

# L'ALCANTONE

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

**Numero 86**

**Luglio - Agosto 2016**



**il GIP 46 di Franco Castro**



# L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: [www.sam2001.it](http://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 Cârбини**  
Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa  
Tel. 0424.350.58  
Cell. 340-3541669  
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pierangelo 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

## SOMMARIO

- Dalla Redazione	<i>D. Vescovi</i>	pag. 1
- La penna al Segretario	<i>P. Carbini</i>	" 2
- Riceviamo e pubblichiamo	<i>D. Vescovi</i>	" 3
- Tornio Club - Il Mirus Senior	<i>P. Carbini</i>	" 7
- L'A.P.13 e il PERES I	<i>M. Pagani</i>	" 9
- Giochi della gioventù	<i>D. Vescovi</i>	" 11
- Mino De Felice	<i>F. Posa</i>	" 13
- Aeromodellisti a Guidonia	<i>P. Carbini</i>	" 15
- Il motomodello MOVO M.30	<i>D. Vescovi</i>	" 19
- Note sul veleggiatore FD.15	<i>G. Lusso</i>	" 23
- GIP.46 a Termini Imerese	<i>V. Scrima</i>	" 25
- Campionato Europeo O.T.	<i>D. Vescovi</i>	" 29
- Raduno VVC a Lugo	<i>D. Vescovi</i>	" 33
- Tomboy Rally 2015-2016	<i>C. Santoni</i>	" 37

*La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: V. Scrima, M. Pagani, P. Carbini, F. Posa, D. Vescovi, B. Lattanzi, G. Mauro, P. Muzio, V. Gianati, Archivio MOVO, G. Lusso, C. Santoni.*



*Nella prima di copertina il GIP.46 di Franco Castro.*

*Nella quarta l'FD.15 di Stefano Saccani.*

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

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

## DALLA REDAZIONE



*In questo numero trovano notevole spazio le attività sportive: dobbiamo doverosamente citare soprattutto i Campionati Europei per radio assistiti tenutisi in giugno in Belgio, con buoni risultati per i nostri colori. Si sono poi svolte gare e manifestazioni di U-control molto frequentate e per le quali abbiamo una discreta documentazione fotografica. Quelle che comunque destano maggiormente il nostro interesse sono le belle ricostruzioni dei*

*modelli di Fidia Piattelli dovute all'estro ed alla passione di Laura e Marco Pagani: questa formidabile coppia si è dedicata alla costruzione di modelli che nessuno aveva in precedenza tentato. Dopo il Peres-1, modello che Piattelli costruì nel 1946, quando già era in Israele, il duo Pagani si è buttato sul' A.P.13, progetto del 1938 dalle forme singolari e dagli anomali concetti costruttivi. Nonostante tutto, il modello è stato felicemente ricostruito ed anche fatto volare: ci hanno trasmesso una foto e le prime impressioni ed attendiamo una descrizione più completa delle sue caratteristiche 'volatorie'. Gli infaticabili Laura e Marco ci hanno poi raccontato che stanno seriamente pensando di costruire un altro modello di Fidia Piattelli: l'A.P.9, un grande veleggiatore, semiriproduzione dell'aliante Rheinland, che sulla carta sembra poter essere un grande volatore.*

*Nella doppia pagina centrale abbiamo dato spazio ad un bel motomodello della MOVO: l'M 30, che dovrebbe essere il capostipite dei Dynoderivati, ma che nessuno ha realizzato, dopo quello che Vavassori ha fatto (e perso) più di 30 anni fa. Non si sa per quale ragione, nelle gare per radioassistiti i Dynoderivati sono pochissimi ed oltretutto sempre quei due o tre.*

*Nessuno ricorda, a quanto abbiamo potuto constatare, i Giochi della Gioventù di Aeromodellismo. Questa iniziativa dell'Aero Club d'Italia, e del CONI, si realizzò nei primi anni '80: come succede in Italia a tutte le iniziative giuste, la cosa durò pochissimo (3 anni) poi scomparve. Dell'evento parliamo all'interno, e qui raccontiamo solo la gioia di aver fatto rivolare un esemplare del 'Fase I', il geniale modelletto studiato all'epoca per i ragazzini della 5<sup>a</sup> elementare, facile da costruire ed eccezionale volatore.*

*Senza volerlo, ma solo riportando dei fatti, vediamo che stiamo valorizzando quanto accaduto in passato forse in modo esagerato. Non è una bella cosa, ma non vediamo nulla nel presente che sia degno di grande attenzione. Ci piacerebbe poter camminare non sempre con la testa girata all'indietro, ma guardando avanti. Il fatto è che guardando indietro, vediamo molte cose fatte, belle e brutte, e guardando avanti purtroppo non vediamo nulla.*

*Daniele Vescovi*

## **LA PENNA AL SEGRETARIO**



*Sto chiudendo questo numero mentre guardo alla televisione le immagini del terremoto di Amatrice e dintorni. Spero con tutto il cuore che nessuno di voi abbia avuto problemi collegati a questa tragedia.*

*Per la verità, so che uno di noi problemi ne avrà avuti sicuramente, anche se solo psicologici. E' il nostro tesoriere: Pierangelo Quagliari. Ha avuto la "fortuna" di essere sopravvissuto al terremoto del Friuli del 6 maggio 1976. Era militare alla caserma Goi Pantanali di Gemona e alle nove di quella sera, si trovava nella cabina di proiezione del cinema della caserma dove si proiettava il film Satyricon di Fellini. Lui era l'addetto al proiettore e la cabina era costruita in cemento armato; questo lo ha salvato. I morti della caserma furono 28 e i feriti 42. Spero che non me ne voglia se ho raccontato la sua storia. (Non ne ne vuole. Mi ha telefonato poco fa: mi ha detto di aver sentito la scossa a Frosinone e di aver dormito in macchina per due giorni)*

*Al terremoto associo anche il ricordo di Antonio Ferri, l'ingegnere di cui parlo nell'articolo su Guidonia, perché era originario di Norcia, al limite della zona maggiormente colpita.*

*Il prossimo 18 settembre è in programma la 3<sup>a</sup> giornata mondiale dell'Ala di Luce. Questo è il messaggio che il nostro presidente mi ha pregato di farvi avere:*

### **3° Giornata Mondiale Aeromodellismo Storico - "ALA di LUCE"**

**Carissimi Amici,**

**con grande piacere ho rivisto fotografie della prima partecipazione, nel 2014, alla "Giornata Mondiale dell' Aeromodellismo Storico", Ala di Luce. Lo avete fatto con passione, superando in alcuni casi , anche qualche difficoltà. Dall' Ala di Luce i nostri Amici sono pronti ad applaudire le nostre prodezze per darci l'incitamento a tramandare e tenere viva l' arte dell' aeromodellismo. Quest' anno la 3° Giornata sarà il giorno 18 settembre, domenica. Prepariamoci a fare dei bei voli, con modelli di ogni categoria ed età, per rendere onore ai nostri Maestri; lanciare un modello è come portare Loro un fiore.**

**Spero in un' ampia partecipazione con foto e commenti.**

**Un caro saluto Paolo Montesi**

**Presidente SAM 2001**

*Pino Carbini*

Riceviamo e pubblichiamo :

**Da: "Franco Castro" <fracas1751@gmail.com>**

A: "daniele vescovi" <daniel38@alice.it>; "sam 2001" <info@sam2001.it>

Cc: "piero muzio" <pieromuzio@alice.it>; "giancarlo buoso" <gibuoso@libero.it>; "gianmauro castagnetti" <gcastagne@alice.it>; "leonardo garofali" <leogar@alice.it>; "lorenzo tuccari" <tuccari@dmi.unict.it>; "giuseppe tuccari" <peppe\_tornioman@live.it>; "Antonio Maugeri" <ant.ma18656@gmail.com>; "salvo nicosia" <salvonicosia1@tiscali.it>

Oggetto: **precisazione**

Data: venerdì 1 luglio 2016 11.36

Leggendo l' AQ 85 ho trovato la seguente affermazione a firma di Piero Muzio:

\*"Curiosamente i primi due, con motori super modificati, come a Sassuolo anche Castro e uno dei Tuccari, concorrevano però regolarmente nella classe Mild Old Timer ...,\* "

Ritengo doveroso far notare che le affermazioni di Piero, inserite nella stesura del resoconto della gara di Malpensa, siano inopportune, assolutamente gratuite e prive di ogni fondamento. Per non offrire ai lettori una informazione distorta e falsata di quello che si sta cercando di fare per il GIP, da anni, sarebbe opportuna una nota da parte di SAM onde fugare tutti i dubbi ed evitare facili commenti da parte dei, purtroppo tanti, detrattori.

I G20 da me usati \*non sono assolutamente super modificati\* e le uniche parti non originali sono rispettivamente:

- 1) testa, solo per poter montare la candela turbo;
- 2) venturi, per utilizzare una apertura diversa;
- 3) bielle perché gradisco usare quelle costruite da me;
- 4) ogiva, perché mi piace;

e niente altro, il resto è tutto Supertigre anni 80 originale senza neanche una grattata, come verificato da tanti, quando smonto i motori a fine gara.

Stesso discorso vale per i G20 utilizzati da Nicosia e i Maugeri, messi a punto esclusivamente da me.

Quindi l'affermazione della partecipazione ad una categoria non coerente risulta assolutamente gratuita e disinformativa per chi legge.

Stesso discorso per i Tuccari che mai hanno iscritto i loro modelli/motori nella classe MILD nelle due gare effettuate, come verificabile nelle classifiche già redatte.

Grato per l'attenzione, rimango in attesa di una, ritengo doverosa, nota di rettifica.

franco castro

**Da : "gibuoso@libero.it"**

A: "Franco Castro" <fracas1751@gmail.com>; "daniele vescovi" <daniel38@alice.it>; sam2001<info@sam2001.it> C.c: "pieromuzio"<pieromuzio@alice.it ecc ecc.Data: venerdì 1 luglio 2016

Avevo notato anch'io la strana affermazione di Piero, poi altre priorità della mia quotidianità di paraplegico non mi hanno più fatto pensare a questo...forse non dovevo dimenticarmene, ma Franco ha squillato il campanello. Mi scuso con Franco per non averlo fatto notare subito e concordo quanto scritto sotto.

Chissà cosa intende Piero per super modificati.

Come progettista di micromotori posso dirvi che le 'super modifiche' sul G20 contano veramente poco, poco.

