

L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 76

Novembre - Dicembre 2014



Ragazzini inglesi attorno all' ITALIAN GIANT di Piero Gnesi - Eaton Bray, luglio 1947



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

SOMMARIO

- Dalla Redazione	D. Vescovi	pag. 1
- La penna al Segretario	P. Carbini	" 2
- Modifiche al regolamento	G. Gosio	" 3
- Considerazioni	P. Carbini	" 6
- Il MOVO M.28	E. Busatto	" 7
- Note sui modelli di P. Raggi	D. Vescovi	" 9
- Ancora sull'M.28	D. Vescovi	" 11
- Il Motomodello G.A.P. 239	D. Vescovi	" 12
- Modena al C.N. 1935	D. Vescovi	" 15
- Wings of Portugal 2014	D. Vescovi	" 18
- Tomboy Rally 2013-2014	C. Santoni	" 20
- Trofeo Frank Ehling 2014	C. Santoni	" 26
- Gara GIP 46 a Caltanissetta	V. Scrima	" 29

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: E. Busatto, Archivio MOVO, Modellismo 1947, Alata 1945, Aquilone 1935, Aquilone 1941, S. Saccani, The Torch, José Rojo, C. Santoni, V. Scrima.



- 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)

Nella prima di copertina una foto, tratta dall'Archivio MOVO, dell'Italian Giant di Piero Gnesi a Eaton Bray nel 1947. Nella quarta la copertina di Modellismo n. 8 del Maggio 1947.

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

DALLA REDAZIONE



Per una volta possiamo aprire le nostre note con alcune notizie liete. Sono notizie sportive, dato che l'attività agonistica è quella più praticata in Italia nell'ambito Old Time. L'attivissimo Curzio Santoni ha portato la squadra di SAM 2001 ad una splendida vittoria nel Trofeo Frank Ehling, gara postale internazionale riservata ai modelli della categoria 1/2 A Texaco, svoltasi il 15 settembre. Alla gara erano presenti anche la squadra di SAM

62 ed otto fortissimi squadroni americani, come risulta dalla classifica pubblicata in questo numero. Sempre l'ottimo Curzio ha ben curato la sesta edizione del Tomboy Rally, anche questa una gara postale, riservata al modellino di Vic Smeed. I concorrenti italiani hanno ben figurato, con Ugo Baldari che ha ottenuto un ricco terzo posto assoluto. La gara è frequentatissima da aeromodellisti di tutto il mondo che, oltre all'invio del risultato del loro migliore volo da mettere in classifica, solitamente mandano anche le foto del loro modello ed il racconto di quanto successo prima, durante e dopo il lancio. La raccolta di questo materiale forma una piccola divertente antologia che si legge volentieri. Il bello delle gare postali è che in esse si cerca di trarre il meglio dal proprio modello senza il feroce confronto diretto che caratterizza le gare normali. Ancora: diversi soci di SAM 2001 si sono fatti onore, anzi, hanno 'sbancato' in Portogallo, al raduno 'Wings of Portugal' organizzato in ottobre a Santarém da Julio Isidro. Parliamo di Salvi Angeloni, che ha vinto due gare di velocità in volo vincolato circolare 'vintage', di Gianmauro Castagnetti, vincitore della gara per GIP 46, di Leonardo Garofali vincitore del Trofeo Garofali e dello spagnolo José Manuel Rojo, vincitore nei radio assistiti delle categorie 1/2A Texaco ed 'Old Time R/C', impiegando in quest'ultima un magnifico MOVO M18.

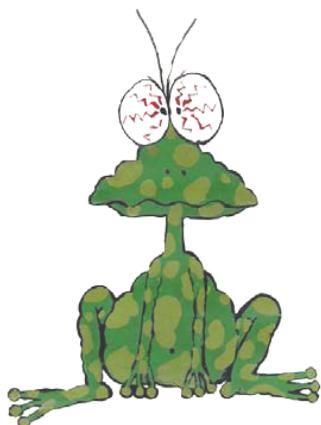
Pubblichiamo qui un documento del Consiglio Direttivo che riporta la parziale modifica di alcune norme del regolamento sportivo di SAM 2001, con la opportuna cancellazione di evidenti assurdità e l'introduzione di qualche nuova regola. Le modifiche, che non sono comunque traumatizzanti, entreranno in vigore dal 1° gennaio 2015.

Questo ultimo numero del 2014 ci appare particolarmente ricco, anche se i collaboratori esterni continuano ad essere pochissimi e ad inviare prevalentemente classifiche e resoconti di gare, che sono graditi e benvenuti, ma che non possono certo costituire l'essenza del giornale.

Con i doverosi auguri di Buon Natale e di sereno nuovo anno, auguriamo anche a tutti di poter trascorrere indenni il prossimo pesante periodo festivo e di riuscire a sopravvivere al sovraccarico di obblighi sociali, di cibi, bevande e alle inevitabili visite di prossimi e lontani parenti.

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



*Siamo a fine anno e questo significa che dobbiamo pensare alla **Festa degli Amici** e all'**Assemblea Generale** che, come da tradizione, si svolgono nel fine settimana successivo all'Epifania. Le date sono perciò sabato 10 gennaio 2015 per la Festa e domenica 11 Gennaio per l'Assemblea. Per entrambe le occasioni saremo ospiti a casa del Presidente a Roma in Viale della Piramide Cestia, n. 1/b. Chi desidera partecipare alla cena è pregato di comunicarlo prima possibile direttamente al presidente telefonando al n. 348-7324797. Per problemi organizzativi, si prega di non presentarsi prima delle 17.30, Chi ha bisogno di sistemazione alberghiera contatti il tesoriere Pierangelo Quaglieri (338-9636660). Per quanto riguarda l'Assemblea di domenica 11, che inizierà alle ore 10.00, troverete tutte le indicazioni nella lettera di convocazione che riceverete a giorni.*

*Fine anno significa anche che è tempo di metter mano al portafogli e provvedere al rinnovo dell'iscrizione. Le istruzioni le trovate in terza di copertina. Rammonto ai soci che hanno sottoscritto la nostra polizza assicurativa che la copertura scade il 28 Febbraio 2015. Per evitare buchi, il rinnovo deve pervenirmi almeno con 15 giorni di anticipo. Se accettate un consiglio, rinnovate al più presto ... **e avvertitemi quando fate il versamento.** Mi fareste proprio un grande favore.*

Tutti i soci che usano la posta elettronica dovrebbero (il condizionale è d'obbligo) aver ricevuto tempo fa una mia offerta di una chiavetta USB da 16 GB contenente parte dell'archivio elettronico, costituita da libri, riviste varie e disegni. Ho ricevuto 7 richieste pari alla mia disponibilità di chiavette di quel tipo. Ovviamente, se riceverò altre richieste, dovrò fornirvi di altre chiavette. Gli interessati mi contattino. Ultimamente l'archivio si è arricchito di un centinaio di disegni, per la maggior parte tedeschi e ungheresi. Non tutti sono old-time, ma sono ugualmente interessanti. Tanto per nominarne uno, il "Libelle", modello ad elitre battenti progettato da Alexander Lippisch.

E sempre a proposito di archivio, se non lo sapete ancora, vi informo che Eraldo Padovano sta proseguendo nel suo lavoro di scansione de L'Aquilone. Sono disponibili vari CD con le annate 1931-33, 1936, 1937, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 194-4,45. Per averne copia, rivolgetevi direttamente a lui chiamando il n. 011-7498931.

A tutti voi, i miei migliori auguri per le prossime feste e di un buon 2015.

Pino Carbini

SAM 2001 – L'AQUILONE

Modifiche al Regolamento Sportivo in vigore dal 2015

Premessa

Come noto a tutti, la nostra Associazione ha come scopo principale il recupero di tutto ciò che fa parte della storia dell' Aeromodellismo Italiano, sia sotto forma di documenti, fotografie, libri, disegni, testimonianze, sia per quanto si riferisce alle gare ed alle modalità di gareggiare.

Pertanto il nostro Regolamento Sportivo, anche se inizialmente si è ispirato a quello Americano, successivamente ha dovuto essere modificato per orientarlo alla storia dell'Aeromodellismo Italiano, eliminando tutte quelle clausole che con la nostra storia non hanno nulla a che fare.

Giova, a questo punto, ricordare quanto già scritto nella prefazione del nostro Regolamento Sportivo:

I regolamenti non potranno mai essere così precisi da mettere su uno stesso piano tutte le realizzazioni: non lo erano all'epoca in cui sono state progettate e non lo potranno essere oggi.

Poiché bellissime opere rischiano di non essere mai realizzate a favore di altre, magari più brutte, ma dal buon rendimento tecnico-agonistico, occorre ricordare:

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

Per quanto riguarda la ricorrente richiesta di unificare i Regolamenti ed i Calendari delle Gare, tengo a precisare che, per ciò che riguarda i Calendari Gare, sono completamente d'accordo, ma per fare questo occorre la volontà congiunta delle due SAM italiane.

Entro fine anno prenderemo contatti con la SAM 62 per tentare di unificare le bozze di Calendario Gare.

