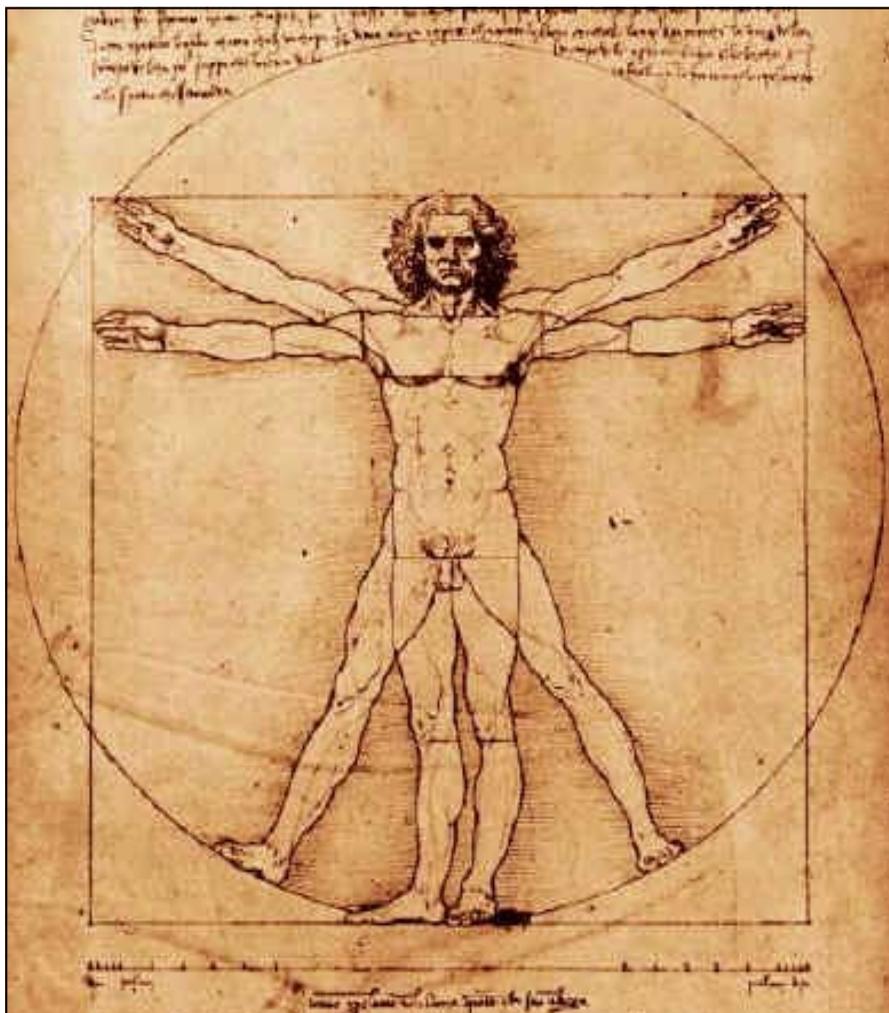


# L'AQUILONE

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

**Numero 79**

**Maggio - Giugno 2015**





# L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: [www.sam2001.it](http://www.sam2001.it)

## CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Paolo Montesi**  
Via della Piramide Cestia, 1/b  
00153 Roma  
Tel. 06-5780422 - 06-5783708  
Cell. 348-7324797  
E.mail: p.montesi.gb@tiscali.it
- V.Presidente:** **Giancarlo Gosio**  
Via Napoli, 74/6  
16134 Genova  
Tel. 010-230919  
Cell. 339-3105413  
E-mail: giangosio@alice.it
- Segretario:** **Giuseppe Càrbini**  
Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa  
Tel. 0424.350.58  
Cell. 340-3541669  
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quagliari**  
Via Locke, 15 scala F  
00156 Roma  
Tel. 06-82002026  
Cell. 338-9636660  
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**  
Via Cammello, 34  
44100 Ferrara  
Tel. 0532-790410  
Cell. 348-3302035  
E-mail: avvvince@gmail.com

## SOMMARIO

- Dalla Redazione	<i>D. Vescovi</i>	pag. 1
- La penna al Segretario	<i>P. Carbini</i>	" 2
- Aeromodellismo e aviazione	<i>P. Carbini</i>	" 3
- Io ci ho provato	<i>G. Gosio</i>	" 4
- Il PERES I	<i>M. Pagani</i>	" 6
- L'Aquilone 1934	<i>E. Padovano</i>	" 7
- Il motoconcorso	<i>D. Vescovi</i>	" 8
- Jetex e MOVO	<i>D. Vescovi</i>	" 10
- Il motore FRAM CF-2	<i>D. Vescovi</i>	" 12
- Il Tornio Club	<i>P. Zimerle</i>	" 14
- Il pulsogetto SLAR 22	<i>P. Muzio</i>	" 16
- Un Coxino diesel	<i>L. Zezza</i>	" 20
- Un Moscerino	<i>S. Angeloni</i>	" 21
- Gran Premio del Nocino	<i>D. Vescovi</i>	" 24
- Coppa Centoali	<i>D. Vescovi</i>	" 27
- Coppa Falchi	<i>D. Bruschi</i>	" 28
- Trofeo Civy boy	<i>M. Rocca</i>	" 30
- Enigmistica e aeromodelli	<i>A. Ghiotto</i>	" 32

*La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: A. Mizzan, M. Pagani, L. Prina, Archivio MOVO, A. Ghiselli, D. Vescovi, P. Zimerle, P. Muzio, L. Zezza, L. Bagatin, M. Gianati, P. Panek, E. Padovano, John Quigley.*

- In redazione:** **Daniele Vescovi**  
Viale Olanda, 2  
44123 Ferrara FE  
Tel. 0532-63407  
Cell. 333-1288763  
E-mail: daniel38@alice.it
- Giuseppe Càrbini** (Vedi sopra)
- Sezione Tecnica:** **Giacomo Mauro**  
Via G. Venezian, 10  
98122 Messina ME  
Tel. 090.662038  
E-mail: giacomo.mauro@virgilio.it
- Giuseppe Tortora**  
Viale dei 4 Venti, 128  
00152 ROMA RM  
Tel. 06-5809619
- Attività sportiva:** **Vincenzo Canestraro** (Vedi sopra)



*Nella prima di copertina L'uomo Vitruviano di Leonardo da Vinci.  
Nella quarta la copertina de L'Ala n. 1 del 1951.*

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

## DALLA REDAZIONE



*E' iniziata la stagione delle gare. Anche nell'intento di supplire alla vacanza, che auguriamo momentanea, del Notiziario di SAM62, dedichiamo in questo numero un buono spazio alla pubblicazione di quanto, relazioni e classifiche, gli organizzatori ci hanno inviato, purtroppo spesso senza una adeguata documentazione fotografica.*

*Nello spazio dedicato al Tornio Club, ospitiamo il lavoro di un nuovo adepto, Paolo Zimerle, che ci illustra le sue eccel-*

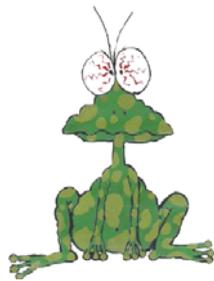
*lenti realizzazioni. Non manca una pagina dell'incredibile Lelio Zezza, cui certo l'inventiva non manca. Piero Muzio ci racconta della nascita del piccolo pulsogetto italiano SLAR 22 dei primi anni '50, e Luigi Prina, il vincitore del Motoconcorso del 1946, ci fa avere le preziose immagini del suo motomodello ed addirittura il disegno originale. Una incursione nel vastissimo archivio della MOVO ci consente di riandare nei primi anni '50 a vedere l'applicazione dei motorini a razzo Jetex su piccole riproduzioni di veri aerei a reazione, come i motori in catalogo della Ditta. Ci auguriamo poi che a qualcuno interessi conoscere la breve storia, promessa nel numero scorso, del diesel FRAM CF 2. Di questo simpatico simil-Dyno, di progetto Biraghi, sembra sia rimasto solo l'esemplare illustrato.*

*Vorremmo, come già detto tante volte, ricevere racconti personali e ricordi di episodi e di gare del nostro passato, da pubblicare perché non se ne perda la memoria, ma i nostri lettori sembra vivano esclusivamente nel presente e che non amino rian-dare indietro nel tempo. Andremo perciò noi a pescare nelle pubblicazioni relativamente recenti, anche di soli 20 o 30 anni addietro, racconti e testimonianze di chi non si vergognava a narrare fatti e casi personali. Iniziamo già da questo numero con un buon racconto di Salvi Angeloni, pubblicato proprio su l'Aquilone di 25 anni fa. E' passato tanto tempo, ma sembrano cose successe ieri.*

*Ci è capitato di rileggere un antico regolamento di SAM Italia, redatto da Ferdi Galè nel 1987. Anche noi avevamo quasi dimenticato come stavano le cose all'inizio, e la sua lettura ci ha bruscamente mostrato come il movimento OT italiano si sia negli anni ingaglioffito, rovinato, deformato ed abbia cancellato tutto lo spirito fondante. Sembra di leggere cose dell'altro mondo. E sono in effetti cose di un altro mondo, che non c'è più. L'abbruttimento del mondo SAM vede tre sfumate fasi: dal modello protagonista si è passati rapidamente all'aeromodellista protagonista, per finire poi col protagonismo del pilota, ora l'unico attore in cerca di premi e di applausi nelle gare. Tanti, che ignorano il passato o perché troppo giovani o per l'aver gli occhi testardamente fissi solo sull'oggi, non si accorgono di questo degrado che, come tutti i fenomeni degenerativi, è irreversibile.*

*Daniele Vescovi*

## LA PENNA AL SEGRETARIO



*Come preannunciato nel corso dell'Assemblea Ordinaria di Gennaio, il 2015 è anno di elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo in carica, il cui mandato triennale scade a fine anno.*

*Secondo il nostro statuto, le elezioni si possono svolgere con la modalità del referendum postale due mesi prima della scadenza e le candidature devono essere presentate almeno tre mesi prima. Perché le elezioni siano valide, la percentuale dei votanti deve essere di almeno il 40% dei soci ordinari maggiorenni.*

*In pratica, le candidature devono essere presentate entro il prossimo mese di Luglio e lo spoglio deve essere fatto entro la fine del mese di Ottobre. Spero che qualcuno si faccia avanti.*

*La commissione elettorale, nominata in sede di Assemblea, è composta da Vincenzo Canestraro, Daniele Vescovi e Mario Rocca e si riunirà a Ferrara. Le schede elettorali saranno inviate col prossimo Aquilone n. 80 assieme ad una busta preaffrancata (unicamente per i soci residenti in Italia) indirizzata a Vincenzo Canestraro.*

