

# L'ALOUILONE

**Notiziario di S.A.M. 2001**

**Numero 80**

**Luglio - Agosto 2015**



**Campionati Europei SAM R.A. - Ivančice (CZ) - 22-27 giugno 2015  
il Texaco HAYSEED dello slovacco Rastislav Masěra**



# 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 Quaglieri**  
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               | <i>D. Vescovi</i> | pag. 1 |
| - La penna al Segretario        | <i>P. Carbini</i> | " 2    |
| - Gigi Romagnoli                | <i>D. Vescovi</i> | " 3    |
| - Come è nato il mio ultimo A/2 | <i>D. Vescovi</i> | " 4    |
| - Stelio Frati e il MOVO M.4    | <i>D. Vescovi</i> | " 8    |
| - Pensierino filosofico         | <i>C. Santoni</i> | " 14   |
| - Viaggi modellistici in treno  | <i>G. Mauro</i>   | " 16   |
| - Raduno Nazionale OT VVC       | <i>P. Muzio</i>   | " 18   |
| - Appello                       | <i>F. Galé</i>    | " 21   |
| - Festa dell'aria               | <i>P. Muzio</i>   | " 22   |
| - XIII Campionato Europeo OT    | <i>P. Montesi</i> | " 24   |

*La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: Modellistica 1984, L'Aquilone 1940/1942, Model Airplane News 1940, Ist. Sup. Aeronautico, Archivio MOVO, D.Vescovi, P. Carbini, P. Montesi, P. Muzio, C. Santoni, G. Ursicino, M. Pagani, I. Poloni, M. Dvoracek, V. Sulce.*



*Nella prima di copertina il Texaco Heyseed dello slovacco Rastislav Masëra.*

*Nella quarta la copertina de L'Aquilone n. 7 del 1942.*

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

## DALLA REDAZIONE



*La costruzione di questo numero dell'Aquilone non poteva iniziare peggio: alla fine di giugno una bestiaccia malefica si è insediata nel nostro pc ed ha praticamente cancellato il nostro archivio, criptando tutti i file e rendendoli inutilizzabili. E' quindi sparito tutto quanto in foto, documenti, articoli, contributi ricevuti, accumulati da due anni a questa parte. Avevamo infatti solo un paio d'anni fa salvato tutto il materiale in un disco esterno poi,*

*per pigrizia e noncuranza, non abbiamo più ripetuto l'operazione. Non sappiamo a quanti potrà interessare la cosa, ma il fatto ci procurerà un pesante lavoro ulteriore per cercare di ricostruire quanto perduto, ad iniziare da questo numero, che è stato cancellato a metà della redazione e che abbiamo cercato di ricostruire il più possibile fedele all'originale. Chi ci legge e ci ha inviato materiale nei mesi scorsi, che non ha visto pubblicato, è pregato di rimandarci tutto, che apparteremo in attesa di miglior fortuna. Vorremmo ricostruire col vostro aiuto il nostro archivio scomparso.*

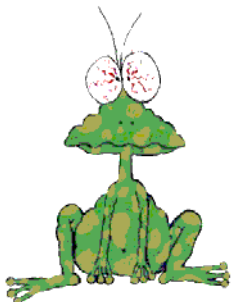
*Continuiamo in questo numero a presentare racconti e ricordi personali, che speriamo di continuare a ricevere, per fissare momenti e situazioni che è un peccato vadano disperse e dimenticate. Nella linea della riscoperta di modelli che riteniamo degni di essere fatti rivivere, stavolta è il momento del veleggiatore MOVVO M 4. che ci offre anche l'occasione per un piccolo omaggio al grande aeromodellista e progettista aeronautico Stelio Frati, uno degli uomini che hanno onorato l'Italia nel mondo.*

*Si sono svolti nella Repubblica Ceca i Campionati Europei SAM R.A., che ci dicono ben organizzati e con un buon numeri di iscritti (oltre 160). La maggior parte, come ovvio, proveniva dalla Repubblica Ceca (69), seguiva la Slovacchia con 36, l'Italia con 21 e l'Ungheria con 16, il che fornisce un colore abbastanza balcanico (absit...) alla competizione. Come altre volte notato, del tutto assenti, o con isolate partecipazioni individuali, nazioni molte delle quali con grande tradizione oldtimeristica come Francia, Inghilterra, Germania, Spagna, Austria, Svezia, Portogallo.*

*Non conosciamo i motivi di queste assenze, che non possono però essere casuali. Senza questi paesi, parlare di Europa non ha senso. Invece di Campionato Europeo, l'affermata competizione sarebbe meglio identificata come grande gara internazionale. Gli organizzatori stessi, nel compilare le classifiche, assieme al nome del concorrente non ne citano affatto la nazionalità. Apprendiamo poi che, a triste conferma di quanto temuto, al convegno dei rappresentanti delle SAM europee indetto da Fero Swiety a Ivančice, NON si sono presentati i responsabili delle SAM di Inghilterra (2), Francia, Germania (1), Polonia, Svezia, Danimarca, Portogallo. Appunto.*

*Daniele Vescovi*

## LA PENNA AL SEGRETARIO



*Elezioni: ci siamo. Il mese di Luglio è passato e non è arrivata nessuna nuova candidatura per le cariche del Consiglio Direttivo in scadenza a fine anno. Le elezioni riguardano il Consiglio Direttivo che 'governerà' la nostra Associazione nel triennio 2016 - 2018.*

*Assieme a questo numero de L'Aquilone trovate quanto necessario per l'espressione del voto tramite referendum postale: la scheda elettorale e due buste. Come potete vedere, la scheda riporta le cariche del Consiglio Direttivo con i nomi degli attuali consiglieri.*

*Per ogni carica potete esprimere la vostra preferenza per l'attuale consigliere o, in alternativa utilizzando la riga indicata con 'altra preferenza', ponendo il nome di un altro socio che vorreste vedere al suo posto. La scheda votata deve essere messa nella busta anonima che, a sua volta, va inserita nella busta preaffrancata e preindirizzata a Vincenzo Canestraro, presidente della Commissione elettorale. La busta dovrà essere spedita entro il 20 ottobre 2015. Come già ricordato nel numero scorso, perché le elezioni siano valide, la percentuale dei votanti deve essere di almeno il 40% dei soci aventi diritto al voto. Ne consegue, visto che siamo 238 soci ordinari maggiorenni, che i voti espressi devono essere almeno 95.*

*Avrete notato che da un po' di tempo si parla molto di modelli progettati da Fidia Piattelli. Anche in questo numero compare la foto del Peres I costruito da Marco Pagani con l'aiuto di sua moglie Laura. E' un interesse meritato perché stiamo parlando di uno dei più prolifici progettisti di aeromodelli e ... aeroplani. Dalle ricerche di Mario Perrone si ricava che su L'Aquilone sono stati pubblicati articoli su 16 modelli della serie A.P. negli anni '37 e '38 e su 11 modelli della serie Lupus nel '39 e '40.*

*Nei relativi articoli si legge che l'Editoriale Aeronautica metteva in vendita i disegni costruttivi di quasi tutti i modelli. In archivio attualmente abbiamo gli A.P. 3, 5, 8, 11, 12, 13, 15, i Lupus 2, 4, 7 e il Peres I, (quest'ultimo da Israele) Per anni mi sono chiesto quale fosse il motivo per cui Piattelli sia passato dalla denominazione A.P. nn a quella Lupus nn. Solo ultimamente credo di averlo capito, grazie a Paolo Rossi che mi ha passato una biografia scritta dall'ing. Adriano Riatti, grande conoscitore della storia delle 'Officine Reggiane' dove Fidia Piattelli, di religione ebraica, lavorò dal 1936 fino alla promulgazione delle leggi razziali nel '38. Da allora, i suoi articoli saranno pubblicati firmati da 'Lupus'. Nel '45 emigrerà in Israele e i suoi successivi progetti aeromodellistica saranno pubblicati da Aeromodeller.*

*Sarebbe interessante riuscire a reperire anche le altre tavole dell'Editoriale Aeronautica (si tratta delle copie cianografiche blu di quei tempi) per cui l'invito a chi ne fosse in possesso e di farcelo sapere e farcene avere almeno una copia digitalizzata.*

*Giuro che ce l'avevo messa tutta per far sì che la data del Convegno Motori di Cartigliano fosse sicura e, solo dopo aver ricevuto, purtroppo solo oralmente, l'assicurazione che i locali della villa Morosini Cappello fossero disponibili nelle date prescelte del 17 e 18 ottobre, avevo portato in comune la lettera di richiesta.*

*Tutto a posto? Manco per niente. Con una telefonata, peraltro molto cortese di alcuni giorni fa, la segreteria del sindaco mi comunica che la richiesta non può essere accolta perché i locali saranno occupati da una importante mostra fotografica per circa due mesi a partire da fine settembre. Il primo fine settimana in cui i locali saranno disponibili sarà quello del 14 e 15 novembre o in quello successivo del 21 e 22.*

*Spero che non sia un problema per nessuno degli interessati.*

Pino Carbini

## GIGI ROMAGNOLI



Anche Gigi è “andato avanti”.

In un luogo dove troverà una ricca compagnia, più fortunato di noi che restiamo qui sempre più pochi e sempre più poveri. Conoscevamo Gigi dai lontani tempi delle fortune del volo vincolato circolare (allora si chiamava ‘U-control’) e delle formidabili gare di team-racing e di combat che si svolgevano sulle piste delle Romagne ed anche di Ferrara. Erano gli anni ‘60 e ‘70 ed abbiamo ancora bene in mente quelle appassionate e feroci lotte nelle quali Gigi era sempre protagonista.

Quando qualcuno scompare, nel ricordo non se ne nominano mai gli aspetti negativi e meno gradevoli, ma nel caso di Gigi non c’è proprio nulla da tener nascosto. Gigi era sempre disponibile, un amico vero, una persona meravigliosa. Abbiamo conosciuto ben pochi altri appassionati così limpidi, aperti, sereni. Passato all’attività Old Time, anche qui Gigi era un modello di competenza, correttezza e bravura. Ab-

biamo pubblicato su questo giornale diversi suoi articoli, dettati da intelligenza, equilibrio e buonsenso, con i quali Gigi cercava di riportare le SAM alle giuste origini, combattendo le deformazioni che pian piano le stanno rovinando.

Gigi era una spanna sopra gli altri, per essere chiari.

Ora Gigi non c’è più e noi restiamo qui, sempre più pochi, sempre più soli e sempre più poveri.

*Daniele Vescovi*

da 'Modellistica' n.4 del 1984:

## Come è nato il mio ultimo A/2

Avevo da tempo in mente di fare un veleggiatore nuovo, ma non mi decidevo mai ad iniziarlo.

Un sabato mattina mi accingevo a godermi il mio fine settimana da impiegato: sturare lo scarico del lavandino, riparare la tapparella della camera dei bambini, regolare la carburazione della Ritmo che ha il minimo basso, andare mi raccomandando alla stazione a prelevare la suocera in arrivo alle 12,04 da Roma, passare in farmacia che non abbiamo più Aspirina C e già che ci sei va a vedere... e via così.

Svitato l'ossidatissimo sifone, iniziai con disgusto a rimuovere le cause primarie e secondarie d'ingorgo: forcine, capelli, soldatini di plastica, cappucci di biro, il pallone da rugby del figlio grande, un vecchio contratto d'affitto e, in fondo in fondo, un pezzo d'alluminio di foggia nota: una dima in corda 14,5 del Benedeck 6356/b.

Rimontato tutto ed accertato l'ottimo funzionamento dell'apparato sanitario, mi rigiravo fra le mani la sagoma; mi ricordavo di averla avuta anni addietro da Enrico Tumiatì, che allora asseriva essere il 6356/b l'unico profilo da usarsi sui veleggiatori.

Non l'avevo mai usato, un po' per partito preso ed un po' per la mania di seguire strade poco battute (Gottinga, Bogart...) , il che non mi aveva poi dato grandi soddisfazioni.

"E se dessi retta ad Enrico?" pensavo. Preso poi dal resto delle incombenze, mi trovai con la centina in tasca, aspettando alla stazione la suocera viaggiante con un ritardo di minuti quaranta.

