

L'ALOUILLONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 98

Marzo - Aprile 2019



Peanut RC di Antonio De Padova
Avro Baby 534C,
33 cm a.a., 67 g. di peso



L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

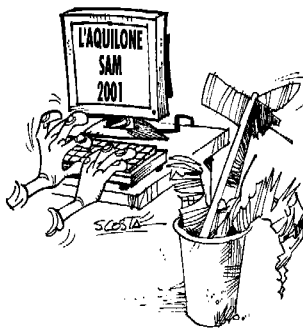
CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Francesco Posa**
Via Cannaruto, 6
70124 Bari
Tel. 080-5013141
Cell. 338-5642501
E.mail: gdf.posa@alice.it
- V.Presidente:** **Curzio Santoni**
Via Napoli, 74/6
16134 Genova
Tel. 06-5193281 - 2754882
Cell. 339-1165277
E-mail: cusanton@tin.it
- Segretario:** **Giuseppe Cãrbini**
Via Monte Cauriol, 22
36061 Bassano del Grappa
Tel. 0424.350.58
Cell. 340-3541669
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quagliari**
Via Locke, 15 scala F
00156 Roma
Tel. 06-82002026
Cell. 338-9636660
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Gaetano Fratini**
Via Colle Rotondo, 44
66100 Chieti
Tel.
Cell. 388-1963635
E-mail: fratanino@yahoo.it
- Presidente em.:** **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

SOMMARIO

- Dalla Redazione	M. Zunica	pag. 1
- La penna al Segretario	P. Cãrbini	" 2
- Guido e Benito - padre e figlio	Bertolani-Mauro	" 3
- Aeromodellista anomalo	L. Prina	" 7
- Movo M.15	L. Carlucci	" 10
- Aeromodellismo italiano 34-36	M. Zunica	" 14
- Il mio Tomboy	B. Dereudre	" 20
- 15° Model Expo Verona	P. Cãrbini	" 24
- 19° Raduno A. Prati Modena	P. Cãrbini	" 26
- Model Expo Novegro	R. Rossi	" 28
- Trofeo Valdarno	C. Santoni	" 30

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: B. Bertolani, S. Falsfein, B. Dereudre, L. Pryna, C. Santoni. L. Carlucci, P. Carhini, R. Rossi



- In redazione:** **Marcello Zunica**
Via Palermo, 7
35142 Padova PD
Tel. 049.651134
Cell. 333-9155550
E-mail: marzu.aercad@alice.it
- In redazione:** **Giuseppe Cãrbini** (Vedi sopra)
- Sezione Tecnica:** **Giacomo Mauro**
Via G Venezian, 10
98122 Messina ME
Tel. 090.662038
E-mail: giacomo.mauro@virgilio.it

Nella prima di copertina: L'Avro Baby 534C in versione peanut RC di Antonio De Padova.

Nella quarta di copertina: "motomodelli in volo" composizione di Marcello Zunica.

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

DALLA REDAZIONE

Alla conclusione del menabò de L'Aquilone n. 98, sono soddisfatto non solo per il numero di contributi ricevuti, per i loro contenuti e la loro variegatura ma anche perché mi è rimasto qualcosa di molto buono che custodisco per i prossimi numeri. Questo, però, non deve farvi desistere dal mandarmi ancora materiale, soprattutto perché siamo al numero 98 e quindi quasi al 100 che dovrà avere contenuti particolarmente stimolanti !!!

Aprire il giornale il contesto di una bellissima intesa tra due toscani, Guido Paolicchi e Benito Bertolani, nell'ambito di un "torrente di simpatia" come dice G. Mauro, un "quadro" (è sempre Giacomo che scrive) che svela i rapporti di una profonda amicizia. Le ultime righe, toccanti, si rifanno alla scomparsa di Paolicchi e subito il discorso ci riporta alla realtà della vita.

Dopo il recupero da parte di Mersecchi del P.1002 di Prina (v. n.97), il progettista svela gli antefatti del modello e degli allori raccolti. Molti, di fronte a modelli un po' fuori dall'ordinario del "Motoconcorso" (organizzato da L'Ala nel 1946), erano scettici circa la loro reale capacità di volare e volare bene. Fa piacere sentire la risposta del vincitore di quel concorso come ci fa piacere sentire che il modello si è comportato al meglio anche in gare di notevole spessore. In questo contesto il giornale sta seguendo la costruzione e i voli del modello di Leale (Libellula v. n. 95) nella riproduzione di Rocca. Peccato che il trittico al naturale non sia riproducibile e che anche il breve articolo del modello finito difetti di foto.

Fantastico quanto già approntato (fusoliera), dell'M.15, il moto-modellone del 1938 che porta la firma dell'Ing. Ciampolini; speriamo che ci giungano presto i risultati dei collaudi e dei voli.

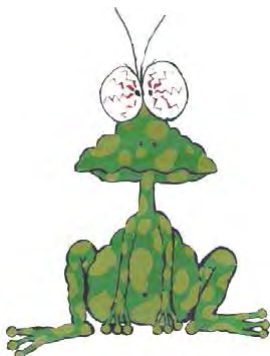
Il resto del giornale si rifà a riferimenti storici atti a stimolare i più pigri a rivedere qualcosa del passato, una storia che ci accompagnerà per qualche numero fino agli anni '50; poi Carabinieri ci informa della manifestazione di Verona dove gli aeromodelli sembrano scomparsi e di quella di Modena che temo (spero di no) possa essere stata un po' ripetitiva, ma sentiremo Pino!

Fanno difetto un po' i disegni che mi hanno costretto ad acrobazie nella ricerca, nel rifacimento o ... ad accontentarmi! Capisco che per quanto riguarda le foto storiche non ci sia nulla da fare ma per quanto riguarda le attuali non c'è nulla di meglio che uno sfondo all'aperto come esigono i modelli, magari con un bel cielo azzurro.

Spero di ricevere materiale interessante; d'altronde i nostri lettori dall'estero ci hanno inviato contributi (uno dei quali tradotto da Pino); il confronto non ci dà per perdenti ed è bene che si possano evidenziare le qualità di cui certamente non difettiamo.

Marcello Zunica

LA PENNA AL SEGRETARIO



Sono veramente esacerbato per i disagi legati alla distribuzione postale del nostro Notiziario. Il sistema che utilizziamo è molto conveniente e, a sentire il funzionario col quale sono in contatto, la consegna dovrebbe avvenire entro dieci giorni dalla spedizione. Il nr. 97, precedente a questo, risulta, dai messaggi ricevuti, arrivato a circa 30 giorni e, in alcuni casi, anche a 40 giorni. Penso che alle Poste dovrebbero veramente vergognarsi.

C'è poi il problema delle mancate consegne, problema che ogni tanto mi viene segnalato. A questo proposito sappiate che i numeri arretrati sono sempre disponibili per cui sono sempre in grado di spedire un'ulteriore copia a chi mi segnali il mancato arrivo di qualche numero.

*Alcune settimane fa qualcuno aveva chiesto notizie sulla disponibilità dell'ultimo libro di Loris Kanneworff: **Progettiamo gli aeromodelli**, edito dall'Aero Club D'Italia nel 1992. A suo tempo ne acquistai alcune decine di copie, ovviamente dopo avere avuto delle richieste, grazie alla disponibilità di Franco Fontana. Facevo il pagamento tramite vaglia postale e poi Franco andava alla sede dell'AeCl a prelevare le copie che poi mi spediva. Adesso pare non ce ne siano più.*

Un amico mi ha però segnalato un sito da cui è possibile scaricarne una copia in formato PDF. Ecco:

https://rcbookcase.com/data/media/23/Progettiamo_Gli_Aeromodelli.pdf

Ho provato e sono riuscito a scaricarlo al secondo tentativo. Al primo un messaggio me lo dava indisponibile. Si tratta di un bel malloppo di oltre 430 pagine con qualche problema. Alcune pagine doppie, altre ruotate, ma niente di irrisolvibile per chi abbia un minimo di familiarità col formato PDF.

Qualche socio continua ad aver problemi col versamento della quota sociale. Il motivo sta nel fatto che non si seguono le istruzioni che sono riportate nel riquadro che trovate in basso nella terza pagina di copertina.

Un'altra precisazione che devo fare riguarda la nostra polizza assicurativa nella quale non compaiono più i nomi dei soci assicurati. Questa modalità consente l'inserimento di nuovi soci in qualunque momento dell'anno. La tessera dei soci assicurati riporta la dicitura di socio assicurato e, in calce, il numero di polizza.

Pino Càrbini

Guido e Benito ovvero: «il Padre ed il figlio»

Avevo telefonato a Benito Bertolani e, come sempre, la discussione aveva preso la solita piega. Non si tratta di telefonate normali in cui ci stanno due persone che chiacchierano fra domande e risposte. Con lui si espone la domanda per poi essere travolti da un torrente di simpatia, di aneddoti e di informazioni.

Gli avevo accennato al fatto che avevo ridisegnato il progetto del Record 20 di Cassio Pisani. Era la se-

ressamento di Cantini ma, oltre che di Pisani, sono emerse una valanga di ricordi, storielle ed aneddoti su Guido Paolicchi. Fra l'altro è venuto fuori che era "suo papà".

La vicenda è stata raccontata "alla Benito" quindi con digressioni ed innumerevoli incisi. Quello che è venuto fuori è più un affresco che un quadro e so bene di non essere in grado di tradurlo in parole come meriterebbe. Quello che segue è il ten-



conda volta dato che la prima stesura, già passata pure al vaglio del progettista, l'avevo perduta per un banale incaglio di calcolatori (Dio guardi). Gli chiedevo notizie di Cassio Pisani, originario progettista che poi, ahimè, ho avute grazie all'inte-

tativo di un poveretto che (cerca) di misurarsi con la poesia ma...

La premessa è un po' articolata ma per pura necessità.

Anzitutto, Benito, di babbo ne ha avuto uno solo che è quello ufficiale, legale e naturale che si è preso cura

di lui quando era molto giovane e lo ha seguito con affetto e trepidazione per tutta la vita. In questa faccenda, di corale riconoscimento di paternità, la posizione di Guido Paolicchi, persona di non comune simpatia ed aeromodellista di lungo corso, si configura come una “paternità di elezione”. Forse bisognerebbe chiamarla “paternità modellistica” che è sorta e maturata nel vissuto di due persone, affini per molti versi, anche nel piacere delle chiacchierate serali, di ritorno dal campo, seduti attorno ad un tavolo con un bicchiere di quello buono in mano. Non è un caso se questo genere di frequentazioni si sono dipanate in un lasso di tempo di oltre cinquant’anni.