*Al momento in cui scrivo sta per iniziare il XIII Campionato Europeo OT che si svolge ad Ivančice nella Repubblica Ceca dal 22 al 27 Giugno. A inizio Maggio Fero Swiety, presidente pro-tempore del Comitato Europeo SAM, ha preso una decisione che a me pare molto importante. Ha deciso di invitare alla riunione del Comitato tutti i presidenti delle SAM europee. Ecco l'elenco: Belgio SAM 2010, Rep. Ceca SAM 78, SAM 95 e SAM 311, Danimarca SAM 1935, Inghilterra SAM 1066 e SAM 35, Francia SAM 70, Germania SAM 2011 e SAM 85, Ungheria SAM 5, Italia SAM 2001 e SAM 62, Polonia SAM 18, Portogallo SAM 74P, San Marino SAM 301, Slovacchia SAM 119 e SAM 122, Spagna SAM 1910, Svezia SAM 67. Spero che tutti i presidenti accettino l'invito (il nostro Paolo è già partito) e che dalla riunione nasca qualcosa di interessante per tutti, nessuno escluso.*

*A pagina 8 e 9 trovate il seguito della storia del Motoconcorso iniziata nel n. 78. La grossa novità è che, grazie a Franco Bugada, abbiamo scoperto che il vincitore del Motoconcorso, Luigi Prina, è un brillante ragazzo del 1930 che si diverte da matti a costruire delle fantastiche "navi volanti". Franco Bugada ha scritto un bellissimo articolo, ricco di fotografie, che è stato pubblicato sull'ultimo numero di "Settimo Cielo", l'annuario di Modellismo. Se non lo avete, procuratevelo, ne vale la pena.*

*Ma vi consiglio anche di andare in Internet e visitare tutti i siti che saltano fuori inserendo in un motore di ricerca le parole "navi volanti Luigi Prina". Uno dei tanti è: [www.navivolanti.it](http://www.navivolanti.it). Sbalordirete. Subito dopo i primi contatti ha chiesto di unirsi a noi. Non sarebbe niente male se qualcuno decidesse di costruire una replica del suo P.1002.*

*Ricordo che sono ancora disponibili le chiavette da 16 GB contenenti parte dell'archivio e le spille col nostro stemma realizzate da Giancarlo Piovani. Spese di spedizione raccomandata comprese, i costi sono rispettivamente di 20 e di 24 euro.*

### **Errata corrige AQ78**

*L'ultima frase a pagina 12 contiene un errore ed è incompleta.*

*La frase corretta è la seguente: " Possiamo azzardare l'ipotesi di una riscontrata caduta di interesse presso i lettori, ma ci pare improbabile, con i mezzi d'allora, una simile verifica fra un numero e l'altro."*

*Pino Carbini*

## AEROMODELLISMO E AVIAZIONE

A fine Marzo, in coincidenza con la chiusura dello scorso numero dell' *Aquilone*, dove Daniele Vescovi aveva dedicato una pagina ai fratelli Pascale, ricevevo una telefonata da Piero Muzio che mi diceva di aver contattato l'ing. Luigi (Gino) Pascale e di aver ricevuto un suo invito a visitare la Tecnam di Capua. Mi chiedeva se avrebbe potuto offrirgli la nomina a socio onorario di SAM 2001, sempre che la cosa fosse stata di suo gradimento. Gli dissi che poteva farlo senz'altro e che avrei provveduto ad informare il presidente della sua iniziativa. Dopo alcuni giorni ricevetti una mail con la quale Piero mi informava della visita dicendomi di essere stato accolto con grande simpatia e che Gino Pascale si sentiva onorato della proposta.

Il nostro presidente provvedeva all'invio di una pergamena con la nomina a socio onorario unitamente ad una spilla dell' *Aquilone*.

Gino Pascale, che vedete nella foto accanto assieme a Piero Muzio, ha risposto ringraziando per l'onore e inviandoci 15 copie del suo libro: **Il mio volo silenzioso**. Vedremo come utilizzarle.



Tutto era nato circa due anni fa quando Piero Muzio aveva avuto occasione di fare un volo su un Sierra pilotato da Gianfranco Terenzi, aeromodellista e più volte capitano reggente della Repubblica di San Marino. La sigla Tecnam riportata sull'aereo non gli diceva niente, ma una ricerca in internet gli fece scoprire che era diretta discendente della Partenavia, la famosa ditta fondata dai fratelli Pascale nel 1952. La loro "carriera" aeronautica era iniziata, come per tanti di noi, col lancio di aeroplanini di carta dai balconi della loro casa beneventana. Arrivati al Liceo, scoprirono L' *Aquilone* e la *Movo*. Il primo acquisto fu l'M.5, elastico con fusoliera a tubo. Il modello non volò mai per la rottura della matassa che disintegrò il modello. Acquistarono l'M.8 che invece volò con successo. Il terzo modello fu un progetto personale: l'LPL1. Il collaudo fu effettuato con successo in Piazza Roma a Benevento e i due ragazzi si convinsero che erano capaci di progettare e costruire aeromodelli. Nel 1938, quando Gino non aveva ancora 15 anni e Nino appena 13, dopo aver letto sull' *Aquilone* che un aeromodellista milanese, Luigi Della Torre, aveva costruito un piccolo aliante, il Sant' *Ambrogio*, decisero di imitarlo. Finanziati dalla madre e dal nonno, iniziarono il lavoro, che andò avanti per un po' ma non fu mai terminato per difficoltà varie legate agli eventi bellici. Ricominciarono a costruire modelli e nel 1942 parteciparono al Concorso Nazionale di Asiago. Dopo che la loro casa di Benevento fu completamente distrutta dai bombardamenti, la famiglia si trasferì a Napoli dove i due ragazzi si aggregarono al Gruppo Aeromodellistico Napoletano. Parteciparono a varie gare con buoni risultati, ma l'aeromodellismo gli andava sempre più stretto per cui, nel 1948, decisero che era ora di passare ad altro. Gino progettò il primo di quella che doveva diventare una lunga serie di aeroplani: il P.48 *Astore*. I lavori furono seguiti dai tecnici del Registro Aeronautico e si protrassero a lungo con l'aiuto, anche finanziario, di molti loro amici aeromodellisti napoletani e beneventani. Pio Canestrelli scrisse che ali ed impennaggi erano stati fatti con una **"costruzione tipo Ridenti, cioè al bacio"**.

Il primo volo fu effettuato il 2 aprile 1951 ai comandi di Mario De Bernardi, noto asso dell'aviazione italiana. Da allora l'attività non è mai cessata e molti aerei progettati e costruiti dai Pascale solcano i cieli di tutto il mondo.

*Pino Carbini*

## IO CI HO PROVATO ...

... e sono rimasto molto soddisfatto.

Sto parlando di ricevere “L'Aquilone” in forma elettronica e poi stamparlo in casa mia usando la stampante del mio computer.

D'accordo, è più comodo riceverlo per posta, già bello e stampato e pronto per essere letto, però invito tutti i soci a fare una semplice considerazione:

- i nostri movimenti di cassa sono poco meno di 7.000 euro;
- spendiamo quasi 4.000 euro per stampare e spedire il notiziario ai nostri soci (circa 20 euro per ogni socio, i 2/3 della quota sociale).

Io penso, sinceramente, che stiamo spendendo molto male una grossa parte della nostra disponibilità finanziaria, che potrebbe essere impiegata meglio come, ad esempio:

- Organizzazione di un Concorso Nazionale riservato alle Categorie Storiche Italiane a Volo Libero e Radio Assistite con l'aggiunta delle Categorie (di derivazione Americana) Texaco e ½ A Texaco, tanto per accontentare tutti. L'iscrizione può essere gratis per chi riceve il notiziario via Mail;
- Organizzazione di gare o raduni;
- Preparazione e distribuzione ai soci di pubblicazioni su materiale storico reperito;
- Altre iniziative che potrebbero essere suggerite dai soci.

Penso che ogni socio debba fare una seria riflessione sul modo in cui vengono spesi i 2/3 della sua quota sociale.

Risparmiare questa somma è molto facile, ve lo assicuro: anch'io preferivo ricevere L'Aquilone caldo caldo a casa, poi ho dato un'occhiata ai numeri del bilancio e mi sono detto che stiamo sprecando soldi e, da buon genovese, questo mi piace poco.

Ho riflettuto che, ormai, tutte le famiglie posseggono un computer con stampante (bianco e nero o a colori), e se qualche socio ne è privo, penso che qualche figlio o nipote ne sia provvisto, visto che la scuola di oggi si avvale diffusamente di questo strumento per le attività didattiche e per comunicazioni alla famiglia (non ultime le pagelle).

Stampare il notiziario è molto semplice.

Ho chiesto al nostro Segretario di mandarmi un file in formato stampa impaginabile ed ho provato a stampare le pagine della copertina.

Poiché il notiziario è in formato A5, ogni foglio che stampiamo (formato A4) contiene quattro pagine del libretto, due per faccia, per cui si deve stampare fronte/retro.

Ne consegue che ogni pagina che esce dalla stampante deve essere piegata in due, fascicolata seguendo la numerazione delle pagine e, infine, occorre cucire il libretto con due punti di filo o metallici.

Tutto questo sembra lungo e laborioso, ma vi assicuro che è più lunga la descrizione che l'esecuzione.

La prima gradita sorpresa è stata quella di stampare L'Aquilone a colori: è molto

bello!

Mi sono però trovato la prima e l'ultima pagina stampate correttamente, mentre la seconda e terza di copertina stampate a rovescio.

E' bastato accedere al drive della stampante e richiedere "Pinzatura sul lato corto superiore" per poter stampare automaticamente tutto il libretto.

Quanto vi ho detto può richiedere qualche variante a seconda della stampante che si usa, però chi adopera abitualmente il computer non avrà la minima difficoltà ad effettuare la stampa in pochi minuti.

Per concludere, invito ogni socio a richiedere il file stampabile e fascicolabile al Segretario, e a fare una prova. Più saranno le adesioni al notiziario via Mail e maggiore sarà la disponibilità di danaro per altre iniziative. Non facciamoci prendere dalla pigrizia!

Grazie!

*Giancarlo Gosio*

---

*Antonio Mizzan ci manda questa immagine scattata a Pavullo nel 2001:*



**Silvio Taberna lancia il suo Wakefield radioassistito**



Nelle mani della Sig.ra Laura la struttura praticamente finita del veleggiatore PERES I di Fidia Piattelli, costruito con Marco Pagani

## L'AQUILONE 1934

L'infaticabile Eraldo ha completato e reso disponibile il dischetto contenente l'anata 1934 de l'Aquilone. Come al solito, la miglior presentazione è la sua, che vi proponiamo qui subito:



“ I ragazzi appassionati d'aviazione erano in attesa, ogni quindici giorni, dell'arrivo dell'Aquilone, che quell'anno uscì regolarmente con i suoi 24 numeri.

Appare ora, col senno di poi, uno dei tanti segni della 'normalizzazione' in corso in Italia. L'anno era iniziato con l'entrata in funzione delle Corporazioni. Il fascismo risolveva in quel modo il problema dei rapporti sindacali burrascosi se non addirittura eversivi che avevano dodici anni prima dato l'occasione all'installazione del regime.

A metà dell'anno, ahimè, Benito ed Adolfo si incontravano per la prima volta.