Gelato e intirizzito, al suo arrivo le chiesi duro che ne pensasse del 6356/b. Lei non fece una piega, mi disse che lo usavano tutti e non vedeva motivo perché non lo usassi anch'io. Piuttosto, mi disse, con un velo di tristezza, con il fatto che è così sottile, vedi di studiare bene la struttura dell'ala, se non dopo uno sgancio o due ti si rompe tutto, e non venire a dire poi che non te lo avevo detto. "Ma già tu



hai la tua testa... povera figlia mia".

In farmacia, il dottore disse che secondo lui avevo aspettato anche troppo, mi incartò le aspirine e mi consigliò di usarlo con dei piani di coda pianoconvessi, se non volevo sfighe allo zoom.

A casa, iniziai a buttare giù un primo schizzo. Sbirciando, mia moglie mi disse che ero indietro di dieci anni e che se non avevo idee fresche potevo fare a meno di pensare a far modelli da gara, tanto poi non portavo mai a casa niente.

Così confortato, la domenica mattina all'aeroporto, durante le quattro chiacchiere invernali con gli amici del gruppo, trassi altri elementi utili alla definizione del mio nuovo veleggia; uno mi disse che era solo questione di gomma: non se ne trova più e chi ce l'ha se la tiene e vince, altro che profili. Un altro sosteneva che l'importante era avere un buon motore ed azzeccare sempre la rimessa con la superpicchiata che poi ci pensava la termica. Un terzo non sapeva come si sarebbe comportato il Benedeck nell'Immelmann combinato... Avevo comunque già molti pareri e la domenica pomeriggio a casa sviluppai l'abbozzo, confortandolo con due conti che il lunedì mattina, in ufficio, mostrai doverosamente al capo.

Questi, chiedendomi se il progetto si inquadrava negli schemi della politica aziendale, disse che, se si poteva permettere l'osservazione, il gancio in posizione di traino dritto lui l'avrebbe fatto corrispondere ad una linea a  $15^\circ$  e non a  $20^\circ$  dalla verticale del C.G. Vidi che la segretaria, di nascosto, annuiva con ampi cenni del capo e non ci pensai due volte a modificare il progetto nel senso indicato.

Nel tardo pomeriggio, vidi che all'albo aziendale la Commissione Interna aveva fatto affiggere un comunicato nel quale si stigmatizzava il fatto che il personale impiegatizio, notoriamente legato agli umori padronali, preferisse appoggiarsi alla proprietà piuttosto che mettere a parte gli organismi sindacali dei progetti in corso. Si avanzava a chiare lettere il sospetto che un gancio arretrato servisse agli scopi della Confindustria e si evidenziavano i rischi, ben noti nelle fasce meno abbienti, di incontrollabilità del modello con vento forte.

Vi era stata evidentemente una fuga di notizie e, per quieto vivere, dovetti promettere di usare almeno un gancio di scuola russa (Isaenko) se pure auto costruito.

Per scrupolo, feci chiedere un parere al cervellone IBM aziendale. Sullo schermo del terminale apparve PacMan alle prese con fantasmi azzurri ed allora lasciai perdere.

Avevo infatti molti dati fissi: profilo Benedeck 6356/b, impennaggi pianoconvessi, gancio di Isaenko, corda alare 14,5.

"Senta, mi disse una sera il benzinaiolo, "Lei faccia come vuole, ma se fossi in lei ci metterei due bei longheroni in spruce da  $2 \times 10$ , rastremati, E delle solette per il doppio T: vedrà che si rompono prima le baionette... guardiamo l'olio ?"



Ne parlai in ufficio con un tale della contabilità e ne ricevetti l'impressione che già circolasse la voce del doppio T: mi chiamò infatti il capo e bonariamente mi consigliò di usare del pino nazionale, che lui aveva già abbastanza guai con la Commissione Interna.

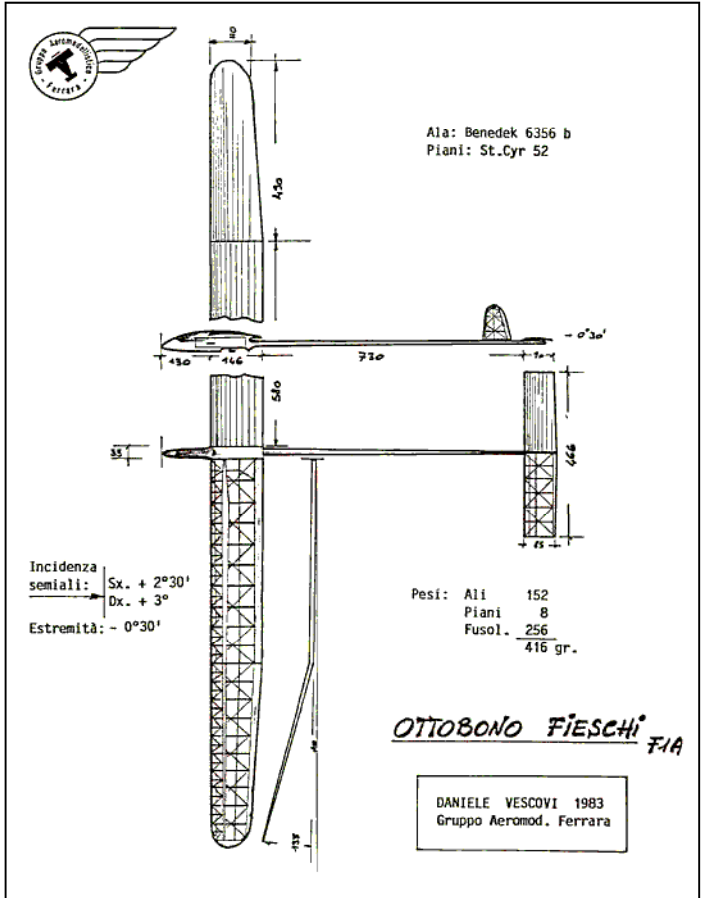
Sull'idea di fare un musone in cirmolo scavato, con sportellino amovibile per accedere al gancio ed al timer, né la lattaia né il gommista ebbero a ridire, tanto era tutta fatica mia. Solo il più arrabbiato dei sindacalisti borbottò che, con la disoccupazione che c'era ...

Carlo Bistacchi mi telefonò una sera da Milano dicendomi che il modello gli piaceva e raccomandandomi di non mettere assolutamente altri longheroni posteriori a quello principale: lo rassicurai e passai alla stesura del disegno di massima su lucido.

In eliografia, il commesso obiettò che ormai più nessuno poneva il C.G. più indietro del 55°: lui lo avrebbe posto al 50°, massimo al 52°. Detto fatto, apportò lui stesso la modifica e sulle copie d'uso appariva così il novello centraggio, con conseguente spostamento del gancio.

"La deriva" disse forte l'impiegato dell'anagrafe mentre compilava lo stato di famiglia uso assegni, "La deriva. Crede lei che non conti niente? La faccia con profilo spesso e tutta mobile. O vuole andare in vite in termica?" Si stava arrabbiando, perciò lo rassicurai e buttai via la deriva sottile con derivino che avevo in casa e che pensavo di adoperare. Non volevo che il modello andasse in vite in termica.

A casa, trovai una busta gialla del Comando Presidio dell'Aeronautica Militare di Ferrara, che convocava la Signoria Mia per le ore 18,00 di martedì. Alla presenza del Colonnello farfugliai che il modello era già definito come progetto aerodinamico e strutturale, ma il bravuomo mi raccomandò solamente di far apparire i colori nazionali sulla ricopertura. "Va bene all'estremità alare sinistra?" Andava bene.





Era presto. Andai quindi in un negozio di modellismo in centro per comprare della colla: il gerente cercò di convincermi a montare sulle ruote motrici delle nuove gomme speciali per bagnato SG, che erano un fenomeno, ma ebbi la forza di resistere e scappai fuori appena in tempo per vedere il vigile infilare la contravvenzione sotto il tergi. Iniziata la solita manfrina patetica, l'onesto tutore mi fermò: "Senta", fece, "Io la multa gliela tolgo, ma Lei non si sogni di usare baionette temprate, che poi si rompono, come a Brussolo. Usi acciaio armonico da 4 del commercio, intesi?" Avevo inteso, e niente multa.

Il giorno dopo, tornato dall'ufficio, mia moglie mi disse che era stata a parlare con la profe di matematica del figlio piccolo. La didatta, sorvolando sul rendimento dell'infante, aveva sentenziato che, per quanto ne sapeva, con un K superiore ad 1,2 avrei avuto solo rogne, stalli ecc. Mi mandava a dire, bontà sua, di non stare più alto di 1,1. Preso il disegno, allungai il braccio di leva di quel tanto, controllando beninteso che la canna da pesca che avevo lo consentisse. Tutto OK.

Era tempo di iniziare la costruzione.

Iniziai. Passai settimane e mesi di lavoro serale e festivo.

Settimanalmente relazionavo al Consigliere Delegato ed al Consiglio di Fabbrica sull'avanzamento dei lavori.

A casa, non mancava il controllo dei congiunti, dei parenti e della gente di passaggio. La vicina di pianerottolo, venuta a chiedere una tazzina di zucchero, disse a mia moglie che potevo provare ad usare il gancio di Bob Hatschek, più piccolo e grazioso. Ne avevo uno in casa e le diedi retta, tenendone all'oscuro la Commissione Interna, ma avrei avuto a pentirmene.

A modello finito, andai al campo per provarlo. Risultò centrato in planata così come uscito di casa: solo mezzo giro ai piani. In traino circolare mi fece sudare: non virava sottovento. Il barista dell'Aero Club mi consigliò di dare più escursione alla deriva: allo zoom supervirava troppo e continuava a faticare a girare sottovento, ma ormai con c'era più tempo e lo portai in gara a Maniago così, nuovo di zecca, per la 2<sup>a</sup> Coppazza l'8 dicembre, e ci feci i primi tre lanci.

Vola molto bene, ma dovrò seguire l'indicazione del Consiglio di Fabbrica, e montare il gancio di Isaenko: diventerà un gran modello.

Così è nato Ottobono Fieschi.

*Daniele Vescovi  
nov.1983*

*Note per i più giovani:*

*Il termine 'A/2' indica la nuova formula dei veleggiatori da gara introdotta dalla FAI nel 1951 (l'attuale F1A).*

*Avevo allora la mania di battezzare i miei modelli con nomi di papi: Ottobono Fieschi è il nome 'da ragazzo' del papa genovese Adriano V° (1205-1276).*



## Stelio Frati ed il veleggiatore MOVO M 4

Anche fra gli appassionati di aviazione può essere che qualcuno non sappia che Stelio Frati, il grande progettista aeronautico scomparso da non molti anni, prima di divenire il grande creatore di magnifiche macchine volanti, è stato eccellente aeromodellista.

Lo vediamo nella foto qui a fianco alla punzonatura del Concorso Nazionale 1938, con il bel veleggiatore col quale si classificò 4° assoluto. Nella stessa foto, davanti a lui, di schiena, si può vedere un altro grande aeromodellista, Aldo Calza. Iscritto giovanissimo al Politecnico di Milano, iniziò presto ad occuparsi dell'aviazione in scala 1:1 e, dopo aver vinto con il suo motomodello il Concorso Nazionale 1940, prese contatti con la MOVO progettando l'*F.M.I 'Passero'*, un motoalante dalle brillanti prestazioni. Conseguita la laurea in Ingegneria Meccanica, dalla sua matita nel primo dopoguerra uscì l'*F4 'Rondone'* costruito presso l'Ambrosini, elegante biposto mosso da un motore da 65 cavalli vincitore di innumerevoli gare negli anni '50.

