

L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 75

Settembre - Ottobre 2014



il MOVO M 17 idro
di Maurizio Sagnotti

Terni, 21 settembre 2014 - Giornata Mondiale dell'Aeromodellismo Storico



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
- Le classifiche del C.E.	R. Mersecchi	" 2
- La penna al Segretario	P. Càrbini	" 3
- L'Ala di Luce	P. Montesi	" 5
- Il Motomodello Peter Pan	D. Vescovi	" 11
- Leonardo Aeromodellista	D. Vescovi	" 14
- Coppa Tevere	C. Santoni	" 16
- Concorso Nazionale	C. Santoni	" 18
- Un pensiero	P. Montesi	" 23
- Impressioni di un neofita	M. Rocca	" 24
- Trofeo Civy Boy	D. Vescovi	" 26
- MOVO M.17	D. Vescovi	" 28

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: Fero Swiety (SAM 118), Per Nilsson, Sven Mannervik (SAM 67), Paolo Montesi, Curzio Santoni, Marco Gianati, Walter Gianati, Daniele Vescovi, Giorgio Fabbri, G. Carlo Gosio, Geezer (SAM 270), Codice Atlantico, MOVO.



Nella prima di copertina una foto di Maurizio Sagnotti mentre lancia il suo bel M.17 idro in occasione della Giornata Mondiale dell'aeromodellismo a Terni. Nella quarta la copertina di Modellismo n. 14 del Maggio 1946.

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

DALLA REDAZIONE



Il Concorso Nazionale svoltosi in settembre a Gualdo Cattaneo era aperto stavolta anche al Volo Libero ed al Volo Vincolato. Non si può purtroppo dire che la novità abbia avuto il successo sperato, data la scarsa partecipazione. Onore a Sagnotti, Cavallaro, Gosio e Gialanella, gli unici a far volare qualche modello. Si sta assistendo, dopo la morte del volo libero FAI, anche a quella del volo libero O.T. I motivi dei decessi sono diversi e,

nel nostro caso, sono dovuti alla scomparsa almeno agonistica dei vecchi cultori, non rimpiazzata dall'avvento delle nuove generazioni, che il volo libero non l'hanno mai visto e vissuto. Chi è nato con la radio in mano, non capisce come un modello possa volare, come ha fatto benissimo per molte decine di anni, senza comandi radio. Non sanno o non si rendono conto del fatto che tutti i modelli che riproduciamo erano a volo libero. Il Concorso Nazionale ha visto una partecipazione ridotta anche nelle categorie dei radio assistiti, con meno di 60 classificati divisi in 8 categorie. Purtroppo nessun concorrente nelle categorie che noi consideriamo più italiane: quelle dei Dynoderivati e degli NMR 2,5, che questo giornale da tempo cerca di incentivare. Cosa dire? Osserviamo anche con dispetto una invasione delle motorizzazioni elettriche: più della metà dei modelli a motore è elettrico. Addirittura nella gara 'Sport 2001' gli elettrici sono 12 su 15. Ci sarà permesso far notare che, negli anni di riferimento dell'attività O.T., i modelli venivano portati in quota dal cavo, da una matassa elastica, da un motore a scoppio, da un motore ad aria compressa, da un razzo. Per quale motivo oggi si deve usare sui modelli O.T. il motore elettrico, che è uno sconcio storico? A questa domanda tempo addietro venne data questa risposta: gli elettrici esistono, e sono un fatto che bisogna accettare e regolamentare. Vorremmo dire che al mondo esistono anche l'ignoranza, la delinquenza e le malattie, realtà che pensiamo pochi desiderino supinamente accettare. Ma la maggioranza, che non sappiamo perché debba sempre aver ragione, non si pone affatto questi problemi, e ci definirà - sempre che ne abbia voglia - sognatori e integralisti. Intendiamoci: si può fare aeromodellismo in tanti modi. Per gusti personali o per giocare si possono riprodurre vecchi modelli variando forme, dimensioni e profili, impiegando plastiche e materiali attuali come le fibre di vetro e di carbonio, usando strutture geodetiche, creando D-box ed instalando pure motori elettrici. Ma se intende fare sul serio aeromodellismo d'epoca e costruire modelli per gareggiare, occorrono un po' di regole da fissare e rispettare, che sono poi quelle riassunte nella 'tto costitutivo dell'attività OT. Nei praticanti le infinite categorie dei cosiddetti radioassistiti vediamo come sia difficile assimilare i principi basilari dell'attività Old Time, che sottolineano come non si debba inventare o migliorare niente, e fissano i limiti negli scostamenti dai progetti originali. Le direzioni di gara poi, oberate da impegni diversi, non hanno il tempo e la possibilità di effettuare seri controlli ed in pratica concedono di tutto.

Non abbiamo mai visto modelli chiaramente fuori norma venire esclusi dalla gara per motivi regolamentari.

Ci piace ora riferire che la penosa vicenda argomento dell'ultimo editoriale è arrivata in questi giorni alla sua logica conclusione, con l'ulteriore conforto alle nostre argomentazioni sia morali che regolamentari che ci proviene dalle note secche ed inequivocabili riportate qui di seguito.

Daniele Vescovi

In relazione alle classifiche del XII Campionato Europeo RA, svoltosi in giugno a Valle Gaffaro, riceviamo e pubblichiamo:

Cari Amici,

ho letto con disappunto quanto scritto nell'ultimo bollettino Sam2001 riguardo la classifica del XII° Campionato Europeo RA relativa alla categoria OTMR/C.

Da responsabile del regolamento SAM 62, da socio della SAM 2001 e da rappresentante Italiano nel comitato del Campionato Europeo mi sento **obbligato** e **titolato** ad esprimere un parere in merito. Il regolamento Europeo, così come i due regolamenti SAM 62 e SAM 2001, recita che in caso di parità si **DEVE** svolgere un lancio di **fly-off** a tempo di volo illimitato per stabilire il vincitore e le posizioni di classifica successive. Nel caso in cui i concorrenti a pari merito decidessero all'unanimità di non disputare il lancio di fly-off la vittoria **dovrà** essere assegnata mediante metodi alternativi tipo lancio della moneta o altro metodo concordato tra i concorrenti. Chi vi rinuncia, automaticamente segue in classifica chiunque lo disputi o abbia il diritto di disputarlo.

Il regolamento non ammette revisioni alle classifiche se non per errori, e mai, per nessuna ragione, per richieste dei concorrenti.

Quindi la classifica finale della OTMR/C va letta nel seguente modo:

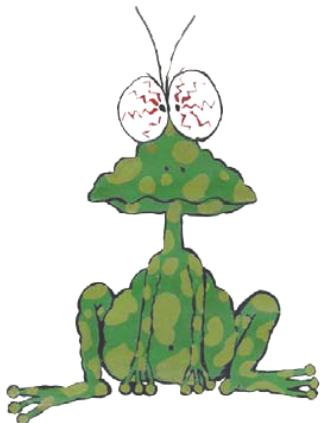
1° Mulholland, 2° Bruschi e di seguito gli altri.

Quanto sopra detto è per chiarire come stanno le cose e per evitare certi "disguidi" nelle prossime gare.

Buoni voli a tutti

Rover Mersecchi

LA PENNA AL SEGRETARIO



In settembre si è tenuto il “nostro” Concorso Nazionale a Gualdo Cattaneo. Purtroppo cause di forza maggiore mi hanno impedito di esserci. Vi assicuro che mi è dispiaciuto molto. Al di là della cronaca che trovate a pag. 18, desidero esprimere la mia piena soddisfazione per il fatto che, finalmente, oltre alle gare delle categorie radio assistite, sono state fatte anche due gare di volo libero. I partecipanti non sono stati tanti, ma si è dimostrato che si può fare e spero ardentemente che si prosegua su questa strada e che si aggiunga anche il volo vincolato.