*Verso l'esaurirsi dell'anno, nella lontana Africa Orientale ci pensavano gli abissini a provocarci e a darci il destro per avviare la conquista dell'impero.*

*Nel trascorrere di questi 12 mesi e dei corrispondenti 24 numeri del nostro giornale, la storia minuta la si può leggere nelle sue pagine. Abbondavano le caricature disegnate dai lettori e da Bacchelli, alcune dedicate alla scoperta delle sembianze del direttore, Gastone Martini. Stabilite le opportune proporzioni e con il distacco che mi fornisce il lungo tempo passato, questo mi appare un piccolo esercizio del culto della personalità del Direttore.*

*Chi guarderà questo disco potrà proporre altre sensazioni ed osservazioni e, spero, ci troverà interesse e divertimento.*

*Naturalmente non trascurando la primaria attenzione allo sviluppo tecnico dell'aeromodellismo di quei tempi.”*

Eraldo Padovano  
maggio 2015

Cosa dire di più? Essendo rivolto ad appassionati d'aviazione, l'Aquilone dedica spazio alle imprese nazionali ed ai record, in particolare a quello mondiale di Agello con l'MC 72. Giarella conduce le rubriche di tecnica aeromodellistica con chiarezza ed efficacia oggi invidiabili. Nel '34 si svolse il 2° Concorso Nazionale, sulla base di un ampio e discusso regolamento, ed i risultati sono ampiamente commentati.

Come il solito, il disco può essere richiesto a: [padovanoeraldo@gmail.com](mailto:padovanoeraldo@gmail.com)

(Note di dv)

## IL MOTOCONCORSO

Una serie di favorevoli circostanze ci ha fatto conoscere il vincitore del Concorso per Motomodelli indetto da l'Ala nel 1945/46. Si tratta dell'Arch. Luigi Prina che, presa visione dell'articolo sul numero scorso de l'Aquilone, non ha esitato un istante a prendere contatto con noi. Non solo, ma ci ha inviato due foto del suo modello P 1002 ed addirittura il disegno usato per partecipare al concorso. Dal disegno si apprendono particolari che non apparivano sul trittico pubblicato da l'Ala: si apprende così che il profilo alare usato era l'Eifel 400 e quello dei piani il St.Cyr 52. Prina, nel corso dei recenti piacevoli e cordiali colloqui, ci dice anche delle prove di volo del modello e della sua sfortunata partecipazione al Concorso Nazionale del 1946, vinto da Piero Gnesi col suo 'Bucanuvole'.



il P 1002 di Prina assieme ad un Coupe d'Hiver

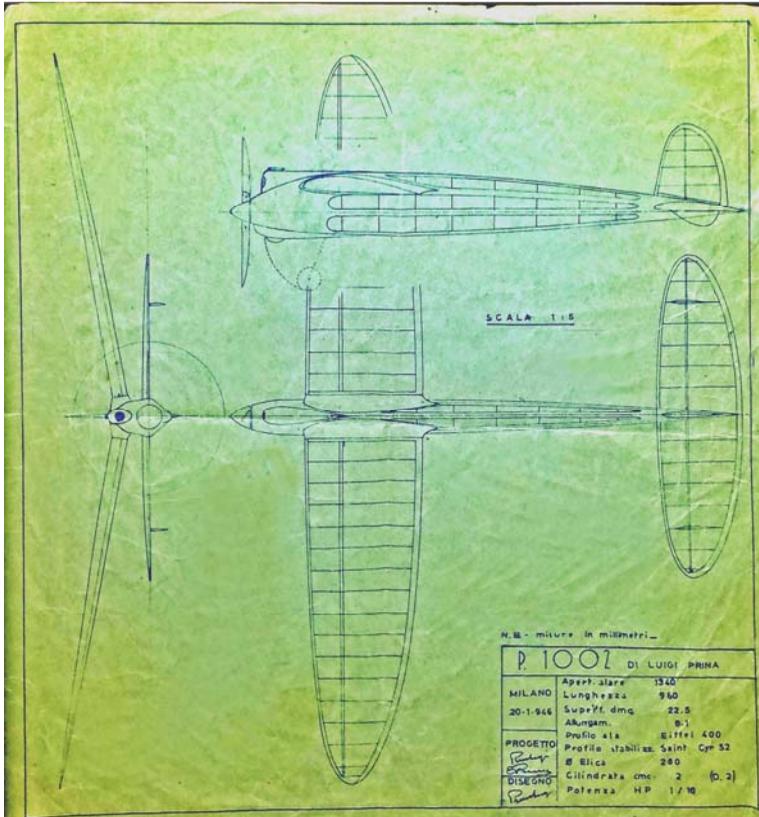
Luigi Prina ci ha poi intrattenuto sulle sue successive esperienze coi modelli da sala e con i 'Coupe d'Hiver', seguite dal lungo intervallo nel quale si è dedicato solo alla professione, sino alla riscoperta recente dei piaceri della costruzione e del volo con le sue meravigliose 'navi volanti'.

Abbiamo così appreso che almeno uno dei modelli partecipanti al concorso è stato costruito ed ha volato. Riteniamo estremamente improbabile riuscire a conoscere qualcosa di più sugli altri partecipanti al Concorso: crediamo siano tutti scomparsi da tempo, e non abbiamo sinora trovato tracce



In questa foto si vede installata sul motore un'elica a pale ripiegabili, soluzione subito abbandonata per le difficoltà incontrate nelle operazioni di avviamento.

ulteriori dei loro lavori nella stampa di quegli anni e di quelli successivi.



il disegno originale del P 1002, in scala 1:5 presentato da Luigi Prina alla giuria del Concorso e conservato benissimo per 70 anni

Abbiamo poi esaminato con maggiore attenzione il modello del reggino Mario Leale, il Libellula, che aveva attratto il nostro interesse. Dallo schizzo ben eseguito abbiamo identificato il motore che montava: trattasi dell'EOLO, un diesel da 5 cc progettato da Mario Coco e distribuito dalla FRAM. Di questo bel motore sopravvive oggi solo un esemplare, nella collezione di Ninetto Ridenti, e ne sono note le dimensioni.

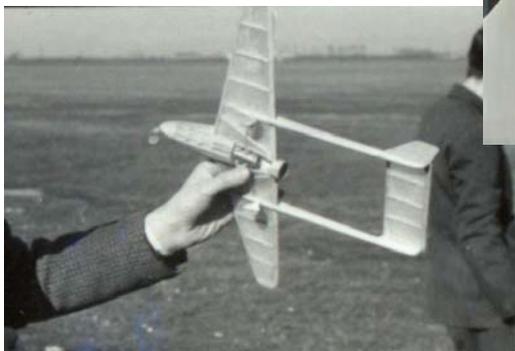
Ci risulta che, all'epoca, due esemplari di Eolo si trovassero a Reggio Calabria, ciò che ci rafforza nella nostra ipotesi. Lo schizzo del motore è ben eseguito e, facendo un po' di proporzioni, risulta che il modello doveva essere di notevoli dimensioni, con apertura alare di almeno 180 cm. Qui si esauriscono le nostre conoscenze ed anche le nostre supposizioni. Ringraziamo Luigi Prina per la sua cortese ed impagabile testimonianza.

*Daniele Vescovi*  
maggio 2015

## Jetex e MOVO

Frugando nel vastissimo archivio fotografico della MOVO, abbiamo pescato diverse immagini risalenti ai primi anni '50 che illustrano l'applicazione dei nuovissimi motorini a razzo Jetex su modelli di aerei a reazione. In questo caso si tratta del più piccolo dei motori, il Jetex 50, applicato ad un modello riprodotto il De Havilland DH 100 'Vampire', probabilmente una scatola di montaggio Keil Kraft.

Questi motorini a razzo, che funzionavano con cariche di combustibile solido da inserire ad ogni lancio, godettero di una buona popolarità anche in Italia negli anni '50 e figuravano, nei vari modelli, nel catalogo MOVO. Poi l'entusiasmo qui da noi si spense, ma continua in Inghilterra anche oggi, dove si fanno manifesta-



▲  
◀ l'inserimento del Jetex 50  
nella fusoliera di due diversi  
modelli di Vampire

zioni e gare per riproduzioni di aerei a reazione.

I motorini Jetex si trovano ancora sul mercato dell'usato, come le pastiglie di combustibile che, se ben conservate, sono ancora valide dopo decenni dalla fabbricazione.



**VAMPIRE**  
Tipo 50 per Jetex 50/A e 50/B in scala. Apertura alare mm. 350.  
**Premontaggio . . . . L. 1.125**  
Tipo 100 per Jetex 100. Apertura alare mm. 600.  
**Premontaggio . . . . L. 1.500**

dal catalogo/listino MOVO del 1953 i prezzi delle scatole

I motorini a reazione Jetex venivano venduti secondo il listino MOVO, ai prezzi:

- Jetex 50 L. 1400 scatola di cariche L. 375
  - Jetex 100 L. 2600 scatola di cariche L. 475
  - Jetex 150 L. 3950 scatola di cariche L. 600
  - Jetex 200 L. 4600 scatola di cariche L. 550
  - Jetex 350 L. 6000 scatola di cariche L. 650
- La miccia veniva venduta a L. 125 lo scatolino (90 cm)

Erano disponibili tutti i pezzi di ricambio e gli accessori (guarnizioni, attacchi, ecc).



◀ altre immagini: a sinistra perfino l'ing. Gustavo Clerici alle prese con un Vampire



◀ modelli, motori e scatole di montaggio affollano il cofano di questa Fiat 500 A, la famosa 'Topolino'.

Per avere un'idea della concorrenzialità dei prezzi elencati, possiamo ricordare che in quegli anni (1951) una tavoletta di balsa da 1,5 costava 80 lire ed il motore Supertigre G 20 Speed veniva venduto a 7300 lire.

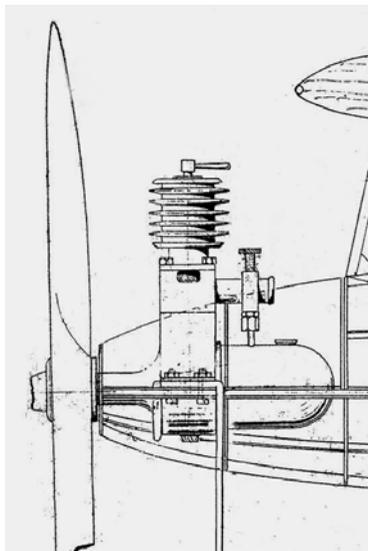
*(note di DV)*

## Il motore diesel FRAM CF 2

Nello scorso numero abbiamo parlato del motomodello FRAM F24 e della sua motorizzazione, accennando al raro motore CF 2, di cui sembrava si fosse persa anche la memoria. Non sappiamo proprio come definire la serie di combinazioni, indubbiamente fortunate, che ci hanno portato a scoprire l'esistenza e ad entrare in possesso di un esemplare di detto motore, oltretutto in perfette condizioni.

Il motore trovavasi assieme a pezzi di motori e ciarpame vario in una scatola di latta nel retro di una bottega bolognese chiusa da tempo. La scatola andò a finire nelle mani di un attento gentiluomo romagnolo, che ce ne mostrò il contenuto e, al nostro espresso interesse per il dieselino, ce ne fece generosamente omaggio.

