

L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 74

Luglio - Agosto 2014



**Rimini - Coppa Sperandini 1954. Il decollo del Wakefield di Gianni Guerra.
In secondo piano Guido Squaiella e, a terra, Aldo Gardenghi.**



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. 090.662038
E-mail: giacomo.mauro@virgilio.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 biplano di Aldo Calza	D. Vescovi	" 3
- Lo Zeffiro di Leardo Goi	G. Carbonara	" 8
- Italiani all'estero	A. Mizzan	" 11
- Sacrifici umani	D. Vescovi	" 14
- G. Tomei e il Tornio club	P. Càrbini	" 15
- Gara a Siena	C. Santoni	" 22
- Trofeo Tuscia	A. Riccardelli	" 25
- Trofeo Civy Boy	D. Vescovi	" 27
- Franco Pianigiani	D. Vescovi	" 28

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: L'Aquilone 1941 e 1943, Aviazione per Tutti 1946, Modellismo 1947, Modellistica 1996, Aldo Calza, Marcello Zanica, Giorgio Carbonara, Antonio Mizzan, Curzio Santoni, Antonio Riccardelli, Pino Carbini, Riccardo Belli, Wainer Gorzanelli.



Nella prima di copertina Rimini, Coppa Sperandini 1954. Il decollo del Wakefield di Gianni Guerra.
Nella quarta la copertina de L'Ala n. 1 del 1946.

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

DALLA REDAZIONE



Non avremmo mai voluto iniziare le nostre note con questo argomento, ma ci siamo stati tirati per i capelli. Nel numero scorso abbiamo pubblicato le classifiche del Campionato Europeo R.A. e qualche nota di cronaca: le classifiche erano ovviamente quelle ricevute dal Comitato Organizzatore. Dopo qualche tempo dall'uscita de l'Aquilone questa redazione riceve, per conoscenza, una e-mail inviata a Paolo Montesi, presidente di SAM

2001, da Domenico Bruschi, nella quale si chiede di provvedere a pubblicare 'doverosamente' una nuova classifica della categoria OTMR/C nella quale il detto Bruschi figuri primo e non secondo. Questa redazione risponde che non sarà fatta alcuna rettifica ad una classifica ufficiale emanata dal Comitato Organizzatore: crediamo a tutti risulti impensabile che un giornale si permetta di apportare modifiche ad una classifica ufficiale su richiesta di un concorrente.

Stavolta Bruschi ci risponde direttamente ed in modo ultimativo, comunicando a Paolo Montesi, che legge in copia, l'intenzione di non rinnovare l'iscrizione a SAM 2001 per l'errata cronaca su l'Aquilone. Per soddisfazione di Bruschi gli inviamo copia della classifica di categoria ricevuta dal comitato e pubblicata.

Poi ci giunge, per conoscenza, una nuova mail inviata dall'infaticabile Bruschi a Maurizio Baccello, Direttore di Gara, nella quale definisce una nostra 'opinione' la classifica e la cronaca pubblicate (si noti che questa redazione non ha scritto una parola sui risultati del Campionato), elenca i propri meriti sportivi e chiede infine giustizia.

Il nostro, dopo aver consegnato ad altri la targa del primo posto non pensa di aver consegnato il simbolo della vittoria, ma un oggetto qualsiasi, e non si rassegna ad un logico secondo posto. Poteva ricorrere contro le decisioni della giuria a termini di regolamento, ma non doveva coinvolgere nelle sue polemiche questa redazione e questo giornale, oltretutto raccontando cose non vere. Questi appaiono comportamenti da primadonna, purtroppo non infrequenti anche in aeromodellismo.

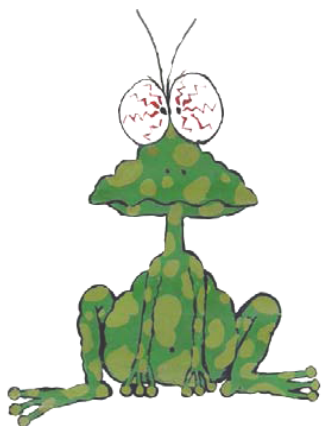
Se Fred Mulholland venisse a conoscenza di questa squallida vicenda, siamo sicuri che provvederebbe subito a rendere via Priority Mail la sua targa al nostro Nick.

A giornale chiuso, riceviamo dal Comitato Organizzatore, con preghiera di pubblicazione, una nuova classifica della categoria OTMR/C. E' la prima volta che viene modificata una classifica non in seguito a presentazione di reclamo, ma dietro insistita richiesta di un concorrente. E questo non è affatto un bel precedente.

Chiuso questo triste discorso, attendiamo lo svolgimento a metà settembre del Concorso Nazionale a Gualdo Cattaneo. Speriamo solo che non ci sia dato di dover ancora parlare di cose simili.

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



Periodicamente mi ritorna in mente un pensiero sull'utilità del nostro lavoro e mi dico: "Ma che lavoriamo a fare se poi non leggono quanto scriviamo?"

Siamo a fine Agosto e tra due settimane ci attende il Concorso Nazionale che si terrà a Gualdo Cattaneo nei giorni 13 e 14 Settembre. La locandina è stata allegata allo scorso numero dell'Aquilone, ma questo non ha impedito che qualcuno cascasse dalle nuvole quando ha ricevuto un messaggio che modificava e ampliava le informazioni logistiche relative al Concorso. Sono andato a ricontrollare e, come potrete constatare tutti, la notizia del Concorso Nazionale a Gualdo Cattaneo compare nel calendario pubblicato nella solita terza pagina di copertina sin dal n. 71, cioè il primo del 2014.

*La domenica successiva al Concorso Nazionale, cioè per il 21 Settembre, il calendario riporta, con un "Vari" come indicazione della località, l'Old Timers Anniversary Day, cioè la **Giornata Mondiale dell'Aeromodellismo Storico** la cui locandina avete ricevuto, assieme a quella del Concorso Nazionale e ad altre due relative al SAM Model Day di Valle Gaffaro del 19 Ottobre e al Decimo Convegno di Tecnica Aeromodellistica del 29 Novembre a Milano.*

Ne abbiamo parlato in tutti i numeri, ma la ricezione di molte richieste di chiarimento mi fanno capire che chiari non lo siamo stati. E, allora, partiamo dall'inizio!

*Il nostro presidente, ritrovandosi tra le mani una foto, scattata da Michele Jannacci a Middle Wallop nel 1994, in cui, oltre ad un enorme numero di aeromodelli in volo, compare uno strano effetto di luce a forma di ala, ne trae l'ispirazione per organizzare una giornata dedicata al ricordo degli aeromodellisti **"non più tra noi"**.*

Pensa che l'idea sia da proporre in tutto il mondo; vengono preparati un logo e una locandina in inglese che vengono diffusi per posta elettronica a tutti gli indirizzi dei presidenti delle SAM Mondiali di cui siamo in possesso.

Allora, chi pensa che l'idea meriti di essere portata avanti, cosa deve fare?

*La risposta è: **"Qualunque cosa sia attinente all'Aeromodellismo Storico,** (ma io non escluderei quello moderno): Che sia una gara o un raduno non ha importanza.*

L'importante è che sia l'occasione per ricordare i nostri amici scomparsi.

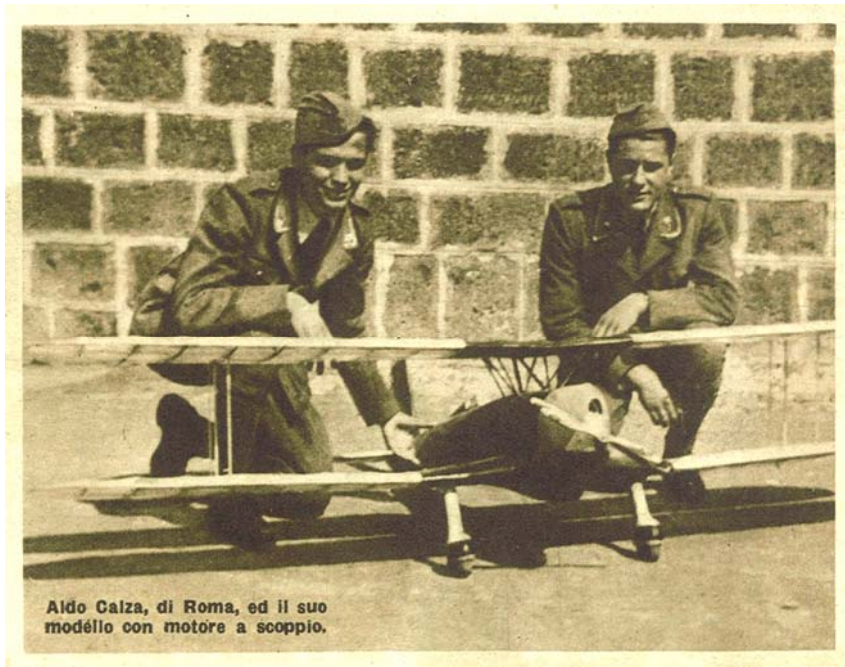
*Alla domanda: "Dove?" rispondo: **"Dovunque"** ci sia qualcuno che voglia organizzare qualcosa in merito. Potrebbe essere a livello di singolo campo che a livello provinciale, regionale o altro.*

Spero di essere stato chiaro. Agli organizzatori, che mi faranno sapere per tempo le loro intenzioni, invierò un congruo numero di loghi adesivi da distribuire ai partecipanti. In cambio chiedo che mi facciano avere una cronaca e qualche foto dell'evento.