Il fatto che l’età dei due “ragazzi” fosse confrontabile, a meno del dettaglio che Guido avesse forse cinque anni più di Benito, rende abbastanza fantasioso qualunque altro tipo di paternità. Gli anni che passano segnano il viso anche degli aeromodellisti più sorridenti e quello di Guido appariva, forse, più segnato. Le sue erano rughe di riso dato che stava sempre assieme a persone come lui ma, comunque, aveva un’aria più “matura”.

Quando Benito nel 1996 decise di tornare al Volo Libero che era e rimane il suo grande amore modellistico, ne discusse la sera con Guido che, già da tempo, aveva consolidato il suo ruolo di inseparabile collega ed accompagnatore di scorribande modellistiche su e giù per l’Italia. Almeno all’inizio non fu molto incoraggiante. Ma chi te lo fa fare; alla

nostra età certe cose meglio lasciarle stare; ti vedo bene a correre appresso ai modelli. Tutte considerazioni indotte da quella saggezza che si acquisisce con gli anni e forse anche col crescere di spiacevoli dolori alle ginocchia. Visto che Benito rimaneva irremovibile nel suo proposito Guido finì con l’associarsi; “il Volo Libero lo faremo insieme”.

Da quella decisione derivarono altre innumerevoli scorribande sui pochi campi adatti e materialmente utilizzabili. Dopo un po’, dato che siamo tutti “nel fiore della vita” e correre fa sempre più fatica, Benito comprò un motorino in modo da poter recuperare più facilmente i modelli.

Data l’intensa attività di recuperatore Benito era molto sorpreso che Guido non avesse voglia di costruire i modelli da volo libero. Manifestava una sicura simpatia verso i modelli Coupe d’Hiver quindi Benito gliene regalò alcuni sia pronti al volo che in scatola di montaggio. Ciò nonostante Guido non si è mai lasciato contagiare dall’attività agonistica in proprio rimanendo sempre e solo un instancabile recuperatore.

Su tutti i campi di volo libero (non è che ce ne rimangono più tanti in Italia) era normale vedere i due amici seduti sul motorino dei recuperi a correre i modelli di qua e di là. Una volta, però, Benito andò da solo a recuperare il suo modello mentre Guido era rimasto a chiacchierare allegramente con un gruppetto di signore presenti sul campo. Non si sa cosa gli andasse raccontando ma

pare che ridessero tutte il che è sempre un buon segno. Il recupero richiese il suo tempo e, al suo ritorno, Benito fu affettuosamente redarguito dalle signore che si erano intrattenute in piacevoli conversari. Gli rimproveravano di aver lasciato a lungo da solo il “su’ babbo”. La cosa era tanto eccentrica che Benito impiegò un po’ di tempo a capire l’equivoco. Prima aveva solo farfugliato qualcosa forse nel dubbio che lo stessero prendendo in giro. Ma no, nessuno lo prendeva in giro. Le poverette, visto i loro rapporti affettuosi, avevano semplicemente ritenuto che “dovessero” essere padre e figlio. Messa finalmente a fuoco la faccenda, e non fu facile, il “figlio” provvide a chiarire l’equivoco obiettando pure che lui, di cognome, faceva Bertolani e non Paolicchi.

Qualche cosa però, nella spiegazione, doveva essere rimasta nel vago perché, da quel momento in poi, per la stragrande maggioranza degli accompagnatori e recuperatori delle gare di volo libero, Guido Paolicchi fu conosciuto da tutti come il “papà di Bertolani” e, per molti, lo rimane ancora.

La cosa faceva piacere ad entrambi anche se forse per ragioni diverse. Benito era tutto contento perché aveva, almeno in teoria, smesso di essere orfano e l’altro perché così aveva per figliolo un aeromodellista molto dotato e brillante.

L’attività di recuperatore di modelli è estremamente faticosa ed impone attenzione, intelligenza, resistenza ed occhio vigile. Qualche vol-

ta tocca spingersi, addirittura, fin quasi al sacrificio. Tuttavia l’arguzia toscana indubbiamente aiuta a superare i momenti più difficili e di questa risorsa naturale, Guido Paolicchi ne aveva a bizzeffe.

Ad una lontana edizione della Coppa città di Maniago il modello di Benito prese il largo atterrando bene al di là di un torrente dotato di alveo enorme ma, essendo estate, l’acqua si riduceva ad uno stretto rigagnolo. Almeno in apparenza bastava bagnarci le scarpe per attraversarlo.

La gara era in pieno svolgimento quindi c’era fretta di recuperare il modello per i lanci successivi. Lui, da solo col motorino, stava cercando di raggiungere il luogo in cui sembrava si fosse posato il modello fuggitivo. Era chiaro che stava al di là del torrente, così, fermato il motorino proprio accanto all’acqua, entrò deciso nel rigagnolo che sembrava fosse banalmente guadabile. Le cose, però, stavano in un’altra maniera; il rigagnolo era stretto ma la sua parte centrale era assai profonda e l’acqua vi scorreva turbinosa. Il povero Guido improvvisamente si sentì mancare il terreno di sotto i piedi e, piombato nell’acqua alta, fu trascinato dalla corrente violenta per un bel tratto prima di riuscire a guadagnare fortunatamente la riva. Non ne era uscito esattamente indenne. Nuotare in un torrente non è come nuotare in una piscina. La corrente fa vorticare il malcapitato da tutte le parti ed è anche troppo facile subire forti traumi e perdere i sensi, ed in questi casi la morte è assicurata. Bene che

vada ci si fa male seriamente sbattendo violentemente contro i sassi delle sponde.

Per fortuna, a parte i graffi, i vestiti strappati e le abbondanti lividure, Guido era riuscito a venirne fuori a buon mercato così, ritrovata la trebisonda, aveva quietamente raggiunto il modello e trovato un modo meno traumatico per riattraversare l'insidioso corso d'acqua.

Ripreso il motorino, che era rimasto parecchio a monte del fattaccio, tornò lentamente da Benito. Portava in faccia, sul corpo e nei vestiti le tracce della disavventura e, ovviamente, era zuppo fino alle midolla. Benito non poteva sapere ancora della disavventura ma l'attesa era stata molto lunga quindi immaginava che si fosse verificato un qualche accidente grave. Lui, bloccato dalle necessità di gara, non aveva potuto cercarlo personalmente ma aveva sguinzagliato 4 volenterosi per cercare di recuperare il recuperatore più che il modello disperso.

Per la gioia di rivedere "il papà" ancora tutto intero, tirò fuori una battuta fulminante. Papà, ma dove sei andato, era finito su un albero? Hai faticato ? e sorridendo aggiunse: ti vedo tutto sudato ?? Sudato una sega, rispose incazzato Guidino con il tipico dialetto pisano. Non lo vedi che sono tutto bagnato fradicio, sono cascato nel fiume con una corrente mi ha trascinato per una cinquantina di metri sbattendomi fra le pietre delle sponde e fra poco ci rimanevo secco. Per sdrammatizzare, visto l'esito positivo aggiunse sorridendo

Benito: caso mai ci rimanevi "umido" anche "papà" accennò un sorriso e si avviò verso l'auto nel vicino parcheggio. Per fortuna, racconta ancora b.b. siccome, terminata la gara saremmo ripartiti per casa, la valigia con gli abiti asciutti era in macchina e così Guidino, incurante degli spettatori iniziò a spogliarsi mettendosi tutto a nudo asciugandosi alla meglio con le sbirciate fra un'auto e l'altra, di alcune signore che curiosando avevano assistito al pauroso ma, per come si è concluso, simpatico evento, rivestendosi con abiti asciutti. Come per incanto, tutti si allontanarono con aria di circostanza mentre il "papà" che, ad occhio e croce, non aveva mai avuto problemi di ritrosia o di timidezza, se la rideva sotto i baffi.

Era una persona arguta, simpatica e di saggezza antica che conosceva ed apprezzava il piacere della compagnia fra amici e le sue chiacchierate erano sempre costruttive e rilassanti.

La sua scomparsa segna la fine di un lungo sodalizio che era cresciuto e maturato in tanti anni.

Ora rimane la consapevolezza della perdita e come potrebbe essere altrimenti; la dipartita di un padre, anche se solo modellistico, è un evento drammatico che lascia un vuoto incolmabile.

Benito con la collaborazione di
Giacomo (inverno 2019)

MEMORIE DI UN AEROMODELLISTA ANOMALO

Mi sono avvicinato all'aeromodellismo verso i 12 anni. La scintilla che ha scatenato il virus è stata la notizia che un ragazzo di 19 anni aveva costruito, praticamente in casa, un veleggiatore vero. Si trattava di Gian Luigi Della Torre e del famoso SANT'AMBROGIO, che aveva volato ad Asiago, pilotato, mi sembra, da Adriano Mantelli. Avevo un fratello di un anno più grande di me, scomparso da molti anni, che più che all'aeromodellismo, pensava ad aerei veri, voleva emulare Della Torre e progettava idrovolanti a scafo centrale, sognando di ammarare sui laghi alpini in quel di Pejo che frequentavamo.

In quel periodo scoprii il T.412 di Enea Torielli, che considero il più bello "elastico" mai realizzato, M.24 del catalogo MOVO, e mi affrettai a tentarne la costruzione.

Rimase allo stato di scheletro perché troppo pesante per volare, dato che era fatto con materiale nazionale.

A guerra finita mio padre, grazie alla liquidazione, ci regalò il D2 (2400 lire).

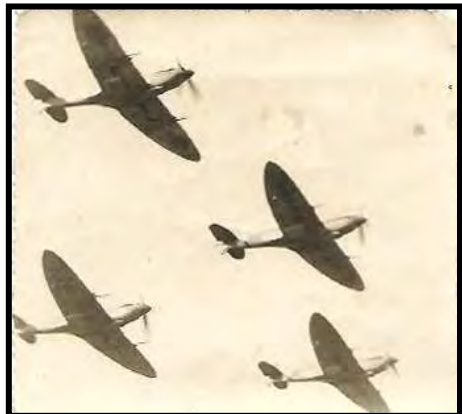
Passammo così ai motomodelli. Con le ali del T 412 ho realizzato un modello con fusoliera quadra, che ha fatto discreti voli nel campetto di Baggio, dove c'era ancora l'hangar per i dirigibili (oggi c'è l'ospedale San Carlo) che costituiva il nostro ritrovo.

Poi è arrivata la partecipazione al Motoconcorso e la vittoria inaspetta-

ta, grazie anche alla relazione che aveva redatto mio fratello, futuro ingegnere, per la parte scientifica. Tengo a precisare che fra i membri della commissione esaminatrice figurava il prof. Pistolesi dell'Università di Pisa, grande esperto in materia di aerodinamica.

Che il P 1002 sia derivato dal T 412 è noto, basta leggere l'articoletto di Daniele Vescovi sull'AQ 83. Era finita la guerra e finalmente era arrivato il balsa ("il balsa" come si diceva allora, e il compianto Franco Bugada era uno dei pochi che condivideva questa versione). Adottammo la tecnica costruttiva del T 412, piani ellittici e fusoliera di forma esagonale con spigoli arrotondati.

