

L'ALOUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 82

Novembre - Dicembre 2015

**i capolavori :
lo 'Streamlined Cyclone'
di Ninetto Ridenti**





L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: **www.sam2001.it**

CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Paolo Montesi**
Via della Piramide Cestia, 1/b
00153 Roma
Tel. 06-5780422 - 06-5783708
Cell. 348-7324797
E.mail: p.montesi.gb@tiscali.it
- V.Presidente:** **Giancarlo Gosio**
Via Napoli, 74/6
16134 Genova
Tel. 010-230919
Cell. 339-3105413
E-mail: giangosio@alice.it
- Segretario:** **Giuseppe Càrbini**
Via Monte Cauriol, 22
36061 Bassano del Grappa
Tel. 0424.350.58
Cell. 340-3541669
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pier Angelo 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
- Convocazione assemblea	<i>P. Carbini</i>	" 3
- L. Conover & A. Lippish	<i>D. Vescovi</i>	" 4
- Piccola cronaca di un primato	<i>D. Vescovi</i>	" 5
- Il prof. V. Puddu e l'R.C.	<i>G. Mauro</i>	" 6
- MOVO - Fine di un mito	<i>P. Carbini</i>	" 13
- Il veleggiatore I-Zana	<i>D. Vescovi</i>	" 17
- Storie di aeromodellismo	<i>S. Benini</i>	" 21
- Il Tornio Club	<i>L. Zezza</i>	" 22
- Isabel Allende e le noccioline	<i>D. Vescovi</i>	" 24
- Concorso Nazionale VL	<i>G. Fratini</i>	" 25
- Trofeo F. Ehling	<i>C. Santoni</i>	" 26
- Gara alla Malpensa	<i>P. Muzio</i>	" 31
- Gara Civy Boy	<i>M. Rocca</i>	" 34
- Gran Premio dell'Etna	<i>D. Vescovi</i>	" 36

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da: Aeromodeller 1960, Modellismo 1948, MOVO, P.A. Quagliari, G.C.Puddu, S.Benini, L. Zezza, D.Vescovi, G.Fratini, C.Santoni, M.Gianati, C.Minotti, C.Casale, M.Girotto, A.Collini, P.Punteri, SAM 40, 114, 51, 27, 78, 95, 119.



- 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 il capolavoro di Ninetto Rideni: lo 'Streamlined Cyclone'.

Nella quarta la copertina de L'Aviazione Popolare n. 3-4 del 28 Febbraio 1947.

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

DALLA REDAZIONE



Ci piacerebbe poter iniziare questa pagina senza cadere nella banalità dell'anno che sta per finire, del tempo che è ovviamente di consuntivi, del riassunto di quanto successo e compagnia bella. Proviamo a raccontare quello che ci è piaciuto e quello che faticiamo a sopportare. In seno a SAM 2001, pur non essendo l'attività sportiva il primo ed unico interesse dell'associazione (come avviene presso altre SAM), grazie all'entusiasmo ed alla

*efficienza di Curzio Santoni possiamo godere del successo di due iniziative internazionali: il **Trofeo Frank Ehling** ed il **Tomboy Rally**, gare postali che raccolgono entusiastiche adesioni da tutto il mondo. Il Trofeo Ehling è stato per la seconda volta consecutiva vinto dalla squadra di SAM l'Aquilone, mentre stranamente SAM 62 non ha partecipato. Buon successo ha avuto la giornata dedicata all'Ala di Luce svoltasi a Terni, purtroppo unico evento in campo nazionale, dove sembra non importi a nessuno ricordare gli amici 'andati avanti'. E meno male che negli USA il nostro grande **Ninetto Ridenti** è stato inserito dalla locale SAM nella '**Hall of Fame**' per i suoi meriti aeromodellistici, onore mai prima concesso ad uno straniero.*

Ci piacerebbe che avessero maggiore diffusione giornate come quella di settembre a Terni, dove tutti hanno fatto volare modelli di ogni tipo, radio assistiti ed a volo libero, senza l'assillo del punteggio ma solo per il piacere di vedere il proprio modello, e quelli degli altri, in volo. Senza dover per forza arrivare al 'pieno', magari quello demenziale di mezz'ora che prescrive il regolamento 'europeo' per i 'Texaco'.

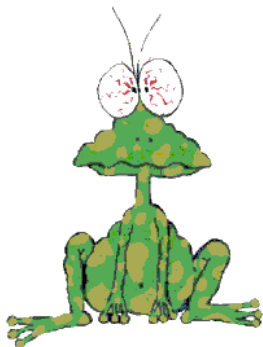
L'anno prossimo tocca a SAM 2001 l'organizzazione del Concorso Nazionale. Da quanto abbiamo sentito in giro, c'è una certa tendenza da parte degli organizzatori ad adottare un regolamento (in Italia ne abbiamo due) che sia gradito ai concorrenti, per aumentare con ciò la partecipazione. Abbiamo anche sentito che alcuni vorrebbero che i regolamenti fossero scritti o modificati solo dagli aeromodellisti praticanti e in attività. Ci permettiamo di osservare che in nessuna attività sportiva i regolamenti sono stilati dagli atleti. Non sappiamo chi sarà l'organizzatore del prossimo Concorso Nazionale: sappiamo però che sarà di SAM 2001 l'Aquilone.

SAM 2001 l'Aquilone dispone di un regolamento sportivo, approvato ed in vigore, che differisce in diversi punti da quello cosiddetto europeo, ma che dovrà essere alla base dell'organizzazione del nostro Concorso Nazionale.

Ci auguriamo di trascorrere tutti un sereno Natale e speriamo che l'anno nuovo sia molto migliore di quello che sta per concludersi.

Daniele Vescovi

LA PENNA AL SEGRETARIO



Nella pagina a fianco trovate copia della lettera di convocazione dell'assemblea ordinaria che si terrà, come lo scorso anno, presso l'abitazione del presidente domenica 17 Gennaio 2016. come di consueto, sarà preceduta, il giorno precedente, dalla consueta riunione conviviale.

...La lettera la troverete allegata al presente fascicolo. ...Noterete che tra gli argomenti all'ordine del giorno ho inserito la voce relativa alla normativa ENAC e alle possibili implicazioni legali previste per la mancata osservanza. E' un argomento serio che deve essere affrontato con la dovuta attenzione.

Eventuali deleghe per l'assemblea dovreste spedirle al mio indirizzo beneventano e cioè: c/o Monica Carbini, Via Piermarini 61, 82100 Benevento BN.

Al momento in cui scrivo circa 40 di voi hanno provveduto al rinnovo dell'iscrizione per il nuovo anno. La maggior parte lo hanno fatto personalmente in occasione del Convegno motori di Cartigliano e della Mostra-mercato di Rivoltella del Garda.

La prossima occasione sarà quella della riunione di inizio anno di cui ho scritto sopra. Quest'anno non sarà sfruttabile l'incontro in occasione del Model Expo di Verona per il motivo che l'evento 2016 si svolgerà nei giorni 21 e 22 maggio, decisamente troppo tardi per rinnovare la quota.

Nello scorso numero avevo ipotizzato un aumento delle quote per l'estero a causa del forte aumento delle tariffe postali decorrenti da ottobre; se ne parlerà in assemblea. Per quanto riguarda invece le tariffe per l'Italia, è stata scoperta una tariffazione Postatarget che risulterebbe essere molto più economica di quella utilizzata sinora. E' già stata avviata la procedura per poterla adoperare al più presto.

L'argomento rinnovi riguarda unicamente i soci ordinari e non i soci onorari. Il numero di questi ultimi aumenterà per la nomina degli amici che nel prossimo anno completeranno il novantesimo giro di rivoluzione terrestre intorno al sole.

A me ne risultano quattro. Se ne conoscete qualcuno, vi prego di segnalarmelo.

Le indicazioni e le quote le trovate nella terza pagina di copertina. Raccomando di avvertirmi al momento del rinnovo o a mezzo telefono o tramite e-mail. Fatelo al più presto.

Parliamo di e-mail: ho sempre problemi più o meno seri. Da alcuni giorni ricevo i vostri messaggi, ma non riesco assolutamente a rispondere. Un problema analogo mi è stato segnalato anche da altri. Non so che dire. Vi prego solo di credere che non dipende dalla mia volontà.

Ricordo ai vecchi e dico ai giovani che sono ancora disponibili le chiavette da 16 GB contenenti parte del nostro archivio, il libro sulla gara dei giornalisti svoltasi a Roma l'8 giugno 1939 e i distintivi, copia fedele degli originali degli anni '30 e di cui avete l'immagine a fianco.

Le chiavette costano 20 euro, il libro 15 e i distintivi 24, compresa la spedizione, salvo aumenti postali dell'ultimo momento.



Tutti gli organizzatori di gare e manifestazioni dovranno rivolgersi a Vincenzo Canestraro che svolgerà l'indispensabile azione di coordinamento per cercare di evitare inutili sovrapposizioni.

A tutti voi i miei migliori auguri per le prossime festività.

Pino Carbini

Bassano del Grappa, 15 dicembre 2015

OGGETTO: Convocazione assemblea ordinaria

^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^

Ai soci di SAM 2001 L'AQUILONE.

ATTENZIONE La presente lettera costituisce comunicazione ufficiale per la convocazione dell'assemblea ordinaria da tenersi, ai sensi dell'art. 13 dello Statuto, entro il 31 marzo di ogni anno.

E' indetta:

- in prima convocazione, per le ore 07.00 del giorno 16 GENNAIO 2016;
- in seconda convocazione, per le ore 10.00 del giorno 17 GENNAIO 2016.

L'ordine del giorno è il seguente:

- controllo dei presenti, di persona o per delega;
- relazione del presidente;
- relazione del segretario
- relazione del tesoriere;
- approvazione del bilancio consuntivo 2015;
- approvazione del bilancio preventivo 2016;
- normativa ENAC e relative implicazioni;
- varie ed eventuali.

L'assemblea si terrà in Roma, Viale della Piramide Cestia, n. 1/b.

Ricordo che, ai sensi degli artt. 7, 8 e 9 dello Statuto, possono partecipare all'Assemblea i soci ordinari maggiorenni in regola col versamento della quota sociale 2015.

Secondo quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto, è possibile partecipare all'assemblea rilasciando delega scritta ad altro socio. Ogni socio presente può rappresentare con delega un massimo di cinque soci assenti.