Ad evitare supermodifiche: lo scorso anno ho sentito più di qualcuno che voleva innestare accoppiamenti schnuerle nel G20, per questo nel regolamento GIP e Trofeo, quest'anno troviamo scritto che il G20 deve mantenere il lavaggio originale.

Come costruttore degli accoppiamenti di ricambio per il G20 vi posso dire che quelli realizzati sono come gli originali ultima serie costruiti su disegno originale (a parte il pistone che è leggermente più lungo che se uno vuole se lo accorcia). Ho provato tante altre soluzioni, ma pare che l'originale di Jaurés Garofali sia la soluzione migliore. Per chi li vuole sono disponibili. Per mio conto uso quelli che scarto. Che ci crediate o meno, questo perché voglio dare il meglio a tutti gli amici aeromodellisti.

giancarlo buoso

**Da "Gianmauro Castagnetti" <gcastagne@alice.it>**

A: <gibuoso@libero.it>; <fracas1751@gmail.com>, <daniel38@alice.it>; <info@sam2001.it>; <pieromuzio@alice.it> ecc. ecc.

Data: venerdì 1 luglio 2016

Condivido

Gianmauro Castagnetti

Ed ecco la reazione di Piero Muzio:

PRECISAZIONE

Luglio 2016

## **In risposta a Franco Castro, Gianmauro Castagnetti e Giancarlo Buoso**

So bene di essere abbastanza polemico in certe mie affermazioni .

Però non mi piacciono i mugugni di tanti e il non dire nulla. Ho atteso anche che fosse svolta la gara di Lugo che solitamente è la più importante per la posizione centrale geografica e la sicurezza del bel tempo, in effetti anche troppo caldo in questa edizione.

Lo scopo del nuovo regolamento era ed è mi pare il portare più modellisti a competere e partecipare come avviene in Sicilia dove anche la gara di fine Giugno a Termini Imerese è stata un successo.

Da noi al Nord invece pare che non funzioni.

A Sassuolo e alla Malpensa mancavano i veneti presenti a Lugo , ma mancavano quelli del Nord Ovest, fatta eccezione di Cantelli , Rossi Roberto ed il sottoscritto. Quindi è possibile che si scelga anche di fare solo le due gare più vicine , così da essere in classifica ma non andando troppo lontano.....

Vedremo come andranno le cose a Chiasellis in Settembre e a MPX in Ottobre. Notata a Lugo anche la mancanza del segretario SAM 2001 Pino Carbini , iniziatore della classe Gip 46 e di Pierangelo Quagliari pure membro del direttivo.

Parlando invece di regolamento , modifiche, classi ecc. ribadisco la mia opinione di sempre, ma che sembra anche molto condivisa, di un regolamento abbastanza complicato . In particolare laddove la definizione di Standard e Modificato si applica al solo modello mentre in una specialità dove il motore la fa da padrone ciò induce confusione con le due distinzioni e le tre classi di motorizzazione.

Ho volutamente forzato la definizione di super modificati perché penso che solo da una discussione aperta si possa migliorare. Però tanto per dire le testine per montare la candela conica, le bielle personali le camicie del G.20 cromate per fare un esempio così come gli OS LA con travaso centrale ed altro non sono precisamente articoli di serie, ne alla portata di ogni modellista.

Sento anche dire che la canna cromata non fa differenza ed è abbastanza vero, penso di avere abbastanza esperienza in merito però , e se si usano gli olii sintetici necessari e utili con tanto nitro la canna cromata evita grippaggi, caso molto frequente visto che gli errori di carburazione , con tanto nitro appunto, sono all'

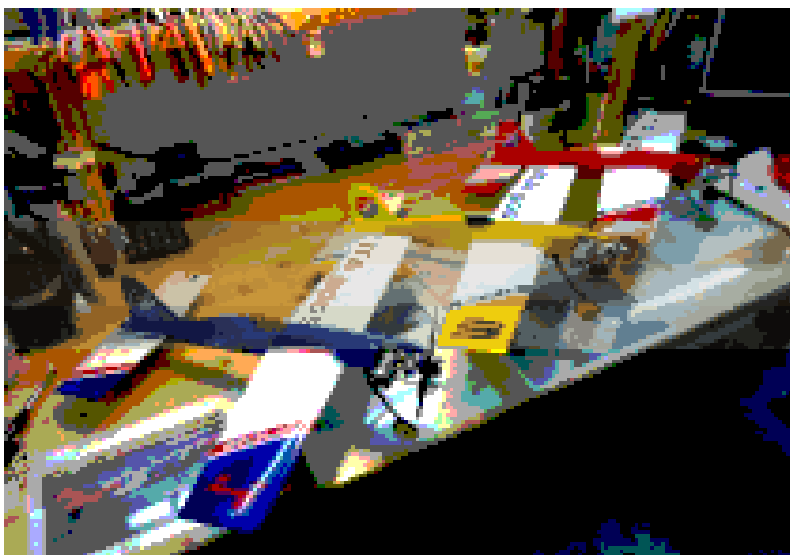
ordine del giorno. Quindi parlare di motori super modificati è una forzatura ma così viene vista da chi non ne può o non ne vuole disporre.

E' anche possibile che la situazione storica siciliana sia diversa e che forse da noi la stanchezza degli adepti e le distanze chilometriche abbiano il predominio, comunque la situazione per me è questa.

Chi vivrà vedrà.

*Piero*

P:S - Franco , sul "Barone Rosso.it " aspettavo i tuoi interventi ed il link alle tue classifiche, me lo avevi promesso, ma non ho visto nulla, neppure per Termini Imerese. In compenso ho pubblicato la foto dei partecipanti di Lugo. Ovvio però che potrebbero intervenire anche Buoso, Castagnetti, Tuccari , Nicosia ed ogni altro.....



**i GIP 46 di Franco Castro**





## II MIRUS SENIOR di LOLLATO

Dopo aver dedicato la sua attenzione ad alcuni motori a combustione interna, risalenti al diciannovesimo secolo, importanti perché provocarono la quasi totale eliminazione dei motori a vapore per uso industriale, Gianfranco Lollato è tornato ad interessarsi ai motori per aeromodelli, suo primo amore.

Primo amore nato esattamente 20 anni orsono quando, su Modellistica dell'agosto 1996, comparve il primo di una serie di articoli dedicati al Motomeo, il motore progettato da Gianfranco Tomei, su richiesta di Riccardo Belli, col preciso intento di fornire agli appassionati un motore scuola.

Giacomo Mauro, da tempo in stretto contatto con Tomei, si assunse l'onere di mettere tutto in bella per la pubblicazione.

Quando lesse il primo articolo, Gianfranco Lollato cominciò a pensare che il suo scetticismo, molto diffuso a quel tempo, sulla possibilità di costruire un micromotore funzionante, fosse errato e mi pregò di chiedere a Giacomo Mauro di poter avere tutti gli articoli senza aspettare la pubblicazione. Così il primo Motomeo di Gianfranco girò al banco molto prima che terminasse la pubblicazione. E la passione dilagò.

Ma per essere alimentata occorreva fornire il necessario: in primo luogo i disegni costruttivi. Se ne rese subito conto Giacomo Mauro che raccolse in un libro: **I motori italiani per autocostruzione fino al 1960: Piani costruttivi** una serie di disegni di motori progettati e costruiti da vari costruttori.

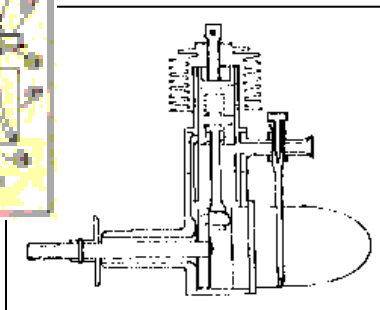
Presentato a Cartigliano nel 2005, in occasione del **Primo Convegno di studi sulla costruzione amatoriale del motore per modelli**, il libro andò a ruba. Ovviamente Gianfranco non se lo lasciò sfuggire. Ha già costruito vari motori tra quelli illustrati nel libro e l'ultima sua scelta è caduta sul Mirus Senior II di Emilio Biraghi.

Si tratta di uno dei tanti cloni del primo motore diesel costruito al mondo: lo svizzero Dyno. Biraghi ne acquistò uno nel 1942 a Montreux, in Svizzera. Aveva diciotto anni ed era andato a Montreux come membro della nazionale italiana di hockey su ghiaccio. Tornato a casa smontò il motore per vedere come era fatto e ne trasse ispirazione per costruirne dei suoi. Il primo è lo Jupiter Senior di 4 cc corsa x alesaggio 24x15. Dopo le prove, decide alcuni miglioramenti da cui nasce lo Jupiter Junior, sempre un 4 cc 24x15, che viene costruito in piccola serie. Il Mirus Senior, che nasce come versione ridotta dello Jupiter, è un 2 cc 20x12. Viene costruito in piccola serie è in due versioni che si differenziano essenzialmente per la forma della testa e per il





serbatoio, fissato al tappo carter nella prima versione e al tubetto porta spillo nella seconda.



Di tutti i Mirus Senior costruiti pare ne sia sopravvissuto soltanto uno.

I disegni del Mirus Senior II sono stati pubblicati in varie puntate sull'Aquilone a partire dal n. 7 del 1944. A partire da questi Giacomo Mauro ha ricavato le tavole poi inserite nel suo libro e che Gianfranco ha utilizzato per la costruzione del suo motore. Come succede quasi sempre, dopo aver costruito le varie parti, ha trovato qualcosa che non andava. Nel caso specifico, il disegno non prevedeva gli intagli nella parte bassa del cilindro per il passaggio della biella. L'esperienza di Gianfranco gli ha consentito di risolvere il problema in breve tempo. Inoltre, per favorire la lubrificazione dei punti critici del motore, ha ricavato un foro nella testa di biella e un condotto longitudinale con foro trasversale sull'albero motore. Posso testimoniare che il motore funziona regolarmente. Ma non c'erano dubbi.



*Pino Càrbini*

P.S.

Nel 1944 Emilio Biraghi realizzò il Mirus Junior, un prototipo che non ebbe seguito; aveva carter, cilindro e testa in unico pezzo e non aveva contro-pistone. Non mi è noto se fosse a compressione fissa o adottasse un diverso sistema di regolazione.

Nel 1946 costruì il Micro 0,7 cc 15x8,5. Realizzato in cinque varianti ebbe un grande successo commerciale. Ne furono costruiti circa mille esemplari. In un negozio di Roma veniva venduto a 3.950 lire.