Eravamo innamorati delle forme ellittiche. Non per niente il caccia che preferivamo era lo Spitfire. Nel primo raduno aviatorio del dopoguerra sul campo di Venegono ci fu un passaggio a bassa quota di 4 Spitfire che ho fotografato e allego a questo



sproloquio.

E' quasi un miracolo aver conservato il disegno originale dopo tre quarti di secolo (avevo ancora 15 anni e disegnavo abbastanza bene).

Il premio per il progetto vincente era di 2000 lire più il materiale per la costruzione (compreso il motore). Le 2000 lire le abbiamo avute ma non il materiale; e un motore nuovo ci avrebbe fatto comodo perché quello che avevamo andava a singhiozzo.

Diventati ricchi grazie al premio ci accingemmo alla costruzione del prototipo, tentammo di realizzare un'elica a pale ripiegabili ma senza successo, così come il carrello retrattile, un po' per la fretta ma soprattutto per la mancanza di attrezzature adeguate.

Alla prima uscita del modello del motoconcorso sul campo di Bresso ho trovato Della Torre e Stelio Frati al quale piacque molto il modello e disse "meno male che c'è ancora qualcuno che cura anche l'aspetto estetico" (e questo, detto dal futuro progettista degli aerei più belli del mondo, mi riempie di orgoglio).

Stelio Frati prese in mano il modello e dopo aver verificato le incidenze e il centraggio fece alcuni lanci a mano, tecnica in cui era abilissimo e che ho imparato in quell'occasione, mi ricordo che si divertì molto.

Grande amico di Della Torre, Stelio Frati veniva spesso nel nostro ritrovo che era il sotterraneo della chiesa del Monastero Maggiore in Corso Magenta a Milano, dove oggi c'è il museo archeologico. Fra l'altro ricordo che mi chiese di costruirgli

delle ali con diversi profili, che intendeva sperimentare nella galleria del vento del Politecnico. Così finirono a suo tempo le ali del P.1002. Penso che il modello del motoconcorso non potesse fare una fine migliore.

Mi scuso per la divagazione.

Era una gara regionale. Il motore che avevamo a disposizione andava a singhiozzo e si spegneva dopo pochi secondi. Nonostante questo inconveniente decollava benissimo e faceva ottime planate. Edgardo Ciani ne fece una recensione molto positiva (era il giugno del '46) sul mensile del CSI.

Al campionato italiano di Firenze del '46 non ebbi molta fortuna perché in un lancio di prova ho "scassato". Riparato il danno alla meglio era però trascorso il tempo limite per il primo lancio; il direttore di gara (Bonsi) sarebbe stato d'accordo di fare uno strappo alla regola, ma Gnesi, che era in testa e poi ha vinto, giustamente si oppose, così sono arrivato 13° con un solo lancio di circa 2 minuti. Il modello di Gnesi era il famoso "Bucanuvole" di piccole dimensioni con motore da 3 cc che saliva ad altezze vertiginose e aveva scarse doti di planata, un bellissimo modello nel suo genere, ben diverso da quello presentato per il motoconcorso.

Nel '47 sono stato fra i primi a esordire nella categoria "indoor" con buoni risultati a livello nazionale (2° dietro Leardi per 10 secondi) e a modelli ad elastico, sulla falsariga del T.412 ma con carrello monogamba retrattile, ma dopo aver perso

due esemplari in altezza (allora non si usavano i dispositivi antitermica) ed essere arrivato 4° ai nazionali di Firenze, ho abbandonato l'aeromodellismo attivo, incombeva la maturità e ho intrapreso un'altra strada, l'architettura.

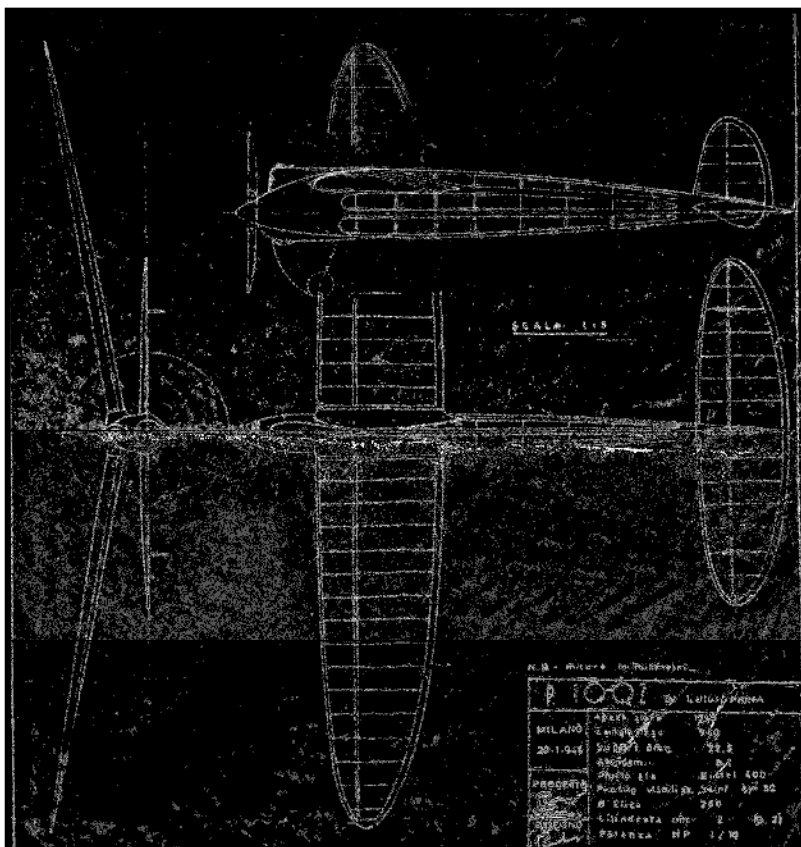
Tornata la passione a 60 anni, non essendo più in grado di competere con le nuove tecnologie, ho deciso, per scommessa, di far volare le navi, valendomi dell'esperienza "indoor" e

della passione per la mitologia e la letteratura, procurandomi notevoli soddisfazioni specialmente in Cina e Giappone dove sono molto conosciute.

La produzione (oltre 300 esemplari) continua e pubblico quotidianamente nuovi esemplari su facebook oltre che sul sito <navivolanti.it>

Chi volesse ...

Luigi Prina



MOVO M15

Una storia di passione per il volo

Qualche mese fa l'amico Franco Posa illustrò ai modellisti della nostra zona il resoconto della bellissima iniziativa di Giancarlo Buoso che, dopo alcuni anni di sviluppo, di prove e di messe a punto sul prototipo, ha realizzato una piccola serie di repliche del motore OSAM G 9 Spark di Garofali del 1937, coinvolgendo nella operazione alcune officine specializzate (fonderie, tornerie, meccaniche) che hanno contribuito con entusiasmo alla riuscita della operazione.

Queste repliche sono già sul mercato, ma la più bella particolarità della operazione è che il ricavato della vendita dei motori è stato destinato dal costruttore a fini di beneficenza.

In quella occasione, Franco ci riferiva inoltre che Giancarlo Buoso, sicuro che le sue repliche sarebbero quasi tutte finite nelle vetrine dei collezionisti, avrebbe molto apprezzato di veder volare in giro per l'Italia il suo motore, magari montato su un modello nazionale coerente con quell'epoca.

Mi sono subito proposto! Per la verità non è che fossi fermo, avevo già contemporaneamente altri due modelli in completamento e mi andavo a incasinare con un terzo modello, ma la cosa mi è apparsa subito piena di significato, molto più di ogni altra mia costruzione passata e presente.

Ero il candidato ideale (e forse Franco in cuor suo pure lo sapeva):

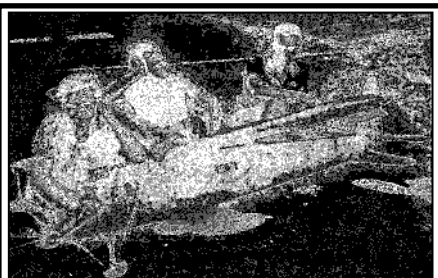
nell' aeromodellismo non amo la competizione di per sé, per me solo semplicemente vedere volare un modello old timer mi riempie il cuore a prescindere dal cronometro, quindi costruire un modello che sicuramente non sarà competitivo per le gare per me non è un problema. Inoltre l'iniziativa è altamente lodevole per il fine della beneficenza, chissà che poi il modello (se dovesse venir bene) potrebbe essere donato ad un museo, o messo all'asta per la medesima beneficenza magari durante gli europei.

L'importante era che non mi mettessero pressione, l'ho spiegato, una costruzione complicata può impegnare anche un anno, specie per me che taglio tutto a mano con seghetto e tagliabalsa.

Col provvidenziale aiuto di Franco, e naturalmente di Carbinì (anche lui entusiasta della cosa, figuratevi: motore italiano su modello italiano...), dopo una breve ricerca storica, abbiamo riconosciuto esattamente il modello che nel 1937 ospitava quel motore G 9. Ricordavo anche che in quel famoso articolo di Salvi Angeloni sulla storia della Super Tigre (lo si trova liberamente in rete) c'era la foto di quel modellone in seconda pagina, con un Jaures Garofali ragazzino motorista, e l'Ingegnere Valerio Ciampolini costruttore del modello (su L'AQUILONE n.86 c'è un bell'articolo sul Cap. Ing.

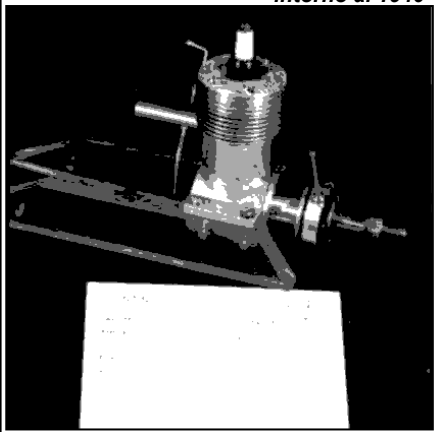
Ciampolini a Guidonia, che vi invito a rileggere). Erano i bei tempi eroici di quando l'aviazione e l'aeromodellismo andavano a braccetto, si stimavano e si rispettavano reciprocamente, esattamente il contrario di quel che avviene oggi ...

Altri tempi, il modellone a volo libero andava in volo, arrivava anche a mille metri di quota, e piloti del campo con il loro aeroplano spontaneamente si alzavano in volo per inseguire il modello e vedere dove andava ad atterrare, dando al proprietario le indicazioni per il recupero.