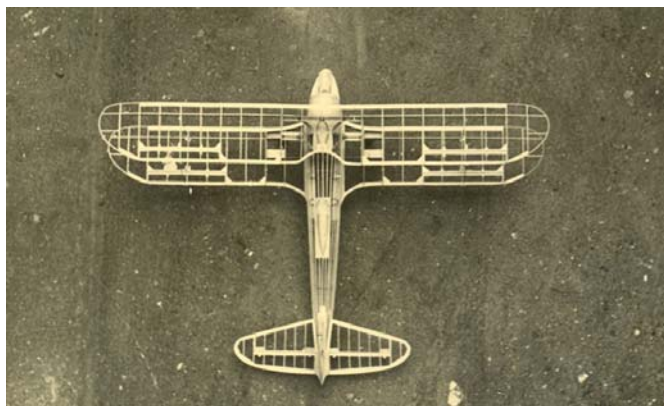
Pino Càrbini

Il biplano di Aldo Calza AC 1003

Una prima immagine del biplano acrobatico di Aldo Calza la troviamo su l'Aquilone n. 43 del 1941. Aldo era allora sotto le armi, in Aviazione, e godeva del privilegio di essere in servizio a Guidonia, presso quel centro sperimentale della Regia Ae-



Aldo Calza, di Roma, ed il suo modello con motore a scoppio.



ronautica. Figura infatti in divisa nelle poche foto di cui disponiamo, purtroppo di cattiva qualità, essendo brutte fotocopie delle originali andate disperse.

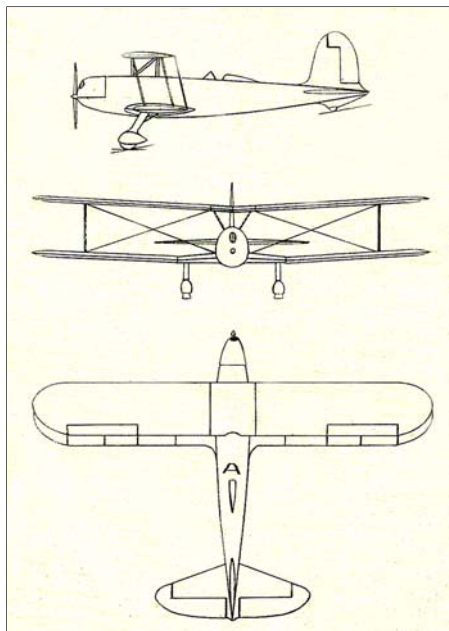
Solamente un paio d'anni dopo apparirà su l'Aquilone n.3 del 1943 una descrizione del modello ed un piccolo trittico.

Il modello era di dimensioni notevoli, con una apertura alare di due metri e venti ed una lunghezza di un metro e sessanta centimetri; il peso dichiarato

era di 3970 grammi, con un carico corrispondente di 31 grammi per decimetro quadro. Leggerissimo, quindi.

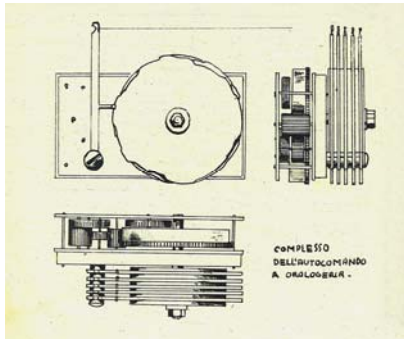
Il profilo alare era il NACA 23012 posto a $1^{\circ}30'$ che, su una corda di 30 cm, poteva lavorare ad un'onesto *Re*. Piani di coda con il simmetrico NACA 0009, posto a 0° . La corda all'attacco dell'ala inferiore era di 36 cm, il diedro alare era di 2° e l'interpiano di 30 cm. Il motore era un Brown Jr. da 10 cm³, messo tutto a 0° , che ci appare oggi molto scarso per un bestione simile.

Abbiamo per fortuna una discreta foto dell'ossatura, che mostra l'abilità costruttiva e la razionalità della struttura, che prevedeva parti mobili (alettoni e timoni) mosse da un apparato ad orologeria. Il modello doveva infatti essere auto comandato: le parti mobili erano mosse, tramite rinvii, da camme ruotanti, la cui posizione reciproca era programmata a terra.



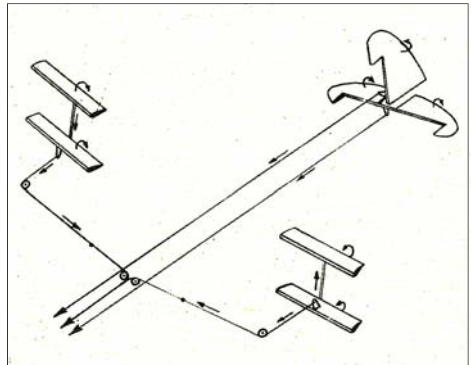
Una delle poche foto originali giunte sino a noi in precarie condizioni, con macchie, buchi e strappi, come appare dopo un accurato restauro

Su l'Aquilone n.3 del 1943 sono pubblicati diversi particolari del modello, dai rinvii dei comandi alle parti mobili ,ai particolari dell'apparato di auto comando a cammes ed alla conformazione del carrello d'atterraggio.

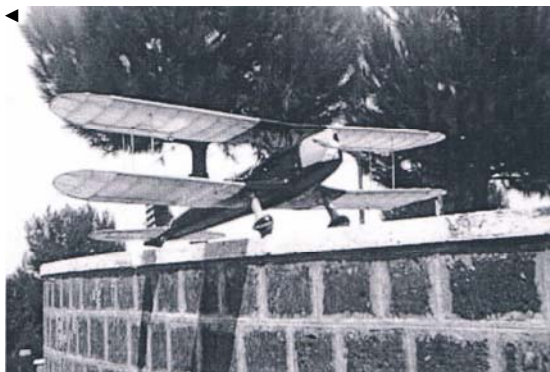
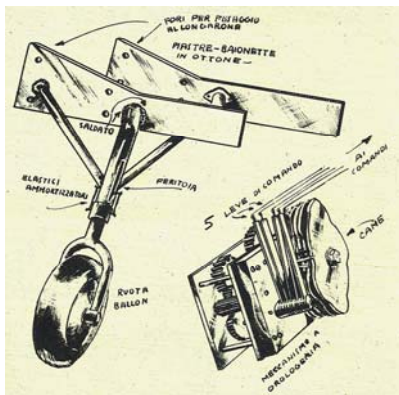


lo schema dei comandi ▶

◀ il complesso dell'auto comando ad orologeria



particolari del carrello e del sistema a camme

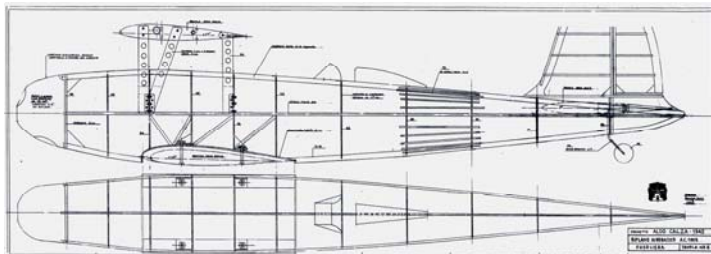


qui a fianco ed alle pagine seguenti alcune delle brutte immagini disponibili del modello AC 1003

Eravamo nell'epoca in cui, nell'inconscia attesa della futura possibilità del radiocomando, si sperimentavano sistemi per influire sul volo dei modelli, cercando di ottenere virate, cabrate e picchiate tramite congegni meccanici ad orologeria programmabili con ogni cura a terra.

La disponibilità di un discreto truttico, delle misure fondamentali e la ricchezza di particolari forniti hanno consentito al

bravo Mario Marengo nel 1997 di realizzare il disegno in scala 1:1 del modello.



Una delle tavole di Mario Marengo

Le grandi tavole costruttive fanno parte dell'archivio di SAM l'Aquilone e possono

essere fornite a richiesta.

Il rifacimento di questo bellissimo modello, in versione ovviamente radiocomandata, non è quindi impossibile. Naturalmente l'impresa rimarrebbe fine a se stessa, dato che il modello non rientrerebbe in nessuna delle categorie di gara previste dai regolamenti SAM. , ma sarebbe comunque davvero una bella

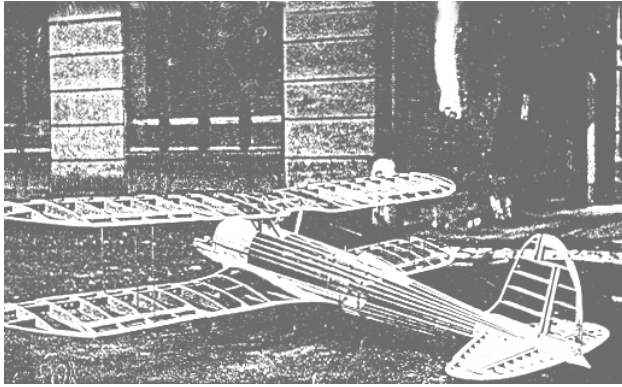


impresa. Per chi avesse voglia di tentare, disponiamo di qualche altra foto del model-

lo, che non pubblichiamo perché di cattiva qualità, ma che pensiamo possano essere ugualmente utili per illustrare particolari non altrimenti visibili.

