

# L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 105

Maggio - Agosto 2020





# L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: [www.sam2001.it](http://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](mailto:gdf.posa@alice.it)
- V.Presidente:** **Curzio Santoni**  
Via Zanetta, 118/2/11  
00143 Roma  
Tel. 06-5193281 - 2754882  
Cell. 339-1165277  
E-mail: [cusanton@tin.it](mailto:cusanton@tin.it)
- Segretario:** **Giuseppe Cârбини**  
Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa  
Tel. 0424.350.58  
Cell. 340-3541669  
E-mail: [info@sam2001.it](mailto:info@sam2001.it)
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quaglieri**  
Viale Napoli, 162  
03100 Frosinone  
Tel. 06-82002026  
Cell. 338-9636660  
E-mail: [qpierangelo@yahoo.it](mailto:qpierangelo@yahoo.it)
- Dir. Tecnico:** **Gaetano Fratini**  
Via Colle Rotondo, 44  
66100 Chieti  
Tel.  
Cell. 388-1963635  
E-mail: [fratanino@yahoo.it](mailto: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](mailto:p.montesi.gb@tiscali.it)

**In redazione:** **Marcello Zunica**  
Via Palermo, 7  
35142 Padova PD  
Tel. 049 651134  
Cell. 333-9155550  
E-mail: [marzu.acerad@alice.it](mailto:marzu.acerad@alice.it)

**In redazione:** **Giuseppe Cârбини** (Vedi sopra)

**Sezione Tecnica:** **Giacomo Mauro**  
Via G Venezian, 10  
98122 Messina ME  
Tel. 090 662038  
E-mail: [giacomo.mauro@virgilio.it](mailto:giacomo.mauro@virgilio.it)

## SOMMARIO

- La parola al Presidente	F. Posa	"	1
- Dalla Redazione	M. Zunica	"	2
- La penna al Segretario	P. Cârбини	"	3
- Per Paolo Montesi	G. Loffredo	"	6
- Per Ninetto Ridenti	P. Montesi	"	7
- Il Simplex 25	G. Mauro	"	10
- Un T3V extracomunitario	G. Lusso	"	18
- Mario Fumagalli	G. Mauro	"	22
- Tomboy Rally 2018-2019	C. Santoni	"	25
- L'I-ELVI dalla Torracchia	M. Iannacci	"	30
- L'A.M. 23 di Martorello	M. Iannacci	"	32
- F. Virgili e A. Mizzan	P. Cârбини	"	35
- IX raduno RAC	G. Zenere	"	38

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da G. Mauro, M. Buono, M. Olivati, A. Mizzan, F. Virgili, P. Rossi, C. Santoni, G. Lusso, G. Loffredo, M. Zunica, AQ12 1940, AQ36 1941, AQ23 1942, AQ62 2012, Internet.



Nella prima di copertina "Paolo Montesi col suo Bombshell".

Nella quarta di copertina "Paolo in occasione di una delle sue polentate".

Il contenuto degli inserti firmati e degli articoli è di responsabilità degli autori e non rispecchia, necessariamente, il pensiero della Redazione.

# LA PAROLA AL PRESIDENTE

Paolo Montesi

29 giugno 2020, festa dei Patroni di Roma, mattino di sole in una Capitale raramente così silenziosa, all'aperto sul sagrato della chiesa si sono celebrate le esequie di Paolo, era il suo onomastico. Il rito non era disturbato da alcun rumore terreno ma sottolineato dal canto degli uccelli, non poteva esserci conclusione del passaggio terreno del nostro Presidente Emerito più in armonia con il suo essere.

Di Paolo ricorderemo la sua levità, la sua serenità era contagiosa, nei lunghi anni della sua presenza nel nostro gruppo chi vi scrive l'ha visto solo una volta prendere cappello e con chi?, se non col suo più caro amico al quale, ci piace pensare, si è riunito.

Sui campi di gara è stata una presenza irresistibile per simpatia e disponibilità, amava stare con noi, la competizione non era per lui importante, gareggiava senza accanimento con Graziella che pazientemente lo assecondava come aiutante. Se Paolo ha avuto una fortuna nella vita, questa ha il volto dolcissimo di Graziella, che in ogni frangente gli è stata accanto.

E' stato un privilegio godere della loro amicizia.

*Francesco Posa*



## DALLA REDAZIONE

*Chi segue il nostro giornale si sarà accorto che da tempo non vi compare più un mio scritto e che anche la pagina iniziale "Dalla Redazione" si è ridotta di molto. Non per pigrizia ma perché l'età mi impedisce di muovermi a mio piacimento e quindi di raccogliere notizie di prima mano relative a manifestazioni, a gare, a raduni e magari alle chiacchierate tra amici.*

*D'altronde la maggior parte dei lettori della rivista - come più volte in passato detto - non sembra essere troppo interessata al contesto storico come SAM vorrebbe ma piuttosto a un contesto più attuale: nuove categorie (forse troppe), nuovi regolamenti, nuovi materiali e tipo di costruzioni e molto altro. E' chiaro, allora, che in questo brutto periodo di pandemia nell'ambito di rapporti umani scarsi, se non inesistenti, la redazione è rimasta senza materiale. C'era il tempo per elaborare proposte, per riflettere su una SAM più efficace e più snella ma nessuno sembra aver preso l'iniziativa di scrivere qualcosa.*

*Spero che almeno con i modelli si sia pensato a rinnovarsi per mostrare cose nuove e essere più partecipativi quando sarà possibile riprendere le manifestazioni.*

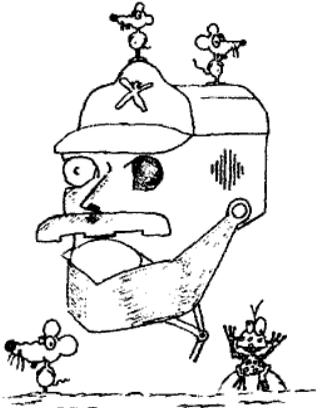
*Con la puntualità che distingue il nostro Segretario mi è arrivata, proprio il giorno del mio novantesimo compleanno, la distinzione di "Socio Onorario". Ovviamente la cosa mi ha fatto un enorme piacere e ringrazio vivamente il nostro Presidente di Sam 2001 Francesco Posa e quello di SAM 62 Mario Gialanella delle graditissime espressioni rivoltemi. In questo momento in cui si discute di vecchi "sì" vecchi "no" mi ha fatto piacere unire ai loro allegamenti il biglietto del Sindaco di Padova. Non è né colpa né merito nostro se si raggiunge un'età avanzata; nel mio intimo però ho pensato che, se meno "antico", avrei potuto fare ancora qualcosa per la SAM !*

*Quanto appena detto mi fa pensare con molto rimpianto agli amici che sono andati avanti, in modo particolare il Presidente Emerito Paolo Montesi persona tra le più belle e rappresentative nel nostro contesto, che volava per volare e non per la medaglia, per il modo di rapportarsi e di essere disponibile con tutti e Vincenzo Canestraro molto vicino a me per le scelte dei modelli, per come lavorava, per quella signorilità che mostrava nei suoi rapporti.*

*Ma il mio ricordo di "ragazzo" va a quanti, nell'immediato dopoguerra, seppero ritornare all'aeromodellismo e a quelli che in quel periodo cominciarono magari con un 65 un po' sciatto: li ricordo tutti perché da allora l'aeromodellismo lo abbiamo vissuto insieme !!!*

Marcello Zunica

## LA PENNA AL SEGRETARIO

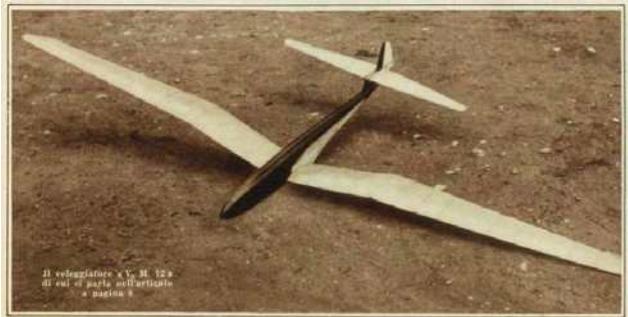


*La redazione di questo numero del nostro Aquilone non è stata semplice e si è protratta a lungo, molto a lungo. Così è stato deciso di estenderne il periodo di riferimento facendone un quadrimestrale, da maggio ad agosto.*

*Nel periodo in questione c'è stato un rallentamento generale, l'attività volatoria è stata molto scarsa e anche **info@sam2001.it**, la nostra casella di posta mi ha impegnato meno del solito.*

*Purtroppo non sono mancate le brutte notizie perché, come ricorderete, sono "andati avanti" ben 4 nostri amici.*

*L'architetto **Oscar Marchi** è mancato il 6 giugno. Aveva compiuto 99 anni lo scorso 15 febbraio. Socio dal 2007, era stato nominato socio onorario nel 2014. La sua attività aeromodellistica è testimoniata dalla pubblicazione sull'*Aquilone* n. 12 del 1940 del progetto del suo veleggiatore V.M.12 di 244 cm di apertura alare. Quelli che l'hanno costruito, attratti dalle belle linee, hanno constatato una scarsa stabilità sull'asse di rollio a causa del particolare diedro alare. Della sua attività ricordo alcuni libri sugli aerei e i motori custoditi presso il Museo aeronautico di Vigna di Valle e ultimamente stava lavorando ad una storia della motorizzazione aeronautica.*



*L'avvocato **Vincenzo Canestraro** è mancato il 9 Giugno.*

*Darvi la notizia mi rattrista moltissimo. Ci conoscevamo fin dai tempi "gloriosi" di Pavullo. Sempre molto attivo, a fine febbraio mi aveva chiesto i disegni dello Stratosfera di Castellani che avrebbe voluto costruire.*

*Per tanti anni è stato membro del Consiglio Direttivo e mi rivolgevo a lui quando avevo bisogno di qualche consiglio "legale" sul funzionamento della nostra SAM 2001.*

*Allego un ricordo di Vincenzo inviatomi dai Mario Rocca.*

Chi ci lascia vive nei nostri ricordi, e l'avvocato Vincenzo Canestraro, romano purosangue ma naturalizzato al Nord, sarà sicuramente ricordato a lungo. Ricordiamo la sua giovialità e le sue gentilezze, e il suo carattere tipico di chi è capace di ascolto, e restio invece dal trinciare giudizi sugli altri.

La sua passione era un Aeromodellismo fatto più di simboli e di ideali, che non di giornate al campo alla ricerca delle prestazioni. Abitava a Ferrara in un palazzo dell'antico quartiere del Castrum, e la sua casa era una specie di museo, i modelli, che costruiva perlopiù nottetempo, erano appesi ovunque. Altra sua predilezione erano i motori a scoppio antichi e moderni, che comprava continuamente su internet. Non li usava per nulla. Chissà, forse era l'idea di potenza che gli suggerivano, o la bellezza delle soluzioni il motivo dell'attrazione.

E' nota la sua opera di supporto, anche legale, alla nostra SAM : ce ne fossero di amici gentili e disponibili come Vincenzo.

Ed ora chiudo questo mio rievocare, mentre i ricordi del tempo passato con lui si affollano nella mia mente.

**Claudio Celio** era socio dal 2015 quando aveva scoperto il nostro libro: *"Littorio, 8 Giugno 1939"* sulla gara di motomodelli riservata ai giornalisti, organizzata in occasione del convegno mondiale della stampa aeronautica della quale suo padre **Alberto Celio** risultò vincitore con un *Miss America* motorizzato *Brown Jr.*

Segue il messaggio inviandomi dalla moglie:

Buongiorno, sono la moglie di Celio Claudio. Purtroppo è venuto a mancare il 5 di agosto e anche con lui finisce un'epoca. Nato da padre modellista



ha portato avanti fino alla fine la sua passione e devo a lui la capacità di saper lavorare i materiali dal momento che abbiamo lavorato assieme per 10 anni nella nostra ditta di modellismo navale.

E' quindi con dispiacere che le chiedo di disdire l'abbonamento a L'Aquilone, e di cancellarlo dai destinatari delle notizie. Grazie Margherita Velia.