Sempre nei primi anni '50, disegnò il primo aereo leggero italiano propulso da un reattore: l'*F 5* della Caproni: un biposto munito di 'Turboméca Palas' da 150



Kg di spinta. I suoi progetti erano caratterizzati da una estrema eleganza e spesso erano troppo in anticipo sui tempi e non potevano trovare tutti uno sbocco commerciale. Non possiamo citare tutte le decine di macchine uscite dalla sua mente, ma possiamo citare il primo successo anche commerciale, avvenuto alla metà degli anni '50 con

l'Aviamilano '*F8L Falco*', forse il più bell'aereo da turismo mai apparso al mondo. Costruito anche su licenza in molti paesi, ebbe un enorme successo. Da questa bella macchina derivò poi l'*SF 260*, un addestratore basico costruito negli anni '60 in centinaia di esemplari in varie versioni presso la SIAI Marchetti e poi dall'Aermacchi, adottato dall'Aeronautica Militare e venduto in molti stati. Abbandoniamo un mo-

mento Stelio Frati progettista aeronautico e torniamo all'aeromodellista. Abbiamo traccia della sua frequentazione della MOVO, giovanissimo, alle prese con il centraggio di un bel veleggiatore, l'M 4 'Professor', presente in listino dal 1938.

Lo vediamo intento a sistemare il



gancio del modello, poi col veleggiatore in mano, pronto per il traino, ed infine mentre corre prima di abbandonarlo. Si può vedere che non è lo stesso modello, ma sono vari esemplari di M4, provati seriamente prima di metterne in commercio la scatola di montaggio.

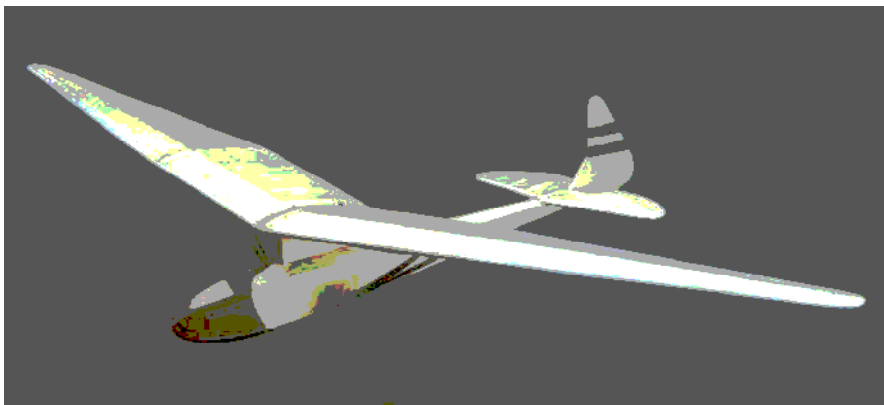
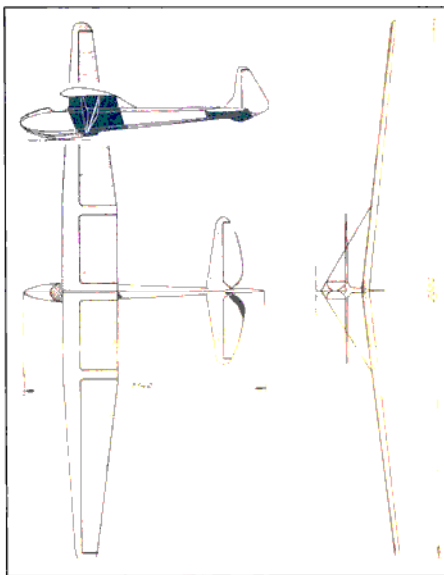
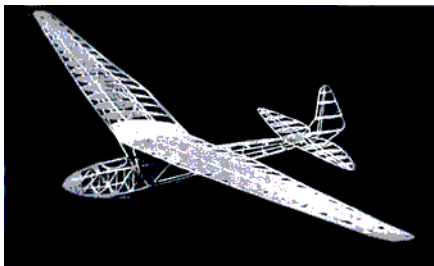
Le foto, provenienti dall'archivio fotografico della MOVO, sono senza data, ma pensiamo si possano far risalire ai primi anni '40, all'inizio della guerra.

Vorremmo ora parlare del modello, che è una riproduzione (o meglio una semiriproduzione) di un aliante tedesco del 1928, per quei tempi di alte prestazioni, il DFS 'Professor'. Di costruzione abbastanza razionale anche agli occhi



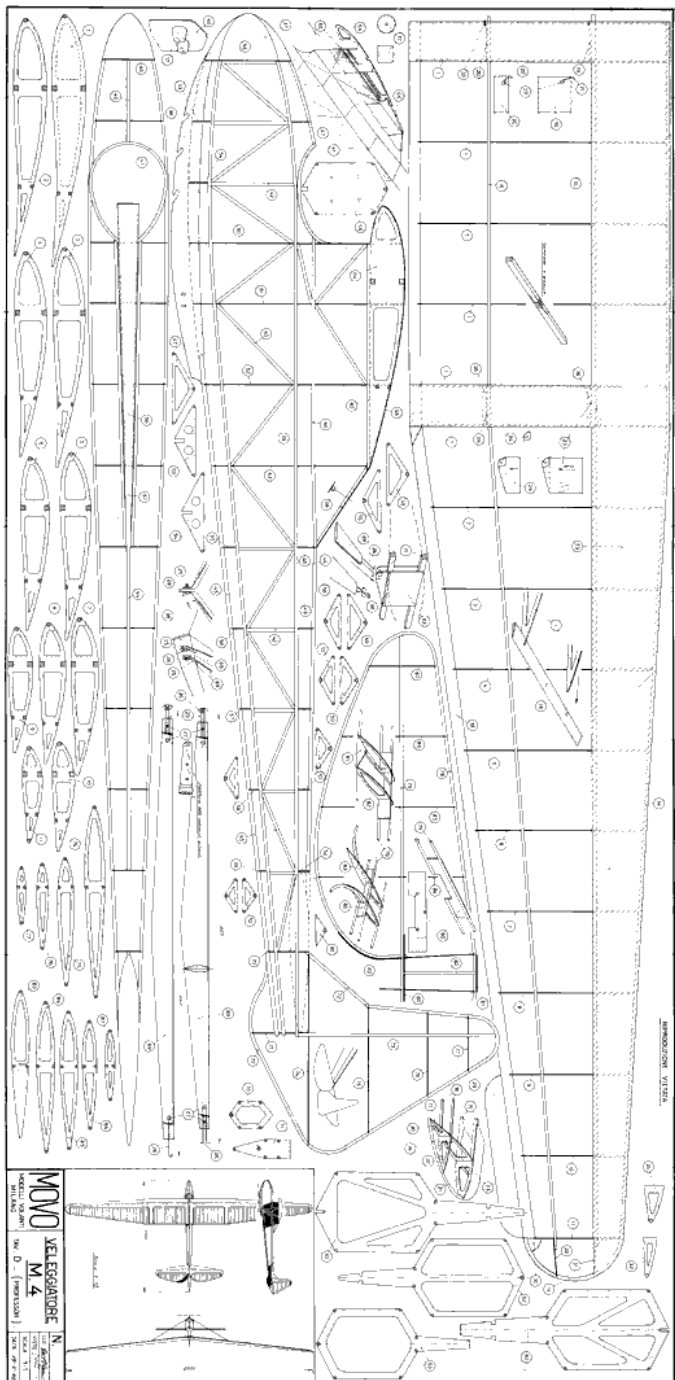
di oggi, questo veleggiatore di mt 2,50 di apertura, dovrebbe destare l'interesse di chi si dedica alla riproduzione di veleggiatori d'epoca.

Il trittico e due belle viste dal materiale illustrativo dei cataloghi MOVÒ danno un'idea della buona estetica del modello. L'M 4 era costruito in materiali nazionali quali il compensato di betulla,



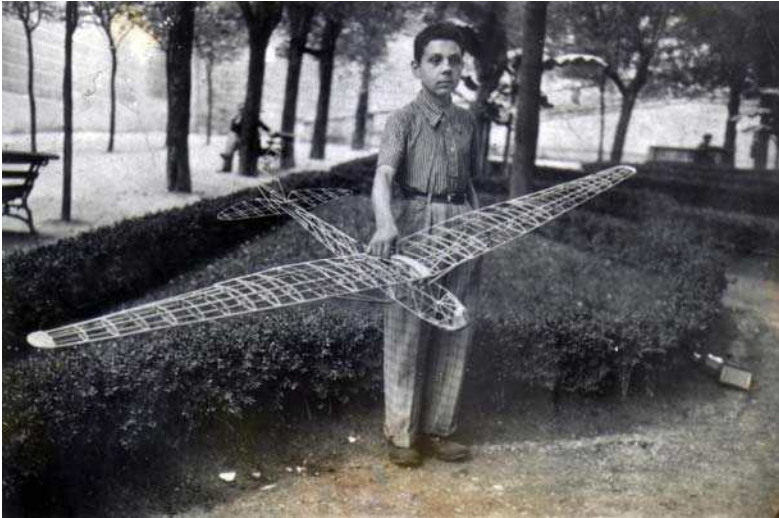
tondini e tranciato di pioppo, taglio. Per passare ad una eventuale costruzione in balsa occorrerà naturalmente adattare le sezioni dei componenti. Si provvederà poi alla ricopertura del bordo d'entrata delle ali in balsa e non in cartoncino. Buona attenzione richiede il fissaggio delle ali, affidato ad una controventatura lavorante. Non sono infatti previste baionette, ma solo piccoli riscontri delle semiali che si infilano nelle centine della 'pinna'. Per maggiore sicurezza suggeriremmo, pur affidando ai puntoni in legno duro il lavoro di reggere l'ala, di prevedere ugualmente una coppia di modeste baionette di riscontro fissate alle ordinate che formano la pinna. La tavola in scala 1:1 è disponibile presso la segreteria di SAM 2001.

*Daniele Vescovi  
giugno 2015*

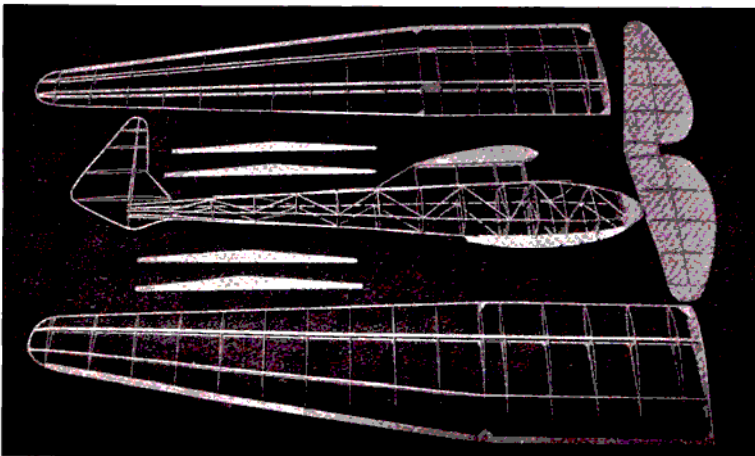


La tavola in scala 1:1 del veleggiatore M 4 'Professor' compare presso la MOVO nel 1941. Venne rifatta da Arve Mozzarini nel 1946 ed è questa l'edizione qui rappresentata e che può essere fornita a richiesta. Degno di nota il profilo alare, che è un EIFFEL 400 saggiamente un po' inspessito verso la coda. La MOVO prometteva un tempo di volo medio di 4' (niente male ), probabilmente con un cavo di 100 metri

## MOVO M4 'Professor' - piccolo album



Gino Ursicino a 16 anni nel 1939 col suo MOVO M 4

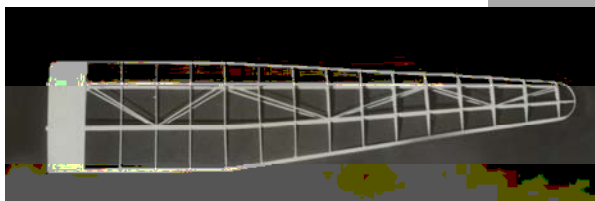


*'Movo M-4 glider before covering built by Paolo Riboli and flown at the vintage meeting held at Udine in Northern Italy (See text).*

da *Aeromodeller* dell' aprile 1985 un servizio di Roberto Marzoli  
con il MOVO M 4 di Paolo Riboli



