico ha raggiunto le massime raffinatezze progettuali e costruttive quando, prima delle tante modifiche del regolamento, il peso della struttura era uguale a quello della matassa. Senza parlare dei modelli ad elastico da sala, la massima espressione di raffinatezza costruttiva. Nel settore dei modelli d'epoca sono conservate diverse categorie di modelli ad elastico, a volo libero, ma anche radioassistiti.

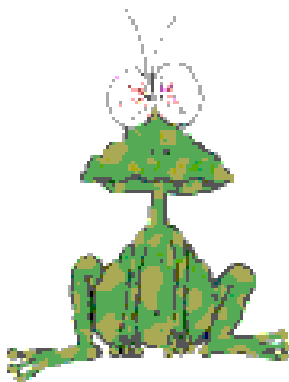
La propulsione elettrica, passando dal campo degli aerogiocattoli e dei quadricotteri, ove è giustamente regina ed insostituibile, ha allargato la sua diffusione purtroppo anche al campo dei modelli d'epoca, dove non c'entra assolutamente nulla. Tutti costruiscono onesti motomodelli sostituendo il motore a scoppio con quello elettrico: i regolamenti lo consentono, codificano addirittura diverse categorie e si dice che ciò sia un bene, in quanto attrae gente altrimenti irraggiungibile in quanto frenata da problemi di reperimento o di gestione di un motore a combustione interna. Sarà.

Per il gioco ed il divertimento si può fare di tutto, ma se si entra nel campo storico occorrerebbe un minimo di cultura e di senso della misura: ai Campionati Europei OT svoltisi in Ungheria, ha fatto la sua comparsa una nuova categoria: gli "Electrorubber", modelli ad elastico trasformati in modelli a propulsione elettrica.

Non sappiamo se le innumerevoli categorie già codificate fossero insufficienti per i desideri di estrinsecazione delle masse, ma abbiamo già sentito pareri favorevoli a questo obbrobrio. Modelli così rovinati hanno già volato ed abbiamo le foto di un povero Wakefield di Korda con appiccicato sul muso un motorino elettrico con relativa elichina ripiegabile. Prevediamo addirittura un successo della nuova categoria: ci sono tante scatole di montaggio inglesi semplici e adatte, che eviteranno a tanti di mano "pesante" le difficoltà costruttive di molti Wakefield. Con queste scelte si ridurrà quindi la possibilità che si rivoltino nelle loro nuvolette i Korda, i Chesterton, gli Ellila, i Fea.

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



Questo numero del nostro notiziario vi arriva con notevole ritardo per molteplici motivi. Spero che vogliate scusarmi e che lo apprezzerete lo stesso.

Nella cronaca del Campionato Europeo trovate un accenno alla riunione del Consiglio Europeo SAM. Tra le decisioni adottate ce n'è una che ritengo meriti un commento. Si tratta di quella che riporto integralmente

La proposta della Slovacchia, San Marino e Repubblica Ceca di non usare materiali moderni (fibra di vetro laminata, fibra di carbonio, kevlar, etc.) è stata RESPINTA. L'uso dei materiali moderni è stato ammesso solo come rinforzo dei materiali originali nei

longheroni alari e nei correntini di fusoliera. La costruzione completamente in materiali moderni è PROIBITA.

Dico subito che sono "istintivamente" contrario a questa concessione al modernismo e non ritengo valide alcune osservazioni portate a sostegno della decisione come, ad esempio, quella che sostiene che in questo modo si è posto fine all'ipocrisia del fatto che l'impiego dei materiali in questione fosse già stato adottato da molti e che non fosse possibile controllarne la presenza nei modelli senza distruggerli.

So comunque che molti di voi sono d'accordo con la decisione presa ritenendo che faciliti la costruzione di modelli "difficili" da parte dei meno esperti. Sarà.

Permettetemi di ricordare la regola prima che dovremmo tenere sempre ben presente e cioè il preambolo del nostro regolamento che ripropongo di seguito.

"Le gare di aeromodelli d'epoca a volo libero e radioassistito sono state create per essere semplici, divertenti ed interessanti tanto per i concorrenti che per gli spettatori. Non si desidera far progredire la tecnica aeromodellistica per se stessa, né si desidera provare nuovamente quanto già fa parte della storia dell'aeromodellismo, ma accrescere la partecipazione di tutti all'attività sportiva generale".

Ci avviciniamo alla fine dell'anno. Le attività in calendario sono già state svolte quasi tutte, alcune hanno avuto molto successo. altre meno. Le "solite" sovrapposizioni hanno creato i "soliti" problemi agli organizzatori e a quelli di noi che non vorrebbero perdersi nulla. Lo so, non è facile, ma un po' di buona volontà non guasterebbe. Se tutti quelli che intendono organizzare qualche attività cominciassero già da adesso a pensarci, si potrebbero organizzare uno o più incontri per stilare il calendario e cercare di eliminare quante più sovrapposizioni possibile. Per prima cosa bisogna pensare alle cose più importanti per cui ricordo che l'anno prossimo si terrà a Valle Gaffaro il Campionato Europeo e che spetta a noi di SAM 2001 organizzare il Concorso Nazionale per il quale chiedo sin d'ora una corposa collaborazione. E non mi dispiacerebbe se riuscissimo a non limitarlo alle categorie radio assistite, ma estenderlo al volo libero e al volo vincolato. Che ne dite?

Pino Càrbini

IL PRIMO AEROTRAINO

Questa foto, tratta dal numero di ottobre 1945 di ALATA, pensiamo sia la prima immagine che abbiamo di un tentativo in Italia di aerotraining, che le cronache ci dicono ben riuscito.

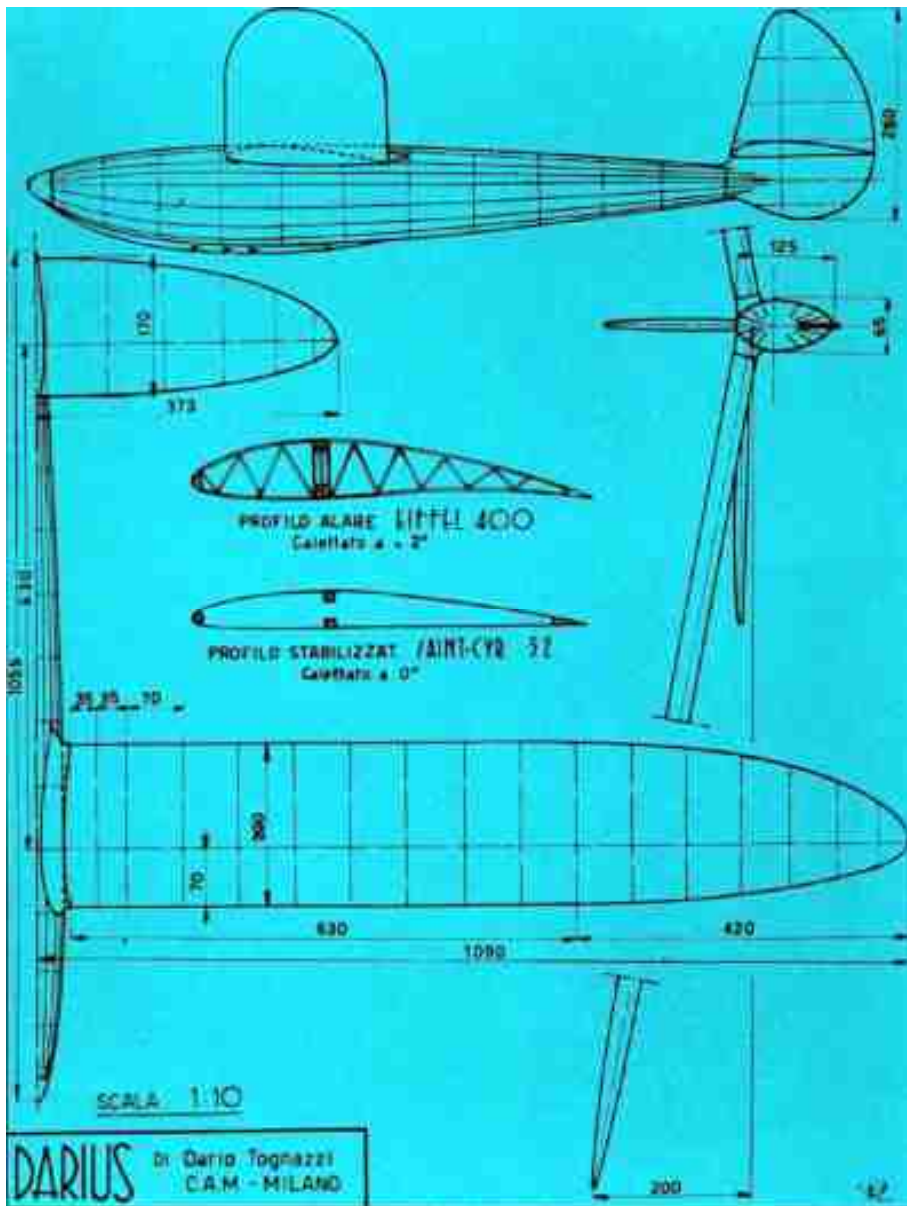


L'immagine è indubbiamente povera, ma il documento è davvero unico.