Il motore è in pratica un clone del Dyno, ma di eccellente fattura, e solo grazie alla competenza di Giacomo Mauro ha potuto essere identificato: si tratta di una creazione di Emilio Biraghi, degli anni dei Mirus e del suo Micro 0,7. Erano i tempi



duri del primissimo dopoguerra e Biraghi riuscì ad ottenere un discreto successo commerciale con una buona produzione dei suoi Micro. Dovette anche imparare a difendersi da chi cercava di copiare i suoi progetti: la cosa gli riuscì col Micro, ma i disegni dei prototipi del periodo bellico finirono invece non si sa come nelle mani di due disinvolti signori allora titolari della FRAM, i sigg. Bossi e Carelli, che senza por tempo in mezzo ne affidarono la produzione ad una qualche officina del milanese e li misero in commercio come prodotti FRAM e con la sigla CF.

Di questi apocrifi motori non sappiamo quanti ne siano stati prodotti, probabilmente un numero limitato, se le uniche tracce che abbiamo trovato sono il cenno che ne fa Jim Noonan in 'Those Diesels' ed il disegno ben fatto da Edgardo Ciani sulla tavola del suo motomodello Fram F24. Oltre naturalmente al motore recentemente rintracciato, di cui forniamo una serie di immagini che rivelano la strettissima parentela con il Dyno e con il Mirus da 2 cc di Emilio Biraghi degli anni di guerra.

Fig. 14. The FRAM C-F 2 concern of Milan produces this sturdy Diesel, built along the lines of the Dyno. The cap on the bottom of the crankcase allows draining, when the motor is flooded, and a crankcase compression release valve can be installed to stop the motor. Notice the extensive use of the die-casting.



FIG. 14  
C-F 2



◀ qui e nella pagina precedente le immagini dell'unico esemplare probabilmente esistente del FRAM CF 2

Il FRAM CF 2 smontato ▶



*note di DV  
maggio 2015*



Riceviamo e ben volentieri pubblichiamo:

*Sono Paolo Zimerle, un socio del Tornio club di Gianfranco Tomei. Scrivo queste quattro righe per far conoscere agli amici della Sam 2001 la mia attività.*

*Circa 15 anni fa ero in visita al museo della scienza e della tecnica di Monaco e stavo passando gli ultimi minuti di visita allo shop del museo.*

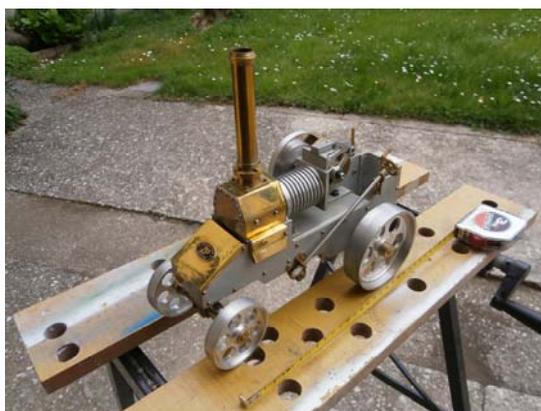
*Su uno scaffale una serie di volumetti attirò la mia attenzione. Uno di questi mostrava con dei bei disegni quotati la costruzione di un modello di motore a vapore, un altro la costruzione di un modello di caldaia, valvole, oliatori, ecc. ecc.*

*Un terzo volumetto, mostrava un motore ad aria calda Stirling, motore di cui non conoscevo l'esistenza. Comprai di fretta questi tre volumetti perché il pullman stava per partire.*

*Il viaggio di ritorno lo feci sfogliando i libretti e fantasticando sulla costruzione di quei motori. Possedevo un piccolo tornio-fresa "Unimat" che mi era servito per il mio lavoro di manutentore; così a casa iniziai subito la costruzione del motore a vapore, non senza difficoltà date le dimensioni di alcuni particolari. Lo feci funzionare con l'aria*



*Motore a tre fasi ciclo Barsanti-Matteucci*



*Trattore con motore Stirling*

*compressa e rimandai la costruzione della caldaia più avanti nel tempo. Poi iniziai la costruzione di quel benedetto motore Stirling, senza capire come avrebbe potuto funzionare con il riscaldamento dell'aria al suo interno fatto con una fiammella (tra l'altro il libro era scritto in tedesco).*

*Nel giugno di quell'anno mi recai ad Ozzano alla manifestazione aeromodellistica e là vidi un gruppetto di persone che ne esponeva alcuni esemplari. L'innamoramento per questo tipo di modellismo fu immediato. Passai tutta la giornata*



*Paolo Zimerle*

*ta a rompere le scatole per avere più informazioni possibili e a prendere contatti con questi nuovi amici provenienti da varie regioni d'Italia, come me tutti, o quasi, ex aeromodellisti.*

*Da allora è stato un crescendo di costruzione di modelli di motori, di amicizie e di partecipazione a fiere ed eventi modellistici. Da tempo possiedo un tornio e un trapano - fresa, di dimensioni adeguate allo scopo.*

*Su YOU TUBE (Paolo Zimerle), ho un sito dove si vedono le mie costruzioni e le loro applicazioni su modelli di trattori, treni, barche e motori a scoppio a tre e a quattro tempi. Consiglio chi è interessato a questo tipo*

*di modellismo il volume: 'Guida pratica al motore Stirling' - SANDIT LIBRI.*

*Il libro è una miniera per neofiti ed è corredato da un CD con disegni operativi.*

*Cosa importante: è scritto in italiano, con poche formule e tanti consigli pratici.*

*Saluti a tutti.*

*Viva il tornio.*

*Paolo Zimerle*

Dall'Australia, John Quigley si manda due immagini di una rinforzatissima ricostruzione del veleggiatore D.G. 42 di Giulio Dorio (i regolamenti locali lo consentono) e di un bel Balestruccio.

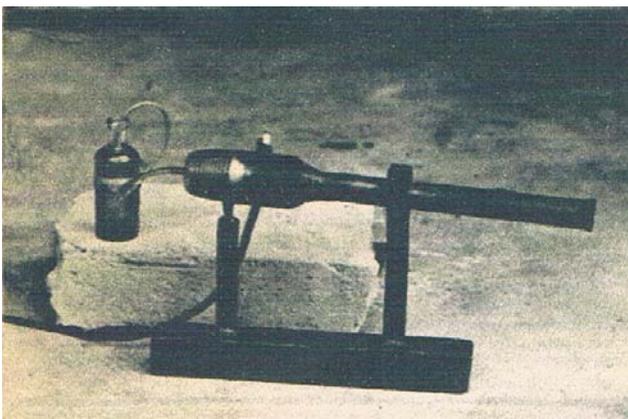


## Lo SLAR 22 di Lattuada e Rota .... e dintorni

di Piero Muzio

Nel 1951 si iniziò a sentir parlare di un pulsoreattore costruito a Bergamo.

Su Ali minime, (l'inserto aeromodellistico di ALI Nuove) nei primi mesi del 1952 comparve un articolo di Sergio Lattuada, con le foto del suo prototipo che aveva già volato nella centralissima Piazza della Libertà, gremita di folla, su un modello telecomandato o U-Control, come si chiamavano allora i modelli VVC (volo vincolato circolare),



lo SLAR 22 su 'Ali Minime' dei primi '52

*il reattore delle Vostre prossime competizioni*



**SLAR 22.**

INGG. di LATTUADA & ROTA  
BERGAMO - Viale Santuario, 3 - Telef. 52-29

PESO	gr. 250	IL MOTORE VIENE FORNITO
SPINTA	kg. 1 (circa)	COLLAUDATO E CORREDATO DI
CICLI/min.	30.000	INIETTORE ARIA - CANDELA E
LUNGHEZZA	% 375	UNA VALVOLA DI RICAMBIO
Ø massimo	% 50	

CARBURANTE: *Confezione con busta di protezione in plastica ed istruzioni per il funzionamento*  
BENZINA NORMALE

**PREZZO L. 14.800**

È UN MOTORE ETERNO!  
REALIZZATO CON I MIGLIORI MATERIALI!

Distributori di zona per Piemonte e Liguria

**AEROPICCOLA** Corso Peschiera 252  
TORINO

la pubblicità dello SLAR 22

costruito da Sergio Villa.

Poco dopo Lattuada fece società con un altro modellista Bergamasco, pure lui ingegnere, Rota e dalle iniziali dei loro nomi nacque lo SLAR 22; parlavano anche di altri progetti. Lo SLAR 22 tecnicamente era molto più piccolo del Dynajet Americano, funzionava e funziona ad una frequenza molto più elevata.

Nel Maggio del 1952 su "L'Aquilone" comparvero delle foto e la pubblicità dell'Aeropiccola, con il prezzo di vendita di 14.800 lire.

Io avevo da poco iniziato a costruire modelli e chiesi all'amico vololiberista Bepi Carrara, bergamasco doc come il sottoscritto, di prendermene uno.

Però non fu mai possibile perché la produzione era molto limitata, nelle gare di velocità non riusciva a fare risultati per il rapporto peso potenza e resistenza dei cavi che non gli era favorevole e sembra che smisero subito di produrli o, forse meglio, non iniziarono mai a produrli realmente in serie.

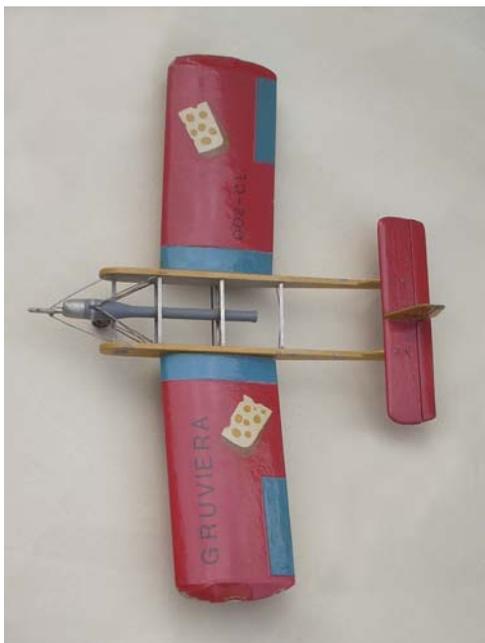
Tra l'altro, proprio per le regole della categoria, ebbero subito successo, anche a scapito proprio del Dynajet e del cecoslovacco Letmo, i super pulso che chiamavamo anche "tubi della stufa", i Vulcan dei F.lli Rossi, quelli di Zanin e gli altri autocostruiti di Marcenaro, Mocchetti, De Dionigi e poi Ugolini che davano una maggior potenza.

Non furono prodotti altri modelli di diverse dimensioni e lo SLAR in breve sparì e solo qualche esemplare è oggi conosciuto e sopravvissuto.