Colgo l'occasione per inviarvi i miei più distinti saluti.

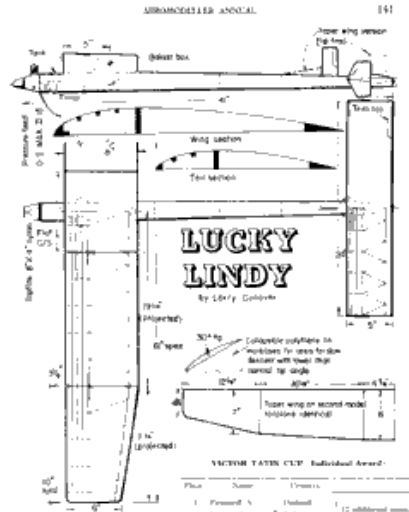


Larry Conover ed Alexander Lippisch

Proviamo a por rimedio ad una nostra imperdonabile distrazione nel racconto sul numero scorso dei modelli a razzo progettati da Lippisch e costruiti da Conover nei primi anni '50. Diamo quindi spazio alla tirata d'orecchi giustamente ricevuta da Adriano Ghiselli: questo Laurent Conover è lo stesso aeromodellista che qualche anno dopo partecipò ai Campionati Mondiali di Cranfield col suo motomodello Lucky Lindy, e vinse, a pari merito con Guerra, Pimenoff, Sheppard ed Hagel, dopo 17 'pieni' di fila, il titolo di Campione del Mondo. Secondo quanto scrive Aeromodeller nel numero di novembre 1960, Larry Conover, per sette anni di ricerche fu allievo del Dr. Lippisch, che partecipò al progetto del modello ed in particolare studiò il particolare profilo, un pianoconvesso dal naso tagliente, usato su ali e piani. Larry si sofferma sui vantaggi, sia aerodinamici che strutturali del profilo, che semplificherebbe il centraggio, consentendo di riservare una piccola superficie ai piani, con conseguente bassa velocità di discesa. La particolare struttura contrasterebbe pure

Larry Conover swears by his airfoil with its flat base and sharp entry and should know more than a little about it, having worked with Alexander Lippisch for several years on research studies. He says that not only does the airfoil simplify trimming but it also offers a warp free structure and with the use of similar sections for wing and tail has allowed him to employ a small tail surface, with remarkably low rate of sink.

la nota su Aeromodeller del nov. 1960

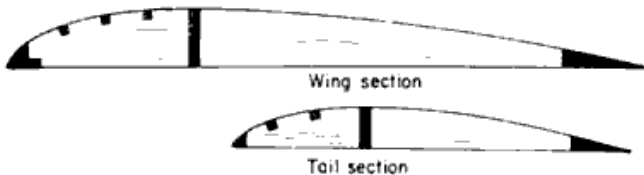


VICTOR TAYLOR CUP (Individual Award)

Place	Name	Country
1	Frederick A. Hubbard	USA
2	Larry Conover	USA
3	John Zamboni	USA
4	Robert E. H.	USA
5	William H. D.	USA
6	Franklin S.	USA
7	Robert W. H.	USA
8	James J.	USA
9	L. Conover	USA
10	William H. D.	USA
11	William H. D.	USA
12	William H. D.	USA
13	William H. D.	USA
14	William H. D.	USA
15	William H. D.	USA
16	William H. D.	USA
17	William H. D.	USA
18	William H. D.	USA
19	William H. D.	USA
20	William H. D.	USA

efficacemente lo svergolamento. Tutte queste belle cose avrebbero dovuto trovare posto nel precedente articolo, e di ciò proviamo qui a scusarci.

D.V.



il profilo del Lucky Lindy, studiato da Alexander Lippisch

Piccola cronaca di un primato mondiale

Giorn. Aerom. Ambrosiane - Milano 6 giugno 1954

Amato Prati : Km/h 190,474

ormai finite anche le prove, il cielo è coperto da densi nuvoloni che fanno prevedere la pioggia imminente; è molto scuro ed il vento tira a raffiche improvvise. Mentre i presenti cercano riparo sotto il porticato della Fiera Campionaria i bolognesi corrono in pista per lanciare. Dato che anche pochi minuti prima si erano avuti dei tentativi di primato che erano rimasti infruttuosi, la manovra bolognese non ha richiamato un'eccessiva attenzione. Il classe A di Prati decolla normalmente ma fin dal primo giro aumenta rapidamente velocità fino a sembrare una fionda trascinata vertiginosamente. La velocità aumenta con ritmo impressionante mentre il motore urla come un reattore. Il pilota non indugia ed entra immediatamente in base. I 12 giri vengono coperti ad una velocità che aumenta giro per giro fino a raggiungere un ritmo inverosimile. La fulmineità della cosa ha sorpreso persino Prati il quale, al termine della base, a causa della velocità del modello, della scarsa visibilità e dell'improvviso malore che l'ha sorpreso dovendo girare così forte e con un diametro dei cavi così ridotto, non riesce più a controllare il modello, che striscia sul porfido della piazza sprizzando scintille e rompendo l'elica. L'attesa dei presenti si fa febbrile e dopo pochi secondi l'ing. Frachetti comunica al microfono la velocità raggiunta: 190,474 Km/h. È il nuovo primato mondiale di velocità che un concorrente italiano ed un motore italiano hanno aggiudicato all'Italia.

(da Aeromodelli n.5 -giugno 1954)

Contributo del Prof. Vittorio Puddu alla nascita del volo RC in Italia.

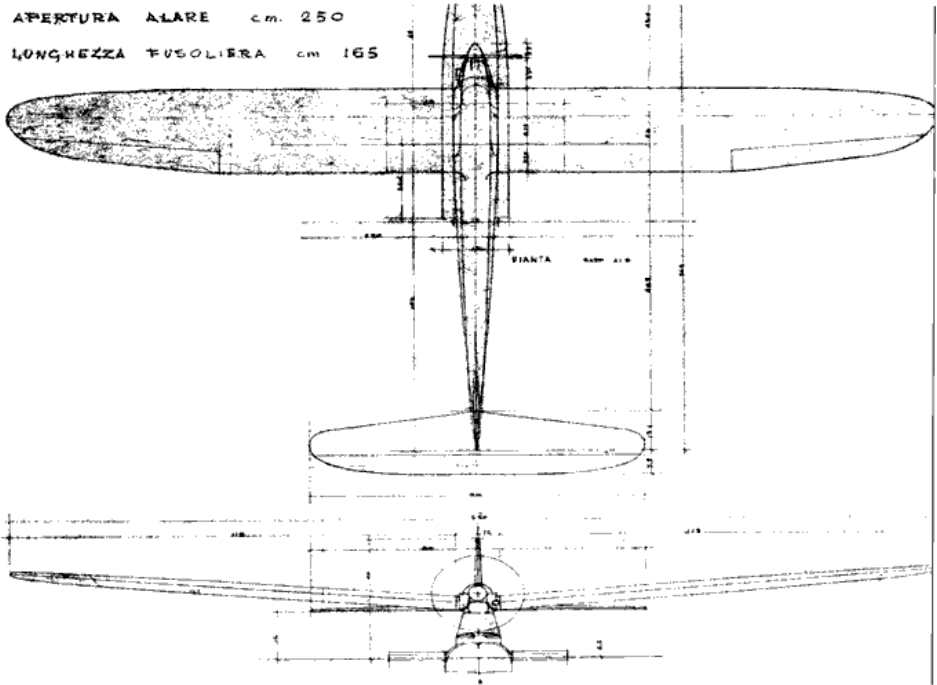
Diverso tempo addietro Pierangelo Quagliari (uno fra i miei più affezionati datori di lavoro come sezione tecnica di SAM L'Aquilone) mi ha inviato tre immagini bruttarelle di un bell'idrovolante a scafo centrale che un suo conoscente gli aveva fatto avere per cercare di risalirne alle origini. Nelle note di accompagnamento mi chiedeva se fossi in grado di identificare chi fosse l'autore del progetto. Faceva l'ipotesi che potesse derivare dall' ALMO 8, il consimile idrovolante dei fratelli Montanari.



Il modello appare appeso per la coda ad una trave del tetto. Sembra di scorgere la parte mobile del direzionale mentre il piano di quota sembra intonso, il che fa pensare ad una radio monocanale.

Confesso che non guardai con eccessiva attenzione quelle immagini dato che, nel mio archivio, residuano non più di una diecina di progetti di idrovolanti O/T.

Del trittico dell'Almo 8 ho una brutta immagine pure incompleta che mostra un modello di linea assai filante che però non sembra somigliare granché a quello della foto di apertura. Dopo un po' mi dimenticai della richiesta. Ma le cose hanno una forte tendenza ad evolversi nella maniera più impensata così, quando Pierangelo tornò a chiamarmi a proposito di quelle immagini, sulle prime dovetti sforzarmi assai per ricordarmi di cosa stesse parlando. Poi mi disse il nome della persona che chiedeva lumi su quel modello: Giancarlo Puddu ha un cognome che fa una grossa differenza.



Anche nella sua approssimazione lo schematico disponibile dell'ALMO 8 mostra innumerevoli differenze rispetto al modello che sta appeso ad una trave. Per esempio il motore nel modello di Aldo Montanari sporge di poco dallo spessore dell'ala in modo da contenere il braccio di leva a picchiare che con quella architettura è inevitabile. Inoltre l'intero profilo laterale di fusoliera, che appare di costruzione ortodossa ad ordinate e correnti, è poco sopraelevato rispetto alla linea di galleggiamento mentre nell'altro modello traspare una costruzione non convenzionale della fusoliera (struttura nella parte anteriore e monolitica in blocco di balsa sagomata, per la parte posteriore) che con profilo curvo si solleva dalla linea di galleggiamento.