Diverso è il discorso per quanto riguarda il contenuto del Regolamento Sportivo.

SAM 2001 non accetterà mai di inserire nel Regolamento che riguarda le Categorie strettamente Italiane clausole che non facciano parte della nostra storia: è per questo

che le categorie di modelli sono state differenziate in Categorie storiche italiane e Categorie di derivazione americana.

In questo modo si può ottenere una unificazione dei regolamenti almeno parziale, senza inquinare le Categorie Italiane con clausole che non fanno parte della nostra storia.

Le richieste di modifica ricevute sono state quattro e sono arrivate da Curzio Santoni (a nome di altre quattro persone), Paolo Montesi, Daniele Vescovi e Giuliano Rosati.

Analisi delle richieste

Una prima serie di richieste non può essere accettata perché, se si definisce una regola, occorre anche essere in grado di farla osservare, e non so come si possa controllare il rispetto di quanto proposto di seguito. Infatti:

- 1- Si chiede di ammettere soltanto motori non modificati, oppure di sdoppiare la categoria Texaco in due sottocategorie: “con motori elaborati” e “con motori come usciti dalla fabbrica”. Come si può controllare che un motore non sia stato modificato? Dovremmo disporre dei disegni quotati di ogni motore prodotto, dopo di che lo smontiamo sul campo e ci mettiamo a misurare con micrometri e calibri? Mi sembra impraticabile, anche se il controllo fosse fatto a campione.

-2- Si chiede di ammettere il motore con carburatore RC. Il carburatore RC, se montato, può essere usato anche per ridurre i giri del motore, perché alle quote raggiunte da certi modelli, è difficile udire il suono del motore e decidere a quale modello appartiene.

-3- Si propone di ammettere solo, per ogni motore, la miscela prevista dalla casa costruttrice. Per questo, oltre a disporre della formula di carburante previsto dal produttore di ogni motore, dovremmo disporre anche di un laboratorio, e di un perito chimico, per analizzare il carburante usato dai concorrenti.

-4- Si propone di variare la quantità di miscela per i Texaco in base al sistema di accensione dei motori. Per questo si dovrebbe disporre di una analisi accurata delle prestazioni dei diversi sistemi di accensione (glow, autoaccensione e spark) per poter definire le quantità di miscela; per modificare facendo un'altra approssimazione empirica, lascerei le cose come stanno, salvo adeguare le quantità di miscela alle norme relative all'altezza di volo dei modelli, quando per queste saranno note le regole di attuazione.

Una seconda serie di richieste deve essere accettata perché tendono a ricondurre il nostro Regolamento entro i confini della nostra storia, e cioè:

-1- Abolizione del divieto dei lanci per procura per tutte le categorie: la scelta del procuratore è fatta, tra tutti i partecipanti, dal direttore di gara; è facoltà del prescelto accettare l'incarico.

-2- Abolizione (almeno nelle categorie Storiche Italiane Radio assistite) dell'obbligo di atterraggio in zona determinata pena l'annullamento del lancio.

-3- Decollo da terra: renderlo obbligatorio per tutte le categorie, salvo i casi in cui il modello, da disegno originale, fosse privo di carrello ed esclusa la categoria ½ A Texaco.

-4- Abolizione del carico alare fissato ai Dynoderivati (i 24,4 g/dmq sono di derivazione americana e non hanno riscontro nella storia italiana) e portarlo a quello d'epoca (tra 12 e 50 gr/dmq).

-5- Modifica del carico per cm³ per gli NMR 2,5 portandolo dagli assurdi e americani 173 g/cm³ a quello dell'epoca (200 g/cm³ di cilindrata). Inoltre i modelli ammessi in questa categoria devono essere progettati o prodotti in scatola di montaggio entro il 31/12/1956.

Pare logico ed opportuno suddividere le Categorie di modelli in:

- Categorie Storiche Italiane Volo Libero: Veleggiatori, A/2, Wakefield, Elastico Classe "65", Elastico formula libera (OTE1 e OTE2), Motomodelli.

- Categorie storiche Italiane Radio Assistite: Veleggiatori, A/2, Wakefield, Motomodelli, Dynoderivati, Nostalgia 2,5 cc.

- Categorie di derivazione americana Volo Libero: tutte le altre.

- Categorie di derivazione americana, Radio Assistite: tutte le altre.

Così facendo si può mettere tutti d'accordo, perché potremmo mantenere la nostra storia per le categorie italiane e adeguarci al regolamento americano per le categorie di derivazione americana.

E' ovvio che un modello costruito e centrato per soddisfare il Regolamento di SAM 2001 potrà molto facilmente essere adeguato al Regolamento Americano.

Una proposta che mi sembra opportuno accogliere è quella di un bonus per i modelli italiani (+10 % sullo "score" finale) , e per evitare eccessivi tecnicismi nelle gare Texaco sarà accordato un bonus del 30 % sul punteggio finale a tutti i modelli potenziati da un motore "assolutamente originale" e, affinché non ci siano dubbi o equivoci, un motore vecchio, non una replica, costruito entro il 31/12/1949.

Queste modifiche entreranno in vigore il primo giorno dell'anno 2015, e saranno comunicate con un foglietto da allegare al Regolamento 2011.

Tale Regolamento sarà riscritto e semplificato nella forma, lasciando sostanzialmente inalterati i contenuti, nel corso dell'anno 2015.

Il vicepresidente
Giancarlo Gosio

NDR: il foglietto da allegare al regolamento lo trovate allegato al presente numero del nostro Aquilone.

Considerazioni

A proposito di regolamenti e di come si debba intendere il nostro aeromodellismo, cioè se sia meglio organizzare gare o raduni, mi sembra opportuno riportare quanto pubblicato sull'ultimo numero di Modellismo (il 132 di Novembre-Dicembre 2014) a margine della cronaca del Raduno F3A Vintage svoltosi a Borgo a Mezzano (LU) nei giorni 13 e 14 settembre 2014 e cioè in coincidenza col nostro Concorso Nazionale.

UNA PICCOLA RIFLESSIONE DI CRISTIANO GIUSTOZZI CHE L'EDITORE (Cesare de Robertis, ndr) SENTE DI DOVER SOTTOSCRIVERE

"Semmai ce ne fosse bisogno, eccomi a ribadire ancora una volta il mio punto di vista sull'argomento "gare di acrobazia vintage".

La mia incrollabile certezza è la seguente ed è così riassunta:

- 1) Io credo nei raduni amichevoli di appassionati, esperti e non, in cui il fine è quello di rivivere per un fine settimana il volo degli (e con gli) aeromodelli d'antan e precisamente quelli dal 1960 al 1993.
- 2) L'ordine dei lanci non esiste e viene lasciato all'autodeterminazione, come finora è stato.
- 3) Ogni partecipante può decidere se il suo volo sarà un volo libero da programmi o se vuole fare un lancio valido per la gara di acrobazia. Pertanto il discorso rivoluzionario è che i giudici sono a disposizione dei piloti e non viceversa.
- 4) Lo spirito goliardico della manifestazione è sottolineato dai premi: "aeromodellista più lontano, più anziano e più giovane, volo più bello, modello più bello. Per la gara i premi sono simbolici e sono per il 1°, 2°, 3° ed ultimo classificato: la famosa medaglia di salame. Se qualcuno vuole adottare questo regolamento sappiate che è libero di farlo e darò, come sempre ho fatto, la mia piena collaborazione per manifesti, comunicazione e supporti di ogni tipo. Se questa formula viene cambiata, sbilanciando lo spirito del meeting caciaron e rilassato in una competizione F3A vintage con norme e regole restrittive, allora la cosa non m'interessa e lascerò ad altri onori ed oneri dell'organizzazione di un campionato dal quale io manterrò le distanze come sempre ho fatto dopo l'esperienza traumatizzante/illuminante di pylon e Gip 46."

Nota a margine dell'Editore: pur essendo sostanzialmente d'accordo sulla "filosofia" espressa qui sopra da Cristiano, mi sento di dover aggiungere che il vero spirito dei raduni vintage, di qualunque tipo essi siano (acrobatici, alianti, volo libero, ecc.) è quello della riscoperta e della rievocazione storica.

La ricerca della prestazione agonistica migliore rispetto all'avversario appartiene alle categorie attuali, quelle che devono giustamente essere in costante evoluzione. Qui non c'è nulla da "evolvere", ma solo da riscoprire. E' inutile quindi costruire il modello che "va meglio": non serve! Serve invece andare in cerca di bei modelli che valga davvero la pena di riportare alla luce e... troppi ce ne sono!

Non so voi, ma io condivido in pieno le considerazioni espresse da Cristiano e da Cesare, che ritengo siano valide per tutte le categorie non attuali.

