

L'ALILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 104

Marzo - Aprile 2020



**Dettaglio dei piani
di coda del veleg-
giatore di Varetto**



L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: www.sam2001.it

CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente:

Francesco Posa

Via Cannaruto, 6
70124 Bari
Tel. 080-5013141
Cell. 338-5642501
E-mail: gdf.posa@alice.it

-V.Presidente:

Curzio Santoni

Via Zanetta, 118/2/11
00143 Roma
Tel. 06-5193281 - 2754882
Cell. 339-1165277
E-mail: cusanton@tin.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 Quaglieri

Viale Napoli, 162
03100 Frosinone
Tel. 06-82002026
Cell. 338-9636660
E-mail: qpierangelo@yahoo.it

-Dir. Tecnico:

Gaetano Fratini

Via Colle Rotondo, 44
66100 Chieti
Tel.
Cell. 388-1963635
E-mail: fratantino@yahoo.it

Presidente em.:

Paolo Montesi

Via della Piramide Cestia, 1/b
00153 Roma
Tel. 06-5780422 - 06-5783708
Cell. 348-7324797
E-mail: p.montesi.gb@tiscali.it

In redazione:

Marcello Zunica

Via Palermo, 7
35142 Padova PD
Tel 049 651134
Cell 333-9155550
E-mail: marzu aercad@alice.it

In redazione:

Giuseppe Càrbini (Vedi sopra)

Sezione Tecnica:

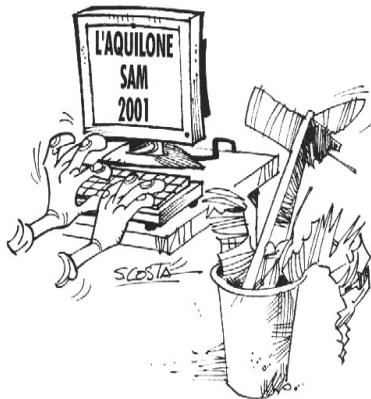
Giacomo Mauro

Via G Venezian, 10
98122 Messina ME
Tel 090 662038
E-mail: giacomo mauro@virgilio.it

SOMMARIO

- Dalla Redazione	<i>M. Zunica</i>	"	1
- La penna al Segretario	<i>P. Càrbini</i>	"	2
- Fidia Piattelli ing. e artista	<i>A. Riatti</i>	"	3
- Un modello bello e sfortunato	<i>G. Mauro</i>	"	4
- Il modello M.28 di Luigi Raggi	<i>G. Mascherpa</i>	"	10
- Lo spark 10cc di Igino Maina	<i>G. Mauro</i>	"	14
- Aeromodellismo stag. di vita	<i>C. Frau</i>	"	18
- Il G.R.72 di N. Ridenti	<i>L. Zezza</i>	"	26
- Mino De Felice	<i>G. Posa</i>	"	28

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da G. Mauro, A. Riatti, G. Mascherpa, C. Frau, L. Zezza, M. De Felice, F. Posa



Nella prima di copertina "Dettaglio dei piani di coda del veleggiatore di Varetto".

Nella quarta di copertina "La ricerca del silenzio".

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

DALLA REDAZIONE

So che a questo numero resterò particolarmente legato: sia perché tutti i contributi riportano agli anni di fine della guerra, sia perché i nomi di chi non ho conosciuto personalmente, mi erano noti per la loro fertile attività che seguivo sulle pagine di zio Falcone. Con altri ho partecipato a varie manifestazioni e nei momenti di pausa o durante gli spostamenti gli argomenti di conversazione erano sempre gli stessi e vertevano solo sull'aeromodellismo.

Alla vigilia dei miei 90 anni, quei ricordi non sono svaniti, anzi restano vivi e lucidi e, seppure avvolti da una certa malinconia, generano sempre commozione e partecipazione. Sorrido davanti alle immagini di quei gruppi seduti su un prato, su uno scialino o su un treno affollato che addentavano avidamente grandi panini con poco companatico. Mi dispiace di non aver realizzato il modello di Raggi o quello a tubo di Frau che avevano in comune il problema dei "lilleri" per acquistare un 2cc, sia pure usato. Così a parte i disegni ormai più o meno dispersi, ricompare molto spesso tra le mie tante cose il tubo che ripongo sempre in angoli diversi.

Una volta tanto mi rivolgo ai miei giovani e meno giovani amici compiaciuto perché da tempo non mi arrivavano scritti riferiti a cose di SAM, sentite da molto giovane quando cercavo di rincorrere quei campioni che si potevano dedicare con costanza a questa attività. Ci sono stati però anche per me "momenti di gloria" con i CH e ne conservo tutti gli innumerevoli trofei. Poi, forse troppo presto, sono stato assorbito da altre incombenze.

Mentre scrivo penso alla SAM con rammarico.

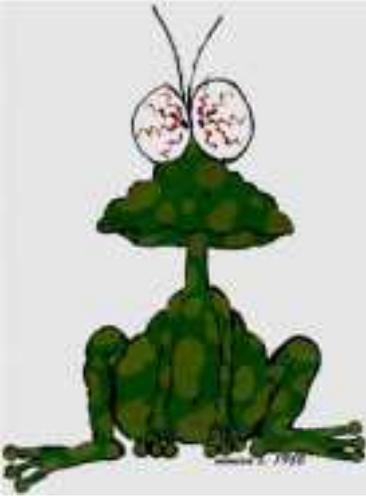
Il volo libero mi è mancato molto e guardo esterrefatto quei "così" prefabbricati, costosi anche se molto belli o quei "così" che di passato, di storia, sanno ben poco.

Fortunatamente il mio spazio è finito, bene! Altrimenti ... !?

Ciao a tutti!

Marcello ZUNICA

LA PENNA AL SEGRETARIO



A Ugo Passanisi avevo telefonato il 19 febbraio per fargli gli auguri per il suo novantesimo compleanno, per comunicargli la nomina a socio onorario e che avrebbe ricevuto il diploma di nomina. Sapevo che era appena stato dimesso dall'ospedale e mi disse che non si sentiva ancora bene e di essere preoccupato per il futuro. A fine marzo ricevetti la notizia che in un quotidiano di Augusta era stata pubblicata la notizia della sua scomparsa.