Da Ivan Poloni : Riboli, Dionigi e Manzoni alle prese con l'M4 di Riboli (1984 ?)



dal catalogo *MOVO*: sopra, una prova, in Ditta, di diagonali alari antitorsione, poi non applicate.

dall'archivio *MOVO*, un'altra vista del grande veleggiatore

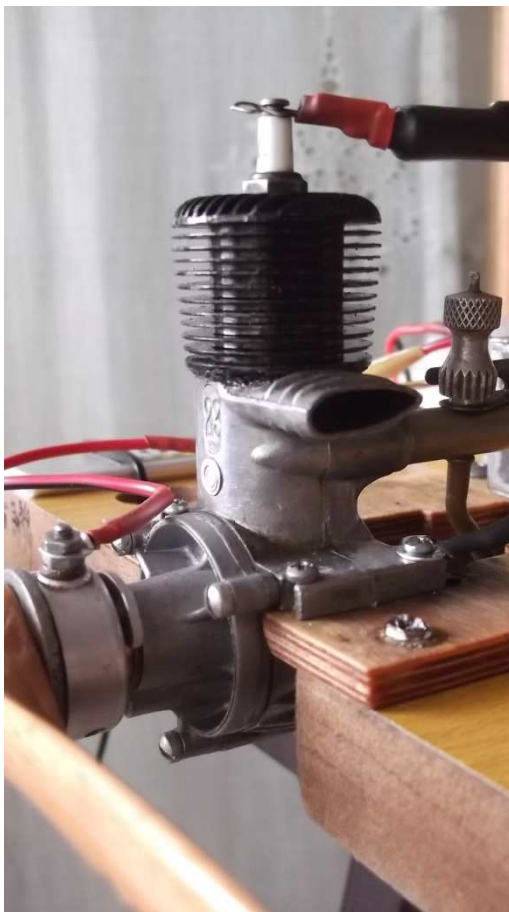


## Pensierino filosofico

Lo so che la maggior parte di voi lo ha riconosciuto ma, per chi non ne ha dimestichezza, dico che è un Ohlsson & Rice .23 spark, con data di produzione stimata dal precedente possessore attorno al 1947. L'ho comprato su E-Bay a 60 Euro, dopo una asta nemmeno particolarmente agguerrita. Forse perché un foro della flangia di fissaggio è saltato, chissà quando, a causa di un atterraggio duro od un decollo sbagliato. Succedeva e succede oggi, anche se hai un radiocomando che ti dovrebbe aiutare. E forse, è proprio per quel "difetto" che mi è piaciuto subito.

E' un sabato pomeriggio primaverile con la campagna romana in piena esplosione di verde. Porto il tavolino di prova in una strada di campagna che uso per le mie prove motore, lontano dalle case e poco fuori il mio quartiere. L'aria è tiepida e non ci sono particolari rumori intorno.

Da quando mi è arrivato, quindici giorni fa, complice il poco tempo a disposizione, non sono riuscito a metterlo in moto che per pochi secondi. Consumato il cicchetto, tutto tornava a tacere. E tutto senza capire perché, nonostante i controlli a tutto il controllabile. Chissà se anche il primo possessore ha avuto gli stessi miei problemi; sicuramente aveva la mia stessa tensione nello stomaco perché le cose non andavano come sperato. Sicuramente se lo sarà immaginato fissato su un suo modello in pieno decollo e perfetto in volo. Si alza una brezza profumata di erba e mi riprendo dai pensieri. Meno male che sono solo, altrimenti avrebbero visto un signore sulla cinquantina che fissa un tavolino pieghevole ai bordi di un campo; di certo una situazione preoccupante! Riempio il serbatoio ed apro lo spillo quel tanto da far bagnare il dito che chiude il venturi, girando l'elica. Attacco la batteria, anticipo quasi al massimo e do un paio di colpi all'elica. Sarà l'aria aperta, ed il motore parte ma si spegne dopo alcuni secondi. Capisco che è ingolfato e chiudo lo spillo; riprovo e, stavolta, il motore parte. Aggiusto un po' la carburazione e regolo





l'anticipo ed il motore comincia a cantare. A questo punto mi viene a galla un pensiero, cullato dal rumore regolare e per nulla fastidioso dell' O&R .23. Mentre lo guardo funzionare, luccicando sotto il sole, penso che quello che sto facendo lo ha già fatto anni fa qualcun altro. Come me ha tribolato per farlo partire, che lo ha montato su un modello costruito con entusiasmo, che lo ha visto decollare e ... cadere in malo modo, danneggiando una flangia.

Chissà se quell'episodio ha scoraggiato quello sconosciuto modellista o gli ha dato più stimolo per continuare? Non lo saprò mai. L'unica cosa che posso sapere è la sensazione che ha provato vedendolo in moto, la stessa che ho provato io. E' la stessa che provo quando guardo un mio modello che vola in termica e come lui, e mille altri, lo fisso come a volerlo cullare e proteggere. E' un po' come viaggiare nel tempo. Credo che questo sia il bello del nostro hobby.

Curzio Santoni

MODEL AIRPLANE NEWS JANUARY 1940 31

**CHRISTMAS SUGGESTION TO RELATIVES**  
*Jump all the "ordinaries" presents into the gift he REALLY wants!*

**SHOW THIS MESSAGE TO THE FAMILY**

**OHLSOON 23—**  
*today's finest Engineered little Motor!*

★ ★ Make this the Christmas HE'll always remember! Pool the family's usual presents into a gift that will go to any model builder's "speed and guts" wherever models are flown. For the Ohlsson 23 has the engineering and quality features he's looking for! Examine its craftsmanship today at model airplane dealers. Your own judgment will approve!

**\$16.50**  
*Complete ready to run*

**THERE'S ALWAYS ONE LEADER—THE NATIONAL CHAMPION**  
**OHLSOON RICE**  
*OHLSOON & RICE*  
**MANUFACTURING COMPANY**  
**OHLSOON MINIATURES**  
 81 Leading Dealers and Distributors  
 Throughout the World

Ohlsson & Rice Manufacturing Company  
 P. O. Box 1118  
 Los Angeles, Calif.  
 Please reply air mail, specifications and illustrated literature on  
 Ohlsson 23

Name \_\_\_\_\_  
 Address \_\_\_\_\_  
 City and State \_\_\_\_\_

1306 MARKET ST. • DEPT. SERVICE BUREAU • LOS ANGELES, CALIF.

L'Ohlsson & Rice .23 nella pubblicità del gennaio 1940 su Model Airplane News

## Viaggi modellistici in treno.

Il mio viaggio (pellegrinaggio?) a Modena per il Memorial Amato Prati è stato faticoso ma ho avuto anche una grossa ricompensa nel piacere degli incontri e delle chiacchiere. Non avevo programmato come arrivare dato che, per lunga consuetudine, prendevo la macchina e mi facevo la strada necessaria in grazia di Dio. Col procedere degli anni ho scoperto che la mia automobile, anche se già lungamente rodada, è in grado di portarmi dovunque mentre la mia macchina personale, le mie gambe ed i miei occhi soprattutto sono sempre meno disponibili. Così mi sono dovuto piegare ai mezzi di trasporto più usuali il che, spesso,



impone la necessità di dar fastidio agli amici locali quanto meno per sveltire i transiti fino ai luoghi degli incontri ma arrivando fino al limite di essere ospitato per la notte (e di cose del genere G.Mauro Castagnetti e Leonardo Garofali sono bene al corrente).

Gli aerei sono il mezzo più sbrigativo per viaggiare sulle distanze continentali a cui mi sono dovuto assuefare da quando sono tornato ad abitare in Sicilia mantenendo normali contatti col resto del mondo.

Fra le altre difficoltà del viaggio in aereo c'è che bisogna "viaggiare leggeri" nel senso che è sempre più inopportuno caricare il bagaglio nella stiva (non è sempre detto che lo si ritrovi tutto o in parte all'arrivo). Anche il bagaglio a mani non è una faccenda semplice se si viaggia con qualcuno dei nostri motoretti nella borsa.

Alcuni anni addietro, Ninetto era ancora fra noi, viaggiamo con faticosa regolarità fra l'aeroporto di Reggio Calabria e Roma per banali esigenze lavorative. La visita serale al 'presidente' era una piacevole parentesi in cui poter tirare il fiato dopo giornate asfissianti. Si parlava di motori, si mettevano le mani sui motori, anche miei ma più spesso altrui, si faceva salotto e si pianificava il 'lavoro' futuro.

Una sera dovevo tornare col volo 'Air Malta' che fa scalo a Reggio Calabria (l'ultimo volo utile per rientrare a casa anche se a notte fonda). La decisione di fissarmi quel volo, scomodo per molti versi, era stata presa autonomamente dall'ufficio viaggi che mi forniva (allora) i biglietti. Nello scomodo ci stava pure che dovevo transitare dal *check in* dei voli internazionali a Fiumicino che è sempre affollato all'inverosimile. Nella mia '24 ore' di pelle che fa parte del mio 'abbigliamento professionale' ci stava, dalla sera prima, il bicilindrico di Tortora che tornava a casa dopo una breve visita a Ninetto che, costruendosi il proprio, doveva verificare un paio di cose sul mio esemplare originale. Il treno di collegamento dalla stazione Termini mi aveva condotto in aeroporto con un margine di tempo ampio ma non di ore rispetto alla partenza. Purtroppo la fila davanti a me era molto lunga e ce n'era d'avanzo per diventare impazienti. Quando fu il mio turno svuotai le tasche fino all'ultimo spicciolo, posai sugli appositi vassoi chiavi, telefonino, cintura, orologio da polso ed occhiali e passai sotto il metal detector con fare sbrigativo. Rimasi ad aspettare il transito della


mia valigetta che però restava ferma dentro la macchina del controllo. Prima di avere avuto il tempo di protestare fui attorniato da quattro signori in divisa che mi chiesero senza complimenti da quale paese arabo venissi e dove stessi andando. Non ho mai ritenuto di somigliare ad uno svedese, ma ero sicuro che la cosa non dovesse essere importante e, comunque, avevo fra le mani biglietto e documento d'identità. Fra la stanchezza della giornata e la lunga coda ero già abbastanza seccato, così risposi ma-lauguratamente con una battuta che voleva servire a sorridere in modo da propiziare la soluzione di ogni equivoco. Dissi, sorridendo, che stavo tornando in 'Calabria Saudita' dove lavoravo da tanti anni. All'istante, senza sorrisi di alcuno genere, fui condotto in una saletta assieme alla mia povera borsa ancora chiusa, trasportata con grandi precauzioni.

La situazione appariva paradossale, quindi provai a spiegare che ero dipendente dall'unico ente energetico di diritto pubblico che rimane in Italia. Mi risero in faccia, sostenendo che i cittadini stranieri non possono lavorare in un ente di stato. Era già tardi, quindi non potevo manco telefonare alla mia segreteria. Tutti aspettavano non so chi e, nel frattempo, mi parve una buona idea continuare a spiegare con molta calma e tenendo le mani bene in vista (l'angoscia di tutti era palpabile e ci stavano troppe armi in giro) che ero un cittadino italiano che voleva solo tornarsene a casa. La farsa (si fa per dire) durò un tempo lunghissimo ma la faccenda cominciò a schiodare non dopo la mia minuziosa e reiterata perquisizione ma dopo l'esame del contenuto del mio portafogli da cui era venuto fuori, a parte il tesserino che mi qualifica per quel che sono (nessuno lo degnò di un'occhiata) anche quello di una organizzazione di volontariato cattolico di cui faccio parte da decenni. Sarà apparsa come una macchia insanabile nel mio profilo professionale di presunto bandito arabo. Finalmente potei chiedere di svuotare il contenuto della borsa su un tavolino. Si allontanarono tutti mentre si ammucchiavano sul tavolo calzini sporchi, camicie mal messe e le carte del lavoro tutte rigorosamente 'ufficiali'. Sul mucchio piombò pure il bicilindrico di Tortora rinvoltolato in un sacchetto trasparente. Lo mostrai ai presenti che ormai tenevano le armi a penzolini. Spiegai, con tutti i dettagli del caso, cosa fosse e perché fosse nella borsa. Il motore passò di mano in mano e qualcuno osservò che era 'carino'. Tornò la serenità ma assieme all'imbarazzo. Così, raccolsi quietamente le mie cose e mi avviai all'uscita cercando un mezzo di trasporto per il paese più vicino, dato che il mio volo era partito ed era l'ultimo. Nella mia memoria il bilancio dell'avventura rimase positivo, anche dopo aver pagato il biglietto del primo aereo del mattino e la notte d'albergo. Infatti sono ancora vivo ed a piede libero.