**Paolo Montesi.** *La notizia della scomparsa del nostro Presidente Emerito non era inaspettata, ma quando è arrivata mi ha lasciato senza parole.*

*Che fosse malato si sapeva da tempo e la malattia renale che lo aveva colpito era stata il motivo per cui alla fine del 2018 aveva chiesto di non essere rieletto presidente. Aveva retto l'incarico per sei anni con grande signorilità succedendo a Ninetto Ridenti, suo grande amico sin dall'infanzia, che aveva guidato la nostra associazione dalla fondazione al 2012.*

*Quello che li accomunava era la convinzione che il nostro hobby fosse l'occasione per incontrare amici con passioni ed interessi comuni e la dimostrazione erano le famose "CENE DEGLI AMICI" organizzate, finché possibile, nelle loro abitazioni.*

*Quasi sempre la loro partecipazione alle gare o ai raduni lasciava sconcertati quelli che non li conoscevano. Successe anche a me quando li incontrai per la prima volta in occasione di uno dei meravigliosi raduni a Pavullo del Frignano, ben prima della nascita di SAM 2001. Quando sentii le loro voci "agitate" pensai ad una lite, mi avvicinai e compresi, anche dai sorrisi dei presenti, che si trattava di una "sceneggiata" abituale.*

*A questo proposito ricordavo una loro fotografia con delle vignette. Scava scava, l'ho ritrovata nell'A-Q62 del Luglio - Agosto 2012. E' stata*



*disegnata da Paolo all'interno del suo ricordo di Ninetto. Lo ripropongo a pag. 7.*

*Leggete e capirete chi fosse Paolo, al cui funerale purtroppo non ho potuto presenziare, al contrario di tanti altri amici.*

Pino Càrbini

## Per PAOLO MONTESI

Giuseppe,

ti allego queste mie due righe riprendendo parte di quello che ho detto al termine della cerimonia funebre che si è svolta all'aperto nel giardino prospiciente alla entrata della chiesa di Chiesa di San Saba alle 8,30 del mattino di Lunedì 29 Giugno festa di San Pietro e Paolo a Roma.

Sebbene si fosse ancora nel periodo delle restrizioni per il Covid 19 vi era una folta rappresentanza di circa 100 persone: familiari, conoscenti, amici ed aeromodellisti che hanno dimostrato l'importanza dello scomparso.

A nome dei presenti e degli associati aeromodellisti della SAM 2001 mi sono pregiato, a margine della cerimonia funebre, di ricordare il carissimo Paolo Montesi.

Paolo è stato un uomo molto forte ed un validissimo architetto e la sua scomparsa è una perdita importante in quanto dietro l'affetto per i suoi familiari e le note capacità tecniche si è rivelato un uomo solido e di una umanità preziosa.

Paolo amava la modestia e stare con gli amici e soprattutto con coloro con i quali ha condiviso, sin da giovane, la passione per il volo e l'aeromodellismo. Presidente della associazione italiana aeromodellistica SAM 2001 si è speso nell'unire tutti gli appassionati aeromodellisti da Lampedusa a Milano riunendoli ovviamente in gare e competizioni, ma spesso, anche presso la sua abitazione, per riunioni SAM 2001, cocktail e cene dalle quali si rilevava la sua capacità organizzativa ed il suo amore per il prossimo.

Saluti

*Gianni Loffredo*



*Paolo e Graziella  
sempre assieme*



## Per NINETTO RIDENTI

Erano gli anni della guerra ...

nella “valletta” di Villa Borghese, in un clima sempre festoso ci incontravamo con i fratelli Montanari, Kannevorff, Janni, Vittori ed altri, per far volare i nostri aliantini. Avevo soltanto il Pinguino da far volare, quando un giorno costruii l’Asso dell’ Aviominima e, dopo un lungo e felice volo, tornando col modello al punto di lancio, vidi una figura di uomo diritta, alta con un paltò grigio scuro ed un cappello certamente “borsalino”. Accanto a lui un ragazzetto della mia età con un visetto birichino e molto simpatico ... si staccò dal padre e mi venne incontro deciso e mi disse: - me lo vendi? quanto vuoi? (ma che fortuna pensai!) - dieci lire - era la mia richiesta; corse dal padre e tornò con le dieci lire - mi chiamo Giovanni Ridenti - disse - io Paolo Montesi.

Caro Ninetto, quel giorno dai tuoi commenti sul modello, ho capito che quella faccetta birichina ne sapeva molto più di me ... . E fu così che sono ricorso a te quando, dopo aver tentato inutilmente di mettere in moto un “Osam GB 16” - comprato nella storica bottega di p.za Salerno, altro luogo di incontro per noi modellisti - tu con due colpi magistrali lo facesti “cantare”.

Dopo la tua “esibizione” mi hai proposto il cambio, subito accettato, con il “Vega 7”.

A me piaceva la “candeletta”, a te piaceva la “potenza”. Si può immaginare la differenza tra noi due: “ il contemplatore” e “ il competitore”.

Un competitore che non perdeva mai l’occasione per provare e riprovare i motori, perfino sul trenino delle “vicinali” che ci portava alla Torraccia.

Questa diversità è stato il cemento della nostra amicizia che nel corso degli anni è diventata sempre più profonda.

Sei stato primo in tante manifestazioni aeromodellistiche; hai raccolto successi importanti anche nel motociclismo; sei stato capace, tra radioamatori, di mettermi in contatto da Nairobi con l’Italia, usando come antenna una canna da pesca; sei diventato un maestro anche nel mondo dei motori,

... è vero, sei stato il mio amico più caro ...

ed ora posso provare a scrivere i miei pensieri e i miei sentimenti per dire di Ni-no come persona e come uomo.

Chi è Ninetto, al di là di raccontare delle sue imprese che tutti conosciamo?

Certamente una figura complessa, poliedrica, dalle infinite risorse ... un uomo che vuole sempre misurarsi con i problemi di ogni natura e difficoltà, per dimostrare a se stesso di saperli superare, di saper vincere.

E questo, nella tua vita, con instancabile continuità. Non puoi vivere senza crearti le occasioni, i motivi stessi per cui vivere: una “sfida” continua .

Il confronto, sempre.

Con tenacia, con intelligenza, con la tua grande voglia di sapere, hai sempre tenuto testa, soprattutto nel mondo del lavoro, alle provocazioni di una categoria di "titolati" aventi una concezione miope e gretta dei rapporti umani.

Ed ancora la tua incorruttibile onestà morale e intellettuale, fonte di altre importantissime energie: attività creative, in ogni campo, al di fuori degli schemi, alimentate da questo tuo bisogno profondo di soddisfare un' altra faccia del tuo carattere: "la curiosità" - non come fine a se stessa ma come metodo per scoprire e capire.

Ed ecco il Ninetto sempre giovane, combattivo, trainante, ricco di quel raro fascino che emana una personalità non molto facile, che apparentemente contrasta con la sua tenerezza. Questa qualità tenuta nascosta nel profondo dell' anima, raramente la manifestava.

La stessa tenerezza che io provavo per lui quando, nella sua casa, era intento a lavorare al "suo" tornio cinese, che con il tempo, con tanti accessori da lui pensati e realizzati, era diventata quasi la macchina dei miracoli, in grado di fare qualsiasi lavorazione per restaurare e realizzare qualunque tipo di motore; come il motore stellare a cinque cilindri che stava finendo di costruire. Un' altra sfida con se stesso.

E tutto ciò avveniva nella sua casa, che era soprattutto laboratorio, officina, punto di riferimento, di incontro ed anche di ospitalità per tutti.

Negli anni ottanta, ti venne in mente quella bellissima idea di ripescare alcuni modellisti "old timer" e di riunirli

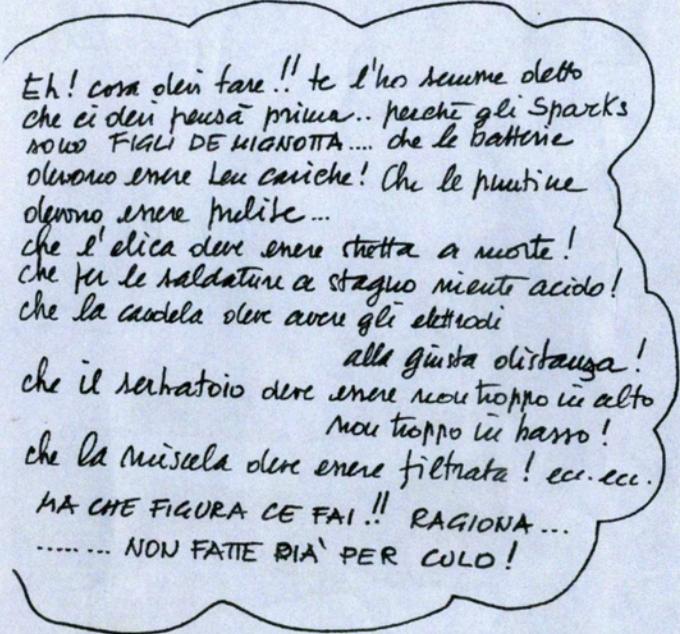


nella tua casa in una indimenticabile cena che doveva essere la prima di una serie che si è ripetuta nei mesi di gennaio per ben venticinque anni.

Fu l' inizio di una bellissima stagione per tutti noi.

In seguito ai tuoi incoraggiamenti ripresi in mano il "seghetto e la lametta" e ... iniziarono i guai; ma si consolidò anche la nostra amicizia arricchita da nuovi sentimenti, emozioni e da frequentissimi incontri soprattutto a "piedi pari sotto il tavolo" ... Dicevo, cominciarono i guai, sì perché Ninetto diventato il mio Grande Maestro, anche nel pilotaggio, ad ogni mio errore, non perdeva mai l'occasione di lanciarmi impropri ed urla accorate, cosa che si riproponeva in ogni campo di volo ed ormai nota come la "sceneggiata" Ridenti - Montesi.

Credo che siano stati i momenti più veri e più umani del nostro rapporto, ove, in questo tuo agire, sentivo fino in fondo tutto il tuo affetto per me.



Eh! cosa devi fare!! te l'ho sempre detto  
che ci devi pensare prima... perché gli Sparks  
sono FIGLI DE' MIGNOTTA.... che le batterie  
devono essere Leu cariche! Che le puntine  
devono essere pulite...  
che l'elica deve essere stretta a morte!  
che per le saldature a stagno niente acido!  
che la caccela deve avere gli elettrodi  
alla giusta distanza!  
che il serbatoio deve essere non troppo in alto  
non troppo in basso!  
che la miscela deve essere filtrata! ecc. ecc.  
MA CHE FIGURA CE FAI!! RAGIONA...  
..... NON FATTE RIA' PER CULO!

(Paolo M.)

Caro Ninetto, le nostre vite hanno percorso un lungo tempo, fatto di ciò che abbiamo desiderato; ed in tante occasioni abbiamo camminato insieme, nel piacere di soddisfare questa nostra grande passione per il volo, e non solo. Ne è nata questa grande amicizia, alimentata soprattutto da una profonda stima reciproca.

La cosa straordinaria è che hai lasciato dentro di noi, nei più profondi luoghi dell' anima, un patrimonio di infinite immagini, suoni e silenzi.

Paolo Montesi

## Il «Simplex 25» rivisitato da Zio Milly

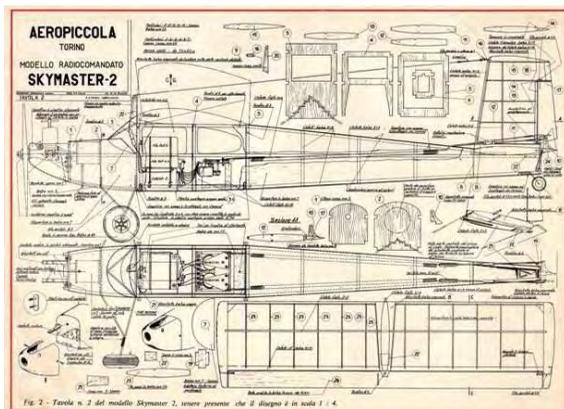
Incontri “Zio” Milly nel 1996. Aiutavo Amato che, con Adolfo Rappini e Mauro Magnani, allestiva lo stand espositivo della SAM nel piazzale accanto agli hangar di Ozzano. Attorno ci stava una grande folla di modellisti richiamati dal fascino di una manifestazione che non si fa più ma che è molto rimpianta.