**Laura e Marco Pagani hanno ricostruito due veleggiatori di Fidia Piattelli: l'A.P.13 del 1938 ed il Peres 1 del 1946**



## **Finalmente un A.P. 13 vola.**

**Gli infaticabili Laura e Marco Pagani hanno fatto assaggiare l'aria all'ultimo loro nato. Che sembra prometta bene.**



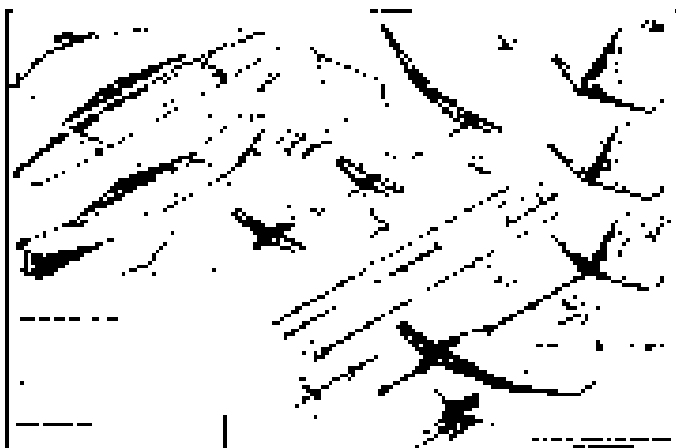
**Marco ci riferisce le prime impressioni: il modello plana magnificamente, è quasi insensibile agli alettoni, che pure sono di buone dimensioni, ma si comanda bene con i piani di coda a 'V' i cui comandi sono naturalmente miscelati. Attendiamo ulteriori informazioni, dopo che l'attività di volo sarà divenuta meno episodica.**

## I Giochi della Gioventù

Nei primi anni '80, a cura dell'Aero Club d'Italia, e con la collaborazione del CONI, si tennero i Giochi della Gioventù per la specialità Aeromodellismo. La cosa durò poco (1981,82,83) e finì presto dimenticata. Gli Aero Club locali praticamente ignorarono l'iniziativa, portata avanti solo da pochi appassionati; gli insegnanti delle scuole, sui quali si contava, dimostrarono poco interesse e, a volte, fastidio per l'impegno aggiuntivo. Le sezioni locali del CONI furono favorevoli, a parole, ma senza impegno pratico. I Giochi erano riservati ai giovanissimi studenti e si basavano sulla costruzione e le prove in volo di due modelli. Il modello detto 'Fase Uno' era un modellino ad elastico per la quinta classe delle scuole elementari (ragazzini sino agli 11/12 anni); il modello detto 'Fase Due' era un veleggiatore destinato ai ragazzi delle medie inferiori. La scelta dei modelli da far costruire era stata demandata alla Commissione Aeromodellismo presso l'Aero Club d'Italia, formata, all'epoca, se ben ricordiamo, da Carlo Venerosi Pesciolini, Paolo Dapporto e Carlo Varetto. Curatore della Fase Uno fu Carlo Venerosi Pesciolini, che fece preparare delle scatoline (buste) di montaggio di un modellino che molto doveva alle idee di Frank Zaic. Il Fase Uno si rivelò un volatore eccezionale, di costruzione logica e facile e di centraggio rapido.



Diversa la vicenda del modello Fase Due per le scuole medie, da altri scelto proponendo poche modifiche ad una scatola commerciale già esistente di un piccolo veleggiatore di costruzione relativamente facile, ma con modeste doti di volo e di traino e centraggio abbastanza impegnativi.



Le complete istruzioni per la costruzione ed il centraggio contenute nella busta contenente le parti del modello Fase Uno.



Non so in seguito a quale processo mentale, ma certamente alla ricerca del tempo perduto, mi sono messo in testa e poi, grazie alla cortesia di Cécile Pesciolini, di Sandro Tosi e di Benito Bertolani, sono riuscito a rintracciare una vecchia bustina del Fase Uno e, come mio figlio fece nel 1983, lo ho messo insieme con attenzione. Stesso collante e stessa gomma di 33 anni fa. Sono andato subito a provarlo.

Neanche a dirlo, il geniale modelletto vola in modo meraviglioso.

*Daniele Vescovi*

## Un aeromodellista barese di lungo, lunghissimo corso: Mino De Felice

Si legge su Modellismo n. 32 Agosto Settembre 1950 pag. 820 piè di pagina:

“...Tra i motomodelli si notava una perfetta costruzione con carrello monogamba del barese De Felice con ala a diedro ellittico. ...”

Già, Mino De Felice, classe 1929, persona schiva, discreta, che per l'aeromodellismo barese è simbolo di passione mai sopita e sempre coltivata, sino ad oggi.

Dalla pratica del volo libero è passato al radiocomando. Ha infatti costruito il primo modello RC a Bari per poi dedicarsi ai RCMV cogliendo anche successi agonistici. Oggigiorno, a 87 anni suonati, costruisce ancora con passione motoveleggiatori elettrici che, mirabilmente, pilota personalmente. Sono onorato di essergli amico.



I suoi motomodelli a volo libero sono stati così belli da meritare di essere riproposti in ambito SAM. Purtroppo Mino non ha conservato disegni: rimangono poche vecchie fotografie. Quello che si conosce delle tecniche costruttive, invero complesse, è legato ai suoi ricordi.



Agosto 1950 - Campionati Pugliesi. Mino, allora ventunenne, è al centro della foto col berrettino bianco.



1951 - Aeroporto di Bari Palese.

Il modello bigamba della foto non può non essere fatto rivivere, magari radio assistito. Spero che un esperto, partendo dalla foto, possa ridisegnare il modello, che sarà di certo una mia futura realizzazione.

*Franco Posa*  
SAM 2001  
FAI 860  
[gdf.posa@alice.it](mailto:gdf.posa@alice.it)  
080 5013141  
3385642501



## AEROMODELLISTI A GUIDONIA

Giorni fa ho aperto uno degli sportelli della mia biblioteca. Tra vecchi manuali di informatica, fotocopie di libri fatte quando gli scanner non erano neanche ipotizzabili e altro, ho trovato un libro che non ricordavo di avere. Scritto da Bernardino Lattanzi si intitola: **Vita ignorata del Centro Studi ed esperienze di Guidonia**. L'autore era professore di aerodinamica ed ha lavorato a Guidonia dal 1938 al 1943.

L'evento che fece nascere l'idea del libro, pubblicato nel 1990 e tuttora reperibile in internet, fu una cerimonia organizzata dall'Aeronautica Militare Italiana in occasione del cinquantenario della costruzione dei nuovi impianti della **Direzione Superiore Studi ed Esperienze (DSSE)**. Furono invitati tutti i dipendenti militari e civili che vi avevano lavorato fino al settembre 1943 e che fu possibile rintracciare. L'ho letto con attenzione tutto d'un fiato; vi ho trovato conferme a cose che già sapevo e altre che ignoravo.

Quello che è conosciuto come **Centro Sperimentale di Guidonia** trae origine, per successive trasformazioni e aggiornamenti, dal **Servizio Aerostatico Militare** fondato nel 1884. Nel novembre del 1904 la **Brigata Specialisti del Genio**, comandata dal Magg. Moris, aveva tra i suoi dipendenti il Ten. Forlanini, il Ten. Gaetano Arturo Crocco e il Ten. Ricaldoni. Crocco cominciò a studiare un prototipo di idroplano, in pratica un canotto munito di alette idrodinamiche a prua e a poppa. Le prime prove di stabilità e sulle eliche furono fatte sul Tevere nel 1905 e poi proseguite a Vigna di Valle. Un secondo idroplano, tuttora esistente e conservato nell'attuale Museo Aeronautico, fu costruito nel 1907; munito di un motore da 80 CV e di un'elica di 3 m. di diametro raggiungeva la velocità di 80 km/h. Crocco ebbe i mezzi per costruire la prima galleria aerodinamica e la prima vasca idrodinamica italiane.

Dopo altre trasformazioni dovute al continuo aumento dei compiti assegnati, nel 1912 fu costituito lo **Stabilimento Esperienze e Costruzioni Aeronautiche del Genio** al Lungotevere Michelangelo in Roma

Nel 1918 la **Direzione Sperimentale Aviazione Militare (DSAM)** iniziò a trasferire i propri impianti all'aeroporto di Montecelio. La DSSE venne costituita nel 1927 assorbendo le quadriglie sperimentali terrestri di Montecelio, quelle degli idrovolanti di Vigna di Valle e il poligono di Furbara. Il personale, tutto scelto per concorso, era costituito da piloti, ingegneri, chimici e fisici, assistenti tecnici del GARAT e medici del Corpo Sanitario. Il Centro fu inaugurato nel 1935 e nell'occasione fu iniziata la costruzione della città di Guidonia. Il nome fu scelto per ricordare il Gen. Ing. Alessandro Guidoni, deceduto il 28 aprile 1928 sperimentando un nuovo paracadute.



Fig. 1. Stabilimento di Genio per l'Aviazione  
Costruito e inaugurato il 28 aprile 1935

Il complesso degli impianti, dei laboratori specialistici e del personale addetto costituì un unicum che stava sicuramente alla pari con quelli di altri enti esistenti nelle altre nazioni tecnicamente all'avanguardia. In alcuni casi, come quello della galleria stratosferica ultrasonora, inizialmente non prevista e costruita per diretto interessamento del Gen. Crocco, i risultati delle prove, effettuate sotto la direzione del Ten. Ing. Antonio Ferri, dimostrarono che gli studi americani della NACA, poi diventata NASA, sul superamento del muro del suono erano completamente errati.

Di particolare interesse per la nostra storia, c'era la galleria verticale per lo studio del comportamento in vite degli aerei. Dirigente della sezione era il Ten. Ing. Achille Vannucci. Tra i suoi collaboratori il Ten. Ing. Valerio Ciampolini, esperto aeromodellista che ebbe l'idea di arruolare e/o assumere degli aeromodellisti per la costruzione dei modelli da impiegare per lo specifico impiego. L'autore riporta i nomi di Sinopoli e Calza, ma da altre fonti si sa che ce ne furono molti altri, tra cui Arve Mozzarini, Adriano Castellani e Sorino Garofali.