▲ *Garofali, Bertuzzi e Ciampolini nel 1937*

▼ *Il «G9», costruito da Sorino Garofali intorno al 1940*



A rivedere quella foto sull'articolo della storia della Super Tigre però mi prende un colpo al cuore, il modello sembra un obbrobrio, con una fusoliera lunghissima e imponente, e le ali tozze e corte. Veramente dobbiamo proprio costruirlo? E' bruttissimo... Sembra una nave incrociatore... Ma ormai il dado è tratto!

Ulteriori approfondimenti e incroci fatti da Carbini e Posa confermano che proprio quel modellone di Ciampolini un paio d'anni dopo sarebbe stato commercializzato dalla MO.VO. col nome di M15.

E SAM2001 grazie al certosino lavoro di recupero fatto qualche anno fa con Clerici ha i disegni di quasi tutti i MO.VO. Quindi abbiamo il disegno originale dell'epoca del motomodello!

Grazie a Dio, visto il trittico, il modello invece è più carino !! La vecchia fotografia in prospettiva del 1937 pubblicata sull'articolo ne distorceva le sue belle linee. Il modello è abbastanza ben proporzionato, non dimentichiamo che era il 1937 e non c'era internet come oggi.

E' stato uno dei primi aeromodelli con motore a scoppio che abbia mai partecipato a una gara. Era il 1937, il modellone volò per oltre mezz'ora (non c'era limitazione di carburante), raggiunse i mille metri di quota, e fu recuperato intatto da un gruppo di contadini, a dieci di chilometri di distanza.

Nella progettazione risente grandemente della disponibilità dei materiali dell'epoca. Di balsa ne è prevista quasi niente. Quasi solo listelli di

pino e tranciato di pioppo. Sicuramente c'è da sbattere parecchio nella costruzione. Non si ha notizia di altri che l'abbiano finora riprodotto. Bisogna lavorare sul disegno. Se si trattasse di un M18 troverei in giro in abbondanza di disegni a cad e di files da taglio. Oltre al fatto che del M18 furono salvati oltre al disegno

anche l'elenco dei materiali e le istruzioni di montaggio. Qui c'è solo da studiare bene bene il disegno, c'è solo quello, e darci sotto di seghetto e tagliabalsa.

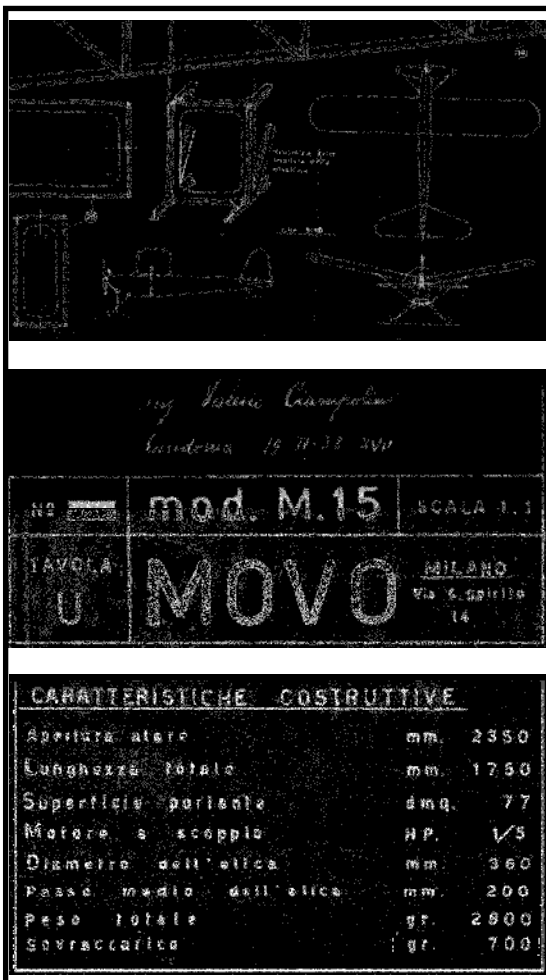
Per esempio la fusoliera, una costruzione tutta a listelli scanalati e incastri, idem per il longherone alare. Si tratta di listelli di pino 3 x 7, con una cava da 1 x 1 in cui si incastrano delle correnti di taglio 1 x 10 e le ordinate di betulla da 1.

L'Ing. Ciampolini la definiva costruzione a "sistema composto".

In effetti la fusoliera così fatta ha una eccezionale resistenza, probabilmente pesantuccia, ma così è.

Non vi dico lo sbattimento per realizzare la scanalatura precisa da 1 x 1 nei listelli di pino, i tentativi di ottenere un buon lavoro con il Dremel fissato sopra il banco sono subito naufragati, la FET con la scanalatrice costava un occhio della testa, alla fine l'ultimo dei tanti falegnami interpellati ha accettato insolitamente con entusiasmo, ho capito poi il perché: la scolpitura della cava mi è costata cinque volte il costo dei listelli... .

Commovente è stato il taglio delle ordinate rettangolari dalla betulla di 1 mm, praticamente quasi tutte ricavate ciascuna dallo sfrido di alleggerimento della precedente. Una cosa d'altri tem-



pi: il massimo utilizzo del prezioso legname già in fase di progettazione.

Al momento in cui andiamo in stampa ho concluso la fusoliera e la coda con i leveraggi per il movimento. I piani di coda li ho fatti del tipo tutto mobile, per non rovinare la linea originale del modello che all'epoca naturalmente era a volo libero. Per il motore, che non ho ancora in mano materialmente, dispongo già di tutte le misure. Ho montato le longherine qualche millimetro più in basso rispetto al disegno, e ho predisposto una piastra di betulla avvitata alle suddette longherine su cui andrà fissato il motore.

Conto nei prossimi giorni di mettermi al lavoro sulle ali.

Raramente rendo partecipi gli altri di una mia nuova costruzione finché non l'ho portata a termine, ma questa volta un'eccezione è d'obbligo perché il MOVO M15 è un motomodello che ha dietro una storia veramente importante per noi aeromodellisti. Pensate che a quei tempi l'Ing. Ciampolini dirigeva la galleria del vento del reparto Sperimentale di Guidonia, e durante la 2^a Guerra Mondiale faceva arruolare e portare alle sue dipendenze molti aeromodellisti. Loro lì a Guidonia costruivano i modelli riproduzione dei velivoli civili e militari e ne testavano l'inviluppo di volo in galleria.

Sono certo che altri modellisti vorranno intraprendere questa costruzione. In effetti già tanti ne hanno chiesto notizie e hanno manifestato interesse. E' stato finora un modello sicuramente poco riprodotto, ma gli

stiamo restituendo la dignità che merita.

Questo è il mio primo intervento sul Notiziario, finora ho presentato tutti i miei modelli, che sono veramente tanti, sul forum del Barone Rosso. Solo da un paio d'anni sono socio della Sam 2001, per questo devo ringraziare di cuore l'Amico Franco Posa, cui sarò sempre riconoscente. E gli amici Imoletti e Boccia. Loro mi hanno fatto capire che le SAM non sono solo gare, ma CONDIVISIONE di una passione sfegatata che ci dà ragione di vita. E ringrazio da qui giù mio padre, che sin da bambino mi ha fatto amare il volo. Mi ha insegnato i primi rudimenti dell'aeromodellismo a volo libero, e non ha mai perso occasione di farmi portare in volo, sin da bambino, con i mezzi del locale Aeroclub, con i Macchini, con i Saiman, con gli Oscar Partenavia. Poi quando lui ha spiccato il grande volo, mi ha lasciato in eredità il suo fido ultraleggero Storm 280, con cui ho volato rispettosamente per una decina d'anni, finché non ho dovuto arrendermi per i costi diventati ormai per me insostenibili. Ora continuo con gli aeromodelli old timer. Ma per me Aviazione e Aeromodellismo andranno sempre a braccetto, continueranno a stimarsi e a rispettarsi.

Un abbraccio a tutti.

Luigi Carlucci

L'Aeromodellismo Italiano dal 1934 al 1936 ... un po' di storia

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. Marini e P. Nobili

È l'unico mensile completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più vasta e più vasta che sia uscita in questo campo. È un volume di circa 300 pagine, in bianco e nero, con 200 illustrazioni, 200 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (volati in forma piana) alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elica, con motore ad aria compressa, veleggiati, ecc.). Oltre un centinaio di splendide fotografie dà vita alle dimostrazioni scientifiche e a una interessante cronaca dell'aeromodellismo.

Lira 500 franco di porto
Agli abbonati a "L'Aquilone" L. 75
(leggere in tale due lire in più)

EDIZIONI DE "L'AQUILONE"
Viale dell'Università, 4 - ROMA

conti a puntate (se non rime o fumetti). Gli standard aeromodellistici sembrano proseguire sulle linee dei precedenti: gli articoli e le foto sono sempre più mirati a scopi propagandistici.

Dopo l'apparizione del volume di G. Dal Seno «Il costruttore di modelli volanti» che contiene molti tritici di modelli che ribadiscono linee già citate (v. 1° AQ97) il volume «Il costruttore di aeromodelli» di G.

Dal 1934 si prospettano dieci anni sotto la direzione di Gastone Martini, per molti di noi l'indimenticabile Zio Falcone, ma dai principi le cose non cambieranno; si alterneranno pagine dedicate alle tecniche aviatorie, alle attività militari, civili e sportive; notevole spazio è dedicato al volo silenzioso e si capiscono sempre di più le finalità del giornale anche se alcune pagine sono rivolte a rac-

Attezzatevi a prenotare!

G. DAL SENO IL COSTRUTTORE DI MODELLI VOLANTI

Teoria - Costruzione - Esperimenti

Ricco volume in sedicesimo grado, con circa 200 illustrazioni — in appendice disegni per la costruzione di modelli volanti, con particolari di montaggio e indicazioni precise per il centraggio.

Prof. del gen. della R. A. LIOTTA

Unica pubblicazione italiana del genere

Seconda edizione imminente

Prezzo L. 10 - Ai nostri lettori che ad prenotare L. 8 franco di porto a domicilio.

Per prenotare inviare il presente tagliando incollato su cartolina - vaglia all'Amministrazione della Casa Ed. S.E.L.P.,

Via Beaumont, 4 - Torino

Attenzione per la riduzione da L. 10 a L. 8 — nell'acquisto di copie del volume di G. Dal Seno: Il costruttore di modelli volanti.