Nel frattempo le poste mi avevano restituito il pacchetto col suo diploma non consegnato per errato indirizzo. Strano: era sem-

pre l'indirizzo a cui gli erano sempre arrivate le copie del nostro Aquilone.

Mistero.

Chi era Ugo Passanisi? Uno dei tanti italiani residenti in Libia cacciati da Gheddafi nel 1970. Aeromodellista fin da bambino, aveva riunito attorno a se tutti gli altri appassionati della zona. Molti di loro sono o sono stati nostri soci.

Tracce della sua attività si trovano in lettere ed articoli pubblicati su l'Aquilone e su l'Ala. Ne ricordo una in cui lamentava le difficoltà per ricevere il materiale modellistico e le riviste a cui era abbonato dall'Italia.

La foto, di qualche anno fa, credo sia stata ripresa in occasione della presentazione del suo libro: "Noi, quelli della quarta sponda", scritto per ricordare l'epopea degli italiani di Libia



Viviamo in un periodo veramente strano e la nostra vita ne risente pesantemente. Sospesa fino a chissà quando l'attività volatoria, passiamo il tempo nella costruzione di modelli o nell'esplorazione dei nostri archivi riscoprendo magari cose dimenticate da tempo.

A parte un unico caso risoltosi fortunatamente in breve tempo, mi auguro che nessun altro di voi e dei vostri familiari sia stato o venga colpito da questo stram.....tto male.

A chi ancora non si è ricordato del mancato rinnovo, dico che questo è l'ultimo Aquilone che riceverà.

Pino Càrbini

Fidia PIATTELLI - *ingegnere ed artista*



Pensavamo di conoscere l' Ing. Fidia Piattelli e le attività svolte nella sua breve vita ma si aggiungono nuovi ed interessanti momenti creativi. Un pannello realizzato negli anni '50 è ora esposto nell' Art Institute di Chicago.

Ma anche il legno affascina il giovane Fidia che realizza negli anni '30, per la nipote Daniela, i pannelli in legno della sua culla e che abbiamo avuto l'opportunità di vedere nella sua casa romana.

Per onorare la sua memoria e l'attività svolta a Reggio Emilia negli anni '30 come fondatore e Direttore della Scuola di Aeromodellismo e grazie alla collaborazione di Pino Càrbini è stato realizzato da Lino Terzi in le-

gno di Cirmolo della Val di Fassa un piccolo modello dell' idrovolante Lupus.2 mentre rimaniamo in attesa che Gabriele Losi, che già aveva realizzato il velleggiatore AP-13 termini la versione volante dell' idro.

Adriano Riatti



UN MODELLO BELLO E SFORTUNATO

Per il Concorso Nazionale del 1940 Stelio Frati, non ancora laureato in ingegneria ma ancora solo brillante aeromodellista, progetta e costruisce un modello apposito.

L'immagine è saltata fuori da un numero dell'Aquilone dell'autunno del 40 che, in mezzo a molti altri, avevo avuto modo di comprare a Roma sulle bancarelle di Porta Portese, verso la metà degli anni 80.

Come sempre la qualità è allineata agli standard di stampa di quegli anni quindi è più quello che bisogna indovinare delle forme del modello che quello che si distingue con gli occhi.

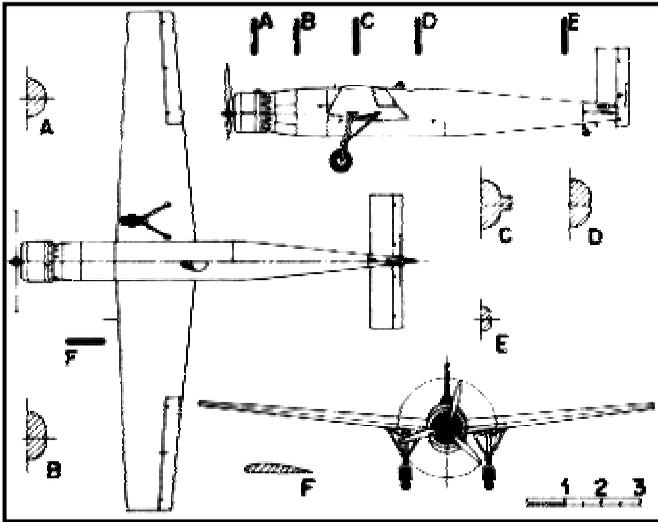
La didascalia, al solito, è stringata ma, in compenso, si possono apprezzare le belle linee con fusoliera che si raccorda all'ala con elegante karman. Complessivamente parrebbe che la lezione del MOVO M18 del suo amico Ermenegildo

Preti fosse stata bene interiorizzata se non ancora superata. In ogni caso si può già intravedere la "mano" di quello che fu poi il progettista del bellissimo "Falco"

Questa immagine fu scansionata e, poi, per molti anni è rimasta sul disco rigido di un calcolatore in attesa di saperne di più. Nelle successive annate dell'aquilone non sono mai riuscito a trovare traccia del modello e me lo spiegai col fatto che, subito dopo, Stelio Frati avesse lasciato l'aeromodellismo attivo per dedicarsi alla sua carriera di progettista aeronautico. A dire il vero il "bacillus modellisticus" doveva avere radici profonde se, a sua firma, compare un antenato dei moderni droni progettato e costruito fra il 1941 ed il 1943.

L'immagine è orrida ma è tutto quello che sopravvive di questo drone da bombardamento radiocoman-





L'immagine è orrida ma è quello che sopravvive di questo drone

dato del giovanissimo Ing. Stelio Frati. Si chiamava AL12 ed era concepito per "Assalto Radioguidato".