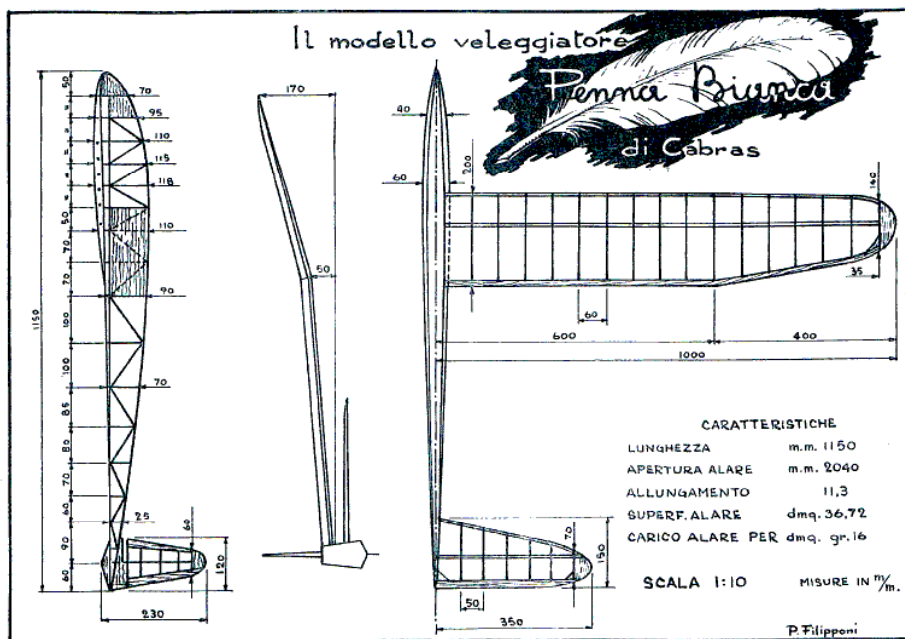
L'esperimento è avvenuto in occasione della disputa del primo campionato aeromodelistico Alta Italia, svoltosi a Milano/Cinisello nel settembre 1945, che vide l'iscrizione di oltre 230 concorrenti nelle categorie veleggiatori, elastico, motomodelli (2 classi), suddivisi in 40 squadre.

Il cronista, Egidio Galli, ci dice che il modello trainatore era quello del milanese Piero Piazza, della classe da 2 a 10 cc, e che il veleggiatore trainato era il DARIUS, di Dario Tognazzi, anch'esso milanese.

La stessa rivista ALATA, in un numero successivo, ci fornisce il trittico di questo classico veleggiatore.



L'apertura alare è di 2180 mm, il profilo alare è l'Eiffel 400 calettato a 2° ,
Quello dei piani è il St.Cyr 52 a 0°



Quasi interamente costruito in balsa questo mio recente veleggiatore ha dato ottima prova nell'ultimo campionato Sardo del '49, classificandosi al secondo posto con un tempo medio di circa 3' in completa assenza di termiche.

Per esulare dal solito metodo della costruzione ad ordinate, e per mettere in pratica alcune mie ponderate opinioni, decisi di costruire la fusoliera a traliccio di balsa, la quale, oltre ad esser stata di semplice e perfetta attuazione, mi sorprese per la eccezionale robustezza alla torsione ed all'urto e per la estrema leggerezza, che mi permise di mantenere un carico alare molto basso.

In quanto alla linea, ho preferito quella a profilo concavo convesso per portare il più possibile in basso il centro di gravità, per cui ho potuto usare un diedro non troppo accentuato. Ho scelto la sezione pentagonale per una buona stabilità laterale. Passo ora a descriverlo dettagliatamente:

Ali

Le ali sono costituite da 17 coppie di centine di balsa da 2 mm. (meno le due coppie di attacco che

sono in compensato di betulla da 3) profilate con il NACA 6,412 e montate su un longerone a cassetta non affiorante, costituito da due listelli di tiglio 3×3 tra guancette di balsa da $1,5 \times 15$. A fianco del longerone stesso, e fornante un tutto unico con esso, vi è l'alloggiamento a cassone della prima baionetta in balsa dura da 2, e a 7 cm. di distanza da esso vi è il secondo cassone per la seconda baionetta. Il bordo d'attacco è in tondino di pioppo 3×3 e il bordo d'uscita in tiglio 3×12 mentre i terminali delle semiali sono in balsa tenera da 3 opportunamente sagomati. Le semiali vanno montate con 3° positivi. Il rivestimento è in carta da lucido gialla verniciata con due mani di «flating» incolare.

Piano orizzontale

Il piano orizzontale è formato da 7 coppie di centine di balsa da 2 mm., meno la coppia per l'incastro che è in compensato di pioppo da 1,5, montate su un listello di tiglio 4×6 che funge da longerone; esse inoltre, sono profilate simmetricamente con il NACA M 2. Il bordo d'uscita è in balsa 3×15 , il bordo d'attacco è un listello di

pioppo 3×3 messo di spigolo e sagonato in opera e i terminali sono in agave. Rivestimento analogo a quello dell'ala.

Fusoliera

Si ottiene da principio un traliccio quadrangolare trapezoidale formato da listelli di forza di balsa 5×5 , traversine in tiglio 3×3 e controtraversine in balsa 4×4 , indi, nella parte inferiore della costruzione ottenuta si applicano delle ante ordinate triangolari in compensato da 2 si da ottenere la voluta sezione pentagonale; sul vertice di queste vantomate il pattino seguito da un listello di forma in balsa 3×3 . A partire dal musone (in sughero) si trovano due prime ordinate in compensato di pioppo da 2 delimitanti la cassetta per la zavorra, che e pur essa in compensato di pioppo, poi le due ordinate di forza in compensato da 3, alle quali sono imbutonate le baionette in dural, la prima da $0,8 \times 300 \times 16$, la seconda da $0,8 \times 180 \times 12$. Il tratto che va dalla traversina precedente la prima ordinata a quella seguente la seconda, va impannallato in balsa da 1,5 sia per non bucare il rivestimento con le dita, sia per offrire

una solida base di appoggio alla centina di attacco delle semiali. Internamente è irrobustita da controtraversature di balsa 4×4 poste orizzontalmente. Il rivestimento è in carta da lucido rossa, tesa con tre mani di flating diluito.

Piano verticale

Il piano verticale è costruito all'americana, con bordo di attacco e di uscita in balsa di opportuno spessore sagomati in opera. Il piano orizzontale si incastra in quello verticale con un comune attacco a scivolo tenuto un po' largo per poterne regolare leggermente l'incidenza con piccoli cunei di balsa.

Centraggio

Per il centraggio è preferibile aria calma, lanciare senza forza, sempre contro vento, regolando a mano a mano convenientemente l'incidenza del piano di coda fino ad ottenere una planata lunga e regolare.

Chi volesse ulteriori delucidazioni sul «Penna Bianca» indirizzi la sua corrispondenza a Cabras Piergianni, Via Savoia, n. 1 - Sassari.

GIOVANNI CABRAS

La nostra copertina: il veleggiatore PENNA BIANCA di Giovanni Cabras come presentato sul n. 31 di 'Modellismo' del 1950

AEREI e MODELLI

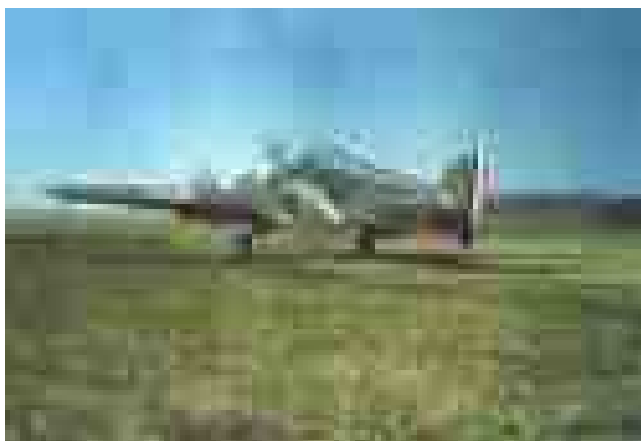
Queste note dovrebbero interessare gli aeromodellisti che sono anche appassionati di aviazione, che speriamo siano una buona maggioranza.