La morale della vicenda, ammesso che ce ne sia una, è che i motori per modellismo non possono viaggiare nel bagaglio della stiva degli aerei (troppo aleatorio) e neanche in quello a mano perché potrebbe essere complicato ed incerto passare i controlli di sicurezza.

Ciò posto rimane solo l'alternativa del treno, che impone un grave di più di fatica fisica e tempi infiniti. Peccato.

*Giacomo Mauro*

|   |                       |   |              |                            |   |  |
|---|-----------------------|---|--------------|----------------------------|---|--|
|  |                       | <b>Aero Club "F.Baracca"</b><br>LUGO di Romagna<br>Sezione AEROMODELLISMO                     |              |                            | A.I.A.S. - SAMITALIA<br>SAM 2001 - L'AQUILONE |  |
|   |                       |   |              |                            | 5 Luglio 2015                                 |  |
|   |                       | <b>RADUNO NAZIONALE</b><br><b>MODELLI OLD TIMER V.V.C.</b><br><b>Diciassettesima Edizione</b> |              |                            |   |  |
|   |                       | 1° lancio<br>tempo (sec.)   | 2° lancio    | Miglior Velocità<br>(Km/h) |   |  |
| <b>Gara GIP 46</b>  |                       |   |              |                            |   |  |
| 1   | CASTAGNETTI GIANMAURO | 24,51   | <b>22,78</b> | 158,033                    |   |  |
| 2   | CUPPINI MAURO         | = =   | <b>23,78</b> | 151,388                    |   |  |
| 3   | BUOSO GIANCARLO       | <b>24,73</b>  | 25,06        | 145,572                    |   |  |
| 4   | GAROFALI LEONARDO     | <b>25,12</b>  | 25,75        | 143,312                    |   |  |
| 5   | UGOLINI MASSIMO       | = =   | <b>30,66</b> | 117,417                    |   |  |
| 6   | ANGELONI SALVATORE    | 31,24   | <b>31,00</b> | 116,129                    | motore G20D                                   |  |
| 7   | CARBINI GIUSEPPE      | <b>33,31</b>  | 33,71        | 108,076                    |   |  |
| <b>Trofeo GAROFALI</b>  |                       |   |              |                            |   |  |
| 1   | MUZIO PIERO           | <b>20,97</b>  | = =          | 171,674                    |   |  |
| 2   | BUOSO GIANCARLO       | <b>22,95</b>  | 23,70        | 156,863                    |   |  |
| 3   | ROMAGNOLI GIGI        | 23,91   | <b>23,66</b> | 152,156                    |   |  |
| 4   | PELLICONI CARLO       | 24,35   | <b>23,94</b> | 150,376                    |   |  |
| 5   | UGOLINI MASSIMO       | 26,11   | <b>24,67</b> | 145,926                    |   |  |
| 6   | ANGELONI SALVATORE    | 25,49   | <b>25,12</b> | 143,312                    |   |  |
| 7   | GAROFALI LEONARDO     | 27,21   | <b>26,96</b> | 133,531                    |   |  |
| 8   | CARBINI GIUSEPPE      | 32,98   | <b>31,52</b> | 114,213                    |   |  |
| <b>WEATHERMAN SPEED</b>   |                       |   |              |                            |   |  |
| 1   | ANGELONI SALVATORE    | 3,5cc   | <b>15,94</b> | = =                        | 180,678                                       | Nuovo RECORD / nuovo rif. di categoria |
| 2   | CASTAGNETTI GIANMAURO | 2,5cc   | <b>17,76</b> | = =                        | 162,162                                       | 92,157% del rif.                       |
| 3   | ROMAGNOLI GIGI        | 2,5cc   | 22,81        | <b>22,47</b>               | 128,171                                       | 72,840% " "                            |
| n.c.  | ANGELONI SALVATORE    | 2,5cc   | = =          | = =                        | = =   |  |
| n.c.  | ANGELONI SALVATORE    | 10cc  | = =          | = =                        | = =   |  |



i tre della Weatherman:  
 Romagnoli (3°)  
 Angeloni (1°)  
 Castagnetti (2°)

## Note di un vincitore

Il 5 luglio a Lugo ho vinto la gara del ‘Trofeo Garofali’ che si svolge in più prove unitamente alle gare del GIP 46, mettendomi dietro Leonardo Garofali, Buoso, Castagnetti, Angeloni, Romagnoli, questi quelli che ricordo perché non ho ancora visto le classifiche.

Ho gareggiato con miscela FAI 80 -20 datami da un amico che per caso l’aveva nel camper. Tutti gli altri avevano il 20% minimo, poi 30 o 40% di nitro.... Sul G20, una riserva di quelli miei del 1966/67, avevo una volgarissima glow OPS media anni ‘80, esso aveva girato dopo il 1968 solo a terra alla gara GIP 46 e G20, tre anni orsono alla Malpensa.

Il modello, assiemato, tradizionalmente ovviamente, sulla base di un guscio e piano di coda usato nel 1974 a Treviso, con un OPS .15 corsa corta, valvola drum posteriore, accoppiamento A.B.Z.C., prototipo mai fatto in serie, con ali in alluminio, non lo feci volare avendo il comando non a posto ed il carrello che non mi convinceva. Sistemato il tutto



il modello vincitore del  
Trofeo Garofali



Piero Muzio

a tempo perso, ho sentito il richiamo della foresta ... pardon della pista di Lugo nel mitico aeroporto Francesco Baracca e dopo tanti vado non vado...vado anche perché nella notte del venerdì quasi insonne ho avuto l’incitamento di Amato Prati, il mio ‘maestro’, ovviamente a dimostrare la validità della vecchia scuola e da Sorino Garofali, un beffardo ironico commento, basato sul nostro vecchio rapporto sempre molto complicato.

Dopo molte difficoltà per poca dimestichezza ormai con tappo a vite, serbatoi, eliche, ogive e parti meccaniche in genere, trovati come ottimi collaboratori che ringrazio ancora Pelliconi padre e figlio con starter, cavi, manetta, il modello è stato posto sullo speciale carrello. Ultimo a volare dopo che tutti avevano già fatto primo e secondo lancio . Era quasi ora di pranzo ed alcuni commenti “facci vedere alla svelta cosa sai fare”...”abbiamo fame”... “decolli con quel coso (carrello) ?”, mi fecero rispondere al ravennate Baldini che “se Tommaso Pelliconi lo tira su dopo 5 metri di rullaggio, come da istruzioni, ce n’è abbastanza per tutti e per vincere”. Avviamento, lasciato ancora un poco più grassetto della prova a terra....

Occhiata al pilota, perché in questa gara il tempo viene preso dal momento del rilascio del modello, Tommaso sente il G20 che urla mica male e forse ancora prima dei 5 metri lo tira fuori dalla trappoletta, giro tirato, manopola al petto, quota perfetta, e vittoria ! Era il primo volo del modello, del motore su questo, del pilota, del carrello e di un'elica di Franco Cingolani, "Mastro Franco" di Montecassiano, in legno di carpino 5 3/4 x 6 1/2, preparata ed equilibrata ma mai provata.

Grassi, direttore di gara, mi ha detto che il secondo lancio non serviva, avendo già vinto, così adesso andiamo a mangiare... ho cercato Baldini...ma era già andato a mangiare ...

Grazie ad Amato ed anche a Sorino che mi hanno premiato per mano di Leonardo Garofali.

Adesso dovrò affinare il tutto per trovare il meglio!



**Leonardo Garofali, Muzio e Grassi**

*Piero Muzio*



il bellissimo PERES 1 di Marco e Laura, in attesa di collaudo

# APPELLO

Per puro caso, leggendo la rivistina americana TWITT (dedicata esclusivamente ai tuttala), sono venuto a conoscenza di una competizione che si svolge in Gran Bretagna, organizzata dalla BMFA (British Model Flying Association), in passato denominata SMAE (Society of Model Aeronautics Engineers). E' denominata "Universities and Schools Payload Challenge" e si svolge annualmente secondo specifiche che vengono emesse ogni anno.

L'edizione 2015 si è svolta il 27/28 giugno scorso sull'aeroporto di Elvington: la cronaca con i risultati sarà pubblicata quanto prima sul sito della BMFA.

Le specifiche per l'edizione 2016 saranno emesse nel Settembre prossimo.

Alle precedenti edizioni parteciparono anche squadre provenienti da Germania, Cina, Turchia.

Sarebbe molto interessante vedere anche qualche concorrente dall'Italia.

Data la mia età (90 tra qualche mese) non posso occuparmi della cosa; ho voluto comunque segnalare, auspicando che venga raccolta da qualcuno di buona volontà (scuola o costruttore).

Ovviamente bisogna tener conto che bisogna progettare un modello secondo prescrizioni ben precise, la qual cosa è ben diversa dall'assemblaggio di un modello da scatola di montaggio.

In calce sono elencati tutti i riferimenti necessari

Per ulteriori chiarimenti:

Manny Williamson, Development Office,

Tel.0116-2440028

Fax.0116-2440645

e-mail [admin@bmfa.org](mailto:admin@bmfa.org)

Riferimento: Universities and Schools Challenge

Tanti auguri ai costruttori di buona volontà che vorranno cimentarsi in questa sfida.

*Ferdi Galè*

[<ferdigale@gmail.com>](mailto:ferdigale@gmail.com)

*Dalla pagina <https://bmfa.org/Contests-Events/BMFA-Events/BMFA-University-Schools-Challenge-2015> potrete scaricare i regolamenti per l'anno in corso. Sono previste tre gare diverse: una di distanza, una di trasporto di palle da tennis e una di trasporto di carico massimo. (ndr)*

# FESTA DELL'ARIA

Milano, 16.05.2015

L'Istituto Superiore Aeronautico presso il quale si è svolta l'iniziativa si trova a Milano dalle parti della Rizzoli. Nel piazzale antistante figurano un G91Y dell'8° Stormo di base a Cervia, ed un MB 326. Purtroppo, come diceva Flaiano, siamo l'Italia dell'Inaugurazione e non della manutenzione ed i due prodotti della Fiat e della Macchi sono in mediocri condizioni. Detto questo, la Festa, fortemente voluta dalla Prof.ssa Laura Rigon si è svolta in un clima di grande partecipazione di ragazzi, genitori e professori, con un saluto del Preside. E' seguito un rinfresco. Essendo la prima edizione, esistevano incertezze organizzative sulla impostazione, poi si è scelto di mettere ogni organizzazione presente in un'aula. Dove ognuno si è organizzato secondo le proprie esigenze. Mi era stato chiesto di intrattenere i ragazzi su alcuni argomenti aeronautici ed aeromodellistici, in particolare sui motori, che sono la parte meno conosciuta dagli

ISS J.C. Maxwell  
via don G. Calabria, 2 - 20132 Milano  
tel. 022825958 fax: 022841996  
min017001@pec.istruzione.it  
C.F. 80124179152 - C.M. MITF01701D

Il giorno:  
**16 MAGGIO 2015**  
**FESTA DELL'ARIA**

Dalle ore 10.30 alle 17.00  
Con le seguenti iniziative:  
Concorso disegni biennio  
Concorso migliore aeromodello  
Mostra fotografica prima Guerra Mondiale (partecipazione 3<sup>a</sup> Cr)  
IFTS e droni  
Mostra foto museo aeronautico di Berlino

Interventi dell'aeromodelista Piero Muzio della SAM2001 - L'AQUILONE

Dalle 14.00 alle 14.30 - L'evoluzione del motore aeronautico dal primo volo di inizio '900 ai turbofan.