Amato Prati non pagava un centesimo per i diversi tavoli che l’organizzazione gli concedeva per “chiara fama” e lui non si perdeva l’occasione per allestire uno stand in cui mostrare, ai modellisti di adesso, le delizie dell’aeromodellismo Old Timer. Ci stavano i suoi modelli costruiti con mano esperta ed animo di poeta e ci stava pure una grossa novità aggiuntiva.

Eravamo appena reduci dall’impresa della ricostruzione filologica dell’M20E di Emilio Mancini e del Dinamite, costruito secondo il progetto venduto dalla Aviominima di Uberto Travagli. Quindi, esposti sui tavoli, ci stavano un

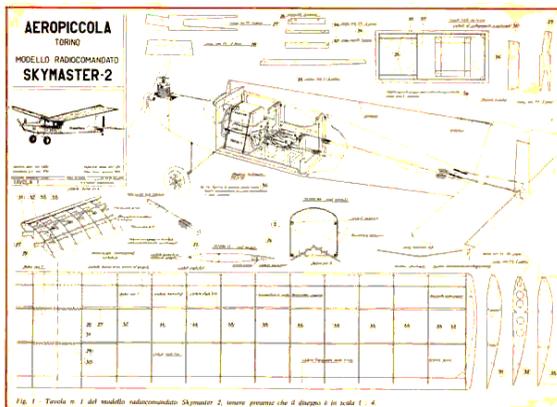
paio di prototipi ma uno era pure installato su un modello, versione metà anni 60 per apparato bip-bip a due comandi dello Skymaster RC nato come monocomando alla fine degli anni 50.

Lo Skymaster, appena ingrandito, appariva perfetto nel suo riecheggiare, almeno un po’, le forme dei modelli d’anteguerra tipo il “Nonno” di Ciampolini e la tecnica di costruzione ad



▲► Amato aveva cercato invano un progetto della fine degli anni 30 che prevedesse l’installazione di quel remoto motore spark per autocostruzione per poi ripiegare sulla cellula di un antico radiocomando progettato da Franco Conte e venduto da Aeropicola.

ordinate e correnti, anche se molto semplificata, la riecheggia pure. Le tavole



riportate non sono la scansione di quelle edite da Aeropiccola. Vengono dalla scansione di un articolo proposto, all'inizio degli anni 70, su una vecchia rivista di elettronica ma comunque servono a rendere l'idea di cosa fosse il modello. Forse la potenza resa era anche eccessiva dato che, all'origine (entro la fine degli anni 50, ma il disegno riportato è quello della versione un po' successiva) era stato progettato per volare (piano ovviamente) con un G31 ma, nel suo ingrandimento, di forse il 20%, il Dinamite sembrava trovarsi a suo agio.

Dopo avere allestito lo stand Amato voleva fare sentire ai molti interessati la voce del Dinamite redivivo. Qui si verificò un intoppo. La batteria di alimentazione dell'impianto elettrico si era inopinatamente scaricata così avemmo serie difficoltà a reperirne un'altra adatta. Mentre eravamo lì a darci da fare con quel poco che avevamo a disposizione, fra i presenti ci stava Giampaolo Luppi, che venne a dirmi che sul campo ci stava un altro foresto che parlava proprio come me. Confesso di aver vissuto in molte città diverse ed il risultato più tangibile è che la lingua che parlo deriva dalla somma di infiniti dialetti ma, anche se me ne vergogno un po', non sono realmente in grado di parlarne nessuno. La cosa quindi mi aveva incuriosito così andai a cercare questo signore sconosciuto.

Non è che parlasse proprio come me dato che, pur essendo nato in Sicilia, è in buona parte irlandese e largamente americano, avendo lavorato per Zio Sam per tutta la sua carriera lavorativa. Insomma gli capita di muoversi meglio nel mondo anglosassone che nel nostro ma questo non necessariamente è un guaio.

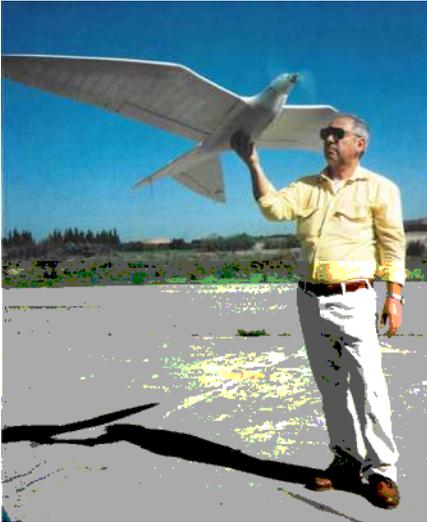
In ogni caso ci intendevamo benissimo e così fu imbrancato all'istante con la gestione dello stand di SAM. Ricordo che quando, finalmente, riuscimmo a rimediare una batteria carica per l'impianto di accensione, si formò una fila di persone che volevano provare l'ebbrezza di mettere in moto quel piccolo motore dotato di una microscopica candela di accensione sulla testata.

Fra i tanti, ci stavano pure un paio di signore, affascinate dal fatto che, col motore caldo e carburato bene, bastasse dare un colpetto sull'elica per mandarlo in moto.

Dopo quell'avventura bolognese seguirono altri incontri che avvenivano nella ridente cittadina collinare di Trecastagni, dove allora abitava, oppure a Messina dove sono nato e dove sono tornato a vivere.

Scoprii che disponeva di una attrezzatura meccanica di prim'ordine (due tornii di misure diverse, una fresa da banco trasformata a controllo numerico, trapano a semicolonna ed una infinità di altre attrezzature) e che era pure in grado di straordinarie realizzazioni.

Qualche anno dopo gli regalai una fusione dell'M20E, di quelle che mi ero fatto fare da Benito Dusi proprio allo scopo di promuovere l'autocostru-



**Zio Milly in visita al campo di Messina nel 1998 regge la colomba volante progetto di Donatello Romano.**

entusiasmo, inciampò in internet nelle due parti dell'articolo costruttivo di un motore diesel presentato da James Noonan sulle pagine di Model Airplane News. Non sapeva in che anno fosse successo ma la



zione del remoto motore diesel italiano che, a sentire Ivor Francis Stowe, aveva insegnato a Laurence Sparey come risolvere i problemi dei diesel con cui si era scervellato senza risultati per molto tempo. Lo "Zio" fu velocissimo a completarlo ed in maniera impeccabile.

Era il 2005 e, preso da autentico



brutta scansione delle due parti dell'articolo costruttivo era abbastanza per lavorarci.

Nei casi in cui occorre una attività di scavo in archivio cerco di provvedere con le riviste nazionali ed estere che conservo nell'antro (il mio ingarbugliato archivio, laboratorio e magazzino. Il pro-

blema è che, anzitutto, non è mai facile scavare dentro quintali di carta ed inoltre, bisogna anche possedere le annate giuste. Nello specifico la mia collezione di MAN parte dalla seconda metà degli anni 50 quindi avevo poco da sperare.

Per fortuna, in questi casi, esiste la concreta possibilità di rivolgersi al nostro segretario il quale, con estrema competenza e velocità, ha risolto sia il problema delle date

**Il titolo del lavoro lascia abbastanza dubbiosi sul nome del motore dato che dice che quello pubblicato è il degno collega del Simplex 25 che rimaneva un motore sconosciuto.**

***Here is a simple  
Diesel—a fitting com-  
panion to our Simplex 25***

di pubblicazione che dei contenuti. Anzitutto è emerso che il progetto del motore spark Simplex 25 è stato pubblicato su MAN nei numeri 3 e 4 del 1947. L'articolo di presentazione è di Louis Garami (aeromodellista di grandissima fama oltre che autore di Model Motor Manual quindi una sicura personalità del mondo aeromodellistico del tempo) ma le tavole sono firmate da Jay Thomas Holmes (anche questo modellista molto noto e disegnatore di splendide tavole di modelli) il che, forse, significa che lui è la persona che "ha messo in bella il disegno" il che non vuol dire, necessariamente, che sia il vero autore del progetto.

Inoltre è emerso che il progetto del diesel, presentato da James Noonan, è stato pubblicato, sempre su MAN, sui numeri 5 e 6 del 1948 quindi è più "giovane" di circa un anno dell'altro.

James Noonan, che non si sa se sia anche l'autore dei disegni pubblicati del motore, è stato il più entusiastico estimatore dei motori diesel per modellismo d'oltre Atlantico. Nell'immediato dopo guerra aveva realizzato un autentico tour in giro per l'Europa acquistando molti motori diesel che per lui erano una straordinaria novità. Col materiale raccolto scrisse diversi contributi a stampa che cercarono di divulgare oltre oceano la "moda" del diesel nel modellismo statunitense. Ed in effetti un certo movimento di interesse ci fu.

Mi viene di pensare a quella (brutta) copia del Dyno che fu il Deezil (nel mio esemplare, ovviamente mai messo in moto prima, non del suo restauro



***Il Deezil da 2 cc è il mio esemplare. Adesso funziona pure benino a meno di lasciare lenta una delle viti che fissano la flangia che è saldata al cilindro. I due Drone .29 sono immagini prese dal Web e si riferiscono, quello di sinistra, alla produzione del 1946 e, quella di destra, al 1948 perché sono in condizioni migliori dei rimasugli che possiedo.***

ma del suo completamento, il contropistone andava su e giù assieme al pistone). Ma ci furono pure altre realizzazioni dignitose e pure interessanti anche se, qualche volta, erano di uso meno flessibile per via della compressione fissa. Penso al Drone di Leon Shulman nelle sue due versioni principali che, per l'appunto, erano a compressione fissa. E forse nella presenza, in testata, della chiavetta del contro pistone ci sta molto del disamore d'oltre oceano per i nostri amatissimi diesel; chissà.

Il motore, come soluzioni di progetto estremamente semplificate come il precedente Simplex 25, nelle intenzioni del progettista, voleva essere un facile progetto esecutivo per tutti quei modellisti che disponessero di un tornio e lo sapessero usare almeno un po'. E in questo confrontare la situazione dei modellisti USA dell'immediato dopo guerra con quelli nostri di adesso misura un certo gap di costume.

L'oggetto in se non parrebbe esattamente una bellezza con un voluminoso carter squadrato e privo di alette di fissaggio ma il progetto doveva avere destato lo stesso l'attenzione dei redattori di MAN che pubblicarono quel lavoro. Francamente non so dire se poi seguirono molte realizzazioni ma un certo grado di interesse, il progetto di quel diesel, lo mantiene ancora. Infatti non è troppo piccolo di cilindrata e non necessita di fusioni dato che il suo carter deve essere scarnito dal pieno.

Su questa base Milly che, pur essendo diventato "americano" per diversi aspetti, continua a preferire il caro sistema metrico decimale anche se è a suo agio con le complicazioni dell'Imperial, non ha impiegato molto a "tradurre in dimensioni europee" quell'antico progetto. Ovviamente ha introdotto un minimo di aggiustamenti a renderlo più attraente ai suoi occhi. Nel-

l'immediato mi trasmise il suo elaborato CAD perché lo mettessi un poco "in bella", ammesso che io ne sia capace. Poi, rapidamente come era scoppiato, il suo "amore" per quella nuova realizzazione motoristica è stato distolto da altri interessi più urgenti e quel file, pur marginalmente rivisto, ha aspettato il tempo del coronavirus prima di riemergere da un vecchio calcolatore semidismesso. Ovviamente il vecchio macchinino era stato rimesso in servizio attivo alla ricerca di tutt'altro, che non è stato ritrovato ma, prima che la "traduzione" di quel diesel ricadesse nell'oblio, ho deciso di dargli l'uso che avrebbe dovuto avere quando fu passato al CAD quel progetto (per inciso era il 2006).

Scavando nella memoria è anche emerso quello che lo "Zio" mi aveva comunicato al tempo del suo "innamoramento". L'operazione di traduzione non era stata accompagnata da una revisione quanto piuttosto da un filtro.