Lavorando sul materiale fotografico raccolto per la composizione del libro dedicato alla prima gara di motomodelli riservata ai giornalisti svoltasi a Roma nel giugno del 1939, avevamo già notato che su alcuni modelli apparivano le insegne dei velivoli della Regia Aeronautica. Incuriositi dall'argomento, abbiamo dedicato maggiore attenzione alla documentazione disponibile.

E' noto che, sino a tutto il 1939, gli aerei militari nazionali portavano sulla deriva il tricolore a strisce verticali poste su tutta la deriva o, più di frequente, solo sulla parte mobile.



Un Caproni Ca 133 nel 1939



Un S.79 nel 1939

Questo tipo di decorazione (tricolore sulla deriva) appare su diversi modelli in gara, soprattutto su quelli della RUNA di Parma, ma non solo:



**Il GAP 239 di
Saccani-Scrocchi**

**Il CR 32 di
Fulvio Papalia**



**Il biplano F 339
di Angiolino Saccani**



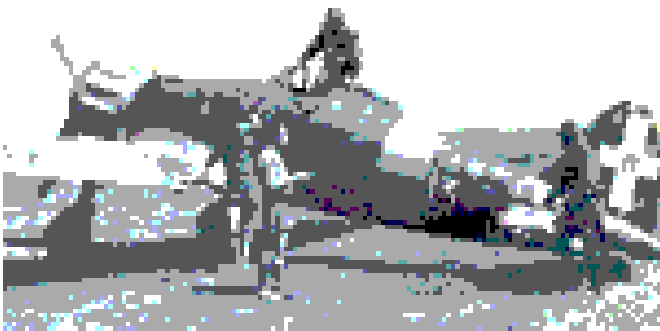
Il FERR 39 di Mario Ferrarini, che avrebbe dovuto partecipare alla gara,

ed il bellissimo alabasso di Italo Vaccaro, non presente alla gara, costruito all'inizio del 1940.



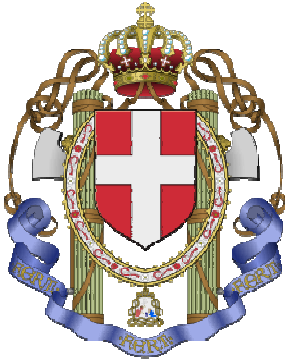
La guerra

Con l'entrata in guerra dell'Italia, il 19 giugno 1940, i velivoli militari mutarono simboli e decorazioni: sulla deriva scomparve il tricolore e comparve una croce bianca, applicata o sull'intera deriva o solo sulla parte mobile. Sulla fusoliera venne prevista una larga fascia bianca.



Un Macchi MC 200 in Russia nel 1942

Al centro della croce bianca sulla deriva , che era già un simbolo di Casa Savoia, era posto lo stemma, costruito combinando i simboli del regime di allora con quelli della monarchia. Lo stemma, di bell'effetto, era piuttosto difficile da eseguire sia in fabbrica che in reparto. Vennero quindi preparate delle decalcomanie di dimensioni opportune, facilmente applicabili ovunque.



Riprodurre in piccola scala questo complesso stemma era praticamente impossibile, e sui modelli infatti non apparve.



Il motomodello biplano NEMBO, di Saccani e Scrocchi, che porta la croce bianca in coda e la fascia in fusoliera. Siamo nel 1941 ed il motore è un Giglio da 10 cc.

Un'altra immagine dello stesso modello.





La croce sulla deriva è presente sul modello FERR 40 di Mario Ferrarini, che nel 1941 stabilirà il nuovo record italiano di durata, con un volo di 1h 33' 15", battendo quello precedente di Valerio Ciampolini.

Prima della guerra, quando era di norma il tricolore sulla deriva, al centro della banda bianca era posto uno stemma semplificato: era praticamente lo scudo dei Savoia (croce bianca in campo rosso) come quello che aveva posto al centro della bandiera nazionale.



Particolare della deriva del modello GAP 239 di Angiolino Saccani.

Il grande Arve Mozzarini, a Guidonia, realizzò nel 1943 il bellissimo MOAR, per il quale costruì anche il motore, un 10 cc derivato dal Brown Jr. Addirittura prevede nel trittico la decorazione per il modello, che crediamo fosse perfino colorato in verde scuro, con le superfici inferiori in grigio azzurro chiaro.



Nelle immagini si apprezzano la perfetta apposizione della croce e della fascia bianche. Il colore scuro (verde) del modello che contrasta col ventre chiaro, probabilmente grigio azzurro.

Queste osservazioni portano ad alcune considerazioni, per chi abbia voglia di non fermarsi alle sole apparenze. Una di queste è quella che porta a verificare come gli

italiani siano spesso imprevedibili e talvolta, viva la faccia, in senso positivo. Si prenda il caso dei modelli parmensi: era in quegli anni istruttore di aeromodellismo della RUNA (che lui continuava a chiamare Aero Club) Mario Ferrarini.



Mario Ferrarini(a destra) assieme a Giovanni Fabbi, noto collaboratore de l'Aquilone, ripresi a Gardolo (TN) in occasione del Trofeo Graffer del 1942.

Di umili origini, di mestiere muratore, era personalmente e per tradizione familiare di idee totalmente contrarie al regime allora imperante. Ciò non gli impedì affatto di condurre egregiamente la scuola della RUNA di Parma e di conseguire, ottimo aeromodellista, eccellenti risultati sportivi come il record nazionale di durata del 1941.

Le sue idee non gli impedirono di porre sui suoi modelli i simboli della Regia Aeronautica, anche quando questa entrò in guerra: la sua onestà morale rifiutò la comoda distinzione, poi tanto di moda, fra regime e nazione. Anche in questo fece buona scuola: su tutti i modelli di Parma osserviamo gli stessi simboli, del tempo di pace e del tempo di guerra.

Daniele Vescovi

Ci scrive Vittorio Giuliani:

Sono Vittorio Giuliani e ho quasi 77 anni. Sono entrato nel mondo dell'aeromodellismo per caso. Non ricordo esattamente a che età, perché non trovo più il mio attestato. Penso quando avevo 13/15 anni.

Dico per caso perché fui colpito da una grave malattia che mi tenne a letto e in casa alcuni mesi. Ero abbonato ad un giornale per ragazzi, che si chiamava *Il Vittorioso*. Questo settimanale iniziò, proprio nei giorni dell'inizio della mia malattia, un servizio sull'aeromodellismo, iniziando anche un corso di come si faceva a costruire e a fare volare un aereo. Io mi innamorai immediatamente e incominciai a studiare l'argomento. Mi rammentai che vicino alla mia casa c'era un negozietto che nella squallida vetrina da dopo guerra, esponeva parti di aeromodelli. Era la *Zeus Model Forniture* di Arcesilai e Rappini, noti progettisti e aeromodellisti.

Da lì, per interposte persone, perché legato ad un letto, entrai in rapporti ed amicizia e in quel mondo e poi, durante la mia lunga degenza, mi venivano a trovare; e così iniziai a costruire veleggiatori. Poi l'iscrizione al *Aero Club Bologna*, il corso serale di aeromodellismo, l'attestato, i modelli scuola, la vincita di un campionato sociale, poi quello regionale e in fine la partecipazione a Roma, dei campionati Italiani che però, nonostante il punteggio di qualifica regionale era il più alto tra tutte le regioni, al primo lancio distrussi il modello per cui fu la mia prima grande delusione.

La mia passione cominciò con i veleggiatori perché a quell'età i motori costavano e ... i tempi erano duri.

Tutto il tempo che ho partecipato a gare mi sono cimentato sempre con i veleggiatori. Fu poi l'amicizia con Amato Prati e Pino Gottarelli che mi deviarono nel VVC, però a parte i Campionati del Mondo di Milano che segnarono anche la mia fine come aeromodellista attivo, non ho più fatto granché. Ho costruito diversi acrobatici, in seguito al legame con Prati e poi con Gottarelli. L'amicizia con loro, sboccio perché una volta vennero a casa mia e videro che avevo un giardino con un grandissimo prato, dove si poteva fare volare comodamente i VVC e che nessun curioso poteva venire a rompere le scatole come sempre succedeva.