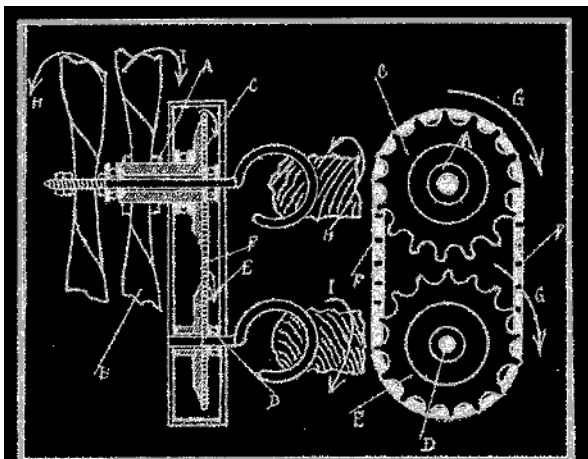
Prezzo spec. lettori dell'Aquilone

Martini e P. Nobili sarà per molti compagno della nostra attività e forse, ma anche senza forse, molti ancora dovrebbero consultarlo con attenzione.

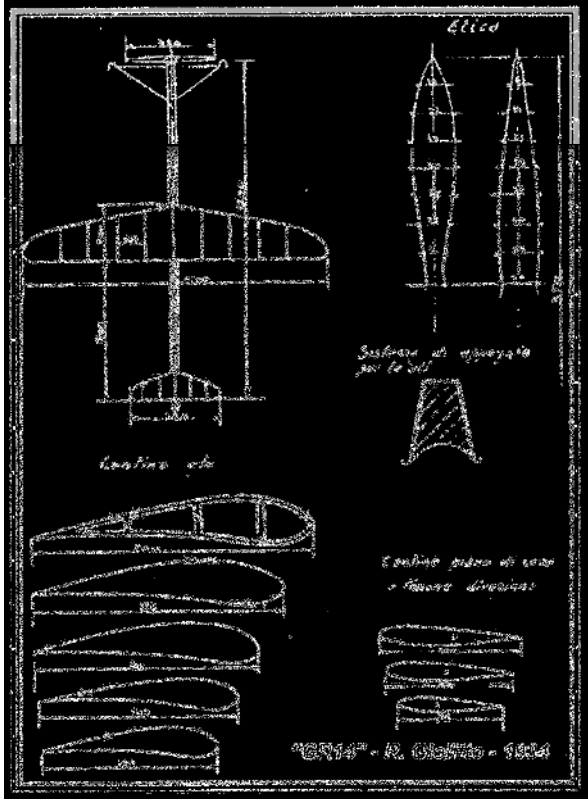
L'aeromodellismo di fatto langue e nonostante si vada incontro a qualche raduno, i risultati sono caratterizzati più in termini di secondi che di minuti.

Le foto dei modelli e dei modellisti sono rare, si rifanno perlopiù a modelli ad elastico con fusoliera a tubo. Le lezioni di Giarella (al secolo Paolo Nobili), nella sua mitica "palestra", si svolgono in modo puntuale ed esaustivo, anche se il tipo di costruzione va considerato al passo rispetto a quello straniero, può essere ritenuto come il maestro dei giovani di allora molti dei quali risultano impreparati ad affrontare materia del tutto nuova. Giarella accompagna per mano il costruttore con dovizia di annotazioni, descrivendo tutti i passaggi: la scelta del materiale da utilizzare, il modo di trattarlo, di rifinirlo al meglio e come assemblarlo.

A proposito di modelli è impossibile entrare nei dettagli: la forma più semplice può essere un regolo di legno di sezione quadrata



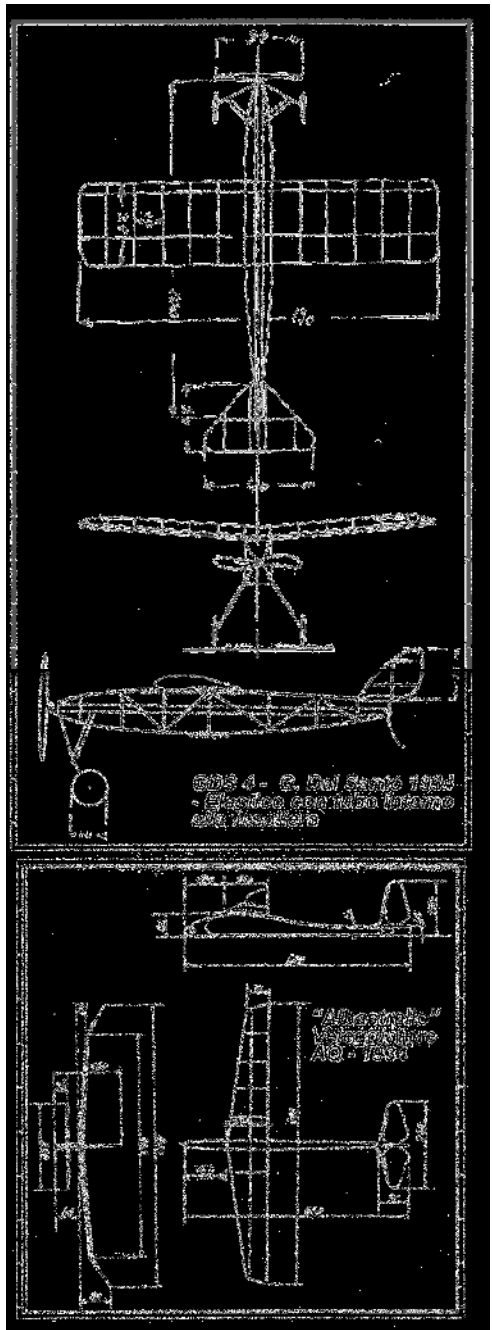
Uno dei tanti modi per inserire la doppia matassa e realizzare eliche controrotanti



o rettangolare, la matassa è esterna. Nel caso della fusoliera a tubo questa deve avere un diametro adatto al numero dei fili di elastico e al numero delle matasse: il tubo può essere realizzato secondo la venatura del legno o a spirale, può essere costruito a uno o più strati; è consigliato l'uso di rivestimenti in seta, con una passata di olio di lino. Stante la lunghezza, 130-150 cm e oltre, vengono proposti marchingegni per utilizzare la doppia matassa, per azionare eliche controrotanti e spesso viene consigliata una doppia fusoliera.

Ben presto si intravede la possibilità di linee più accattivanti, si comincia a pensare così a forme altrettanto robuste rispetto al tubo ma più valide sia come profilo che come sezione. La soluzione del tubo interno alla fusoliera avrebbe consentito di continuare a concentrare gli sforzi sul tubo stesso ma si principia a progettare fusoliere con sezioni differenti: a ordinate in compensato e relativi correnti e si adottano le prime timide costruzioni a traliccio. A metà anni '30 si vedranno nel dettaglio pochi modelli ad elastico a fusoliera con tubo interno (l'Eolo XIV ad es.) ma la sua presentazione avrà vita difficile.

Si diceva della prevalenza degli elastico sulle altre categorie ma per un utilizzo OT si può recuperare un trittico (ricco di particolari) di un piccolo veleggiatore (85 cm a.a.) dalle linee originali e accattivanti, riproposto anche più avanti



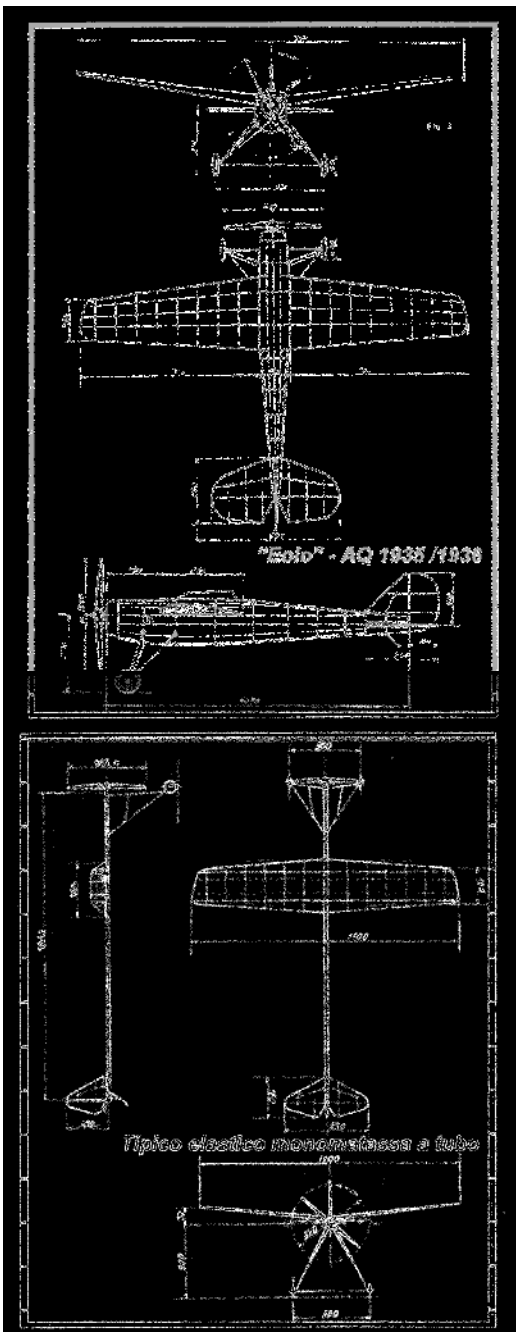
nel tempo. Tuttavia i modelli veleggiatore che in seguito, come vedremo, rappresenteranno una categoria trainante per il nostro aeromodellismo non compaiono all'orizzonte di questi primi anni.

Per quanto riguarda i motori, interessano solo quelli ad aria compressa, a cilindri verticali o disposti a stella. Questi ultimi erano i più utilizzati. Come si può intuire, parte fondamentale di questi motori era un serbatoio che contenesse l'aria; il corpo, i cilindri, le boccole, le parti fisse venivano perlopiù ricavate in ottone, mentre i pistoni, le bielle, l'albero e le parti mobili in acciaio. Nella figura a pag. 19 lo schema di un motore a tre cilindri che, anche per la sua semplicità, andava per la maggiore.

Vale la pena di accennare ad un articolo relativo alle caratteristiche del legno di balsa, da noi quasi sconosciuto, confrontato con il nostro tranciato di pioppo, tiglio, pino, faggio, sughero, agave, ecc. per capire quanto fossimo lontani dai modelli stranieri, solo qualche volta si parla di balsa ma perlopiù viene proposto il più classico e conveniente «materiale nazionale».