Dalle classifiche si evince che i presenti non erano tantissimi e con pochi modelli italiani. Uno dei motivi che ha impedito ad alcuni amici di esserci è stata la concomitanza con un altro evento (acrobazia RC vintage) che si è tenuto in Toscana e che loro hanno preferito. Sarebbe bastato dare un’occhiata al calendario per evitarlo. Invito tutti a tenerne conto per il futuro.

Circa la scarsa presenza di modelli italiani, mi sentirei di proporre l’inserimento nel “nostro” regolamento di una norma che assegni ai “nostri” modelli un congruo bonus.

L’amico Paolo Rossi mi ha fatto conoscere una rivista aeromodellistica on-line molto bella. Si tratta di RC Micro World & Full Size Plans (RCMW&FSP), edita con cadenza mensile da Roland Friestad. Una particolarità molto interessante è che i disegni dei modelli presentati in ogni numero sono scaricabili in grandezza naturale in formato PDF. Se si vuole la copia cartacea, basta portare il file in copisteria e il gioco è fatto.

La rivista sinora si è occupata essenzialmente di Micro modelli, ma nell’editoriale del numero di ottobre si legge che, vista la chiusura di Flying Models, nel futuro si occuperanno anche di modelli di dimensioni “normali”. Collegandovi al sito <http://www.fullsizeplans.com/> potrete farvi inviare un numero omaggio.

L’abbonamento annuale costa 24 dollari, a mio parere ampiamente giustificati.

Alcuni mesi fa è stato acquisito un importante archivio comprendente, tra l’altro, le scansioni di alcune raccolte di riviste italiane e di libri italiani e stranieri per un totale di circa 13 GB. Tra le riviste ci sono le raccolte complete de: Aeromodelli, Ali minime, Aviazione per tutti, Aviazione popolare, Giornale dell’aeromodellista, Modellismo e giocattolo TS, Notiziario aeromodellistico, Piccole ali. Tra i libri, compaiono i nomi di Ghibaudi, Tione, Ministrina, Frati, Bergonzi, Bacchelli, Martini e Nobili, Kannerworff, Dal Seno, Clerici e Torielli.

Si aggiungono ad altre raccolte tra cui una serie di oltre 40 CD, curata dall’amico Corrado d’Aumiller, contenenti scansioni di svariate centinaia di articoli su modelli

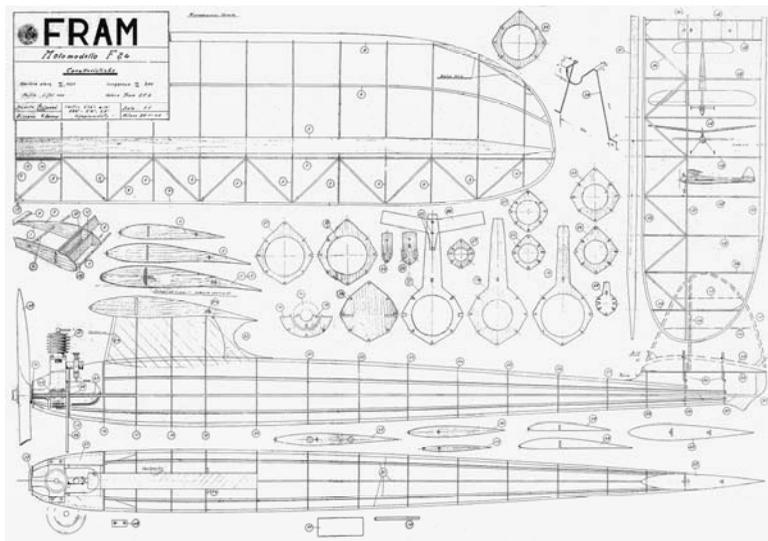
comparsi su riviste italiane e straniere per un totale di circa 14 GB. Grazie all'attuale disponibilità di chiavette USB a basso costo mi sono reso conto che fare delle copie di quel materiale è diventato facile ed economico. Diciamo che per 20 euro potrei spedire, a chi lo volesse, una chiavetta da 16 GB piena con posta raccomandata. Ma sono possibili anche altre soluzioni. Che ne dite? Gli interessati mi contattino per concordare le modalità.

Molti di voi noteranno che non ho parlato dell'archivio disegni. Il fatto è che, mentre il materiale che ho citato è pronto da copiare senza problemi, l'archivio disegni non è ancora ben ordinato per cui, quando ricevo una richiesta, capita spesso che i file debbano essere sistemati prima di essere spediti.

Questo numero è il penultimo del 2014. Ci avviciniamo al nuovo anno e mi si risveglia l'istinto primordiale del segretario che mi spinge a ricordarvi che dovete cominciare a pensare al rinnovo dell'iscrizione alla nostra SAM 2001. Le modalità e le quote sono sempre le stesse che trovate, come al solito, nella terza pagina di copertina di ogni numero de L'Aquilone.

Buoni voli e un cordiale saluto a tutti.

Pino Càrbini





Manifestazione SAM 2001

1^ Giornata Mondiale dell'Aeromodellismo storico

I' Ala fatta di Luce

Il Presidente a coloro che hanno preso parte alla 'Giornata Mondiale dell'Aeromodellismo Storico'

Desidero inviare un sentito e profondo ringraziamento a tutte le persone che hanno accettato, promosso e partecipato, anche solo con il pensiero, a questa 1° Giornata Mondiale che si è svolta in questo anno 2014, il giorno 21 Settembre.

Le parole che ho ricevuto, di approvazione ed incoraggiamento, mi hanno suscitato una felice commozione che mi ha fatto sentire molto vicino a voi tutti ed anche a coloro che non ho mai incontrato.

Questa è la "Giornata Mondiale", questa è "I' Ala fatta di Luce".

Non dobbiamo dimenticare che questa giornata - apprezzata moltissimo anche dalle SAM estere - è dedicata agli abitanti dell' "Ala di Luce", e quindi deve nascere dalle nostre coscienze e dai nostri cuori ... forse ci vorrà del tempo affinché questo "sentire" si possa radicare nelle nostre anime.

Ed ora un poco di cronaca :

sono rimasto molto sorpreso dalla serietà e dalla passione con cui le **SAM 67** (Svezia) - **SAM 119** (rep. Slovacca) - **SAM 78** (rep. Ceca) – hanno risposto alla nostra iniziativa.

Gli amici svedesi di **SAM 67** hanno preferito festeggiare questo giorno con una gara di modelli oldtimer.

Per Nilsson (vicepres. SMOS) e Sven Landervik hanno inviato una lunga e dettagliata relazione da cui si capisce con quanta volontà e tenacia, nonostante le avverse condizioni meteo (pioggia e vento forte), siano riusciti a portare a termine i voli di 10 modelli



Per Nilsson - SAM 67 - Svezia

Dalla relazione : “... anche se non abbiamo potuto riempire il cielo con le centinaia di modelli, come era il sogno di Montesi e Carbini, abbiamo fatto del nostro meglio per ricordare gli aeromodellisti del passato L’ idea è grande e spero che si sviluppi in qualcosa di veramente importante nel futuro ... “



▲
 ◀ il gruppo degli aeromodellisti svedesi coordinati dall’infaticabile Birgit. Sullo sfondo le nuvole minacciose

Da **SAM 119** (repubblica Slovacca) e da **SAM 78** (repubblica Ceca) : Fero Swiety , presidente di SAM 119, ci invia foto di un gruppo di partecipanti con locandina fregiata anche del logo della Giornata Mondiale ed allega anche un’ altra foto di tre modellisti della SAM 78 - Scrive: “... aderendo alla vostra idea stupenda, anche noi ricordiamo i nostri amici del tempo passato ...- Credo che ogni anno sarà sempre maggiore il numero dei partecipanti a questa giornata – La prossima Giornata Mondiale si terrà il 20 settembre 2015 .”