Il problema nasceva dal fatto che i modelli impiegati nelle altre gallerie erano in legno pieno e perciò molto pesanti, mentre per la galleria verticale servivano modelli il cui non solo il peso totale, ma anche quello di ogni singolo componente fosse in scala. Nella foto il modello del caccia Fiat G.50 dovrebbe essere in scala 1:20 ed avere un'apertura alare di 54,98 cm.

Poiché il peso al decollo dell'aereo era di 2.330 kg., il modello doveva pesare 291,25 gr. ( $2.330/20^3$ ). Ecco perché, per la loro costruzione, erano indispensabili aeromodellisti esperti nella costruzione di strutture leggere e nell'uso di materiali adatti, cioè balsa per le strutture e carta per il rivestimento. Sul muso del modello c'era un temporizzatore meccanico in grado di muovere la deriva e il timone orizzontale.

Il modello veniva lanciato a mano nella

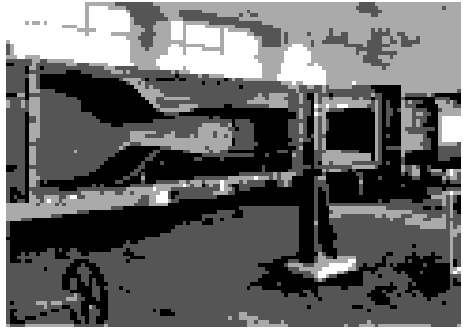


Fig. 11 - Il tunnel di vento ultrasonoro, costruito dal Ten. Ing. Antonio Ferri, per lo studio del comportamento in vite degli aerei.

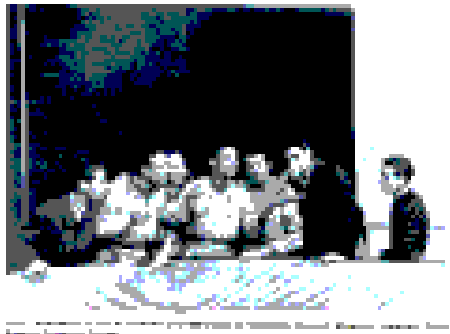


Fig. 12 - Il Ten. Ing. Achille Vannucci, con i collaboratori, nel laboratorio di aerodinamica.



corrente con i comandi in posizione tale da far entrare il modello in vite. Dopo un tempo prefissato di 6 secondi il dispositivo riportava i comandi in posizione di volo normale e il modello usciva dalla vite. Il recupero avveniva tramite un retino tipo acchiappafarfalla.

Ma con modelli così piccoli il numero di Reynolds era troppo basso e si pensò di costruire modelli di circa 2 m. di apertura alare. Muniti di un comando meccanico ad eccentrici, venivano portati ad una quota di circa duemila metri con un pallone.

Dopo lo sgancio e l'effettuazione delle manovre programmate, venivano recuperati tramite paracadute.

Tra i risultati delle prove effettuate alla galleria verticale furono particolarmente importanti quelli relativi allo studio della vite piatta, difetto nel quale incorrevano particolarmente gli aerei muniti di motore stellare a doppia stella. Era praticamente impossibile uscirne e il tentativo del pilota di lanciarsi aveva esito negativo perché il paracadute non si apriva a causa dell'arrotolamento delle funi. Talvolta capitava che i modelli in vite piatta si rompessero perché la struttura non reggeva agli sforzi.

Dal testo: *A metà dell'anno 1943 erano in prova due modelli da 2,50 m. "in volo libero radiocomandati", muniti di motore a scoppio ed a guida semplificata, limitata cioè all'ingresso, all'uscita dalla vite e all'atterramento, dato che il recupero con paracadute avrebbe potuto compromettere la stabilità delle strutture in balsa. Dei due modelli uno era di fantasia, l'altro era relativo ad un bimotore da caccia con equipaggio in tandem, realizzato con due manichini estraibili. Ideatore e coordinatore delle prove era il Cap. ing. Ciampolini, successivamente dirigente alla FIAT, .... L'armistizio dell'8 settembre 1943 pose fine ad ogni attività.*

Il primo aeromodellista che conobbi dopo il mio arrivo a Bassano del Grappa nel 1979 fu Guido Loro. Aveva iniziato a costruire modelli nel 1935 ed era un grande esperto di elettronica e radioamatore. Pilotava i suoi modelli con un radiocomando italiano AKITLINE autocostruito.

Un giorno che il discorso cadde sugli aeromodellisti di Guidonia, mi disse che, dopo l'8 settembre '43, aveva visto Ciampolini all'Hotel Belvedere di Bassano che lavorava ad un modello radiocomandato. Gli espressi il mio scetticismo e gli dissi che forse si trattava di un "autocomandato", pensando al sistema meccanico ad eccentrici sopra-ricordato. Adesso, dopo aver letto il libro di Lattanzi, penso che avesse ragione.



Da documenti fortunatamente ritrovati su e-bay da Daniele Vescovi risulta che Ciampolini a Guidonia si interessava, oltre che degli aeromodelli, anche di siluri aerei e bombe radiocomandate. Alcuni apparati venivano autoprodotti nei laboratori della sezione radioelettrica ed eventualmente proposti a varie industrie per la produzione in serie. Nel testo vengono nominate varie ditte, tra cui l'Allocchio Bacchini di Milano.

Questa ditta viene nominata a pag. 7 dell'Aquilone n. 41 del 13 ottobre 1940 in relazione alla costruzione di un radiocomando per un modello di veleggiatore. Ritengo probabile un collegamento tra queste notizie.

Nel testo l'autore ripete più volte che tra il personale dei vari reparti ci fosse una continua collaborazione e che questo aspetto fosse favorito dal fatto che tutti i giorni si trovassero sullo stesso treno per arrivare a Guidonia da Roma e viceversa e che si ritrovassero ancora tutti assieme all'unica mensa dove non c'erano suddivisioni tra categorie di militari e civili. Tutti i lavori venivano rigorosamente registrati in documenti, molti dei quali sono noti col nome di: "Atti di Guidonia", ma afferma che gli "Atti" documentano solo la punta dell'iceberg delle attività svolte.

Nel maggio del 1943 fu dato l'ordine di evacuare la DSSE e di portare tutto il materiale trasportabile in luoghi sicuri. Solo le gallerie continuarono a lavorare a ranghi ridotti fino all'8 settembre. Finiva così il **Centro sperimentale di Guidonia**.

L'11 settembre i reparti di volo con 34 aerei e duecento uomini si trasferirono ad Alghero. L'indomani il comandante del reparto di volo ebbe l'ordine di consegnare l'aeroporto ai tedeschi.

Il Magg. Antonio Ferri, nel tentativo di salvarlo dalla dispersione, fece caricare tutto il materiale scientifico della galleria ultrasonora su un autocarro che l'indomani un suo subalterno consegnò al portiere dell'Istituto di Ingegneria Aeronautica dell'Università di Roma. Lasciata la divisa, divenne comandante della Brigata Partigiana Spartaco, unico reparto partigiano ad agire per lungo tempo nell'Italia centrale. I tedeschi avevano messo una taglia per la sua cattura. Nel '44, dopo la liberazione di Roma, fu contattato da Morris Berg, un agente dell'OSS americano che girava per l'Europa alla ricerca di scienziati da convincere a trasferirsi negli Stati Uniti. Così Ferri andò negli USA. Ottenuto il visto permanente nel '46, ottenne importanti incarichi nel settore aerospaziale e all'Università di Brooklin. I suoi studi aerodinamici sul volo supersonico e ipersonico, iniziati a Guidonia, ebbero un'importanza fondamentale sullo sviluppo aeronautico mondiale. L'AGARD (Advisory Group for Aerospace & Development), comitato scientifico della NATO, lo volle tra i suoi membri.

Tra gli altri scienziati, ricordo Luigi Crocco, figlio del Gen. Arturo, che fu tra i protagonisti del progetto Apollo che inviò il primo uomo sulla luna, Luigi Broglio, primo calcolatore delle strutture a guscio delle ali a freccia e Carlo Riparbelli, progettista del caccia Caproni Vizzola F-5 e insegnante di costruzioni aerospaziali in varie università americane e che scriveva anche divertenti poesie, come questa:

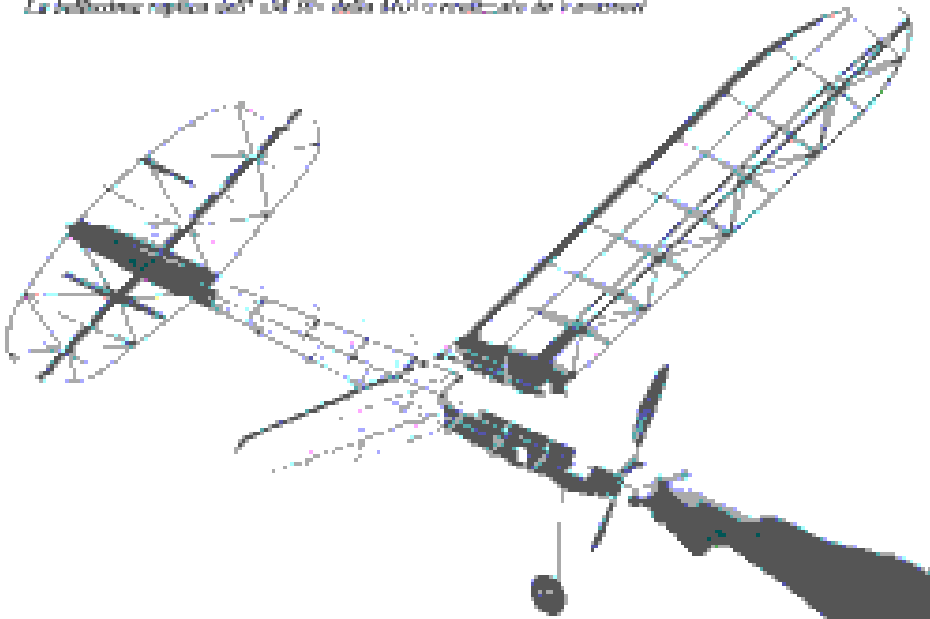
***Aerodinamica**  
Ecco il prodigio della nuova scuola  
Attaccato al soffitto con lo spago  
L'aeroplano sta fermo e il vento vola!*

*Pino Càrbini*

## Il Motomodello MOVO M.30

Arve Mozzarini - 1947

*La bellezza significa che il M.30 della AMM è risultato da Vincenzo*



Disegnato da Arve Mozzarini, il MOVO M.30, forse il più bel motomodello di quegli anni, è del tutto assente nelle attuali gare per Dynoderivati. Come sempre, la ragionevolezza delle scelte è opinabile, ma mai come in questo caso, è difficile comprendere i motivi dell'assenza di questo bellissimo modello dalle gare. Il disegno è armonico, la struttura, prevista in materiali nazionali, è razionale e la costruzione non è affatto difficile.