Suo padre, il Prof. Vittorio Puddu, è un nome ancora molto noto in ambito medico scientifico per le sue molte benemerenzze. Faceva parte di quel ristrettissimo numero di specialisti al mondo che in quegli anni stavano 'inventando'



Questa bella inquadratura di un ALMO 8 d'epoca, molto ben restaurato di recente, mostra il profilo di fusoliera di un modello che appare di concezione assai più 'moderna' del modello appeso al tetto e consente di apprezzare meglio le differenze fra le due diverse

la epidemiologia e la prevenzione delle malattie cardiache. Era amico e collega del Prof. D.White allora presidente della società americana di cardiologia e medico personale del presidente Eisenhower. Conosceva anche Barnard che fu il primo cardiologo in assoluto ad aver trapiantato con successo un cuore umano ma, essenzialmente per la consistente differenza di età, non si potevano definire amici. Pochi sanno che, la medesima persona, ebbe pure grossa parte nella nascita del volo radiocomandato nel nostro paese. A consuntivo appare chiaro che fosse persona di grande discrezione quindi non ha lasciato traccia di sé sulle pubblicazioni di settore. Le uniche citazioni a stampa di cui conservo memoria sono il testo scritto da Giotto Mazzolini a proposito dei suoi inizi con il volo radiocomandato apparso recentemente su Modellismo. Più volte vi compare il nome del Prof Puddu a cui sempre viene tributata incondizionata ammirazione, anzi, 'deferenza'. Ebbi modo anche di fare qualche domanda più puntuale ma l'autore era capace di una discrezione assoluta. Riporto qui di seguito trascrivendoli in corsivo gli stralci del suo lavoro che illustrano le fasi di un sodalizio fornendo pure uno scorcio delle "figure professionali" che animavano l'ambiente modellistico romano in quello scorcio di anni.

"Un certo giorno dello scorso anno (quindi correva l'anno 1953), il Prof Vittorio Puddu mi invitò ad una gita sul lago di Castelgandolfo, e lì ebbi per la prima volta contatto con un radiocomando..."

Da conversazioni specifiche avevo appreso che, a quella data, si trattava del modello di un motoscafo che, in quell'occasione, ebbe modo di evolvere senza problemi. Fu così che a Giotto venne voglia di costruire un modello

volante di concezione personale in modo da accogliere uno dei radiocomandi che il Professore costruiva per se stesso ma la richiesta di cedergli un apparato radio non gliela fece mai (per prudenza, per pudore, per evitare l'imbarazzo di un probabile regalo, chissà).

“Avevo una mezza idea di rivolgermi al Prof. Puddu per piazzarci sopra i suoi apparati, ma mi guardai bene dal parlargliene, fino a che non fossi stato certo che il modello fosse adatto alla bisogna.”

Della fase di verifica della idoneità del modello (sappiamo che era l'I-GIMA 1 ed il tempo l'autunno del 1953) qualcosa ne racconta Giotto nello stesso testo. La vicenda nacque e si sviluppò in seno all'Aeroclub ma il radiocomando che, alla fine delle prove di volo (a cui presero parte anche Lustrati e Gialanella) fu installato sul modello, era uno di quelli autocostruiti da Cassinis che non solo era cardiologo ma era pure l'assistente del Prof Puddu.

“Avevo conosciuto casualmente l'Esimio Professor Puddu nel 1950 da Aldo Rossetti, proprietario con Peppe Pesaresi del negozio di modellismo che stava a Piazza Salerno. Era allora il Segretario della Associazione Internazionale di Cardiologia, il Primario del Centro di Cardiologia che aveva creato, a Roma, all'interno dell'ospedale San Camillo,” ... “Era insomma un personaggio di tale statura che non aveva neanche bisogno di darsi delle arie. Con la sua fiammante 1400 Fiat veniva da via Savoia a viale Mazzini per andare insieme al campo a far volare i modelli. Mi telefonava quattro volte al giorno per parlare di modellismo, la passionaccia che lo aveva infettato di brutto e che costituiva il preferito dei suoi passatempi.

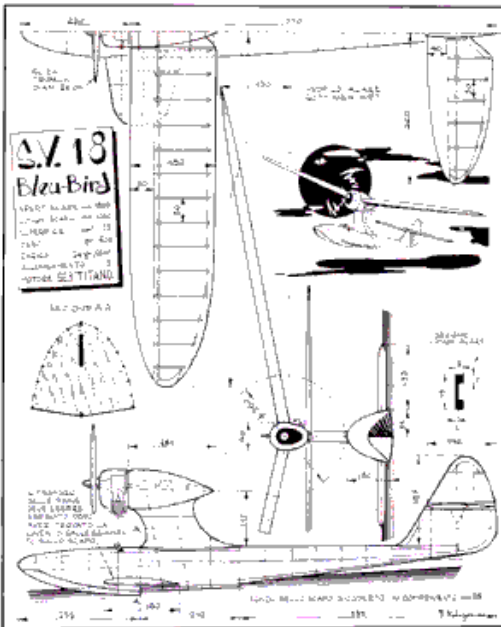
Degli infiniti aneddoti che coinvolgevano l'autorevole cardiologo, nell'intimo straordinario “goliarda”, cito una piccola avventura avvenuta sul lago di Bracciano che rende l'idea del “contesto” in cui operavamo. Era stato casualmente nostro spettatore un omone grande e grosso, con un che di autoritario sulla faccia (si era qualificato come Amministratore di una grossa azienda agricola appartenente ad un principe romano). Aveva assistito all'involò, a qualche evoluzione ed “all'allagaggio” di un modello di idrovolante radiocomandato a scafo centrale. La cosa lo sbalordì quindi ci promosse, seduta stante, “Ingegneri” e, con grande spasso del Professore, volle ad ogni costo invitarci a pranzo per premiarci, disse, di averlo fatto assistere “ad una cosa mai vista!”

“Il Prof Puddu se la cavava bene con l'elettronica ma non era un accanito frequentatore di “gare”, pur partecipando talvolta per puro divertimento. Neanche sul campo di volo si vedeva spesso dati i suoi impegni di lavoro. Tra Cassinis e me invece il rapporto di colleganza non disdegnava sia le manifestazioni aeree, allora abbastanza frequenti, che le vere e proprie competizioni”.

Queste informazioni non sono sufficienti per definire il contributo dato allo sviluppo del volo radiocomandato da un distinto gentiluomo che era stato con-

tagiato dal virus aeromodellistico. Qualcosa però emerge anche da queste scarse citazioni.

Si parla di un modello di idrovolante a scafo centrale che ebbe modo di volare con successo sul lago di Bracciano. Ovviamente non abbiamo alcuna immagine del modello e non sappiamo dare una data all'evento. Per la data, a parte le note di colore che, avendo lungamente vissuto sul lago di Bracciano, danno a chi scrive il sapore e l'impronta di quel particolare tempo, è possibile fare qualche ragionevole ipotesi che potrebbe essere confortata dall'osservazione del cimelio di cui possiedo poche fotografie ma che fortunatamente esiste ancora. Il ricevitore, a valvole, è ancora a bordo, ma non è chiaro se si tratta di un auto costruito oppure se è un oggetto che venisse dal commercio, ma lo scappamento è un ED a molla. La mia sensazione, ovviamente personale, è che la realizzazione del modello dovrebbe collocarsi nella prima metà degli anni 50. La tipologia progettuale è una sorta di standard di quegli anni se anche il Col. Bowden realizzò il piccolo VL (meno di un metro di apertura) Wee Sea Bee che ricalca la medesima tipologia a scafo centrale e motore su una gondola bene in alto sull'ala.



Mi scappa però di citare anche il modello SV 18 dell'italianissimo Silverio Valentini che appare su Modellismo nell'immediato dopoguerra. Di questo modello, un po' trascurato da noi, è apparsa ed è disponibile sul WEB la tavola al naturale. Si noti che il motore installato sul SV 18 originale è un SE 3 cc di Sirolla. Un altro dei costruttori storici di motori italiani attivo a Fiume ancora italiana.

In linea di principio la realizzazione potrebbe anche essere più recente ma comunque non dopo l'inizio degli anni 60 perché ormai i modelli radiocomandati volavano con attuatori (al plurale dato che ormai si comandava, generalmente, direzionale, impennaggio e motore) dotati di motori elettrici e non più a

molla o a matassa elastica ma, soprattutto, avevano livree assai più “accattivanti” mentre quel che mostrano le foto è un modello decorato solo con la ricopertura di carta colorata quindi una soluzione molto da “volo libero” il che ci rimanda agli anni 50.

Il tipo di motorizzazione, a suo modo, è anche significativo. Il motore installato è un ED Hunter che parrebbe della prima produzione (il motore quando apparve verso la fine del 1949 era 3.49 cc, si chiamava solo ED MK IV ed aveva la testa alettata). Anche questo è un chiaro rimando alla prima metà degli anni 50. Inoltre è significativo che fosse un buon prodotto inglese e non uno italiano che sarebbe stato capace di prestazioni anche migliori ma al prezzo di qualche complicazione e perdita di tempo in più che né Giotto (lui usava l'ED 2.5 cc) né un professionista super impegnato come doveva essere il Prof. Puddu, potevano permettersi.



Giotto non mi raccontò mai se il Prof Puddu fosse proprio lui il pilota delle sue realizzazioni RC. Mi viene il dubbio che potesse anche essere lo stesso Giotto il pilota del volo dell'idrovolante sul lago di Bracciano dato che rimase per anni il miglior pilota del gruppo dei “radiologi” romani.

Dalla cortesia di Giancarlo Puddu riceviamo altre due inquadrature del modello di suo padre Vittorio che rendono evidenti ulteriori differenze rispetto al progetto (più recente) dell'ALMO 8. La pianta alare è decisamente diversa e gli impennaggi, pure assai diversi, sono senza dubbio tipici di un modello monocanale di concezione datata. Molti modelli monocanali già sulla soglia degli anni 60 comandavano il regime del motore che surrogava (bene)



la mancanza di un comando di quota. I modelli degli primi anni 60 (spesso con ala e piano di quota piano convesso) decollavano a circa mezzo gas e volavano anche ad 1/3 della potenza disponibile ed il looping si otteneva ba-

nalmente dando pieno motore. E' chiaro che il modello mostrato in queste immagini non possiede questa possibilità quindi è certamente precedente.

Mi sembra assai difficile risalire alla paternità del progetto di quel modello che aveva forme grosso modo standard che erano le più idonee a consentire il galleggiamento e l'ammarraggio disponendo solo del comando sul direzionale (l'involo è plausibile avvenisse "a mano"). Il livello di manifattura mi sembra raffinato e del tutto coerente con quel poco che Mazzolini mi raccontò dell'abilità manuale del Prof. Puddu (i chirurghi di fama hanno sicuramente occhio infallibile e mano sicura), e lo stato di conservazione decisamente buono. Un esame da vicino potrà fornire altri particolari.

Riassumendo, dato che nel modello è presente un ricevitore mono valvola ed un attuatore a molla, la data di riferimento non si dovrebbe scostare di molto dal 1955 che è il tempo a cui pare rimandare anche il motore installato.