SAM 119 - Repubblica Slovacca



SAM 78 - Repubblica Ceca



altre due immagini dalle Repubbliche
Ceca e Slovacca



La **SAM 2001 "l' Aquilone"** , ha organizzato il 21 Settembre l' incontro a **TERNI** (Lazio) per la Giornata Mondiale dell' "Ala fatta di Luce". La manifestazione si è svolta sul campo di volo del "Gruppo Modellistico Ternano", che ha dato la sua disponibilità grazie all' interessamento di Giuliano Rosati, e tutti insieme si sono impegnati per la buona riuscita della giornata. Sul campo sono stati esposti manifesti SAM 2001, locandine, pannelli con vec-



la Giornata a Terni



una delle Zanzare

chie foto di maestri del nostro aeromodellismo, modelli in costruzione, modelli antichi e rarità, vecchie scatole di montaggio, testimonianze di motori storici tra i quali l' "Automatic 5" di Uberto Travagli (Aviominima), assieme agli strumentari che ne hanno permesso la realizzazione.

Il tempo è stato ottimo per tutto il giorno ed un vento tranquillo ha permesso di far prendere il volo soprattutto ai modelli a volo libero che, di fatto, sono la genesi di tutte le SAM.

La necessità di organizzare questa giornata nella terza domenica di Settembre (equinozio autunnale) e la concomitanza nello stesso giorno con altre gare organizzate dalle varie Associazioni, ha ridotto il numero dei modellisti presenti, ma non di certo il numero dei modelli sia volanti che in fase di costruzione o di ricopertura (il “Duca” e il “GF20” del 1946).

Gazzea, Sagnotti, Cavallo e Rosati , hanno fatto

la parte del leone, presentando modelli della nostra prima giovinezza: modelli del volo libero, motomodelli e principalmente ad elastico. Abbiamo ammirato il “Pinguino” e la “Zanzara” dell’ Aviomini

ma ; il “Briscola”, il “Competitor” della Keil Kraft, ed il Wakefield 8 once “Zeffiro” di Paolo Vittori che, insieme a Ninetto , si sono fatti sorprendere sull’ “Ala di Luce”, divertiti e soddisfatti.

Gazzea ha lanciato i modelli ad elastico: il “Raffica” di Chinchella di Fiume (1943) , l’ “Ercolino” e il



Maurizio Sagnotti con il Bambi nero, il Breda 33, Il MOVO M 17, il Briscola ed altri suoi bei modelli



il Duca e il GF 20 in avanzata costruzione

“Papicchio” di Ercole Arseni, il “Senator” di Albert Hatfull, il “Lazj Bee” ed alcuni balsetta di provenienza da pubblicazioni di Frank Zaic.

Loffredo con la sua flotta di HLG (balsetta) sfrecciava di tanto in tanto con un paio di Sailway di Vern Clements il cui disegno proviene da Aeromodeller fine anni 50’ e lanciava sempre a mano un aliante A1. Sagnotti torreggiava con un aliante nero anni ‘59, il Bambi



lo Stentorian di Paolo Montesi

alianti nero, il Bambi (Ap. 2,50 m) di Silvio Gaveglia di Livorno ed era attorniato dagli elastico Breda 33 e l'idro M 17 della MOVO ed altri modelli che si possono vedere dalle fotografie.



Giuliano Rosati

bellissimi elettroalianti RC Graupner che eseguivano eleganti manovre acrobatiche a 30 m. dalla pista asfaltata mentre alcune riproduzioni intubate sfrecciavano sibilando



La vetrinetta con l'Automatic 5 e le conchiglie originali

Si è fatto volare il "Chester Lanzo" dono di David Baker fondatore della SAM 1066 ; il "Lanzo Bomber " e lo "Stentorian" di Montesi, il "PB2 Payload" di Giuliano Rosati e molti altri modelli vintage delle varie categorie.

Hanno partecipato a questo nostro incontro anche Musella , Tascone che possiamo ammirare con il "G.R. 63" di Giulio Rodorigo , ed Agostini con il Bambin (VVC).

I modellisti Ternani si sono anche alternati facendosi apprezzare con

prezzare con bellissimi elettroalianti RC Graupner che eseguivano eleganti manovre acrobatiche a 30 m. dalla pista asfaltata mentre alcune riproduzioni intubate sfrecciavano sibilando

ed il grande biplano Serman di Nunzi non riusciva ad andare in volo a causa del motore stellare ASP

che non ne ha voluto sapere.

Dopo questa lunga mattinata di voli , felici e sereni ci siamo raccolti, sotto la tettoia del campo, intorno ad un lungo tavolo ove tutto si è concluso, (come in un detto romano) , a "tarallucci e vino" ed una ottima crostata preparata ed offerta a tutti i commensali dalla signora Rosati. Rimaneva il ricordo del Chester Lanzo che durante un lancio era andato perduto, nonostante le lunghe ricerche fatte con un drone dal paziente e volonteroso Gianluca. Ma

alcuni giorni dopo, in un immenso campo di mais, a circa mezzo chilometro dalla pista, veniva ritrovato da Paolo , Graziella e Daniele, dotati di attrezzi dell'età della pietra': fettuccia metrica, goniometro e bussola.



il GR 63 di Valeriano Tascone



◀ i balsetta di Loffredo



Gazzea, Cavallaro ed il Senator ▶

Un altro incontro per la 'Giornata Mondiale' si è tenuto a **GENOVA**, organizzato dal gruppo del Montefasce; gli amici Fabbri, Negro, Marcherpa ed altri sono stati molto più bravi di noi laziali poiché, sfidando la bassa temperatura e la fitta nebbia, assieme a Zona di Napoli e Rezzonico dalla Svizzera hanno almeno tentato di far volare i modelli ed alla fine, per consolarsi, anche loro hanno concluso la giornata con un banchetto.



il nebbione di Genova

... e, prima di salutarci, un pensiero:

dobbiamo dire che, nonostante la tardiva e modesta divulgazione dell'evento, questa '1^ Giornata Mondiale dell'Aeromodellismo Storico' ha dato grandi soddisfazioni e, ripensando alle parole di plauso ed incoraggiamento ricevute da varie parti, pensiamo che già dalla prossima 'Giornata Mondiale', il 20 Settembre 2015, si avrà una sempre più ampia partecipazione.

A tutti voi ancora grazie ed a presto

Paolo Montesi

Il motomodello PETER PAN

di Aldo Gardenghi

Tra le categorie degli O.T. radio assistiti che vorremmo più frequentate, figura quella degli NMR 2,5 che si richiama a modelli con i quali in Italia si dovrebbe avere buona dimestichezza e che invece - non si sa perché - non raccoglie che piccole simpatie e poche adesioni. Ai recenti Campionati Europei, svoltisi oltretutto in Italia, a Valle Gaffaro, la categoria ha visto solo 7 classificati, e di questi 4 italiani, ma tutti con modelli americani. Oltre ad essere poco frequentata in assoluto, anche questa categoria vede scelti senza alcuna ragione solo modelli stranieri.

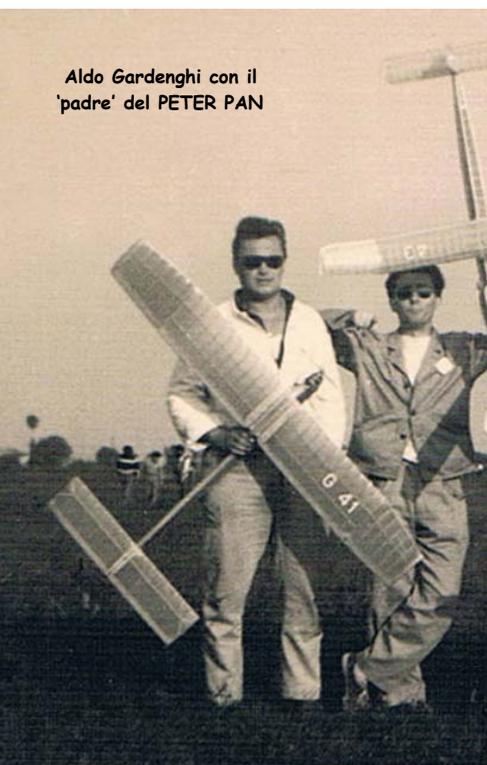
Non sarà fuori luogo ricordare che abbiamo avuto in Italia una grande scuola moto modellistica che ha visto, anche prima di arrivare ai Guerra, Dall'Oglio e Rocca, tre campioni del mondo nostrani, valide



figure come Parovel, Pecorari, Vidosich, Gardenghi, Bergamaschi, Bacchi, Padovano, solo per nominarne qualcuno, i disegni dei cui modelli sono disponibili o in scala 1:1 o ben ricavabili dalle nostre riviste.