Fuori da questo contesto una annotazione interessante: per le gare del 1935 fu redatto un regolamento che prevedeva quattro categorie di modelli:

cat. a) - modelli volanti a tubo, con motore ad elastico costruiti su disegno d'assieme fornito dal Re-



gio Aero Club d'Italia. L'età dei partecipanti non doveva superare i 16 anni;

cat. b) - modelli volanti a fusoliera con motore meccanico con dimensioni massime di cm 150 di apertura alare;

cat. c) - modelli volanti a fusoliera con motore meccanico con dimensioni massime di cm 300 di apertura alare;

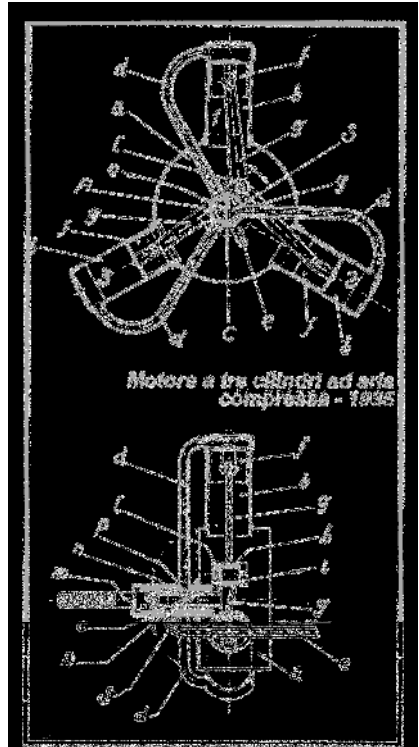
cat. d).-aeroveleggiatori con apertura alare massima pari a cm 250.

I modelli delle categorie b/c/d) dovevano essere somiglianti ad aeroplani esistenti.

In questi anni compare la prima novità motoristica: il "Mirus" un motore a scoppio da 9cc presentato da C. Montrasio e finalmente è necessario annotare qualche apertura verso modelli stranieri come i minuscoli tritici di modelli russi e verso "l'SB36 Pionier", finalmente un motomodello(!) tratto da "Aéro Revue" con le essenziali dimensioni.

Continuano tuttavia i ripetitivi modelli a tubo che fanno categoria a parte nelle manifestazioni.

Intorno al 1934 nasce la R.U.N.A. (Reale Unione Nazionale Aeronautica) che è "la nuova denominazione prettamente italiana" dell'Aero Club d'Italia troppo di sapore anglosassone. Uno dei primi comunicati della R.U.N.A. è perentorio: non riconoscerà i gruppi che non siano sotto la sua guida e non permetterà la partecipazione ai Concorsi Nazionali agli aeromodellisti che non aderiscono alle direttive emanate dalla sua Presidenza. Comunque nel 1936 la R.U.N.A. si prodiga per dare un minimo di organizzazione all'aeromodellismo, per far apprendere tecniche costruttive, di centraggio e di volo dei modelli; opera quindi per la diffusione di scuole di aeromodellismo e per predisporre regolamenti, si dà



Motore a tre cilindri ad arte
completato - 1935

AEROMODELLISTI

Il magnifico legno diabeto -
il campione dei piloti ed esperti -
i migliori materiali e piani a
tutto il materiale per la costruzione
di un modello volante, lo potete
richiedere a

MOVO

Via Carlo Cantini, 15 - Milano
Lettere postali desiderate
inviando lire una in francobollo

da fare per stimolare manifestazioni e raduni; i Concorsi Nazionali vedono i partecipanti selezionati nelle varie sedi della R.U.N.A.:

Soprattutto si cominciano a formare schiere di aeromodellisti (i fratelli Ugo, Giacomo e Mario Rodorigo, Carlo Tione, Elvio Tosaroni, Aldo e Luigi Calza, Uberto Travagli, Enzo Tedeschi, Jaures Garofali, Giulio Pelegi, Giuseppe Darbesio, Oscar Marchi), quanti ne ho dimenticati e dimenticherò fino alla fine!?) e scuole come quelle udinese e romana che finalmente propongono modelli di più ampio respiro. Molti di quegli aeromodellisti e altri ancora che presto li seguiranno (noi tra i più vecchi o "meno giovani") li vedremo solcare i campi di gara anche dopo il secondo conflitto mondiale, arricchendo la storia dell'aeromodellismo italiano negli anni successivi, ma sono i centri più grandi che godono maggiormente di questo sviluppo mentre tanti bravi "aeromodellisti di provincia" si perdono per strada

Marcello Zunica

Reale Unione Nazionale Aeronautica (R. U. N. A.)

è la nuova denominazione prettamente italiana del già Reale Aero Club d'Italia (R. Ae. C. I.), voluta dalle supreme Autorità aeronautiche.

Nel darne comunicazione a tutti i nostri lettori, ci è gradita l'occasione per confermare che la R. U. N. A. continuerà, ed anzi intensificherà con nuove iniziative in preparazione, l'aiuto e la collaborazione che L'aquilone ha finora ottenuto dai dirigenti del sodalizio nazionale.

Comunicato della R. U. N. A. agli aeromodellisti di tutta Italia

Perché occorre organizzare i gruppi di aeromodellisti con criteri di rigore uniformità, ricordiamo che tutti i gruppi di aeromodellisti debbono essere iscritti e quindi dipendere dalle sedi provinciali della Reale Unione Nazionale Aeronautica (R.U.N.A.), le quali hanno già le opportune disposizioni per il loro funzionamento. Qualsiasi gruppo già costituito o di prossima costituzione che non operasse sotto nuova firma della Presidenza centrale della R.U.N.A., non sarà ufficialmente riconosciuto e quindi non sarà invitato alle manifestazioni che verranno organizzate per lo sviluppo e l'incremento dei modelli volanti in Italia e, per conseguenza, non potrà neppure partecipare ai Concorsi Nazionali che si tiene annualmente a Roma.

Il mio TOMBOY

Come promesso nel mio piccolo articolo sul Tomboy, vi aggiorno sull'evoluzione del mio.



Cominciato il 23 ottobre, ha fatto il suo primo volo il 2 dicembre in una bella giornata fredda ma senza vento e soleggiata. Non ho mai lavorato come un forzato, un'ora o due al giorno; data la facilità di costruzione della "bestia", si comprende perché abbia avuto tanto successo. Non ci sono scuse per lanciarsi, come ho fatto io, nella sua costruzione

Il Tomboy partì in virata, a causa di una ruota bloccata per una goccia d'olio!! Ho scelto per ciò di lanciarlo a mano, col motore a mezzo gas per

non avere sorprese ed è partito dritto.

Ho conservato, come per tutti i miei vecchi modelli, il blu e il giallo. Prometto che per il prossimo cambierò i colori. Rivestimento in Esaki sul mylar da 5 micron, per la fusoliera ho utilizzato del mylar alluminizzato per cui la fusoliera sembra ricoperta in balsa.

Che dire del volo? Senza storia, nessuna correzione con la deriva, che io comando dal trasmettitore come se fossero gli alettoni. In pla-



nata picchia un po' troppo per cui ho dovuto trimmarlo a cabrare. Lo avevo notato nei lanci a mano senza



radio, Per rispettare il centraggio del disegno ho aggiunto 35 grammi di piombo. Nei prossimi voli rimetterò il

profondità a zero e leverò 15 grammi di piombo. lo utilizzo piombo da pesca, è pratico per dosare il centraggio! Per il resto va tutto bene, un vero piacere, salita a pieno gas ragionevole, molto vicina a quella di un



Nel volo planato l'elica gira a ruota libera

motore ad autoaccensione. La planata lenta è nello spirito del volo libero della mia giovinezza. Col freddo l'aria era neutra, con aria più portante il piccolo Tomboy dovrebbe prendere le termiche senza difficoltà, soprattutto perché il suo peso sarà come quello dei Tomboy da volo libero: 370 grammi.

Voglio riprogrammare il trasmettitore per mettere in funzione il freno dell'elica, ciò dovrebbe frenare meno il modello. Tutte le foto sono state fatte da Thierry del CMB.

E ora passiamo alla costruzione!

Il disegno era in misure inglesi. Per la balsa conviene scegliere misure approssimate e utilizzare la balsa di casa nostra. Prima tappa il taglio delle centine; io taglio 2 centine di compensato da 10/10, metto tanti pezzi di balsa da 15/10 per quante sono le centine; riunisco il tutto con 2 astine filettate e carteggio. Facile e

noto, salvo forse per chi è abituato agli ARTF e altri sistemi.

Ho iniziato la costruzione dalla fusoliera. Poiché le linee erano abbastanza arrotondate, ho pensato bene di mettere i listelli nell'acqua calda addizionata col 10% di ammoniacca. Attenzione all'odore, è meglio farlo all'aperto. Un bagno di un quarto d'ora è sufficiente perché i listelli si pieghino senza sforzo; quando la balsa sarà asciutta manterranno la loro forma senza provocare una deformazione della struttura.

Come mi hanno sempre consigliato, costruisco un fianco e poi ci costruisco sopra il secondo. Metto un po' di nastro adesivo nei punti di incollaggio per facilitare la separazione delle due fiancate. La messa



La costruzione della prima fiancata



La costruzione della seconda fiancata

in opera delle tre ordinate su uno dei fianchi e la fusoliera è pronta a prendere la sua forma definitiva.

L'ala è stata costruita in un solo pezzo. Il bordo d'attacco, quello d'uscita e le estremità sono stati carteggiati; poi ho tagliato l'ala in due parti che ho incollato nella parte centrale formando il diedro. Siccome il mio



L'ala costruita in un solo pezzo



La parte centrale dell'ala con il rinforzo del diedro



L'ala si sta asciugando

Tomboy è destinato a essere radio-comandato, ho aggiunto alcuni rinforzi al diedro.

Mentre l'ala si incollava, ho installato il supporto motore e il carrello.

Ho scelto il carrello smontabile nel caso che un giorno volessi trasformare il Tomboy in idrovolante.

Per il fissaggio della deriva sull'impennaggio, ho cambiato il disegno che prevedeva di incollare la deriva sulla parte superiore dell'impennaggio. Trovo il sistema un po' fragile, soprattutto per la radioassistenza. Ho dunque allungato il piede della deriva, messo due listelli al centro dell'impennaggio e incollato la deriva tra questi listelli. Un piccolo spazio di 15/10 da ogni lato per facilitare la posa del rivestimento e il gioco è fatto.

Una volta pronti i pezzi, rimaneva l'assemblaggio. Per semplificare la messa in opera sul terreno, ho incollato l'insieme impennaggio-deriva sulla fusoliera. Il fissaggio con elastici è compatibile con il volo libero, ma non aggiunge niente su un radioassistito che è pilotato fino a terra e ai piedi del pilota o quasi.

Per il rivestimento ho usato il metodo carta su mylar. Il mylar viene incollato sulla struttura con Balsaloc o Ecofix diluiti in acqua. La struttura è stata preventivamente trattata con una mano di nitro leggermente levigata. Il mylar teso col ferro e trattato col Synthilor diluito al 33% con acqua risolve la cosa. Su un modello come il Tomboy basta una mano. Per nascondere l'elettronica ho usato per la fusoliera del mylar allumina-

to, che dà alla carta blu un colore metallico. Vedere le foto nel volo di collaudo.

Per la radio ho installato 2 servi Nano S della Multiplex e una ricevente a 2,4 Ghz.