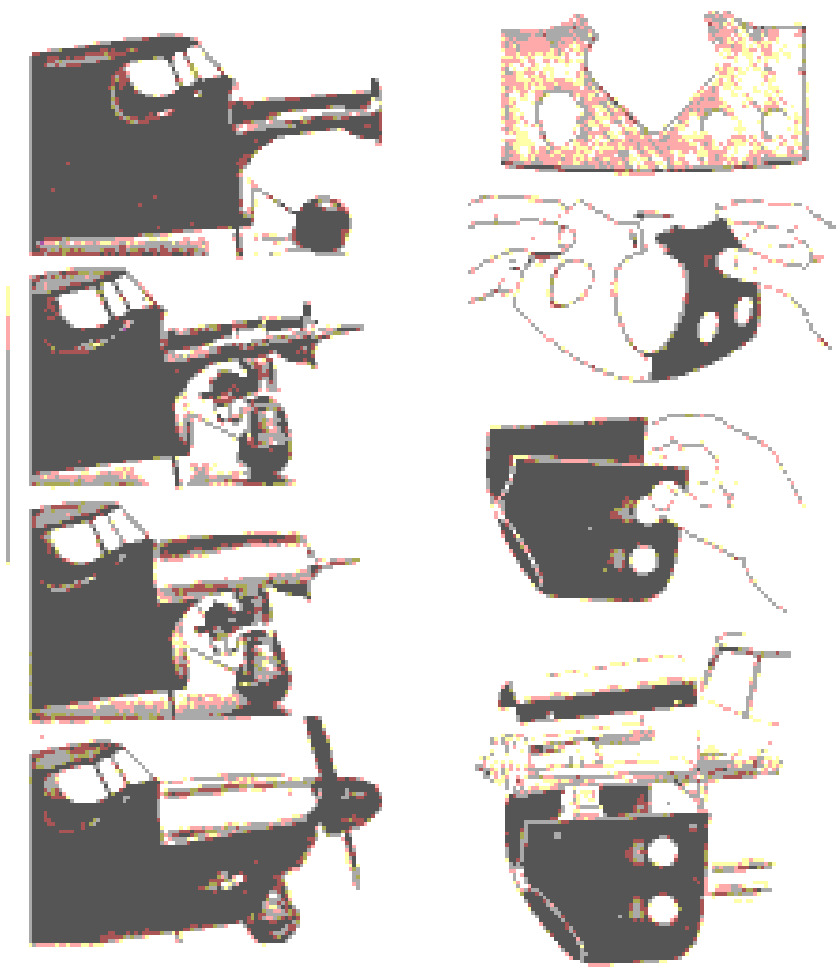
Ne abbiamo visto, a terra e in volo, uno solo, munito di MOVO D2 e costruito da Vavassori: era il lontano 1985 ed eravamo a Malpaga (Bergamo) ad uno dei primi raduni di O.T. Il modello, che volava benissimo, sparì purtroppo in distanza rapito da una termica malvagia. Era allora a volo libero, e non si parlava ancora di radioassistenza.

A quanto sappiamo, da allora più nessuno lo ha più riprodotto : la foto che pubblichiamo è l'unica che abbiamo trovato.

Per chi volesse ricostruirlo, e ci auguriamo ce ne sia almeno uno, disponiamo della tavola in scala 1:1 completa di istruzioni. Basta richiederla in segreteria.

*note di d.v.*





*I suggerimenti della MOVO per la costruzione e l'installazione della capottina attorno al motore Movo D 2 dell'M. 30.*

Le note pubblicate su l'Aquilone n.85, dedicate al veleggiatore d'epoca FD 15, rifatto splendidamente da Stefano Saccani, ha destato curiosità ed interesse , tanto da spingere Gianco Lusso a mandarci il servizio che volentieri pubblichiamo:

## Note sul veleggiatore FD 15

Il modello era stato progettato nella primavera del 1945 dall'Ingegnere Debenedetti, il fondatore dell'A.G.O. Torino, dove A.G.O. stava per Aeromodellisti Gruppo Ognisport. Nell'Autunno del 1945 l'A.G.O. vinse alla grande il primo Campionato Nord Italia, con Debenedetti e l'FD 15 nei veleggiatori, Maina negli elastico e l'ingegner Muscariello nei motomodelli. L'ing. Debenedetti aveva intuito che si potevano ridurre i vortici di estremità alare dando adeguata freccia. L'intuizione era corretta, basta riferirsi "all'ala Dornier" oppure alla forma delle ali dei moderni alianti, ma nella realizzazione era andato ... un po' troppo oltre.

Di FD 15, a quanto mi consta ne sono stati ricostruiti cinque: Carlo Varetto, Rover Mersecchi, Stefano Saccani ed io due. Quello di Carlo e il mio furono presentati, volo libero, al concorso di Middle Wallop del 1994, ma, terminati solo qualche giorno prima, non erano ancora a punto. Furono in seguito trasformati in RCV, che si piazzarono al primo e secondo posto al C.N. di Pescara ed in seguito anche al SAM Championship di Pensacola, dove Frattini utilizzò il modello di Carlo.

I due modelli parteciparono un paio di volte al Concorso di Persan Beaumont, l'unica gara per modelli radioassisti organizzata da "4A" - Association Amateurs Aéromodèles Anciens, l'equivalente della SAM in Francia. Persan Beaumont é a nord ovest di Parigi, ed è un ampio aeroporto costruito durante l'ultima guerra. Su questo campo si ha attività di volo a motore, ULM, paracadutismo ed aeromodellismo su una vecchia pista. Unica limitazione per i modelli un plafond a 50 mt, salvo durante la gara, limite a 100 mt, ma obbligo di contatto costante con la torre per sospendere l'attività in caso di emergenza. Il secondo anno, nel bel mezzo dei lanci, la torre ha chiamato gli aeromodellisti per sospendere per qualche minuto i voli dato che un allievo su un ULM aveva fatto un paio di "cavolate" ed era terrorizzato. Dovevano cercare di farlo atterrare sulla pista modelli. Il volo terminò bene con atterraggio "folcloristico" di un tizio che, alla Francese "avait perdu complètement les pédales". In Francia i due FD 15 sbaragliarono la concorrenza, penso facilitati dal fatto che noi eravamo meglio allenati all'atterraggio di precisione. Il regolamento prevedeva un bonus per atterraggio in un cerchio di 15 mt. di diametro e non abbiamo mai sbagliato.

Altro punto interessante del regolamento, il "pieno" non é fisso ma viene stabilito dalla giuria in funzione delle condizioni meteo del giorno. Il primo anno il limite fu fissato a 5 minuti e sia io che Carlo riuscimmo a fare due pieni ed un terzo un quasi pieno. Il secondo anno il pieno fu fissato a 3 minuti e dovemmo mettercela tutta "raschiando" a bassa quota per riuscite a farne uno, gli altri due voli furono larghissimi planate cecando di "stare su" in un niente.

Prestiti il mio FD 15 a Bernard Lévasseur, presidente di 4A, per una gara a Mode-



na. Bernard é un eccellente elasticista (Coupe d'Hiver) e motomodellista, ma come veleggiatori sta ... un po' scarso. Parti con il vento completamente di fianco e non riuscì a raddrizzare il modello che andò in pezzi. fu così che rifeci l'FD 15 maggiorando le dimensioni del 25%.

Dal punto di vista costruttivo la differenza tra i modelli di Mersecchi e Saccani ed i nostri é nella controventatura dell'ala, loro la fanno sul bordo d'attacco, mentre Carlo ed io abbiamo montato una geodetica tra i longheroni alari. Gli introvabili tondini di pioppo furono sostituito da listelli di pino 3x3 oppure 2x3. La costruzione é complicata ma non difficilissima; il segreto é curvare in acqua calda ed ammoniaca bordo d'entrata, longheroni alari e bordo d'uscita, quest'ultimo formato da 3 listelli in pino 3x3 più uno in balsa 3x3, e lasciarli seccare 2/3 giorni possibilmente al sole.

*Gianco Lusso*



## Termini Imerese – terza prova GIP46 e TROFEO GAROFALI 26 giugno 2016

Come ormai avviene da ben cinque anni i gippisti siciliani si sono riuniti a Termini Imerese, nel solito posteggio dismesso, sempre circondato da ricchi orti di melanzane e tanto altro da non fare mancare tutti i colori della natura e pronti per cucinare un'ottima caponata palermitana.

Era la prima in Sicilia con il nuovo regolamento Gip per il 2016 ed i concorrenti non sono mancati all'appello, infatti 22 partecipanti con 30 modelli provenienti da tutta la Sicilia: Acireale, Augusta, Caltanissetta, Catania, Cinisi, Palermo, Termini Imerese, S.G. la Punta, Santa Venerina ed infine da Siracusa il sempre presente Francesco Anastasi, accompagnato dal figlio Maurizio, da ben 62 anni attivo partecipante alle gare aeromodellistiche di V.V.C..

Dopo iscrizione e punzonatura dei modelli, distinti nelle nuove categorie, ed effettuato il sorteggio per i lanci, utilizzato, come ormai consuetudine, il solito consolidato metodo della punzonatura numerica e l'esposizione del cartello con numeri progressivi corrispondenti, permettendo ai partecipanti di conoscere per tempo il momento dell'entrata in pista.

Ci si aspettava una più massiccia partecipazione alla Very Old, la nuova opportunità offerta a chi ha dei motori veramente old di essere parimenti competitivi con i più prestanti, ma ancora questa chance non è stata raccolta, infatti sono stati solo 3 i motori iscritti. Al contrario nelle due altre categorie gli iscritti sono stati, in fin dei conti parimenti divisi. Nel trofeo Garofali 11 iscritti con tre motori diesel partecipanti al nuovo challenge.

Mattinata con un sole caldo e temperatura di circa 30° che ci accompagna per l'intera giornata, umidità al 47% ed una pressione atmosferica di 1010 mb con la pista a sei metri sul livello del mare, per fortuna un debole vento, ininfluenza per i modelli, ha attenuato l'effetto del sole.