Ne furono costruiti 5 esemplari e due volarono con un pilota che provvedeva al decollo per poi lanciarsi col paracadute. Il radiocomando era costruito dalla Allocchio Bacchini ed aveva dimostrato discreta affidabilità. Dovevano servire ad intercettare le navi alleate che spadroneggiavano nel Mediterraneo ma non ebbero mai un uso operativo.

Occorreva un fatto nuovo per scoprire qualcosa di più su quel remoto modello. Poi, nel 1994, ebbi modo di contattare l'Ing. Edgardo Ciani. In effetti fu, soprattutto, una conoscenza epistolare (cose d'altri tempi) ma molto proficua. Lui non era esattamente coetaneo dei tre alfieri della MOVO (Ing. Stelio Frati, Ermenegildo Preti e della Torre) ma li aveva conosciuti tutti molto bene

sia dentro il CAM di via del Conservatorio a Milano (le cui vicende andrebbero meglio conosciute per la loro importanza per la storia dell'aeromodellismo nazionale), che professionalmente.

La storia che mi raccontò però risale alla primavera del 2006 quando Ninetto Ridenti si recò a Milano per incontrare Stelio Frati. Data la sua presenza in città ebbi modo di arrangiargli un in-

contro anche con l'Ing. Ciani il quale consegnò a Ninetto un cofanetto di legno con dentro un brutto motore spark da 10 cc corredato di candela BB e bobina MOVO, un paio di ruttori artigianali, un piccolo motore diesel ed un modello di legno da fusione per un altro diesel un poco più grosso. Il materiale arrivò a Roma a casa da Ninetto e, dato che frequentavo Roma per lavoro con grande assiduità, presto fui in grado di esaminarlo.

L'Ing. Ciani mi aveva trasmesso quel materiale, lacerti del suo passato di aeromodellista, perché avesse una possibilità di sopravvivenza. A Ninetto raccontò che il motore, un Giglio 10 cc del 1939, lo aveva comprato verso la fine del 1941 direttamente da Stelio Frati che, ormai impegnato con l'aeronautica in "grande" dismetteva le sue cose modellistiche.

Disse che proprio quel motore, ancora giovane e luccicante, aveva motorizzato il modello con cui Stelio Frati aveva vinto il CN del 1940. Lo aveva comprato in condizioni non eccelse ma intero e funzionante e poi, l'intensa attività di volo (ed era il volo libero in cui modelli e motori correvano i più grandi rischi) avevano consunto il ruttore originale e sfranto la fusione originale. Questa era stata poi sostituita da un bravo artigiano che non era un buon fonditore.

Le condizioni dell'oggetto ricevuto, nella sua scatola di legno originale Giglio, erano tali che Ninetto vergognandosi a consegnarmi un cimelio così malridotto decise di provvedere prima al suo integrale restauro nonostante le mie fidejussioni che un motore ridotto in quello stato da una lunga ed onorevole "attività di servizio" era stato ormai "nobilitato". I miei argomenti non ebbero presa e Ninetto costruì, nell'immediato, un modello da fonderia copiando uno dei suoi esemplari di Giglio 10 e fece poi fondere alcuni carter grezzi. Per le lavorazioni successive mi intimò di costruire due forchette di acciaio in modo da potere "prendere" il carter (è bello grosso quindi del tutto fuori misura rispetto agli attrezzi di cui disponeva al momento) sul mandrino del suo tornio cosa che ho fatto nel più breve tempo possibile.

I grossi pezzi di ferro dell'immagine sono le due forchette che costruì a richiesta di Ninetto. Sono oggetti da fabbro ferraio ma sono diritti e consentono un accettabile grado di ortogonalità delle lavorazioni sul carter. Si noti lo stato del tubo

di venturi originale, del ruttore e del carter scolpito sull'esterno con la lima.

Alla MOVÒ le cose le facevano proprio bene. Il motore era morto per usura ma la bobina del 1940 è ancora perfettamente efficiente.



Le due forchette che costruì a richiesta di Ninetto

Entro pochi mesi il motore era stato perfettamente resuscitato, pure messo in moto e transitato, infine, nelle mie mani.

Questo è il Giglio 10 che "rimette in bella" il motore che fu di Stelio



Frati e fu consumato dall'attività di volo fra le mani di Ed-

la bobina del 1940 è ancora perfettamente efficiente



guardo Ciani. Si noti che il ruttore copia lo schema di funzionamento del ruttore originale ma lo declina



cimelio di tre "grandi" del nostro aeromodellismo del passato.

Nel frattempo mi era sovvenuta la foto del bel modello di Stelio Frati quindi spedii una lettera di ringraziamento al donatore aggiungendo un'immagine del modello nella speranza di riuscire a scoprirne un po' di dettagli. Già che c'ero, avevo in-



Il motore era morto per usura ma, entro pochi mesi, era perfettamente resuscitato

secondo lo stile di Ninetto con un corpo assemblato per brasatura. La camma di acciaio è invece sempre l'originale. Ho il progetto del ruttore originale e sarei in grado di ricostruire un ruttore conforme all'originale ma non lo farò mai. Non avrò mai il coraggio di mettere le mani su di un

cluso anche un poco di dolci siciliani di cui sapevo quanto fosse ghiotto.

La risposta è abbastanza stringata e fu seguita da una mia cauta telefonata per cercare di comprendere meglio la vicenda, era lucidissimo ed affilato, come sempre, ma parlava con evidente fatica.

Non ebbi poi più il coraggio di
contattarlo ancora.

La lettera stringe il cuore. A suo
modo è una specie di testamento.

A Giacomo Mauro
v. C. Veneziana 10
Messina

Malnate 3.6.08

Caro Mauro,

La sua lettera del 20.5 è bella e piacevole:
grazie.

Il modello nella foto allegatami è progetto
e costruzione Stelio Frati. Nel ~~1940~~ ¹⁹⁴¹ venne, nel '40,
41 marci in una cassa dispersa in FFSS,
poi ritrovata.

Il motore minore (1 cm, mi pare) è progetto
mio, costruzione un amico bravo. Ha girato
solo al banco.