Non ho la certezza che l'idrovolante delle foto sia proprio quello a cui Giotto accenna nell'aneddoto ma è chiaro che quel modello dovesse essergli rimasto ben presente nella memoria se volle parlarne nel suo scritto. La mia sensazione, per quel che vale, è che in maniera del tutto casuale sia riemerso, dalle nebbie del tempo, un altro pezzetto della nostra storia modellistica condivisa.

Urge una nota. Al tempo dei fatti raccontati da Giotto Mazzolini ero poco più che in fasce ed un po' mi dispiace, scoprendo che poteva anche essere normale che una persona tanto impegnata e tanto "in vista", magari muovendosi con discrezione, in una ristretta cerchia di amici e conoscenti, potesse "giocare" con l'aeromodellismo più impegnato lasciandovi pure traccia di sicuro decoro. Personalità (e capacità) così articolate e contemporaneamente presenti nella stessa figura umana pensavo fossero confinate nel rinascimento italiano e non in tempi così vicini a noi. Evviva gli aeromodellisti.

Messina, il 3 luglio 2015

Giacomo Mauro



MOVO : FINE DI UN MITO

Chi ha una certa età ricorda certamente la pubblicità che compariva oltre cinquant'anni fa sulle pagine di tutte le riviste dedicate al modellismo e all'aviazione e, probabilmente, avrà acquistato qualcosa direttamente presso il negozio o per corrispondenza. La prima volta che sono capitato nel negozio, nell'ultima sede milanese di Piazzale Principessa Clotilde, è stato negli anni '70 dello scorso secolo e, dopo aver ammirato le vetrine e gli scaffali, credo di aver acquistato alcune riviste aeromodellistiche straniere di cui la MOVO era sempre molto fornita. Ricordo che alla cassa stava una distinta e grintosa signora, che più tardi seppi essere la vedova di Gustavo Clerici, fondatore della ditta. Allora, non immaginavo minimamente che la nostra SAM 2001 sarebbe diventata depositaria dell'archivio disegni della MOVO.



Con questo scarno comunicato, presente sulla home-page del sito Jonathan, si dà notizia della scomparsa dalla scena del modellismo nazionale di una delle più antiche ditte italiane dedicate al modellismo: la MOVO. ►

Jonathan.it

Informiamo la gentile clientela che da mercoledì 11 Novembre 2015 è operativo il nostro nuovo punto vendita di 400 mq in provincia di Milano

**STRADA RIVOLTANA 35
20096 LIMITO DI PIOTTELLO - MI**

Negli anni '80, dopo aver letto su Model Airplane News che negli USA venivano impiegati degli aeromodelli per l'addestramento dei reparti di artiglieria controaerea, proposi che lo stesso si facesse nell'esercito italiano nel quale prestavo servizio. Una mia relazione sull'argomento convinse il comandante del 4° Corpo d'Armata Alpino. Fu così che nella caserma Monte Grappa, di Bassano del Grappa, fu creato un nucleo di aeromodellisti incaricato di preparare i modelli e tutto quello che serviva allo scopo. Ai ragazzi che si presentavano ai distretti militari per la visita di leva, si chiedeva se avessero una qualche esperienza aeromodellistica. Chi rispondeva affermativamente, all'arruolamento veniva destinato a quel nucleo. Per qualche anno, con i ragazzi che arrivavano, abbiamo preparato svariate decine di Titini, uno dei migliori modelli per l'addestramento all'acrobazia basica che abbia mai conosciuto e, due volte all'anno, ci trasferivamo in un poligono in provincia di Ravenna per consentire ai reparti controaerei di addestrarsi sparando contro i nostri aeromodelli.

A seguito di un mio trasferimento ad altra sede, il nucleo fu successivamente spostato a Trento, dove, ad un certo punto, arrivò per svolgere il servizio militare Carlo Cobianchi, milanese. Ci conoscemmo direttamente al poligono di Ravenna e notai

subito che conosceva il mestiere. Rimanemmo in contatto anche dopo il suo congedo e fu così che seppi che era stato assunto dalla MOVO e che successivamente ne era diventato proprietario.

Sapeva dell'esistenza di SAM 2001 e che ne ero il segretario. Mi disse che, riordinando lo scantinato del negozio, aveva trovato dei rotoli di lucidi e altro materiale che, se mi fosse interessato, mi avrebbe volentieri mostrato.

Concordammo di incontrarci il 19 novembre del 2007, subito dopo il terzo Convegno sui Motori di Cartigliano. Mi presentai al negozio di Milano assieme a Ninetto Ridenti, Salvi Angeloni e Ulderico Moscatelli.

Fu una giornata indimenticabile. Ninetto e Salvi portarono alcuni motori MOVO di vario tipo, frutto delle loro ricerche. Saltarono fuori vari automodelli storici, tra cui la famosa Movosprint e, *dulcis in fundo*, ci furono mostrati i lucidi dei disegni, vari cataloghi e un grosso album fotografico.

Carlo ci disse che se li avessimo graditi, ci avrebbe regalato i disegni e i cataloghi di cui aveva più copie, mentre l'album fotografico ce lo avrebbe prestato con l'impegno da parte nostra, di restituirlo dopo averlo fotocopiato.

Per noi è stata una vera fortuna perché, in un sol colpo, il nostro archivio disegni si è arricchito enormemente. Successivamente, grazie alla disponibilità di un amico che aveva alcuni scanner di grande formato, i lucidi sono stati digitalizzati a costo zero. È così nato l'archivio digitale di SAM 2001, che adesso conta oltre mille tavole; ed io ho imparato come si usa uno scanner serio.

L'esame del materiale ha fatto nascere alcuni interrogativi sull'attività di Gustavo Clerici. I due documenti più antichi sono il disegno dell'*Airone*, un aeromodello ad elastico con fusoliera a tubo, e un listino prezzi che reca il logo: **MODELLI VOLANTI**. Sono entrambi non datati ma riportano l'indicazione dell'autore: Gustavo Clerici, Via Sardegna 14, Roma. Nel listino sono elencati vari modelli: Falco I e II, Albaratros (sic), Anitra, Parasol, Ago I e II, Idrovolante e Move. Non vi compare l'*Airone*. Si dice che il listino sia del 1929, per cui si può ipotizzare che l'*Airone* sia successivo.

Il successivo documento, in ordine di data, è il disegno dell'ala sinistra del CV-III datato Milano 2-8-1933. La particolarità è che all'interno dell'ala sono disegnate due matasse elastiche e un supporto d'attacco. Di questo modello non c'erano altre notizie, ma successivamente su *Modellismo* sono stati pubblicati alcuni schizzi e un trittico da cui si è capito che si trattava di un modello ad elastico di 2,45 m. di apertura alare mosso da 4 matasse elastiche collegate tra loro tramite uno strano marchingegno metallico (di cui esiste nell'album fotografico una foto purtroppo sfuocata) che dovrebbe essere l'elemento di collegamento delle ali del CV-III e di supporto dell'elica e del trave di coda.

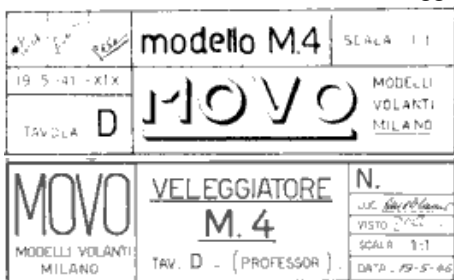
Il primo documento che riporta la scritta *MOVO Modelli Volanti*, Via Ravizza 16

Milano, è un listino prezzi non datato; ma poiché riporta la notizia dell'uscita nel successivo mese di marzo, del nuovo libro: 'Il costruttore di aeromodelli' di Gastone Martini e Paolo Nobili, si può pensare che sia databile a fine 1935.



Vengono offerte le seguenti tavole costruttive: A modello M.T. a tubo, B modello M.F.B. con fusoliera in balsa, C modello di aliante M.P., D modello di aliante M.C.V. Professor, E modello M.A.C. con motore ad aria compressa ed F modello M.S. con motore a scoppio. Nel listino compare anche la foto del GIL Aero Midget, un motore a scoppio di circa 19 cc offerto a Lire 700 completo di elica metallica, batteria e bobina e l'offerta di un motore stellare a tre cilindri ad aria compressa a Lire 200 completo di serbatoio, pompa, elica e raccordo.

Il primo catalogo degno di questo nome, in nostro possesso, esce nel 1938 e vi si legge che la 'MOVO Modelli Volanti e parti staccate' sta a Milano in Via Borgospesso 18. Ad ogni modello, indicato con una sigla composta dalla lettera M seguita da un numero progressivo, viene dedicata una pagina con due foto e con l'indicazione delle sue caratteristiche. Viene offerto il modello completo, il disegno, il pacco materiale e la scatola di montaggio. In questa edizione del catalogo vengono offerti i modelli dall'M1 all'M11. Il 3, il 4 e il 9 sono veleggiatori, gli altri ad elastico.



il diverso stile dei cartigli di due stesure dello stesso modello

Questo semplice metodo di indicare i modelli diventerà standard e verrà seguito per oltre vent'anni.

Esaminando i cartigli delle tavole in nostro possesso, si notano anche altri dati che le contraddistinguono.

Oltre alla data, alla scala e al logo della ditta troviamo infatti anche le firme di chi ha fatto il disegno e di chi lo ha controllato e una lettera alfabetica che, a prima vista sembra un indicatore di ordine temporale. Alcuni dei nomi che si trovano

sulle tavole sono di personaggi ben noti: Preti, Frati, Mozzarini, Raggi, Tosi e altri.

Avrete notato che i disegni riportati nel listino del 1935 erano indicati utilizzando le lettere dall'A alla F seguite da una sigla che indicava il tipo di modello. Paragonando queste indicazioni con le tavole dell'archivio e con il catalogo 1938 ci si accorge che il modello indicato con A modello M.T. a tubo è diventato l'M.1. Nella foto che compare nella pagina del catalogo si vede infatti chiaramente la



sigla M.T. riportata alla base della deriva. E, se compariamo le foto dell'M.1 col disegno romano dell'Airone vediamo che si tratta dello stesso modello con l'unica modifica dell'apertura alare. Purtroppo in archivio non c'è la tavola dell'M.1.