Durante la sua vita aeromodellistica, Aldo aveva raccolto una imponente documentazione fotografica delle sue realizzazioni, con particolare riguardo a quanto costruito durante il suo periodo a





Guidonia. Passati gli anni, con l'intento di conservare per tutti la documentazione raccolta, Aldo decise di donare le molte decine di foto raccolte in gioventù ad una nota rivista aeronautica, che ne pubblicò qualcuna in un numero di molti anni fa. Un nostro recente tentativo di recuperare presso la redazione di detta rivista

almeno le copie di quelle foto si è risolto in un nulla. Le foto originali non sono più rintracciabili e sono da considerarsi disperse. A noi rimangono solo un po' di fotocopie fatte ai tempi e naturalmente di bassa qualità.

Aldo Calza, nella primavera del 1942, venne trasferito ad Orvieto per frequentare la locale Scuola di Specializzazione per Assistenti Tecnici (GARAT). Vi rimase sino al luglio del 1942, per tornare poi a Guidonia. Su richiesta della Scuola, lasciò all'istituto di Orvieto il suo modello, che sarebbe stato usato a scopi didattici. Il modello aveva allora compiuto solo qualche volo di centraggio, senza l'impiego dell'apparato di auto comando.

Passò il tempo e si arrivò al disastro dell'8 settembre.

Quando Aldo Calza pensò di recuperare il suo modello tornando ad Orvieto, della Scuola Specialisti non esisteva più niente, salvo i muri.

L'italica feccia, per celebrare l'agognata libertà, aveva sfasciato tutto e rubato pure i serramenti, gli interruttori ed i rubinetti. Figuriamoci il modello.

Daniele Vescovi
luglio 2014



Lo 'Zeffiro'

Motomodello di Leardo Goi - 1945

Qualche anno fa, credo verso il 2003/04, chiesi all'Ing. Ferdinando Galè due suoi libri : "La belle époque dell'aeromodellismo italiano- Volo libero" e "Modelli volanti d'epoca". Cercavo dei modelli accattivanti da ridisegnare e riprodurre senza cacciarmi nella ricerca delle tavole più o meno originali, più o meno esistenti. Nel secondo volume trovai il trittico dello "Zeffiro", pubblicato su "L'Aviazione per tutti" Anno 1° n° 1, che, tra tutti i modelli dell'epoca per motori tipo Movo D2, (*montava in realtà il Folgore LN 2. NdR.*) mi parve il più aggraziato per le linee ellittiche dell'ala e del piano orizzontale.

La fusoliera mi è piaciuta perché non era il solito cassone squadrato ma denunciava almeno il tentativo di addolcirne le linee sul dorso e sul ventre con dei triangolini di sostegno ad un listello longitudinale; il tutto per aggraziare il traliccio squadrato.

Per di più sul giornale erano riportate in grandezza naturale sia le centine che l'ordinata parafiamma.

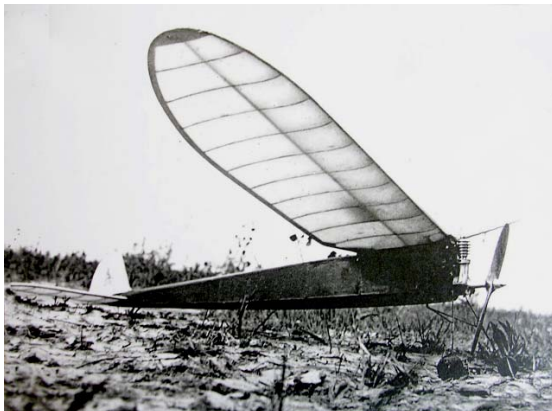
Tra le misure del trittico e l'articolo che illustrava i particolari costruttivi, con un po' di fantasia ho tirato fuori la tavola costruttiva in scala 1:1 al CAD.

Per una migliore riproduzione della fusoliera ho passato allo scanner il trittico ed inserito la scansione nella tavola al CAD e ridisegnato la fusoliera direttamente sul disegno originale.

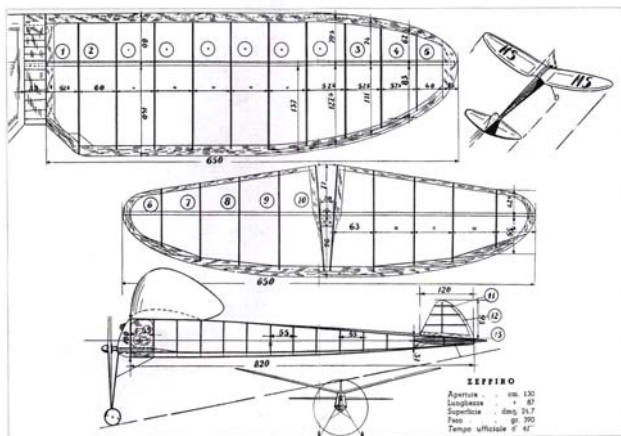
Per semplicità costruttiva ho disegnato, nelle loro varie posizioni, le ordinate che possono però essere usate come

dime considerato che l'originale era tutta in traliccio di balsa 5x5.

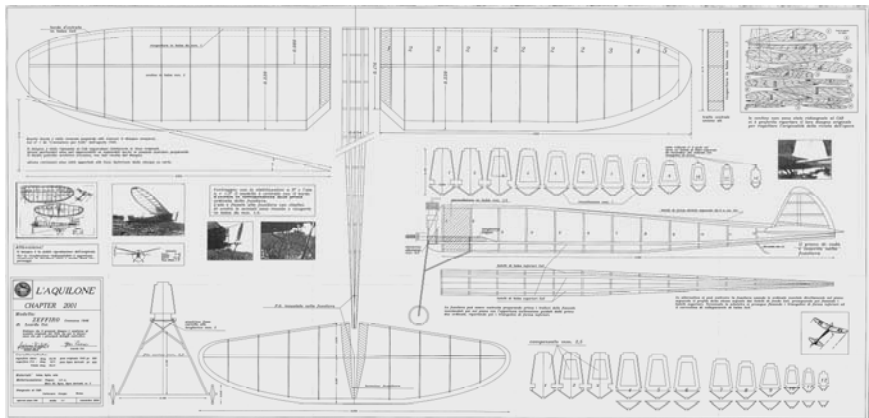
Nell'ottobre/dicembre del 2004 contattai Leardo per avere dei riscontri diretti di veri-



lo Zeffiro originale di Leardo Goi



Nell'ottobre/dicembre del 2004 contattai Leardo per avere dei riscontri diretti di veri-



fica con il costruttore.

Oltre ad alcuni dettagli ottenni, tramite Ninetto, la foto d'epoca dello Zeffiro che, come mia abitudine, ho inserito nella tavola sia interamente che nei vari particolari (carrello, motore, impennaggi).

Naturalmente alcuni particolari costruttivi ed il



▲
◀ una magnifica riedizione
del Zeffiro, opera di
Marcello Zunica

posizionamento di tutti gli organi necessari a renderlo radiocomandato sono a discrezione di chi lo vorrà ricostruire.

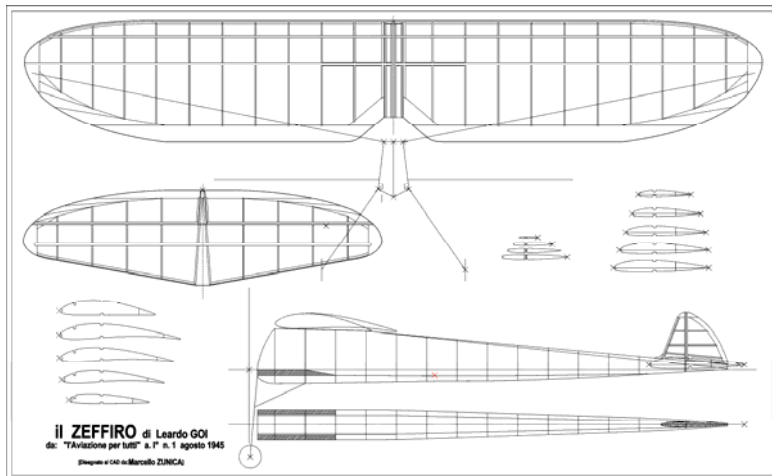
Tramite Giorgio Fabbri, cui devo riconoscere doti di cane da tartufo, sono riuscito ad avere firmata da Leardo la tavola costruttiva, come attestazione di conformità all'originale. La tavola venne poi controfirmata dal Presidente di, SAM 2001 Ninetto Ridenti per l'autentica ufficiale in occasione del 5° Model Expo di Verona 2009.

Lo Zeffiro è datato 1945 perché è in quell'anno che la rivista pubblica il trittico del modello vincitore del "2° Concorso Interprovinciale di Arcore". Probabilmente può anche essere stato costruito nel 1944.

Per la cronaca devo confessare che ho preparato il disegno, ma..... non ho mica costruito lo Zeffiro.

Marcello Zunica invece lo ha costruito esattamente come era

Giorgio Carbonara



il ZEFFIRO di Leardo GOI
da: "Aviazione per tutti" n. 1° n. 1 agosto 1945
Disegno di GOI su Marcello ZUNICA

ecco la lettura *del* Zeffiro di Marcello Zunica



◀ Lo Zeffiro di Ninetto in una bella elaborazione fotografica

Italiani all'Estero - la storia continua ...

Note di un aeromodellista in Paesi strani: Filippine, 2^a parte.