Poi Amato, molto più grande di me seppe conquistare, con la sua semplicità, la fiducia di mio padre, poco incline alle distrazioni dallo studio (ero un grande somaro), a lasciarmi costruire che poi mi seguiva lui ... Tanti bellissimi ricordi che mi hanno fatto diventare uomo, perché era una vera "fratellanza" ed eravamo tutti collaborativi e ci aiutavamo fraternamente a vicenda. Io ho seguito moltissimo la VVC Prati e spessissimo andavo con lui alle gare per aiutarlo, anche se non ne aveva bisogno. Gli abbozzavo le eliche da velocità, poi lui le finiva secondo la sua grande intuizione e Garofali (proprietario della Supertigre), prima brontolava per la mia eccessiva vicinanza, poi si rese conto che ero utile e mi prese con loro in squadra come non pilota (anche perché i motorini me li faceva pagare !) ecc. ecc..

Purtroppo 50 anni fa quando mi sono sposato e mi sono trasferito a Ravenna da Bologna dove abitavo con i miei genitori, non ho potuto trasferire tutto il mio immenso ed amato bagaglio aeromodellistico perché la nuova casa non mi permetteva spazi simili e la roba era tanta. Lasciai tutto ordinato nella mia camera e laboratorio di Bo. I miei impegni non mi permettevano più di dedicarmi pur avendo lasciato il mio cuore in quelle stanze. Poi mia madre mi chiese di liberare le stanze occupate perché gli altri miei fratelli ne avevano bisogno e io giustamente provvidi prontamente. Tutto il materiale cartaceo (era tantissimo) lo misi in tre cassoni in solaio mentre gli attrezzi (poca roba perché a quei tempi si lavorava con le lamette da barba usate come taglia balsa che ricordo durissima perché, quando si trovava, veniva dai residuati bellici americani ed essendo stata immersa in acqua salata era durissima, delle raspe, delle lime e dei

seghetti a mano e ... preziosissimo e bellissimo, per me, un trapano a mano e ... tanta volontà e capacità di arrangiarsi manualmente) e qualche aeromodello piccolo e qualche scatola me la sono portata a casa. Poi mi sono dimenticato per anni del mio patrimonio lasciato a Bo e quando sono mancati i miei genitori e con i miei fratelli abbiamo deciso di vendere quella villa che non interessava più a nessuno di noi, ho avuto la sgradita sorpresa che le mie sorelle, pensando che la carta, per loro cartaccia, contenuta in quei cassoni non fosse di interesse di nessuno (non sapevano nemmeno che era roba mia) la buttarono tutta via. Quindi ho perso tutto: disegni, libri, giornali, cataloghi, attestati di gare vinte (come si usava a quei tempi a Bologna) tutte le foto con: Prati, Gottarelli, Perrone, i fratelli Negri, Battistella, i fratelli Grandesso, Garofali, Rappini, Arcesilai, le gare, i Campionati del Mondo di velocità a Milano e tante, tantissime cose e ricordi importanti). Perso tutto.

L'unico con il quale ho avuto e mantenuto contatti fino alla fine è stato con A. Prati.

Ero molto amico, per me era come un fratello più grande, e stavo, appena avevo un minuto libero, con lui, tanto che mio padre quando si andava in trasferta mi affidava a lui. Quando ha iniziato la sua collezione mi ha chiesto e gli ho donato il mio primo *G.20 glow plug* che vinsi ad una gara di veleggiatori a Bologna e il mio *G.21*, primo prototipo elaborato per gare di velocità che lui si ricordava che io avevo.

Questo motore lo aveva preparato per me Prati, ed avevo costruito, su disegno e materiali di fusione suoi, il modello con il quale mi qualificai per i campionati del Mondo a Milano. Disgrazia volle che giocando a calcio mi ruppi il braccio destro e con il braccio ingessato non potevo guidare il mio modello che in prova a Milano, Prati involontariamente come succedeva alcune volte a quella velocità, dopo qualche giro finì in terra e si ruppe. Così non potei partecipare. Questo modello, malconco, l'ho ancora con me ed è per me una reliquia perché mi ricorda Amato Prati, come alcune fusioni grezze di fusoliera, il resto l'ho regalato tutto a Prati per la sua collezione. Per caso una volta ho incontrato Vittorio Negri a Modena ad una manifestazione indetta dalla Graupner per i loro clienti per mettere a punto i due loro primi elicotteri.

Io li avevo costruiti entrambi e li portai per l'unica volta che li ho visti volare (perché sono un fifone), e in quella occasione, lui faceva il promotore della Aeromodelli di ???, mi sembra, e mi vendette i disegni di un biplano (che ho costruito ma non l'ho ricoperto per paura di provarlo) poi ci siamo nuovamente persi.

Mi dispiace vedere che mi dilungo tanto nei miei scritti, perché mi perdo nel tempo.

Purtroppo ho perso tutto (aeromodellisticamente parlando) per cui vivo di questi ricordi ben archiviati nella mia testa. Ora con i vostri libri, giornali, articoli rivivo alcuni momenti molto felici del mio dopo guerra, quando con poco ci sapevamo divertire. Ho tanti nomi ancora per la testa di amici, prevalentemente di Bologna, di quei tempi di cui non ho più le tracce e che nonostante abbia fatto ricerche non ho mai avuto alcun risultato concreto.

Ho ricevuto i Notiziari che però non ho ancora avuto il tempo di leggere, li ho solo velocemente sfogliati e ... ho avuto un tuffo al cuore come quando ai tempi dell'aeromodellismo, quei ragazzi, molto più grandi di me, mi passarono qualche rivista ...

Leggendo quei notiziari chissà che non riprenda a volare. E' difficile però, perché ho e ho sempre avuto una maledetta paura di rompere il modello per cui ... In questi anni ho sempre costruito qualche cosa, ma non li ho mai ricoperti proprio per non finire sul campo. Poi, io al sabato e alla domenica sono sempre impegnato con la famiglia che non mi dà spazio. Unica nota e/o partecipazione aeromodellistica è andare quel sabato e quella domenica alla manifestazione ad Ozzano Emilia in Giugno.

Grazie, soprattutto per avermi ascoltato e ... a presto,

Vittorio Giuliani

TOMBOY RALLY 2012-2013.

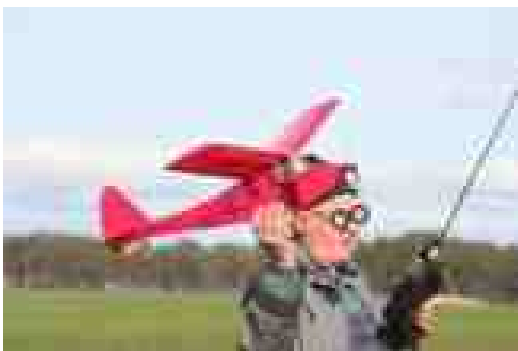
Cari amici, la quinta edizione del SAM 2001 Tomboy Rally è arrivata alla conclusione. Non vi nascondo la soddisfazione di Gianfranco e mia sia per il numero di concorrenti sia per la diffusione internazionale. I modellisti partecipanti, da Italia, Francia, Svizzera, Nuova Zelanda ed Australia sono stati 35, di cui 31 nella classe da 36" e 4 nella classe da 48" con un podio tutto straniero e con una sorpresa che scoprirete in seguito. La nostra associazione è rimasta l'unica ad organizzare una gara postale per questo modello, dopo che Tony Tomlin ha deciso di annullare la gara postale TOMBOY3, che è stata la prima in assoluto ad essere indetta a livello internazionale molti anni fa. In qualche modo, però, ritengo che la nostra gara sia la sua continuazione per il fatto che, in origine, aveva preso spunto proprio da una gara organizzata per ricordare la moglie di David Baker, Socio Fondatore della nostra SAM 2001 insieme a Ninetto e pochi altri valenti modellisti. Spero che anche per i prossimi anni il nostro evento godrà di buona salute e verrà sostenuto anche da una partecipazione più massiccia dei nostri soci. Da questa edizione verrà inserita, a richiesta di alcuni modellisti esteri, una nuova categoria riservata al modello da 36" in versione da volo libero e motore a scoppio, proprio per ritornare alle origini, come accennato riguardo alla accennata gara inglese. Comunque, troverete le novità sulle regole della edizione 2013-2014 alla fine dell'articolo. E adesso passiamo alla descrizione della edizione 2012-2013.

TOMBOY RALLY 36"

Cominciamo con la categoria classica che, in questa edizione, è stata vinta da un vecchio amico della nostra gara postale, l'australiano Brian Deason, che ha sbaragliato tutti con 25'35" ed il suo modello elettrico, che si è sempre ben comportato in tutte le precedenti cinque edizioni. Brian ha potuto effettuare un volo in "tranquillità" solo nell'aprile 2013 (quindi nell'autunno australiano), dopo una estate di tregenda per il caldo ed il vento eccessivi che hanno colpito la regione dell'Australia nella quale abita. Bravo, e complimenti sia per il risultato ottenuto che per l'impegno che hai messo in questi anni nel seguire la nostra manifestazione.