Negli anni seguenti i Bergamaschi Cino Astori e Leandro Monforte realizzarono due modelli RC: il primo, un idro (lo 001) con il pulso in fusoliera, prese fuoco ed andò distrutto nelle prime prove mentre lo 002, chiamato 'Gruviera', volò avendo il tubo posto fra due travi di coda e quindi esterno.

Entrambi i modelli sono citati nel libro di Mensa sulla Storia dei Pulsogetti. Qui a sinistra vedete una foto dello 002 Gruviera, riproduzione in scala ridotta, che Poloni costruì in ricordo e regalò a Leandro Monforte.

In seguito Armando Seguini, altro storico modellista Bergamasco, progettò e costruì il PA-AN: un RC, sempre a doppio trave di coda che volò perfettamente, anche con la collaborazione di

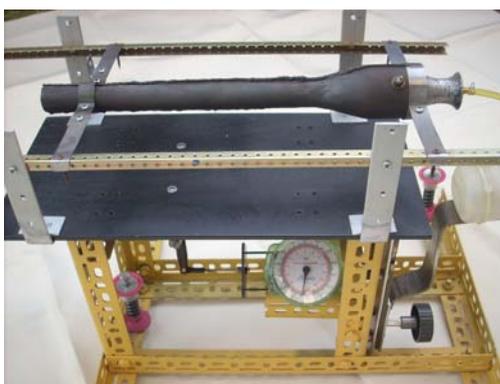


il 'Gruviera' di Astori e Monforte

Leandro Monforte a Biella nel 1975 e poi, dopo altre modifiche al serbatoio, ancora alcuni anni fa e fu ripreso in TV e lo si può ammirare in volo anche su You-tube.

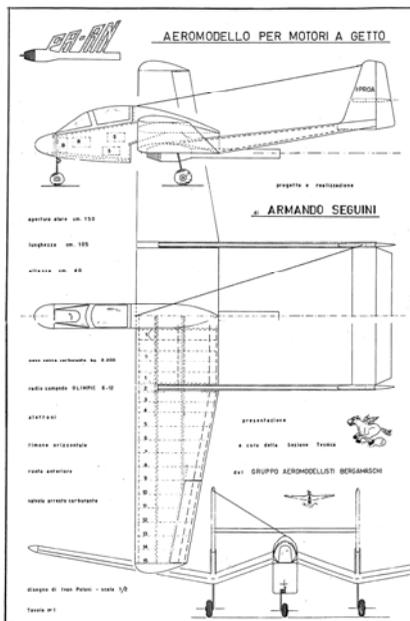
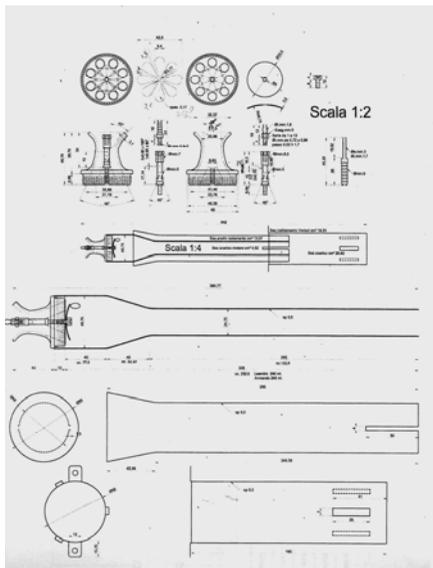
Le modifiche alla composizione delle benzine, verdi, ottani e formule varie, hanno messo un po' in crisi Monforte l'esperto motorista dello SLAR che prova il suo su un banco prova di sua realizzazione, dove misura anche la spinta.

Ho fotografato Seguini e Monforte con il modello PA-AN lo scorso Ottobre a Ghisalba e la promessa è stata che ce lo faranno vedere di nuovo in volo quanto prima.



il banco prova di Leandro Monforte

il disegno dettagliato del PA-AN è reperibile presso il Gruppo FALCHI di Bergamo



il disegno dello SLAR con il tubo di protezione per un modello intubato eseguito da Leandro Monforte.



Letmo ▶

R.S. ▶

SLAR ▶



differenza fra le 'margherite' del Letmo (12 petali)  
(sopra) e quella dello SLAR (8 petali) sotto

Nel cercare altre fonti e magari qualche altro esemplare dello SLAR 22, ho trovato invece un pulso originale che fu del Genovese Rudy Schneider e che, l'amico e quasi omonimo, Carlo Muzio possiede dagli anni '60.

Lui è certo che questo sia di provenienza e costruzione Tedesca, glielo diede Rudy Schneider, prima di trasferirsi negli Stati Uniti.

Le misure sono intermedie fra lo SLAR 22 e la classe diciamo Dynajet/Letmo come ben si vede dalle foto. Ha 9 lamelle singole avvitate, contro le classiche margherite a 8 petali dello SLAR e a 12 del Letmo cecoslovacco.

Sempre per un confronto sugli originali i pesi dei tre pulso sotto fotografati sono:

- LETMO ..... 220 gr
- R.S.Tedesco ..... 265 gr
- SLAR 22 ..... 250 gr



il PA-AN di Segugini; a dx il motorista Monforte



Qui a sinistra i tre 'tubi' presi in esame, per un confronto dimensionale. Parrà strano che il Letmo, di dimensioni tanto maggiori, pesi meno del piccolo SLAR.

La ragione sta nello spessore del lamierino, nel Letmo più sottile e saldato magnificamente, e nella costruzione della testata: piattello tranciato in Al e condotto venturi tornito in lastra in due metà poi unite magistralmente insieme.

*Piero Muzio  
marzo 2015*

## Un Coxino Diesel

Lo confesso, sono un nostalgico del "profumo del diesel" e, gira gira, ritorno sempre a bomba. A qualcuno che si riconosce nelle stesse deviazioni olfattorie mi piace proporre una delle mie elucubrazioni sul caso, tanto per occupare un pomeriggio domenicale piovoso. Niente di squisitamente meccanico. Si tratta di "violentare" un vecchio Cox che sicuramente tutti possedete nel cassetto dei ricordi. Io ho usato lo 0,8cc. Certo era nato per altri ideali ma noi possiamo riportarlo agli allori di gioventù dieselizzandolo. Avete capito bene, trasformiamolo in un diesel, e niente paura, senza usare nessun utensile di officina se non un paio di comunissime forbici. Volete provare? Bene. Procuratevi un



pezzetto di lamierino di ottone da 0,2-0,3mm (carta di Spagna) che sicuramente avete tra le cianfrusaglie. E' importante che abbia le due facce lisce e senza pieghe o asperità. Smontate la testa del vostro Cox, delicatamente senza rovinare la fine filettatura. Ignorate la candela che fa corpo unico con la testata perché a noi va bene anche se è bruciata. Togliete la sottile guarnizione di rame senza rovinarla. Senza piegarla utilizzatela come modello per ritagliare dal lamierino un dischetto dello stesso diametro esterno della guarnizione. Controllate che i bordi del disco siano netti e senza sbavature nel qual caso ripulite il bordo con una sottile limetta. Mettete il dischetto al posto della guarnizione e riavvitate la testata delicatamente ma in maniera decisa in modo che il cilindro riacquisti la tenuta. Ora viene il bello. Fissate il motore sul banco di prova e montategli la sua elica. Mettete qualche goccia d'olio (va bene un olio qualsiasi) nello scarico e con prudenza fate compiere all'elica una decina di giri. Ripetete l'operazione. L'olio in compressione nel cilindro crea una deformazione nel dischetto di ottone che, limitato dall'orifizio della candela, prende l'aspetto di un piccolo elmo il cui vuoto costituisce la camera di scoppio. Riempite il serbatoio di miscela fresca per diesel e mettete in moto come solo voi sapete fare. E' assolutamente vietato usare lo starter; unica preoccupazione non fate ingolfare il motore. Naturalmente, non essendoci il contropistone, la regolazione si effettua solo carburando. Vi assicuro che si raggiungono regimi interessanti. Provare per credere.

*Lelio Zezza*

## Un “moscerino” e tante emozioni

*Quest'anno, alla fine di luglio, mi misi in testa di costruire qualcosa di piccolo con i ritagli di balsa che avevo in casa. Doveva essere comunque un modello per v.v.c. e se possibile di rapida costruzione (pensavo al raduno di Cologno). Avevo un Allen diesel da 1,5 cc ancora da rodare e questo mi indirizzò verso un modellino inglese del 1950, il Mercury Midge (moscerino), un velocità concepito allora per motori diesel di questa cilindrata (in particolare Allbon Javelin ed Elfin) Con sole 5000 lire di materiale, dopo un paio di settimane, la costruzione del 'moscerino' era terminata, mancando soltanto la finitura.*

*Unica piccola difficoltà che avevo incontrato nella costruzione era stata di riuscire a far convivere squadretta di comando e serbatoio nella minuscola pancia del modello. Era ormai il momento di partire per le ferie, cosicché il Midge rimase fino alla fine di agosto privo della sua brillante copertura.*

*Alla fine del mese, terminate le ferie estive, dopo averlo ricoperto con la modelspan e diverse mani di tondi carta iniziai, armato di un minuscolo pennellino, la riproduzione dello stemma della Mercury, la ditta londinese che negli anni cinquanta aveva esportato anche in Italia molti dei suoi prodotti. Purtroppo la finitura mi aveva rubato ormai più tempo della costruzione. Eravamo così al 10 di settembre, il tempo di far bere al motore ancora nuovo una decina di serbatoi e di accorgermi che, nonostante l'apparenza tranquilla, il motore non era dei più accondiscendenti. Preparai i cavi della lunghezza prevista dal regolamento (35 piedi = 10,65 m) e feci quattro conti per scoprire che a 120 Km/h il modello doveva impiegare due secondi a giro, come un modello con cavi da 15,92 m che girasse a 180 Km/h ! Davvero eccessivo per uno arrugginito che riprende la manopola dopo un letargo di più di vent'anni. Montato il motore sul modello, con elica 6x7 ed ogiva, il peso era 220 gr e, probabilmente per un eccesso di peso del motore che avevo deciso di utilizzare, il modello risultava decisamente picchiato. Ciononostante decisi di non aggiungere peso in coda e di tentare la sorte all'indomani, malgrado fossi molto dubbioso sulle mie capacità di controllare un aggeggetto del genere. Il pomeriggio della domenica, sole e temperatura ideale, nemmeno un filo di vento. Caricata la macchina con moglie e bambini, via alla ricerca di un prato con erba tagliata: Nonostante si abiti nella pianura padana, diventa sempre più difficile trovare un angolino di verde dove non si rischi quantomeno una accesa discussione con il proprietario del terreno, con conseguente inevitabile abbandono della potenziale 'zona di volo'. Dopo una ventina di minuti eccoci finalmente arrivati*



*il Mercury MIDGE di Cyril Shaw*

*in un posticino tranquillo. Rituale svolgimento e pulizia dei cavi, aggancio moschettoni, prova comandi, uno schizzo di pieno in quel sacrificato serbatoioetto ed ecco il profumo dell'etere sovrastare gli odori della campagna.*