Dalle 15.00 alle 15.30 - L'aeromodellismo, l'aviazione.

Dalle 15.30 alle 16.00 - L'evoluzione del motore aeromodellistico nelle varie specialità e tipologie.

Con la partecipazione di:  
Aeronautica Militare  
Divecchi Italiani  
ITS Leonardo Moraglia  
Sostenitori

Autopiloti  
Italiensmeters  
Association

FIAMM  
Aero  
Modellismo

Preselezione  
Italiana  
Aero  
Modellismo

Giulia  
Cordara

Aeroclub  
Varese

CA  
Center air

BIVENTA  
PILOTA

FLIBO  
HELICOPTER  
SERVICES

TFCI

FTE Jerez  
Flight Training Europe

Pilot Training Network

AVIA

Aviazione

AVIA

AVIA



studenti.

Mi ero preparato una relazione sull'evoluzione del motore aeronautico, dagli inizi al turbo fan e vista da un aeromodellista, mentre per aviazione ed aeromodellismo ed evoluzione del motore aeromodellistico tutto era demandato ai modelli e motori presentati.

Ho chiesto la collaborazione di Carlo Panceri, che ha messo a disposizione due vincolati dell'Aeropiccola: il Trener con il



G20/23 e lo Stinson con il Barbini B 38.

Io ho portato il Lollo velocità classe B con il Supertigre .29 del 1963, terzo class. ai Campionati Italiani del '63 con 225 Km/h ed un vincolato con motore OPS .90 (15 cc) marino, il 20 cc OHC 4 tempi ed altri due motori della mia giovinezza: un G390 ed un ED 2,46 Racer, entrambi diesel.



Carlo Muzio mi ha dato il pulso tedesco di Rudy Schneider, presentato nel numero scor-

so del giornale con lo SLAR ed il Letmo.

Un altro amico che dovrebbe associarsi ha portato un bellissimo Siedel 9



cilindri 4 tempi a stella della cilindrata di 90 cc ed un turboreattore: è Antonio Colini.

Motori e modelli hanno riscosso molto interesse e molte sono state le informazioni richieste; la relazione è stata data alla Scuola, alla Prof.ssa Rigon, ed ai Proff. Fiorentini e Santoro, i più diretti interessati, da dare ai ragazzi, che hanno preso anche molte copie del volantino della SAM l'AQUILONE.

Motori e modelli hanno riscosso molto interesse e molte sono state le informazioni richieste; la relazione è stata data alla Scuola, alla Prof.ssa Rigon, ed ai Proff. Fiorentini e Santoro, i più diretti interessati, da dare ai ragazzi, che hanno preso anche molte copie del volantino della SAM l'AQUILONE.

La stessa relazione, che può essere usata per iniziative analoghe presso scuole ed istituti, è reperibile presso la segreteria di SAM 2001.

Una buona interessante esperienza, che ci auguriamo abbia un seguito.

*Piero Muzio*

## XIII° Campionato europeo IVANČICE - 22-27 giugno 2015



In questo XIII° Campionato Europeo in Repubblica Ceca, ad Ivančice, la natura del luogo ci ha offerto un grande spettacolo di bellezza.

Distese a perdita d'occhio di campi dorati di grano forte e rigoglioso, pennellate qua e là di verde boschivo, cielo di un celeste intenso che ospitava a volte, nel corso della giornata, nuvole dai svariati toni, dal bianco purissimo al grigio plumbeo. Abbiamo imparato, nel corso del Campionato, che quelle non erano manifestazioni ostili, ma la ricchezza di diversi scenari che la natura ci offriva. Non è mancata qualche goccia caduta dal cielo.



le magnifiche ragazze del balletto che hanno allietato l'apertura dei Giochi

In questo ambiente naturale è sorto un complesso di edifici prefabbricati, semplici e razionali, che comprendono la Club House, spazi polivalenti, sala riunione, soggiorni, cucine e vari servizi; in adiacenza alla cucina si radunavano in lunghe tavolate i gruppi degli amici a rifocillarsi, accompagnando tutto con gli immancabili calici di

birra.

Una curiosità: all'atto dell'ordine, per alleviarci l'attesa, ci consegnavano un segnalatore acustico che avvisava quando il pranzo era pronto per essere ritirato.

Distaccati si trovano i moduli abitativi per gli ospiti, l'hangar, la scuola per aeromodellisti, un'officina ed un gazebo pluriuso dove, tra l'altro, si è svolta la cena di chiusura del campionato. Tutto questo complesso insieme ai grandi spazi destinati al campeggio degli ospiti, ai parcheggi ed alla meravigliosa pista è stato battezzato, a buona ragione, "il paradiso degli aeromodellisti".

A guidare ed assistere i concorrenti, in numero di circa 160, per tutto il tempo delle gare è stata una organizzazione impeccabile, frutto della serietà, del senso di responsabilità ed aggiungerei dell'amor proprio. E proprio per questo le gare si sono svolte in un clima di partecipazione e di serenità che non è mancata nemmeno durante le lunghe e scrupolose verifiche che la commissione esaminatrice di tre addetti doveva eseguire sui modelli e sui motori dei primi classificati; ai motori, se necessa-



Paolo Montesi e Neil Sommerin

rio, veniva smontata la testata per le verifiche del caso.

Il Campionato si è svolto nella settimana dal 22 al 27 giugno.

Paragonando il numero degli iscritti per nazione, dobbiamo riconoscere che l'Italia si è comportata molto bene con le sue 21 presenze: infatti per numero di concorrenti risulta terza dopo la Repubblica Ceca (69 concorrenti) e la repubblica Slovacca (36 concorrenti).

Considerando i 160 modellisti iscritti, si deve



il Tiger Rag di G.Marco Canella

constatare che le categorie OTVR (105 iscritti) ed ELOT (96 iscritti) hanno di gran lunga superato le altre.

Non solo, ma nella OTVR è stato il modello italiano Balestruccio” (I-MACE 21 di Silvano Macera - 194-1) con i suoi 8 esemplari, a farla da padrone, aggiudicandosi anche il 1° ed il 2° posto, rispettivamente con Vladimir Kosteca (CZ) ed il nostro Filippo Bezzi. Un altro Balestruccio deve la sua presenza ad Ivančice, grazie all’infaticabile Luigi Binelli, che ha voluto completare, nonostante il tem-



▲  
Walther Gianati e  
◀ l’Airborn

po e la fatica, la serie dei lanci, provvedendo da solo alla posa ed al recupero del cavo.

L’ultimo lancio però è stato fatale al modello che, a causa di un forte colpo di vento, è

precipitato a terra avvolto nel cavo stesso. Binelli, nel raccogliarlo ormai a pezzettini, ha sorriso e, dimenticando il dispiacere, si è preparato serenamente a festeggiare, a cena, il suo 86° compleanno insieme agli amici. E’ da notare come nella OTVR, dopo il Balestruccio con i suoi 8 esemplari, seguono con qualche presenza i modelli: Sluka, Sokol, Arlik e Delphin; i rimanenti 50 modelli circa sono tutti esemplari unici, a dimostrare quanto sia varia e prolifica la produzione di modelli in quei paesi.

Molto suggestivo è stato il ‘fly-off’ della gara Texaco, anche perché si è svolto verso sera nell’ultimo giorno del Campionato. Sulla linea di partenza erano cinque concorrenti. Circa dieci minuti dopo il decollo, sotto un nuvolone grigio, ad una quota stratosferica erano rimasti il ‘Nimbus’ di Jozsef Acs e l’‘Airborn’ di Walther Gianati che, sdraiato sul prato, teneva saldamente la radio sulla pancia. I due modelli volavano in coppia nella stessa direzione sostenuti da fili invisibili che li tenevano inchiodati in quel punto del cielo. E’ stato uno spettacolo emozionante, tutti col naso all’insù in un silenzio generale!... Dopo circa trenta minuti questo incanto ha iniziato a vacillare

perché l'Airborn stava perdendo qualche filo... e dopo vari tentativi di trovare qualche complice lassù nel cielo ha iniziato la sua lenta discesa per posarsi dolcemente sul secondo gradino del podio. Bravo Walther!

L'Italia si è distinta per i risultati ottenuti e sul podio sono saliti:

- NMR - 1° Mario Carletti (Ohlsson)
- 2° Luigi Sola (Airborn)
- OTMR-C - 1° Luigi Sola (Bomber)
- NMR 2,5 - 1° Roberto Grassi (Cumulus)
- 1/2A Texaco - 1° Lorenzo Boccia (Pilade)
- OTVR - 2° Filippo Bezzi (Balestruccio)
- ELOT - 2° Rover Mersecchi (Ciclone)
- TEXACO - 2°

Walther Gianati  
(Airborn)

Una piccola nota curiosa: durante la premiazione della categoria NMR, con un podio tutto italiano, Franco Posa, turbato nella sua sensibilità nel vedere i vincitori che durante l'esecuzione dell'Inno di Mameli tenevano in mano le varie buste di plastica con i premi, è corso verso di loro liberandoli da quagli im-



il Nimbus di Jozsef Acs, vincitore della Texaco



Mario Carletti con l'Ohlsson, vincitore della NMR

pacci, permettendo loro di mettersi bene sull'attenti.

Il Campionato è stato rallegrato da due spettacoli: il primo all'inizio quando si sono esibite in gruppo le giovani ballerine con danze della loro tradizione, il secondo in chiusura con una bellissima battaglia aerea con aerei della 1<sup>a</sup> guerra mondiale, perfettamente riprodotti, che si sono esibiti in ardite evoluzioni.

Fuochi d'artificio hanno



119 (Repubblica Slovacca), ha preso l'iniziativa di invitare tutti i Presidenti delle SAM europee. Sia per conoscersi, sia per fare il punto sulla situazione della 'popolazione' dei modellisti SAM oltre a discutere di vari argomenti. Come presidente della SAM 2001 - l'Aquilone, ho sentito il dovere di essere presente a tale incontro,

anche perché ho pensato che fosse una buona occasione per presentare di nuovo l'idea della 'Giornata Mondiale dell'Aeromodellismo Storico'. Cosa che ho fatto donando a tutti i presenti un quadro, che ormai è diventato un'icona, con la foto di Middle Wallop e la favola dell'Ala di Luce', seguito da un mio saluto in inglese, letto da Nick Bruschi. Con un caloroso applauso tutti i presenti mi hanno rivolto un sentito apprezzamento.

L'impressione che ho ricevuto da questo XIII° Campionato è stata del tutto inaspettata. L'atmosfera che ha regnato per tutto il tempo delle gare non è stata quella che solitamente si vive durante le competizioni, ove generalmente i concorrenti fanno vita a sé, presi dai loro problemi.

A Ivančice invece, in ogni momento si è avvertita una profonda partecipazione a coesione tra tutti i presenti (anche non modellisti), animati da quella forza istintiva che è l'amore per il volo; questo traspariva dai volti, dai comportamenti e dalle parole, il tutto immerso in un a quantità di colori, di festa e di serenità.

Ed è stato come praticare una Fede.

Grazie

incoronato la manifestazione.