Pino Carbini

Il MOVO M 28 di Pierluigi Raggi - 1945

Piccola storia di un motomodello

Da qualche anno partecipo, assieme a mio fratello Matteo, al Model-Expo di Verona come espositore di micromotori auto-costruiti. E' una splendida fiera che ci dà l'opportunità di mostrare a molte persone le nostre creazioni; per ultima il DYNO, motore ad autoaccensione ('diesel') ad aspirazione per terza luce con corsa 18 mm, alesaggio 12 mm, cilindrata 1,99 cc. Fa 5500 giri al 1' con elica 11x7 e sviluppa una potenza specifica di 60 CV/litro. Le fusioni le ho ricevute in dono dall'amico Gianfranco Lollato, oltre ad utili consigli per la lavorazione. Come avrete già intuito, sono attratto dai motori che hanno fatto la storia dell'aeromodellismo e, di conseguenza, anche dai modelli Old Time. Per gli appassionati di questa attività il Model Expo, oltre ad illustrare tutti gli aspetti del modellismo, dava la possibilità di visitare il bellissimo stand di SAM 2001, capitanato dal Sig. Pino Càrbini.

Osservando le opere d'arte appese alla parete che arricchivano lo stand, notai in un angolo una fusoliera romboidale a traliccio ricoperta di seta bleu, che sembrava quasi un ombrello. Mi avvicinai e mi accorsi che montava un motore Cox da 0,8 cc ed era munita di semplice carrello monoruota, ma delle ali e dei piani di coda non c'era traccia. Era il MOVO M 28, proprio quello che cercavo, un semplice 1/2A Texaco per partecipare ai raduni Old Timer. Mentre osservavo la fusoliera piuttosto vissuta, un signore che stava seduto dietro il banco dello stand si alzò

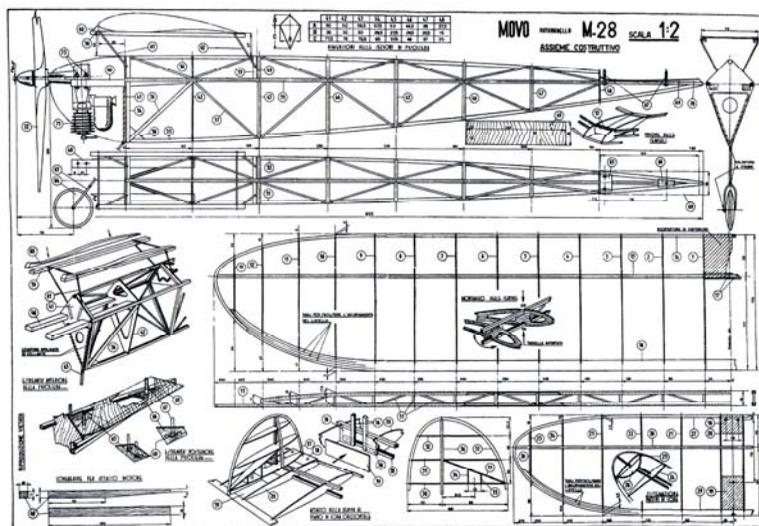


i miei figli Diego e Denis con il Movo M 28

ed, avvicinandosi, iniziò a raccontarmi la storia di quel modello, da lui costruito 25 anni prima. Quel signore, che poi si rivelò anche un amico, era Mario Gialanella. Gli chiesi dove erano finite le ali ed i piani, e con una storia piuttosto buffa, nella quale erano coinvolti i suoi nipoti, mi fece capire che non esistevano più. Mi disse che, se volevo restaurarlo, aveva anche il disegno costruttivo, assieme ad una testina del Cox e un paio di spilli.

Dopo aver parlato cinque minuti con Mario, ho avuto la sensazione che, se prendevo quella fusoliera, avrei acquisito anche un po' della sua esperienza, vista la sua disponibilità. Mi diede il suo numero di telefono, e mi disse che in un paio di mesi l'avrei portato in volo. Iniziai la costruzione e, dopo averne parlato anche con il Sig. Càrbini gentilmente mi inviò dei disegni più dettagliati, che mi resero il lavoro più

semplice. La copertura, purtroppo non avendo esperienza con la seta, è stata effettuata con il Solarfilm, anche se a detta di qualcuno ciò non lo rende un vero Old Time. Il modello era pronto, però erano passati sedici mesi, altro che i due che mi disse Mario: lui non sapeva che i miei piccoli Diego e Denis non mi permisero giustamente di dedicarmi tutte le sere al modello come avrei voluto. Prima di collaudare un modello, come voi sapete, ci sono alcune cose da controllare bene, come il baricentro. Il MOVO M 28 ,avendo un muso corto e montando il Cox piuttosto leggero, assumeva un centraggio piuttosto arretrato e, considerando anche il piano di coda col biconvesso



la tavola costruttiva del MOVO M 28

asimmetrico, mi trovai un po' impacciato, Avendo conservato il numero telefonico di Gialanella, decisi di sentirlo per un aiuto; Mario, dopo avermi spiegato che quel modello volava col baricentro tra il 50% e il 55% della corda media,

molto gentilmente mi spedì a casa un paio di eliche da lui usate su quel modello.

Il 27/7/2014 avviene il primo volo: il motore girava bene e il modello, con un po' di trim a sinistra, iniziò un'arrampicata che lo portò a discreta quota. In atterraggio notai che il cabra senza l'effetto dell'elica era piuttosto debole, forse perché era stato fatto solo a sinistra, ma penso che per un O.T. sia sufficiente. Il cronometro si fermò a quasi nove minuti e come primo volo ero soddisfatto. Con questo modello mi sono avvicinato a un mondo nuovo del modellismo: volo da più di vent'anni, il mio primo volo è stato nel 1990 con il mitico Safari 2000 motorizzato Supertigre G20, che facevo volare sempre ad alta quota. Mi sentivo più sicuro ed allo stesso tempo sembrava un aereo vero, quindi l'attrazione per l'altitudine era già presente allora.

Il prossimo modello da affiancare al MOVO 28 sarà il CuCù: mi sono già studiato il progetto e il DYNO diesel è pronto. Ma di questo parlerò un'altra volta.

Un particolare grazie a chi mi ha ben consigliato e buoni voli a tutti.

Emanuele Busatto

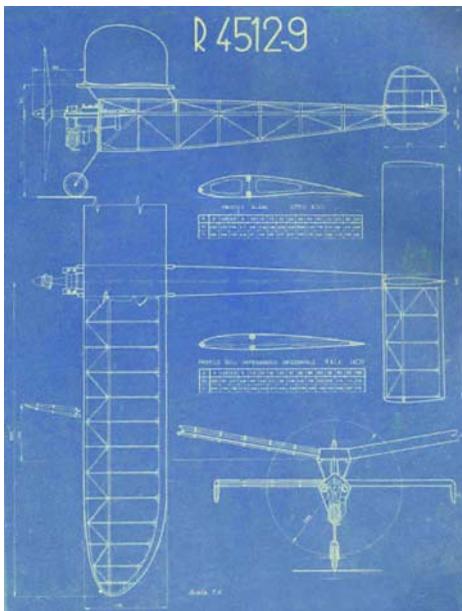
Alcune note sui motomodelli di Pierluigi Raggi

Il MOVO M 28 è la versione commercializzata e semplificata del modello di Pierluigi Raggi R 4613-9c, descritto su Modellismo n.8 del 1947. Questo modello è a sua volta un derivato dal modello R 4512-9 il cui trittico è apparso in quarta di copertina sulla rivista Alata n. 4 dell'ottobre 1945. Saccheggiando un po' quanto scritto sull'argomento da Marcello Zunica su l'Aquilone n.51, vediamo come i tre modelli di Raggi siano strettissimi parenti. Hanno molte cose in comune, e differiscono solo per particolari in fondo secondari. Hanno la stessa pianta alare, gli stessi profili, la stessa fusoliera.

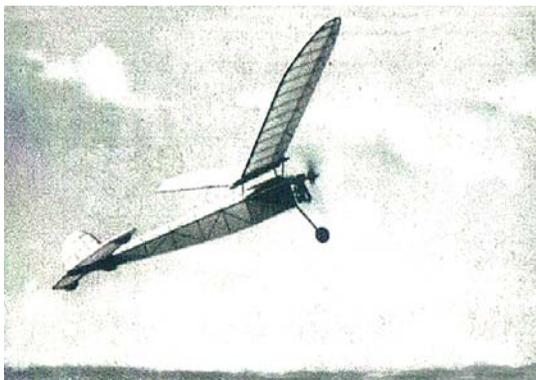
Rimarrà sempre un mistero il criterio seguito da Raggi per denominare e classificare i suoi modelli: quello che a noi può sembrare una assurda bizzarria potrebbe essere stata invece una procedura logica, il cui meccanismo ci è e rimarrà ignoto.

Il modello originale, il 4512-9, risale al 1945; è costruito con materiali nazionali e presenta i piani di coda con due derive (che stranamente non appaiono nella vista di fronte del trittico). Il profilo alare è l'Eiffel 400 e quello dei piani il biconvesso asimmetrico NACA 2409. Il motore è il Movo D2 S montato invertito.