*Gli ultimi consigli alla pazientissima consorte che eventualmente si sobbarcherà il peso e la responsabilità di un decollo mal riuscito, e via con energici colpi sull'elica. Comprimo, scomprimo, apro, chiudo ed ecco che finalmente dopo qualche rabbioso e secco ruggito, la nostra piccola belva parte, il timbro di voce si fa più acuto man mano che chiudo lo spillo e scomprimo un tantino. Nelle mani un gran formicolio causato da tutte le vibrazioni che la minuscola fusoliera non riesce ad assorbire, mentre ho modo di constatare la tendenza di questo modellino ad avvitarci in senso orario a causa della sua piccola massa, fenomeno reso più grave dall'olio di ricino che, sputato dal motore, in un attimo ha unto ben bene tutto il modello. Passo il Midge alla moglie, gridandole ancora qualche concitato suggerimento su come lanciarlo, corro alla manopola, ma il motore sussultando si spegne. E' già finita la miscela. Rifaccio il pieno, riavvio, corro alla manopola, controllo cabrata e picchiata, un cenno di assenso, e via! Il decollo, a parte una subitanea perdita di quota dovuta alla bassa velocità di spunto, è riuscito. Ora sta a me comandare per cercare di avere un volo abbastanza livellato senza fargli baciare il terreno. Cribbio come fila! Speriamo finisca alla svelta, dato che incomincio a girare come un ubriaco: avrei proprio dovuto allenarmi un po'. E intanto lui, incurante dei miei problemi di equilibrio, continua a girare instancabile anche se sono costretto a tenerlo quasi completamente cabrato a causa di quel motore un po' troppo pesante.*

*Se non si spegne è finita ! Un paio di scoppiettii ed è subito silenzio. L'atterraggio è in pratica come quello di un sasso, con l'aggiunta di tre o quattro capriole sull'erba. Quasi per solidarietà anch'io casco per terra da dove mi rialzo non appena alberi, cielo e famigliari hanno smesso di girarmi attorno. Quel giorno il Midge si fece altri tre voli, dopodiché decisi di non insistere a sfidare la buona sorte, in vista dell'ormai vicinissimo raduno di Cologno.*

*Domenica 18 settembre sveglia di buon'ora; aiutato dalla generosa moglie 'farcisco' la macchina con un piccolo volo libero, due grossi radio assistiti, il minuscolo Midge, miscele, radio, cavi, attrezzi ecc. e per finire un paio di agitatissimi bambini che già prima della partenza fanno sorgere dei dubbi sulla incolumità dei modelli. Arriviamo in meno di un'oretta sul campo dove i più mattinieri stanno disponendo i coloratissimi modelli. Rivedo l'amico Beni che mi farà compagnia col suo 'Nobler' e più tardi Mario Rolando che si è portato un velocità americano, lo 'Snow Flake' motorizzato col mitico Dooling .61. Verso mezzogiorno, approfittando di una quasi tregua in quella fantastica apoteosi di lanci e di voli della mattinata, ci appartiamo, si fa per dire, in un angolo un po' meno trafficato, e lì cercherò inutilmente di tenere acceso quel maledetto motore che proprio quel giorno si*



*era messo in testa di non funzionare.*

*Peccato, ci tenevo molto, anche perché fino ad ora da noi non si sono rispolverati vecchi modelli per v.v.c. che sicuramente meritano di ritornare in vita, attaccati alla manopola dei tanti inguaribili appassionati di questa sempre bella specialità. Durante un ultimo disperato tentativo di lancio a tutti i costi, con il motore singhiozzante, infilo il traditore nell'erba causandogli nel corso di una vistosa capriola, la rottura della parte posteriore.*

*Oggi il "moscerino" giace momentaneamente appeso ad un chiodo, nonostante tutto riparato amorevolmente dei suoi acciacchi. Forse starà attendendo la prossima stagione, pensando a come farsi perdonare, ritrovandosi magari in compagnia di tanti altri modelli più o meno coetanei, rivivendo e facendo rivivere nel loro "girotondo" i tanti momenti di felicità e le tante emozioni a suo tempo regalate.*

Salvi Angeloni

---

Il nostro amico Ceko Petr Pánek ci manda alcune foto del suo nuovo Sinè 46:



# GRAN PREMIO DEL NOCINO 2015

Cambio di Villadose ( RO), 10 Maggio 2015

Qualche appunto.

Campo di volo magnifico, perfettamente attrezzato per una ottima accoglienza logistica, con ampia pista, tavoli e panche anche al coperto e sicurezza assicurata da una completa rete di protezione.



- Modelli iscritti n.63 divisi in 9 categorie.
- Walter Ricco ha omaggiato il Club Aeromodellistico di un bellissimo motore d'epoca di costruzione russa, che l'organizzazione ha messo in palio con sorteggio fra i partecipanti. Il fortunato? Renzo Dominici.
- Luigi Sala ha scoperto che la fusoliera può diventare un serbatoio molto capiente. Il guaio non gli permette di fare altri lanci e lo relega all'ultimo posto nella categoria Texaco.
- Giornata per Nick Bruschi. fuoricampo, problemi con servocomandi, noie motoristiche di tutti i tipi. Per una volta arriva ultimo.
- Il Tiger Rag di Rover Mersecchi non è riuscito a star dietro all'elica, che se ne è andata via per suo conto.
- Anche il Kerswap di Toni Panizzo (1/2 A Elettrico) non vuole esser da meno e perde l'elica. L'unica, purtroppo.
- Qualche 'mugugno' per la presenza di modelli 'Pinocchio', ovvero col motore in posizione molto avanzata. Se la regola è di rispettare le linee del modello originale, questo deve valere anche per il disco dell'elica.
- I Trofei per ogni categoria sono stati realizzati in legno, singolarmente, da Renzo Dominici. Un lavoraccio.
- Meteo ottimo e soleggiato.



il CUCU e il DYNO di Emanuele Busatto

## Classifiche

### OTVR - Veleggiatori

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Rover Mersecchi	Balestruccio	300	300	300	0	900
2°.	Sergio Zanzi	MG3	163	300	133	102	596
3°.	Renzo Dominici	Balestruccio	0	0	182	150	332
4°.	Rover Mersecchi	EIK38	0	0	0	0	0
5°.	Sergio Zanzi	Kafka	0	0	0	0	0

### OTMR

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Walter Gianati	RG9	429	480	0	243	1152
2°.	Roberto Grassi	Ju52	479	176	480	0	1135
3°.	Gianni Borsetti	Anzac	215	277	138	270	762
4°.	Luigi Sola	Bomber	234	0	0	0	234
5°.	Domenico Bruschi	Herky	0	0	0	0	0
6°.	Domenico Bruschi	Sailplane	0	0	0	0	0

### TEXACO

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Giorgio Cavicchioli	Wiking	573	802	398	0	1773
2°.	Walter Gianati	Airborn	1311	0	0	0	1311
3°.	Angelo Cavicchioli	Play Boy	358	0	454	488	1300
4°.	Luigi Sola	RC1	266	0	0	0	266

### 1/2A TEXACO

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Matteo Monti	Airborn	476	79	715	509	1700
2°.	Tiziano Bortolai	Flamingo	635	496	343	130	1474
3°.	Vittorio Gazzarrini	Airborn	562	276	368	0	1206
4°.	Loris Romagnoli	Airborn	340	342	321	343	1025
5°.	Roberto Roversi	Baby Mercury	170	791	128	69	1089
6°.	Gianluca Trevisani	Civy boy	0	373	282	429	1084
7°.	Gianni Artioli	Civy Boy	379	276	152	303	958
8°.	Giancarlo Ghirardelli	Bomber	0	52	395	315	762
9°.	Tiziano Bortolai	New Looker	390	286	0	0	676
10°.	Gian Marco Canella	Airborn	136	180	344	90	660
11°.	Gianni Borsetti	U235	257	0	0	0	257
12°.	Bruno Chiaranti	Racer	228	0	0	0	228
13°.	Vittorio Gazzarrini	Kerswap	158	0	0	0	158
14°.	Roberto Grassi	Yankee	86	0	0	0	86

NMR - NOSTALGIA

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°	Mario Carletti	Holsson	360	360	335	360	1080
2°	Luigi Romagnoli	Amazon	271	193	204	0	668
3°	Gian Marco Canella	Super Phoenix	0	170	0	204	374
4°	Domenico Bruschi	Herky	0	0	0	0	0

Dyno - Derivati

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°	Mario Rocca	Zefiro	0	180	161	490	390
2°	Antonio Ghiotto	Cucu	95	69	105	180	380
3°	Emanuele Busatto	Cucu	86	158	0	95	339
4°	Mario Crestani	AG5	87	180	0	0	267
5°	Ricco Valter	M30	90	101	0	0	191

1/2A - Elettrico

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°	Franco Fabbri	De Filippis	516	674	0	900	2090
2°	Marco Gianati	Wasp	294	218	776	0	1288
3°	Antonio Panizzo	Kerswap	231	0	0	0	231
4°	Armando Caleffi	Mini Hogan	0	0	0	0	0
5°	Antonio Ghiotto	Kerswap	0	0	0	0	0

OT - Elettrico

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°	Franco Fabbri	De Filippis	600	600	600	0	1800
2°	Rover Mersecchi	Tiger Rag	23	454	600	600	1654
3°	Armando Caleffi	De Filippis	547	493	600	0	1640
4°	Mario Carletti	Blitz	571	396	535	508	1614
5°	Roberto Grassi	Langosta	546	314	275	600	1460
6°	Giorgio Poli	Gool	0	339	352	600	1291
7°	Marco Melini	Langosta	0	254	147	600	1001
8°	Luigi Bagatin	Airborn	287	0	456	255	998
9°	Massimo Camellin	Southern M.	193	134	90	550	877
10°	Mario Gialanella	Stardust	377	0	0	125	502

Civy Boy

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°	Matteo Monti	Civy Boy	292	425	367	600	1392
2°	Gianluca Trevisani	“	315	537	323	0	1175
3°	Mario Rocca	“	0	0	0	281	281
4°	Gianni Artioli	“	250	0	0	0	250
5°	Giancarlo Ghirardelli	“	192	0	0	0	192
6°	Walter Gianati	“	0	0	0	0	0
7°	Gianni Borsetti	“	0	0	0	0	0
8°	Roberto Grassi	“	0	0	0	0	0
9°	Roberto Roversi	“	0	0	0	0	0



# Coppa CENTOALI

Torre Spada, 24 maggio 2015

## Classifiche

### 1/2 A Elettrico

	<u>Concorrente</u>	<u>Modello</u>	<u>1° lancio</u>	<u>2° lancio</u>	<u>3° lancio</u>	<u>4° lancio</u>	<u>totale</u>
1°.	Mario Mariani	Jaded Maid	900	501	313	0	1714
2°.	Marco Gianati	Wasp	258	546	287	644	1477
3°.	Franco Fabbri	Mini Hogan	270	390	441	573	1404
4°.	Armando Caleffi	Mini Hogan	289	238	556	453	1298
5°.	Tiziano Bortolai	Flamingo	665	0	0	0	665