Proseguendo questo tipo di confronto si capisce che i modelli indicati con le lettere B, C e D sono diventati l'M.2, l'M.3 e l'M.4, mentre quelli indicati con le lettere E ed F non hanno avuto seguito. Esaminando tutta la serie dei cataloghi MOVO non si trova nessun modello ad aria compressa e, per trovare il primo modello con motore a scoppio, dobbiamo aspettare il catalogo del 1939 dove compare l'M.15, il motomodello col quale l'ing. Valerio Ciampolini vinse il concorso nazionale del 1937, fece un volo record di oltre un'ora e partecipò alla gara di aeromodelli con motore a scoppio riservata ai giornalisti che si tenne a Roma l'8 giugno 1939 nell'ambito delle celebrazioni per il 1° Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica. Il tutto con la collaborazione di un ragazzino che aveva una gran passione per i motori: Jaures Garofali.

Il sistema di indicare i modelli con la sigla M.nr andò avanti fino al 1965, anno in cui uscirono il veleggiatore M.41, che di recente è stato oggetto di attenzione da parte del Gruppo Falchi di Bergamo, che hanno organizzato una serie di manifestazioni monomodello, e l'elastico M.48. Dal nostro archivio mancano, oltre al già ricordato M.1, i numeri: 5, 7, 9, 19 e 38. Mancano anche i numeri 25, 34, 36, 37 e 40 che potrebbero anche non essere mai usciti perché non se ne trova traccia nei cataloghi o listini in nostro possesso. Anche di questi mancano i seguenti numeri: 10, 11, 12, 13 e 14 del periodo 1943-1945, 18 del 1946-1947, 20 del 1947-1948, 26 del 1951 e 36 del 1973. Potrebbero anche non essere datati chiaramente per cui occorre esaminarne il contenuto per capire a che periodo si riferiscono.

Spero che qualcuno di chi legge queste righe si ritrovi tra le sue carte qualcuno dei documenti mancanti e che ce ne doni una copia.

Il sistema di indicazione di cui sopra cominciò ad essere abbandonato nel dopoguerra con l'inclusione in catalogo di modelli prodotti da altre ditte italiane e straniere.

Di produzione MOVO sono una serie di 30 disegni in scala 1:50 dei principali aerei protagonisti della seconda guerra mondiale per la costruzione di modelli da tavolo.

L'M.29, modello U-control bitrave, motorizzato col MOVO D.2, divenne l'Aristocrat. L'M.35 U-control acrobatico divenne il GIGA-GIGA. Furono prodotti altri modelli U-control come le riproduzioni CR-32 e Piper Cub Special.

Tutto questo ora entra nella storia perché, a causa della enorme trasformazione del mercato modellistico mondiale, la mitica MOVO ha chiuso i battenti e, al suo posto, è nata un'altra succursale della catena Jonathan, come avete letto nel riquadro a pag. 13. Che peccato!



Pino Carbini

Il veleggiatore I-ZANA di C.Zanetti

EIAB 6, per la Aeromodelli di Bologna

Proverò a raccontare la storia di questo modello, o almeno quella del mio esemplare, costruito qualche anno dopo la data del disegno, che dovrebbe essere attorno al 1946, dovuto alla matita del grande Giarella (Paolo Nobili). Attorno al 1950-51 (vatti a ricordare..) avevo già costruito due o tre modelli, ma ero un pivello nei confronti degli amici anziani e maestri. Un giorno Guido Squaiella mi disse: "Vuoi fare un bel veleggiatore? Te ne do uno io". Mi regalò infatti il disegno dell'I-ZANA, la semiala sinistra quasi finita e quasi tutte le centine della semiala destra. Evidentemente si era stufato o il modello non gli piaceva più.

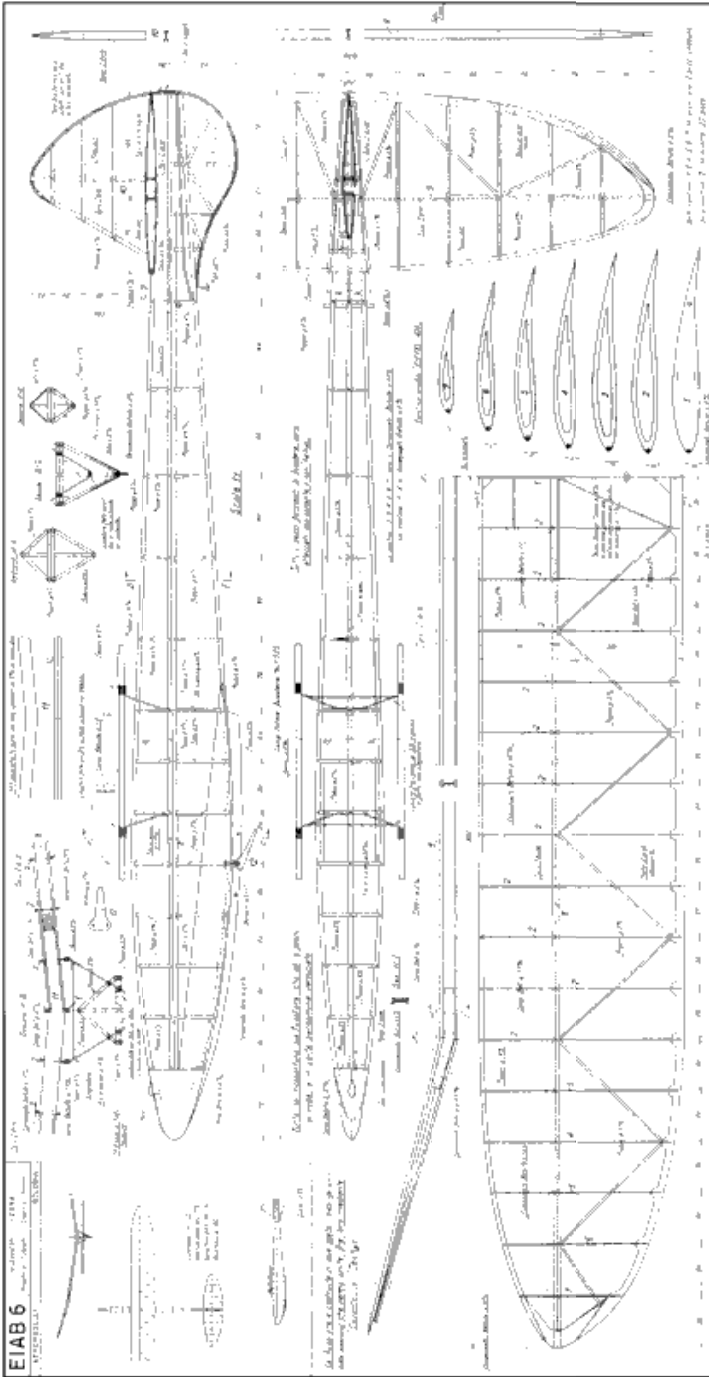
Con gli occhi di più di 60 anni dopo, il modello si presenta come un tipico esponente della scuola bolognese dei veleggiatori di quel periodo, assieme al modello S.P.9 di Pennesi, con l'ala montata su una capra in filo d'acciaio.

Solo che allora la cosa non mi riempì di entusiasmo, come non mi piacque la costruzione della fusoliera, in due metà triangolari a traliccio di tondini da sovrapporre e incollare. Cambiai tutto: con le misure del disegno, tracciai tutte le ordinate romboidali e costruii la fusoliera sullo scaletto, basandomi su due 3x10 laterali forse di spruce, un po' sfinati verso la coda. Le ordinate erano in compensato sottile alleggerite, tranne le quattro centrali che erano anche pentagonali.

Avevo infatti divisato di modificare sensibilmente l'aspetto della fusoliera, dotandola di un 'abitacolo' di gradevole aspetto ed eliminando la cabina in filo d'acciaio. Le semiali si fissavano alla fusoliera a mezzo di una baionetta fissata all'ordinata principale, con lo stesso diedro di quella del disegno, solo un po' più lunga. L'apertura alare aumentava di qualche centimetro, le centine d'attacco delle semiali erano a 90° e non inclinate come sul disegno e andavano a combaciare con le centine della cabina. (Vedi i particolari A,B,C sotto la tavola nelle pagine centrali). Il risultato mi piacque subito, e proseguii nella costruzione del modello senza altre innovazioni.

L'I-ZANA venne ricoperto di carta oleata, che si trovava allora in cartoleria in una infinità di bei colori ed era bella robusta. Fusoliera e deriva bleu scuro, ali e piani giallo arancio, vetratura della 'cabina' in cellophane. Il modello non fece mai una gara, ma svolazzò a lungo onorevolmente nella piazza d'armi di Ferrara.

La storia del disegno merita anch'essa due parole. Allora non si facevano fotocopie, e si lavorava sul disegno originale. Esaurito il suo compito, la tavola, sforacchiata da spilli e puntine, tagliuzzata e piena di macchie di collante, venne tenuta e messa da parte sino a quando si decise di appenderla, assieme ad altri vecchi disegni, alle pareti della sede del Gruppo all'aeroporto di Ferrara. Quivi rimase, assistendo alle riunioni del G.A.F. ed alle punzonature delle tante gare di volo libero organizzate sul campo, per venti o trent'anni, sopportando umidità, caldo, freddo,



Modifica della
fusoliera, parte
centrale

A

Parte centrale
vista superiore



B

Ordinata principale
portabattente



C

fiati e fumo, sino alla cessazione dei buoni rapporti con l'Aero Club ed allo sgombero della Sede all'aeroporto.

Si recuperarono documenti, coppe, targhe e medaglie ed i disegni. La tavola dell'I-ZANA era mia, e me la portai a casa, dove rimase dimenticata assieme ad altro vecchio materiale, sino alla sua recente riscoperta. Le condizioni erano, e sono, molto cattive: al colore marroncino assunto dalla carta, ai buchi e ai tagli si sono aggiunti i segni delle pieghe causate dall'annoso stivaggio su uno scaffale.

Il rinnovato interesse per il modello mi portò a farne fare una scansione, pensando di poterne migliorare l'aspetto con una pulizia a mezzo photoshop: l'impresa si rivelò per me impossibile. Ho chiesto poi in giro, sino a che ho trovato un sant'uomo abilissimo in queste cose, che ha ridato novello splendore al disegno, cancellando tutte le magagne e facendolo parere nuovo, come potrà constatare chi richiederà la tavola.