Grazie dei dolci, apprezzati da tutta la famiglia.

La mia salute sta lentamente cedendo
verso il crisantemo. 86 anni, vita interessante,
diversità anni, fortunato. Ma ora non mi
interessa più nulla

cordiali saluti

Roberto Ciari

Ciano, v. Tomale 6, 21046 Malnate VA

La storia del modello che aveva vinto il CN del 40 era ormai chiara.

Dopo il CN fu spedito nella sua cassa da trasporto per ferrovia. La cassa fu dispersa e poi ritrovata dopo diversi mesi e si era già nel 1941 ma, purtroppo, il modello era letteralmente marcito il che fa pensare che fosse stata lasciata in un deposito all'aperto. Il modello era irrecuperabile ma in qualche maniera il motore fu recuperato e rivenduto al giovane Ciani; all'epoca i motori per modellismo erano più rari dei denti di gallina quindi dovevano essere rimessi in condizione di poter funzionare e poi portati allo stremo per usura.



▲ Il carter Giglio originale del 1940

▶ Il nuovo carter Giglio appena estratto dallo stampo

Non so se questa storia minima abbia una morale. Forse serve a ricordarci che le cose che facciamo lasciano sempre delle tracce che, a distanza di anni (e dal 1940 di anni ne sono passati parecchi) consentono ad altri di schiudere uno spiraglio su quello che gli uomini sono dentro realmente.

Da ingegnere incallito e radicato in una sorta di eterno presente, confesso di arretrare un po' quando mi capita di toccare con mano cose e vicende che vengono dal passato ma che hanno mantenuto eleganza ed a suscitare interesse ancora oggi.

Messina marzo 2020

Giacomo MAURO



Il motomodello - “M-28” di Luigi RAGGI

Nel 1945 a Milano, ebbi da mio padre in dono il libro “IL MODELLO VOLANTE” di Gustavo Clerici che lessi appassionandomi all'aeromodellismo. Mi dedicai così, durante le vacanze, alla costruzione degli aeromodelli. Nel 1947 ero con i miei genitori a Robbiate, un paese di campagna tra Bergamo e Milano e frequentavo la terza media a Merate. Eravamo profughi e miracolosamente vivi da una guerra catastrofica. Trovandoci in ristrettezze economiche, costruivo aeromodelli e li vendevo a Milano nel negozio NOE' di articoli sportivi in via Manzoni.

Avevo così la possibilità di praticare la mia passione con autonomia



La nuova versione del MOVO-M28 proposta in legno balsa.

finanziaria. Leggevo MODELLISMO e nel maggio di quell'anno rimasi fulminato dalla sua copertina, disegnata dal mitico Ercole Arseni, che illustrava il motomodello MOVO-M28 in pieno volo.

Possedevo già il disegno della

MOVO che impiegava legni tradizionali mentre il progettista Luigi Raggi riproponeva questo motomodello con ampio uso del balsa e con le centine a traliccio.

Non possedevo però il suo motore MOVO-D2 molto costoso. Due anni dopo mi capitò l'occasione di acquistarlo usato da un aeromodellista di Merate, leggermente danneggiato sulle alette di raffreddamento. Nel frattempo avevo acquisito una buona manualità e solo nel 1950 potei costruire questo modello che mi piaceva particolarmente per la sua ridotta resistenza frontale con il carrello monogamba, il motore proiettato sull'ordinata parafiamma e

la superficie alare esposta totalmente al flusso d'aria.

Le centine a traliccio di balsa mi riuscirono particolarmente bene. Decorai il modello come appariva sulla copertina di MODELLISMO. Le caratteristiche erano: apertura alare 1300mm, lunghezza fusoliera 855mm, superficie portante 20,5dmq, peso modello 225g, peso motore 170g, carico alare 19,3g/dmq.

Scelsi la zona di collaudo a circa un chilometro da casa in un ampio prato circondato da profumati gelsi.

I lanci a mano mi consentirono di posizionare correttamente il baricentro e, pur valutando il rischio degli alberi anche se distanti, avviai

il motore MOVO-D2 con pochissimo carburante. Il modello salì più di quanto ritenessi e temetti seriamente l'impatto con gli alberi; invece percorse cerchi molto larghi rasentando gli alberi ed atterrò dolcemente nel prato. La mia gioia era alle stelle ma non osai altri lanci in quel sito.

Mi recai qualche giorno dopo all'aeroporto di Orio al Serio e lo rimisi in volo con più carburante. Il motomodello salì ripidamente in quota e, all'arresto del motore, si pose senza oscillazioni in lunga planata. Il vento lo condusse nel recinto militare degli Spitfire. Il modello mi venne sequestrato. Mi disperai e mi venne restituito danneggiato da un comandante dopo un solenne cazziatone.

Riparai il modello e non lo misi in vendita. Inevitabilmente confidai la mia passione per l'aeromodellismo



Dopo qualche tentativo, il motore ora gira e sto regolando la giusta carburazione.

in un tema nel terzo anno dell'Istituto Tecnico Industriale "ESPERIA" di Bergamo e l'insegnante di lettere volle assistere ad una mia prova di volo sul campo di Orio al Serio. Una

domenica mattina si radunarono su quel campo, la professoressa con marito, figlio e numerosi miei compagni.

Misi in volo il MOVO-M28 in modo che il vento non lo conducesse sul campo degli SPITFIRE. Feci numerosi lanci e tutti perfetti suscitando ammirazione dei convenuti.

Acquisii prestigio anche dai miei compagni più scettici non presenti alla prova di volo.

Durante le vacanze mi recai sul campo di Orio al Serio sia per provare la mia produzione di modelli per la vendita che per riprovare il piacere del volo del MOVO-M28.

Incontrai su quel campo l'aeromodellista Colombo, di cui non ricordo il nome, che rimase ammirato sia dal volo che dalla costruzione del mio motomodello. Avevo separato le due semiali per il trasporto mentre nell'originale erano unite.