Nel secondo periodo di residenza (dopo il '77) trovai aperti a Manila due negozi specializzati, ma la tendenza a NON costruirsi i modelli permaneva. I primi modelli RTF erano apparsi verso il 1978, e subito andarono a ruba, ma io continuai a progettarmi ed a farmi i modelli da solo. Nelle isole non più di 4 o 5 persone erano capaci, e lo sono tuttora, di progettare e fare modelli. E con queste persone mi adoperai, e lo faccio ancora tramite la rete, per sviluppare una specie di *drone* di esplorazione anti-guerriglia per l'esercito. Aiutai negli anni '80 a scegliere un gruppo di abili militari professionisti che sapevano come costruire, riparare e gestire i primi droni con motore a scoppio da 50 cc, elica pusher e 3 metri di apertura, che vennero e sono usati nelle isole meridionali dove i guerriglieri mussulmani operano.

Come dicevo prima, solo i ricchi ed altolocati fanno e usano modelli, e tra i 4 o 5 menzionati c'è anche un architetto con laurea ad Harward che ha una ditta che produce eliche in legno e modelli, dando lavoro ad una decina di artigiani felici di avere un lavoro continuativo.

Alcuni anni prima avevo ricevuto da un amico inglese residente in Australia il Mini Drake, design del Gruppo di Bergamo, essenzialmente un moto veleggiatore. Da quello svilupparammo un pusher a due travi di coda con motore da motosega da 50 cc e camera TV sul muso. Mio contributo fu l'affinamento del coso volante, con scarico motore volto verso l'alto e parzialmente silenziato, elica lignea a 4 pale (2 bipala sovrapposte) e serbatoio tubolare di miscela nelle ali. Anche l'uso di una antenna direzionale tuned sui 72 MHz. Introdussi il carrello sganciabile per atterrare sulla pancia. A 200 metri in volo non lo si sentiva, e veniva guidato tramite la telecamera anteriore (come un drone attuale) sempre sui 72 MHz, in un raggio di soli alcuni chilometri, più che utili per la controguerriglia.

La mia attività lavorativa non era più geochimica/mineraria, ma geotecnica (fondazioni speciali) e sviluppo dei porti in uso. Viaggiavo molto, con basi a Manila, Cebu, Iloilo e Cagayan de Oro. E qui volavo con i soliti miei ministick e gli ottimi AP 29 Kyosho e le eliche eterne Kyosho 7x4 supple, o Graupner 6x4 ripie-



Il modellino da tenere in macchina, con Speed 500



L'idro ad ala alta elettrico, con Speed 500

gabili (pale grigie). A Manila la Imelda Marcos volle fare una operazione di bonifica dove le draghe, senza un piano preordinato, scaricavano la melma della baia in modo disordinato, rendendo ogni ulteriore uso del terreno difficile. A Singapore la bonifica venne pianificata e riuscì in pieno perché controllata. A Manila dovetti intervenire



Due tuttala 'plank' sperimentali

con varie tecniche (dreni, colonne di calce, compattazione artificiale. E divenne anche il mio campo ufficio per provare i miei tuttala plank. Per poi volare alla domenica con gli altri aeromodellisti. Non mi interessava l'acrobazia RC, ma in compenso feci solamente un unico ala alta idro (elettrico Speed 500 diretto) con il quale volavo con aficionados della US Navy dalle risaie allagate (con il riso non ancora cresciuto). Ma la libertà del precedente periodo era persa.

Le ore di lavoro erano però molto diluite nella giornata e così mi tenevo nella Toyota Cressida sempre un modello piccolo per volare quando possibile, ovunque trovavo un posto adatto. Le radio erano sempre le Cox 3 canali /single stick. Poi venne la Futaba 6 ch. Che uso tuttora (sitck dx + motore sinistro). La Tx permette manualmente miscelazioni alettoni/timone e/o flaps+elevatore. Ho sperimentato anche l'uso del lancio a fionda di veleggiatori prefabbricati Scorpio che l'amico Bizzozzero mi faceva avere tramite la solita Hong Kong molto British. Lancio a fionda che gli amici della US Navy di Olangapo copiarono felici con trefoli di gomma grossi come un pollice e nylon da pesca da 60 Kg. Loro usavano veleggiatori di 2 o 3 Kg che importavano in kit dal Japan ormai molto evoluto.

Continuai ad usare la fionda 'magra' dato che i miei Scorpio superavano raramente i 700 grammi (foto). I militari USA volavano con i veleggiatori da un pendio non riforestato (solo erba) mentre con la fionda si usava un vicino campo sportivo senza ospiti striscianti indesiderati, che era la ragione del cambio di campo e modo di lancio. Ma ai locali non piacquero i veleggiatori. Come diceva il buon Bizzozzero (pace alla sua anima) se non c'è rumore, non si gode. Ma ho continuato a svolazzare per divertimento con i miei 90 cm di apertura (2 assi+motore elettrico) o con la prima Pulce del Cielo, con motore Cox 0,8 cc e serbatoio da 30 cc. Non c'era modo di regolare la velocità del motore ed i miei pollici dovevano essere superveloci.

Lo stesso design lo elettrificai al mio ritorno in Italia, rendendo la Pulce molto ma molto più divertente e 'tame' (controllabile).

Il Cessna 180 residuo Vietnam venne da me usato ancora alcune volte, ma non era



Uno dei veleggiatori SCORPIO per lancio a fionda

più sotto il mio controllo. Istruì il nuovo pilota ai vantaggi in atterraggio di un diedro maggiorato di 2°... Avendo modificato alcuni anni prima il diedro, l'aeromobile si comportava più come un 2 assi che un 3, dato che gli alettoni NON rispondevano più come in origine. Ma con il direzionale solo si poteva impostare un atterraggio su piste in erba molto strette e corte. Pensate di fare una cosa simile da noi, forget it, il Registro non ve lo permetterebbe. Il Cessna veniva usato con profitto per portare uova fresche dall'isola di Mindoro a Ternate, in un aeroporto privato appena ad ovest di Manila. C'è anche un Ternate in provincia di Varese. Ma Ternate Cebu in varie spelling è nome abbastanza comune fra le genti di etnia malese. Anche in Malaysia ed Indonesia se ne contano a decine.



Gruppo di modellisti filippini benestanti, dopo una gara di Limbo a Manila.

A Cebu volavo nella nuova acquisizione di terreno creata per dare uno spazio ai container che cominciavano a venire di moda. E qui ebbi l'amara esperienza di perdere 2 modelli per KO elettronico. La sabbia/melma del riporto erano salmastre ed avevano corroso con i loro miasmi alcuni collegamenti elettronici delle riceventi, chiuse nel solito astuccio di plastica nera. Non fu un problema, dato che guadagnavo bene, e ricomprai le riceventi a Hong Kong, ma persi la faccia con i modellisti locali che, avendo avuto la stessa esperienza, spruzzavano le parti elettroniche della Rx con aerosol silconico. Ma non mi dissero del problema.

Sempre a Cebu incontrai un pastore protestante svedese che, essendo aeromodellista (di valore), faceva costruire agli ospiti di un istituto per disabili dei validi semiscala Macchi Schneider, esportati poi in Germania. Gli fornivo il balsa ed il compensato sottile che gli amici della US Navy mi facevano avere dagli States.

Le garette a Manila (ed altrove) tra modellisti erano impostate per lo più a chi riusciva a far passare sotto un filo teso sempre più in basso il modello (limbo). Ci riuscii varie volte, usando un moto veleggiatore elettrico sotto potenziato, impostando la discesa molto prima, e volando lentamente sotto il filo a 50 cm da terra. Chi aveva la pinna motore doveva perdere 20 cm di altezza del filo per passargli sotto. Con il motore anteriore ed elica ripiegabile 6x4 Graupner passavo con soli 35 cm di altezza.

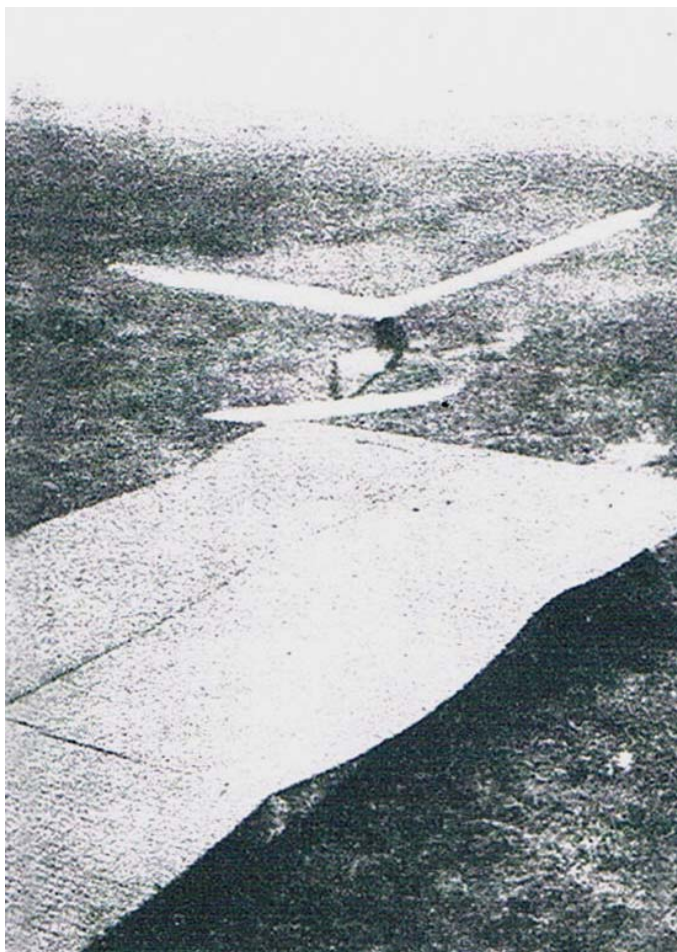
Nel 1988 doivetti chiudere la ditta (Soil Center Asia) a Hong Kong, e la sua succursale operativa filippina. E tornai in patria. Ove ripresi a far modelli in attesa di contratti esteri, che arrivarono in varie riprese.