Nella prima serata c'è stato l'incontro dei Presidenti delle SAM europee e i rappresentanti del Comitato. Per la prima volta, Fero Swiety, Presidente del Comitato Europeo e Presidente della SAM



*Paolo Montesi*



Repubblica Ceca: 69, Francia: 1

veleggiatori  
italiani: un F.D.15  
e un Balestruccio ▶



▲  
immagini:  
◀ i veleggiatori

# XIII° Campionato europeo - IVANČICE - 22-27 giugno 2015

## LE CLASSIFICHE

ALOT Iscritti: 41 - Classificati: 25 - Spareggio: 6 - Squalificati: 2

| Concorrente      | Modello  | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Gyorgy Berko     | Stardust | 600       | 600       | 566       | 600       | 729    | 2529   | 1      |
| Laszlo Torok     | Pelikan  | 331       | 600       | 600       | 600       | 646    | 2446   | 2      |
| Mirek Cip        | Langosta | 600       | 600       | 0         | 600       | 584    | 2384   | 3      |
| Mario Gialanella | Stardust | 433       | 600       | 600       | 600       | 0      | 1800   | 4      |
| Peter Epacher    | Cumulus  | 600       | 600       | 533       | 600       | 0      | 1800   | 4      |
| Roberto Grassi   | Langosta | 302       | 600       | 470       | 600       |        | 1670   | 9      |
| G. Marco Canella | Playboy  | 266       | 284       | 600       | 600       |        | 1484   | 16     |
| Bruno Scordo     | Playboy  | 467       | 542       | 218       | 0         |        | 1227   | 22     |

ELOT Iscritti: 93 - Classificati: 71 - Spareggio: 18

| Concorrente      | Modello       | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Istvan Korno     | Ciclone       | 600       | 600       | 485       | 600       | 1402   | 3202   | 1      |
| Rover Mersecchi  | Ciclone       | 600       | 600       | 600       | 0         | 1238   | 3038   | 2      |
| Frantisek Cerny  | Vega7         | 600       | 600       | 541       | 600       | 1235   | 3035   | 3      |
| Bence Balogh     | Colossus V.   | 425       | 600       | 600       | 600       | 1226   | 3026   | 4      |
| Jozsef Nemeth    | Albatross     | 600       | 600       | 600       | 0         | 1223   | 3023   | 5      |
| Zoltan Wadovich  | Bomber        | 600       | 600       | 600       | 0         | 1052   | 2852   | 6      |
| KLadislav Ucnay  | FU-BAR 36     | 426       | 600       | 600       | 600       | 1040   | 2840   | 7      |
| Gyorgy Berko     | Playboy       | 600       | 600       | 600       | 0         | 987    | 2787   | 8      |
| Jaroslav Janosek | Playboy       | 497       | 600       | 600       | 600       | 943    | 2743   | 9      |
| Mario Carletti   | Blitzbuggy    | 600       | 600       | 600       | 600       | 939    | 2739   | 10     |
| Jozef Barcik     | Ciclone       | 524       | 600       | 600       | 600       | 907    | 2707   | 11     |
| Frantisek Machac | Pencil        | 600       | 440       | 600       | 600       | 787    | 2587   | 12     |
| Juraj Tinka      | Vega 7        | 475       | 600       | 600       | 600       | 786    | 2586   | 13     |
| Frantisek Broz   | Vega 7        | 600       | 600       | 600       | 0         | 759    | 2559   | 14     |
| Jan Gerza        | West Wind     | 600       | 541       | 600       | 600       | 647    | 2447   | 15     |
| Fritz Mang       | Pelikan       | 493       | 600       | 600       | 600       | 557    | 2357   | 16     |
| Juraj Tinka      | Eros          | 600       | 443       | 600       | 600       | 0      | 1800   | 17     |
| Ulf Mett         | ETB 42        | 468       | 600       | 600       | 600       | 0      | 1800   | 17     |
| Roberto Grassi   | Langosta      | 520       | 600       | 600       | 513       |        | 1720   | 24     |
| Francesco Posa   | Schmid        | 330       | 423       | 600       | 600       |        | 1623   | 32     |
| Luigi Sola       | Playboy cabin | 600       | 379       | 320       | 600       |        | 1579   | 33     |
| Bruno Scordo     | Playboy       | 391       | 582       | 333       | 600       |        | 1573   | 34     |
| Bruno Scordo     | Playboy       | 336       | 600       | 375       | 358       |        | 1333   | 46     |

EL.RUBBER Iscritti: 34 - Classificati: 32 - Spareggio: 5

| Concorrente      | Modello      | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|------------------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Jaroslav Smehlik | Vega 5       | 420       | 420       | 420       | 0         | 835    | 2095   | 1      |
| Frantisek Broz   | Vega 3       | 420       | 420       | 420       | 0         | 728    | 1988   | 2      |
| Gabor Pasztor    | Csoda        | 420       | 379       | 420       | 420       | 615    | 1875   | 3      |
| Laszlo Torok     | Rainbow      | 420       | 420       | 420       | 0         | 522    | 1782   | 4      |
| Vladimir Valenta | Vega 5       | 420       | 420       | 420       | 0         | 0      | 1260   | 5      |
| Jose Manule Rojo | SS 1         | 420       | 401       | 319       | 335       |        | 1156   | 9      |
| Walter Gianati   | Lanzo Wake   | 420       | 323       | 308       | 356       |        | 1099   | 11     |
| Mario Gialanella | Lanzo Record | 0         | 392       | 271       | 228       |        | 891    | 20     |
| Luigi Binelli    | Pinnuto      | 167       | 150       | 0         | 0         |        | 317    | 31     |
| Mario Gialanella | Ellila       |           |           |           |           |        |        | nc     |

NMR 2,5 Iscritti: 24 - Classificati: 18

| Concorrente        | Modello        | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|--------------------|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Roberto Grassi     | Cumulus        | 253       | 360       | 360       | 360       |        | 1080   | 1      |
| Jose Manuel Rojo   | Dixielander    | 360       | 276       | 315       | 360       |        | 1035   | 2      |
| Stefan Grilz       | Playboy Jr     | 224       | 172       | 360       | 360       |        | 944    | 3      |
| Walter Gianati     | Anzac          | 360       | 187       | 204       | 327       |        | 891    | 4      |
| Gian Marco Canella | Mini Hogan     | 148       | 227       | 192       | 279       |        | 698    | 7      |
| Francesco Posa     | Schmid         | 118       | 69        | 360       | 149       |        | 627    | 9      |
| Luigi Sola         | Bomber         | 109       | 128       |           |           |        | 237    | 17     |
| Luigi Sola         | Super Kentucky |           |           |           |           |        |        | nc     |



NMR

Iscritti: 18 - Classificati: 15 - Spareggio: 4

| Concorrente         | Modello     | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|---------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Mario Carletti      | Ohlsson     | 360       | 360       | 223       | 360       | 407    | 1487   | 1      |
| Luigi Sola          | Airborn     | 360       | 59        | 360       | 360       | 346    | 1426   | 2      |
| Domenico Bruschi    | Herky       | 221       | 360       | 360       | 360       | 221    | 1301   | 3      |
| Gabriele Montebelli | Airborn     | 360       | 360       | 360       | 0         | 191    | 1271   | 4      |
| Jose Manuel Rojo    | Dixielander | 338       | 360       | 194       | 360       |        | 1058   | 5      |
| Walter Gianati      | Cloudster   | 159       | 235       | 347       | 318       |        | 900    | 6      |
| Giorgio Crismani    | Tony        | 142       | 326       | 0         | 203       |        | 671    | 10     |
| Tiziano Bortolai    | PE 44 Cobra | 190       | 132       | 135       | 209       |        | 534    | 12     |
| Luigi Sola          | Ramrod      | 132       | 0         | 0         | 0         |        | 132    | 15     |

OTMR AB

Iscritti: 28 - Classificati: 12 - Squalificati: 1

| Concorrente        | Modello   | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Ladislav Kulhavy   | Antares   | 480       | 412       | 249       | 1         |        | 1141   | 1      |
| Miroslav Dvoracek  | Pluto     | 191       | 294       | 240       | 155       |        | 725    | 2      |
| Josef Basta        | Antares   | 258       | 238       | 170       | 227       |        | 723    | 3      |
| Roberto Grassi     | JU-2      | 300       | 214       | 199       | 192       |        | 713    | 4      |
| Gian Marco Canella | Tiger Rag | 200       | 76        | 0         | 0         |        | 276    | 10     |
| Domenico Bruschi   | Kerswap   |           |           |           |           |        |        | nc     |
| Tiziano Bortolai   | Kerswap   |           |           |           |           |        |        | nc     |
| Lorenzo Boccia     | Pilade    |           |           |           |           |        |        | nc     |
| Francesco posa     | Schmid    |           |           |           |           |        |        | nc     |

TEXACO

Iscritti: 56 - Classificati: 33 - Flyoff: 5

| Concorrente          | Modello       | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|----------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Jozsef Acs           | Nimbus        | 1800      | 900       |           |           | 2033   | 3833   | 1      |
| Walter Gianati       | Airborn       | 914       | 1314      | 1800      |           | 1754   | 3554   | 2      |
| Ladislav horak       | Lanzo bomber  | 1800      |           |           |           | 708    | 2508   | 3      |
| Miroslav Camaj       | Lanzo Bomber  | 1800      |           |           |           | 631    | 2431   | 4      |
| Dalibor Blazek       | Super Demon   | 914       | 700       | 1800      |           | 151    | 1951   | 5      |
| Luigi Binelli        | Il Duca       |           | 1749      | 1010      |           |        | 1749   | 7      |
| Massimo Imoletti     | PB-2          | 1304      | 507       | 1244      |           |        | 1304   | 13     |
| Jose Manuel Rojo     | Airborn       | 904       | 572       | 776       |           |        | 904    | 18     |
| Lorenzo Boccia       | Gool          | 778       | 697       | 823       |           |        | 823    | 22     |
| Luigi Binelli        | Yankee        | 736       |           |           |           |        | 736    | 26     |
| Gabriele Montebelli  | Dallaire sp.  | 340       | 426       | 664       |           |        | 664    | 28     |
| Lorenzo Lisini Baldi | Playboy       | 528       | 382       | 386       |           |        | 528    | 31     |
| Luigi Sola           | Playboy cabin | 473       | 256       |           |           |        | 473    | 32     |
| Fabrizio Landini     | Ohlsson       | 42        |           |           |           |        | 42     | 33     |
| Tiziano Bortolai     | Bomber        |           |           |           |           |        |        | nc     |
| Federico Bernardi    | Ohlsson       |           |           |           |           |        |        | nc     |
| Massimo Imoletti     | Gool          |           |           |           |           |        |        | nc     |

1/2A TEXACO

Iscritti: 48 - Classificati: 34 - Squalificati: 2

| Concorrente         | Modello     | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|---------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Lorenzo Boccia      | Pilade      | 900       | 0         | 898       | 900       |        | 2698   | 1      |
| Stefan Mokran       | Top Banana  | 744       | 692       | 900       | 900       |        | 2544   | 2      |
| Rastislav Madera    | San José    | 900       | 900       | 657       | 635       |        | 2457   | 3      |
| Ulf Mett            | ETB 42      | 631       | 900       | 900       | 0         |        | 2431   | 4      |
| José Manuel Rojo    | Kerswap     | 226       | 610       | 858       | 0         |        | 1694   | 12     |
| Gabriele Montebelli | Airborne    | 615       | 423       | 336       | 445       |        | 1483   | 19     |
| Tiziano Bortolai    | Flamingo    | 62        | 145       | 836       | 455       |        | 1436   | 20     |
| Gian Marco Canella  | Dallaire S. | 312       | 271       | 350       | 602       |        | 1264   | 22     |
| Lorenzo Boccia      | Movo M.18   | 268       | 0         | 0         | 0         |        | 268    | 32     |
| Gaetano Fratini     | Scalatore   |           |           |           |           |        |        | nc     |
| Roberto Grassi      | Yankee      |           |           |           |           |        |        | nc     |

SPEED 400

Iscritti: 73 - Classificati: 55

| Concorrente      | Modello       | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Jan Gerza        | Strato Streak | 900       | 900       | 0         |           |        | 1800   | 1      |
| Dalibor Spacek   | Sirius        | 482       | 900       | 895       |           |        | 1795   | 2      |
| Juraj Tinka      | Eros          | 862       | 900       | 715       |           |        | 1762   | 3      |
| Lorenzo Boccia   | Movo M.18     | 311       | 900       | 549       |           |        | 1449   | 14     |
| Jose Manuel Rojo | Kerswap       | 429       | 654       | 700       |           |        | 1354   | 17     |
| Mario Gialanella | Siné          | 379       | 243       | 265       |           |        | 644    | 49     |
| Mario Gialanella | Strato Streak |           |           |           |           |        |        | nc     |