Il motore è un Pro-tronik 2204-1750 con elica 8x4. La batteria è una 2S da 350 mA, che è la capacità prevista per partecipare alla gara postale. Il regolatore è un Pro-Tronik 10A messo nel supporto motore dove ho praticato dei fori per favorirne il raffreddamento. Il tempo motore supera i 5 minuti.

Spero di avervi dato lo spunto per costruire un Tomboy e, perché no, di partecipare alle gare postali.

Bernard Dereudre

[Traduzione di Pino Carbin]



15° Model Expo - Verona 2/3 Marzo 2019

Inutile girarci intorno: l'aeromodellismo non è più quello di una volta, almeno quello che prevedeva la costruzione in proprio dei modelli. Una quantità sempre maggiore di pronti al volo, costruiti con materiali sintetici e motorizzati elettricamente è a disposizione degli appassionati a prezzi modici grazie al mercato cinese e, onestamente, bisogna riconoscere che non sono niente male e che volano molto bene.

Il mercato è stato rivoluzionato; molte ditte produttrici e molti negozi hanno chiuso i battenti e anche il padiglione aeromodellistico del Model Expo di Verona ne ha subito le conseguenze. A questa edizione gli unici stand dove si potevano vedere aeromodelli tradizionali erano quello



Simpatico e inaspettato sfondo per lo stand

nostro, quello di Benito Bertolani con i suoi ragazzi, quello dell'Aero Club VO.LI. e quello della FIAM. Ditte o negozi: nessuno. Per la prima volta la Mantua aveva il suo stand nel padiglione riservato alle macchinette.

Confesso che ci ho pensato a lungo prima di inoltrare la domanda per lo stand. E quando l'ho fatto mi sono scontrato con problemi legati al nuovo software della Fiera, risolti grazie a una serie di telefonate. Comodo e pratico ho invece trovato il sistema on line per il rilascio dei passi.

Nessun problema per l'allestimento dello stand. Lorenzo Vivian ha esposto i suoi veleggiatori Peres I e Uranio, costruito quest'ultimo da Martino Martinello. Giorgio Zenere e Mario Crestani hanno esposto i loro Cormorano elettrificati, secondo la moda attuale, col motore nel muso. A mio parere sarebbe stato meglio se lo avessero messo in pinna come nell'originale. Raffaello Brentonego ha esposto una serie di acrobatici VVC e Federico Frigero ha proposto la sua



I Cormorani di G. Zenere e M. Crestani



Gli u-control di Brentonego e un Gip

notevole collezione di motori e scatolette di montaggio d'epoca. Piero Muzio ha portato la sua replica del pulsoreattore SLAR 22 e alcune copie del suo libro autobiografico.

Una bella sorpresa l'ho avuta quando, alle spalle dello stand, è stata gonfiata parzialmente una mongolfiera in modo che fosse possibile visitarne l'interno. Costituiva un simpatico sfondo.

Davanti al nostro stand, in una grande area recintata destinata alle esibizioni in volo, si esibivano vari droni e altri modelli "moderni".

Ma, passando vicino ai tavoli, sono stato sorpreso nel vedere un piccolo biplano costruito in maniera impeccabile. Il costruttore, Antonio De Padova, mi ha spiegato che si trattava della riproduzione in scala, secondo la formula peanut statunitense che prevede un'apertura alare di 13", pari a 33 cm, del biplano inglese Avro Baby 534C matricola G-EACQ. Per la costruzione Antonio è partito dal disegno di Walt Mooney, pubblicato su *Aeromodeller* nel maggio del 1975, adattandolo alla motorizzazione elettrica e al radiocomando.



Semplicemente stupendo

Chi volesse cimentarsi, può scaricare il disegno da Outerzone.

Una ricerca in internet mi ha fatto scoprire la storia del pilota, l'australiano Bert Hinkler. Con quell'aereo fece una serie di voli senza scalo tra cui, il 31 maggio 1920, da Croydon a Torino percorrendo 1050 km in 9h30'. L'aereo è conservato a Bundaberg, sua città natale, nella Hinkler Hall of Aviation.

Dopo altre numerose imprese, tra cui la traversata in solitaria dell'Atlantico dal Brasile all'Africa, il 7 gennaio 1933 Bert Hinkler partì da Londra diretto a Brindisi, prima tappa di un percorso che avrebbe dovuto portarlo in Australia stabilendo un nuovo record. A Brindisi non arrivò mai. Il suo corpo e i rottami del suo aereo, un D.H. 80 Puss Moth, furono ritrovati il 28 aprile da alcuni carbonai sul monte Pratomagno in provincia di Arezzo. Data la sua notorietà mondiale, gli furono tributati i massimi onori e fu sepolto nel Cimitero degli Allori di Firenze dove riposa tuttora. Rimane un mistero il fatto che tra i rottami dell'aereo non fu ritrovata l'elica.

Pino Carbini

19° Raduno motori Amato Prati - Modena 23 Marzo 2019

Chi era Amato Prati? A chi non lo sapesse o lo avesse dimenticato dirò che rappresenta una delle pietre miliari dell'aeromodellismo italiano, in particolare per il settore motoristico. Classe 1927, iniziò presto la sua attività aeromodellistica col volo libero. Progettò, tra gli altri, il bellissimo Amado Mio.

Stanco di perdere modelli, passò alla velocità in volo vincolato circolare.

Ottenne subito ottimi risultati e fu assunto dalla Micromeccanica Saturno di Jaure Garofali dove rimase oltre trent'anni. Alle Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane del 1954, che si tennero nel piazzale Giulio Cesare a Milano, dopo aver vinto la gara della classe A con 176,470 km/h, conquistò il record mondiale di velocità con 190,474 km/h. Il modello era lo Speed King e il motore il G.20.

Per il volo record utilizzò cavi da 11,37 m. (allora la FAI non prevedeva misure per i record).

Se ben ricordo, il suo record fu superato l'anno successivo, ma la sua fama non decrebbe. Quando nacque SAM Italia si distinse per le sue doti di organizzatore, sempre pronto ad aiutare gli altri senza risparmiarsi. Quando è mancato, nel 2000, ha lasciato un grande vuoto. Le attività come questa di Modena ci aiutano a ricordarlo.

La giornata modenese a lui dedicata è l'avvenimento atteso da tutti quelli che amano l'autocostruzione, sia da protagonisti che da spettatori. Sì, c'è anche il mercatino dove è sempre possibile trovare qualcosa di utile, ma le cose più attraenti sono le costruzioni amatoriali di motori, mezzi di locomozione e meccanismi di ogni tipo.

E ovviamente tutti funzionano alla perfezione, cosa non sempre semplice da ottenere. Dato per scontato che chi intende autocostruire qualcosa debba avere una conoscenza minima delle lavorazioni meccaniche, ogni realizzazione è frutto di ricerca storica e di studio accurato dell'originale per comprendere quali materie prime e quali macchinari siano necessari.



12 cilindri a V di Balestrazzi



All'inizio della nostra storia divennero famosi i raduni annuali a Pavullo del Frignano.

Tra i frequentatori si fece subito notare Gianfranco Tomei, un tornitore dei cantieri navali di La Spezia, che passava il tempo nella messa in moto di motori auto-costruiti di progetto personale. Riccardo Belli gli chiese di progettare un motore facile da costruire anche da parte di chi non fosse molto esperto di lavorazioni meccaniche. L'idea gli piacque e fu così che, tra l'Agosto '96 e il Giugno '97, Modellistica pubblicò una serie di articoli nei quali veniva

spiegata nei minimi particolari la costruzione di un motore diesel da 10 cc. il Motomeo. Ogni articolo era corredato da chiarissimi disegni, opera di Giacomo Mauro che aveva anche corretto le bozze dei testi.

Il primo Motomeo fu costruito da Gianfranco Lollato e, grazie al fatto che venni in possesso di tutto il progetto sin dall'inizio, girò al banco prima che Modellistica terminasse la pubblicazione degli articoli.

Lo montai su un Pacemaker che feci volare per alcuni anni sui campi di Pavullo e di Arizona 2000.

La serie di articoli e i disegni sono conservati nel nostro archivio digitale e sono a disposizione di chi li volesse. Stesso discorso per il libro di Giacomo Mauro sui motori italiani per autocostruzione.

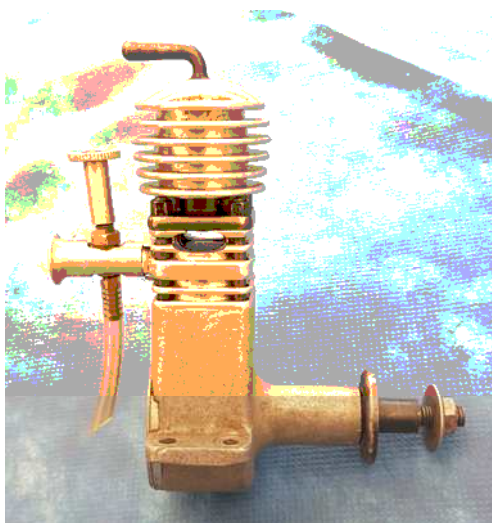
Chiudo con un appello: Ilario Biagi mi ha mostrato il motore che vedete nella foto accanto. Non sa cosa sia.

E voi?

Pino Càrbini



Stellare 9 cilindri di Paterlini



6/7 Aprile 2019 - SAM 2001 al Model Expo di Novogro (Mi)



Anche quest'anno al Model Expo Spring Edition, Sam 2001 ha fatto la sua presenza con un piccolo, ma significativo Stand, e con la esposizione di un grande manifesto a promozione della sua organizzazione che riunisce tutti gli appassionati di aeromodelli d'epoca.

Infatti, uno degli scopi che si prefigge la SAM è la ricerca, la salvaguardia, la valorizzazione e la diffusione di ogni testimonianza e documentazione della storia dell'aeromodellismo, oltre alla incentivazione di attività sportive e amatoriali sul campo.

Un unico alto capannone, di dimensioni simili ad un campo di calcio, ospita vari spazi delimitati, che danno al visitatore l'impressione di camminare tra corridoi di negozi: la sensazione è di ordine e cura.

Si avvicendano larghi spazi ludici, dove sono stati ricreati paesaggi, per mostrare modelli vari di camion, auto, treni e mezzi d'opera in movimento, circondati da folle di famiglie con bambini.



Un capannone esterno ospita grandi piste di automodelli, dove si alternano le gare.

I visitatori, non sono numerosi: il biglietto di ingresso forse un po' eccessivo (10 Euro), scoraggia molti. La Manifestazione di Novegro ha perso nel tempo un po' del suo spirito originale, rivolgendosi soprattutto al mercato del modellismo commerciale,



principalmente al Fermodellismo, all'Automodellismo radiocomandato, soprattutto elettrico e relegando l'Aeromodellismo amatoriale ad uno spazio di nicchia, che però resiste e sotto certi aspetti affascina ancora "maturi" e "vecchi" aeromodellisti, che hanno praticato sul campo in gioventù questa passione e che ricordano ancora con nostalgia e rimpianto, ma anche giovani, molto incuriositi dalle tecniche costruttive e motoristiche di questa passione, esclusi da essa per la mancanza di informazione, divulgazione e scuola.