Ma da qui la storia è diversa. I contratti di lavoro erano brevi e non trovai o cercai aeromodellisti, nemmeno nell'evoluto Egitto.

Una caro saluto a tutti voi. Chi è ancora giovane, vada all'estero a lavorare, come facevano i nostri padri. Tornerà con qualche risparmio ed un'altra mentalità.

Antonio Mizzan

Sacrifici umano/aeromodellistici



Abbiamo pescato questa strana e purtroppo cattiva immagine su *Modellismo* dell'agosto/settembre 1947. Siamo a Genova, durante una gara. La didascalia dice che, per risolvere il problema della pista corta, due volontari si sono sdraiati sul prato a reggere due fogli di cartone per allungarla di un paio di metri. Guardando bene, sotto il cartone si intravedono una gamba ed un gomito umani, sorvolati dal modello di Demicheli, che in tal modo ha potuto felicemente decollare.

dv

GIANFRANCO TOMEI e IL TORNIO CLUB

Dopo la pubblicazione sull'Aquilone n.72 della notizia della rinascita del Tornado Club intitolato a Gianfranco Tomei, sono stato contattato da Riccardo Belli e da Pierangelo Quagliari che mi dicevano di avere importanti informazioni su Tomei e sul Motomeo.

La storia ha inizio nel 1994. Riccardo Belli conosceva da tempo Gianfranco Tomei perché erano entrambi soci del Gruppo Aeromodellistico di Viareggio e frequentavano lo stesso campo di volo. Non che si frequentassero molto, ma Riccardo sapeva che Gianfranco era il punto di riferimento di un gruppetto di 5 o 6 appassionati di lavorazioni meccaniche conosciuti come: **“quelli del Tornado Club”** del quale anche lui entrò a far parte (l'ing. Mauro dice che fece da cavia per il progetto Motomeo).



▲ Il prototipo del Motomeo

◀ Nella foto, scattata a Prato durante uno dei primi raduni organizzati da Franco Desii e dedicati espressamente ai motori e all'autocontrol, Riccardo Belli in primo piano. Dietro al tavolo, in maglietta chiara, Amato Prati al lavoro sotto lo sguardo attento di Cesare de Robertis, di Martino Martinello e altri.

Questo il racconto di Riccardo Belli:
C.mo Carbini,
ho letto con piacere sull'ultimo numero dell'AQUILONE dell'iniziativa per ricordare Gianfranco Tornei e il Motomeo ritenendo che l'aeromodellismo, quello vero, debba molto a questo Amico scomparso

esattamente 18 anni fa il 26 maggio 1996.

A tal proposito, e se interessa, volevo fare alcune precisazioni riguardanti l'idea, la progettazione e la successiva costruzione del Motomeo non ancora così battezzato.

Essendo io all'epoca appassionato collezionista di motori ad autoaccensione invitai Gianfranco a disegnare un motore diesel di grossa cilindrata: 10cc (nel 1994 era un motore grosso), adatto alle mie semplici doti di tornitore avendo un tornio cinese. Dopo le prime tuonanti invettive rivolte all'attrezzo e a me che l'avevo acquistato ed elogiando il suo blasonato CERIANI, si decise a progettarmi un motore da 10 cc di cilindrata. aspirazione per terza luce, carburatore RC Mag Supertigre prelevato da un ST35 stunt.

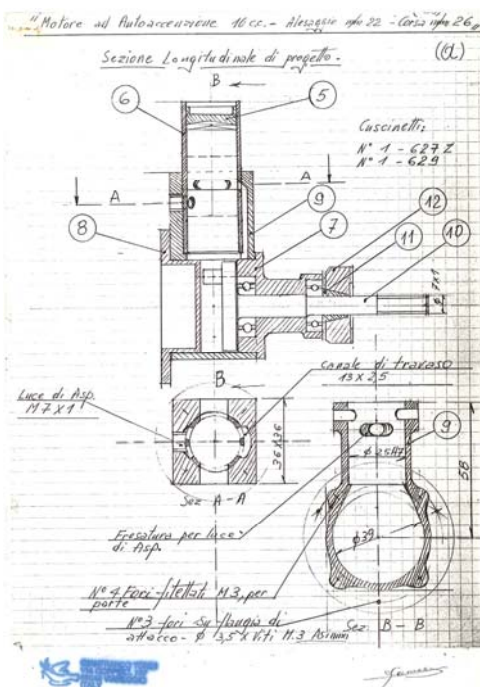
A tal punto mi venne concesso di trovare un degno nome all'ordigno che battezzai MOTOMEO. La sua forma imponente e un po' tozza ricorda il suo progettista.

Posso confermare che la testa alettata, il carter, la chiavetta a elle, la rondella di trascinamento e l'ogiva sono opera mia, mentre per la parte viva: albero, biella, camicia, pistone e contro-pistone sono opera del Maestro.

Il motore è stato costruito da Gianfranco e da me in un solo esemplare ed è stato in mio possesso per diversi anni. In seguito l'ho ceduto a Giorgio Fabbri e penso che sia ancora nella sua collezione.

Ho inteso fare queste precisazioni per verità storica aeromodellistica! Mi si perdoni per questo doveroso far conoscere le vere origini del MOTOMEO, ma ci tenevo in modo particolare.

Questo invece lo scrisse Pierangelo Quagliari.



Ciao Pino,
ho scannerizzato i disegni qui in ufficio ma non rendono come gli originali. Riprovo da un'altra parte e ti farò sapere.

Due righe doverose alla sua (di Tomei ndr) memoria:

Un giorno sentii da Belli che un certo Tomei aveva realizzato un autoaccensione da 10 cc chiamato Motomeo. Mi feci dare il numero di telefono e lo contattai.

Mi rispose un signore molto gentile, dalla voce con qualche inflessione fiavole; gli dissi che volevo realizzare dal pieno un motore di "x" cilindrata e quindi mi servivano dei consigli, era il 1994 se ricordo bene.

Una sera stemmo al telefono per due ore circa, alla fine mi propose l'invio di un disegno realizzato da lui che poi era diventato un motore (il Motomeo). A

Pierangelo non ha mantenuto la promessa di mandarmi le foto dello 0,5, almeno per ora. Quella che compare nella pagina precedente l'ho avuta direttamente da Wainer Gorzanelli, proprietario del motore, assieme a questo messaggio:

Ciao Pino, Pier Angelo mi ha detto della tua iniziativa su GianFranco Tomei.

A Pavullo G.Franco mi promise di farmi un suo motore; è quello che fece ma purtroppo se ne andò prima di darmelo. I Ragazzi di Pioppo Gatto se ne sono ricordati, e Riccardo Belli me lo consegnò; e li voglio ringraziare moltissimo sulla loro serietà e anche il figlio di G.Franco che è stato così gentile a darci i suoi motori. Ecco, è uno degli episodi che mi regalò l'Uomo stupendo che fu G.Franco Tomei.

Ti allego la foto del suo motore in mio possesso, il "MO.TO.G 0,5 cc.

A presto. Wainer.

Come si può vedere dalla foto, il motore non è un Motomeo; la differenza fondamentale sta nel fatto di avere l'aspirazione tramite disco rotante. L'ing. Mauro dice che Tomei lo costruì ispirandosi ad un progetto per autocostruzione pubblicato sulla rivista francese Model Reduit d'Avion (MRA). Essendo un 0,5 cc., ritengo che abbia un alesaggio di 8 e una corsa di 10 mm.

Personalmente, il primo ricordo che ho di Gianfranco Tomei risale agli indimenticabili tempi di Pavullo del Frignano dove ci si ritrovava ogni anno verso la fine del mese di maggio. Ricordo che si presentò con un motore diciamo così, inusuale (vedi foto a lato), nel senso che era un due tempi mono-soupape, cioè un motore in cui la fase di scarico era comandata non dall'apertura di una luce all'abbassarsi del pistone, ma dall'apertura di una valvola ricavata sulla testa e comandata da una punteria collegata ad una camma sull'albero. L'aspirazione avveniva dal tappo posteriore tramite disco rotante.



Il motivo per cui ritengo importante ricordare l'opera di Gianfranco Tomei sta nel fatto che, grazie a lui, per la prima volta nella storia della pubblicistica aeromodellistica italiana, e forse non solo italiana, è stato messo a disposizione degli appassionati, un vero e proprio corso teorico-pratico sulla costruzione di un motore aeromodellistico. Prima di allora, se si chiedeva a qualche amico dotato di tornio, perché non provasse a costruire un motore da montare su un aeromodello, la risposta era sempre la stessa: "E' impossibile".