Tra le radici delle semiali erano visibili le tralicciature delle centine che impressionarono Colombo.

Quell'aeromodellista bergamasco si offrì di venirmi a prendere in bicicletta alla stazione di Bergamo per condurmi sul campo di Orio. Vi immaginate Colombo in bici con Guido in canna e il pacco del MOVO-M28 sotto al mio braccio? Facemmo pure questo!

Il tempo inesorabile mi condusse nel 1952 all'ambito diploma, al trasferimento nella mia Liguria, al lavoro in una fabbrica di macchine elettriche statiche a Camogli, al matrimonio con la mia Mariarosa,

all'allevamento dei nostri figli Luca e Lucia.

Dopo circa vent'anni di pausa aeromodellistica senza interromperne l'informazione, ebbi la fortuna di riprendere l'attività con validissimi aeromodellisti liguri che mi addestrarono al radiocomando e con i quali ci dedicammo alla specialità FAI F3F di alianti in pendio competendo nel campionato italiano negli anni 70.

Del MOVO-M28 conservai il motore mentre il modello, molto delicato, venne danneggiato e distrutto nei trasferimenti. L'amico Dino Pelizza, grande aeromodellista vololibrista, negli anni 90 mi invitò ad associarmi alla SAM-62, "Associazione Italiana Aeromodellismo Storico". Pensai subito al MOVO-M28 che ricostruii con lo stesso motore che avevo accuratamente riposto lubrificato. Lo ricostruii in balsa ma non con le centine a traliccio.

La nuova costruzione, con tre microservi per direzione, profondità, chiusura venturi, più ricevitore con batteria, pesa 650g con carico alare 31,7g/dmq, che è circa il 65% in più del peso della mia prima costruzione!

Il collaudo, impensabile ai miei vecchi tempi aeromodellistici, avvenne in pendio nell'agosto 1999 sul Monte Fasce di Genova in una giornata con vento dal mare misurato di 11Km/h. C'erano i miei grandi amici Renzi, Turbino, Resemini, Ferrai, De Micheli, Marforio, Murgo ora scomparsi ed altri.

Lanciai il MOVO-M28 a motore

spento ed eseguii le prove di centraggio. Fu necessario modificare di poco il diedro longitudinale e rilanciai con il motore a pieno regime che spinse il MOVO-M28 ad alta



MOVO-M28 montato con ricetrasmittitore acceso. Notare i piani di comando di coda. Un terzo comando è sullo spegnimento motore

quota. Eseguì poi con motore spento circuiti ad otto sempre contro vento ed atterrai, dopo 30 minuti di splendido volo, applaudito dai miei amici.

Dopo quasi cinquant'anni rigustavo il volo del mio MOVO-M28.

Ritengo ideale il collaudo di un motomodello anche d'epoca in pendio perché è come sottoporlo ad una galleria del vento. La dinamica te lo sostiene in volo ravvicinato davanti agli occhi e puoi verificare il suo corretto assetto di volo e quindi porlo in volo anche distante dal pendio, fuori dall'effetto della dinamica, e centrarlo così ulteriormente molto meglio che in pianura. Organizzammo raduni di motomodelli d'epoca su vari campi e sperimentammo la formula di gara in base al rapporto [TEMPO VOLO TOTALE]/[TEMPO MOTORE]. Il MOVO-M28 volò sempre regolarmente e la sua caratteristica, come quella dei motomodelli



Il MOVO-M28 è erroneamente lanciato inclinato.

d'epoca, è quella di salire in quota e, allo spegnimento del motore, di rimettersi in linea di piana senza oscillazioni. Ciò è dovuto al bassissimo momento d'inerzia del peso motore posto quasi sotto il bordo d'attacco dell'ala, vicino al baricentro. L'ultima volta mi recai nel 2016 sul campo del CLUB ALBATROS a Pozzolo Formigaro per mettere in volo il MOVO-M28 e le foto scattate dal mio amico Aldo Zona, grande aeromodellista di origine napoletana, testimoniano la bellezza e la suggestione di questo modello. Grazie Aldo del tuo ottimo reportage fotografico! Feci numerosi lanci ed in uno di questi urtai l'interruttore che interrompe l'alimentazione della batteria e assistetti impotente al suo volo libero come ai vecchi tempi.

Subito mi accorsi che non rispondeva al comando per raddrizzarlo dal mio lancio con l'ala destra abbassata. Ma il MOVO-M28, come tutti i modelli progettati per il volo libero, è autostabile e così si comportò. Il modello salì ad altissima quota consentita dal pieno del ser-

batoio e allo spegnimento del motore si rimise subito in perfetta linea di volo allontanandosi dal campo.

Il modello salì ulteriormente in termica, ne uscì e in larghissima virata tornò atterrando miracolosamente in fondo al campo. **MAGIA DEL MOVO-M28!**

Che dire poi del profumo del suo carburante che userei come dopobarba? Il mio magico modello è ora custodito nel

mio HANGAR casalingo e pronto al



Il modello proseguirà con un lungo volo libero e atterrerà in fondo al campo

volo per i prossimi raduni "SAM-ITALIA" o, quando lo decideremo, con i miei amici sul campo del CLUB ALBATROS a Pozzolo Formigaro. Questa è la storia di un motomodello storico che ha soddisfatto in parte il mio amore per il volo e che, tranne l'episodio dell'invasione del campo SPITFIRE a Orio al Serio, eseguì sempre voli senza incidenti.

Guido MASCHERPA

Lo spark di 10 cc di Iginò MAINA

C'era una volta Torino, elegante città pedemontana, dotata di una popolazione non grandissima ma resa omogenea da un comune patrimonio di tradizioni ed abitudini rafforzate da una lingua universalmente utilizzata e fortemente connotata nel solco di una antica e riconosciuta tradizione di riserbo e di decoro.

In quel tempo la massiccia presenza della monocultura automobilistica della FIAT, non aveva compiuto ancora i suoi stravolgimenti.