Il modello 4613-9c, la cui descrizione appare abbastanza in ritardo sulla rivista Modellismo n.8 del maggio 1947, essendo anch'esso del 1945, mantiene la stessa pianta alare, gli stessi profili in ali e piani, la deriva è diventata una sola e la costruzione è quasi completamente in balsa, con delle complicate centine a traliccio. Risulterà perciò, a quanto dice l'autore, molto più leggero e, di conseguenza, maggiormente performante.



◀ il modello Movo M 28 in una foto originale della MOVO



◀ ancora una foto MOVO dell' M 28, ora in volo

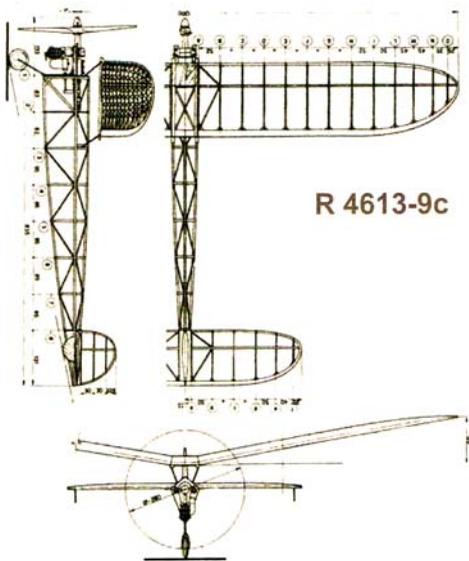
Il modello MOVO M28, che appare nel listino MOVO già nel 1945, mantiene lo stesso disegno generale del 4613-9c, ma la costruzione è semplificata e razionalizzata, per poter prevederne la costruzione da una scatola di montaggio e ritorna ai materiali nazionali (centine piene, ma in tranciato, ecc). Il disegno costava L.75 ed il pacco materiale L.350. La tavola è alla pag. 7.

Una ricostruzione attuale del modello, usando ancora il motore Movo D2 o altro similare, potrebbe bene concorrere nella categoria dei dynoderivati. Sul disegno della MOVO potremmo suggerire di variare i materiali, ritornando al balsa. Centine quindi in balsa da 2mm, con fazzoletti all'innesto col bordo d'uscita. Bordo d'entrata in quadro 5x5 e d'uscita in 3x20, da adattare alla coda sottile dell'Eiffel 400. Qualche perplessità per la capra di sostegno all'ala, che appare un po' esile. Sarebbe opportuno usare filo d'acciaio da 1,2 o prevedere diagonali di irrigidimento in acciaio da 0,3 saldati.

Il concetto, il disegno ed i profili ne faranno sicuramente un buon volatore, e saranno sopportabili le piccole difficoltà nella costruzione della fusoliera.

I disegni Movo sono disponibili presso la segreteria di SAM 2001.

La tavola è in scala 1:2, però solo nominalmente. Per ottenere il disegno nelle giuste dimensioni di progetto, occorrerà fare ingrandire in copisteria la tavola di un fattore 2,02.



Daniele Vescovi
Settembre 2014

Ancora sull' M 28 (e altro) :



(Archivio MOVO)



In questa foto, proveniente dall'Archivio MOVO, appare uno dei due **M 28** presenti alla **grande gara internazionale di Eaton Bray (G.B.) del luglio 1947**, portati da Gustavo Clerici ed affidati alle cure di Castellani e Conte.

La foto è particolarmente interessante perché, in secondo piano, si notano due dei tele-controllati italiani presenti ad Eaton Bray: quello di Elio Tacchella (l'ETA 47, che prese poi il nome di MOVO M 31) con motore diesel MOVO D 10, e quello di Luigi Arcesilai (l'AR 72), col motore G 14 di Garofali.

Le cronache non si soffermano sul modello di Arcesilai, mentre del modello di Tacchella narrano che, pilotato da Conte, abbia volato a 150 Km/h.

D.V.

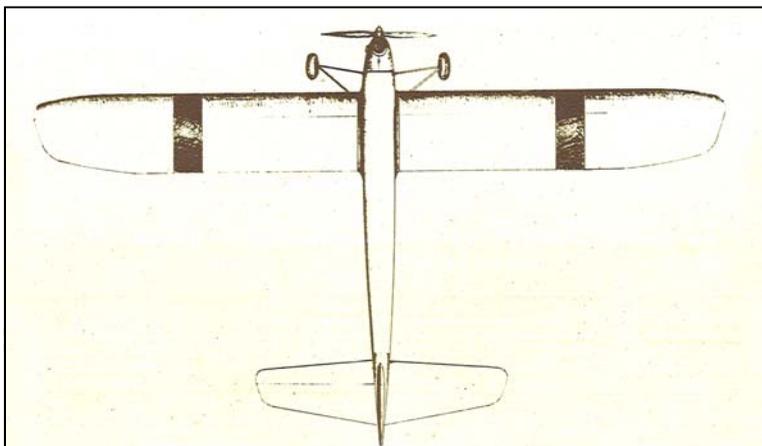
Il motomodello G.A.P. 239

Su l'Aquilone n.23 del 1941 troviamo la descrizione del motomodello parmense GAP 239. L'articolista, che potrebbe essere Giovanni Fabbi, (ma il pezzo è privo di firma,) non ne indica stranamente la paternità. Per fortuna, in possesso di dati di altra

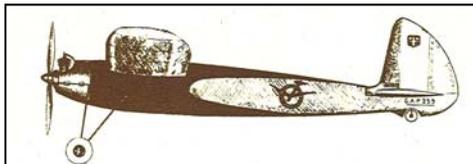
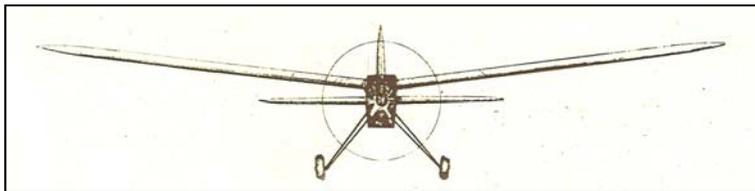


Una nota foto del modello, apparsa su diverse pubblicazioni

fonte, possiamo attribuire il modello ad Angiolino Saccani ed a Sergio Scrocchi, che ne costruiscono due esemplari destinati a partecipare alla prima gara di aeromodelli a motore riservata ai giornalisti che si svolse a Roma, sull'aeroporto del Littorio nel giugno 1939. A Roma ne andò un esemplare, e la sua partecipazione fu piuttosto sfortunata, in quanto non si riuscì a tenere in moto in modo continuativo il motore. L'articolista ne fornisce in modo succinto alcune caratteristiche: l'apertura (220 cm), l'allungamento pari a 10, la superficie alare (47 dmq.), il peso (1650 grammi) ed il conseguente carico alare (35 g/dmq). Altri elementi dimensionali forniti sono quelli relativi al diametro delle ruote ballon del carrello (cm 8,5) ed alla sezione maestra della fusoliera, conforme al regolamento di allora, cioè un centesimo della lunghezza della fusoliera elevata al quadrato. Di questa manca però la misura, che bisogna arrangiarsi a ricavare dal trucco. La sezione appare rettangolare, e la lunghezza dei due lati occorre rilevar-



la dal trittico e dalle foto. Lo chiamiamo trittico, ma sono tre viste non nella stessa scala, che abbiamo cercato di uniformare al meglio, tenendo buona la vista in pianta. Il motore impiegato è un Giglio da 10 cc di Grazzini.



Circa il profilo alare, viene nominato un misterioso '2302'. Le nostre ricerche non hanno portato a nulla (ed è probabile un errore di scrittura) ma, essendo descritto come biconvesso, pensiamo possa essere il NACA 23012, biconvesso asimmetrico ben usato ai tempi per la sue caratteristiche di bocca buona al variare delle incidenze di impiego. (Lo usò anche Aldo Calza sul suo biplano AC 1003 di tre anni dopo). Nulla si dice del profilo dei piani, quasi certamente un biconvesso simmetrico..



il GAP 239 ancora a Parma, attorniato da un consesso d'eccezione: l'asso Adriano Mantelli, Primo Scrocchi, Angiolino Saccani e Sergio Passalacqua.

A Roma il modello gareggiava in rappresentanza del 'Corriere Emiliano' (che aveva a quel tempo inglobato *la Gazzetta di Parma*) ed il giornalista iscritto era nientemeno che l'asso dell'aviazione Adriano Mantelli.



ancora il GAP 239, stavolta al Littorio di Roma, osservato da spettatori interessati.

G.A.P. è l'acronimo del Gruppo Aeromodellistico Parmense. Il modello presenta qualche analogia con i coevi modelli di Mario Ferrarini, al tempo istruttore alla scuola della RUNA di Parma. Non possiamo quindi escludere un lavoro di gruppo, ed una partecipazione di Ferrarini al progetto del modello per la grande gara di Roma.