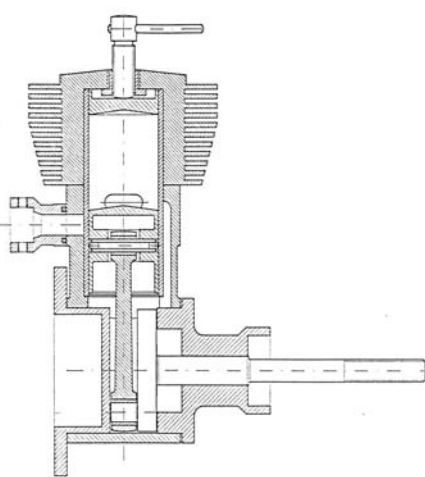
Come ci ha ricordato Riccardo Belli, la costruzione del Motomeo è del 1994 e Tomei ci lascia il 26 Maggio del 1996.

Per nostra fortuna, copia di tutta la documentazione relativa al motore era stata affi-

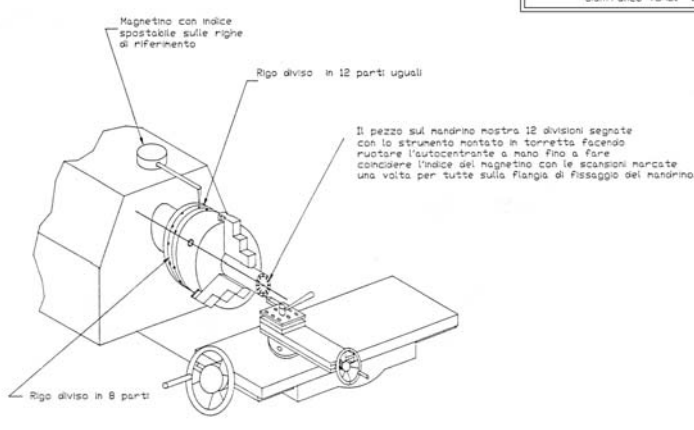
data all'ing. Giacomo Mauro, che da anni conosceva Gianfranco Tomei col quale era in contatto continuo, e col quale avevano concordato di far pubblicare il progetto su Modellistica, allora l'unica rivista specializzata italiana.

MOTOMEO 10 cc
 Gianfranco TOMEI 1994

LEGENDA			
Pos. N.	Descrizione	Materiali	
1	1	Monoblocco - Carter	A44 - Traf. 45x45
2	1	Albero motore	Acc. 18CP MoS Piatto
3	1	Testata allettata	A44 Tondo ø60
4	1	Supporto per l'albero	A44 Traf. 45x45
5	1	Tappe carter	A44 Tondo ø65
6	1	Trascinatore elica	A44 Tondo ø35
7	1	Bussola vite contropist.	Cottone DT58
8	4	Viti 4Mx45 esagono incass.	Acc. 8G
9	1	Vite contropistone	Acc. Ø8 C.40-C.50
10	1	Collettore di aspirazione per carburatore tipo Magg-35	All. A44
11	2	Viti 2,5Mx10 esag. incassato	Acc. 8G
12	2	Viti 4Mx15 esag. incassato	Acc. 8G
13	1	Bella	Duraluminio
14	1	Bronzine	Carboranze o Bronzo al Pb
15	1	Contropistone	Acc.Ø25 C.50
16	1	Canicella	Gnisa perlitica
17	1	Pistone	Acc. Ø25 C.50
18	1	Spinotto	Acc. Armon. ø4
19	1	Pastiglie per spinotto	Dtt. DT58 ø5
20	4	Viti 4Mx15 a testa svasate	Acc. 8G
21	1	Cuscinetto 629	SKF - FAG
22	1	Cuscinetto 627 2Z	SKF - FAG



MOTOMEO 10 cc
 Gianfranco TOMEI 1994



Il pezzo sul mandrino mostra 12 divisioni segnate con lo strumento montato in torretta facendo ruotare l'autocentrante a mano fino a fare coincidere l'indice del magnetino con le scanalature marcate una volta per tutte sulla flangia di fissaggio del mandrino.

Fig. II Rappresentazione grafica della procedura per tracciare, sul tornio divisioni equidistanti (2, 3, 4, 6, 8, 12)

A tale scopo, l'ing. Mauro si era assunto l'onere di mettere in bella tutti i disegni a mano libera e i testi di Tomei.

Tutto il lavoro, suddiviso in 10 puntate, fu pubblicato su Modellistica a partire dal mese di Agosto del 1996, tre mesi dopo la scomparsa di Tomei. Le prime due puntate furono pubblicate a firma del'ing. Mauro che insistette con l'editore perché le successive uscissero a firma di chi era il vero autore dell'opera. L'ultima puntata uscì nel giugno del 1997. Gli scritti sono corredati da 49 tavole illustranti tutte i componenti del motore, gli attrezzi necessari alla costruzione degli stessi e le fasi di lavorazione.

Nella pagina precedente trovate due delle tavole pubblicate: la prima riporta una sezione longitudinale del motore e la legenda dei materiali necessari per costruire le varie parti; la seconda riporta le istruzioni per realizzare un semplice divisore sul mandrino del tornio.

Quando l'amico Gianfranco (chissà se l'omonimia c'entra qualcosa) Lollato, uno di quelli che fino ad allora aveva sostenuto l'impossibilità di costruire un motore utilizzando soltanto un tornio, vide il primo articolo, si entusiasmò e mi disse che intendeva provare a costruirne uno. E mi chiese se era possibile avere in anteprima tutti i disegni e le istruzioni. Rivolsi la richiesta all'ing. Mauro che, dopo un rifiuto iniziale, acconsentì sotto l'impegno della segretezza.



Tutti i componenti del Motomeo

Fu così che il primo Motomeo **“made in Rosà”** vide la luce e fece sentire i suoi primi starnuti ben prima che la pubblicazione dell'intero progetto fosse terminata.

Ricordo che la prima lappatura era abbastanza stretta e che il motore non andava oltre i tremila giri, ma non ci volle molto perché raggiungesse i cinquemila promessi.

Qualche tempo dopo Gianfranco mi chiamò a casa sua e mi mise in mano un Motomeo dicendomi che era mio. Per poco non svenni per l'emozione e la sorpresa.

Lo montai su un Pacemaker che avevo acquistato dall'amico Martino Martinello e che feci volare varie volte sia a Pavullo che ad Arizona 2000. Nella foto a lato si vede il motore munito di





1997 - Il Pacemaker Motomeizzato a Pavullo

scarichi, adottati dopo i primi voli per cercare evitare che i residui di scarico si accumulassero nel vano motore del modello.

Nella foto successiva si vede il motore com'era in originale. Credo che il mio Motomeo sia l'unico che abbia volato.

Gianfranco ormai era lanciato e costruì altri due Motomeo da 10 cc.

Nel frattempo mi disse che gli sarebbe piaciuto costruire anche delle versioni più piccole. Fatti un po' di conti e partendo dalle dimensioni base dell'originale che ha un'alesaggio di 22 mm. e una corsa di 26, gli dissi che riducendo

queste misure rispettivamente a 17 e 20 mm., si otteneva una cilindrata di poco superiore ai 4,5 cc, mentre per ottenerne uno ancora più piccolo bastava dividere le misure dell'originale a metà, cioè 11 per l'alesaggio e 13 per la corsa, per ottenere una cilindrata di 1,2 cc.

Mi chiese di preparargli i disegni per quello da 4,5, di cui realizzò due esemplari, mentre di quello da 1,2 ne fece uno. Contemporaneamente, Augusto Fontolan, altro valente tornitore che si era unito a lui nel progetto, ne costruì uno da 4,5 e uno da 1,2.

Altri Motomei, anche più grandi dell'originale, si sono visti in vari raduni, a dimostrazione che l'obiettivo che Gianfranco Tomei si era proposto, cioè di realizzare un "motore scuola", era stato raggiunto. Resta il rammarico che lui non abbia potuto constatarlo in vita.



I Motomei da 4,5 e da 1,2 di Fontolan

A chi volesse, sono in grado di dare copia di tutta la documentazione del Motomeo in archivio su CD o chiavetta USB.

Pino Càrbini



Gara di Siena dell' 11 Maggio 2014.

La gara organizzata dall'ASA di Siena si è svolta, come sempre, regolarmente sotto lo sguardo attento del suo inossidabile Presidente , e Direttore di Gara, Franco Pianigiani. Questo appuntamento è stata, in effetti, la prima prova del Campionato Interregionale 2014, dopo lo spostamento della prima prova prevista in calendario in quel di Terni a causa del maltempo. Essendo iscritta al calendario della SAM62 è stato adottato il Regolamento Europeo, come deliberato dalla Assemblea dei Soci della SAM consorella nell'Aprile di quest'anno. Il Direttore di Gara, correttamente, lo ha comunicato ai concorrenti che, in effetti, si aspettavano l'applicazione del precedente Regolamento 2013-2015. Comunque non c'è stato alcun problema di sorta in questa variazione "volante" e tutto si è svolto in maniera pacifica.