EL.RUBBER

Iscritti: 34 - Classificati: 32 - Spareggio: 5

| Concorrente      | Modello      | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|------------------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Jaroslav Smehlik | Vega 5       | 420       | 420       | 420       | 0         | 835    | 2095   | 1      |
| Frantisek Broz   | Vega 3       | 420       | 420       | 420       | 0         | 728    | 1988   | 2      |
| Gabor Pasztor    | Csoda        | 420       | 379       | 420       | 420       | 615    | 1875   | 3      |
| Laszlo Torok     | Rainbow      | 420       | 420       | 420       | 0         | 522    | 1782   | 4      |
| Vladimir Valenta | Vega 5       | 420       | 420       | 420       | 0         | 0      | 1260   | 5      |
| Jose Manule Rojo | SS 1         | 420       | 401       | 319       | 335       |        | 1156   | 9      |
| Walter Gianati   | Lanzo Wake   | 420       | 323       | 308       | 356       |        | 1099   | 11     |
| Mario Gialanella | Lanzo Record | 0         | 392       | 271       | 228       |        | 891    | 20     |
| Luigi Binelli    | Pinnuto      | 167       | 150       | 0         | 0         |        | 317    | 31     |
| Mario Gialanella | Ellila       |           |           |           |           |        |        | nc     |

1/2A TEXACO

Iscritti: 48 - Classificati: 34 - Squalificati: 2

| Concorrente         | Modello     | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|---------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Lorenzo Boccia      | Pilade      | 900       | 0         | 898       | 900       |        | 2698   | 1      |
| Stefan Mokran       | Top Banana  | 744       | 692       | 900       | 900       |        | 2544   | 2      |
| Rastislav Madera    | San José    | 900       | 900       | 657       | 635       |        | 2457   | 3      |
| Ulf Mett            | ETB 42      | 631       | 900       | 900       | 0         |        | 2431   | 4      |
| José Manuel Rojo    | Kerswap     | 226       | 610       | 858       | 0         |        | 1694   | 12     |
| Gabriele Montebelli | Airborne    | 615       | 423       | 336       | 445       |        | 1483   | 19     |
| Tiziano Bortolai    | Flamingo    | 62        | 145       | 836       | 455       |        | 1436   | 20     |
| Gian Marco Canella  | Dallaire S. | 312       | 271       | 350       | 602       |        | 1264   | 22     |
| Lorenzo Boccia      | Movo M.18   | 268       | 0         | 0         | 0         |        | 268    | 32     |
| Gaetano Fratini     | Scalatore   |           |           |           |           |        |        | nc     |
| Roberto Grassi      | Yankee      |           |           |           |           |        |        | nc     |

NMR

Iscritti: 18 - Classificati: 15 - Spareggio: 4

| Concorrente         | Modello     | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|---------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Mario Carletti      | Ohlsson     | 360       | 360       | 223       | 360       | 407    | 1487   | 1      |
| Luigi Sola          | Airborn     | 360       | 59        | 360       | 360       | 346    | 1426   | 2      |
| Domenico Bruschi    | Herky       | 221       | 360       | 360       | 360       | 221    | 1301   | 3      |
| Gabriele Montebelli | Airborn     | 360       | 360       | 360       | 0         | 191    | 1271   | 4      |
| Jose Manuel Rojo    | Dixielander | 338       | 360       | 194       | 360       |        | 1058   | 5      |
| Walter Gianati      | Cloudster   | 159       | 235       | 347       | 318       |        | 900    | 6      |
| Giorgio Crismani    | Tony        | 142       | 326       | 0         | 203       |        | 671    | 10     |
| Tiziano Bortolai    | PE 44 Cobra | 190       | 132       | 135       | 209       |        | 534    | 12     |
| Luigi Sola          | Ramrod      | 132       | 0         | 0         | 0         |        | 132    | 15     |

OTMR-C

Iscritti: 17 - Classificati: 13

| Concorrente         | Modello         | 1° lancio | 2° lancio | 3° lancio | 4° lancio | flyoff | totale | Class. |
|---------------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|
| Luigi Sola          | Bomber          | 480       | 480       | 331       | 0         |        | 1291   | 1      |
| Ladislav Kulhavy    | Colossus V      | 0         | 480       | 254       | 452       |        | 1186   | 2      |
| Karel Slupsky       | Gladiator       | 480       | 237       | 385       | 200       |        | 1102   | 3      |
| Gian Marco Canella  | Dallaire sport. | 473       | 160       | 155       | 254       |        | 887    | 6      |
| Domenico Bruschi    | Herky           | 480       |           |           |           |        | 480    | 8      |
| Gabriele Montebelli | Airborne        | 293       |           |           |           |        | 293    | 9      |
| Walter Gianati      | RC.9            | 239       |           |           |           |        | 239    | 11     |
| Tiziano Bortolai    | Pilade          | 190       |           |           |           |        | 190    | 12     |
| Jose Manuel Rojo    | Movo M.18       |           |           |           |           |        |        | nc     |

OTVR

Iscritti: 87 - Classificati: 63 - Spareggio: 2

| Concorrente       | Modello      | 1° l. | 2° l. | 3° l. | 4° l. | 5° l. | 6° l. | flyoff | totale | Class. |
|-------------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| Vladimir Kostecka | Balestruccio | 300   | 300   | 211   | 300   | 0     | 0     | 281    | 1181   | 1      |
| Filippo Bezzi     | Balestruccio | 300   | 128   | 300   | 288   | 300   | 0     | 182    | 1082   | 2      |
| Kalman Gelencsér  | JU-52        | 300   | 263   | 300   | 255   | 295   | 219   |        | 895    | 3      |
| Royer Mersecchi   | Balestruccio | 300   | 300   | 265   | 217   | 213   | 177   |        | 865    | 8      |
| Luigi Binelli     | Balestruccio | 300   | 217   | 195   | 0     | 169   | 0     |        | 712    | 22     |
| Francesco Posa    | Astrale      | 238   | 130   | 123   |       |       |       |        | 491    | 47     |
| Walter Gianati    | E.C. 28/44   | 162   | 90    |       |       |       |       |        | 252    | 59     |
| Gaetano Fratini   | EC 28        |       |       |       |       |       |       |        |        | nc     |
| Gaetano Fratini   | Paragon      |       |       |       |       |       |       |        |        | nc     |

## CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2015

|           |                     |  |                    |             |
|-----------|---------------------|--|--------------------|-------------|
| 8 Feb     | Zanica BG           | Tavolettata VVC                        | P. Riboli          | 035-657079  |
| 21/22 Feb | Verona              | Model Expo Italy                       | G. Carbini         | 0424-32058  |
| 29 Mar    | Pian del Lago Siena | Coppa Pianigiani Tex-1/2ATex-OTE-1/2EL | F. Landini         | 331-7539300 |
| 29 Mar    | Rovereto TN         | Rovereto U-control Raduno              | M. Gardumi         | 337-454668  |
| 11 Apr    | Modena              | Raduno motori Amato Prati              | T. Bortolai        | 347-0756660 |
| 12 apr    | Sassuolo            | Raduon VVC - GIP-46 - Weatherman       | G. Castagnetti     | 335-6227865 |
| 12 Apr    | Fiano Romano        | Coppa Tevere                           | C. Santoni         | 335-1165277 |
| 19 Apr    | Rovigo Villadose    | Giornata voli silenziosi               | L. Bagatin         | 347-9496520 |
| 25 Apr    | Carpi MO            | 5° trofeo Coristi                      | M. Tirelli         | 059-343463  |
| 26 Apr    | Terni               | Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL             | G. Rosati          | 338-6415744 |
| 26 Apr    | Chiasiellis UD      | 1^ Gara Cisalpino VVC                  | M. Giroto          | 335-1318415 |
| 24/26 Apr | Ghisalba            | 6° Vintage meeting tour 1960-1993      | A. Vavassori       | 329-8630495 |
| 17 Mag    | Nove VI             | Raduno VVC e gara GIP-46               | P. Carbini         | 0424-35058  |
| 10 Mag    | Rovigo Villadose    | Gran Premio del nocino                 | L. Bagatin         | 347-9496520 |
| 10 Mag    | Roma Sorci Verdi    | Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL             | P. Pasquali        | 335-1165277 |
| 24 Mag    | Cento FE            | Coppa Cento ali                        | Civolani-Passerini |             |
| 24 Mag    | S.G. Valdarno AR    | Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL             | M. Massi           | 338-6283318 |
| 24 Mag    | Valenza AL          | 2^ Gara Cisalpino e CI VVC F2B         |                    |             |
| 31 Mag    | Vergiano RN         | Coppa Falchi                           | D. Bruschi         | 0549-903375 |
| 7 giu     | Vespolate NO        | Raduno OT & Nostalgia - M-41           | P. Riboli          | 035-657079  |
| 13 giu    | Parma               | Memorial Longagnani Saccani            | G. Colla           | 0521-821465 |
| 14 giu    | Valdagno VI         | 3^ Gara Cisalpino e CI VVC F2B         | G. Zenere          | 335-6130031 |
| 13/14 Giu | Ozzano Emilia BO    | Radio Model Show                       |                    |             |
| 20/21 giu | Cirié TO            | Campionato It e 1^ World Cup VVC       |                    |             |
| 22/27 Giu | Brno Rep. Ceca      | Campionato Europeo OT RC               |                    |             |
| 28 Giu    | Campo Felice AQ     | Raduno gare postali VL                 | C. Santoni         | 335-1165277 |
| 3/5 Lug   | Gualdo Cattaneo PG  | 6° Vintage meeting tour 1960-1993      | C. Giustozzi       | 393-9772747 |
| 5 Lug     | Montalto Pavese     | Veleggiatori OT in pendio - M-41       | P. Riboli          | 035-657079  |
| 5 Lug     | Lugo RA             | Raduno VVC, Vel OT e GIP-46            | L. Lanzoni         | 368-607198  |
| 12 Lug    | Udine               | Raduno OT formula sport                | B. Chiaranti       |             |
| 19 Lug    | Arezzo              | Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL             | A. Comanducci      |             |
| 22 Ago    | Pavullo MO          | Raduno Frignano                        | W. Gorzanelli      | 347-5547369 |
| 30 Ago    | Campo Felice AQ     | Concorso Nazionale VL + RC sport       | G. Fratini         | 388-1963635 |
| 6 Set     | Valle Gaffaro FE    | SAM MODEL DAY                          | M. Baccello        | 331-3603841 |
| 13 Set    | Chiasiellis UD      | Raduno VVC e GIP-46                    | M. Giroto          | 335-1318415 |
| 12/13 Set | Lugo RA             | Campionato It e 2^ World Cup VVC       | L. Lanzoni         | 368-607198  |
| 19/20 Set | Aguscello FE        | Concorso Nazionale OT/RA - Ala di Luce | R. Grassi          | 335-8269640 |
| 18/20 Set | S.G. Valdarno AR    | 6° Vintage meeting tour 1960-1993      | M. Massi           | 338-6283318 |
| 27 Set    | Palosco BG          | Raduno OT & Nostalgia - M-41           | P. Riboli          | 035-657079  |
| 27 Set    | Desio MB            | 4^ Gara Cisalpino VVC                  |                    |             |
| 4 Ott     | Siena               | Coppa Rorre del Mangia                 | F. Landini         | 331-7539300 |
| 11 Ott    | Roma                | Trofeo Ehling gara postale 1/2Atex     | C. Santoni         | 335-1165277 |
| 18 Ott    | S.G. Valdarno AR    | Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL             | M. Massi           | 338-6283318 |
| 25 Ott    | Udine               | Coppa Julia Tomboy - Civy Boy 1/2Atex  | B. Chiaranti       |             |
| 1 Nov     | Rieti               | Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL             | D. Ruggeri         | 349-5924869 |
| 14/15 Nov | Cartigliano VI      | Convegno Motori Ninetto Ridenti        | P. Carbini         | 0424-35058  |
| 29 Nov    | Desenzano BS        | VII^ Mercatino volante                 | F. Filippetti      | 328-2852505 |

**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.: 5333 1710 0423 0292 - 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%)

Intestataro: Giuseppe Carbini

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

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

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

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

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

### ISTRUZIONI PER L'USO

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



GIOR. XX.

L'AEROPLANO ITALIANO A REAZIONE • CAPRONI CAMPINI •

**l'Aquilone n.7 del 1942**