Su l'Aquilone troviamo una lunga descrizione dei materiali (pioppo, tiglio, betulla) e dei metodi costruttivi, tutti tesi alla massima leggerezza combinata alla necessaria robustezza. Qualcosa non trova riscontro nelle foto (ad esempio, si dice che per meglio seguire il profilo si fa uso di nasi di centina intervallati alle centine, cosa negata dall'evidenza delle immagini). Si racconta pure di un esperimento di sovraccarico di 600 grammi (un serbatoio supplementare), felicemente conclusosi con regolare decollo e volo. Abbiamo notato con piacere che, nel descrivere la necessità di disassamento dell'asse motore, l'articolista parla di contrasto all'effetto giroscopico e non di contro coppia, come si è soliti leggere.

Si tratta alla fine di un modello semplice, di buona estetica e di sicuro rendimento. Chi - incuriosito - non avesse la disponibilità de l'Aquilone n.23 del 1941, può chiedere alla Segreteria una copia della pagina relativa al modello.

Daniele Vescovi
settembre 2014

La squadra di Modena al Concorso Nazionale 1935

Nelle due pagine centrali riproduciamo una foto che rappresenta la compagine dell'Aero Club di Modena, vincitrice della classifica a squadre al Concorso Nazionale del 1935. La foto venne pubblicata sul n. 19 de l'Aquilone 1935. L'esame della bella immagine desta molto interesse e curiosità e sui modelli e sugli aeromodellisti. Notiamo la scritta 'Modena' sulle derivate di diversi modelli (in primo piano l' I-AMEL) ed osserviamo la presenza su diverse fusoliere di un distintivo circolare che contiene una figura non identificabile (l'ingrandimento spinto non porta a nulla) e che pensiamo fosse il distintivo del gruppo. Da notare che su ali e fusoliera di tutti i modelli appare una sigla a somiglianza di quella in uso sugli aerei civili; leggiamo:

I-AVIA, I-AMEL, I-MODE, I-ERAA, I-WINE, I-WAKE.

Le scritte in inglese sui due elastico I-WINE e I-WAKE ci incuriosiscono parecchio, considerato il regime certo non esterofilo vigente negli anni nei quali ci troviamo. Da altre foto de l'Aquilone abbiamo pescato un altro veleggiatore, identico, che porta la sigla I-BAZA: Modena era quindi presente con tre veleggiatori, tre elastico ed un motomodello, più due elastico a tubo della categoria 'A' (il 'Santa Maria'), modello da costruire su disegno fornito dall'Ae.C. per gli allievi di età inferiore ai 16 anni.

Scorrendo le classifiche pubblicate, troviamo i modenesi:

Cat. A - 1° Saltini Bruno
3° Torricelli Vittorio

Cat. B - 1° Tedeschi Mirto
10° Tedeschi Geo

Cat. C - 3° Medici Roberto

Cat. D - 2° Tedeschi Fernando
15° Tedeschi Enzo

L'aeromodellista a noi più noto, perché presente anche in altre immagini, è Geo Tedeschi, in basso a destra col suo modellone con motore ad aria compressa I-AVIA. Un altro dei fratelli Tedeschi (probabilmente Enzo) è quello che tiene alto il veleggiatore I-MODE in piedi al centro della foto. Possiamo poi azzardare che sia Mirto, il più giovane dei fratelli Tedeschi a reggere l'elastico I-WAKE, vincitore della Cat. B.



l'Aquilone n.18 del 1935



Alcuni concorrenti modenesi al Concorso Nazionale del 1935. Siamo arrivati a riconoscere: Geo Tedeschi che regge il grande modello ad aria compressa, Bruno Saltini, vincitore della categoria A, al centro in piedi con l'elastico a tubo. Sempre al centro, in piedi a reggere il veleggiatore I-MODE è certamente un altro dei fratelli Tedeschi: Enzo. A sinistra, con in mano l'elastico I-WAKE, ci sembra di riconoscere Mirto, vincitore della categoria B.

E' identificabile poi con certezza, presente anche in altre foto de l'Aquilone, il giovane Bruno Saltini, l'allievo vincitore della Cat. A.

Il modellone di Geo Tedeschi avrebbe dovuto gareggiare nella cat. C, ma non lo si trova in classifica, pur apparendo in volo in un filmato dedicato all'evento. Figura invece stranamente in classifica nella Cat. B, riservata ai modelli di apertura massima di m 1,50.

I concorrenti del Concorso Nazionale erano divisi in 4 categorie:

Cat. A - riservata ai giovani fino ai 16 anni. Il disegno del modello unico da costruire era fornito dall'Aero Club: un elastico a tubo chiamato 'Santa Maria'

Cat. B - modelli a motore (anche elastico) con apertura alare sino a m 1,50

Cat. C - modelli a motore (no elastico) con apertura alare sino a m 3,00

Cat. D - veleggiatori. Cavo max m. 200.



I modelli delle categorie B,C,D, dovevano

richiamare nelle linee l'aspetto di veri aeroplani o alianti ed i concorrenti dovevano produrre immagini dell'aereo cui si erano ispirati. Qui in alto un bell'esempio di aderenza alle norme (modello ad



aria compressa), come questi altri due, ad elastico.



Ci piacerebbe poter sapere chi ha disegnato il piacevole modello I-AMEL, che richiama certi schizzi di Dal Seno, e pure conoscere l'autore del progetto dei tre identici veleggiatori modenesi, anch'essi ben ispirati alle forme dei veri alianti dell'epoca.



Queste curiosità rimarranno con tutta probabilità tali, data l'assenza di serie documentazioni tecniche di quegli anni arrivate sino a noi, se si escludono quelle 'governative'.

*Note di D. Vescovi
nov.2014*

Wings of Portugal 2014

Da *The Torch*, notiziario di novembre dello S.C.A.R (Southern California Air Racers) una foto di Salvi Angeloni alle gare O.T. svoltesi ad Ottobre in Portogallo, a Santarém, in occasione del Torneo 'Wings of Portugal' ed organizzate da Julio Isidro.



Salvi ha vinto due gare di volo circolare: quella di Vintage Speed con un modellino munito di Cox 'Space Hopper' e quella della categoria monomodello Weatherman.

Alle numerose gare in programma hanno ben partecipato altri iscritti a SAM 2001, come Gianmauro Castagnetti e Leonardo Garofali, vincitori in altre due gare di

volò circolare, e lo spagnolo José Manuel Rojo, che ha prevalso in due gare per modelli radio assistiti.

Ci sarebbe piaciuto documentare queste note con le foto dei modelli protagonisti, ma le uniche foto relative all'evento ricevute provengono da José Manuel Rojo.

Fra queste abbiamo scelto quella del suo bellissimo MOVO M.18, motorizzato HP61, con il quale José ha vinto la categoria OT R/C.



Nella pagina che segue, le classifiche delle categorie nelle quali hanno concorso i nostri portacolori.

D.V.



13° TORNEIO WINGS OF PORTUGAL
SANTARÉM - 2014

VINTAGE SPEED

POS.	ENTRANT	NAT.	CLASS	Model	Engine	Fast Time MPH	Record speed	% of Record
1	Salvi Angeloni	ITA	1	Peanut	COX Space Hopper	88.55	85 MPH	104.17%
2	Paul Gibault	CAN	1	Mini Speeds Tev	COX Baby Bee		85 MPH	97.5%
3	John Mealing	GBR	6	TIS 15	McCoy 49	106.88	123.46	86.57%

4 concorrenti

WEATHER MAN

POS.	ENTRANT	NAT	CLASS	FAST TIME MPH	RECORD SPEED	% OF RECORD	
1	S. Angeloni	ITA	III	109.35	108.43	100.92	NEW RECORD
2	B. Lever	GBR	I	53.12	54.71	97.09	
3	B. Waterland	GBR	I	50.39	54.71	92.10	

8 concorrenti

GIP 46

POS.	ENTRANT	NAT	CLASS	Model	Engine	Best Speed
1°	G. Castagnetti	ITA		GIP 46	S. Tiger G20	21.91
2°	G. Sighinolfi	ITA		GIP 46	S. Tiger G 20	22.14
3°	L. Garofali	ITA		GIP 46	S. Tiger G20	25.38

5 concorrenti

TROFEU GAROFALI

POS.	ENTRANT	NAT	CLASS	Model	Engine	Best Speed
1°	L. Garofali	ITA		GIP 46	S. Tiger G20	23.03
2°	S. Angeloni	ITA		Personal	S. Tiger G20	23.08
3°	J. Isidro	POR		Personal	S. Tiger G20	24.66

3 concorrenti

1/2 A TEXACO

NOME	PONTU		
José Manuel Rojo	ESP	1543	1º
António Rodriguez Garrido	ESP	910	2º
António Rodriguez Delgado	ESP	858	3º

6 concorrenti

OLD TIME R/C

José Manuel Rojo	ESP	1420	1º
José Manuel Rojo	ESP	1236	2º
Bill Longley	GBR	1205	3º

13 concorrenti

SAM 2001 I'Aquilone Tomboy Rally 2013/2014



La sesta edizione del Tomboy Rally si è regolarmente conclusa il 31 Maggio 2014 per iniziare, subito dopo, con la settima edizione che si concluderà il 31 Maggio 2015. Hanno partecipato modellisti da Australia, Nuova Zelanda, Francia, Svizzera, Gran Bretagna, Italia per un totale di 26 concorrenti nella categoria 36", 5 nella categoria 48" ed 1, graditissimo, nella categoria volo libero.