Abbiamo pescato su 'Aeromodelli', nel n.1 del 1956, un motomodello del ferrarese (come Guerra e Rocca) Aldo Gardenghi, il '*Peter Pan*', che ci sembra molto adatto ad essere scelto come modello NMR 2,5. Di costruzione semplice e robusta, pare ben progettato (ci siamo cavati la voglia di fare due conti) e, in virtù dello stupido attuale regolamento che assegna un peso minimo di 173 gr/cc, può essere costruito, ad esser bravi, anche più leggero dell'originale, che dichiara giustamente i suoi santi 500 grammi.

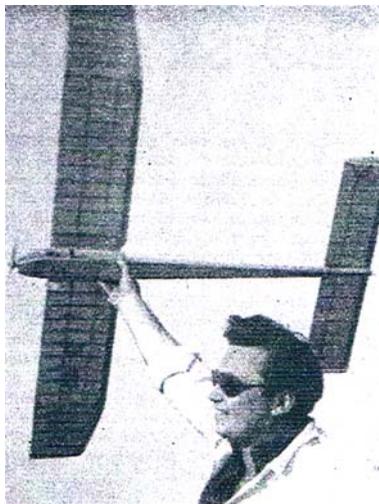
Abbiamo notato una incongruenza fra quanto scrive Aldo nella presentazione e quanto vediamo sul disegno (che non è opera sua). Riferendosi alla strozzatura centrale della corda alare. Aldo la



Aldo Gardenghi con il 'padre' del PETER PAN

giustifica con la necessità di costruire una pinna di ridotta lunghezza, ma sul disegno

essa appare lunga come la corda maggiore alare. Dando più fede alla descrizione che non al disegno, suggeriremmo di accorciare la pinna alla misura della strozzatura alare,



Aldo con un altro suo motomodello:
il Tiger Sky

re, mantenendo il braccio di leva (distanza tra CP dell'ala e CP dei piani) a cm.65, come risulta dal rapporto volumetrico di coda descritto da Gardenghi. Come da cattiva abitudine del tempo, non viene indicata la posizione del C.G.; un punto di partenza potrebbe essere quello di fissarlo come primo approccio in corrispondenza del bordo d'uscita delle corte centine centrali alari, per poi arretrarlo leggermente. Il disegno presenta altre vaghezze di diversa importanza, come la vena del balsa della pinna e delle derivate orizzontale invece che verticale. Le derivate sono poi descritte in balsa da 1,5, mentre probabilmente erano in balsa da 3 o 4 mm, e profilate. Nella descrizione sulla rivista vengono raccomandate le incidenze dell'asse motore (il G 20, ovviamente): 2° a sinistra (!) e 1° di negativa.

Nelle note costruttive, per l'ala si notano due longheroni 3x10 di tiglio (forse sarebbe meglio l'anteriore di pino) che si situano benissimo nello spessore del Clark Y infilati e non affioranti. La fusoliera è formata da ordinate triangolari, anzi trapezoidali, in quanto il vertice superiore è sagomato per accogliere il listello 3x10 posto di piatto; la pinna è costituita da una armatura in compensato da 2 alleggerito incastrata nelle prime ordinate e da due guance in balsa da 5 che vanno a raccordarsi con la ricopertura in balsa del musone. Gardenghi si dilunga nella descrizione costruttiva e noi, per non farla troppo lunga, possiamo inviare copia delle utili pagine a chi ce le chiederà.

Per il centraggio, Aldo dice che dovrà ottenersi una salita in stretta spirale destra, seguita da una planata a sinistra. Un problema, nel modello radio assistito, sarà quello di ottenere un affidabile comando ad una delle due derivate, ma qui pensiamo che ogni consiglio sia inutile, dato che ognuno avrà la sua soluzione perfetta.

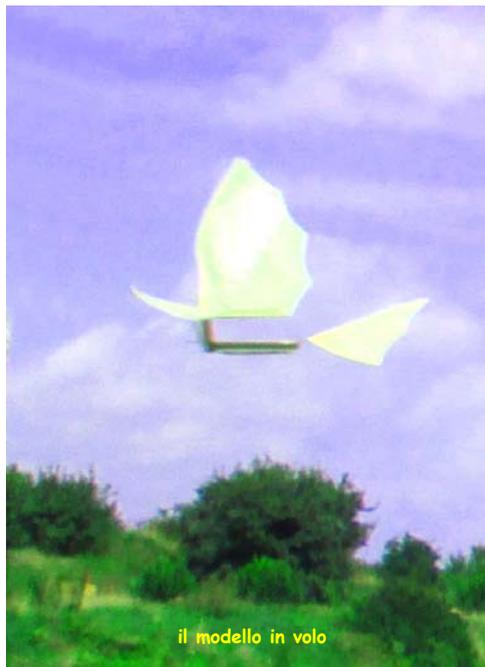
Vedremo qualche *Peter Pan* nelle prossime gare ?

Daniele Vescovi
Luglio 2014



Leonardo da Vinci, aeromodellista

Ci è capitata una fortuna. Un pomeriggio di questa piovosa estate, in mezzo a mucchi di schiumini e droni svolazzanti, abbiamo visto in volo un modello ad ali batenti che aveva un aspetto bizzarro ma familiare e ci rimandava a qualcosa di memorizzato ma senza precisa localizzazione. Poi l'improvvisa illuminazione: si trattava del modello volante della macchina studiata dal grande Leonardo da Vinci per il volo umano. Era il prototipo dei modelli Old Time. Dopo un ennesimo volo del modello, ci siamo decisi a chiedere informazioni all'attuale costruttore, che ci ha riferito molte cose: le diverse pagine contenenti il disegno ed i particolari costruttivi si trovano nel *Codice Atlantico*, la vastissima raccolta di studi leonardeschi che è custodita a Milano, presso la Biblioteca Ambrosiana. Vi si legge che il modello fu presentato al Duca Cesare Borgia, a Cesena, nel 1502. In queste pagine, assieme ai disegni ed agli studi della macchina volante per il volo umano, è descritto anche il mo-



il modello in volo



il modello a terra

dello. Vi si trova la pianta alare, le dimensioni, i particolari del biellismo che trasmette il movimento alle ali, e vi è una descrizione dei materiali suggeriti per la costruzione. L'apertura alare del modello viene fissata a sette ottavi di *cubito*, circa 50 centimetri e la sua lunghezza totale ad un *piede*, cioè 40 centimetri. I longheroni alari possono essere fatti di *populus tremula*, cioè di

pioppo oppure di *tilia cordata*, vale a dire di tiglio, e le nervature alari sono ricavate da fili di *sorgum vulgare*, cioè di saggina. La struttura della fusoliera è prevista invece, come le bielle, di *fagus sylvatica*, cioè in robusto faggio. E' stupefacente il fatto che Leonardo anticipi di quasi tre secoli la classificazione delle piante che noi attribuiamo a Linneo, a riprova del suo imprevedibile lungimirante genio. Le ali sono



ricoperte di una pellicola ricavata in due parti da due vesciche di capretto, aperte, accuratamente lavate e tese per due settimane su apposito telaio. La matassa elastica è composta da striscette di pelle del collo di pollo giovane della larghezza di un ottavo di dito, circa 3 millimetri, e della lunghezza di quattro



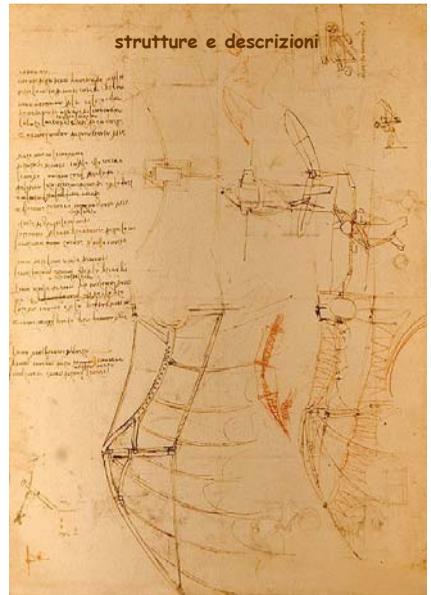
carica, il modello percorrerà la distanza di circa quindici *pertiche*, più o meno sessanta metri.