Sinceramente l'applicazione di questo nuovo regolamento non mi sembra che abbia penalizzato o reso le cose più difficili; anzi. Devo dire che il ritorno, nella Texaco ad esempio, alla quantità di miscela "classica" prevista dai regolamenti storici, non ha portato ad avere dei tempi di volo di biblica durata, come



Paolo Montesi e il suo Lanzo Bomber



il Playboy di Lisini Baldi

asserito da chi si è battuto, per anni, per una riduzione della disponibilità. Il prevedere il pieno a 30 minuti, contro i 15 classici, ha riportato le cose allo stesso piano di prima eliminando, inoltre, gli spareggi. Se contate che, per la classifica si tiene conto solo del tempo migliore ottenuto su 4 lanci, si è evitato che si andasse a premiare che privilegia l'utilizzo del motore, e che poteva usufruire di una base sicura di tempo assicurato dalla cura della carburazione e sulla cura del funzionamento del gruppo propulsore, rispetto a chi punta tutto sul cercare le condizioni

favorevoli per tirar fuori dal modello il massimo tra la somma dei due fattori base di questa categoria; motore e performance del modello. Se poi aggiungete il fattore fortuna, la vittoria può andare a chiunque indipendentemente dal fattore motore/carburante a disposizione. Non ci credete? Fate male perché, a dimostrazione di quanto dico, chi ha vinto nella Texaco sono stato proprio io, utilizzando un Tucano, dotato di un semplice MOVOD2 e con 6 cc di miscela a disposizione. Quindi lasciate perdere le chiacchiere e tirate fuori i modelli per la Texaco, visto che chi mi legge è sicuramente modellisticamente migliore di me. Per le altre categorie non è cambiato poi molto, se non il numero dei lanci a disposizione per l classifica, ma la lotta, in particolare nella ½ a Texaco elettrica, è stata dura. Ha vinto il Cucù di Marco Massi, di Arezzo con un distacco di solo 18 punti sull'altro Cucù di Agostino Comanducci, sempre di Arezzo, mentre più staccati Attilio Piccioli, Massimo Mazzuoli ed Antonio Fontanelli. Gli ultimi tre hanno perso punti preziosi per la classifica perché si sono visti annullare il lancio, in un paio di casi decisamente buono, per un errore di valutazione che non gli ha permesso di rientrare in pista. Effettivamente il vento, anche se non forte da causare problemi seri, per i modelli più piccoli è stato determinante ai fini della classifica. Succede un po' a tutti di attardarsi su una piccola bolla per tentare di fare qualche secondo in più e ritrovarsi improvvisamente sottovento e non riuscire a rientrare. A me è successo due volte, lo confesso! Anche questo fa parte delle strategie di gara e bisogna farci i conti. Nella Texaco le cose sono andate un po' meglio, anche se i lanci a "zero" sono stati molti. Un po' per le rotture, come per la perdita del bel KL61 del reatino Micheli che ha avuto la chiusura delle ali per un probabile cedimento del longherone proprio mentre stava salendo sottomotore e senza apparenti sforzi particolari. Speriamo che il prima possibile Micheli possa ricostruire quel bellissimo modello che ha un indiscutibile maestosità in volo, per le sue generose dimensioni e la perfetta finitura. Bene si è comportato il nostro Presidente Paolo Montesi che ha tirato fuori il massimo dal Lanzo Bomber anche lui ingannato, all'ultimo lancio, dal dubbio di non rientrare in pista e veder annullato il lancio. Seguono Alessandro Semboloni e Lorenzo Lisini Baldi, ASA Siena, con prove appannate per colpa più della cattiva giornata dei motori



sono stati molti. Un po' per le rotture, come per la perdita del bel KL61 del reatino Micheli che ha avuto la chiusura delle ali per un probabile cedimento del longherone proprio mentre stava salendo sottomotore e senza apparenti sforzi particolari. Speriamo che il prima possibile Micheli possa ricostruire quel bellissimo modello che ha un indiscutibile maestosità in volo, per le sue generose dimensioni e la perfetta finitura. Bene si è comportato il nostro Presidente Paolo Montesi che ha tirato fuori il massimo dal Lanzo Bomber anche lui ingannato, all'ultimo lancio, dal dubbio di non rientrare in pista e veder annullato il lancio. Seguono Alessandro Semboloni e Lorenzo Lisini Baldi, ASA Siena, con prove appannate per colpa più della cattiva giornata dei motori

che per altre cause. I grandi assenti, in tutti i sensi, sono stati i modelli di Landini e Bernardi, gli Ohlsson da oltre due metri in riparazione entrambi ma presenti come cronometristi, ed il Miss K di Casali . Giustamente starete pensando che.. se c'erano loro, col cavolo che vincevo io; ed avete proprio ragione. Bella giornata e bella gara, comunque, anche se le termiche più consistenti si sono presentate solo dopo le 11,30, rendendo i voli delle prime due prove non proprio piacevoli per i concorrenti, con il coltello tra i denti per rosicchiare qualche secondo in più. Inutile dire che Pianigiani e gli altri soci ASA ci aspettano a braccia aperte alla gara da loro organizzata ad Ottobre.

Cerchiamo di non deluderli.

Curzio Santoni

Le classifiche

Categoria Texaco

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Santoni Curzio	Tucano	0'00"	0'00"	16'35"	16'35"
2	Montesi Paolo	Lanzo Bomber	15'14"	9'10"	0'00"	15'14"
3	Semboloni Alessandro	KL 61	0'00"	4'02"	9i06"	9'06"
4	Lisini Baldi Lorenzo	Playboy	0'00"	7'25"	6'06"	7'25"
5	Micheli Franco	KL 61	5'21"	0'00"	0'00"	5'21"
6	Massi Marco	Playboy	0'00"	3'50"	0'00"	3'50"
7	Ruggeri Daniele	Playboy	0'00"	0'00"	0'00"	0'00"

Categoria 1/2A Texaco

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Riccardelli Antonio	Kerswap	291	385	0	676
2	Maesano Mario	Baby Mercury	190	0	0	190
3	Riccardelli Antonio	StratoStreak	0	0	0	0

Categoria 1/A Texaco Elettrico

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Massi Marco	Cucù	281	357	473	830
2	Comanducci Agostino	Cucù	266	471	341	812
3	Piccioli Attilio	Cucù	236	345	0	581
4	Mazzuoli Massimo		221	285	0	581
5	Fontanelli Antonio	Lanzo bomber	0	407	0	407

Categoria O.T. Elettrico

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Santoni Curzio	Tomboy 48"	0	214	431	646
2	Cavallaro Eros	Dallaire	206	0	0	206

Direzione di gara: Franco Pianigiani

Cronometristi: Gianni Basile, Federico Bernardi, Fabrizio Landini

“TROFEO TUSCIA”

Breve cronaca di una riuscita gara OT

Nella magnifica cornice del campo dell'Associazione Viterbese Aeromodellismo, il 29 giugno 2014 si è svolta la prima edizione del “Trofeo Tuscia”, gara di modelli SAM i cui risultati erano validi anche per la classifica provvisoria della Coppa Interregionale dell'Italia centrale.

Confortati da un favorevole tempo meteorologico e da un discreto numero di partecipanti, la gara ha permesso numerosi voli emozionanti che si sono protratti per tutta la mattinata. E' qui opportuno enfatizzare la presenza di numerosi spettatori che, attratti dall'informativa locale divulgata dagli organizzatori, sono rimasti entusiasti nell'ammirare sì modelli vintage ma, comunque, godere dell'aeromodellismo in genere: dovrebbe



i modelli di Scarfi



Rosati ed il suo PB 2

panti, sembra che ancora non incontri il favore dei modellisti.

Seguendo la classica liturgia di gara, i voli si sono susseguiti tra un lancio ed un caffè e, nonostante l'ampia superficie di atterraggio, non sono mancati alcuni clamorosi fuori campo, dovuti principal-

essere una pratica ricorrente in tutte le manifestazioni!

Alle classiche categorie di OT elettrico, Texaco, Texaco 1/2A scoppio ed elettrico, era affiancata anche la nascente e sperimentale “Texaco 1/2A elettrico anno 1958” ma, a giudicare dalla mancanza di parteci-



il Kerswap di Riccardelli

mente a motivi tecnici, e la rottura di alcuni modelli. Sono da riportare gli spiacevoli incidenti del Sinè di Scarfi e quello di cui è stato vittima il Tomboy di Curzio Santoni la cui struttura non ha retto agli sforzi e, dopo aver perso le ali, si è infilato in un campo adiacente funestato da erba alta che non ha permesso il recupero del modello: proveranno i Soci dell'AVIA a ritrovarlo quanto prima.

A termine mattinata si è proceduto con la premiazione dei primi tre classificati per ogni categoria. E' stato un onore per tutti ricevere il premio dalle mani di Filippo Oliva, decano dell'AVIA ma anche tra i più anziani aeromodellisti d'Italia che, nonostante le difficoltà fisiche, non è voluto mancare all'appuntamento.