Milly condivideva il desiderio dell'originale progettista di rendere le lavorazioni quanto più semplici possibile, ma voleva anche dare un successivo uso concreto al motore ultimato. Quindi la vistosa mancanza, nel progetto di partenza, delle alette di fissaggio ed una massa di metallo poco compatibile con una applicazione aerea, è stata affrontata con due specifici interventi resi banali dalla disponibilità di una fresa: alette di fissaggio sbazzate dal blocco di partenza ed alleggerimento alle parti visibili del carter. Nessuna delle modifiche proposte ha stravolto il progetto che rimane il medesimo (naturalmente il revisore si mozzicava le mani al pensiero di tutte le modifiche migliorative che era in grado di apportare). Il serbatoio posteriore, che nelle applicazioni OT sarebbe pure inutile, non piaceva allo "Zio" quindi nella sua traduzione non compare ma nulla impedisce, a chi volesse, di realizzarlo rispettando le misure del tappo posteriore.

Però, a questo punto, mi sento di aggiungere un piccolo contributo personale in vista proprio di un reale utilizzo futuro. Tutti i motori diesel, specie se di cilindrata importanti e dotati di bronzine, e questo che potremmo battezzare Noonan .25 ne ha una lunga oltre 35 mm, hanno necessità di girare col "naso bagnato" dato che i carichi impulsivi sull'albero non sono trascurabili.

Quindi, anzitutto, la tolleranza di accoppiamento dell'albero non può essere troppo stretta (quanto bisogna trovarlo per tentativi e senza esagerare dato che se il carter perde pressione travasa male e funziona peggio) ed in più, bisogna aggiungere un piccolo canale, nella parte superiore della battuta della bronzina per favorire l'ingresso di un po' di miscela che deve fluire poi lungo la linea d'asse. Ricordo che Ninetto, che utilizzava regolarmente i suoi vecchi cimeli motoristici sia in allenamento che in gara, dopo ogni volo lasciava a lungo i modelli a muso in giù in modo da fare percolare un po' di olio lungo l'albero dei suoi GB 16 prima dell'avviamento successivo. La scarsa lubrificazione, infatti, è uno dei principali motivi per cui quel genere di motori dopo un po' è come se scarburassero e si dice che rattano.



Forse occorrerebbe fare qualche piccola precisazione a proposito del nome da dare al motore che abbiamo proposto come "Noonan .25" a significare che il suo presentatore è James Noonan e che la sua cilindrata è quasi esattamente 4 cc. Comunque, a fare due, conti sulla cilindrata c'è più di qualche garbuglio.

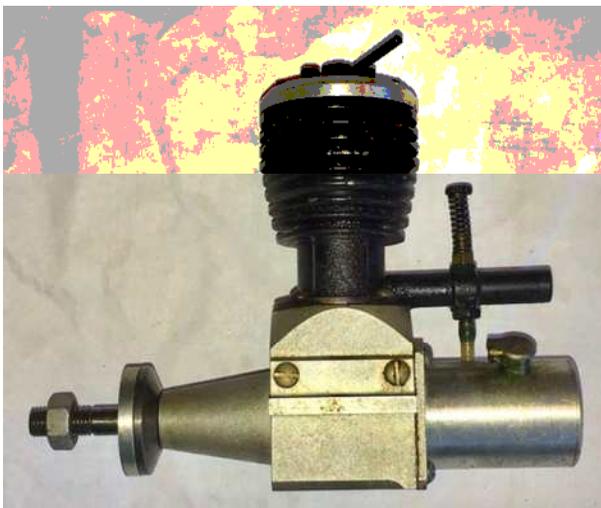
L'antico progetto è un po' meno di 4 cc. Infatti l'alesaggio è  $21/32$ " e la corsa  $23/32$ " il che è come dire  $16.66 \times 18.25$  mm, quindi la cilindrata geometrica, è 3.98 cc. Però dal Web è saltato fuori un esemplare che viene descritto come un motore da 5 cc il che ricalca quello che dichiara il testo originale che lo descrive come motore da .29. Però .29 fa 4.75 cc mentre, in realtà, le sue dimensioni fisiche, come riportate sul progetto, lo descrivono come un quasi 4 cc. I casi sono due: o anche la stampa americana del tempo sapeva essere disinvolta oppure James Noonan fu solo il presentatore di un progetto redatto da altri.



Sia come sia, la “traduzione” ha generato misure leggermente diverse: alesaggio 17 mm e corsa 18.2 mm. quindi la cilindrata è di 4.13 cc che è molto vicino alla cilindrata di un .25.

Per questo progetto di motore Old Timer non occorrono attrezzature straordinarie. Basta un tornietto ragionevolmente attrezzato e tanta pazienza. Non occorrono operazioni di fonderia che non sarebbero straordinarie in se ma dentro casa non è proprio il caso di parlarne. Servono solo operazioni per asportazione di truciolo che, nel caso in specie, saranno proprio tanti. Infatti occorre partire da un parallelepipedo di duralluminio di 40 x 50 lungo 60 per potervi ricavare il carter. Naturalmente lo sbizzo iniziale si potrà fare più rapidamente con una sega ma, ciononostante di trucioli di tornitura ce ne saranno a iosa.

Per il cilindro alettato occorre uno spezzone di robusto semiasse di camion di diametro circa 40 mm e per l'albero motore un altro semiasse più piccolo da circa 30 mm di diametro. Ed in questo caso i trucioli saranno meno maneggevoli dato che la durezza del materiale conduce a trucioli a temperatura elevata. Per realizzare il pistone sarebbe perfetto partire da un pezzo di albero a cam-



mes di un'auto almeno quarantenne dato che, dopo, le case automobilistiche, hanno preferito realizzarli di acciaio fucinato ma, per le nostre necessità, serve proprio la ghisa mehanite trattata.

Quanto all'Ergal per ricavare la biella basterebbe partire da una leva del freno di una moto che è proprio il materiale giusto.

Un ritardo di appena quattordici anni a proporre, agli eventuali interessati, un facile progetto di un motore del 1948 non appare drammatico quindi rimane da augurare a tutti il migliore successo di costruzione e di utilizzo del diesel presentato da James Noonan, rivisitato da Zio Milly ed infine proposto ai lettori dell'Aquilone, per colpa del sottoscritto del che, il desso, chiede umilmente perdono.

*Giacomo MAURO*

# UN T3V EXTRACOMUNITARIO

## Premessa

Da 49 anni vivo in un simpatico villaggio confinante con Ginevra ma volo in Francia con il Club Modelistes Pays de Gex il cui campo si trova a soli 12 km da casa. Volando in Francia devo rispettare le regole francesi.

I "geni burocratici" della Direzione Aviazione Civile Francese hanno deciso, per tenere sotto controllo i droni, che tutti gli aeromobili senza pilota a



bordo del peso superiore a 800 g devono essere immatricolati. Gli Svizzeri che hanno "i piedi per terra" hanno deciso che i droni del peso inferiore a 250 grammi sono considerati giocattoli, quelli superiore ai 250 g devono essere omologati ed il pilota deve avere una speciale licenza. Per gli aeromodelli niente di nuovo, salvo il divieto di volare a distanza inferiore a 3 km da un aeroporto, limite che sale a 5 km se c'è traffico commerciale (passeggeri o merci). Sono quindi stato costretto ad immatricolare i modelli che pesano più di 800 grammi.

Ma torniamo al T3V. Un giorno ho visto la foto del modello di Mersecchi vincitore del Campionato Europeo 2018. Il diedro a estremità rialzate mi ri-

cordava un modello con questo diedro fatto nel 1953 con l'aiuto di Claudio Cargnelutti il fortissimo elasticista dell'AGO Torino vincitore nel 1956 della coppa FNA.

Gentilmente Mersecchi mi ha mandato il trittico ed ho fatto il disegno costruttivo aumentando l'apertura del 50 % portandola a 2.40 m.

Motorizzazione Haker B 20L con riduttore 4:1, elica 12x6.

I puristi grideranno allo scandalo ma bisogna tener conto che la pista su cui volo é di soli 85 mt per 20 circondata da campi coltivati che é meglio non calpestare onde evitare le ire del contadino che ci affitta la pista. La fionda utilizzabile é quindi di soli 60/65 m, un po' pochini, il motore permette di fare un buon 30% in piú di quota. Volo come nella OTVE 30 secondi di motore poi ricerca della termica. mai riattaccata. al motore. Nel progetto e nella costruzione ho cercato di tenermi il piú leggero possibile per stare sotto gli 800 g e non dover cosí immatricolare il modello.

Per il profilo grazie al programma Profili 2 ho evitato il lavoro dei "bei tempi passati" per il calcolo ed il disegno. Dato che le centine sono molto spaziate, cercando di ridurre cercando di ridurre l'avvallamento tra centina e centina, ho ridotto l'extradosso di 1 mm ed aggiunto un "cap strip" in balsa 6x1."

Ho usato listelli di pino solo per i longheroni a cassetta di ali e timone orizzontale e dei due listelli principali della fusoliera, tutti gli altri in balsa medio. Balsa leggero per le centine, ordinate in compensato da 1 mm piú balsa da 1 mm a vena incrociata. Fanno eccezione l'ordinata porta baionette, la prima ordinata e quella portamotore che sono in compensato da 3 mm. Come in tutti i miei modelli il motore é avvitato su una ordinata che a sua volta si avvita sulla prima ordinata, é cosí possibile regolare l'incidenza.

La baionetta é costituita da 3 lame in acciaio da 0.3 mm (stecche da busto), inserita in una scatola di compensato da 1mm foderata in seta. Ho ommesso la copertura in compensato della parte anteriore della fusoliera. Tutto il modello é ricoperto in Samspan con rinforzo di due striscioline di seta nella parte anteriore della fusoliera, dal muso al bordo attacco ala. Verniciatura tre mani di collante diluito con acetone ed aggiunta di 5% acetato d'amile.

Terminata la struttura ho pesato i vari elementi e calcolato un centro di gravità provvisorio, ho posizionato elica, motore, variatore, batteria 3S 1000, ricevente, servi in modo da ottenere il bilanciamento al punto desiderato. Il calcolo si é rivelato corretto ed il modello é risultato centrato senza aggiunta di un grammo di piombo con peso, in ordine di volo di 770 g carico 16,4 g/dm.

Il modello é stato terminato inizio autunno 2019. Da allora ho fatto voli con diverse condizioni meteo e vento da 1,5 a 6,5 m/secondo. Il modello é molto stabile e di facilissimo pilotaggio. Dato il basso carico é piuttosto lento ma si difende con vento a 6 m/secondo. La salita non é a razzo ma con batteria completamente carica sale a 3,5/3,7 metri al secondo. Dopo un paio di

salite il guadagno di quota diventa inferiore ma si arriva sempre attorno ai 90 m in 30 secondi.

Con vento attorno ai 6 m/secondo è molto divertente, quando é basso, metterlo controvento e camminare speditamente con il modello al fianco.

Si può farlo virare in "mezzo fazzoletto" come dicono da queste parti e riesce a sfruttare anche minitermiche ovvero, sempre come dicono qui, "una scorreggina di coniglio".

Mi diverte molto, in giornate non "fumanti" lanciare contemporaneamente ad amici del C.M.P.G. che hanno superveleggiatori moderni in fibra di vetro e carbonio e "stare su" quando i superveleggiatori moderni sono già a terra.

Questo "giochetto" mi ricorda un episodio della mia vita volovelistica. Un giorno sul campo arrivò un tedesco con un lucidissimo KA 6. All'epoca avevo fatto da poco il passaggio sul Meise, aliante docilissimo e fantastico "termichiere". Decollai subito dopo il KA 6, vidi il KA 6 che spirava in termi-



ca e sganciai sotto di lui un poco alla "o la va o la spacca". Spiralai molto stretto e mi accorsi che salivo meglio del tedesco che arrivato al tetto della termica, secondo il suo giudizio, partii alla ricerca di nuova termica, continuai a spiralarlo sino a quando il variometro mi indicava salita e partii verso il KA 6



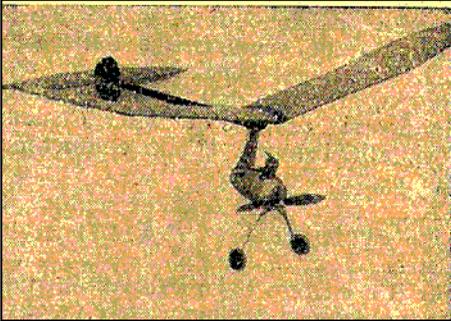
Lo raggiunsi nella nuova termica e spiralandolo molto stretto arrivai alla sua quota, partii verso una nuova termica. Partii anch'io ma, data la minore finezza del Meise, lo raggiunsi più basso, mi rimisi a spiralarlo stretto e dopo qualche virata ero alla sua altezza continuando a spiralarlo strettissimo lo superai. Partii verso una nuova termica ed io lo seguii spiralandolo sempre molto stretto salivo più rapido e lo superai nuovamente. Il giochetto continuò per oltre quattro ore, alla fine tutti e due stanchi rientrammo al campo.