Leonardo ci dice ancora che il modello pesava un'oncia scarsa, circa 25 grammi.

Rispettando forma e dimensioni date, il modello è stato ricostruito con l'impiego di listelli di balsa di diverse sezioni (3x3 e 3x10), le bielle in compensato da 0,8; l'ala ricoperta da carta Modelspan e la matassa naturalmente in gomma FAI Tan 1x3. Il peso attuale è risultato attorno ai 14 grammi.

Le prestazioni del modello oggi rifatto, a dispetto dei materiali ora disponibili, del peso inferiore e delle conoscenze attuali, sono risultate non migliori, ma circa equivalenti a quelle dell'originale di Leonardo.

Quanto vi abbiamo fin qui raccontato può essere creduto oppure no. Fate voi.



palmi e mezzo, un quarantacinque centimetri, ripiegate in quattro. Leonardo dice che l'elasticità della pelle di pollo si esaurisce con una carica e che occorre quindi cambiare la matassa ad ogni volo. Con ottanta giri di



Daniele Vescovi

COPPA TEVERE - Formula Sport 2001

Aprilia, 25 maggio 2014

La Coppa Tevere è arrivata alla quarta edizione e, devo essere sincero, di soddisfazioni me ne ha date. Soprattutto questa edizione, dove la battaglia è stata decisamente accesa. La giornata era iniziata bene e le termiche non si sono fatte attendere, anche se, all'inizio, non erano particolarmente "interessanti". La gara si è tenuta sulla pista del GAAT di Aprilia che, anche questa volta, ci ha ospitato con la massima collaborazione sia del Presidente che di tutti i soci, appassionati modellisti ai quali va il mio incondizionato ringraziamento. I partecipanti sono venuti un po' da tutto il Lazio, nonché da fuori regione, come



Mario Maesano ed il suo Baby Mercury

l'amico Massi che si è presentato da Arezzo, con un piccolo, ma efficientissimo Jerri dotato di motore elettrico dalle ottime prestazioni. Essendo in fondo anche un raduno, dalle macchine sono spuntati modelli in costruzione, motori vari, disegni e quant'altro



il Brooklyn Dodger di Gazzeta

si può immaginare possa uscire dal laboratorio di un aeromodellista, portato a far vedere agli altri colleghi, per avere consigli o solo per il piacere di mostrare. Comunque tutto è andato avanti regolarmente, compreso il rinfresco a base di pizza e vino dei castelli, con lanci in successione sempre più serrati man mano che ci si avvicinava al mezzogiorno, tutti in cerca della termica giusta da acchiappare. Non sembrerebbe ma tutti i concorrenti, senza esclusione alcuna, hanno iniziato i lanci di gara con un certo distacco agonistico, per essere poi catturati dalla voglia di migliorare

quanto fatto andando a cercare con gli occhi chi stava in volo per vedere come si comportava. Infatti, secondo me, il bello di questa formula SPORT è che più che il risultato relativo alla classifica, si finisce per cercare il risultato migliore che riesci ad ottenere dal modello che hai portato in gara. Sicuramente la cosa che dà più soddisfazione, oltre che mandare i soliti sfottò agli altri concorrenti, quando ti accorgi che non fanno bene come te. Se poi ti ritrovi ben messo in classifica ... meglio. Un esempio calzante di quanto dico è stato il vincitore, Pietro Zamboni, che ha portato in pista un

Lanzo Bomber che era completamente non centrato tanto che, dopo ai primi voli, si era totalmente demoralizzato. Solito capannello di modellisti a consiglio e una serie di ‘fai così’, ‘metti più negativa’ ecc. e, volo dopo volo, il modello è arrivato a comportarsi perfettamente, tanto da vincere con un volo di 1248” con 30” di motore (coefficiente 41,60); secondo il Tucano dell’inossidabile Silvano Lustrati con 1491” di volo con 40” di motore (coeff.37,27), terzo il Tomboy di Ugo Baldari con il volo che lo ha piazzato al 3° posto del TOMBOY RALLY con 1929”e 59” di funzionamento del B38 che tiene, con cura amorevole, sempre in perfetta efficienza. Quarto il Jerry di Marco Massi con un coefficiente di 30,96 (e pensare che diceva di non aver fatto bene a scalare il suo modello a 17 dm²) e quinto un altro Tomboy, quello di Eros Cavallaro, che ha ingaggiato con Ugo Baldari una caccia alla termica che li ha portati molto vicino a perdere i modelli in altezza.



il Jerry di Marco Massi

Grazie a tutti quelli che hanno partecipato sia come concorrenti che come partecipanti al solo raduno e rimando il tutto all’appuntamento di Domenica 19 Ottobre, stesso posto stessa ora, per la seconda ed

ultima prova del 2014.

Curzio Santoni

	<i>Concorrente</i>	<i>Modello</i>	<i>Motore</i>	<i>T. volo</i>	<i>T. motore</i>	<i>Coeff.</i>
1	Pietro Zamboni	Lanzo Bomber	EL	1246	30	41,60
2	Silvano Lustrati	Tucano	EL	1491	40	37,28
3	Ugo Baldari	Tomboy 36”	IC	1953	59	33,10
4	Marco Massi	Jerri	EL	929	30	30,97
5	Eros Cavallaro	Tomboy 36”	EL	1406	60	23,26
6	Gianluigi Gazzea	Brooklyn Dodger	IC	808	20	6,73
7	Antonio Riccardelli	Stratostreak	IC	522	118	4,42
8	Antonio Riccardelli	Tomboy	IC	466	122	3,82
9	Giancarlo Wessely	Tomboy 36”	EL	398	120	3,32
10	Gianfranco Di Chiara	Tomboy 36”	EL	362	110	3,29
11	Giancarlo Wessely	Diamond Demon	EL	405	140	2,89
12	Mario Maesano	Baby Mercury	IC	170	120	1,42

CONCORSO NAZIONALE

Gualdo Cattaneo, 13/14 settembre 2014

Immaginatevi la pista di una aviosuperficie sotto il sole dei primi giorni di settembre, alle 4 del pomeriggio circa; non c'è molto vento ed il caldo si sente. Nessuno in giro. Seduto su una sedia da campo con tanto di poggiatesta c'è un modellista che fissa il suo modello, alto in cielo, con tanto di occhiali da sole con le lenti a specchio.