TOMBOY RALLY 36"

Cominciamo con la categoria classica che, in questa edizione, è stata vinta da un vecchio amico della nostra gara postale, l'australiano Dete Hasse, con uno stupendo 33'12" ottenuto durante uno di quelle giornate perfette che ogni tanto si presentano. Per Dete si è trattato del 23 Aprile 2014 e, come mi dice nella e-mail: "Quella mattina, al campo di volo del Northern Flying Group, erano state viste un paio di aquile spirare alte, poi le avevano imitate anche uno stormo di ibis. Non c'era vento, ma il cielo si era fatto grigio e la mattinata era diventata fredda. Preparo il mio Tomboy e lancio il modello, che si comporta benissimo. Io so che il volo è durato per 30 minuti circa, ma ho sbagliato a maneggiare il cronometro e mi sono dimenticato di fermarlo. Che tonto! E pensare che era un bel volo. Il cielo si è un po' aperto e vedo di nuovo le due aquile veleggiare su in alto. Prendo le batterie in carica, le infilo in fusoliera e lancio il modello, con il motore al minimo, gentilmente nel vento del pomeriggio. Non succede molto di particolare per qualche minuto, mentre il modello veleggia tranquillamente ad una buona altezza, sorretto da un debole termica. Improvvisamente mi trovo in una discendenza e perdo almeno il 30% dell'altezza guadagnata.. Menomale che il motore girava ancora al minimo, e riesco a non scendere a sasso verso terra. Fortunatamente, il modello riesce a risalire spiralandolo, piano piano, fino a quando non mi accorgo che è quasi fuori dalla mia portata visiva. Allora comando a picchiare, per cercare di riportarlo a casa e, finalmente lo faccio atterrare vicino ai miei piedi, fermando il cronometro a 33 minuti e 12 secondi. Magnifico. Cosa dire se non che era



Paul, Ray e Rod (SAM 280 - Australia)

destino che la vittoria fosse tua, Dete?. Al secondo posto troviamo l'amico Brian Deason che lo segue con un 32'56" ottenuto nel febbraio 2014. Ed il risultato ottenuto sono certo che lo ripaga ampiamente. Bravo! Terzo posto al pezzo da novanta italiano del Tomboy Rally, nonché strenuo difensore della motorizzazione a scoppio, Ugo Baldari, che in ogni edizione ci mette del suo per ottenere ottimi risultati e farci fare bella figura. Il suo Barbini B38 è ormai diventato un orologio, che trascina il modello a quote che, sinceramente, io non sono in grado di poter raggiungere e che non ho visto eguagliare da alcun Tomboy con la motorizzazione elettrica. Il terzo posto di quest'anno lo ha ottenuto durante la Coppa Tevere che si è tenuta ad Aprilia il 25 maggio scorso con una progressione nei lanci impressionante. Il suo Barbini ha sempre dato circa lo stesso tempo motore di un minuto, ma lui è stato tenace nel cercare le termiche, e bravo nel rimanerci dentro. Altro giovane nei primi posti in classifica, il francese Helio Dufurne, allievo di Gianfranco Lusso. Il modello che



Ugo Baldari

vedete in foto dimostra la scuola; peccato che sia andato perso perché ... certe termiche vogliono aver sempre ragione di noi aeromodellisti. E dopo l'allievo viene il maestro. Gianfranco Lusso si piazza al 5° posto con 24' e 59" con un volo effettuato in compagnia di Carlo Varetto, che lo ha aiutato nei momenti più difficili del volo a non

perdere di vista il suo gioiellino che se ne stava tranquillo in una termica di mezza estate in quel di Levens, vicino a Nizza. Al sesto posto si piazza Eros Cavallaro con il suo Tomboy motorizzato elettrico, con un bel 23'26" ottenuto il 25 Maggio 2014 durante l'apposito raduno al campo di volo del club GAAT di Aprilia (Roma). Il giorno era lo stesso in cui Baldari ha ottenuto il tempo che lo ha classificato al terzo posto e, per molto tempo i due hanno volato fianco a fianco. Dall'Italia andiamo in Nuova Zelanda, e parliamo del settimo classificato Mark Venter con un modello motorizzato con un Mills 0,75 dalla lunga durata



il carburatore del MILLS di Venter

di funzionamento. Max mi ha spiegato come ha ottenuto ciò: oltre ad utilizzare una elica 8x4 ha proceduto a cambiare lo spillo del carburatore con un altro che permette una regolazione più precisa ed evita perdite non controllate che, a detta di Mark, sono

il difetto più grosso del motore originale. Del resto, 14'58" non sono male come tempo ottenuto. Restiamo in Nuova Zelanda con un vecchio amico che non manca mai di partecipare al nostro concorso, Graham Main, editore di AVANZ News. 12' 14" è il tempo che ha ottenuto in questa edizione utilizzando il suo Tomboy con motorizzazione elettrica. Con il modello dotato, invece, di Mills 0.75 ha ottenuto il tempo di 6'24". Solo tre secondi separano Graham Main dall'australiano Mick Walsh, 12'48". Mick mi racconta che "mentre il sole stava tramontando, ho appoggiato il trasmettitore in terra, ho regolato il contro pistone e ho lanciato il Tomboy a volo libero. Era proprio carino vedere il modello che rifletteva i raggi del sole al tramonto, ondeggiando con le ali." Cosa dire di più? Rimaniamo in Australia con la nutrita ed affezionata comitiva della SAM 270 capitanata da Paul Baartz e composta da 10 appassionati concorrenti. Egli organizza, oltre ad altre manifestazioni O.T. per la SAM 270, un apposito evento per partecipare alla nostra gara postale. Per questa edizione si sono riuniti ad Oakford Field il 24 Novembre 2013; la gara è iniziata



Helio Dufurne

alle 9,30 con tempo accettabile ma freddino. Poi il vento è aumentato di intensità ed il cielo si è progressivamente coperto, così che il primo volo della giornata è stato anche il migliore. Il vincitore del loro meeting, per il nostro concorso, è stato Rod Mc Donald (guardate la foto dei tre vincitori) che si è piazzato in classifica finale con 11 minuti netti seguito anche nella nostra classifica, da Ray Silbereisen con 10'52" e da Paul Baartz con 10'50". Adesso una pattuglia di italiani con Giancarlo Di Chiara con 10'30", che ha caparbiamente perfezionato il suo modello fino ad ottenere il tempo



Giancarlo Di Chiara

dichiarato proprio nel mese di gennaio 2014, quello più freddo. Segue Maurizio Sagnotti con 10'13", sempre afflitto dai folletti che gli causano danni al modello proprio quando siamo in pista ed Antonio Riccardelli con 7'46" che per questa edizione ha abbandonato il Barbini B38 ed ha montato un M.P. JET 0,6 diesel. Abbiamo avuto il piacere di avere un altro concorrente francese: Bernard Dereudre, amico di Gianfranco Lusso,

che ha volato il 25 di maggio, a Persan Beaumont (nord ovest di Parigi), praticamente con un volo di collaudo, avendo terminato il modello pochi giorni prima. Il tempo ottenuto è stato un lusinghiero 7'33".

Oltre a Giancarlo Wessely, con 6'38" vi voglio segnalare il primo concorrente britannico: il simpatico Stuart Mason con il suo perfetto Tomboy motorizzato Mills, la cui cura nella costruzione e nella rifinitura potete apprezzare nella foto allegata. L'amico Stuart ha anche dedicato una pagina web al suo, ed al nostro, amatissimo modello: l'indirizzo è <http://tomboytribute.blogspot.co.uk/>. Mi ha scritto: "Ho appena finito il mio secondo Tomboy ed ho pensato di registrare un tempo per la gara postale. Il mio modello è motorizzato con un Boddo Mills .75 del quale ho appena finito il rodaggio. Arrivo al campo del Club alle 20.00 circa di lunedì scorso, effettuo alcuni trimmaggi e decido di accendere il motore e di tentare un volo per la gara. Il motore gira benissimo e lancio. Il Tomboy sale con decisione e arriva ad una altezza tale da essere vicino al limite del mio campo visivo, proprio sulla verticale del campo. Posso

sentire, a malapena, solo che il motore ha smesso di funzionare e, ad essere sincero, ho trovato molto difficile controllare il modello in quelle condizioni. Rimetto, come posso, il modello nell'assetto corretto per la planata e mi appare subito chiaro che sarei andato a registrare un tempo appena decente, mentre la luce si andava affievolendo. Alla fine atterro dopo 6 minuti e 20 secondi." Bel racconto, vero? Per questo abbiamo deciso di dare a Stewart il premio per il miglior volo 2013.