Un breve video della manifestazione può essere visionato sul sito www.avia-vt.eu

Di seguito i risultati:



La premiazione della Texaco

Categoria Texaco

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Semboloni Alessandro	KL 61	17'28"	0'00"	0'00"	17'28"
2	Montesi Paolo	Lanzo Bomber	14'48"	0'00"	0'00"	14'48"
3	Micheli Franco	Playboy	0'00"	13'39"	0'00"	12'39"
4	Rosati Giuliano	P.B.2	11'59"	0'00"	0'00"	11'59"
5	Santoni Curzio	Tucano	9'6"	0'00"	0'00"	9'96"
6	Massi Marco	Playboy	6'35"	0'00"	0'00"	6'35"
7	Rosati Giuliano	Al.Mo.7	3'10"	0'00"	0'00"	3'10"

Categoria 1/2A Texaco

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Riccardelli Antonio	Kerswap	3'16"	15'00"	15'00"	33'16"
2	Maesano Mario	Baby Mercury	10'30"	7'44"	10'56"	29'10"
3	Scarfi	Sinè	9'28"	0'00"	0'00"	9'28"
4	Piccioli Attilio	Cucù	0'00"	4'52"	0'00"	4'52"

Categoria O.T. Elettrico

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Cavallaro Eros	Strato Streak	6'49"	5'54"	0'00"	12'43"
2	Santoni Curzio	Tomboy	8'10"	0'00"	0'00"	8'10"

Categoria 1/A Texaco Elettrico

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	Totale
1	Cassinis Andrea	KL 61	6'20"	13'57"	4'37"	0'00"	24'54"
2	Sorrentino Marco	Playboy	3'23"	0'00"	11'47"	3'18"	18'28"
3	Ruggeri Daniele	KL 61	2'27"	3'39"	4'35"	0'00"	10'41"
4	Massi Marco	Lanzo Bomber	4'54"	0'00"	0'00"	0'00"	4'54"
5	Piccioli Attilio	Cucù	0'00"	4'52"	0'00"	0'00"	4'52"

Antonio Riccardelli

IL TROFEO CIVY BOY

Ferrara, 28 settembre 2014

Giunta alla terza edizione, si rinnoverà a fine settembre il successo di questa gara monomodello. La felice scelta del modellino da 36", col Cox .049 e serbatoio da 3 cc ha determinato una sempre più vasta partecipazione, che arriverà stavolta ad una ventina di concorrenti. L'iniziativa sarà resa più interessante dalla messa in palio di un Trofeo *challenge* realizzato dall'infaticabile Gianni Borsetti. Mirabilmente costruito tutto in ottone, è la riproduzione esatta in scala 1:5 del modello e verrà assegnato definitivamente a chi lo vincerà per tre volte consecutive.



Riceviamo dal Direttore di Gara del XII Campionato Europeo svoltosi in giugno a Valle Gaffaro, con preghiera di pubblicazione, una nuova classifica per la categoria OTMR/C, che riportiamo qui integralmente:

XII CAMPIONATO EUROPEO

Aviosuperficie Delta 2000 - Valle Gaffaro 22/27 giugno 2014

Categoria OTMR/C - CLASSIFICA

Classifica	CONCORRENTE	NAZIONE	MODELLO	MOTORE	PUNTEGGIO					
					1° Lancio	2° Lancio	3° Lancio	4° Lancio	Flyoff	TOTALE
1	MULHOLLAND Fred	USA	Airborn	Anderson - Spitfire	480	480	480	0	0	1440
	BRUSCHI Domenico	Rep. S. Marino	Herky	McCoy	480	480	480	0	0	1440
3	MONTEBELLI Gabriele	Italia	Lanzo Airborn	0	475	326	480	310	0	1281
4	SOLA Luigi	Italia	Lanzo Bomber	0	352	309	353	410	0	1115
5	CANELLA Gian Marco	Italia	Airborn	McCoy	360	441	298	77	0	1099
6	BRUSCHI Domenico	Italia	Sailplane	Hornet	351	480	0	41	0	872
7	BORSETTI Gianni	Italia	Alzac	Ohlsson 60	150	178	310	186	0	674
8	CRISMANI Giorgio	Italia	Heyseed	McCoy 60	421	0	0	0	0	421
9	BOURGEOIS Yves	Belgio	3	Ohlsson 1941	180	116	0	0	0	296
10	RICCO Valter	Italia	Boycar	Ohlsson 60	0	0	0	0	0	0

Il Sig. Bruschi Domenico, a parità di punteggio con il Sig. Mulholland Fred, cede il primo premio a Mulholland.

Il Direttore di gara
(Maurizio Baccello)

FRANCO PIANIGIANI



Anche Franco se n'è andato.

Ha seguito a pochi mesi di distanza un altro grande toscano, Valdemaro Lensi.

I colpi del nemico invincibile cadono con sempre maggiore frequenza e sempre più vicini. Tutti lo sappiamo, ma ne veniamo comunque sempre sorpresi.

I termini come amico ed amicizia sono inflazionati ed ora usati per indicare semplici conoscenze, senza alcun vero significato, ma per Valdemaro e Franco posso davvero parlare dell'amicizia di cui mi hanno, ricambiati, onorato. In tempi lontani ci siamo incontrati come concorrenti sui campi di gara con i nostri veleggiatori, quando il volo libero era tutto e quando

era normale gareggiare in settanta nei veleggia, in cinquanta negli elastico e in quaranta nei motomodelli. I piazzamenti erano difficilissimi e sempre onorevoli, dato il campo vastissimo di concorrenti. Ricorderemo sempre quelle gare a Peretola, Ampugnano, Pian del Lago e, più tardi, Orentano.

Valdemaro smise prima l'attività agonistica, che praticò ad altissimo livello, facendo parte più volte della squadra italiana di volo libero ai campionati mondiali, ma rimase sempre legato all'ambiente e ci diede un aiuto fondamentale con la stampa gratuita di tutti i numeri di 'Volo Libero', il periodico che qualche anno fa curavamo per la FAVLI, la Società Italiana del Volo Libero.

Franco sino a ieri ha continuato ad essere una colonna dell'attività aeromodellistica toscana, che promosse e incentivò con la sua inesauribile entusiastica passione. Praticò anche l'indoor, dove ci guidò nei nostri primi maldestri tentativi. Fece pure prendere il brevetto di paracadutista al gatto del gruppo, che fece diversi salti da bordo di un grosso veleggiatore munito di un sistema di espulsione a tempo.

In occasione di una visita a Siena, accompagnò me e mia moglie, assieme a Luciano Stanghellini, e ci illustrò per tutta la giornata le bellezze evidenti e nascoste della sua meravigliosa città. Dedicatosi pienamente al movimento Old Time, organizzò da par suo diverse gare, ed altre ne aveva in programma per il prossimo autunno.

Caro Franco, quando vedi Valdemaro, salutamelo. Un giorno ci troveremo tutti dove stai ora tu, non so se in basso o in alto, non so se al caldo o al fresco, ma non sappiamo - lontano sia - quando.

Abbi pazienza, e ciao

Daniele

CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2014

2 Feb	Zanica BG	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
9 feb	Montorso VI	Mostra scambio	G. Zenere	335-6130031
8/9 Mar	Verona	Model Expo Italy	G. Carbini	0424-35058
16 Mar	Siena	Memorial P. Nepi Coppa Texaco a squadre	F. Pianigiani	0577-331301
5 Apr	Modena	Memorial Amato Prati mostra motori	T. Bortolai	347-0756660
6 Apr	Sassuolo MO	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	M. Castagnetti	335-6227865
27 Apr	Termini Imerese	Raduno VVC e GIP-46	F. Castro	349-4534598
17/18 Mag	Lugo Romagna RA	Trofeo F. Baracca F2A-C	L. Lanzoni	0545-34600
25 Mag	Aprilia RM	Coppa Tevere formula Sport 2001	C. Santoni	339-1165277
25 Mag	Sassuolo MO	Gara VVC FAI	G. Cocchi	3483380726
7/8 giu	Ozzano Emilia BO	25° Model Expo		
15 Giu	Campo Felice	Raduno RC/VL - Gare postali	C. Santoni	339-1165277
15 Giu	Valdagno VI	Raduno VVC, Gara Cisalpino F2B	G. Zenere	335-6130031
22 Giu	Cirié TO	Gara Cisalpino F2B e FAI		
22/27 Giu	Valle Gaffaro FE	12° Campionato Europeo OT	M. Baccello	331-3603841
29 Giu	Grotte S. Stefano VT	Coppa Toscana	A. Riccardelli	338-2784907
28/29 Giu	Chiasiellis UD	Coppa Hangar 82 F2A-C e GIP-46	M. Giroto	335-1318415
6 Lug	Lugo Romagna RA	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	L. Lanzoni	368-607198
23 Ago	Serramazzoni MO	Raduno del Frignano per modelli OT	W. Gorzanelli	347-5547369
6/7 Set	Lugo Romagna RA	51^ Coppa d'Oro F2A-B-C-D	L. Lanzoni	368-607198
13/14 Set	Gualdo Cattaneo PG	Concorso Nazionale OT OT, VL, VVC	C. Santoni	339-1165277
21 Set	Vari	Giornata Mondiale dell'Aeromodellismo OT	G. Carbini	0424-35058
28 Set	Chiasiellis UD	Raduno VVC, GIP-46 mostra motori	M. Giroto	335-1318415
19 Ott	Aprilia RM	Tex, 1/2A tex (Trofeo Ehling), Cucù, OTVR	C. Santoni	339-1165277
19 Ott.	Valle Gaffaro	SAM Model Day	M. Baccello	331-3603841
14/15 Nov	Cartigliano VI	Memorial Ninetto Ridenti - convegno motori	G. Carbini	0424-35058
29 Nov	Milano	X convegno di tecnica aeromodellistica	G.F. Maggi	02-4405274
29 Nov	Desenzano (BS)	Mercatino	F. Filippetti	328-2852505
21 Dic	Acireale CT	Raduno VVC e GIP-46	F. Castro	349-4534598

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 PostePay n.: 4023 6009 0046 5149 - C.F. CRBGPP40E31B745Y

Bonifico su IBAN: IT46 X 01005 60160 0000 0000 4648 - SWIFT-BIC: BNLIITRRXXX

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.

ISTRUZIONI PER L'USO

L'ALA

AVIAZIONE - AEROMODELLISMO - VOLO A VELA



ANNO II - NUMERO 1

RIVISTA MENSILE
Sped. in abb. postale - Gruppo III

GENNAIO 1946

L'ALA - n. 1 del gennaio 1946