Ad un centinaio di metri di altezza volteggia un Airborn a grandezza naturale e non ha intenzione di scendere per nessun motivo. *“Guarda che inizia la premiazione e bisogna che vieni anche tu, visto che ti devo premiare”* dico io. *“Ma tu me lo dovevi dire che la gara finiva alle tre, così io non posso finire il lancio di gara...”*



il decollo del Sinè 46 di Mersecchi

Questo è quanto mi

passa in mente quando ripenso all'ultimo Concorso Nazionale che di è svolto a Gualdo Cattaneo il 13-14 Settembre di quest'anno: un concorrente che si arrabbia perché

deve interrompere il suo lancio di gara, a 50 minuti di volo, perché stavamo tutti aspettandolo per premiarlo. Questa è sicuramente la cosa che mi ha gratificato di più di questa manifestazione. Dovete sapere che il C.N. 2014 prevedeva, oltre alle classiche categorie O.T., la presenza della formula SPORT 2001, per la quale si arrivava alla elezione del Campione Italiano 2014. E proprio per contendere il primo posto a Rover Mersecchi che Saverio Sorrentino si era così accanito, arrivando a ritardare la premiazione per tentare il tutto per tutto pur di conquistare il primo posto. Tirando le somme della manifestazione, buon numero di iscritti, modelli ben fatti e buoni risultati di volo in generale, con solo due scassature ed il Kerswap di Gazzarrini, recuperato in un laghetto. Mi dolgo solo per una pesante serie di defezioni di concorrenti che mi aspettavo di



il Diamond Demon di Wessely

vedere contendersi i premi, i cui effetti si sono visti soprattutto nella Texaco che ha registrato solo 5 iscritti e nella OTMR. In compenso benissimo la ½ A Texaco con 11



il KL 61 di Ruggeri

dere è Rover Mersecchi (incredibile, vero?) con il quarto posto in classifica, scende poi Mario Carletti con l'Ohlsson e, a questo punto dico: "è atterrato il terzo in classifica!" Tra i due concorrenti rimasti si apre una disputa all'ultimo secondo, nella quale Franco Fabbri ha la peggio su Giorgio Poli, che volteggia più in alto di lui. Vista la situazione il buon Fabbri scende verso terra e si prepara all'atterraggio, tanto non ha nessuna speranza di superare l'avversario. E qui succede il bello. "Sta atterrando il secondo classificato!" dico per ufficializzare la cosa sia agli astanti che al concorrente vincitore quando il buon Fabbri, forse per non fare troppi passi per recuperare il modello, decide di atterrare quasi accanto alla propria postazione, che si trovava a bordo pista, passando dritto come una spada davanti a noi, tagliando praticamente la pista a metà e concludendo con un atterraggio sul velluto.

Ci guardiamo increduli io, Rover, Carletti e gli altri cronometristi, non riuscendo a capire perché il nostro amico avesse voluto atterrare fuori pista, mandando il lancio nullo! A me non rimane che dire: "E' atterrato il quarto classificato perché il lancio è nullo!" e guardare la faccia del buon Franco che, sconsolato, dice qualcosa in dialetto concludendo con: "ma io pensavo che nello spareggio si potesse atterrare ovun-

iscritti, la ½ A Texaco elettrica con 9 mentre la OTElettrica ha fatto la parte del leone con la bellezza di 14 concorrenti. Per la cronaca, l'unico spareggio effettuato è stato proprio nella OTE, ed ha visto un momento quasi comico, ma non certo per il protagonista. Si decide di partire con un decollo contemporaneo, che avviene senza alcun problema. Il primo a scen-



il Lanzo Bomber di Bortolai

que". Meno male che tutto finisce con una risata generale. Senza tema di smentite posso affermare che è stato proprio questo il clima generale delle gare disputate: agonismo sì, ma nel vero spirito O.T. E adesso parliamo della gara di



la squadra dei reatini

il Belzebù di Sagnotti

Volo Libero che, per mia soddisfazione, ha visto un discreto numero di concorrenti. Anche se erano solo 4 è stata la competizione che ho apprezzato di più. Gosio, Gialanella, Sagnotti e Cavallaro si sono battuti al meglio, con tanto di atterraggio dell'Allievo, il veleggiatore di Sagnotti, nell'antistante laghetto, tra i germani ed i cigni poco interessati all'intruso. Il bello è stato che, dopo il recupero, il modello è stato asciugato e ha rivolato nel pomeriggio. E adesso veniamo al

Campione Italiano, titolo assegnato dalla SAM 2001 ai partecipanti alla categoria formula SPORT 2001, con ben 15 iscritti. Anche questa volta il titolo è stato vinto da un modello italiano, il Sinè 46, pilotato da Rover Mersecchi, al quale vanno tutti i miei complimenti per come si è comportato in gara, per l'efficienza del suo modello e per il privilegiare, nelle sue scelte, modelli italiani. Grazie, Rover. Voglio sottolineare l'unanime apprezzamento ricevuto per questa categoria da tutti i concorrenti, che la hanno gradita sia per la semplicità delle regole che per il divertimento che hanno avuto nel gareggiare. Tirando le somme, sono stati due belle giornate, con termiche di tutto rispetto, bei modelli e tanto divertimento. Un vero peccato per chi non è venuto.

Curzio Santoni

Concorso Nazionale 2014 - le Classifiche

VOLO RADIOASSISTITO

Categoria OTVR

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Rover Mersecchi	T3V	231	300	300	831
2	Maurizio Sagnotti	Belzebù	122	266	61	449
3	Luigi Binelli	Balestruccio	184	120	134	438
4	Sergio Zanzi	M.G.3	139	120	110	369
5	Sergio Zanzi	Kavka	117	88	163	368

Categoria 1/A Texaco Elettrico

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Saverio Sorrentino	Playboy	451	600	239	1290
2	Andrea Cassinis	K.L. 61	294	600	185	1079
3	Franco Fabbri	D.G. 73	167	380	451	998
4	Antonio Fontanelli	Lanzo Bomber	126	600	196	922
5	Franco Fabbri	Lanzo Bomber	304	371	180	855
6	G. Carlo Wessely	Diamond Demon	365	140	151	656
7	Tiziano Bortolai	Flamingo	129	217	229	575
8	Gunnar Lindquist	Trigg Cabin	131	199	126	456

Categoria OT Elettrico

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Spareggio	Totale
1	Giorgio Poli	The Gool	420	420	420	600	1860
2	Mario Carletti	Ohlsson	420	420	420	595	1855
3	Rover Mersecchi	Sinè 46	420	420	420	494	1754
4	Franco Fabbri	Sinè 46	420	420	420	0	1260
5	Aldo Zamboni	Lanzo Bomber	369	420	407		1196
6	Eros Cavallaro	Stratostreak	420	352	420		1192
7	Armando Caleffi	Junior 60	391	367	420		1178
8	Saverio Sorrentino	Airborn	268	420	420		1108
9	Mario Gialanella	Stardust	208	420	394		1022
10	Gunnar Lindquist	Kerswap	200	420	184		804
11	Tiziano Bortolai	Airborn	270	41	420		731
12	Luigi Binelli	Westerner	193	254	278		725
13	Mario Gialanella	Al.Mo.7	159	242	0		401
14	Maurizio Sagnotti	Tomboy	195	79	0		274

Categoria OTMR

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Luigi Sola	Lanzo Bomber	420	188	420	1028
2	Giorgio Crismani	Lanzo Bomber	300	0	180	480

Categoria Texaco

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Franco Micheli	Playboy Sr.	832	900	768	2500
2	Luigi Binelli	Il Duca	709	900	0	1609
3	Saverio Sorrentino	Pilade	336	421	558	1315
4	Franco Negro	Airborn	0	298	900	1198
5	Giorgio Casali	Miss K	547	396	0	943

Categoria NMR

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Luigi Sola	Airborn	300	193	261	754
2	Luigi Romagnoli	Hammerhead	300	300	0	600

Categoria 1/2A Texaco

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Andrea Cassinis	Airborn	455	600	600	1655
2	Vittorio Gazzarrini	Airborn	403	509	600	1512
3	Mario Rocca	Baby Mercury	600	543	294	1437
4	Gianni Borsetti	Kerswap	512	318	520	1350
5	Antonio Riccardelli	Kerswap	371	491	356	1218
6	G.Carlo Wessely	Diamond Demon	338	380	441	1159
7	Mario Maesano	Baby Mercury	338	514	250	1102
8	Franco Negro	Airborn	49	359	433	841
9	Tiziano Bortolai	New Looker	129	265	376	770
10	Tiziano Bortolai	Flamingo	139	157	217	513