Al secondo posto troviamo Graham Main, editore di *Avanz News* che è la rivista O.T. neozelandese, con un 21'36". Ecco cosa mi scrive: *"Il tempo è buono ed il vento è de-*

bole con buona attività termica tutto intorno, così prendo il mio Tomboy elettrico per fare un volo. Mi ero prefissato di dare una breve dimostrazione delle doti del mio modello ad un giovane socio del mio club, con un volo che non pensavo particolar-



Brian Deason, vincitore delle due categorie



Graham Main - Australia

mente lungo. Invece mi sbagliavo perché il Tomboy ha trovato ottime condizioni e si è divertito a galleggiare in aria per 21' e 36" ". Al terzo posto altra vecchia conoscenza del nostro concorso, che usa solo il motore a scoppio: l'australiano Mick Walsh con 21' e 13". Quest'anno il suo volo migliore lo ha ottenuto dopo aver accudito la figlia, di pochi anni, affetta da un'infezione intestinale passeggera. Mi racconta che, dopo aver affidato la piccola alla madre, si è recato a farsi il suo voiletto con il Tomboy e con altri modelli di mattina presto. Temperatura ideale, 25°, poco vento e Mills CS 0.75 replica, (da lui chiamato AKA Boddo Mills), che gira benissimo tirando una 8X4 per motori elettrici. Il mo-

dello sale fino ad una altezza stimata di oltre 2000 ft. grazie alle termiche presenti sul campo, diventando un puntino appena distinguibile. La fortuna di Mick è stata quella di aver appiccicato pezzi di alluminio alle estremità alari, che gli hanno permesso di vederlo tramite i riflessi della luce del sole, durante le virate, e di non perderlo di vista, fino a quando il suo volo termina con un atterraggio vicino ai suoi piedi. Lui si lamenta del fatto che le eliche che usa sono soggette a rottura in fase di atterraggio; lo voglio consolare ma anche io ho i suoi stessi problemi con le eliche per elettrico dato che spesso il modello cappotta in atterraggio per il fatto che ho solo a disposizione piste in erba, nelle quali è difficile non cap-



Dete Hasse - Australia

pottare. Tre secondi solamente dividono il terzo posto dal quarto al quale troviamo Dete Hasse, Australia, che si piazza benissimo in questa edizione, dopo aver saltato la precedente per problemi. Visto il risultato possiamo intuire che i problemi sono passati e, da quello che mi dice nelle e-mail, le cose stanno tornando alla normalità soprattutto per quanto riguarda il clima che è stato decisamente capriccioso. In una sua e-mail di aprile 2013 (da loro è inverno adesso) Dete si lamentava che i suoi modelli stavano ancora sullo scaffale a ricoprirsi di polvere, mentre lui batteva i denti per il freddo mentre stava al computer a scrivermi. Poi si è deciso a sfruttare una delle poche giornate buone ed è arrivato un buon risultato. Ed ecco il quinto in classifica, e primo classificato degli italiani, con un modello motorizzato con un motore diesel italiano: si tratta di Ugo Baldari che, dopo due edizioni vinte, ha deciso di prendersi una pausa di "riposo". Mi ha scritto di aver ripreso il modello ad un anno di distanza dall'ultimo volo fatto, e di aver scelto una mattina di maggio con temperatura di 21°, cielo pieno di cumuli e vento leggero. Al quarto volo ha centrato la termica giusta ed ha fatto fermare il cronometro a 18'39". Ciò che lo ha soddisfatto in particolare della sua prova, è stato il motore Barbini B38 che, anche se con un po' di bizzie in accensio-

ne, è stato regolarissimo nel suo funzionamento. E questo mi fa molto molto piacere perché sono un estimatore di questo nostro prodotto motoristico. Sesto classificato



il modello di Troy Latto (17°)

l'australiano Gary Dickens con 16'07" che è il primo dei classificati della numerosa compagine della SAM 270, composta da 12 concorrenti, capitanata da Paul Baartz, che si è riunita appositamente in dicembre per partecipare al nostro concorso. Oltre a lui, che ha vinto la loro gara, voglio citare gli altri modellisti partecipanti che sono, in ordine rispetto alla nostra classifica: 7° classificato Paul Baartz con 14'56"; 8° Ian Dixon 13'57"; 10° Rod Mc Donald 12'55"; 13°

Richard Sutherland 10'32"; 15° Ray Silbereisen 9'14"; 16° George Car 9'09"; 17°

Troy Latto 8'01"; Rob Bovell 6,36; 24° Kavin Hopper 6'03"; 29° Brett Slyn-Daniels 4'35". Bello squadrone davvero, ed un grazie particolare a Paul Baartz che lo ha organizzato anche per questa edizione. Altro italiano in classifica, dei pochi purtroppo, è Antonio Riccardelli, sempre presente ai raduni da me organizzati, con 12'23" si piazza al 11° posto con un Tomboy molto ben costruito e motorizzato con l'ottimo MP JET 0.6 cc diesel. Questo motore è stato



Il modello di Antonio Riccardelli

usato anche da buona parte dei concorrenti australiani per la sua regolarità sorprendente e per l'economicità nel consumo. Un vero orologio. Gianfranco Lusso si è piazzato al 14° posto con 9'35" ma lo aspetto più in forma per il prossimo anno, così da guerreggiare con chi rimane più avanti in classifica. Al 18° posto troviamo il primo classificato della pattuglia neozelandese, riunitasi in maggio ad Ngatea con Angus Mc Donald con 7'25"; 19° Rex Bain 7',23"; 20° Keith Trillo 7'20"; 21° Charles Warren 6'48"; 27° Graham Main 5'1-2" (con il modello con motore a scoppio); 28° Rex Anderson 5'06"; 31° John Ryan 3'26". Tutti i concorrenti neozelandesi hanno utilizzato il Mills 0.75 essendo il loro tipo di gara riservato a modelli con motore a scoppio, e con buoni risultati, mi sembra. Nella e-mail che mi ha scritto Graham per comunicarmi i risultati mi diceva che questo tipo di gara per il Tomboy stà avendo un successo crescente da loro e che le gare sarebbero riprese in settembre, dopo la



Keith Trillo (N.Z.)

pausa invernale (per loro). Devo fare una segnalazione riguardo il Modello di Keith Trillo che pesa solo 226 grammi in ordine di volo. Da quello che ricordo è il modello più leggero mai iscritto. C'è qualcuno che vuole provare a toglierli il primato? Al 23° posto con 6'21" Maurizio Sagnotti che è entrato

finalmente in competizione dopo una serie travagliata di prove andate male, piccoli cedimenti strutturali e batterie lasciate a casa.



Maestro e allievo: Gianco Lusso e Helio Dufur-

guna menzionare anche il Presidente del Club Aeromodellistico Pays des Gex, Fethy Sarthe, che ha avviato una campagna di reclutamento alle competizioni dei soci più giovani del suo club. Ultimo italiano in classifica, piazzato al 26° posto con 5'40" è Eros Cavallaro, che in questa edizione non ha avuto la possibilità di fare meglio, impegnato in altre attività. Colgo l'occasione per mandare un saluto particolare ad Allen Teal che ha partecipato alla nostra gara, molto sportivamente, anche con un tempo molto basso, 3'58" che non ha più avuto occasione di migliorare. Lui è l'organizzatore di un Tomboy Rally riservato ai soli modellisti neozelandesi che, nel 2012, ha terminato la sua prima edizione. Mi racconta di avere avuto 10 concorrenti, 8 nella sezione scoppio e due in quella elettrico. Mi ha scritto che il vincitore nella sezione scoppio aveva un MP JET ed ha ottenuto 22'43", mentre quello nella sez. elettrico 24'50".



Leo Marconi-Archinto: 16 anni

Adesso squillino le trombe, perché è il momento del concorrente più giovane! Si tratta di Helio Defurne, Francia, con 5'50" che, sotto le ali protettrici di Gianfranco Lusso, si è costruito un Tomboy e se lo pilota con evidente maestria, per aver solo 17 anni. Il modello è stato terminato a metà maggio ma, per il tempo pessimo, è stato collaudato solo a fine mese. Del fatto che il mio amico Gianfranco si sia impegnato per trovare e curare allievi così giovani, iniziandoli a questo nostro magnifico hobby, ne sono veramente molto contento; biso-

gnamente molto contento; biso-

TOMBOY RALLY 48"

E adesso sveliamo la sorpresa che sta proprio nel nome del vincitore della categoria 48" che, poi, è lo stesso della categoria 36". Non era mai successo ma ... Brian Deason lo ha fatto! Si è aggiudicato anche questa sezione e con il tempo di 41'29", che è uno dei migliori tempi in assoluto di sempre in entrambe le categorie. Non posso che essere felice di questo perché Brian è un concorrente affezionatissimo ed ha bissato la sua vittoria nella prima edizione della categoria da 48" dell'anno scorso.