Stuart Mason

TOMBOY RALLY 48"

Questa edizione non ha avuto particolare successo in questa categoria: i concorrenti sono stati solo 4, con il vincitore che è Brian Deason, Australia, con l'ottimo tempo di 38'22" messo a segno il 13 Febbraio 2014, in piena estate australiana. Bisogna ammettere che Brian è un concorrente che miete premi a tutte le edizioni ed è l'uomo da battere, senza dubbio. Bravo veramente. E bravo anche a Les Davis, Australia, con un 24'22" di tutto rispetto. Les Davis è un affezionato concorrente del nostro concorso, con il quale scambio molte e-mail: mi ha detto che ha preferito la versione da 48" alla piccola, perché la trova meno problematica per le condizioni meteo non buone. Tant'è vero che il lancio migliore in classifica lo ha effettuato solo l'11 maggio 2014. Adesso ho il piacere di parlarvi di un nuovo agguerrito concorrente. Si tratta di Umberto Lusso, un altro dei nipoti di Giancarlo, che al contrario di Helio ha preferito la versione da 48". Durante le vacanze, dopo la laurea in architettura, si è rilassato con dei voli col Tomboy, ottenendo il tempo di 7'50" in quel di Segny, presso Ginevra. Ne sentiremo parlare al prossimo concorso.

PREMIO SPECIALE VOLO LIBERO DAVID BAKER

Devo dire che sono molto contento che sia stato possibile inserire questa categoria nel nostro concorso, categoria alla quale tengo in particolar modo essendo, in qualche modo, il premio "principe" di questa competizione. La cosa bella è che il premio è andato a John Andrews, con un volo effettuato proprio durante la gara Hilda Baker di Middle Wallop nell'agosto 2013. Guardate la foto allegata e vedrete che il modello è pieno di adesivi, sono quelli delle 14 partecipazioni consecutive all'evento, dal 2000 al 2013. John mi racconta che, all'ultimo volo di gara si è dimenticato di attaccare il D/T ed il modello se ne è andato, totalizzando 7' e 28". E pensare che questo modello, alla prima edizione nell'anno 2000, è andato perso ed è stato ritrovato dopo alcuni giorni danneggiato. Riparato si è fatto le 12 edizioni successive senza problemi. Grazie John!



John Andrews - volo libero

UN AUGURIO PARTICOLARE

Qualcuno di voi ricorderà che avevo segnalato gli amici neozelandesi, ed in particolare Allen Teal che avevano organizzato una gara postale riservata alla sola versione da 36". Visto il successo ottenuto dalla loro gara postale per Tomboy, hanno deciso di aprire la loro competizione postale anche all'estero facendola diventare internazionale, proprio come la nostra. Loro hanno previsto due classifiche, una per gli elettrici ed una per gli scoppio. Le regole sono identiche alle nostre per la categoria a scoppio, mentre per l'elettrica ammettono solo l'uso di batterie 2 celle massimo 360 mah. Il periodo di gara va dal 1° gennaio al 31 dicembre di ciascun anno. I tempi vanno comunicati a Allen Teal all'indirizzo: allen@tealcare.org. Inutile dire che io parteciperò e spero che voi farete altrettanto.

LA PROSSIMA EDIZIONE

La prossima edizione è iniziata il 1° di Giugno 2014 e terminerà il 31 Maggio 2015, con una novità rispetto alla precedente; è stata ammessa la versione del Tomboy da 44", come previsto nel disegno originale a grande richiesta di alcuni partecipanti. Dopo aver chiesto un parere a due amici del nostro concorso, Graham Main e Paul Bartz, si è deciso che questa versione parteciperà al concorso con le stesse regole del modello da 36", concorrendo nella stessa categoria. Grazie a tutti e vi aspetto, spero più numerosi, per la prossima edizione del nostro Tomboy Rally 2014-2015.

Curzio Santoni

Classifiche TOMBOY RALLY 2013/2014

CLASSIFICA 36°

CONCORRENTE	NAZIONE	EL/IC	Classifica
DETE HASSE	AUSTRALIA	EL	33,12
BRIAN DEASON	AUSTRALIA	EL	32,56
UGO BALDARI	ITALIA	IC	32,33
HELIO DUFURNE	FRANCE	EL	32,01
GIANFRANCO LUSSO	SWISS	EL	24,59
EROS CAVALLARO	ITALIA	EL	23,26
MARK VENTER	N. ZEALAND	IC	14,58
GRAHAM MAIN	N. ZEALAND	EL	12,51
MICK WALSH	AUSTRALIA	IC	12,48
ROD MC DONALD	AUSTRALIA	EL	11,00
RAY SILBEREISEN	AUSTRALIA	EL	10,52
PAUL BAARTZ	AUSTRALIA	EL	10,50
GIANFRANCO DICHIARA	ITALIA	IC	10,30
MAURIZIO SAGNOTTI	ITALIA	EL	10,13
ANTONIO RICCARDELLI	ITALIA	IC	7,46
BERNARD DEREUDRE	FRANCE	EL	7,33
GIANCARLO WESSELY	ITALIA	EL	6,38
IAN DIXON	AUSTRALIA	IC	6,35
GRAHAM MAIN	N. ZEALAND	IC	6,24
STEWARD MASON	G. BRITAIN	EL	6,20
TROY LATTO	AUSTRALIA	IC	4,59
KAVIN HOOPER	AUSTRALIA	IC	4,36
GEORGE CAR	AUSTRALIA	IC	4,30
IAN DIXON	AUSTRALIA	EL	4,18
ROD MC DONALD	AUSTRALIA	IC	2,57
MIKE BUTCHER	AUSTRALIA	IC	1,17

CLASSIFICA 48°

CONCORRENTE	NAZIONE	EL/IC	Classifica
BRIAN DEASON	AUSTRALIA	SRE	38,22
LES DAVIS	AUSTRALIA	SRE	24,22
SANTONI CURZIO	ITALIA	SRE	17,14
SANTONI CURZIO	ITALIA	SRI	17,08
UMBERTO LUSSO	SVIZZERA	SRE	7,5

TOMBOY RALLY PALMARES

2008/2009	Pietre Moerkerken	Australia	24'12"	type 36°
2009/2010	Gino Ursicino	Italia	35'20"	type 36°
2010/2011	Ugo Baldari	Italia	47'02"	type 36°
2011/2012	Ugo Baldari	Italia	39'40"	type 36°
	Brian Deason	Australia	34'43"	type 48°
2012/2013	Brian Deason	Australia	25'35"	type 36°
	Brian Deason	Australia	41'29"	type 48°
2013/2014	Dete Hasse	Australia	33'12"	type 36°
	Brian Deason	Australia	38'22"	type 48°

I vincitori dell'edizione 2013/2014:
gli australiani Dete Hasse e Brian
Deason



II TROFEO FRANK EHLING - Gara postale Internazionale ½ A Texaco FINALMENTE E' NOSTRO !

La gara si è tenuta sul campo del GAAT di Aprilia il 12 Ottobre 2014 ed ha visto la partecipazione di 6 concorrenti, tutti agguerriti anche se un po' sfortunati. Problemi di motore, in particolare. Nonostante il Cox non sia un motore complicato, ogni tanto si diverte a lasciare sul terreno qualche vittima più o meno illustre. Questa volta le vittime sono stati Giuseppe Moschini con il secondo modello, il Pilade, e Massimo Pompei con il Ker-swap. Giancarlo Wessely si è presentato in pista con un bel Diamond Demon ma, per cause di forza maggiore, si è dovuto assentare prima dell'inizio dei lanci; un vero peccato perché Giancarlo non manca mai agli appuntamenti in calendario. La giornata non è delle migliori e le assenze di Lustrati e di Riccardelli, presenti il precedente anno, danno qualche preoccupazione per il risultato finale.

I lanci iniziano alle 10 circa. Qualche nuvola in cielo, vento leggero da nord e temperatura intorno ai 25 gradi.



il Trofeo challenge FRANK EHLING



il CONTEST di Gazzeta

Termiche poche, causa alta pressione ed aria abbastanza umida al suolo. I risultati dei primi voli lo testimoniano, a parte il pieno di Andrea Cassinis che, con un motore che gira perfettamente, raggiunge una quota superiore di molto a quella raggiunta dagli altri, tale da permettere al suo Airborne di sfruttare le termiche

che, scopriremo poi essere presenti ad una quota superiore ai 100 metri. Proseguono i lanci, ma le condizioni non migliorano come sperato, ed i tempi veleggiano intorno

agli 8 minuti, a parte il pieno di Moschini che ha un Mini Hogan che sembra essere a proprio agio in quelle condizioni meteo. I lanci proseguono fino alle 12,30 ed inizia il conteggio dei punti con il solito capannello di concorrenti ad assistere. Non ci lamentiamo dei risultati ottenuti, i concorrenti ce la han-



il Mini Hogan di Giuseppe Moschini



l' M.G. 2 di Maurizio Sagnotti

ziativa è apprezzata da tutti.

Certo non potevamo sperare in questo eccellente risultato finale. Chi si sarebbe immaginato che avremmo vinto l'edizione 2014 del trofeo e che, il successivo anno, saremmo stati proprio noi a difendere il titolo e ad organizzare l'evento internazionale?