Categoria SPORT 2001

	Nome	Modello	Motore	T. volo	T. motore	Rapporto
1	Rover Mersecchi	Sinè 46	EL	2398	10	239,80
2	Saverio Sorrentino	Airborn	EL	3003	20	150,15
3	Andrea Cassinis	K.L.61	EL	1919	26	73,81
4	Franco Fabbri	D.G.73	EL	656	28	23,43
5	Eros Cavallaro	Stratostreak	EL	660	30	22,00
6	Aldo Zamboni	Lanzo Bomber	EL	533	34	15,68
7	Mario Rocca	Zeffiro	C.I.	849	60	14,15
8	G.Carlo Wessely	Diamond Demon	EL	780	60	13,00
9	Mario Gialanella	Al.Mo.7	EL	373	30	12,43
10	Armando Caleffi	Junior 60"	EL	343	30	11,43
11	Tiziano Bortolai	Airborn	EL	225	22	10,23
12	Gunnar Lindquist	Kerswap	EL	250	40	6,25
13	Daniele Ruggeri	K.L.61	EL	441	90	4,90
14	Franco Negro	Airborn	C.I.	642	144	4,46
15	G.Carlo Wessely	Diamond Demon	C.I.	136	40	3,40

VOLO LIBERO**Categoria Veleggiatori**

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Maurizio Sagnotti	Pinguino	43	20	31	94
2	Eros Cavallaro	Pinguino	10	10	12	32

Categoria Elastico

	Nome	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	Totale
1	Giancarlo Gosio	Gollywock	116	103	120	339
2	Mario Gialanella	Ellila	120	104	103	327
3	Eros Cavallaro	Flik Flok	62	0	0	62
4	Maurizio Sagnotti	Old Reliable	14	19	16	49
5	Maurizio Sagnotti	Zanzara	15	26	0	41
6	Eros Cavallaro	Zanzara	15	19	0	34

CAMPIONATO EUROPEO Valle Gaffaro - settembre 2014

... Un pensiero ...

Ho assistito, durante il fly-off della gara Texaco, ad una scena che mi ha fatto pensare... Il Lanzo Bomber, quello vincente, al decollo, liberato dalle mani che lo trattenevano a terra, ha iniziato la sua 'dura' salita verso il cielo: virate, barcollamenti, sobbalzi, ancora virate ... Che fatica ! ... Girare sempre in tondo per guadagnare qualche metro in quella 'scalata' che, pur in aria calma, poco aveva a che fare con il volo; quel volo maestoso che con trepidazione ed ammirazione potevamo seguire, in tempi non proprio lontani, nei raduni e nelle gare in luoghi come Molinella, Pavullo, Ramacca e molti altri.

Sono emozioni che devono appartenere soltanto al passato ?

Quel Lanzo Bomber'trascinato' a fatica da un motore che ha girato per circa 12 minuti , ha dovuto rinunciare alla sua sicura e maestosa salita. E' stato il vincitore...si, ma a quale prezzo ?

Quel Bomber non ha perduto, forse, parte della sua nobiltà e della sua fierezza ?

Da qualche tempo l'aeromodellismo storico sta trascurando il suo fascino, la sua freschezza e sincerità.... Tutti noi, anche in passato, abbiamo cercato di migliorare, per guadagnare qualche manciata di secondi sul funzionamento, le prestazioni dei motori, senza modificarne sostanzialmente le caratteristiche. Il mio Bomber, motorizzato con un Super Cyclone Spark, non riesce a girare, con 14 cc di miscela, per più di 3 minuti e mezzo.

Oggi l'accanimento sui motori, con elaborazioni pesanti, ha prodotto un nuovo genere di modellisti, che io ho battezzato MOTORMODELLISTI.

Tutto questo è una cosa molto seria al punto che, purtroppo, comincia ad apparire nell'anima un sottile senso di sofferenza che ti fa pensare... ma se le cose vanno così..

E, per concludere, mi viene un'idea che non è provocatoria, ma ha del serio; proporre una nuova categoria per la Texaco: quella dei modelli TRASCINATI da motori rigorosamente TRASFORMATI; così saremo tutti felici e contenti.

Buon lavoro ai Motormodellisti.

Saluti da

Paolo Montesi

IMPRESSIONI DI UN NEOFITA

Sono da poco in forza alla SAM 2001, e frequento da due anni il mondo dei radio assistiti. Vorrei raccontare brevemente le esperienze fatte e i desideri accumulati, per aggiungere una tessera al variegato pianeta Old-Timer.

Non posso intanto dimenticare l'accoglienza avuta nel gruppo Ala Azzurra della mia città, Ferrara, dove ho ritrovato i vecchi amici e conosciuto i nuovi: chi mi ha insegnato a pilotare (e vi assicuro che sono un cattivo allievo), chi mi ha procurato i materiali, chi mi ha insegnato le prime malizie dell'impianto radio.

Il primo modello che ho costruito, un Civy-Boy formula ferrarese (3 cc di miscela, 10 minuti di pieno, carico alare libero), resta secondo me quello dalla formula più azzeccata. Quando lo modificai per uniformarmi alla $\frac{1}{2}$ Texaco, per partecipare agli Europei 2014 di Valle Gaffaro, montandovi un Cox col serbatoio metallico da 5 cc, l'ho perso di vista in altezza e non l'ho mai più rivisto. Analoghi patemi li ho sofferti con il secondo, sempre un $\frac{1}{2}$ Texaco, il Baby-Mercury, perso di recente alla gara postale cui il nostro gruppo ha partecipato.

Se si usa una buona elica e si mette bene a punto il piccolo Cox, il serbatoio della casa da 5 cc consente una quota eccessiva, che mette a cemento ogni volta la vista, e introduce un' "ansia da prestazione" che mal si concilia con il sereno divertimento predicato dal regolamento SAM, e con lo spirito di inclusione necessario quando si voglia accrescere la partecipazione. Mi sono quindi stupito nel leggere le parole scritte dall'amico Bruschi a margine dell'Europeo, là dove dice che il $\frac{1}{2}$ Texaco è penalizzato, e non raggiunge quote "da termica". Intervisterò quindi Nick alla prima occasione.

Altra esperienza l'ho fatta con "il Zèffiro" di Goi, che ho portato come Dyno-derivato al Concorso Nazionale 2014. Peccato fossi l'unico in questa categoria, spero che l'assenza degli altri fosse fortuita e temporanea, in una categoria che ritengo bellissima: un vasto parco di modelli italiani da riprodurre, motori paciosi di cui esistono ottime repliche, ho usato infatti quella dell'Ercolino confezionata dall'amico Dall'Oglio. I 35 secondi di motore concessi rendono il pieno di 3 minuti un traguardo raggiungibile ma non scontato, come deve essere. Unico neo, il carico alare a 24 g/dm^2 , una regola stranamente importata dal mondo anglosassone in una categoria tutta italiana, non contemplata dai regolamenti internazionali. Se potessi l'abolirei subito, visto che ai tempi di allora tale limite non esisteva. Certo, lasciare libero il carico favorirebbe i bravi costruttori, ma questo non mi sembra né immorale né scandaloso.

Destino o coincidenza ? Sta di fatto che Curzio, il Patron del Concorso Nazionale di Gualdo, vista l'assenza di altri concorrenti, mi ha collocato provvidamente nella classe unica "Sport 2001", e ho potuto così togliere tutto il piombo che avevo collocato sotto il baricentro dello Zèffiro.

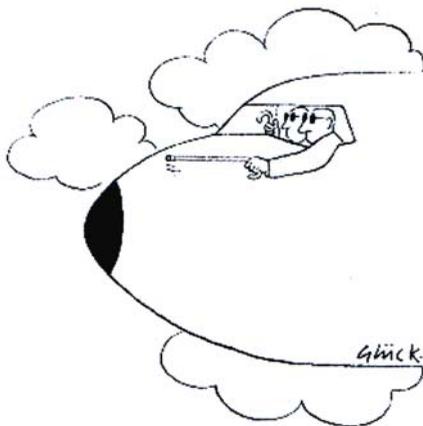
Sempre restando in campo "regolamentare", devo dire che apprezzo molto l'idea alla base della classe "Sport 2001", e che spero si diffonda. Proprio per questo mi sembra che dobbiamo fare chiarezza su di un punto, molto delicato, che nasce nel momento stesso in cui si sceglie di fare una gara di durata, e di stilare una classifica. Giusta l'idea di correlare il tempo di volo al tempo motore, facendone il rapporto, ma

secondo me è migliorabile. Perché non correlare il tempo di volo all'ENERGIA usata per salire ?