Non c'è che dire, ha proprio un feeling particolare

con il suo modello. E, come lo scorso anno, al secondo posto troviamo l'amico-rivale Les Davis con 24'27" al quale ha stappato la vittoria con un tempo davvero imbattibile. Il terzo posto riserva una sorpresa veramente grande, dato che con 11'05" troviamo il concorrente più giovane (16 anni!!) che abbiamo mai avuto: Leo Marconi-Archinto dalla bella Francia. Lui è l'altro allievo di Gianfranco Lusso che ha trovato nel Club Aeromodellistico Pays des Gex un terreno fertilissimo. Come vedete dalle foto i ragazzi hanno anche ben costruito i propri modelli. Bravo Gianfranco! 4°classificato Valeriano Tascone con 7'14" che ha terminato il proprio modello appena in tempo per partecipare a questa edizione. Segue il mio tempo: 7'10". Con il mio Tomboy elettrico; non riesco, evidentemente, a trovare il feeling giusto con il modello più grosso. Ma ci lavorerò.

CLASSIFICHE

TOMBOY RALLY 36"

Nr	Concorrente	Nazione	Motore (El/Ic)	Tempo
1	Brian -Deason	Australia	El	25'35"
2	Graham Main	New Zealand	El	21'36"
3	Mick Walsh	Australia	Ic	21'13"
4	Dete Hasse	Australia	El	20'10"
5	Ugo Baldari	Italia	Ic	18'35"
6	Gary Dichens	Australia	Ic	16'07"
7	Paul Baartz	Australia	El	14'56"
8	Ian Dixon	Australia	Ic	13'57"
9	Curzio Santoni	Italia	El	13'42"
10	Rod McDonald	Australia	El	12'55"
11	Antonio Riccardelli	Italia	Ic	12'23"
12	Curzio Santoni	Italia	Ic	12'16"
13	Richard Sutherland	Australia	Ic	10'32"
14	Gianfranco Lusso	Svizzera	El	9'35"
15	Ray Silbereisen	Australia	El	9'14"
16	George Car	Australia	Ic	9'09"
17	Troy Latto	Australia	Ic	8'01"
18	Angus McDonald	New Zealand	Ic	7'25"
19	Rex Bain	New Zealand	Ic	7'23"
20	Keith Trillo	New Zealand	Ic	7'20"
21	Charles Warren	New Zealand	Ic	6'48"
22	Rob Bovell	Australia	Ic	6'36"
23	Maurizio Sagnotti	Italia	El	6'21"
24	Kavin Hooper	Australia	Ic	6'03"
25	Helio Dufurne	France	El	5'50"
26	Eros Cavallaro	Italia	El	5'40"
27	Graham Main	New Zealand	Ic	5'12"
28	Rex Anderson	New Zealand	Ic	5'06"
29	Brett Slybs Daniel	Australia	Ic	4'35"

30	Allen Teal	New Zealand	Ic	3'58"
31	John Ryan	New Zealand	Ic	3'26"

TOMBOY RALLY 48"

Nr	Concorrente	Nazione	Motore (El/Ic)	Tempo
1	Brian -Deason	Australia	Sre	41'29"
2	Les Davis	Australia	Sre	24'27"
3	Leo Marconi Archinto	Svizzera	Sre	11'05"
4	Valeriano Tascone	Italia	Sre	7'14"
5	Santoni Curzio	Italia	Sre	7'10"

CONSIDERAZIONI FINALI

Le novità per la prossima edizione sono due; una è relativa all'aggiornamento di alcuni parametri relativi alla capacità delle batterie, passate da 350 a 450 mha, per la 36" elettrica, e l'innalzamento della cilindrata motore da 2 a 2,5 cc per la categoria da 48" a scoppio (aumentata la miscela a disposizione da 5 a 6 c.c.). L'altra novità ci è stata suggerita da alcuni modellisti stranieri che mi hanno chiesto se il nostro concorso comprendeva anche i modelli a volo libero. Mi sono consultato con Lusso ed abbiamo deciso di utilizzare le regole della gara originale, quella che era stata inizialmente dedicata alla memoria della moglie di David Baker ed al quale ci è sembrato giusto dedicare il premio speciale. Le regole sono semplici: modello da 36", motore diesel massimo 0.75 cc di cilindrata e possibilità di utilizzare anche modelli radiocomandati, a patto di interrompere il cronometraggio al momento dell'uso della radio. Che ne dite, ci proviamo?? In conclusione, voglio ringraziare tutti quelli che hanno partecipato a questa edizione del Tomboy Rally, ed anche coloro che non sono in classifica per problemi diversi, come il mio amico spagnolo Manuel Rojo che mi ha scritto di aver perduto il proprio modello durante un tentativo. Mi ha raccontato di averci montato un prezioso Doonside Mills 0.75 australiano e di averlo perso sicuramente in mare, dato che il suo campo di volo si trova nelle immediate vicinanze della costa. Spero, comunque, che Manuel non si scoraggi della perdita. Altro saluto a Cristian Alejandro Blanchero, argentino, che mi ha inviato la foto di un bel Tomboy costruito con il fratello, ma che, in seguito, non sono riuscito più a contattare. Un grosso in bocca al lupo lo mando a Bob Slater che, adesso che aveva trovato il tempo di terminare il suo Tomboy da 48", è stato portato in ospedale per l'impianto di un peacemaker. Un ringraziamento, infine, anche a tutti quei modellisti italiani che, in qualche modo, hanno seguito questa manifestazione chiedendomi una copia del disegno, non portando a termine il modello per problemi di lavoro, o che mi hanno telefonato o scritto come Giancarlo Wessely, Gianfranco Di Chiara, Tiziano Bortolai, Marcello Zunica, Ernesto Capobianco, Franco Garzonio e Francesco Perbellini, chiedendo scusa per chi mi sono dimenticato di nominare. Vi aspettiamo più numerosi per l'edizione 2013-2014 che è iniziata il 1°Giugno 2013 e terminerà il 31 Maggio 2014. Grazie a tutti.

Gianfranco Lusso e Curzio Santoni.

CAMPIONATO EUROPEO SAM 2013 - Hungary - 23-28 Giugno

Il Campionato europeo SAM 2013, undicesimo della serie, si è tenuto in Ungheria presso l'aeroporto di Jakabszallas.

Le notizie che riporto le devo soprattutto alla cortesia di Francesco Posa, Mario Gialanella e Jose Manuel Rojo. Alcune le ho desunte dal Sito del Klub Historickych Modelu a Motoru della repubblica ceca:

<http://www.historicke-modely.cz/xi-mistrovstvi-evropy-v-kategoriich-sam-23-26-6-2013-v-madarskem-jakabszallas/> dove potete trovare delle foto e un filmato.

Altre foto le potete trovare nei siti:

http://feroswiety.rajce.idnes.cz/XI.ME_SAM_-_HUNGARY_-_JAKABSZALLAS/ e http://md-modelar.rajce.idnes.cz/23.-28.6.2013_-_ME_SAM_Madarsko/

Nel sito http://www.bpmse.hu/SAM_2013/englis.htm, pagina Final Scores trovate le classifiche complete.

Unanime l'apprezzamento per l'organizzazione logistica. Nell'aeroporto di Jakabszallas c'è una grande foresteria con camere a due letti, ristorante da 400 posti, piscina e sauna. I nostri (gli italiani intendo), per festeggiare Luigi Binelli, che il 25 giugno ha compiuto 85 anni, hanno organizzato un rinfresco con una torta personalizzata preparata nella cucina della foresteria.

Per chi ne era munito, si potevano montare tende o parcheggiare camper e roulotte in un'area munita di tutti i servizi.

Il giorno 23 i rappresentanti di Austria, Belgio, Cechia, Gran Bretagna (1^a volta), Ungheria, Italia, San Marino, Slovacchia, Spagna e USA, componenti del Consiglio EURO SAM, si sono riuniti per deliberare in merito ad alcune questioni regolamentari ed hanno eletto il nuovo presidente e il nuovo segretario in sostituzione di Nick Bruschi e Jan Sabo. Presidente è stato nominato il ceco Fero Swiety, segretario Zdenek Slapnicka. Non era presente il rappresentante della Germania, al contrario delle passate edizioni.