Sul vecchio disegno originale sono ancora visibili le modifiche descritte, tracciate a matita, che sono però scomparse nella operazione di pulitura: per questo ho aggiunto degli schizzi/appunto sotto alla grande tavola delle pagine centrali, che credo potranno aiutare chi voglia riprodurre la costruzione della cabina: è una operazione alla portata di qualsiasi aeromodellista.

Se qualcuno si sognasse oggi di rifare l'I-ZANA dovrebbe però, penso, attenersi strettamente al disegno, pena bacchettate sulle dita e squalifiche: a meno che qualche illuminata giuria non giudichi le mie come modifiche d'epoca, testimoniate, quindi applicabili senza punizioni. Ne varrebbe la pena, perché il modello acquista molto in estetica e, col suo Eiffel 400, vola comunque bene.

Daniele Vescovi



(da 'Geezer')

STORIE DI AEROMODELLISMO

I racconti di Alessandro Benini

Le eliche nel pineto.

Cesenatico, Bellaria, Viserbella, Torre Pedrera, queste alcune delle località della Riviera Adriatica ove ho frequentato per alcuni anni, attorno al 1930, le 'Colonie marine' del Dopolavoro Ferroviario.

Partivamo, io e i miei fratelli, regolarmente vestiti da balilla, in un vagone riservato assieme ad alcune decine di amici, molti dei quali non avevano mai visto il mare. Trascorrevamo trenta giorni caratterizzati da un programma giornaliero che prevedeva pasti abbondanti, ginnastica in riva al mare, bagni d'acqua e di sole e lunghi periodi di riposo nella pineta della struttura. Era questo un luogo caratteristico, ombreggiato dai pini cosiddetti 'capitolini', la chioma alta ed il tronco molto grosso coperto da una corteccia stratificata e squamosa.

Non ricordo quando e chi mi aveva insegnato a realizzare delle eliche da venti centimetri di diametro, dando alle pale la giusta inclinazione contrapposta. Sta di fatto che, utilizzando una pietra rugosa, gratta gratta, con quelle morbide scaglie ricavo delle dignitose eliche. Il problema del foro centrale ed asse dell'elica lo risolvevo utilizzando il 'ferretto' che altro non era che il **proibitissimo** pezzo di filo di ferro da tre, quattro millimetri con il quale giocavamo sulla sabbia e che ricavavamo dalla rete di recinzione del parco.

Queste eliche erano interessantissimo materiale di baratto con caramelle od altro che mancava nel chiuso della colonia. Ma il trionfo delle stesse si verificava al rientro a casa, perché molte erano le eliche che, posizionate fuori dal finestrino del treno in corsa, frullavano nel vento.

Bastava davvero poco per sognare; avevamo anche un ritornello che cantavamo in coro:

*E gira gira 'l'elica
romba il motor
questa è la bella vita
La vita bella dell'aviator !*



Sandro Benini



Riceviamo dall'infaticabile Lelio Zezza le immagini del suo ultimo capolavoro: la riproduzione del motore spark da 10 cc del grande Ferruccio Cassola, del 1942.

Lelio si è basato sui disegni di Giacomo Mauro, nel noto libro sui motori italiani per autocostruzione, dove si può anche leggere la storia di questo motore, una libera interpretazione del tedesco Kratmo.

Le foto sono accompagnate da asciutte ma efficaci e complete note sulla nascita di questa bella replica.

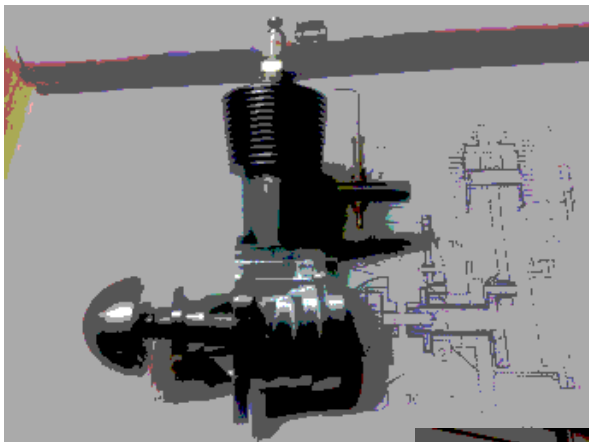
Proseguendo nella realizzazione dei progetti dei motori presentati da Giacomo Mauro nel suo ormai celeberrimo volume, ecco la replica del Cassola da 10 cc Spark del 1942. Il lavoro non ha presentato eccessive difficoltà, se non nella realizzazione del carter da barra per via delle tre alette di rinforzo del porta asse. Ho risolto realizzandole con la mia fresetta a controllo numerico come mostro in foto con una prova in legno. Successivamente il pezzo passa alla lavorazione al tornio e, quindi, ultimato alla fresa manuale.

Il lavoro finito può ritenersi soddisfacente salvo che per la finitura che andava curata meglio anche se, personalmente, io preferisco lasciare qualche traccia del lavoro artigianale. In una delle foto potete notare la barra del ruttore non ancora montata sul motore perché ancora in allestimento. In definitiva, niente di diverso dalla realizzazione di altri motori. Per i materiali mi sono più o meno attenuto alla lista presente nel progetto. Mi fa piacere ricordare che per le saldature dei condotti di aspirazione e di travaso sul cilindro di acciaio mi sono rivolto all'amico Antonio Vendramin, che le ha eseguite ad arte da tecnico sopraffino qual è. Qui lo ringrazio. A lavoro finito, la curiosità di sentire la voce di questo Cassola era grande. In assenza del sistema di accensione non ancora pronto, ho montato una glow e viaaa ! Facile la partenza. Elica 12x6, numero di giri circa 5000.

Eseguirò il rodaggio con l'accensione spark.

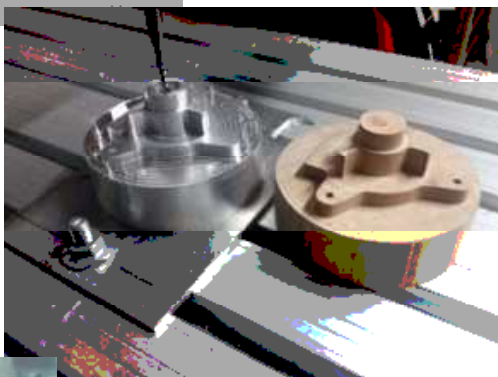


Lelio Zezza



**il motore sui
disegni di Mauro**

la lavorazione del carter



finalmente in moto

Isabel Allende * e le noccioline

Sembra che ognuno di noi abbia alle spalle un angelo e un diavolo che, essendo di corredo individuale, sono entrambi di piccola taglia.

Non disponiamo di notizie sulle dimensioni del piccolo diavolo disposto dietro alla spalla sinistra, ma sappiamo che l'angioletto dietro alla nostra spalla destra ha una apertura alare di 33 centimetri. **Perché trentatre centimetri ? Perché trentatre sono gli anni del Signore. Trentatre sono anche i centimetri dell'apertura alare delle noccioline**, dei 'peanuts', quei simpaticissimi modellini ad elastico per i quali negli anni '70 fiorivano gare in tutta Italia. Dice: 'ma che c'entrano i peanuts con l'old time?' C'entrano, c'entrano.

Sono passati quarant'anni da quelle gare, con modelli che facevano 30/40" o anche un minuto, in un campetto qualsiasi e si costruivano in due o tre sere su un pianetto da 40 x 20 con un po' di listellini da 1,5 x 1,5 e 124 gocce di collante.

Erano piccole riproduzioni, con un regolamento semplicissimo, che prevedeva anche una valutazione 'a terra'. Volavano con un anello di gomma da 1x3. Erano modelli eterni: quelli qui raffigurati hanno oltre trent'anni e sono ancora in perfette condizioni di volo. Bastava una piccola documentazione ed un po' di mano leggera.



un HEINKEL 100 - V8

Ho provato. Molti non sapranno neppure dell'esistenza di questa 'categoria'. Chissà se qualcuno, incuriosito o antico reduce, mi scriverà qualcosa.

Daniele Vescovi

* 'El plan infinito'

Erano modelli eterni: quelli qui raffigurati hanno oltre trent'anni e sono ancora in perfette condizioni di volo. Bastava una piccola documentazione ed un po' di mano leggera.

Esistevano anche, e probabilmente esistono ancora, delle buone scatole di montaggio per i più pigri.

Stiamo naturalmente parlando di volo libero, ed il discorso inizia allora, visto l'andazzo attuale, a farsi difficile.



un DAVIS DA -2A, homebuilt americano

Concorso Nazionale Volo Libero

Campo Felice (AQ) - 29/30 agosto 2015

Gara positiva come luogo, condizioni atmosferiche. Ottima la logistica.

Purtroppo, come da tempo constatato, i volo-liberisti sono molto pochi, ed una gara di solo volo libero non è mai positiva.

Iscritti, solo sei concorrenti, più un settimo non iscritto perché solo nella categoria motomodelli.

Vi sono stati quattro concorrenti della categoria veleggiatori ed altrettanti nella categoria elastico.

Proporrei che nel volo libero si aggiungessero anche le categorie FAI vecchia maniera, dove vi sono ancora modelli in giro non adeguati alla nuova FAI



L'unica foto giunta da Campo Felice: niente modelli, ma Sagnotti, Gazzea e Santoni con le loro coppe.

Classifiche:

Cat. OTV

1° Marco Cancelli	BG 44	86	58	36	180
2° Curzio Santoni	Lulù	46	22	81	159
3° Maurizio Sagnotti	Pinguino	27	55	68	150
4° Giancarlo Wessely	Lulù	35	0	0	35

Cat. OTE

1° Gianluigi Gazzea	Senator	45	67	86	198
2° Curzio Santoni	Senator	35	52	36	123
3° Maurizio Sagnotti	Old Reliable	8	13	15	37
4° Eros Cavallaro	Flic-Floc	0	0	0	8

Nota positiva: ho conosciuto il presidente del consorzio di una serie di alberghi e strutture ricettive per promozione turistica, con il quale si è parlato di possibilità, sia organizzativa, con programmazione pubblicitaria che turistica con alloggi e visite turistiche. Cosa interessante, anche con possibilità di eventuali europei.

Gaetano Fratini

TROFEO FRANK EHLING 2015

Gara Postale Internazionale per modelli 1/2 A Texaco.

La squadra di SAM 2001 vince ancora una volta il Trofeo EHLING!