Prima di dare inizio ai lanci di gara i concorrenti hanno "rodato" la pista con alcuni lanci di prova e subito dopo la gara. Fin da subito si è notata la velocità dei modelli della famiglia Tuccari, Lorenzo e Giuseppe per la Open Old con gli OS LA 15 e di Francesco Castro nella Mild Open con il solito G20/15 Glow.

Per il Trofeo Garofali prestazioni non elevate, però in evidenza il gruppo "acese" che monopolizza le prime posizioni con in testa Pietro Maugeri.

Alle 13,30, finito il primo lancio, pausa pranzo al self service del vicino centro commerciale.

Alla ripresa, la bagarre del secondo lancio, non evidenziava grossi sconvolgimenti ma solo qualche tempo migliorato. La gara si concludeva con le prestazioni di:

Antonio Maugeri con 28.29 pari a 127.25 km/h per la Old;  
Francesco Castro con 20.27 pari a 177.60 km/h per la Mild;  
Giuseppe Tuccari con 20.38 pari a 176.64 km/h, tallonato dal padre Lorenzo con 2-0,77 pari a km/h 173.33", per la Open.

Per il Trofeo si confermano le impressioni del primo lancio con la vittoria di Pietro Maugeri anche se di misura su un Salvo Nicosia in grande ascesa nel 2016.

Seguono gli altri classificati per tutte le categorie come meglio leggibile nella classifica riportata.

*Vincenzo Scrima*



Fidanzata Tuccari, G.Tuccari, E.Tumminelli, R.Comito, M.Catalano, G.Cazzetta, F.Castro, S.Nicosia, V.Scrima, R,La Vattiata, L.Tuccari, F.Capuano, M.Anastasi, E.Biondo, F.Anastasi, P.Maugeri, J.Assennato, A.Todaro.



Cat. Mild Old.

Pietro Maugeri (2°)  
Franco Castro (1°)  
Salvo Nicosia (3°)

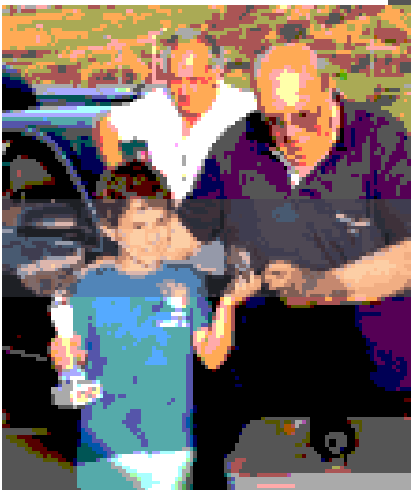


Cat. Open Old:

Lorenzo Tuccari (2°)  
Giuseppe Tuccari (1°)  
Raimondo Comito (3°)

Trofeo Garofali

Franco Castro (3°)  
Pietro Maugeri (1°)  
Salvo Nicosia (2°)



Trofeo Garofali  
Miglior Diesel

Alberto Catalano

### 3° GIP 4 TROFEO - TERMINI IMERSE 26-08-2016

Pos.	Nome	Cl.	Gen.	Sex.	Age	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time
1	SAVINO ANTONIO	1	1	M	1974	25.26	25.26	28.24	128.60				31.26
2	CITILIANO MARIANO	1	1	M	1974	25.27	25.25	28.24	128.78				31.25
3	MARINO ANTONIO	1	1	M	1974	25.44	25.44	31.29	129.19				31.27
4	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	29.28	129.52				30.27
5	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
6	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
7	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	29.28	129.57				31.28
8	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
9	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
10	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
11	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
12	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
13	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
14	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
15	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
16	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
17	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
18	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
19	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
20	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
21	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
22	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
23	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
24	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
25	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
26	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
27	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
28	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
29	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
30	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
31	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
32	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
33	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
34	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
35	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
36	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
37	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
38	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
39	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28
40	MAZZINI ROBERTO	1	1	M	1974	25.58	25.58	31.28	129.57				31.28



Il più bel podio, tutto italiano, della 1/2 A Texaco:  
Il giovanissimo Pietro Mauro, Walter Gianati e Tiziano Bortolai

# 14

European Championship  
**SAM rc models 2016**



26th of June-1st of July Cerfontaine  
**SAM Belgium Chapter 2010**

[www.sam-belgium.net](http://www.sam-belgium.net)

## Il Campionato Europeo Radioassistiti in Belgio

Cerfontaine, 26 giugno - 1 luglio 2016

Nota: la piovosa organizzazione belga non ha diramato le classifiche ufficiali. Quelle che seguono, limitate ai primi tre per categoria, sono tratte dai tabelloni dei lanci, scritti e corretti a mano, fotografati sul campo.

### NMR

1. - Walter Gianati	360	286	196	360	1006
2. - Pavel Barta	316	330	144	201	847
3. - Svetoslav Storek	217	312	113	290	819

### OTVR

1. - Rover Mersecchi	300	263	300		883
2. - Laszlo Torok	300	210	178		688
3. - Gabor Pastor	186	223	199		608

### OTMR AB

1. - Pavel Barta	257	288	226	328	892
2. - Petr Chvatal	209	319	323	0	851
3. - Zdenek Hanacek	193	308	0	243	744

### OTMR C

1. - Lorenzo Boccia	307	513	425	399	1337
2. - Laszlo Torok	322	334	227	0	883
3. - Luigi Sola	203	312	216	0	731

### ALOT

1. - Laszlo Torok	491	497	600	293	1588
2. - Istvan Korno	416	413	600	355	1429
3. - Milan Duris	363	453	432	443	1328

### 1/2 A TEXACO

1. - Pietro Mauro	342	900	380	406	1686
2. - Walter Gianati	369	433	661	504	1598
3. - Tiziano Bortolai	406	384	487	507	1400

### 2,5 NMR

1. - Jozsef Acs	300	360	231	360	1020
2. - Jose Manuel Rojo	276	333	323	360	1016
3. - Roberto Grassi	262	289	360	360	1009

### ELOT

1. - Imre Toth	600	600	600	0	1047	2847
2. - Rover Mersecchi	600	600	0	600	995	2795
3. - Istvan Korno	600	600	600	0	913	2713

### TEXACO

1. - Zoltan Wadovich	1019	338	0		1019
2. - Zdenek Sykora	989	0	0		989
3. - Lorenzo Boccia	149	541	886		886

### ELECTRO RUBBER

1. - Petr Svoboda	200	420	420	420	320	1580
2. - Pavel Barta	420	420	420	0	305	1565
3. - Laszlo Torok	320	420	393	420		1233

### SPEED 400

1. - Attilio Piccioli	0	206	900		1106
2. - Awouters Jp	277	343	630		973
3. - Lorenzo Boccia	0	617	249		866

il podio NMR ►







il campo di gara



# LUGO di Romagna - 10 luglio 2016

## Raduno VVC - Gare GIP 46, Trofeo Garofali, Trofeo Saudella

In assenza di note di cronaca,  
pubblichiamo qualche foto dell' evento



gli Wheaterman di  
Salvi Angeloni

Piero Muzio e  
Julio Isidro

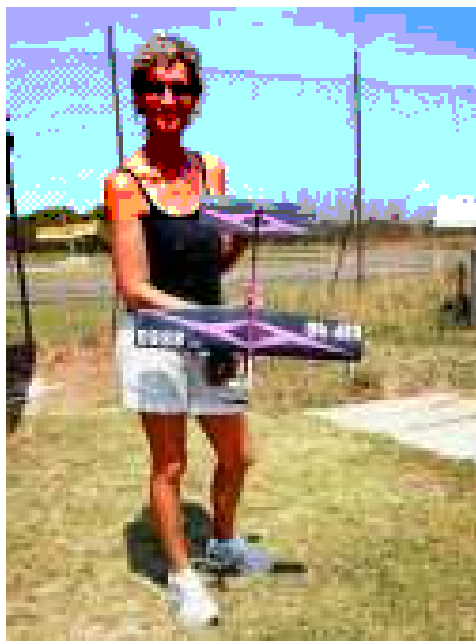




il GIP 46 di  
Giorgio Sighinolfi



Salvi Angeloni e  
Gianmauro Castagnetti



un GIP 46 di ignoto autore



4° GIP - LUGO DI ROMAGNA 10-07-2016

Pos.	Condotto	Vol.	Area	Area	Area	Area	Area	Area	Area	Area	Area	Area	Area
1	W. Basso, G. De...	1	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
2	W. Basso, G. De...	2	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
3	W. Basso, G. De...	3	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000
4	W. Basso, G. De...	4	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000
5	W. Basso, G. De...	5	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000
6	W. Basso, G. De...	6	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000
7	W. Basso, G. De...	7	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000
8	W. Basso, G. De...	8	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000
9	W. Basso, G. De...	9	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000
10	W. Basso, G. De...	10	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000

4° TROFEO GAROFALI - LUGO DI ROMAGNA 10-07-2016

6	W. Basso, G. De...	6	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000
7	W. Basso, G. De...	7	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000
8	W. Basso, G. De...	8	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000	8000
9	W. Basso, G. De...	9	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000	9000
10	W. Basso, G. De...	10	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000

TROFEO SAUDELLA - LUGO DI ROMAGNA 10-07-2016

26	W. Basso, G. De...	26	26000	26000	26000	26000	26000	26000	26000	26000	26000	26000	26000
27	W. Basso, G. De...	27	27000	27000	27000	27000	27000	27000	27000	27000	27000	27000	27000
28	W. Basso, G. De...	28	28000	28000	28000	28000	28000	28000	28000	28000	28000	28000	28000

## L'AQUILONE SAM 2001 TOMBOY RALLY 2015-2016.

L'ottava edizione del Tomboy Rally si è regolarmente conclusa il 31 Maggio 2016. Hanno partecipato 33 modellisti da Australia, Francia, Slovacchia, Gran Bretagna, Italia e per la prima volta, dall'Argentina per un totale di 24 concorrenti nella categoria 36"/44", 5 nella categoria 48", 1 nella categoria volo libero e 1 nella categoria idro, al quale è andato, per la prima volta e speriamo non ultima, il premio speciale "Vic Smeed". Vediamo comunque cosa è successo in questa edizione.