Dopo l'atterraggio il tedesco venne a complimentarsi per come gli avevo tenuto testa; lo ringraziai e gli offrii un buon bicchiere di bianco Svizzero. Ringraziò e a sua volta mi offrì "un bon verre de blanc"; mi sentii in dovere di ricambiare; il tedesco pensò bene di ricambiare ed io lo imitai. Il giochetto durò per un certo tempo e per fortuna che i controlli del tasso alcolico erano, all'epoca, quasi inesistenti, se mi avessero controllato penso avrei perso la patente per almeno un paio di anni.

*Gianco LUSSO*  
[il Confederato]

## Mario Fumagalli

La ditta modellistica di Emilio Biraghi oltre a motori di svariate cilindrate vendeva anche modelli pronti al volo. In particolare ci stava un delizioso modellino, da volo libero naturalmente, ed un piccolo idroscivolante. Entrambi



erano motorizzati con Micro 0.7 cc.

mai ce ne fosse bisogno ora tocchiamo con mano che i modelli pronti non sono un'invenzione moderna. Il piccolo idroscivolante aveva il fasciame di mogano e la tolda di mogano ed acero. Una soluzione elegantissima. Ci stava anche la versione bimotore in tandem sulla stessa gondola.

In particolare gli idroscivolanti li costruiva il Sig. Mario Fumagalli che era un giovane tecnico della Marelli di Sesto S. Giovanni. Era entrato in buoni rapporti con l'allora suo capo, Ing. Romeo, così fu autorizzato a lavorare, fuori orario di lavoro naturalmente, ai torni speciali automatici che davano superfici finite al centesimo il che era una grossa risorsa visto che questo signore era anche un costruttore di motori per modellismo. Costruì solo 3 prototipi e solo per se stesso dato che non volle mai farne attività di vendita. In ogni caso tutta l'attività di Fumagalli costruttore di motori per modellismo è ricompresa all'interno degli anni di guerra.

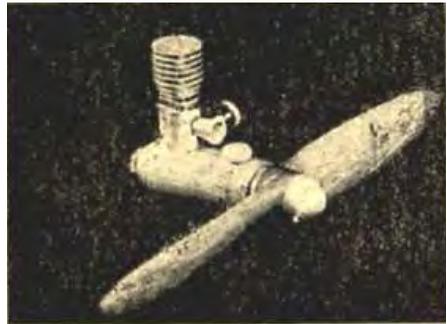
Biraghi ricordava un motore spark 4 Tempi di 1 cc di cui alla Marelli si costruì anche la candela. Pare che questa, specialissima, era alta solo 8 mm. Non sapeva dire se poi il motore riuscì anche a funzionare dato che da subito ebbe dei problemi anche di isolamento alla candela. Successivamente si dette anche lui alla costruzione di motori ad autoaccensione che era un po' la moda del momento e la cosa era anche facilitata dalla disponibilità degli schemi costruttivi di un 2 cc pubblicati da Biraghi sugli ultimi numeri de L'Aquilone milanese.

In effetti il suo secondo prototipo era un 2 cc di architettura convenzionale (quindi probabilmente con cassetto di distribuzione alla Dyno).

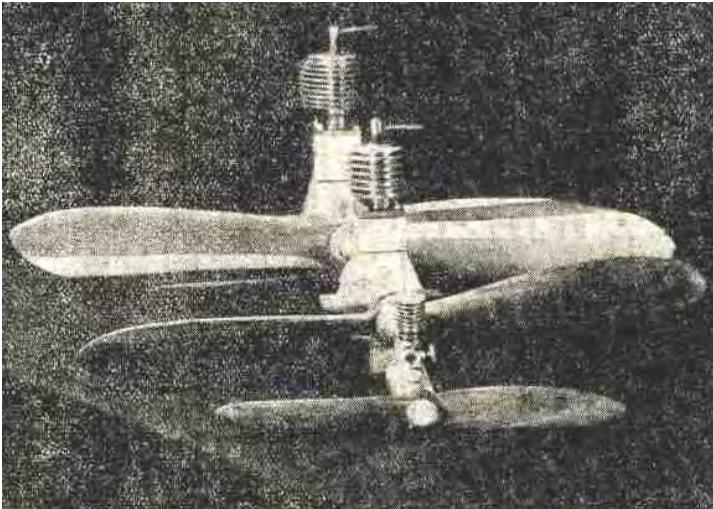
L'ultimo dei suoi prototipi era un motore di soli 0.14 cc. Questo motore non aveva un vero e proprio contropistone in quanto questo era solidale col cilindro alettato che era in grado di muoversi sulla sua filettatura di collegamento al carter, permettendo di regolare il rapporto di compressione. Pare che il minuscolo motore avesse riscosso un certo grado di notorietà ed una sua fotografia era stata pubblicata in mezzo ad altri motori di Biraghi su L'Ala.

Queste notizie sono emerse in maniera del tutto fortunosa. Su uno degli ultimi numeri de "Il notiziario aeromodellistico" stampato a Torino, a cura dell'Ing Muscariello, compare un articolo di Ezzelino Rossi che sottolinea la sostanziale povertà dei motori prodotti in Italia da quelli coevi fatti negli Stati Uniti. L'articolo, pienamente condivisibile viste le condizioni del nostro povero paese a quella data, era corredato dalla foto di un motoretto descritto in legenda come un esemplare da 1 cc di Biraghi.

A dispetto della legenda il motore appariva assai più piccolo di un motore da 1 cc e non aveva nessuna delle caratteristiche di progetto tanto care a Biraghi quindi mi affrettai a spedire articolo e foto al progettista il quale, per telefono, mi raccontò che quel



*Un piccolo motore da 1 cc. costruito da Biraghi (Monza)*



Dall'alto: \* Jupiter \* da 4 cc ; \* Sirius senior \* da 2 cc ; \* Fumacini \* 0,14 cc.

motore non era suo ma di un suo antico collaboratore molto dotato. L'esemplare funzionava benone e, per qualche tempo, era pure stato affidato alle sue mani così successe che nel 47 fu pubblicato su L'Ala n 22 assieme ad altri

motori di Biraghi.confronto dimensionale fra lo Juppiter Senior da 4 cc, il Mirus Senior da 2 cc ed il piccolo Fumagalli da 0.14. Si noti che questa volta il redattore non aveva fatto confusione con l'attribuzione.

Alla data in cui era apparso l'articolo di presentazione su L'Ala quel piccolo motore milanese aveva già una lunga carriera. Per uno di quei miracoli che possono anche verificarsi è emerso un articolo di presentazione dei motori Biraghi su una rivista bilingue, italiano e tedesco, è del 1945, altri tempi.

Queste due foto vengono da Ali n 12/13 del 1945. La prima parrebbe la medesima poi pubblicata da L'Ala due anni dopo ma l'altra mostra una inquadratura diversa e, forse più leggibile.

La cilindrata così modesta, quindi il prevedibile codazzo di problemi tecnici, per realizzare un prototipo del genere in anni di guerra mi spinsero a cercare di capire la ragione, o meglio, la necessità di una tale realizzazione.

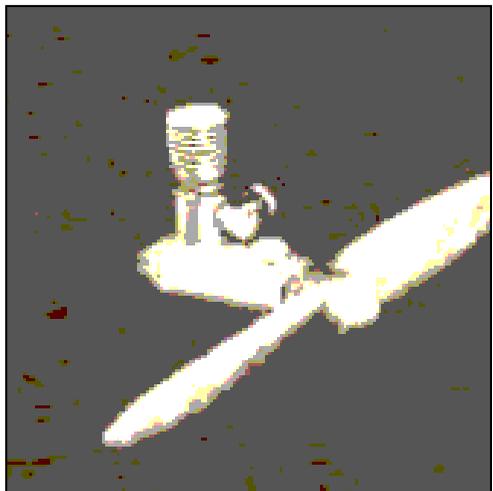
Biraghi mi rispose che la disponibilità degli schemi dei motori diesel di architettura ridotta all'essenziale aveva spinto numerosi altri costruttori del tempo ad



una vera e propria gara a chi facesse il motore più piccolo. A sua conoscenza il vincitore di questa gara era stato Mario Fumagalli che, pare, non rimase a lungo a lavorare alla Marelli. La sua attività presto prese altre strade e si dimenticò anche del modellismo.

Purtroppo non ha idea di che fine possano avere fatto i suoi prototipi che erano, a suo dire, molto belli.

*Giacomo MAURO*



## TOMBOY RALLY 2018-2019.

Eccoci qua a commentare la undicesima edizione del Tomboy Rally con una punta di amarezza per la mancata partecipazione, pienamente giustificata, da parte di affezionati concorrenti ed estimatori di questo modelletto che compirà, nel 2020, 70 anni dalla pubblicazione sulla rivista inglese Aeromodeller nel numero di Novembre 1950.



Mi piace riportare la frase con cui l'articolista inizia l'articolo di presentazione del progetto di Vic Smeed.

*"Prima di iniziare l'articolo parlando della costruzione, voglio dirvi quanto sono fortunati i principianti che si tro-*

*vano ad iniziare adesso, costruendo un Tomboy ...."*

Non c'è nulla da dire, ci aveva visto giusto dato che, a settanta anni di distanza ne vengono costruiti ancora, in giro per il mondo.

Alla edizione 2018/2019 hanno partecipato 17 concorrenti da Slovacchia, Italia, Svizzera, Stati Uniti d'America per un totale di 20 modelli divisi in 14 concorrenti nella categoria 36"/44", 6 nella categoria 48" e nessuno nella categoria volo libero.

Vediamo comunque cosa è successo in questa edizione.

### **Tomboy Rally 36"**

Continua lo strapotere del "confederato" amico e co-organizzatore Gianfranco Lusso che, al comando dei suoi "Moschettieri" ha fatto man bassa dei posti sul podio del nostro concorso, sia nella 36/44" che nella 48". Il lavoro che sta facendo presso il suo club, il Club Modelistes Pays de Gex a Segny in Francia continua a dare frutti .... di qualità.

Primo, secondo, terzo posto in classifica con rispettivamente 34',52", 21'-00" e 17'16"; e scusate se è poco, mi viene da dire. Voi penserete che i buoni tempi si fanno solo con la motorizzazione elettrica, vero? E qui interviene Pavel Rabec, dalla Slovacchia, a ricordarci che con un Cox si può fare bella figura, ottenendo 4° posto ed un tempo di 16' netti. Un po' peggio è andata al suo compagno di squadra Ivan Polak che, con la versione da 44" ed un

MPJet da 0,6 cc, ha ottenuto solo 6'36" di volo. Non è strano, conoscendo bene quel motore, un po' fiacchetto per la versione allungata del Tomboy.