Alle gare erano iscritti 113 modellisti con 339 modelli. Come potete vedere dalle classifiche, in alcune gare c'è stato un forte numero di non classificati a causa essenzialmente del maltempo che ha disturbato notevolmente le operazioni, tanto da costringere gli organizzatori ad utilizzare anche l'ultimo giorno, previsto inizialmente come riserva.

Notevole interesse ha suscitato la gara ElettroRubber, inserita per la prima volta.

Per chi non ne sa ancora niente, dico che si tratta di modelli ad elastico nei quali la matassa elastica è sostituita da un motore elettrico e dai relativi regolatore e batteria.

Nelle classifiche ho riportato, per ogni gara, il numero degli iscritti, dei classificati



e degli spareggianti, i primi tre classificati e tutti gli italiani che hanno effettuato lanci validi.

Migliore degli italiani è stato Walter Gianati, che ha vinto le due gare NMR.

Oltre lui sono saliti sul podio Lorenzo Boccia, secondo nei 1/2A



Walter Gianati regge il Walkyrie di Carletti



Texaco, Francesco Posa, terzo negli OTVR, Tiziano Bortolai, secondo nella Speed 400, Roberto Grassi, terzo nella NMR 2.5, Gianni Borsetti, terzo nell'OTMR B. Domenico Bruschi si è classificato secondo nella NMR.

Ed Hamler, presidente di SAM USA, ha vinto l'OTMR A l'OTMR B e si è classificato al terzo posto nella 1/2A Texaco e nella NMR.

Pino Carbini

LE CLASSIFICHE

1/2 Texaco 2013 Hungary Iscritti 36 - Classificati 24

Nome	Nazione	Modello	Punti	Pos
Lászlò Lukàcs	Ungheria	Kerswap	1076	1
Lorenzo Boccia	Italia	Movo M.18	1038	2
Ed Hamler	USA	Airborn	1016	3
Tiziano Bortolai	Italia	Flamingo	975	4
Gianni Borsetti	Italia	Kerswap	947	5
Lorenzo Boccia	Italia	Mini Hogan	860	8
Luigi Binelli	Italia	Playboy	759	10
Roberto Grassi	Italia	Yankee	700	13
Lorenzo Boccia	Italia	Pilade	651	16
Maurizio Baccello	Italia	Kerswap	495	18
Mario Carletti	Italia	Walkyrie	333	23

OTMR A 2013 Hungary Iscritti 9 - Classificati 6

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Ed Hamler	USA	Airborn	1376		1
Petr Hošek	Rep. Ceca	Pilade	1213		2
Petr Knob	Rep. Ceca	Playboy	994		3

OTMR B 2013 Hungary Iscritti 17 - Classificati 9 - Spareggio 2

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Ed Hamler	USA	Airborn	1440	721	1
Domenico Bruschi	RSM	Herky	1440	568	2
Gianni Borsetti	Italia	Anzac	1405		3
Walter Gianati	Italia	RG-9	1342		4
Gabriele Montebelli	Italia	Airborn	1222		5
Giorgio Crismani	Italia	Hoyseed	416		8

NMR 2.5 2013 Hungary Iscritti 12 - Classificati 10

Nome	Nazione	Modello	Punti	Pos
Walter Gianati	Italia	Anzac	706	1
László Lukács	Ungheria	Ultra Hogan	672	2
Roberto Grassi	Italia	Cumulus	624	3
Francesco Posa	Italia	Schmidt	362	5
Gianni Borsetti	Italia	Orion	362	6
Tiziano Bortolai	Italia	KL.61	320	9

NMR 2013 Hungary Iscritti 9 - Classificati 5 - Spareggio 2

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Walter Gianati	Italia	Cloudster	720	393	1
Domenico Bruschi	RSM	Herky	720	390	2
Ed Hamler	USA	Airborn	709		3
Gabriele Montebelli	Italia	Airborn	521		4
Tiziano Bortolai	Italia	PE.44	519		5

OTVR 2013 Hungary Iscritti 64 - Classificati 59 - Spareggio 13

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Peter Svoboda	Rep. Ceca	Pjerry 69	900	281	1
Gábor Pászto	Ungheria	Jaguar	900	260	2
Francesco Posa	Italia	Astrale	900	211	3
Filippo Bezzi	Italia	Balestruccio	900	190	8
Rover Mersecchi	Italia	Balestruccio	900	169	11
Luigi Binelli	Italia	Balestruccio	828		20
Walter Gianati	Italia	EC.28/44	771		24
Luigi Binelli	Italia	Prince Frog	529		40
Gaetano Fratini	Italia	Baffo	333		52
Rover Mersecchi	Italia	Astrale	300		54

TEXACO 2013 Hungary Iscritti 27 - Classificati 24 - Spareggio 2

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
József Ács	Ungheria	Nimbus	1800	971	1
Miroslav Čamaj	Slovacchia	Bomber	1800	661	2

István Gosztola	Ungheria	Varsò XL	1613	3
Luigi Sola	Italia	Bomber	1577	4
Walter Gianati	Italia	Airborn	1392	6
Massimo Imoletti	Italia	PB-2	1194	9
Luigi Binelli	Italia	Yankee	1178	11
Luigi Binelli	Italia	Westerner	773	13
Gabriele Montebelli	Italia	Dallaire Sportster	720	14
Giorgio Crismani	Italia	Bomber	585	16
Tiziano Bortolai	Italia	Bomber	430	21

ELOT 2013 Hungary Iscritti 60 - Classificati 44

Nome	Nazione	Modello	Punti	Pos
Milan Černocký	Rep. Ceca	Ichabod	1800	1
Péter Epacher	Ungheria	Stardust	1714	2
Lászlò Török	Ungheria	ETB 38	1678	3
Mario Carletti	Italia	Walkyrie	1297	18
Mario Mariani	Italia	Stardust special	1112	25
Gian Marco Canella	Italia	Lanzo bomber	968	29
Francesco Posa	Italia	Mini Hogan	843	34
Luigi Sola	Italia	Bomber	800	35
Francesco Posa	Italia	Arrow Nut	784	36

SPEED 400 2013 Hungary Iscritti 40 - Classificati 36

Nome	Nazione	Modello	Punti	Finale	Pos
Marián Jurkovič	Slovacchia	FU-BAR	1800		1
Marián Jurkovič	Slovacchia	President	1668		
Tiziano Bortolai	Italia	Flamingo	1154		2
Roberto Grassi	Italia	Lanzo bomber	1151		3
Lorenzo Boccia	Italia	Movo M.18	1014		9
Mario Mariani	Italia	Kerswap	973		11
Giorgio Mantovani	Italia	Lanzo Bomber	960		12
Luigi Sola	Italia	Jaded Maid	834		18
Salvatore D'Acunzo	Italia	Mini hogan	719		24
Giorgio Mantovani	Italia	Jaded Maid	698		26

Electrorubber 2013 Hungary Iscritti 19 - Classificati 11

Nome	Nazione	Modello	Punti	Pos
Bence Balogh	Ungheria	Szàrcsa	840	1
Bence Balogh	Ungheria	Lanzo stick	840	
Mihály Habány	Ungheria	Szàrcsa	828	2
Miroslav Dvoracek	Rep. Ceca	Korda	814	3
Luigi Binelli	Italia	Pinnuto	793	4

LUGO DI ROMAGNA - 15° RADUNO VVC OT - 7 LUGLIO 2013

Sarà perché gli organizzatori hanno un'esperienza tale per cui tutto fila sempre liscio, sarà perché la pista per il volo vincolato si trova all'interno di un comprensorio dove gli aeromodellisti non sono considerati degli scocciatori da quelli che volano con gli aerei "grandi". Mettetela come volete, ma a Lugo ci si viene sempre volentieri. Così, anche per questo 15° raduno ci siamo trovati in buon numero per sfogare la nostra passione per i modelli che girano in tondo. Tra i presenti alcune new entry tra cui Renato Durigon, che pare non prendesse in mano una manopola da alcune decine d'anni.

Oltre alle gare valide per i trofei GIP-46 e Garofali, si sono svolte due gare Speed Profile, la Speed OT e, per la prima volta, una gara Speed Classe C.40. Si tratta di una gara nata su proposta di alcuni appassionati Trevigiani per modelli con motori fino a 6,5 cc. Il regolamento di questa categoria ha la stranezza che la base da coprire non è di 10 giri, cosa che ha complicato un pochino il lavoro dei giudici.

L'esame delle classifiche permette di notare che "i soliti" Botti e Cocchi non sono più al vertice. La spiegazione l'hanno data loro stessi. Dopo aver primeggiato per alcuni anni con i loro "supermotori", li hanno appesi al chiodo e hanno deciso di trasferire l'esperienza maturata in altre categorie come il Team racing.