### 1/2 A Texaco

	<u>Concorrente</u>	<u>Modello</u>	<u>1° lancio</u>	<u>2° lancio</u>	<u>3° lancio</u>	<u>4° lancio</u>	<u>totale</u>
1°.	Matteo Monti	Top Banana	487	737	356	7063	1927
2°.	Gianni Borsetti	U235	466	0	773	654	1893
3°.	Sergio Coppola	Siné 46	461	502	690	604	1796
4°.	Gianni Borsetti	Kerswap	436	384	392	802	1630
5°.	Tiziano Bortolai	Flamingo	372	725	447	0	1544
6°.	Vincenzo Sabbadin	Siné 46	259	375	294	340	1009
7°.	Matteo Villani	Zeus Phoenix	190	320	217	270	807
8°.	Giovanni Civolani	Lanzo Bomber	0	0	0	0	0

### NMR

	<u>Concorrente</u>	<u>Modello</u>	<u>1° lancio</u>	<u>2° lancio</u>	<u>3° lancio</u>	<u>4° lancio</u>	<u>totale</u>
1°.	Mario Carletti	Holsson	360	360	360	0	1080
2°.	Sergio Coppola	Flamingo	186	250	189	317	756

### OTE

	<u>Concorrente</u>	<u>Modello</u>	<u>1° lancio</u>	<u>2° lancio</u>	<u>3° lancio</u>	<u>4° lancio</u>	<u>totale</u>
1°.	Mario Carletti	Blitz Buggy	475	600	600	600	1800
2°.	Franco Fabbri	De Filippis	241	600	342	0	1183
3°.	Mario Mariani	Airborn	272	430	349	0	1051
4°.	Armando Caleffi	De Filippis	421	0	0	0	421

### OTMR

	<u>Concorrente</u>	<u>Modello</u>	<u>1° lancio</u>	<u>2° lancio</u>	<u>3° lancio</u>	<u>4° lancio</u>	<u>totale</u>
1°.	Domenico Bruschi	Herky	480	416	430	480	1390
2°.	Walter Gianati	RG9	240	480	380	476	1336
3°.	Gianni Borsetti	Anzac	199	398	162	207	804

### TEXACO

	<u>Concorrente</u>	<u>Modello</u>	<u>1° lancio</u>	<u>2° lancio</u>	<u>3° lancio</u>	<u>4° lancio</u>	<u>totale</u>
1°.	Walter Gianati	Airborn	1320	558	0	0	1320
2°.	Franco Negro	KL61	0	1088	1273	0	1273
3°.	Angelo Cavicchioli	Play Boy	638	995	1024	0	1024
4°.	Mario Rocca	La Grande Stella	529	59	476	0	529
5°.	Giorgio Cavicchioli	Viking	0	0	0	0	0

## COPPA FALCHI - Vergiano - 31 Maggio 2015

L'ottima collaborazione fra il gruppo La Fenice di Rimini ed il Gruppo Falchi di San Marino ha dato il via ad una gara che ha richiamato concorrenti da molte regioni Italiane, col risultato di 44 modelli iscritti. Hanno preso il via circa 40 modelli: fra questi da notare i nuovi e bellissimo veleggiatori di Mersecchi e Bezzi approntati per i prossimi Campionati Europei in Repubblica Ceca.

Come in altre occasioni Vittorio Mandolesi ha presentato degli ottimi modelli affidandone il pilotaggio ad altri piloti fra cui l'ex Capitano Reggente della Rep. di San Marino, Gianfranco Terenzi che, forte della sua lunga esperienza essendo stato uno dei primi a pilotare con radiocomandi, ha tallonato Bruschi per tutta la gara nella OTMR sino all'ultimo lancio dove Nick ha segnato un pieno e lui si è fermato a 471".

La gara è stata divisa in due parti: la prima dalle ore 9,30 alle 12,00 e dalle 14,00 fino alla fine riservata ai modelli a motore, mentre dalle 12,00 alle 14,00 hanno volato soltanto i veleggiatori. In questo intervallo hanno lavorato ai fornelli i giovani della Fenice al comando di Marco Masini, arrostando salsicce, cotto piadine e cipolla, mettendo a disposizione anche dell'ottima porchetta. Le bevande tenute in fresco con abbondanti blocchi di ghiaccio hanno allietato i concorrenti "a riposo" mentre i veleggiatori si affaccendavano sul campo a loro intera disposizione. Comunque, portati a termine i loro voli, si sono poi riuniti agli altri brindando liberamente visto che per loro la fatica era terminata mentre gli altri riprendevano a lanciare.

Veniamo ora alla cronaca. Negli OTE si sono confrontati gli specialisti Franco Fabbri e Rover Mersecchi che terminavano alla pari con tre pieni a testa. Si sarebbe dovuto passare al flyoff per determinare il vincitore ma Mersecchi ha ceduto il primo premio a Fabbri senza volare. Sola partito bene, unico a segnare il pieno al primo lancio, non ha poi saputo ripetersi successivamente arrivando terzo. Mariani con l'*Airborn* finiva quarto. Nella OTVR vittoria di Mersecchi col nuovo *EIK 38* autore di due pieni, seguito da Bezzi anch'egli con due pieni ma segnando tempi più bassi di Mersecchi negli altri voli. Alla fine 25" li dividevano. Terzo Pirini con l'*MG 3* seguito da Zanzi anch'egli con un *MG 3*. Pirini col secondo modello chiudeva la classifica.

Nella ½ Elettrico, Fabbri si è aggiudicato il primo posto con il suo *De Filippis*, unico a segnare un pieno in questa categoria. Secondo Baldinini col *Playboy* seguito da Bortolai col *Flamingo*. Altri 5 piloti seguivano.

Nella OTMR Bruschi ha portato in gara il suo primo *Herky* spark del 2010 segnando costantemente buoni tempi ed un pieno all'ultimo volo, battendo così Terenzi col *Herky* prestato da Mandolesi che ha pure segnato un pieno al secondo volo ma si è beccato uno zero al terzo atterrando fuori campo. Alla fine solo 11" dividevano i due sammarinesi. Seguiva Petrini con un ottimo *Airborn* che segnava un pieno al primo volo e buoni tempi ai successivi piazzandosi poco distante da Terenzi. Borsetti questa volta ha volato sotto le proprie possibilità e Montebelli con l'*Airborn* finito fuori campo in atterraggio rompendo il piano di coda ha messo fine alla sua gara.

Nella NMR Bruschi con un altro *Herky* ha segnato tre pieni alla pari di Carletti con *Ohlsson* seguiti da Gianati con l'*Anzac*. I primi due hanno dato vita ad un bellissimo flyoff disputato a fine gara e quindi seguito da tutti gli altri che tifavano per i due piloti. Domenico e Viana, che volano sempre in coppia, hanno lavorato molto bene forti della loro esperienza e, sfruttando diverse termiche e bolle, hanno prevalso su Carletti distaccato di 17". A seguire Romagnoli con l'*Amazon* e l'*Hammerhead*.

In Texaco vittoria del campione mondiale di Volo Libero Mario Rocca col *Grande Stella*, seguito da Sola con il *Lanzo RCI* e Massi col *Playboy*. Piccioli ha purtroppo sbagliato l'avvicinamento in atterraggio finendo col suo *Sinè 46* nel fiume.

Nella ½ Texaco bella vittoria di Baldinini col *Palla d'Oro*, unico autore di un pieno, più distaccato Borsetti con l'*U235* ed il giovane Sabbadin alla sua prima gara con

il *Brigadier*. Bortolai chiudeva in ultima posizione facendo un solo volo.

Nella Dyno solo due partecipanti, ovvero Rocca che si aggiudicava la vittoria con lo *Zeffiro*, autore di due pieni, e Montebelli piuttosto distaccato.

La gara sarà ripetuta l'anno prossimo sullo stesso campo con l'organizzazione dei due gruppi che hanno dimostrato di ben lavorare assieme. Enrico Bruschi, di grande esperienza sportiva, ha diretto la gara con sapiente maestria coadiuvato dal genero Henry, anche lui cronometrista, che così si è fatto una nuova esperienza.

*Nick Bruschi*

Le classifiche:

OTE

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Franco Fabbri	Siné	480	600	600	600	1800
2°.	Rover Mersecchi	Tiger Rag	409	600	600	600	1800
3°.	Luigi Sola	Playboy	600	297	417	517	1534
4°.	Mario Mariani	Airborn	316	414	365	309	1095

OTVR

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Rover Mersecchi	Eik 38	223	300	300	279	879
2°.	Filippo Bezzi	FD 15	178	300	254	300	854
3°.	Stefano Pirini	MG3	82	273	64	139	494
4°.	Sergio Zanzi	MG3	106	172	119	30	397
5°.	Stefano Pirini	Kané	98	88	70	102	288

1/2 elettrico

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Franco Fabbri	Defilippis	518	900	448	0	1866
2°.	Antonio Baldinini	Playboy	318	230	220	620	1168
3°.	Tiziano Bortolai	Flamingo	563	312	189	0	1064
4°.	Attilio Piccioli	Siné 46	297	275	223	225	797
5°.	Marco Massi	Siné 46	169	261	220	0	650
6°.	Enrico Mussoni	Brigadier	235	0	154	237	637
7°.	Mario Mariani	Jaded Maid	398	181	0	0	579

OTMR

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Domenico Bruschi	Herky	457	424	457	480	1394
2°.	Gianfranco Terenzi	Herky	432	480	0	471	1383
3°.	Gian Maria Petrini	airborn	480	435	443	326	1358
4°.	Gianni Borsetti	Anzac	164	263	179	301	743

NMR

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Domenico Bruschi	Herky	315	360	360	360	1080/477
2°.	Mario Carletti	Ohlsson	360	360	360	0	1080/460
3°.	Walter gianati	Anzac	360	360	237	319	1039
4°.	Luigi Romagnoli	Amazon	262	360	264	360	984
5°.	Luigi Romagnoli	Hammerhead	315	190	247	153	752

Texaco

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Mario Rocca	Grande Stella	335	0	1107	0	1107
2°.	Luigi sola	Lanzo RC1	767	673	1090	0	1090
3°.	Marco Massi	Plasyboy	54	302	153	0	302

1/2 A Texaco

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Antonio Baldinini	Palla d'oro	362	273900	900	626	1888
2°.	Gianni Borsetti	U.235	544	579	426	41	1549
3°.	Vincenzo Sabbadin	Siné 46	373	287	430	183	1090
4°.	Tiziano Bortolai	New Looker	375	0	0	0	375

Dyno derivati

	Concorrente	Modello	1° lancio	2° lancio	3° lancio	4° lancio	totale
1°.	Mario Rocca	Zeffiro	180	180	178	121	538
2°.	Gabriele Montebelli	Cucu	130	95	115	150	395

## Trofeo Civy Boy - Seconda prova

Ferrara, 7 giugno 2015

Funziona ancora il richiamo di una modesta gara locale, al punto di fare le scarpe a quelle 'ufficiali' SAM, dove non capita spesso di gareggiare in una ventina nella stessa categoria. Ed è ora di domandarsi quali sono gli ingredienti della ricetta, se vogliamo utilizzare le lezioni di questa idea.