### TOMBOY RALLY 36"

Cominciamo con la categoria classica dicendo che, tanto per cambiare, la vittoria di questa edizione se l'è aggiudicata un vecchio amico australiano, Brian Deason, con uno strepitoso 26'46" ottenuto l'11 Aprile 2016 con il suo 36" elettrico. Brian non si è limitato ad usare la versione piccola, ma si è cimentato anche con il fratello maggiore, bissando la doppietta di vittorie ottenuta nell'edizione 2012/2013. Al secondo posto, e per la prima volta a pari merito con altri, ancora un australiano vecchia conoscenza del nostro concorso, Ray Silbereisen, con 22'35". Ray ha partecipato al raduno organizzato da Paul Baartz di SAM270 West Australia, che ha visto un nutrito ed agguerrito gruppo di partecipanti. Questo è quello che mi ha scritto: "Il nostro raduno si è tenuto domenica 4 Dicembre 2015, ad Oakford in una giornata fredda con brezze moderate ma gestibili e con le termiche non facili. Abbiamo iniziato i lanci alle 8 di mattina e la maggior parte di noi ha ottenuto dei buoni tempi avendo trovato le termiche giuste. Rod McDonald è stato sfortunato perché, avendo effettuato il miglior tempo della giornata, non è riuscito a rientrare in pista, invalidando il lancio." Non gli è comunque andata male, essendosi piazzato al 4° posto con 18'15". L'altro concorrente che si è piazzato al 2° posto è Gianfranco Lusso, Svizzera. E' riuscito ad effettuare il lancio in extremis dopo un periodo di forzata inoperosità per motivi di salute. Terzo classificato, con 18'15" è stata una persona tenace: Dete Hasse che, dopo un incidente in moto, è tornato a solcare i cieli del natio West Australia con i suoi aeromodelli. Al 5° posto troviamo il primo Tomboy motorizzato a scoppio col Mills 0.75, pilotato da Greg McLure, con un tempo di tutto rispetto, 13'54". Al 6° posto, con 12'25", si è piazzato un allievo di Gianfranco Lusso, il francese Stephane Courvoisier. Hanno volato sul campo del gruppo CMPG a Segny dove Gianco cerca di contagiare i giovani modellisti locali con il virus della "Balsite Acuta Grave. Altro concorrente europeo ad utilizzare la motorizzazione IC è lo slovacco Pavel Rabek che si piazza 7° con 12'-22". Ottavo in classifica Giancarlo Di Chiara che nel paradiso di Campofelice, dopo aver fatto da aiutante all'amico Wessely che si cimentava nel CN di volo libero organizzato da SAM 62, ha trovato il tempo di farsi proprio un bel voiletto. Seguono in classifica Mike Butcher e Ian Dixon, della brigata di Paul Baartz con 9'50" (EL) e 9'25" (IC) e Mick Walsh (IC) 8'46" che ha portato con se l'amico Jim Hardy con 3'4-8" (IC) si è però piazzato dopo. Questi ultimi appartengono al Calvert Radio Aero Modellers Society (WA).

Degli altri concorrenti in classifica vorrei nominarne due in particolare. Il primo è il francese Bernard Deraudre che, con la sua partecipazione ha fatto conoscere ai cugini della SAM d'oltralpe la nostra competizione. L'altro è Simone Baldari, figlio di Ugo,

che nonostante i sette anni d'età, ha partecipato per la prima volta al concorso utilizzando il modello del padre, motorizzato B.38. Così ho avuto l'idea di piantare un seme donandogli il Tomboy di un carissimo amico che ci ha lasciato poche settimane fa: Valeriano Tascone.

### **TOMBOY RALLY 48"**

Questa edizione è andata meglio della precedente con 5 concorrenti.

Del vincitore, Brian Deason, ricordo solo il tempo ottenuto, 37'08" che non è tra i suoi migliori, dato che detiene il record con 41'29". Il secondo è Les Davis, amico di Brian, vecchia conoscenza del concorso. Terzo classificato un altro australiano, Ian Dixon, che si cimentato con il 48" per la prima volta con 10'10".

Quarto con 7'31" Giancarlo Di Chiara e quinto Curzio Santoni con 6'48" utilizzando un modello elettrico non ancora a punto. Confido particolarmente nello sviluppo del modello "grande", sicuramente più gestibile del piccolo soprattutto per chi si avvicina la prima volta a questo strano mondo dell'Old Timer.

### **PREMIO SPECIALE VOLO LIBERO DAVID BAKER**

John Andrews, e ho detto tutto! Il valente modellista inglese, editore di New Clarion, che ha vinto per la seconda volta il premio David Baker. Quest'anno ha effettuato il suo volo durante il Sundays Meeting di North Luffenham svoltosi il 15 Maggio 2016. Ha ottenuto un 3'30" di tutto rispetto per il suo Tomboy con 16 anni e molti voli alle spalle e quindi le riparazioni sono più "delicate". Mi ha promesso che pubblicherà la nostra locandina su New Clarion per trovare altri "avversari". In verità c'è un altro concorrente al premio e sono io. L'idea di fare i lanci c'era ed anche il modello, peccato che è avvenuto, "a mia insaputa" per la mia distrazione. Durante il raduno per i lanci del Tomboy Rally del 22 Maggio 2016, tra una chiacchiera e l'altra ho lanciato il modello con la ricevente spenta e ... dopo 2'45", il Tomboy è atterrato a circa 100 metri dalla pista senza un danno. Non avete idea di quanto mi abbia stimolato questo! Provate a lanciare (con la radio accesa mi raccomando!) e lasciatelo andare per conto suo, fino a che non decidete di riportarlo a voi. Provateci!!!

### **PREMIO SPECIALE VIC SMEED**

Horacio Banus è il primo concorrente che ha partecipato con un modello idro.

La sua prestazione non è stata delle più esaltanti, è durata circa 2 minuti ma ritengo giusto, comunque, che il suo tentativo riceva un premio, a parziale consolazione della perdita del regolatore che, come potete immaginare, si è bruciato al momento del contatto con l'acqua, visto che l'ammarraggio non è stato dei più felici. Horacio ha pubblicato su You Tube il video del proprio volo, che troverete all'indirizzo <https://mobile.facebook.com/jorgehoracio.banus/albums/10152121054571342/?ref=bookmarks&el> e che ho visto con molto piacere. Tenete conto che non è facile avere un modello centrato applicando i galleggianti, che è poi quello che è successo a Horacio. Vi ricordo che il corretto centraggio del modello con gli scarponi si ottiene aggiungendo i pesi agli scarponi e non al modello. Così facendo, e partendo da un modello correttamente centrato, rispettando il corretto calettamento dei galleggianti non troverete problemi in decollo. Per l'ammarraggio è bene ricordare che la velocità in finale deve essere minore rispetto a quando atterriamo in pista, per evitare cappot-

tate.

## LA PROSSIMA EDIZIONE E RINGRAZIAMENTI

Un pensiero speciale lo voglio dedicare al mio amico Bruno Valeriano Tascone, che mi ha lasciato poco tempo fa e che mi ha sempre seguito in questa avventura sin dalla prima edizione e partecipando tutti gli anni. In questa edizione il “Gabbiano Valeriano” non ce l’ha fatta a partecipare direttamente, ma il suo modello sì. E lo farà per molti anni a venire.

Grazie a Tutti e vi aspetto per la prossima edizione del nostro Tomboy Rally 2016-2017 che è iniziata il 1° di Giugno 2016 e terminerà il 31 Maggio 2017.

## UN AUGURIO PARTICOLARE

Continua la gara postale, riservata alla sola versione da 36”, organizzata dagli amici neozelandesi. Sono previste 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 a 2 celle 360 mah. Il periodo di gara va dal 1/1 al 31/12 di ogni anno. I tempi vanno comunicati a Allen Teal all’indirizzo: [alen@tealcare.org](mailto:alen@tealcare.org).

### CLASSIFICA 36”

1.	Brian Deason	Australia	El	26,46
2.	Ray Silbereisen	Australia	El	22,35
3.	Gianfranco Lusso	Svizzera	El	22,35
4.	Dete Hasse	Australia	El	19,24
5.	Rod McDonald	Australia	El	18,15
6.	Grag McClure	Australia	Ic	13,54
7.	Stephane Courvoisier	Francia	El	12,25
8.	Pavel Rabec	Slovacchia	Ic	12,22
9.	Giancarlo Di Chiara	Italia	El	11,33
10.	Mike Butcher	Australia	El	9,50
11.	Jan Dixon	Australia	Ic	9,25
12.	Mick Walsh	Australia	Ic	8,46
13.	Giancarlo Wessely	Italia	El	8,25
14.	Silvano Lustrati	Italia	El	8,09
15.	Curzio Santoni	Italia	Ic	7,35
16.	Hans Van Leeuwen	Australia	Ic	6,34
17.	Bernard Deraudre	Francia	El	5,49
18.	Ugo Baldari	Italia	Ic	4,15
19.	Maurizio Sagnotti	Italia	El	4,13
20.	Jim Hardy	Australia	Ic	3,48
21.	Eros Cavallaro	Italia	El	3,30
22.	Chris Edwards	Australia	El	3,22
23.	Simone Baldari	Italia	Ic	2,30
24.	Rod McDonald	Australia	Ic	2,05

### CLASSIFICA 48”

1.	Brian Deason	Australia	SRE	38,08
2.	Les Davis	Australia	SRE	18,34
3.	Ian Dixon	Australia	SRE	10,01
4.	Gianfranco Di Chiara	Italia	SRE	7,31
5.	Curzio Santoni	Italia	SRE	6,48
6.	Curzio Santoni	Italia	SRI	----



## PALMARES

### 2008/2009

Pietre Moerkerken      Australia      24'12"      versione 36"

### 2009/2010

Gino Ursicino      Italia      35'20"      versione 36"

### 2010/2011

Ugo Baldari      Italia      47'02"      versione 36"

### 2011/2012

Ugo Baldari      Italia      39'40"      versione 36"

Brian Deason      Australia      34'43"      versione 48"

### 2012/2013

Brian Deason      Australia      25'35"      versione 36"

Brian Deason      Australia      41'29"      versione 48"

### 2013/2014

Dete Hasse      Australia      33'12"      versione 36"

Brian Deason      Australia      38'22"      versione 48"

### 2014/2015

Ian Dixon      Australia      19'54"      versione 36"

### 2015/2016

Brian Deason      Australia      26'46"      versione 36"

Brian Deason      Australia      37'08"      versione 48"