“Questo matrimonio non s’ha da fare!?”; proprio questa famosissima frase dei Pro-messi Sposi mi era venuta in mente la mattina fissata per il secondo ed ultimo raduno fissato per i lanci di partecipazione della squadra della SAM 2001 per l’edizione 201-5. E proprio nel momento che ho visto il modello di Andrea Cassinis schiantarsi in decollo a pochi metri da lui subito dopo essere stato lanciato, piantandosi dritto di muso con una perfetta traiettoria circolare. A farlo volutamente non sarebbe venuto così bene! E pensare che aveva fatto un volo di prova pochi minuti prima proprio per controllare la riparazione fatta alla coda del modello, tenuta da una bendatura di nastro isolante, dopo essere stata tranciata dallo sportello della macchina, che si era chiuso improvvisamente mentre lo stava scaricando.

Brutta giornata,



porco cane. Siamo ospiti del Club Pallini di Fiano Romano e tutti i soci sanno che ci siamo noi, la squadra della SAM 200-1, che si appresta difendere il Trofeo vinto nella precedente edizione, ed è inutile dire che si aspettano qualcosa da noi.

Alla chiamata si sono presentati in diversi; Andrea Cassinis, Eros Cavallaro, Maurizio Sagnotti, Silvano Lustrati, Giuseppe Moschini, Antonio Riccardelli, Mario Maesano,

Massimo Pompei, Giancarlo Wessely e me. Tutti ben motivati a lottare, anche contro la sorte. Già il primo incontro, fissato per l'11 Ottobre era stato rimandato a causa della impraticabilità della pista per le forti piogge che avevano allagato anche la campagna circostante. Sono circa le 11 e comunico che i lanci



sono aperti. Pompei, per fortuna, non ha alcun problema ed il suo Kerswap se la cava proprio bene. Wessely ed il suo Diamond Demon si difendono bene, anche se il suo Cox dimostra i problemi legati ad una certa età e più di tanto non gli possiamo chiedere. Giuseppe Moschini, invece, ha una serie di problemi che non vi dico. Ha portato due mo-

delli, ma uno ha il Cox che non ne vuole sapere di girare dal momento che ha deciso di iniziare i lanci di gara, nonostante fosse andato benissimo durante il riscaldamento pre-lanci ed avesse girato per quasi 4 minuti senza perdere un colpo. Dopo vari inutili tentativi di far stare in moto il Cox, decide di prendere l'altro modello; peggio che andar di notte!



La radio non funziona a causa di una saldatura saltata sul riduttore di tensione per batterie Li-Po. “Che ne dici Giuseppe se ti do le mie batterie?” gli dico, ma mi risponde che non entrano in fusoliera. Vedo che Beppe si sta agitando e mi dice” Passerò questo motore sull’altro modello; dammi qualche decina di minuti.” Intanto i lanci di Pompei, Sagnotti e Wessely, gli unici senza problemi, proseguono tra chiacchiere, dolcetti e caffè forniti dai soci del club che ci ospita.



Dopo un po’ ritorna Moschini e mi dice, con lo sguardo tendenzialmente disperato, che ha problemi con la sua 2,4; non funziona e non capisce perché. In effetti vedo che i comandi funzionano a tratti e senza una apparente causa. Non è proprio il caso che Giuseppe usi quella radio per mandare in volo il modello. Mi offro di dargli una mia radio, tolta da un altro modello, Giuseppe accetta e gli dico “E’ una 40.685; ma tanto non ci sono problemi di interferenze. Ho controllato”. Speriamo vada bene, continuo a ripetermi, perché succede di tutto. Alzando lo sguardo vedo, al parcheggio, Lustrati seduto su una seggiola con in mano la fusoliera del suo AL.MO 7, armeggiare intorno al motore. Visto l’ora mi preoccupa, perché non aveva ancora montato ali e profondità: mi avvicino per chiedere lumi.

Place	Chapter	Club/Location	Country	Score
1	2001	Fiano Romano, near Rome	ITALY	5287
2	114	Hummel/Works field-Germantown, SW Ohio	USA	4885
3	40	Wake Signal-Marin County-California	USA	4858
4	78/95	Mikulovice Airport, Trebic, Zatecany	CZECH REPUBLIC	4597
5	1788	Gratton Field, Calvert via Rosewood, Queensland	AUSTRALIA	4034
6	51	Davis, California	USA	3810
7	43	Spring Field, Nashville, TN	USA	3623
8	27	Marin County - California	USA	3228
9	1953	Baradero Aero Club- Baradero	ARGENTINA	3122
10	119	Mocenok near Nitra	SLOVAKIA	1072

“Non posso volare. Il motore non ne vuole sapere di stare in moto decentemente. Io l’ho pulito ma, rimontandolo, devo aver rimontato il pistone al contrario e, siccome è un motore vecchio, evidentemente era ovalizzato ed ora non lavora bene”. Bene; Abbiamo finito? Cosa deve succedere di altro? Comincio a credere veramente che le cose andranno a finire con un buco nell’acqua. Meno male che l’Amico Maggi si met-

te a parlare con Silvano e lo convince a tentare, comunque, di trovare una soluzione al problema. Li lascio, disperato, a discutere di tolleranze, pistoni e cilindri e mi avvio

verso la pista, dove Moschini, montata la nuova radio, si prepara al decollo con il suo modello. Meno male che le cose si stanno mettendo per il verso giusto, penso mentre vedo decolla-



Contestant	Model	Flight 1	Flight 2	Flight 3	Best 2 of 3	Team Score
Eros Cavallaro	Tomboy	900	900	0	1800	1800
Curzio Santoni	Sinè 1946	644	862	900	1762	1762
Silvano Lustrati	AL.MO 7	825	0	900	1725	1725
Massimo Pompei	Kerswap	521	900	730	1630	
Antonio Riccardelli	Kerswap	425	390	405	830	
Mario Maesano	Mini Mercury	370	375	310	745	
Maurizio Sagnotti	M.G. 2	305	255	0	560	
G.C. Wessely	D.Demon	202	214		416	
					Team Score	5287

i risultati dei concorrenti di SAM 2001



re il suo Pilade. Rinfrancato mi volto per andare a vedere che combina Lustrati quando sento Giuseppe che dice: "La radio, non risponde la radio!!" Non è possibile, allora c'è un disegno divino che ha stabilito che mi venga un travaso di bile! Guardo Giuseppe negli occhi e, con un'espressione tra l'incredulo ed il disperato, mi dice che non capisce perché la radio non gli ha risposto più ed il modello è caduto nel campo in fondo alla pista. Sinceramente non so cosa dire nemmeno io, dato che la radio che gli avevo prestato aveva funzionato benissimo sul mio modello provato proprio qualche ora prima. Poi il suo sguardo cambia e mi dice: "Ti chiedo scusa, ma mi sono dimenticato di alzare



Maesano e il Mini Mercury

l'antenna della trasmittente; pensavo di avere una 2,4 ed invece la tua era una 40 mhz, vero?" Succede Giuseppe, non ti preoccupare. Per fortuna gli sforzi di Maggi e di Lustrati danno i primi frutti, ed il motore comincia a girare, non al meglio, ma gira. Merito anche della mia miscela che sembra essere miracolosa (è una semplice 80/20 con ricino). Comunque Lustrati sfiora il pieno al primo volo, e la cosa mi rende euforico. Visto che sono le 11,30 esorto Cavallaro ad iniziare i lanci con il suo Tomboy. Meno male che l'ho fatto perché Eros inanella due pieni che fanno schizzare il punteggio della nostra squadra decisamente in

alto. Peccato che, preso dalla comprensibile euforia, Eros si getti in un terzo lancio che, purtroppo, finisce male perché il modello viene trascinato via da una termica che lo porta troppo sottovento e non riesce più a rientrare in pista, con perdita del modello, purtroppo non più ritrovato. Meno male che è finito tutto bene, non ci speravo proprio ed anche con un ottimo risultato, il migliore di tutti; davvero impensabile qualche ora prima. Per la classifica vi lascio al seguito dell'articolo, ma lasciatemi ringraziare tutti i componenti della squadra della SAM2001 per quanto hanno fatto per arrivare a vincere, per il secondo anno di seguito, il Trofeo Ehling, cosa riuscita solo a pochissime SAM.

Grazie a tutti e, mi raccomando, tirate fuori i Cox!



il Kerswap di Riccardelli

Curzio Santoni



GARA MALPENSA 18.10.2015 – VVC - GIP46 – Trofeo G.20

Questa gara non era nel calendario 2015 di SAM2001 L'Aquilone. Il pensoso amico Giancarlo Martini, segretario del gruppo Racing Club di Milano che gestisce per conto della FIAM la pista di Malpensa VVC a metà settembre a Lugo ci disse che stava decidendo.

L'annullamento della gara che avrebbe dovuto svolgersi a Chiasiellis dopo un precedente rinvio ha dato al gruppetto di assidui frequentatori e manutentori di questa bella pista del vincolato nella Brughiera di Somma Lombardo, Alessandro Beia, Carlo Casale, Enrico Macchi, Manfredi Muzio, Marco Zambrelli e al sottoscritto la spinta per organizzare questa gara sotto le insegne del Racing Club Milano appunto che ha fornito un gazebo ed altri accessori necessari. La vicina Vollandia ci ha dato alcuni tavoli e panche.

E' ben noto che l'età media dei concorrenti è



un GIP 46 carburato dal Muzio



Salvi Angeloni col velocità aiutato da Stefano Zanin

ed abbiamo avuto anche un poco di sole. Una dozzina i concorrenti nel GIP 46 e mezza dozzina nel G.20 seppur numericamente quasi il doppio di quelli presenti alla prima gara di Sassuolo denotano una crisi della formula in essere. Speriamo con un impegno comune di riuscire a modificare le cose nel prossimo anno.

Gradita la presenza del gruppetto di Trevisani, Stefano Zanin, Mauro Giroto e Renato Durigon del Grup-



Mauro Giroto, Renato Durigon e Franco Amodio

po *Hangar 82* che hanno anche concorso con il Racing Club ai graditi premi. Stefano ha anche portato il suo pulsoreattore da esibizione (lo Skyhawk) che ha volato nell'intervallo, dopo un graditissimo intermezzo con panini, formaggi, salumi e buon vino sia bianco che rosso offerti dai locali, dal Racing e dai Trevisani dei quali è stato anche annientato un grosso ed ottimo salame ed il pane casareccio.



il gruppo dei partecipanti

Servono alcune modifiche al regolamento ma soprattutto un calendario “certo” con almeno tre o quattro settimane di intervallo fra le varie gare. I voli si sono svolti con regolarità con la direzione di Aldo Cantelli coadiuvato da Enrico Macchi per il cronometraggio; non c’era invece Giorgio Fabbri, reduce da fastidiosi guai motori.