Molti infatti si sono fermati ad ammirare i motori, i modelli, le scatole di montaggio in balsa che non hanno mai visto e i disegni di costruzione e montaggio dei modelli in balsa.

Sono stati distribuiti Notiziari L'Aquilone di SAM 2001 e locandine delle prossime manifestazioni dei nostri Gruppi, e molte sono state le richieste di informazioni sia tecniche che di reperimento disegni.

Resistono meritoriamente Enti come la Fiam, presente alla Esposizione



con un grande Stand ed una sezione di ottimi simulatori interattivi di volo radiocomandato, che attiravano la curiosità e la partecipazione di grandi e piccoli.

Roberto Rossi

TROFEO VALDARNO 2019

San Giovanni Valdarno, 28/04/2019



... scrutando il cielo in attesa di una schiarita

Anche quest'anno Il Gruppo Aeromodellistico Valdarno ha organizzato una gara O.T. presso il proprio campo di volo in località Forestello, nel comune di San Giovanni Valdarno. In realtà la gara era stata fissata per il 14 Aprile ma, a causa del maltempo, era stata rimandata alla data di Domenica 28 e, sinceramente, la sera precedente facevo gli scongiuri, a causa delle pessime previsioni per il giorno successivo che davano pioggia per le 12.

La mattina successiva mi metto comunque in macchina di buon ora e, visto che ogni lasciata è persa, mi incammino per la Toscana, cosa che non mi dispiace mai fare. Quando arrivo sono tutti già in pista, e tutti preoccupati per un cielo che non promette nulla di buono e con un venticello poco simpatico che compare a raffiche appena il sole se ne va, coperto da stratocumuli forieri di pioggia e dispensatori di brutte discendenze.

La Direzione di gara ci sollecita ad iniziare i lanci e verso le 9,45 iniziano i primi decolli. Quelli che se la cavano meglio, paradossalmente, sono i concorrenti della OTE, i quali riescono ad ottenere ottimi tempi di volo, sicuramente favoriti dal basso carico alare e per quanto riguarda le prime due posizioni, dal forte allungamento dei VEGA7 di Mersecchi e Zanzi che in giornate come questa, offrono meno resistenza all'avanzamento, anche se il Playboy di Marco Gianati se la cava benone, piazzandosi al terzo posto. Ma si sa, bravura del pilota a parte, il Playboy è sicuramente uno dei migliori modelli mai progettati, capace di cavarsela bene in tutte le condizioni.

Per i concorrenti della Texaco non è andata bene per nulla, visto che la

classifica finale vede vincitore Binelli con circa 500 punti, cosa che non vedevo da diverso tempo; decisamente giornata no. Per la Texaco Antica le cose sono state più impegnative ma più soddisfacenti perché, nonostante le salite fossero state buone un po' per tutti, grazie alla buona resa degli spark utilizzati, prevalentemente O&R .60 e OK .60, le discendenze, se non capita- vi dalla parte giusta del cie- lo, potevano essere molto "veloci". Tanto veloci da ritrovarsi dalla parte sbaglia- ta della pista e essere co- stretto, da una ventata improvvisa, ad atterrare su una delle tettoie che co- prono i tavoli dove sono posizionati i concorrenti, come è successo a me, nel vano tentativo di racimolare qualche secondo, ad incremento dei miei scarsi tempi di volo, dalle termichette presenti vicino al terreno. Per fortuna che il modello è atterrato sui tre punti, non ho causato alcun danno e mi hanno



Binelli si prepara per il decollo



Il VT3 di Mersecchi

L'OK60 di Bortolai



fatto un mucchio di applausi e foto di rito durante le operazioni di recupero.

I migliori risultati li ottengono due modelli italiani, l'R.G.9 di Walter Gianati ed il SINE'46 di Attilio Piccioli, con punteggi oltre i mille punti. L'unico che poteva impensierire Gianati era Tiziano Bortolai con il suo Lanzo Bomber che, purtroppo, subisce stranamente il cedimento della parafiamma durante il primo atterraggio avvenuto senza particolari problemi. La scena è stata carina, il modello tocca terra lentamente e rulla per circa un metro, quando una ventata lo fa risalire di pochi centimetri e ricade e lo vediamo sparire come se avesse preso una buca. Menomale che non ha ceduto in fase di avviamento.

Anche i 7 concorrenti della Speed 400 si sono divertiti dandosi battaglia, dove Domenico Spataro detta legge con un Baby Mercury

c h e

vola benissimo e passa i 1600 punti, lasciandosi alle spalle il Lanzo Bomber di Maurizio Pasquini ed il Kerswapp di Maurizio Baccello di alcune centinaia di punti. Molto distanziati gli altri concorrenti.

Nella OTVR-E di tre iscritti ne erano presenti solo due, Mersecchi, con un T.3.V. quasi diafano nelle strutture, e Zanzi con il Balestruccio; entrambi hanno effettuato i lanci con buoni risultati, anche in quelle condizioni meteo. Devo dire che la categoria è interessante anche per il fatto che le strutture risultano più leggere rispetto agli stessi modelli predisposti per il lancio fiondato. L'importante è non ammazzare il modello, appiccicando il motore al muso deturpandone l'estetica. Anche l'occhio vuole la sua parte.

Curzio Santoni



Maurizio Baccello

CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2019

10 Feb	Zanica BG	XXX Tavolettata d'inverno VVC	P. Riboli	035-657079
2/3 Mar	Verona	15° Model Expo	P. Carbini	340-3541669
23 Mar	Modena	19° Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
24 Mar	Sassuolo	Anniversario pista VVC prove F2A/C	G. Castagnetti	335-6227865
31 Mar	Tegoleto AR	Trofeo Ridenti—Categorie OT RA	M. Massi	marcoingmassi@gmail.com
6/7 Apr	Casiglio TV	C.I. F1E (pendio)	F. Ceccarini	347-4308840
14 Apr	Lugo	Gare VVC F2A-F2B-F2C C.I.	L. Lanzoni	368-607198
14 apr	Valdarno AR	Trofeo Valdarno - OT RA	A. Piccioli	attilio.piccioli@outlook.com
27/28 Apr	Sisemol Gallio	C.I. F1E (pendio)	F. Ceccarini	347-4308840
28 Apr	Forlì	Trofeo Romagna - OT RA	R. Mersecchi	rmersecchi@gmail.com
5 Mag	Carpi MO	Trofeo Coristi - OT RA	V. Sabbadini	vinco.sabbadini@yahoo.it
12 Mag	Sassuolo MO	Raduno e gara GIP Garofali	G. Castagnetti	335-6227865
19 Mag	Sassuolo MO	Gare VVC F2A-F2C C.I.	G. Castagnetti	335-6227865
19 Mag	Grosseto	Trofeo Maremma - OT RA	G. Crismali	g.crismani@alice.it
26 Mag	Forlì	Coppa Falchi RSM - OT RA	R. Mersecchi	rmersecchi@gmail.com
2 Giu	Malpensa	Raduno gara GIP Garofali	P. Muzio	338-92646367
8/9 Giu	M.ti Lessini TN	C.I. F1E (pendio)	F. Ceccarini	347-4308840
9 Giu	Terni	Trofeo De Angelis - Memorial Gazzea	G. Rosati	338-6415744
16 Giu	Palosco BG	Raduno OT Tomboy Rally	P. Riboli	riboli2001@yahoo.com
15/16 Giu	Chiasiellis	Gare VVC F2A-F2C C.I.	S. Zanin	328-9165476
22/23 Giu	Maniago PN	C.I. F1A, F1Baduno , F1C, F1Q	F. Ceccarini	347-4308840
23/28 Giu	Aguscello FE	17° Campionato Europeo SAM RA	R. Grassi	robys1@gmail.com
6/7 Lug	Capannoni LU	C.I. Euro challenge VL tutte	B. Bertolani	338-8233019
7 Lug	Lugo	Raduno gara GIP Garofali	L. Lanzoni	368-607198
20/21 Lug	Volterra PI	C.I. F1E (pendio)	F. Ceccarini	347-4308840
21 Lug	S.Dalmazio MO	Raduno del Frignano - OT RA	M. Vallecelli	samitalia@libero.it
24 Ago	S.Dalmazio MO	Raduno del Frignano - OT RA	W. Gorzanelli	wainer.gorzanelli@gmail.com
7/8 Set	Lugo	Coppa d'oro VVC	L. Lanzoni	368-607198
7/8 Set	Rocca di Mezzo	Coppa delle Rocche VL tutte	F. Ceccarini	347-4308840
8 Set	Montalto PV	Raduno in pendio OT	P. Riboli	riboli2001@yahoo.com
14/15 Set	Valdarno AR	Concorso Nazionale OT RA	A. Piccioli	attilio.piccioli@outlook.com
14/15 Set	Capannoni LU	Coppa VO.LI VL tutte	B. Bertolani	338-8233019
22 Set	Terni	Giornata dell'Ala di Luce	G. Rosati	338-6415744
22 Set	Chiasiellis UD	13° raduno VVC GIP 46 etc.	S. Zanin	328-9165476
22 Set	Palosco BG	Raduno OT	P. Riboli	riboli2001@yahoo.com
28/29 Set	Sisemol Gallio	C.I. F1E (pendio)	F. Ceccarini	347-4308840
29 Set	Valle Gaffaro	Trofeo del delta - OT RA	M. Baccello	Maurizio.baccello@alice.it
29 Set	Malpensa	Gare VVC F2A-F2C C.I.	P. Muzio	338-92646367
5/6 Ott	Capannoni LU	Trofeo Capannoni VL CI	B. Bertolani	338-8233019
6 Ott	Tegoleto AR	Trofeo fine estate - OT RA	M. Massi	marcoingmassi@gmail.com
13 Ott	Sassuolo	Gare VVC F2A-F2C C.I.	G. Castagnetti	335-6227865
7/8 Dic	Ramacca CT	Gran Prix Etna - OT RA	C. Minotti	c.minotti@tin.it

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 5736 7886 - C.F. CRBGPP40E31B745Y

Bonifico su IBAN: IT05 S 36081 05138 2227 6492 2769

Paypal sulla casella e-mail: g.carbini40@gmail.com (specificare che non è un acquisto)

Intestatario: Giuseppe Carbini

La Redazione c/o: **Marcello Zunica** - Via Palermo, 7 - 35142 Padova

tel. 049.651134 - 333-9155550 - E-mail: marzu.aercad@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

... motomodelli in volo!