*John Andrews e signora*

*Curzio Santoni*



*I primi tre del Tomboy elettrico di SAM 270*

## CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2016

16/17 Gen	Roma	Cena degli amici - Assemblea generale	P. Montesi	348-7324797
7 Feb	Zanica BG	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
13 Mar	Malpensa VA	Raduno VVC	P. Muzio	338-9264637
19 Mar	Modena	Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
20/Mar	Fiano Romano RM	Coppa Tevere OT RA	C. Santoni	339-1165277
2-3 Apr	S. G. Valdarno AR	Trofeo N. Ridenti	M. Massi	338-6283318
17 Apr	Valle Gaffaro FE	Trofeo del Delta	M. Baccello	331-3603841
24 Apr	Termini Imerese CT	Trofei GIP-46 e Garofali	F. Castro	349-4534598
24 Apr	Chiasiellis UD	F2B Campionato Cisalpino	M. Giroto	335-1318415
8 Mag	Sassuolo MO	Trofei GIP-46 e Garofali	M. Castagnetti	335-6227865
8 Mag	Villadose RO	Trofeo del nocino	L. Bagatin	347-9496520
15/5	Pian del lago SI	Coppa toscana	F. Landini	0577-222196
21/22 Mag	Verona	Model Expo	G. Carbini	0424-35058
29 Mag	Vergiano RI	Coppa Falchi	D. Bruschi	0541-729119
5 Giu	Fontanellato PR	Memorial Saccani	G. Colla	0521-6490395
5 Giu	Malpensa VA	Trofei GIP-46 e Garofali + Vel OT	P. Muzio	338-9264637
12 giu	Terni TR	16^ Coppa città di Terni	G. Rosati	0744-278663
12 Giu	Terrasini CT	Trofei GIP-46 e Garofali	F. Castro	349-4534598
12 Giu	Valdagno VI	F2B Campionato Cisalpino e raduno	G. Zenere	335-6130031
26 Giu	Ciriè TO	F2B Campionato Cisalpino	G. Zenere	335-6130031
26 Giu-1 Lug	Certfontaine Belgio	Campionato Europeo	www.sam-belgium.net	
10 Lug	Lugo RA	Trofei GIP-46 e Garofali + Vel OT	L. Lanzoni	368-607198
17 Lug	S. Dalmazio MO	Coppa del Frignano	M. Vallicelli	
31 Lug	Monte Fasce GE	Gara pendio veleggiatori OT	G. Fabbri	333-3392686
20 Ago	S. Dalmazio MO	Raduno del Frignano	W. Gorzanelli	347-5547369
2-4 Set	Valle Gaffaro FE	Concorso Nazionale OT	M. Baccello	331-3603841
3-4 Set	Lugo RA	Coppa d'oro internazionale	L. Lanzoni	368-607198
11 Set	Cantalice RI	Trofeo Gino Ursicino	C. Santoni	06-5193281
11 Set	Chiasiellis UD	Trofei GIP-46 e Garofali + Vel OT	M. Giroto	335-1318415
18 Set	Terni e altre sedi	Raduno OT Ala di luce	G. Rosati	0744-278663
20 Set	Cento FE	Coppa centuali	G. Civolani	328-6942044
25 Set	Valle Gaffaro	Model Day	M. Baccello	331-3603481
25 Set	Desio MI	F2B Campionato Cisalpino	G. Zenere	335-6130031
2 Ott	Carpi MO	Trofeo Coristi	M. Tirelli	
9 Ott	Malpensa VA	Trofei GIP-46 e Garofali + Vel OT	P. Muzio	338-9264637
15 Ott	Fiano Romano RM	Trofeo Ehling gara postale	C. Santoni	339-1165277
12-13 Nov	Cartigliano VI	12° Convegno motori Ninetto Ridenti	G. Carbini	0424-35058
3/4 Dic	Ramacca ME	Grand prix dell'Etna	C. Minotti	095-436587
11 Dic	Acireale CT	Trofei GIP-46 e Garofali	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.: 5333 1710 0243 0292 - C.F. CRBGPP40E31B745Y  
Bonifico su IBAN: IT27 V 07601 05138 2540 9275 4095  
Paypal sulla casella e-mail: g.carbini@tim.it (con maggiorazione 4%)  
Intestatario: 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.

## Le costruzioni dei soci di SAM 2001 l'Aquilone



un bellissimo FD 15 rifinito alla perfezione da Stefano Saccani

# L'ACQUILONE

## GARA POSTALE INTERNAZIONALE TOMBOY RALLY

01/06/2016 – 31/05/2017

Questo tipo di competizione viene proposta a tutti gli amanti di questo simpatico modello al solo scopo di favorire sia il divertimento che la voglia di partecipazione ad un evento competitivo-goliardico come lo sono le gare postali. La Tomboy Rally vuole esaltare le doti intrinseche del modello e quelle legate alla maestria del costruttore e/o pilota, senza che queste sconfinino nell'agonismo più acceso, al solo scopo di rendere i lanci di gara divertenti e rilassanti. Dopo test fatti si è deciso di permettere l'uso sia dei motori a scoppio che di quelli elettrici, cercando di ridurre al minimo il gap tra le due motorizzazioni.

### Modello

- E' ammessa la versione da 36" o 44" di apertura alare (così come da disegno Aereomodeller) e quella da 48" (come disegno di Boddington); (I disegni si richiedono gratuitamente agli organizzatori)
- E' ammessa la versione Idro, come da disegno per entrambe le versioni (scalati per la versione da 48");
- Si può partecipare con lo stesso modello sia in versione idro che terrestre;
- Più concorrenti possono usare lo stesso modello;
- Non c'è peso minimo da rispettare;
- E' consentito apportare rinforzi o alleggerimenti rispettando le geometrie basilari del modello originale;
- I materiali utilizzabili sono quelli indicati nel disegno;
- Sono ammesse le pellicole plastiche per la ricopertura in sostituzione di carta, seta o altri tessuti.

### Motori

E' ammessa sia la motorizzazione elettrica che quella a scoppio, con le seguenti limitazioni:

## **VERSIONE DA 36"o 44"**

### **Motori a scoppio:**

- Qualsiasi motore a scoppio di cilindrata massima di 1 c.c.;
- Carburante a disposizione: **3 c.c.**
- E' permesso l'uso del carburatore R/C;

### **Motori elettrici:**

- Tipo motore è libero ma non è permesso l'uso del riduttore e Non è ammesso spegnere e riaccendere il motore; il funzionamento deve essere continuo, senza interruzioni, fino alla fine della scarica o a decisione del concorrente;
- L'elica deve essere rigida o ripiegabile munita di elastico per non permettere la chiusura delle pale;
- Batterie permesse con assemblaggio libero: 2 celle LIPO 450 mha;

## **VERSIONE DA 48"**

### **Motori a scoppio:**

- Qualsiasi motore a scoppio di cilindrata massima di 2,5 c.c.;
- Carburante a disposizione: **6 c.c.**
- E' permesso l'uso del carburatore R/C;

### **Motori elettrici:**

- Tipo motore è libero ma non è permesso l'uso del riduttore e Non è ammesso spegnere e riaccendere il motore; il funzionamento deve essere continuo, senza interruzioni, fino alla fine della scarica o a decisione del concorrente;
- L'elica deve essere rigida o ripiegabile munita di elastico per non permettere la chiusura delle pale;
- Batterie permesse con assemblaggio libero: 3 celle LIPO 500 mha;

### **Lanci e classifica**

- Ogni concorrente può effettuare quanti lanci riterrà opportuno nel periodo stabilito tenendo conto che, per la classifica, si terrà conto solamente del lancio migliore.
- Sono ammessi i lanci a mano.
- Il tempo di volo, decorre dal rilascio del modello o dal distacco delle ruote da terra. Il tempo di volo termina per atterraggio o urto contro ostacolo fisso; in caso di scomparsa alla vista momentanea il cronometrista riprenderà il conteggio solo se il modello ricompare entro 10 secondi, altrimenti il tempo rilevato utile alla classifica rimane il precedente.

**Premi:** Attestato di partecipazione ad ogni concorrente ed omaggio ai primi tre classificati

**Risultati.** Dovranno pervenire, insieme all'indirizzo, dati tecnici e foto, all'Organizzazione, entro il 15 Giugno 2017, a Santoni Curzio ( [cusan-](#)

[ton@tin.it](mailto:ton@tin.it)) o a Gianfranco Lusso ( [gfl@orange.fr](mailto:gfl@orange.fr) ):

**Buoni Voli a TUTTI!!!!!!**

### **PREMIO SPECIALE VIC SMEED**

E' stato istituito un premio speciale al concorrente che otterrà il miglior tempo con il modello in versione idro, come da disegno, con decollo dall'acqua.

Verrà premiato con un diploma speciale ed una bottiglia di vino, per bere in onore di Vic Smeed, progettista del Tomboy.

### **PREMIO DAVID BAKER**

In occasione del 5° anno del Tomboy Rally viene previsto un premio speciale ai primi tre classificati della apposita categoria riservata al Tomboy da 36" o 44" in formato da volo libero e dotati di motore a scoppio diesel con cilindrata massima di 0.75 c.c. Le regole sono le stesse previste per la categoria 36" sia per il tipo di modello che per la quantità di miscela a disposizione. Si può partecipare anche con modelli radiocomandati a patto che il cronometraggio termini appena viene utilizzato un qualsiasi comando radio.

**In bocca al Lupo!**

---

### **PALMARES**

#### **2008/2009**

Pietre Moerkerken	Australia	24'12"	versione 36"
-------------------	-----------	--------	--------------

#### **2009/2010**

Gino Ursicino	Italia	35'20"	versione 36"
---------------	--------	--------	--------------

#### **2010/2011**

Ugo Baldari	Italia	47'02"	versione 36"
-------------	--------	--------	--------------

#### **2011/2012**

Ugo Baldari	Italia	39'40"	versione 36"
-------------	--------	--------	--------------

Brian Deason	Australia	34'43"	versione 48"
--------------	-----------	--------	--------------

#### **2012/2013**

Brian Deason	Australia	25'35"	versione 36"
--------------	-----------	--------	--------------

Brian Deason	Australia	41'29"	versione 48"
--------------	-----------	--------	--------------

#### **2013/2014**

Dete Hasse	Australia	33'12"	versione 36"
------------	-----------	--------	--------------

Brian Deason	Australia	38'22"	versione 48"
--------------	-----------	--------	--------------

#### **2014/2015**

Ian Dixon	Australia	19'54"	versione 36"
-----------	-----------	--------	--------------

#### **2015/2016**

Brian Deason	Australia	26'46"	versione 36"
--------------	-----------	--------	--------------

Brian Deason	Australia	37'08"	versione 48"
--------------	-----------	--------	--------------