Ci stavano parecchi aeromodellisti e questo non sorprende dato che nei primi tre anni della sua esisten-

za, il giornale l'Aquilone era stato stampato a Torino.

Fra i tanti ci stavano pure Iginò Maina ed Alberto Elia che erano amici. Questo particolare non sembrerebbe avere gran significato ed invece ce l'ha.

Cominciamo con ordine.

Nel 1943, nel pieno di una guerra rovinosa, Iginò Maina aveva 18 anni e non possedeva nessun motore a scoppio. Era un grosso cruccio dato che, ai partecipanti alle gare di quel momento, bastava che si presentassero con un modello dotato di motore a scoppio per essere valutati



**In primo piano il Tarass Bulba di Alberto Elia
In secondo Piano il modello di Iginò Maina con lo Spark da 10 cc.**

e, se del caso, ricevevano un premio. Date le condizioni del momento non era necessario farlo volare.

Nessuno si stupiva di questa cosa.

Non era facile far volare un modello a motore, dato che i motori diesel erano ancora fuori portata, per le persone normali che, non andando in vacanza in Svizzera durante la guerra, non avevano la banale possibilità di comprarsi un Dyno o la disponibilità economica per pagarsi il costo rilevante di un Antares 4 di Vantini.

Comunque, anche i pochi fortunati che il motore lo avevano, dovevano disporre pure di un poco di benzina (razionata ed introvabile), delle candele spark (beato chi riusciva a trovare una BB d'anteguerra comunque di dubbia funzionalità) e, soprattutto, di un paio di introvabili pile piatte da 4.5V (materiale strategico).

Dato che bastava "possedere" un motore "funzionabile, quindi completo" per arrivare alla valutazione del modello e, sperabilmente, alla sua premiazione, Iginò Maina decise di costruirsi un motore.

La gara alla quale presentare il motomodello doveva essere l'annuale coppa Ettore Croce che si svolgeva a settembre sul campo di



Lo Spark da 10 cc. Opera di Iginò Maina ed Alberto Elia

Mirafiori. Questo metteva anche un limite temporale per compiere l'impresa.

Era una decisione impegnativa per un ragazzo che non possedeva nessuna specifica attrezzatura di officina, però Torino era ancora sufficientemente piccola ed intrigata per cui tutti conoscevano tutti e questo poteva essere una grande risorsa.

Un progetto di massima fu messo insieme attingendo alle conoscenze scolastiche ed a quello che era riuscito a carpire della tecnica motoristica dei motorini per aeromodellismo del momento, ma ci stava qualche problema proprio insuperabile. La costruzione del cilindro alet-

tato, rettificato internamente e dotato delle luci di aspirazione e scarico era un ostacolo enorme per Maina ragazzo.

Però aveva un amico il cui padre era uno dei direttori di produzione alla RIV (per chi non lo sapesse da quella azienda uscivano tutti i cuscinetti a sfere, a rulli e rullini, utilizzati dall'industria italiana). Tramite questa "opportuna conoscenza" fu affrontato e risolto il più grosso problema costruttivo del motore.

E qui entrò in scena l'amico Elia.

Con il cilindro ottenuto per pura benevolenza fu Alberto Elia a disegnare gli esecutivi ed a costruire i pezzi mancanti che non erano pochi. Il motore fu costruito dai due amici come pure tutta la parte elettrica dell'accensione. Gli avvolgimenti della bobina furono fatti a mano attingendo alle indicazioni pubblicate dal giornale l'Aquilone nel

1938.

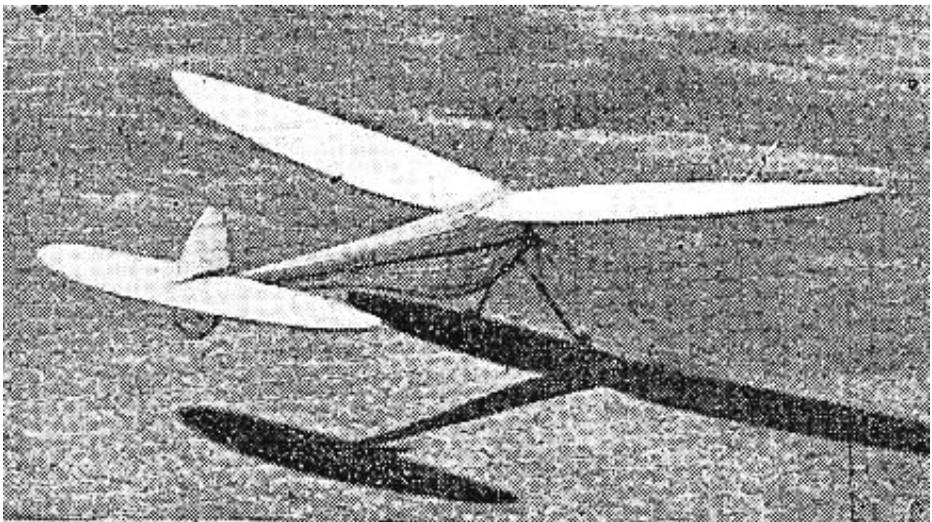
Il motore spark da 10 cc costruito andrebbe denominato Maina-Elia.

E' un bel terzo luce dotato di un cilindro, vistosamente alettato, flangiato sul carter (alla RIV lavoravano proprio bene) e di un ruttore simil Vantini. Per inciso il verso di rotazione dell'elica è in senso antiorario come adesso il che, per l'epoca, era una soluzione quasi eccentrica.

Sempre per quei miracoli, che si possono anche verificare a questo mondo, abbiamo pure l'immagine del modello su cui fu installato il motore.

A consuntivo la Coppa Ettore Croce del 1944 non so dire se fu disputata ma, per puro miracolo, abbiamo una immagine del frutto di tutto quel lavoro.