Un ringraziamento particolare deve essere rivolto a Giorgio Fabbri e Adriano Ghiselli che hanno cronometrato tutti i voli sotto un sole veramente caldo. Grazie anche agli addetti alla compilazione dei documenti di gara, ma almeno questi stavano all'ombra.

Tra tutti i partecipanti, permettetemi di menzionare l'onnipresente Salvi Angeloni il quale, oltre ad aver partecipato a quasi tutte le gare vincendone due, si è prodigato per



Gli instancabili cronometristi



Giuria al lavoro



Dopo tanto lavoro, un po' di riposo

tutta la giornata dando una mano a tutti i concorrenti che avevano bisogno di aiuto.

Alla fine dei voli era veramente stanco.

Anch'io gli sono debitore perché col suo aiuto il mio modello ha superato i 100 km/h per la prima volta.

Tutte le gare si sono disputate su due lanci e, nell'intervallo, è stato consumato il pranzo presso il ristorante dell'aeroporto.

Alla fine della giornata, premiazione e ... anguriana offerta da Riccardo Soncin.

Inutile dire che, dopo una giornata così calda, ci voleva.

Il mercatino è stato molto affollato e molti pezzi hanno cambiato proprietario.

Pino Càrbini



Alimentazione a pressione, per il Trofeo Garofali

Le Classifiche

GIP46

	Concorrente	Modello	Motore	Tempo	Km/h
1	Castagnetti GianMauro	Modificato	G20/15 G	21,34	171,014
2	Garofali Leonardo	Standard	G20/15 G	23,83	151,070
3	Buoso Giancarlo	Standard	TT .15	25,08	143,541
4	Cocchi Gianfranco	Modificato	OS 15	25,81	139,481
5	Martinengo Giuseppe		OS 15	26,36	136,571
6	Cantelli Aldo		G20/15	26,47	136,003
7	Botti Pietro		G20/15	27,24	132,159
8	Angeloni Salvatore	Standard	OS 15	27,64	130,246
9	Angeloni Salvatore		G20/15	28,65	125,654
10	Romagnoli Gigi	Standard	G20/15	29,16	123,457
11	Carbini Giuseppe	Standard	G20/15	32,00	112,500
12	Bezzi Filippo	Standard	G20/15	33,00	109,091
13	Cuppini Mauro	Standard	OS 15	33,25	108,271
14	Durigon Renato	Standard	OS 15	39,55	91,024
15	Colla giorgio	Standard	G20/15	53,06	67,848

Trofeo Garofali

Cl	Concorrente	Tempo	Km/h
1.	Cantelli Aldo	20,67	174,165
2.	Garofali Leonardo	23,83	151,070
3.	Buoso Giancarlo	24,61	146,282
4.	Martinengo Giuseppe	27,00	133,333
5.	Botti Pietro	27,24	132,159
6.	Garofali Leonardo	27,42	131,291
7.	Angeloni Salvatore	28,65	125,654
8.	Romagnoli Gigi	29,16	123,457
9.	Carbini Giuseppe	32,00	112,500
10.	Bezzi Filippo	33,00	109,091
11.	Colla Giorgio	53,00	67,848

Speed Profile 1,5 cc

Cl	Concorrente	Tempo	Km/h
1.	Pelliconi Tommaso	20,35	176,904
2.	Lanzoni Luigi	25,90	138,996
3.	Tura Luciano	26,23	137,247

Speed Profile 2,5 cc

Cl	Concorrente	Tempo	Km/h
1.	Pelliconi Tommaso	18,55	194,070
2.	Pirazzoli Ivo	19,10	188,482
3.	Tura Luciano	22,79	157,964
4.	Lanzoni Luigi	26,88	133,929

Velocità classe C .40

1.	Angeloni Salvatore	11,75	170,213
2.	Def Bianco Paolo	13,58	147,275
	Biagi Maurizio	NC	
	Durigon Renato	NC	

Velocità Old Timer

1.	Angeloni Salvatore	12,96	154,321
	Castagnetti Gianmauro	NC	

CALENDARIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2013

12/13 gen	Roma	Cena e Assemblea Generale	G. Carbini	0424-35058
17 feb	Zanica (BG)	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
2/3 mar	Verona	Stand 9° Model Expo Italy	G. Carbini	0424-35058
10 mar	Rieti	Sport + Tomboy Coppa Tevere 3/2012	C. Santoni	339-1165277
23/24 mar	Sassuolo MO	Inaugurazione pista VVC e gare varie	G. Cocchi	3483380726
?? Apr	Termini Imerese	Raduno VVC e gara GIP-46	F. Castro	095-607487
13 apr	Modena	Memorial Amato Prati	T. Bortolai	samitalia@libero.it
14 apr	Sassuolo	Gara GIP-46 e Trofeo Garofali	G. Cocchi	3483380726
28 apr	Rieti	Sport + Tomboy Coppa Tevere 1/2013	C. Santoni	339-1165277
28 apr	Nove VI	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	G. Carbini	0424-35058
19/5	Sassuolo	Salamitrophy	G. Cocchi	3483380726
26 mag	Campo Felice	Raduno VL + gare postali	C. Santoni	339-1165277
26 mag	Sassuolo	Campionato italiano F2A-F2B-F2C	G. Cocchi	3483380726
2 giu	Cinisi	Raduno VVC e gara GIP-46	F. Castro	095-607487
2 giu	Terni	Tex, 1/2A tex, 1/2A tex el, OTMR	C. Santoni	339-1165277
8/9 giu	Ozzano Emilia	Raduno e mostra mercato	P. Dapporto	dappopao@tin.it
16 giu	Malpensa	Gara GIP-46 e Trofeo Garofali	P. Riboli	035-657079
23 giu	Rieti	Sport + Tomboy Coppa Tevere 2/2013	C. Santoni	339-1165277
23/28 giu	Ungheria	Campionato Europeo OT		
5/7 lug	Gualdo Cattaneo PG	Raduno Vintage anni '60, '70 '80	C. Giustozzi	393-9772747
7 lug	Lugo di Romagna	Gara GIP-46 e Trofeo Garofali	L. Lanzoni	0545-34600
7/8 set	Valle Gaffaro	Concorso Nazionale	M. Baccello	331-3603841
6/7/8 set	Lugo di Romagna	50° Coppa d'oro FA	L. Lanzoni	0545-34600
15 set	Chiasiellis	Raduno e gara GIP-46 Luca Rossi	M. Giroto	335-1318415
15 set	Valle Gaffaro	SAM Model Day	M. Baccello	331-3603841
29 set	Cantalice (RI)	Raduno - Gara OT RA	G. Ursicino	0746-205601
7 ott	Ghisalba (BG)	Memorial Mozzarini raduno OT	A. Vaccari	andrea@gabonline.it
19/20 ott	Cartigliano (VI)	Convegno motori Ninetto Ridenti	G. Carbini	0424-35058
04 nov	Rieti	Raduno chiusura anno	C. Santoni	06-5193281
1 dic	Desenzano (BS)	Mercatino	F. Filippetti	328-2852505
7/8 dic	Ramacca (CT)	Grand Prix dell'Etna 2013 - gara OT	C. Minotti	095-436587
15 dic	Acireale	Gara GIP-46 e Trofeo Garofali	F. Castro	095-607487

ISTRUZIONI PER L'USO

Segreteria c/o: **Giuseppe CARBINI** - via Monte Cauriol, 22 - 36061

Bassano del Grappa (VI)

tel. 0424.35058 - 340-3541669 - E-mail: info@sam2001.it

Per l'iscrizione:

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

Carta Poste Pay n.: 4023 6009 0046 5149

Bonifico su IBAN: IT46 X 01005 60160 0000 0000 4648

Paypal sulla casella e-mail giuseppe.carbini@teletu.it (con maggiorazione 4%)

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 € 5.00 cadauno più spese postali

Archivio disegni elettronico: è in continua evoluzione e l'archivio condiviso funziona grazie al contributo di tanti amici. Sinora è stata soddisfatta la stragrande maggioranza delle richieste.

La Redazione c/o: **Daniele Vescovi** - Viale Olanda, 2 - 44123 Ferrara

tel. 0532.63407 - 333-1288763 - E-mail: daniel38@alice.it

Le collaborazioni dovranno pervenire, possibilmente tramite posta elettronica, entro la fine dei mesi dispari.

Le foto dovranno essere accompagnate dal nome dell'autore e da una sintetica didascalia.

La Redazione si riserva il diritto di scelta sugli elaborati ricevuti e di adattare i testi alle esigenze editoriali.

alata

rivista mensile delle attività aeronautiche

ANNO 1 N. 4 ★ MILANO, OTTOBRE 1945

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

L. 40



La copertina di ALATA dell'ottobre 1945