Ed adesso passiamo agli italiani che, in questa edizione, hanno fatto la parte del leone



*I Tomboy from Slovakia*

per quanto riguarda il livello di partecipazione. Come per la precedente edizione Pierpaolo Riboli ha organizzato un raduno specifico, al quale va il ringraziamento di Gianfranco Lusso ed il mio, del quale vi trascrivo il messaggio inviatomi: *"CURZIO buongiorno e bentrovato, ecco le foto della prova di domenica 16 (Maggio sulla pista dei Falchi di Bergamo-ndr), bella giornata, ma un vento "esagerato" per quel tipo di modello ..., uno in più (concorrente ndr) l'abbiamo agganciato ....., peccato che non ha potuto fare la garetta per un banale inconveniente (dopo il lancio di prova, nell'estrarre la batteria ha strappato la spinetta della medesima), il mio Cox stavolta ha fatto le bizzesse non voleva restare acceso in volo ..., bene gli altri 2 concorrenti, forse verso la fine di settembre proviamo ancora, perché ci sono 2/3 TOMBOY in costruzione, e adesso li tampino ..., prima delle ferie, un cordiale saluto, a te, e anche a tutti i soci delle SAM, alla prossima."*

Ecco i tempi degli impavidi partecipanti: 5° classificato Giampaolo Rossi 12'09"; 9° Roberto Viti 8'40", 14° Pierpaolo Riboli 1'15" al quale va il premio



*I Tomboy 36" a Fiano Romano*

della sportività, in tutti i casi. Dopo i "Bergamaschi" è la volta di commentare i piazzamenti dei "romani", ritrovarsi ospiti del G.A.A. PALLINI di Fiano Romano con Antonio Riccardelli al 6° po-

sto con 12'04", 7° Simone Baldari, il più giovane in assoluto ed un Barbini B40 diesel, con 11'40", 8° Curzio Santoni con 9'42", con la versione da 44", Eros Cavallaro 11° con 8'10" entrambi motorizzati Cox, 12° Giancarlo Wessely con 8'322 e 13° il padre di Simone, Ugo, sempre con il Barbini ma con solo 4'05" che si è fatto mettere "il sale sulla coda" dal figlio.

### **Tomboy Rally 48"**

Come per la categoria 36" anche la 48" è stato terreno di caccia dei "Moschettieri" di Gianfranco Lusso del CMPG. Gianfranco Lusso ha ottenuto il suo miglior lancio stagionale raggiungendo i 37'10", prendendosi la rivincita sul secondo posto della passata edizione (25'07") sull'australiano Brian Deason che non ha partecipato, come tutti i concorrenti "Down Under", per problemi legati ai capricci del clima che da alcune stagioni ostacola non poco le loro possibilità.

Sempre 2° Jean Pierre Ryser con un 20'22" e 3° una new entry del gruppo, Franco Jon Charnas con 18'40". A fare da baluardo alla squadra del CMPG ci hanno pensato Andrea Cassinis, con 17'03", Giancarlo Wessely, 11'36" e Curzio Santoni, 11'34". Tutti i partecipanti in classifica hanno utilizzato la motorizzazione elettrica anche, con rammarico, da parte del sottoscritto che si ripropone, comunque, di ripristinare la vecchia e sana abitudine di avere le mani "unte e puzzolenti" di miscela diesel.

### **Premio speciale e volo libero David Baker**

Nessun partecipazione per la categoria in questione e per la quale ricordo che si può partecipare anche con modelli radiocomandati, a patto che il cronometraggio venga interrotto al momento dell'utilizzo della radio. Perché non provare!

### **Premio speciale V. Smeed**

Anche quest'anno non ci sono stati modelli partecipanti al concorso dotati di scarponi, per questo ricordo a tutti che le regole sono le stesse delle categorie da 36" e da 48", basta dotare gli stessi modelli con gli scarponi previsti sul disegno originale, dovutamente rapportati alla scala per il 48".



CONCORRENTE	NAZIONE	EL/IC	Classifica
GIANFRANCO LUSSO	CMPG-SWISS	EL	34,52
STEPHANE COURVOISIER	CMPG-FRANCE	EL	21,00
JULIEN GALBRAITH	CMPG-USA	EL	17,16
PAVEL RABEC	SLOVAKIA	IC	16,00
GIAMPAOLO ROSSI	ITALY	EL	12,09
ANTONIO RICCARDELLI	ITALY	IC	12,04
SIMONE BALDARI	ITALIA	IC	11,40
CURZIO SANTONI	ITALY	IC44	9,42
ROBERTO VITI	ITALY	EL	8,40
GIANCARLO WESSELY	ITALY	EL	8,32
EROS CAVALLARO	ITALIA	IC	8,10
IVAN POLAK	SLOVAKIA	IC	6,36
UGO BALDARI	ITALIA	IC	4,05
RIBOLI PIERPAOLO	ITALY	IC	1,15
<b>CLASSIFICATOMBOY 48 POLLICI</b>			
CONCORRENTE	NAZIONE	EL/IC	Classifica
GIANFRANCO LUSSO	CMPG-SVIZZERA	SRE	37,1
JEAN PIERRE RYSER	CMPG-SVIZZERA	SRE	20,22
FRANCO JON CHARNAS	CMPG-U.S.A.	SRE	18,4
ANDREA CASSINIS	ITALY	SRE	17,03
GIANCARLO WESSELY	ITALY	SRE	11,36
SANTONI CURZIO	ITALY	SRE	11,34
BRIAN DEASON	AUSTRALIA	SRE	
LES DAVIS	AUSTRALIA	SRE	
SANTONI CURZIO	ITALY	SRI	
UMBERTO LUSSO	SWISS	SRE	
PAUL BAARTZ	ITALY	SRE	
LEO MARCONI-ARCHINTO	SWISS	SRE	
IAN DIXON	AUSTRALIA	SRE	
GIANCARLO DICHIARA	ITALY	SRE	



## TOMBOY RALLY PALMARES

### 2008/2009

Pietre Moerkerken Australia 24'12" type 36"

### 2009/2010

Gino Ursicino Italia 35'20" type 36 "

### 2010/2011

Ugo Baldari Italia 47'02" type 36"

### 2011/2012

Ugo Baldari Italia 39'40" type 36"

Brian Deason Australia 34'43" type 48"

### 2012/2013

Brian Deason Australia 25'35" type 36"

Brian Deason Australia 41'29" type 48"

### 2013/2014

Dete Hasse Australia 33'12" type 36"

Brian deason Australia 38'22" type 48"

### 2014/2015

Ian Dixon Australia 19'54" type 36"

### 2015/2016

Brian Deason Australia 26'46" type 36"

Brian Deason Australia 37'08" type 48"

### 2016/2017

Gianfranco Lusso Svizzera 28'22" type 36"

Les Davis Australia 47'57" type 48"

### 2017/2018

Gianfranco Lusso Svizzera 30'55" type 36"

Brian Deason Australia 30'48" type 48"

### 2018/2019

Gianfranco Lusso Svizzera 34'52" type 36"

Gianfranco Lusso Svizzera 37'10" type 48"

### La prossima edizione e ringraziamenti

A questo punto non mi rimane che ringraziare tutti i partecipanti e quanti non hanno potuto partecipare, a questa 11° edizione, come gli amici della SAM270 Australiana, con la speranza di vederli partecipare alla prossima edizione della gara postale, iniziata il 1 Luglio 2019 per terminare il 30 Giugno 2020.

A presto

*Curzio SANTONI*



## L'ELVI - DALLA TORRACCIA AL COLOSSEO

Dalla Torraccia o dall'Urbe? L'enigma è risolto, chiarito - definitivamente a mente fresca senza ombra di equivoco: l'ELVI beccò la termica alla Torraccia ma se fosse partito dall'Aeroporto dell'Urbe avrebbe percorso in linea d'aria circa 9 chilometri; io pensavo che la Torraccia fosse più lontana; ma, guarda un po', mi sono scervellato inutilmente perché la sua distanza in linea d'aria dal Colosseo è quasi la stessa: l'ho misurata sulla carta di Roma e dintorni.

Dunque, dopo svariate lettere e telefonate è venuto finalmente a trovarmi Martorello che, oltre a darmi ulteriori chiarimenti verbali; m'ha sollazzato di ricordi gustosi inerenti alla vicenda dell'ELVI; non solo, ma anche di quella dell'AM.23, un derivato del più famoso AM.20, l'PLUTO, vincitore del ... Concorso Nazionale 1940, (Pluto, come si sa, è il cane di Topolino).

Giorni fa, dal trittico di massima, il disegno di Sergio Sebastiani e le foto di Guerri su L'AQUILONE n. 36 DEL '41, ho ricavato la versione in scala al 5 del modello, ma questa è rimasta "a matita" sino all'arrivo di quel pignolo e meticoloso di Alessandro per eventuali opportune modifiche e chiarimenti; particolari "de visu"; ma, come potete immaginare, le verifiche d'ordine tecnico se ne volavano spesso via per far posto ai ricordi; e poi ci eravamo già chiariti per iscritto e per telefono e la versione al 5 è rimasta com'era.

L'ELVI, dotato di motore BROWN JUNIOR da 10 cc, fu dedicato, durante le prime prove al nostro caro Elvio, l'indimenticabile, semplice, nostro gran Maestro che ci ha lasciati durante la stesura di questi Ricordi; Egli era presente al collaudo, e al primo centraggio il modello sentì la sua presenza mostrando le sue doti eccezionali di stabilità sia nella salita sia nella planata in volo librato. Tosaroni, come ho detto in altra sede, era all'epoca artigliere in Reggio Emilia ma ogni licenza la trascorreva a Roma specie e soprattutto in occasione di gare e raduni quale commissario o cronometrista, valido aiuto del caro Tione Carlo allora delegato della RUNA; e certamente erano pre-



*Bella immagine dell'ELVI  
da l'AQ36 del 1941*

**Particolare della pinna portamotore, anteprema per quei tempi**



senti alla prova Cruciani e Sebastiani Sergio, che ne eseguì il disegno. Le foto bellissime invece, apparvero il 2 Settembre '41 insieme alla descrizione di Martorello e furono scattate da Crivello II, il segretario de L'AQUILONE Alberto Guerri nella allora sede della RUNA in Piazza del Popolo 18. Come afferma lo stesso Martorello l'I.ELVI risultò pesante poiché ricoperto in seta e la fusoliera col castello, in balsa stuccata e verniciata a specchio; ma l'efficienza era ottima.

Intanto nella Svizzera centrale era scoppiata la bomba del DYNO ad autoaccensione dell'ing. Degen già collaudato a giugno '41 e quando Alessandro lo seppe pregò un suo amico, il signor ROSSINI che aveva la madre in Svizzera e spesso si recava a trovarla, di portargli quel motore per "l'aeroplano". Così per Natale lo ebbe e lo sostituì al Brown che da solo pesava il doppio (foto Guerri di Settembre); il DYNO, miracolo di Degen, funzionava con la sola compressione e quindi anche batteria, bobina d'induzione, interruttore e cavi furono tolti per cui l'I.ELVI divenne un altro AROPLANO di carico alare assai più basso: eppoi tutto era più semplice, senza bizzarrie di contatti e candele unte e spesso sporchette!

Bastò un autoscatto sul muso ... E adesso, cari lettori, dovete sapere che ROSSINI possedeva un biroccino e un cavallino baio che in quel tempo di guerra erano molto preziosi e così una domenica d'Aprile, caricato l'I.ELVI, Martorello, ROSSINI e il figlio Mario presero la Tuscolana per la Torraccia ch'è oltre l'aeroporto di Centocelle.

Con tre pagnottelle di frittata serbate dalla cena, la gita era allettante e il cavallino trottava leggero verso l'erbetta de la colazione ... Il modello, centrato di nuovo in planata, salì con la dolcezza dei 2 cm<sup>3</sup> (il Brown ne aveva 10) a circa 30 metri ma tra le prove e la messa a punto s'erano fatte le 11 e il Sole di Roma si faceva sentire ... L'I.ELVI a un tratto parve immobile; solo uno scarto furtivo dell'ala, quasi un saluto, rivelò la bolla e Alessandro, che non ebbe il tempo d'elogiare l'autoscatto, gridò affannato: "*Me pia er via, me pia er via!*" Evvia di corsa verso il biroccino dov'era ROSSINI; "*Er binocolo, er binocolo!*" L'aeroplano intanto, dopo una larga e lenta spirale sorvolava già l'aeroporto, sempre più in alto e Mario ROSSINI, lo schiavetto, tornò al biroccino di corsa anche lui ... Il Cavallino, non de la Ferrari, ma certo quello di Baracca, sazio del pascolo d'erba fresca, volava al galoppo verso la Tu-

scolana e mentre l'I.ELVI volava verso casa, verso Roma, iniziò l'inseguimento estenuante diretto da ROSSINI: galoppo, trotto, sosta, binocolo; trotto, al passo, sosta, binocolo ... L'aeroplano, col motorino svizzero, galleggiava nel cielo terso e fu un girovagare estroso tra l'Appia e la Tuscolana, un gioco al rimpiazzino fra l'I.ELVI e il povero baio che per fortuna non ebbe ostacoli di traffico (era il '42) ... siamo a Roma.