A parte la bellissima giornata, anticipo d'estate, che ha favorito i bei risultati; a parte i simpatici premi 'gastronomici' ormai consuetudine; a parte la maturata prepara-



zione dei concorrenti sul 'modelletto' e sull'ineffabile Cox a lamella; a parte che la trovata del Trofeo annuale Challenge, che non è idea nuova ma pur sempre gradita.

Qualcosa però di sostanziale ci deve essere, che ha segnato il triennale successo della 'formula Borsetti', al di là della economicità e relativa facilità di costruzione del modelletto di Paul Gilliam, e mi sembra di averla individuata: si tratta di quella piccola siringa in plastica trasparente da 3 cc montata a fianco del Cox.

Per una volta si è avuto il coraggio di DIMINUIRE le prestazioni, di imporre cioè, per regolamento, quella cosa che ogni concorrente aborre con tutto il cuore, dimentico del fatto che la limitazione non riguarda solo lui medesimo, ma anche tutti gli altri. Ne è risultata una liberazione, perché i 5 cc della formula 1/2 A Texaco costrin-



gono da tempo a quelle penose acrobazie visive per non perdere quel puntino lassù (costringono anche i concorrenti giovani, checché se ne dica).

Sicché, dopo la liberazione, a parte il sollievo, non è cambiato nulla: continuano a vincere i più bravi, come si può vedere dalla classifica. E proprio con uno di loro ho avuto occasione di parlare, mentre andavamo a cercare il suo modello, perso appunto in altezza: ma la fortuna non ci ha assistito. Abbiamo però convenuto su quanto riportato prima, auspicando anzi che, magari dall'anno prossimo, la siringhetta venga



accorciata a 2 cc soltanto, e il pieno accorciato a 7 minuti. Questo stimolerebbe a costruire leggero, a curare e sperimentare motori ed eliche, in sostanza una forma di progresso 'soft' che è quanto di più gratificante ci possa capitare in questo variegato pianeta Old Timer, e non mi sembra fare a pugni con le idee rigorose alla base della SAM, idee che mi sembra siano state infrante bel più palesemente con 'ardite' inclusioni.

*Mario Rocca*

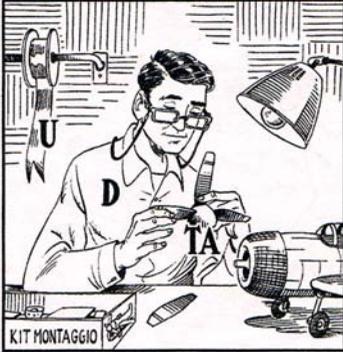
La classifica:

	1°	2°	3°	4°	5°	Tot.
1 MONTI MATTEO	600	600	600	528	600	2400
2 LOLLI STEFANO	600	477	600	564	469	2241
3 GRASSI ROBERTO	600	0	450	574	600	2224
4 ROCCA MARIO	386	600	552	598	261	2136
5 TREVISANI G.LUCA	569	14	448	309	545	1871
6 MINARELLI MAURO	206	577	404	501	291	1773
7 BORSETTI GIANNI	325	350	330	600	0	1605
8 GIANATI WALTHER	282	424	287	460	350	1521
9 ARTIOLI GIANNI	431	444	298	126	341	1414
10 GIANATI MARCO	321	231	270	283	519	1393
11 MASCELLANI DARIO	395	333	0	281	372	1381
12 CIVOLANI GIANNI	204	252	245	503	3	1204
13 CANELLA G.MARCO	3	241	368	393	112	1114
14 CARLETTI MARIO	235	372	468	0	0	1075
15 GIVANNI PAOLO	230	98	485	164	30	977
16 GHIRARDELLI G.CARLO	177	187	199	271	272	929
17 CHIEREGHIN FRANCO	117	169	294	228	104	808
18 MONTI MATTEO	414	383	0	0	0	797
19 GUARALDI GAETANO	133	130	374	150	0	787

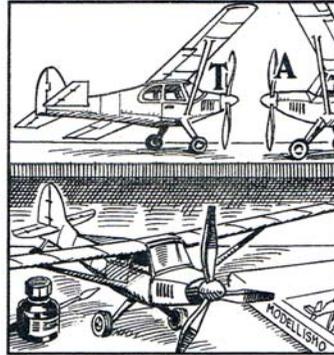
## Enigmistica e aeromodelli

Riceviamo da Antonio Ghiotto, del quale invidiamo lo spirito d'osservazione, una piccola raccolta di *rebus* pescati su giornali di enigmistica, che hanno come soggetto aeromodelli ed aeromodellisti:

REBUS (3 6 8) (G. Rastello)



74128. REBUS (5 8) (E. Toselli)



58150.

REBUS (11 5 8)

(F. D. Vagnini)



83112.

REBUS (8 3 6)

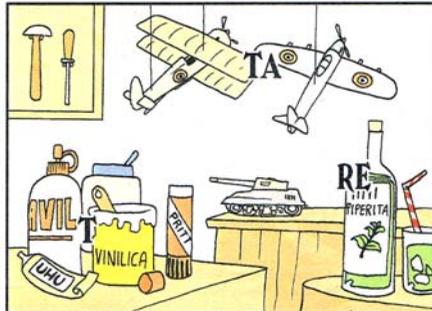
(Briga)



9666.

REBUS (8 10)

(A. Cozzolino)



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

8 Feb	Zanica BG	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
21/22 Feb	Verona	Model Expo Italy	G. Carbini	0424-35058
29 Mar	Pian del Lago Siena	Coppa Pianigiani Tex-1/2ATex-OTE-1/2EL	F. Landini	331-7539300
29 Mar	Rovereto TN	Rovereto U-control Raduno	M. Gardumi	337-454668
11 Apr	Modena	Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
12 apr	Sassuolo	Raduon VVC - GIP-46 - Weatherman	G. Castagnetti	335-6227865
12 Apr	Fiano Romano	Coppa Tevere	C. Santoni	335-1165277
19 Apr	Rovigo Villadose	Giornata voli silenziosi	L. Bagatin	347-9496520
25 Apr	Carpi MO	5° trofeo Coristi	M. Tirelli	059-343463
26 Apr	Terni	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL	G. Rosati	338-6415744
26 Apr	Chiasiellis UD	1^ Gara Cisalpino VVC	M. Giroto	335-1318415
24/26 Apr	Ghisalba	6° Vintage meeting tour 1960-1993	A. Vavassori	329-8630495
17 Mag	Nove VI	Raduno VVC e gara GIP-46	P. Carbini	0424-35058
10 Mag	Rovigo Villadose	Gran Premio del nocino	L. Bagatin	347-9496520
10 Mag	Roma Sorci Verdi	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL	P. Pasquali	335-1165277
24 Mag	Cento FE	Coppa Cento ali	Civolani-Passerini	
24 Mag	S.G. Valdarno AR	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL	M. Massi	338-6283318
24 Mag	Valenza AL	2^ Gara Cisalpino e CI VVC F2B		
31 Mag	Vergiano RN	Coppa Falchi	D. Bruschi	0549-903375
7 giu	Vespolate NO	Raduno OT & Nostalgia - M-41	P. Riboli	035-657079
13 giu	Parma	Memorial Longagnani Saccani	G. Colla	0521-821465
14 giu	Valdagno VI	3^ Gara Cisalpino e CI VVC F2B	G. Zenere	335-6130031
13/14 Giu	Ozzano Emilia BO	Radio Model Show		
20/21 giu	Cirié TO	Campionato It e 1^ World Cup VVC		
22/27 Giu	Brno Rep. Ceca	Campionato Europeo OT RC		
28 Giu	Campo Felice AQ	Raduno gare postali VL	C. Santoni	335-1165277
3/5 Lug	Gualdo Cattaneo PG	6° Vintage meeting tour 1960-1993	C. Giustozzi	393-9772747
5 Lug	Montalto Pavese	Veleggiatori OT in pendio - M-41	P. Riboli	035-657079
5 Lug	Lugo RA	Raduno VVC, Vel OT e GIP-46	L. Lanzoni	368-607198
12 Lug	Udine	Raduno OT formula sport	B. Chiaranti	
19 Lug	Arezzo	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL	A. Comanducci	
22 Ago	Pavullo MO	Raduno Frignano	W. Gorzanelli	347-5547369
30 Ago	Campo Felice AQ	Concorso Nazionale VL + RC sport	G. Fratin	388-1963635
6 Set	Valle Gaffaro FE	Raduno OT	M. Baccello	331-3603841
13 Set	Ferrara	Concorso Nazionale RC	R. Grassi	335-8269640
13 Set	Chiasiellis UD	Raduno VVC e GIP-46	M. Giroto	335-1318415
12/13 Set	Lugo RA	Campionato It e 2^ World Cup VVC	L. Lanzoni	368-607198
18/20 Set	S.G. Valdarno AR	6° Vintage meeting tour 1960-1993	M. Massi	338-6283318
20 Set	Tutti i campi	Ala di Luce	P. Montesi	349-7324797
27 Set	Palosco BG	Raduno OT & Nostalgia - M-41	P. Riboli	035-657079
27 Set	Desio MB	4^ Gara Cisalpino VVC		
4 Ott	Siena	Coppa Rorre del Mangia	F. Landini	331-7539300
11 Ott	Roma	Trofeo Ehling gara postale 1/2Atex	C. Santoni	335-1165277
18 Ott	S.G. Valdarno AR	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL	M. Massi	338-6283318
17/18 Ott	Cartigliano VI	Convegno Motori Ninetto Ridenti	P. Carbini	0424-35058
25 Ott	Udine	Coppa Julia Tomboy - Civy Boy 1/2Atex	B. Chiaranti	
1 Nov	Rieti	Gara tex 1/2Atex OTE 1/2EL	D. Ruggeri	349-5924869
29 Nov	Desenzano BS	VII^ Mercatino volante	F. Filippetti	328-2852505

**Segreteria** c/o: Giuseppe CARBINI - Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa (VI) - tel. 0424.35058 - 340-3541669  
E-mail: info@sam2001.it

### ISTRUZIONI PER L'USO

Per l'iscrizione: Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 *Pagabili tramite:*  
Carta PostePay n.: 5333 1710 0423 0292 - C.F. CRBGPP40E31B745Y  
Bonifico su IBAN: IT27 V 07601 05138 2540 9275 4095  
Paypal sulla casella e-mail: giuseppe.carbini@teletu.it (con maggiorazione 4%)  
Intestatario: Giuseppe Carbini

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

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

Le collaborazioni dovranno pervenire, possibilmente tramite posta elettronica, entro la fine dei mesi dispari.  
Le foto dovranno essere accompagnate dal nome dell'autore e da una sintetica didascalia.  
La Redazione si riserva il diritto di scelta sugli elaborati ricevuti e di adattare i testi alle esigenze editoriali.

# L'ALA

ANNO VII - N. 1 - 15 Gennaio 1951



Da l'ALA n.1 del 1951 : l' FL3 di Francis Lombardi