Certo non è facile misurarla, ma la si potrebbe approssimare prendendo il tempo motore moltiplicato per la cilindrata. Fatte salve le unità di misura, questa "energia" metterebbe un po' a posto le cose, pur non rappresentando una totale perequazione: verrebbe cioè ammorbidito il favore accordato ai motori più potenti funzionanti per poco tempo. Il punteggio sarebbe quindi dato dal tempo di volo diviso tempo motore x cilindrata.

Sulla cilindrata dei motori elettrici (!) non mi dilungo, ma i cultori di queste classi avranno sicuramente sistemi ben più precisi per calcolare l'energia impiegata, in funzione di tensione e carica . Mi auguro di non avere abusato della pazienza dei lettori dell'Aquilone, ma il dibattito sulle regole esiste, penso sia duro a morire, e non è colpa mia se il movimento Old-Timer ha così tante anime.

Mario Rocca
nov. 2014



Tutti i nostri piloti sono addestrati al volo cieco

(da 'Geezer')

Trofeo Civy Boy

Ferrara, 28 settembre 2014

Si è svolta a Ferrara la terza gara monomodello che prevede il lancio del modello Civy Boy da 36" di apertura, munito di motore Cox .049 a lamella e di serbatoio esterno da 3 cc. Questa edizione ha visto ben 21 iscritti e 18 classificati, a conferma del successo dell'iniziativa. Una densa nebbia era presente all'orario fissato per l'inizio dei lanci, che è stato



Ruggero Pasqualini

quindi rimandato alle ore 10,00. Un bel sole ha poi ha accompagnato i concorrenti durante i 5 lanci previsti, sino alla chiusura alle 13,30.

Nonostante il tempo favorevole e l'assenza di vento, su 90 lanci

si sono registrati solo 3 'pieni', ma diversi modelli sono finiti fuori campo ed alcuni sono stati persi di vista. Le buone qualità di volo del modello unite alle sue piccole dimensioni non aiutano la sua visibilità, anche se la miscela è limitata a 3 cc, tanto



Mauro Minarelli

che da più parti si pensa di portare il serbatoio per il prossimo anno a soli 2 cc.

La gara ha visto il netto prevalere di due concorrenti, Matteo Monti e Roberto Grassi, che si sono classificati alla fine in questo ordine, distanziando nettamente il resto del

lotto, che ha visto Gianni Borsetti, il creatore del Trofeo, piazzarsi al terzo posto.

Alla fine della gara si sono effettuati i conteggi per l'at-



il Trofeo Civy Boy



Matteo Monti col Trofeo

tribuzione del Trofeo per il 2014, che è stato assegnato al bolognese Matteo Monti, del resto vincitore anche delle precedenti due gare. Un ricco spuntino in compagnia di qualche onesta bottiglia sul campo ha concluso felicemente la giornata, con un arriverci alla primavera del prossimo anno.

*Daniele Vescovi
Ottobre 2014*



Gianni Artioli ed Alfred Wickler



Roberto Grassi e Radames Sgarzi

Classifica Gara (4 lanci su 5):

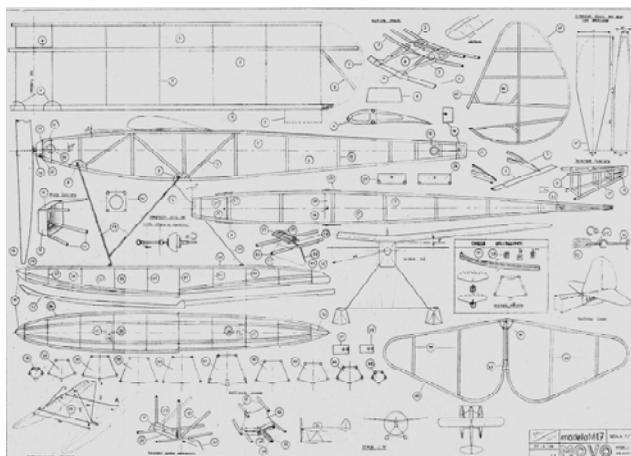
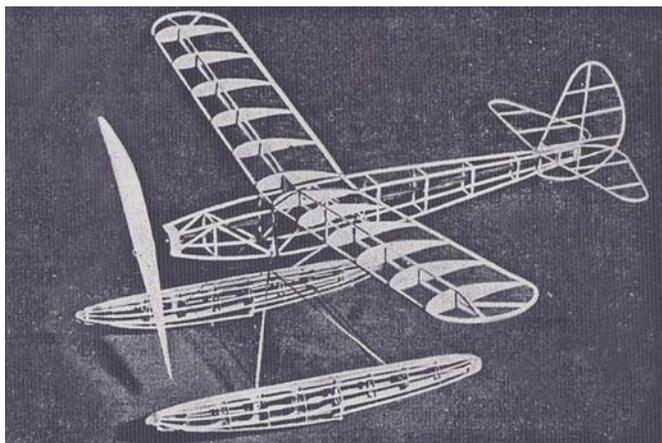
1	Matteo Monti	Bologna	2075
2	Roberto Grassi	Ferrara	2054
3	Gianni Borsetti	Ferrara	1370
4	Giovanni Civolani	Finale Emilia	1354
5	Walter Gianati	Ferrara	1339
6	Ruggero Pasqualini	Ponte Rodoni	1297
7	Marco Gianati	Ferrara	1120
8	Gianni Artioli	Vigarano P.	1100
9	Mario Carletti	Cento	1090
10	Gianluca Trevisani	Ferrara	1056
11	Radames Sgarzi	Ferrara	993
12	Roberto Roversi	Ferrara	927
13	Alfred Wickler	Strasburgo	858
14	Gianmarco Canella	Vigarano M.	857
15	Gaetano Guaraldi	Cento	797
16	Mauro Minarelli	Bologna	563
17	Giancarlo Ghirardelli	Vigarano P.	497
18	Mario Rocca	Final di Rero	0

Classifica Trofeo 2014:

1	Matteo Monti	Bologna	2075
2	Walter Gianati	Ferrara	4912
3	Gianni Borsetti	Ferrara	4855

La nostra copertina : il MOVO M 17

L'idromodello ad elastico
MOVO M 17 in una
immagine della Ditta



La tavola originale
del MOVO M 17.
E' datata 22.4.48

La tavola di cui oggi disponiamo porta la data dell' aprile 1948, ma sui listini della MOVO appare sin dal 1941, quando il disegno costava L.8, il pacco materiale L.85 ed il modello finito L.200. Il modello appare in listino sino al 1962 con il disegno a L.200, il pacco materiale a L.1800 e la scatola di montaggio a 2500 lire.

*Daniele Vescovi
ottobre 2014*

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
15/16 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
30 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

ANNO IV - VOL. II - N. 14

1-15 MAGGIO 1948

SPED. IN ABBON. POSTALE (G. III)

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE
COSTA LIRE 100

SOMMARIO

PROBLEMI ORGANIZZATIVI, articoli di Cetti Serbelloni.

TAVOLE COSTRUTTIVE, O PROGETTI INDIVIDUALI?, articolo di G. Meli.

L'AUTOMODELLO "UNION" di Franco Conte.

L'"A. Z. 14", modello di E. Arseni.

MODELLO U. CONTROL "ASSO DI BASTONI".

MODELLO DELL'INCROCIATORE WASHINGTON, di Greco.

RACING CARS NEGLI S. U. d'A., articolo di Turbin.

Diruttori per modelli volanti, di Serbelloni.

Corso di Aeromodellismo.

Corso di Navimodellismo.

Cronache, Passaporto, Corriere, ecc.



Un modello Biplano costruito da Ercole Arseni.

14

ERASENI

MODELLISMO - n.14 del maggio 1946