L'I.ELVI è sopra S.Croce e la peripezia pare conclusa quando a S.Giovanni, si vede l'I.ELVI discendere e poi rifar quota verso l'Esquilino; defilato dai palazzi di V. Filiberto, riappare su Piazza Vittorio, sorvola la casa di Elvio, poi virando a sinistra, plana al Colle Oppio al centro del Viale omonimo che dà al Colosseo. Il baio è sfinito: "Al diavolo ROSSINI, Martorello e il motorino svizzero!" Non avrebbe mai supposto, il cavallino, di fare al ritorno LA CAVALCATA DEL GUGLIELMO TELL.

*Mario Jannacci - Roma 23.02.'97*

*P.S. \_E l'I.ELVI poi, che fine ha fatto? Si chiederà qualcuno.*

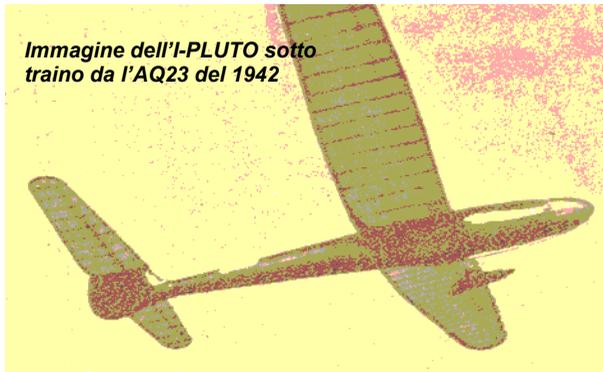
*Martorello, che ha un cuore grande così; lo regalò,  
cari lettori, a Mario Rossini, LO SCHIAVETTO.*

## **L'A.M. 23 di Martorello e il Diesel MAC LANOVA**

L'A.M. 23 era un veleggiatore della serie che Martorello aveva prodotto per migliorare le prestazioni o meglio il rendimento, del famoso A.M. 20, l'I.PLUTO che, come ho già scritto, risultò primo al Campionato Nazionale del 1940. L'I.PLUTO stesso, aveva subito alcune modifiche da parte di Alessandro Ceriani(?) l'eliminazione della parte di deriva al di sopra dell'asse longitudinale; questa era la caratteristica particolare del modello e poi della serie. Egli era giunto da Udine ma presto divenne "romano de Roma" praticando il Centro Sperimentale di Via Ruggero Borghi al Colle Oppio dove, guarda caso, atterrò l'I.ELVI, partito dalla Torraccia.

Devo ricordare ancora che il Centro Sperimentale era diretto da Giorgio Bacchelli, delegato centrale della RUNA e prezioso collaboratore a L'AQUILONE caduto poi sul fronte russo; Martorello dunque s'affermò nella cerchia dei provetti d'allora quali Perini, Papalia, Aldo e Gigetto Calza, Sinopoli, Arseni, Travagli, Conte, Cruciani, Sebastiani, Mario, Giacomo e Ughetto Rodrigo poi pilota da caccia caduto in Libia. Alessandro provava, sperimentava, modificava; tuttavia egli non ricorda che una versione del suo veleggiatore costruito da Bruni Ottavio della RUNA di Frascati, scomparso in altezza a la Marcigliana nel Giugno '41, batté il primato nazionale di distanza; tale versio-

ne aveva ancora la deriva completa; in quella gara risultò vincitore De Micheli di Genova con 22'9" e scomparsa alla vista. Nel Maggio 1943 Martorello era in grigioverde prima a Latina e poi in quel di Cosenza mentre a la Torraccia si concluse il 6 Giugno il Campionato Romano a cui s'era iscritto (Calza Aldo veleggatori, Chiarottini elastico, Castellani motori). Con la caduta del regime uscì in Agosto l'ultimo Aquilone in triplice copia e il caos dell'8 Settembre colse Martorello in Villa San Giovanni (Stretto di Messina) mentre gli alleati sbarcavano a Salerno; da Ottobre '43 l'Italia è cobelligerante e Alessandro, come ha nar-



*Immagine dell'I-PLUTO sotto traino da l'AQ23 del 1942*

sandro, come ha nar-  
 to, restò a Paestum in campo di riposo sino alla liberazione di Roma. All'epoca frequentavo la 2<sup>a</sup> liceale e il mio insegnante di greco, il prof. Canalis, rimase vittima alle Fosse Ardeatine dopo l'attentato di Via Rasella (Marzo '44). Del "caos 8 Settembre" conservo una foto signifi-

ficativa: in una garetta di Parrocchia a la Capparella, il recinto attorno ai modelli è costituito da paletti di tende militari e pezzi di corda rimediati dai magazzini abbandonati (novembre '43).

Nel '44, mentre Tosaroni è finito in Germania, Travagli e Tione s'incontravano all'Aviominima con altri romani ed organizzavano piccoli raduni dov'era un po' di verde in periferia poiché, come ho detto in altra sede, la Torraccia ed anche l'aeroporto dell'Urbe erano occupati da mezzi militari e fu il momento dei "E5". A Giugno Roma era invasa da divise color kaki e si respirava ormai aria alleata anche perché molti americani erano "paisani di Broccolino" ma il problema dei campi di gara rimase tale e quale, anzi era peggiorato con l'afflusso ingente dei camions e materiali delle armate angloamericane.

Quando tornò a Roma Martorello, nel Settembre '44, avido di voli dopo circa un anno di stasi, rimise a punto l'A.M. 23 rivestendo inoltre d'acero il bordo d'entrata e in uno di quegli incontri all'Aviominima ch'era in Via San Basilio presso V. Veneto, si decise un raduno su di un pendio scovato a Monte Mario, ora Belsito; trainare era allora faticoso sia per la fame patita, sia perché campi e aeroporti erano zeppi di mezzi e soldati alleati, sicché il caro Travagli non faticò molto a convincere i partecipanti ...

La domenica sul Bel...Sito tirava una brezzolina a mezza costa che diceva "lancialancia" e a le dieci Alessandro lanciò l'A.M. 23 che dopo qualche spiralata beccò il termicone galleggiando alto, più alto, più minuto ... E il bi-

nocolo prismatico americano fu inutile quando il modello spari in un cumulo.

Degli altri non ho notizia, ch  Martorello ricorda solo le paturnie a fine raduno: il modello   perduto. Ore 10'16".

Ma la storia, cari lettori, non fin  cos  perch  l'A.M. 23 era un superaliante assai sagace e "attaccato al suo padrone" e dove ti and  a planare? Proprio sull'aeroporto dell'Urbe a la Salaria; proprio sul campo da dove doveva essere, col cavo, lanciato in gara ... E il campo di Bonmartini brulicava d'americani ... Per farla corta, un tassinaro che port  all'Urbe un ufficiale, vide l'A.M. 23 in mano ai marines e raccont  il fatto ai colleghi e siccome il mondo   piccolo, uno di loro conosceva il pap  di Alessandro.

Egli, con Travagli e il tassinaro, si precipit  al comando dell'aeroporto ... E il modello, col nome al cartello sul gancio del cavo, col cavolo gli fu ridato! Figuratevi cari amici le seconde paturnie del nostro campione, allora fante.

Ma all'Aviominima, ch'era vicina a Via Veneto, saputo ch'era ivi il Comando alleato, non si persero in chiacchere e sottoscritta una dichiarazione, padre, figlio, Travagli e tassinaro la esibiscono al tenente di servizio e furono ricevuti del Comandante in capo Ammiraglio Stone; nientemeno! Questi, forse al fine di liquidare la storia senza grane, udite le rimostranze dei testimoni, firm  ad Alessandro una bolla, una specie di "buono a risarcire". All'aeroporto di Capodichino, dov'era il materiale in disuso, egli trov  il sergente Staff che, vista quella bolla con quella firma, lo condusse difilato in un hangar: una ricetrasmittente, o una cassa di utensili? Un canotto o un motociclo da paracadutista? Un'Harley Davidson? O forse una Jeep? Bom!...Martorello quasi spaesato, sostava come per caso davanti a un paraurti ammaccato ...

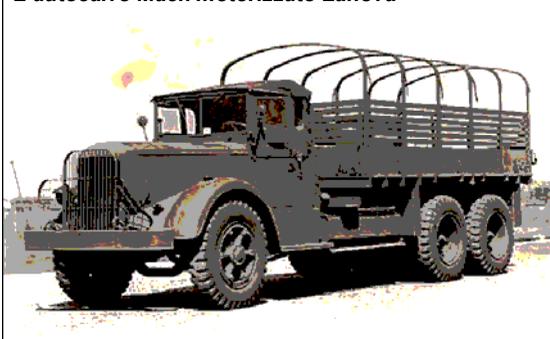
Poi firm  a Staff una ricevuta di scarico d'un camion diesel MACK.LANOVA! Tutto in ordine. Questione di pezzi di carta.

Tanto valeva l'A.M. 23 ...

E sapete a che servi dopo, nel '45, l'automezzo? Ricordate il signor Rossini, quello dell'I-ELVI e del Dyno? Servi a trasportare dalla Svizzera tanto ma tanto legno di balsa agli aeromodellisti italiani affamati dal tempo di guerra.

Ammazza a h ... Un autocarro! Mancava il rimorchio

*L'autocarro Mack motorizzato Lanova*



*Mario Jannacci - Roma 21.4.1997*

**NDR: Gli articoli sono stati ritrovati da Paolo Montesi nel suo archivio.**

## NUOVI SOCI ONORARI

### Franco Virgili

Classe 1929, ha praticato intensamente il volo vincolato agonistico nelle categorie dove la velocità era il traguardo da raggiungere.

Nella foto, ripresa nel 1967 a Gavirate (VA) in occasione della gara riservata ai modelli u-control idro riproduzioni in scala degli idrovolanti partecipanti alla Coppa Schneider, è assieme agli amici Walter Luppi e Carlo Piccolini.

Dall'espressione dei volti si arguisce la loro soddisfazione per i risultati conseguiti.



### Antonio Mizzan

Classe 1930, è tuttora attivissimo continuando a volare con i suoi modelli, collaborando con una nota rivista aeronautica e rimanendo in contatto via e-mail con numerosi amici sparsi per il mondo.

Allego la sua simpaticissima autobiografia.

*Sono del 1930, e nel '43, leggendo il Corriere dei Piccoli (altra alternativa OBBLIGATA era il Balilla) mi sono visto un articolo e disegno di un piccolo (1m) veleggiatore, fusoliera a sezione triangolare ed ala con centine piano convesse. Materiali, tranciato per centine e tondini per aquiloni lunghi 1 m. Collante, vecchi spazzolini da denti sciolti in acetone (collante multicolore-romantico). Ricopertura in carta, ed usai le veline che mio padre mi passava,*

tesa con acqua ed asciugata al sole. Zavorra nel muso con piombini, per pacchi. Cosa oscena, ma che mi fece conoscere il Silvio Taberna e quello che diverrà un campione per VVC, Clemente Capi, ed altri locali Gallaratesi (ero sfollato dopo aver perso la casa a Mi il 15/8/43), che mi insegnarono ad affinare l'arte del traforo, di verniciare la carta apposita, ed a centrare il modello. Quando tornai in Patria inizio 1940, a Fiume (città di mio padre) ebbi il primo impatto con il regime (Balilla) e con l'istruzione scolastica, validissima, con 2 ore settimanali di lavoro manuale, ora NON più praticato. Avevo frequentato prima scuole elitare, ove lo sport era praticato anziché il lavoro manuale. Non adatto a figli di espatriati. Tornato a Milano nel 1948, frequentavo gli aeromodellisti sparsi con campo di volo quello della Breda a Nord di Milano (Bresso ndr).

Ma a me interessava di più far volare i miei modelli sperimentali, anziché partecipare a gare, così rimasi un quasi outsider. Legai con il compianto Bugada per dei tentativi di durata VVC, con pilota fuori dal cerchio, e rinvio di comandi, e con il padre dell'attuale campione acrobatico Guido Racciopoli, che stava facendo i primi radiocomandi con valvola a gas. Lui non sapeva l'inglese, io sì, e ci si completava.