I modelli della foto sono quelli realizzati dai due amici per la coppa Ettore Croce. In primo piano ci sta



Il Tarass Bulba in decollo

una versione preliminare del "Tarass Bulba" di Alberto Elia che, con tutta probabilità monta il prototipo di quello che fu poi il suo motore Elia da 4 cc. Si noti la presenza di un serbatoio in asse sul carter in similitudine con la soluzione dei motori Antares (nel 1943 erano i motori diesel di riferimento). In secondo piano ci sta il modello realizzato da Igino Maina per il suo motore spark.

Dal numero uno del "Notiziario aeromodellistico" dell'agosto 1945 viene l'immagine di Igino Maina (alias Vigiù) col suo modello dotato di spark. Era il "Primo raduno aeromodellistico torinese" disputato nell'estate del 1945 di cui l'Ing. F. Muscariello scrisse una cronaca piena di arguzia. L'immagine dimostra che a quella data il modello era ancora intero.

C'era anche il Tarass Bulba, ora nella sua versione conclusiva dotata di motore Elia da 4 cc, che l'immagine ha catturato al momento del decollo

Queste notizie arrivano da un tempo lontano in cui tutto era più difficile ma gli aeromodellisti riuscivano a divertirci lo stesso col poco che avevano. E di quello che veniva fatto rimaneva traccia nella memoria così, queste informazioni, vengono dalla memoria di Igino Maina che, a richiesta di Eraldo Padovano, raccontò sorridendo quella sua avventura giovanile.

Da allora queste note hanno atteso ben dieci anni, su un vecchio calcolatore semidismesso, prima di tornare alla luce.

Bho. Così va il mondo!!!.



Igino Maina col suo modello

Infine una nota meno allegra si impone. Ho chiesto ad Eraldo se Igino Maina fosse ancora fra noi ma purtroppo non lo sa. Al suo vecchio indirizzo in Via Filadelfia la casa, in cui l'anziano signore si ostinava a vivere da solo ed in autonomia, è ormai vuota e nessuno nelle vicinanze ne sa più nulla. Anche i tentativi di rintracciare la figlia non hanno avuto esito.

Essendo nato intorno al 1922 sono giustificati i peggiori sospetti ma non esistono notizie certe. Viene di pensare che per un anziano signore, austero e schivo come lui, una eventuale uscita di scena, tanto in punta di piedi, da non lasciare traccia fra i viventi, è una cosa veramente da vecchio Piemonte.

Giacomo MAURO

[Messina al tempo del coronavirus]

AEROMODELLISMO: *Una stagione di vita, e anche più*

Una passione per il volo fin dalla fanciullezza. Il passaggio di un aeroplano, magari un CA 100 con i due piloti col caschetto di pelle e gli occhialoni, oppure di uno Sparviero (S.79) con il rombo dei tre motori non perfettamente sincronizzati (uam-uam) che si avvicinava comprimendo le onde sonore, ed il suo

rapido passaggio con il rombo che rallentava la sua frequenza in allontanamento. Le immagini più entusiasmanti della vita di ragazzo.

Dopo gli anni dei primi aeroplani ritagliati nel cartoncino "bristol" e lanciati dalle finestre al terzo piano di casa sulla piazza sottostante dove i ragazzini schiamazzando facevano a gara per raccogliarli e magari sguagliarli rendendoli involabili, nel primo periodo della guerra verso il 1942 iniziai costruendo con i materiali allora realizzabili, listellini dal falegname e centine ricavate a traforo dal compensato di pioppo, un veleggiatore con ala "a gabbiano" con le estremità rialzate per aumentare la stabilità laterale. La colla era quella "di pesce" che si scioglieva con l'acqua calda. C'era già la MO.VO. ma, non avendo soldi, non acquistai mai scatole costruttive. Il bello e la maggiore soddisfazione era progettarsi da sé secondo il proprio gusto e le forme più congeniali. Iniziò così una lunga stagione produttiva, che man mano si adeguava ai materiali,



Un giovane Cesare Frau con il CR35

come il balsa nel dopoguerra che proveniva dai mezzi da sbarco americani, ed in seguito i collanti nitro con un passaggio con la caseina.

I Veleggiatori furono le prime esperienze passando poi agli "elastico" con eliche a pale fisse, ribaltabili, monopala ribaltabile con

contrappeso. Degli "elastico" realizzai alcuni Wakefield e dei veleggiatori diversi nella formula di moda l'A2.

Nel 1947 fondai assieme ad altri due aeromodellisti, Marco Clemente e Giancarlo Manca, il C.A.T. (Circolo Aeromodellistico Turritano) che nei decenni fino a qualche anno fa ha svolto una storica ed intensa attività sportiva di proselitismo e diffusione dell'aeromodellismo.

Un incerto anno, forse il 1948, pubblicai non ricordo bene se su l'Ala⁽⁴⁾, il fatidico annuncio economico: **"Cambio orologio Ancora - 15 rubini, con autoaccensione funzionante"**. Fu così che trovai un incerto amico del "Continente" (Noi Sardi così abbiamo sempre chiamato l'Italia) che mi inviò il suo "usato" ma funzionante "MOVO D 2". L'entusiasmo era alle stelle con quel prezioso gioiellino che con petrolio,



Gigi Spanedda con il CR35

etere etilico e olio, ruggiva (nella sua modestia) perfettamente.

Iniziò così la lunga serie dei motomodelli sia a volo libero, sia a VVC (Volo Vincolato Circolare o, all'americana, U-Control). Ne costruii numerosi e diversi, sia per normale addestramento, sia per velocità (questi quando acquistai il G.20), tipicamente carenati e con trespolo a quattro ruote sganciabile al decollo. Eseguii varie riproduzioni, il Navion (quadriposto da turismo americano), l' F.L.3 col quale velivolo vero dell'Aero Club di Cagliari (credo nel 1945) avevo fatto il mio primo entusiasmante volo premio ai Campionati Sardi di quell'anno appunto a Cagliari. In particolare (forse nel 52) eseguii la riproduzione del FIAT G. 46, che facevo volare con gli amici rumorosamente in Piazza d'Italia dopo lo sfollamento della passeggiata serale, finché un giorno,

anzi una notte, dal prospiciente Palazzo della Provincia ove era la Questura, venne fuori un manipolo di poliziotti comandati da un severo commissario che dopo averci invitato a smetterla di turbare la tarda serata dei sassaresi ci intimò il perentorio ordine di interrompere i voli. La formula usata, dopo tre squilli di tromba, si tradusse in una “papera linguistica” causatagli dall’emozione e fu questa: “VI ORDO DI SCIOGLIERVI”.