Nel GIP46 ha vinto meritamente Mauro Giroto con un ottimo secondo lancio, seguito da Manfredi Muzio e Salvi Angeloni. Un poco sotto tono gli altri causa una scarsa preparazione. Franco Amodio, che ci ha fatto l’onore di venire da Roma, con grande senso sportivo, ha pagato lo scotto della prima gara ... ovvio nel GIP46, abbiamo rivisto con piacere anche Roberto Cereda, ottimo teamraciaro degli anni '60 che ha pilotato con grande sicurezza pur dopo circa 40 anni di stop. Entrambi però hanno espresso la voglia di fare meglio il prossimo anno.

Class. GIP 46

vel. Km/h

1° Mauro Giroto	25.00	23.67*	152,091
2° Manfredi Muzio	25.91*	=	138,942
3° Salvi Angeloni	26.34*	30.15	136,674
4° Stefano Zanin	28.40*	29.59	126,760
5° Alessandro Beia	28.63*	29.75	125,742
6° Renato Durigon	28.65*	=	125,654
7° Roberto Cereda	30.66*	31.62	117,417
8° Carlo Casale	31.28*	32.27	115,089
9° Stefano Pagani	31.50*	31.50	114,286
10° Franco Amodio	39.13	36.50*	98,630
11° Franco Garzonio	=	=	=

Class. Trofeo G20

vel. Km/h

1° Piero Muzio	24.59*	28.25	146,400
2° Salvi Angeloni	25.75*	26.63	139,805
3° Mauro Giroto	28.44	27.28*	131,964
4° Stefano Zanin	29.90	29.19*	123,330
5° Franco Garzonio	39,41	=	81,847

**Piero Muzio col GIP
46 del fratello Man-
fredi; all'avviatore,
Franco Amodio.**



Nel Trofeo G.20 ho udito qualche pungente considerazione su un presunto errore di cronometraggio a Lugo nel mio volo vincente, che sarebbe avvalorato dalle prestazioni di Malpensa. In verità pensavo che potevo fare meglio di Lugo, anche se le condizioni non erano ottime. Invece l'intera base con il dolly ben attaccato al modello nel primo lancio che mi è valso comunque la vittoria e un quasi comico doppio ingrassamento di spillo al secondo causato dallo spruzzino dei trevisani, datomi da Renato Durigon, ma che conteneva la miscela ... del pulsogetto, provocava un volo grasso ai limiti del sostentamento.

Premi per tutti e un arrivederci al 2016 dopo una bella giornata aeromodellistica con i vincolati.

Piero Muzio

TROFEO CIVY BOY - Terza prova

Ferrara, 8 novembre 2015

Disappunti

Ed eccoci alla prova finale del Trofeo Civy-Boy. Il titolo di questa cronachetta non vuole essere una lamentazione, ormai si sa che viviamo in un'epoca conflittuale, lo sono anche le evasioni come questa. Ebbene, il mio disappunto privato comincia subito, al primo lancio; non è colpa di nessuno: nella bassa padana il cielo è quasi sempre bianco e torbido e i Civy-Boy vi si perdono in altezza che è un piacere, tant'è che anche qualcun altro seguirà il mio esempio.

Però, restare a piedi subito al primo lancio è una bella seccatura ... ma per fortuna esistono gli amici, Mauro Minarelli nella fattispecie! Memore di quei bei giorni passati dentro alle piste da velocità, forse Dovete sapere che negli anni 70, quando eravamo allievi di Amato Prati indimenticabile, facevamo i velocità seconda serie. Amato ci aveva dato un tubo a risonanza miracoloso, e io avevo diagrammato, per intonarlo, sia il mio G21 che il suo, limando a mano la luce di scarico. Se non ché il suo, forse per virtù pregresse, andava un poco più forte. Ma il tubo era unico, e ad ogni lancio dovevamo smontarlo e scambiarcelo. Così diventammo la disperazione degli altri, si faceva regolarmente Mauro il primo, e io il secondo. Poi la pacchia finì, quando vennero fuori i tre luci.

Dunque Mauro mi si palesa con un bel Civy-Boy nuovo di palino, ed io posso continuare la gara, la mia acidità di stomaco si attenua immediatamente. La gara si snoda bella e regolare, la visibilità migliora un poco, e col calduccio cominciano a fioccare i pieni. Soprattutto quelli di Matteo Monti, il solito figlio d'arte disperazione dei ferraresi: dopo il fuori campo del primo lancio, non esita a iscrivere un altro modello, con cui ingrana una filza di 4 pieni quattro, aggiudicandosi anche questa Gara.

Devo dire però che anche gli ... Estensi stanno maturando, come è ben visibile dalla classifica allegata.



Lolli (3°), Trevisani (2°) e Monti (1°)

Un piccolo disappunto chiude però la bella mattinata, divenuta soleggiata e tiepida. Si tirano fuori le vettovaglie e le bevande per un pic-nic sul campo, qualcuno aveva portato qualcosa ... ma il grosso dei concorrenti locali preferisce tornarsene a casa, ad onorare le virtù familiari. Buono però per i pochi rimasti, che si attardano in crapule fino al pomeriggio, fra abbuffi, bevute, e amarcord! Del resto non siamo noi, mediamente, degli Old Timer un po' nostalgici?

Fra i fumi incrociati del Sangiovese e del Lambrusco, visti i modelli che continuano a perdersi, riemerge la proposta

assennata e guastafeste di portare da 3 a 2 cc il serbatoio, fortemente osteggiata dai conservatori.

AI POSTERI L' ARDUA SENTENZA !?!

Mario Rocca

La classifica

		1°	2°	3°	4°	5°	Totale
1°	Matteo Monti 2	600	600	600	600	0	2400
2°	Luca Trevisani	571	547	600	546	0	2264
3°	Stefano Lolli	457	489	556	510	457	2012
4°	Roberto Grassi	539	541	600	0	469	1949
5°	Ruggero Pasqualini	520	540	340	469	0	1869
6°	Mario Rocca 2	324	485	325	361	0	1495
7°	Marco Gianati	327	376	331	311	398	1432
8°	Dario Mascellani	1	51	380	424	356	1211
9°	Mauro Minarelli 2	432	390	0	0	0	822
10°	Gianni Borsetti	440	369	0	0	0	809
11°	Mario Carletti	313	0	270	12	154	749
12°	Walter Gianati	10	52	271	43	240	606
n.c.	Mario Rocca 1	0	0	0	0	0	0
n.c.	Mauro Minarelli 1	0	0	0	0	0	0
n.c.	Matteo Monti 1	0	0	0	0	0	0



GRAN PRIX DELL'ETNA

Ramacca (CT) 5/6 dicembre 2015

Di questa gara pubblicheremo sul prossimo numero un ricco servizio, con le classifiche complete ed una vasta documentazione fotografica. Abbiamo ricevuto il materiale quando il giornale era già chiuso, e dobbiamo limitarci a segnalare che la gara ha avuto un grande successo, si è svolta in condizioni meteo ottime ed ha visto la presenza di oltre 50 concorrenti.



GRAN PRIX DELL'ETNA 2015
5 e 6 Dicembre
Campo Volo
Aviosuperficie C.da Margherita
Ramacca (CT)
37° 23' 26" N 14° 37' 13" E
Manifestazione di aviosportellismo storico riservata agli italiani

OTVR Motomodelli con apertura 2,50
OTMR Motomodelli con motore biplano ante 1936
TEXACO Motomodelli con motore ginepro moderno
1/2 A TEXACO Motomodelli con motore Cox
1/2 OT ELETTRICI Motomodelli con motore Speed 400
OT ELETTRICI Motomodelli con motore Brushless

Le iscrizioni dovranno pervenire attraverso la Scheda di Partecipazione entro e non oltre il 26 Novembre 2015 per email a
Carlo Miroli - carlo@otv.it

Per le condizioni di vendita e il regolamento della gara, visitate il sito www.otv.it e la pagina Facebook www.facebook.com/otv.it.
Motomodelli con motore ginepro moderno: Motomodelli con motore ginepro moderno con apertura 2,50 e 3,00.
Motomodelli con motore ginepro moderno: Motomodelli con motore ginepro moderno con apertura 2,50 e 3,00.



il magnifico campo di gara di Ramacca

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

16/17 Gen	Roma	Cena degli amici - Assemblea generale	P. Montesi	348-7324797
7 Feb	Zanica BG	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
19 Mar\	Modena	Raduno motori Amato Prati	T. Bortolai	347-0756660
8 Mag	Modena	GIP 46	M. Castagnetti	335-6227865
21/22 Mag	Verona	Model Expo Italy	G. Carbini	0424-35058
11/12 Giu	Ozzano Emilia BO	Mostra scambio		
18/19 Giu	Chiasiellis UD	GIP 46	M. Girotto	335-1318415
10 Lug.	Lugo RA	Raduno VVC, Vel OT e GIP-46	L. Lanzoni	368-607198
11 Set	Chiasiellis UD	GIP 46	M. Girotto	335-1318415

AVVERTENZA

Allo scopo di cercare di limitare i problemi di sovrapposizione di date che nel passato hanno creato non pochi problemi, gli organizzatori di gare e raduni devono comunicare le loro intenzioni al Consigliere Direttore Tecnico Vincenzo Canestraro. Non saranno più accettate locandine o altre comunicazioni inviate, come nel passato, direttamente al segretario o al redattore dell'Aquilone

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

ISTRUZIONI PER L'USO

Per l'iscrizione: Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 *Pagabili tramite:*
Carta PostePay n.: 5333 1710 0243 0292 - C.F. CRBGPP40E31B745Y
Bonifico su IBAN: IT27 V 07601 05138 2540 9275 4095
Paypal sulla casella e-mail: 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.

28 FEBBRAIO 1947

L. 50

ANNO III

L'AVIAZIONE POPOLARE

RIVISTA QUINDICINALE DI AEROMODELLISMO, VOLO A MOTORE, VOLO A VELA



**l'Aviazione Popolare del febbraio 1947
il GIGLIO montato sul PR 38 di Renzo Pavanello**