Mi laureai in geologia un po' tardi, e partii per l'Uganda, poi Iran, poi Australia per finire nelle Filippine nel '69. E ne fui attratto, e feci in modo di ritornarci nel '78 per rimanere per oltre 10 anni, con moglie filippina e figlio. Avevo legato con i modellisti locali, gente in alto che NON sapevano costruire, ma che si facevano fare i modelli da artigiani precedentemente istruiti all'arte dagli americani. Con le prime gare RC di durata, 10 ccm di combustibile, qualsiasi motore e modello. Vincere chi stava su più a lungo. Usavo i Cox .8 con serbatoio da 8 ccm incorporato, ed un modello 2ch ricoperto in Jap tissue, 120 cm di apertura e 500 g di peso.

Quasi tutte le gare erano mie. Mia moglie mi suggerì di far anche vincere qualche volta i locali ed obbedii, e mi feci molti amici con i quali sono tutt'ora legato via e-mail. Da loro imparai ad usare il micafilm americano, un film termoretrattile antistrappo che uso tutt'ora, anche se non è più in produzione. I tedeschi dell'ex Est hanno un simile prodotto, ma decisamente più pesante. Dopo il mio ritorno in patria nel '99 continuai a far modelli strani, esplorando i bassi allungamenti, i profili Lissaman per volo lento (che amo) e i modelli



2000 - Pou du ciel motorizzato Speed 400



1989 - Primo modello idro elettrico a volare sul lago di Varese - Motore Speed 600

idrovolanti, che faccio volare dal lago di Varese, a me vicino (3km). Ora uso il depron ed il polistirolo espanso, dato che ho quasi terminato il balsa che mi portai da Manila.

Questa la parte modellistica, ma tra il '44 ed il '45 sulle collinette sopra Malpensa (ove ora stanno i serbatoi di carburante) fui "obbligato" dalla GIL a partecipare ad un corso su libratore SG.38. 20 persone nel corso, 2 ebbero l'abilitazione (io ed un altro).

Essendo nato nelle Indie Orientali Olandesi (Indonesia) acquisii la cittadinanza olandese, oltre alla italiana dei genitori. E nel giugno del '45 mio padre mi mise un cartello al collo, e mi spedì in treno a Vienna dal fratello prete, per aiutarlo ad acquisire viveri dagli americani per i poveri viennesi dell'immediato dopo guerra. Come olandese potei essere arruolato aiuto civile per la USArmy flying corp, e ritirare la mia paga in viveri. Anche negli anni successivi andai a Vienna, dove oltre ai viveri mi procurai nel '47 anche un brevetto di pilota. Che usai per moltissimi anni. Nel '45 scroccavo voletti sui Piper militari, nel '46 volavo in hover sul campo, ed a luglio i primi giro campo. e nel '47 mi sottoposi all'esame per il brevetto, unico civile imberbe in un batch in 30 militari. Moltissimi furono scartati, ma io ed altri 5 ricevevamo l'abilitazione. Per l'occasione mi misi le US sul colletto, passando per un volontario militare. Come civile era un abuso, ma lo feci per l'occasione. Pagai una birra al mio capo. Ma tornai con la jeep carica di proviande. In Uganda mi sono comprato un Bensen gyrocopter, che NON amai i comandi che erano come i pendolari, non con lo stick dei Piper. Ma volai spesso anche con i velivoli dei coltivatori di tea, con Cessna e qualche biplano ex militare (che NON mi piaceva, dato che gli orologi NON erano orologi, ma cose strane molto British. In Iran usai alcune volte i bimotori Aero Commander per vedere dall'alto il terreno in esplorazione. Lo stesso facevo in Australia, ma con Cessna biposto su una foresta sverginata. E nelle Filippine comprai per la ditta (australiana) un Cessna 180 residuata dal 'Nam in guerra. Ritornato in Italia nel '99 usai il campo di Lodrino nel Canton Ticino per tenere aggiornato il mio brevetto militare. In CH tutto costava meno, allora.

Poi venne il medical, che mi pose a terra per sempre.

Ma continuo a volare con i modelli, non per fare gare, ma per puro divertimento, facendo continui esperimenti con profili e forme alari. Mi diverto, ma tengo d'occhio la SAM e ne rispetto lo spirito. Ora lotto per il rinnovo della patente di guida, limitata a 30 km da casa, quindi OK per il campo di Velmaio, ma non per Tradate o il Mottarone. Molti amici sono morti, Bizzozzero e Taberna, e non so quando sarà il mio turno. Sono vedovo da 5 anni, con figlio (42) che vola solo con i droni. E che mi aiuta moltissimo. Devo a lui se ho superato la crisi. E questo è tutto.

Vi sembra poco?

Pino Càrbini



Modello tuttofare costruito in vari esemplari nelle Filippine; uno per ogni cantiere di lavoro.

# AEROMODELLI CLASSICI

RAC

## IX RADUNO AEROMODELLI CLASSICI Gualdo Cattaneo - 10-12 luglio 2020

*Alcuni anni fa Cristiano Giustozzi concretizza una sua vecchia idea: organizzare un raduno annuale riservato a modelli di qualunque tipo progettati e/o commercializzati tra il 1950 e il 1990. I raduni, rigorosamente non competitivi, si dovranno tenere nel Parco Acquarossa di Gualdo Cattaneo.*

*L'iniziativa riscuote un grande successo e gli appassionati si tengono in contatto iscrivendosi al Gruppo Whatsapp RAC.*

*Quella che segue è la cronaca del IX raduno gentilmente inviatami da Giorgio Zenere. Auspicio di ricevere ulteriori contributi su modelli e ...*

Questo appuntamento ha segnato il primo raduno dopo il periodo lockdown dovuto al Covid 19 di quelli in programma. Il raduno è stato intitolato all'Amico IVANO GARZENA scomparso prematuramente causa Covid 19 e per tutti e tre i giorni lo si è continuamente ricordato.

I voli sono iniziati già il venerdì ed io ho avuto l'onore di aprire le danze portando in volo il FERR 40 iniziato dall'amico Marcello Zunica ma completato e finito da me. Il modello, 2,40 mt di apertura alare, monta un motore spark Ohlsson & Rice da 60. Le immagini si commentano da sole ...

Si sono poi succeduti voli di molti altri amici tutti con modelli d'altri tempi; non per niente RAC sta a significare Raduno Aeromodelli Classici 1950-1990.



*Giorgio Z., FERR.40 e Cristiano Giustozzi*



*Leonardo Radi porta in pista il Kosmo 3 di Ivano Garzona*



*Matteo Buono e Martina Olivati  
I fotografi ... fotografati*



*Kanippa e il suo modello personale*

Menzionare gli oltre 30 amici sarebbe una lunga lista, ma tengo a ricordare il lavoro del segretario Marco Buono per aver fornito gadgets tipo magliette, adesivi, camicie, tazze in ceramica con logo RAC, Martina Olivati e Matteo Buono per il certosino servizio fotografico e il deus ex machina Cristiano Giustozzi, chef organizzatore dell'evento che ha portato in volo il Kosmo 3 appartenuto all'amico IVANO, dopo un'opportuno restyling.

Il buon Marco aveva prenotato e occupato tutte le camere di un ottimo B&B vicino alla pista, per cui la goliardia continuava presso la piscina del B&B, a cena ... e dopo cena!

Presenti molti tipi di aeromodelli, ma tutti a scoppio, Cessna, Gladiator, Kiki, Ko-



*Il Kiki di Ernesto Capobianco*



*Il Kosmo 3 di Simone Losi*



Il Mon Amour di Fabrizio pilotato da Marco Buono



Fabrizio e Giorgio col Gioiello F2B

simo 3, MiniKosmo, FockeWulf e molti altri; io avevo anche portato un acrobatico in VVC che poi ho lasciato ad un amico di Roma, e anche un modello VVC scuola con il quale molti si sono voluti cimentare con il VVC ... .. chiaramente sotto la mia assistenza!!!

Che dire di questo raduno, un evento dove ci si trova per il gusto di far volare aeromodelli d'altri tempi senza l'ansia della competizione ma soprattutto per il gusto di stare in compagnia di amici arrivati da ogni dove, dalla Val D'Aosta alla Puglia!!!

Arrivederci al RAC 2021!!!

*Giorgio Zenere*



*Carpe diem ...*



*Il Ferr 40 sullo sfondo di Gualdo Cattaneo*

## CALENDARIO PROVVISORIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2020

2 Feb	Zanica BG	XXXI Tavolettata d'inverno VVC P.	Riboli	035-657079
21 Mar	Modena	20° Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
25/29 Mar	Milano	Mostra aeronautica IT feltrinelli	F. Sgarella	02-8357650
5 Apr	S.G. Valdarno	Trofeo Ridenti OT RA	M. Massi	marcoingmassi@gmail.com
4/5 Apr	Cirié TO	C.I. e Cisalpino F2B Gr. SMC	R. Brentonego	347-8932198
4/5 apr	Modena	Gara Pilon	G. Castagnetti	335-6227865
19 Apr	V. Gaffaro	Trofeo del delta OT RA	M. Baccello	maurizio.baccello@gmail.com
19 Apr	Lugo	C.I. F2A, F2B, F2C vvc	G. Castagnetti	335-6227865
3 Mag.	Gallarate	Auto VVC	G. Castagnetti	335-6227865
10 Mag	Modena	Raduno vvc e gara GIP-Garofali	G. Castagnetti	335-6227865
24 Mag	Modena	C.I. F2A, F2C vvc	G. Castagnetti	335-6227865
24 Mag	V. Gaffaro	Coppa Falchi OT RA	M. Baccello	maurizio.baccello@gmail.com
31 Mag	Bovolone VR	C. Cisalpino F2B AVAB	R. Brentonego	347-8932198
31 Mag	Carpi MO	Trofeo Coristi	V. Sabbadini	vinco.sabbadini@yahoo.it
5 Giu	Lugo	Raduno vvc e gara GIP-Garofali	G. Castagnetti	335-6227865
13/14 Giu	Cirié TO	C.I. F2B Gruppo SMC	R. Brentonego	347-8932198
21/28 Giu	Jvancice Cec.	Eurosamchamps OT RA		
22/26 Giu	Basilea	C. europeo auto vvc	G. Castagnetti	335-6227865
10/12 Lug.	<b>Gualdo C.</b>	<b>IX raduno RAC</b>	<b>C. Giustozzi</b>	<b>393-9772797</b>
26 Lug	S.Dalmazio	Trofeo del Frignano	samitalia@libero.it	
8/15 Ago	Wloclawek	C. mondiale VVC	G. Castagnetti	335-6227865
27 Set	<b>S.G. Valdarno</b>	<b>Trofeo Valdarno OT RA</b>	<b>M. Massi</b>	<b>marcoingmassi@gmail.com</b>
3/6 Set	Lugo	Coppa d'oro VVC	G. Castagnetti	335-6227865
5/6 Set	Cirié TO	C.I. F2B Gruppo SMC	R. Brentonego	347-8932198
13 Set	Gallarate	Auto VVC	G. Castagnetti	335-6227865
27 set	Gallarate	Auto VVC	G. Castagnetti	335-6227865
27 Set	Malpensa	Tutto vola VVC	G. Castagnetti	335-6227865
27 set	<b>Terni</b>	<b>Ala di luce raduno OT</b>	<b>C. Santoni</b>	<b>339-1165277</b>
27 Set	Rovereto TN	Campionato Cisalpino F2B	R. Brentonego	347-8932198
4 Ott	Malpensa	Tutto vola VVC	G. Castagnetti	335-6227365
10/12 Ott	<b>Oria BR</b>	<b>Concorso Nazionale OT RA</b>	<b>F. Posa</b>	<b>338-5642501</b>
11 Ott	Cavasagra TV	C.I. e Cisalpino F2B Hangar 82	R. Brentonego	347-8932198
18 Ott	Modena	C.I. F2A, F2C vvc	G. Castagnetti	335-6227865
3/6 Dic	Ramacca	Grand Prix dell'Etna	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

### ISTRUZIONI PER L'USO

**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.



***Quante polente!***