Ho partecipato a questa gara per la prima volta nel 1995 ed è dal 2006 che ne organizzo la partecipazione, ma il successo non me lo sarei aspettato di certo in questa edizione.

Sono molto contento che la SAM 2001 abbia raggiunto questo risultato e ringrazio tutti quelli che hanno partecipato per il loro impegno.

no messa tutta, li ringrazio di cuore ed anticipo loro che li richiamerò per un raduno specifico di preparazione alla gara dell'anno prossimo. L'ini-



Wessely e il Diamond Demon

Risultati squadra della SAM 2001 l'Aquilone :

Caposquadra **Curzio Santoni**

NOME	Modello	Sup.	Peso	1° Volo	2° Volo	3° Volo	Punti	Punt.Val.
LUIGI GAZZEA	CONTEST	18,50	460 gr	471	504	404	1379	975
CAVALLARO EROS	TOMBOY	17,80	440 gr	421	515	576	1512	1.091 *
CASSINIS ANDREA	AIRBORNE	22,00	550 gr	900	655	0	1555	1.555 *
SAGNOTTI MAURIZIO	M.G.2	18,00	445 gr	227	270	316	813	586
MOSCHINI GIUSEPPE	MINI HOOGAN	18,50	470 gr	547	900	733	2280	1.633 *
							Totale	4.279

Risultati del Trofeo FRANK EHLING 2014 :

Place	Chapter	Club/location	Country	Score
1	L'AQUILONE SAM 2001	Anzio, near Rome	Italy	4279
2	SAM 51	Northern California	USA	3923
3	SAM 40	Michigan	USA	3889
4	SAM- Italia 62	Cambio di Villadose, Rovigo	Italy	3744
5	SAM 43	Nashville/Knoxville TN	USA	3560
6	SAM 26	Santa Maria, California	USA	3457
7	SAM 27	North California	USA	3136
8	SAM 60	Johnstown, Pa	USA	2725
9	SAM 1953	Baradero	Argentina	2569
*Host	SAM 114	W.O.R.K.S. West Ohio	USA	5400

L'appuntamento è per il prossimo Settembre quando dovremo difendere il titolo vinto. Inutile dire che spero che i soci che hanno un modello da 1/2 A Texaco si uniscano a formare la squadra 2015 per tenere alto l'onore della SAM 2001 a livello internazionale. Contattatemi se volete; ci divertiremo!!

Curzio Santoni

GARA GIP 46 a CALTANISSETTA

I modellisti siciliani che praticano la categoria GIP 46 - SAM 2001, si sono riuniti giovedì 26 ottobre a Caltanissetta, ospiti del Club Modellistico Centro Sicilia, per ricordare Walter Fonti, un aeromodellista non più con noi che da giovane praticava il Volo Vincolato Circolare e socio fondatore dell'Avio Club ora a lui intestato.



Partecipavano alla gara ben 17 modellisti con 25 modelli, di cui 9 partecipavano al Trofeo Garofali muniti di G20/15 glow e diesel; erano presenti oltre i due partecipanti nisseni anche alcuni modellisti che praticavano il volo circolare sino agli anni '70, Antonio Lo Celso e Luigi Scarnato, che ci hanno fatto compagnia.

I modellisti erano provenienti da Acireale, Caltanissetta, Catania, Cinisi, Palermo, Siracusa, Augusta e Termini Imerese. Sotto le foto degli aeromodellisti siracusani con il sempre presente Francesco Anastasi, in gara dal 1954 ed il piccolo Alberto Catalano con i loro modelli.



Dopo la fase di punzonatura cominciavano i voli, che procedevano con agilità grazie al nuovo metodi di avviso progressione lanci. Alle dodici una pausa per ammirare i passaggi a bassa quota di alcuni ultraleggeri dei soci dell'Avio Club Walter Fonti.

Già sin dal primo lancio si mettevano in evidenza i modelli muniti di motore OS 15/LA del team catanese, che utilizzavano i motori messi a punto dal giovane Giuseppe Tuccari, che già al primo lancio metteva una ipoteca sulla vittoria, seguito da ben tre modelli muniti dei suoi motori, mentre altri due occupano il settimo ed il nono posto. La differenza è dovuta all'assioma di Stockton- Jehlik, campioni del mondo

nel team racing 1966 e 1968, i quali dicevano che nelle gare la vittoria è dovuta ad un giusto compromesso di sei fattori: motore, elica, serbatoio, miscela, modello e pilota.

La classifica finale con il miglior tempo e la velocità :

1	Tuccari	Giuseppe	Catania	OS 15 LA	20,12	178,93
2	Vinci	Gregorio	Catania	OS 15 LA	21,03	171,18
3	Tuccari	Lorenzo	Catania	OS 15 LA	21,08	170,78
4	Avolio	Giuseppe	Catania	OS 15 LA	21,22	169,65
5	Maugeri	Pietro	Acireale	G20 GW	22,22	162,02
6	Castro	Francesco	Acireale	G20 GW	22,31	161,36
7	Comito	Raimondo	Palermo	OS 15 LA	22,87	157,41
8	Nicosia	Salvatore	Catania	G20 GW	22,93	157,00
9	Agrusa	Alessandro	Cinisi	OS 15 LA	23,40	153,85
10	Maugeri	Pietro	Acireale	G20 GW	24,06	149,63
11	Scrima	Vincenzo	Palermo	OS 15 LA	25,04	143,77
12	Biondo	Ernesto	Palermo	G20 GW	25,84	139,32
13	Maugeri	Antonio	Acireale	G20 D	27,26	132,06
14	Capuano	Francesco	Termini	OS 15 LA	28,02	128,48
15	Scrima	Vincenzo	Palermo	OS 15 LA	28,80	125,00
16	Tumminelli	Egidio	Caltanissetta	OS 15 LA	29,08	123,80
17	Anastasi	Maurizio	Siracusa	G20 GW	29,69	121,25
18	Anastasi	Francesco	Siracusa	OS 15 LA	30,40	118,42
19	Anastasi	Maurizio	Siracusa	OS 15 LA	30,89	116,54
20	Anastasi	Francesco	Siracusa	OS 15 LA	33,84	106,38
21	La Vattiata	Roberto	Caltanissetta	G20 GW	34,74	103,63
22	Catalano	Alberto	Augusta	G20 GW	34,93	103,06
23	Catalano	Alberto	Augusta	DS Ds	37,58	95,80

Le righe in colore evidenziano i modelli Standard.

La classifica del Trofeo Garofali:

1	Maugeri	Pietro	Acireale	G20 GW	22,22	162,05
2	Castro	Francesco	Acireale	G20 GW	23,02	156,42
3	Comito	Raimondo	Palermo	G20 GW	25,45	141,45
4	Biondo	Ernesto	Palermo	G20 GW	25,84	139,35
5	Maugeri	Antonio	Acireale	G20 DS	27,26	132,06
6	Anastasi	Francesco	Siracusa	G20 GW	30,40	118,42
7	Anastasi	Maurizio	Siracusa	G20 GW	30,89	116,56
8	La Vattiata	Roberto	Caltanissetta	G20 GW	34,75	103,64
9	Catalano	Alberto	Augusta	G20 GW	34,93	103,08

Due concorrenti hanno partecipato con motore diesel.

il box dei palermitani



lo squadrone dei catanesi:
Giuseppe e Vincenzo Tuc-
cari, Gregorio Vinci, Giu-
seppe Avolio. Al centro,
Mimmo Speranza.



il modello di Salvatore Nicosia ...



... e quello di Francesco Capuano

Data l'altitudine del campo a 535 metri sul livello del mare, si è notata una certa difficoltà nel carburare i motori ed alcuni hanno utilizzato qualcosa più del 50% di nitrometano. L'ottima gestione del Direttore di Gara Pietro Angelini ed il buon lavoro dei cronometristi hanno permesso dei voli regolari senza incidenti, permettendo lo svolgimento della gara entro i termini previsti e, tenuto conto delle effemeridi locali alle ore 17.10, consentendo le premiazioni con ancora abbondante luce.

Vincenzo Scrima

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 Tuscia	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

ISTRUZIONI PER L'USO

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: IT27 V 07601 05138 2540 9275 4095

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

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.

ANNO III - VOL. I - N. 8

1 - 15 MAGGIO 1947

SPED. IN ABBON. POSTALE (G. III)

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE
COSTA LIRE 50

SOMMARIO

Il "R4613-9c" di P. L. Raggi.

Il "BYDULE", veleggiatore francese.

Il "RAGNO", modellino ad elastico per principianti.

Il "BOBCAT", modello telecomandato americano.

Schemi del Caccia americano FIREBALL.

Il "PINCO DI BAVASTRO", modello di nave corsara genovese del XII Sec.

"THE OLD IRONSIDES", modello della prima locomotiva a vapore di Baldwin.

Corso d'aeromodellismo - Spunti quindicinali - Passaporto - Cronache e fotocronache - Corriere ecc.

Il motomodello "R4613-9c" di Raggi (vedi descrizione e schemi nell'interno).

E. ARDENI

8

MODELLISMO n.8 - maggio 1947
il MOVO M 28