A noi scappò una fragorosa risata, ma dovemmo obbedire. La velocità ottenuta cronometrata da Gigi Spanedda, fu di 105 Km/h. Per la Storia il Commissario di Polizia era cinese, un certo Dott. MIN-GOI, il cui nome si prestava all’espressione italiana “m’ingoi” (una deglutizione quindi). Negli anni adiacenti realizzai anche alcuni modelli ad elastico “da sala” (In Door) di cui uno a volo libero (Socrates) ed alcuni R.T.P (Round the Pole), piccoli modelli



Tre foto del CR35:
 — La versione in costruzione;
 — La versione ormai ultimata;
 — Quella (poco chiara!) RC in volo

ad elastico leggerissimi, ali rivestite con un strato di carta velina che, in un'ampia sala (palestra sportiva), vincolati con un filo ad un pilone alto circa m 1,50, volavano circolarmente fino allo scarico della matassa elastica atterrando leggermente. Vinsi la gara con circa 1',40".

La fase aeromodellistica nella quale conseguii vari risultati sportivi ai Campionati Sardi a Cagliari, dove vinsi un anno con gli elastico ed un altro con motomodello (il C.F.35 nella foto), si concluse quasi definitivamente nel corso di fine anni 60, quando realizzai una Tesi di velivolo vero con un Modellone di m 4,50, molto simile e percorrendo nel campo degli ULM, al MINI-MAX degli anni 80 all'inizio del V.D.S. Un mezzo aeroplano ad ala media cui avevo installato un motorino da bicicletta, il famoso "MOSQUITO", con un'elica da 80 cm col quale, nell'hangar di Fertilia "camminava" a passo d'uomo. A bordo ci stava un mio piccolo nipote.

Quanto al farlo volare, (ovviamente senza il nipotino), lo trainavo (sull'aeroporto di Fertilia) con la mia FIAT 500 decapottata, col risultato che in atterraggio non sbragava il carrello in quanto a bordo c'era un pilota che lo "sedesse sui tre punti" rallentandolo al momento del contatto col suolo. Ne conservo ancora i filmati "girati" dall'indimenticabile Gigi Spanedda. In tutta la mia gioventù ho costruito, fra grandi e piccoli circa 50 aeromodelli di tutte le categorie, esclusi i radiocomandati che vennero alla fine, ma per me troppo complessi anche per ragioni economiche.

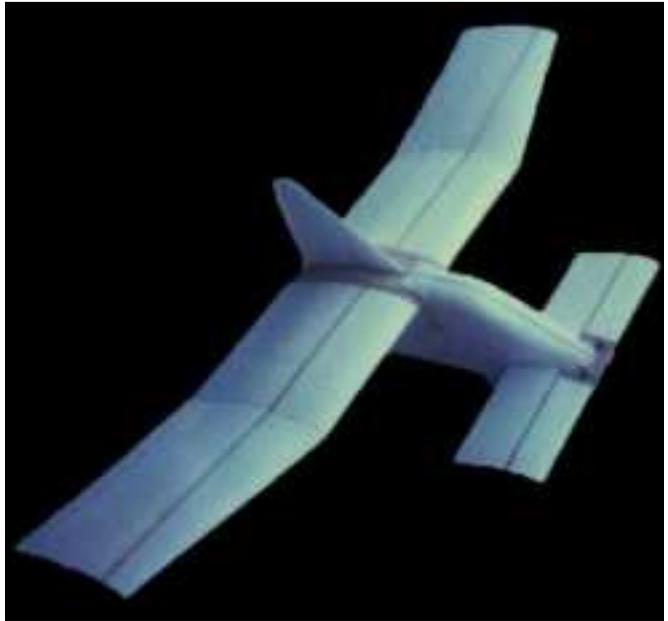
Fu però da quella lunga esperienza che mi convinsi che in seguito avrei potuto progettare e costruire aeroplani veri, tanto che, (da anni con una libera professione redditizia), fra gli anni 80 e 2000 ho realizzato tre velivoli nel settore del VDS ormai legalmente affermato: 1) Un canard di m 8,60 (motori Hiro da 125 cc - Arrow da 250 cc; 2) Un monoposto ad ala bassa col Rotax 377 di m 8,50 (nome Fritz) sul quale ho volato per 9 anni (peso a vuoto kg130) e, ad ultimo. il biposto a doppio comando Charlye" (m.8,70), Motore Rotax 912 UL da 80 HP, peso a vuoto 260 kg) collaudato nel 2000, col quale volo tuttora. Tutti pubblicati sulle riviste aeronautiche: Canard su Jp4 n.3 del Marzo 1986 con tanto di descrizione progettuale e costruttiva (con foto) ed in particolare il Charlye, (in costruzione) su Volare Sport n.167 del Novembre 1997, Volare Sport n.183 del Marzo 1999 e, ormai finito e collaudato da cinque anni, su Aviazione Sportiva n. 76 del Luglio 2005 (velivolo integrale in volo con me a bordo - una bellissima foto a tutta pagina). Del Canard, prima di costruirlo, realizzai alcuni modelli sperimentali volanti in polistirolo

E' così che ho capito come può volare un canard. Altrimenti è difficile e pericoloso. Ciascun velivolo mi impegnò nel costruirlo, tre anni e mezzo nel tempo libero (dopo il lavoro professionale) in appositi locali di cui potei disporre (il primo, il Canard in soffitta). Del biposto Charlye ho fatto realizzare in contemporanea il modello dal noto aeromodellista sassarese Elio Diana in versione radiocomandata con tutti i "servi":

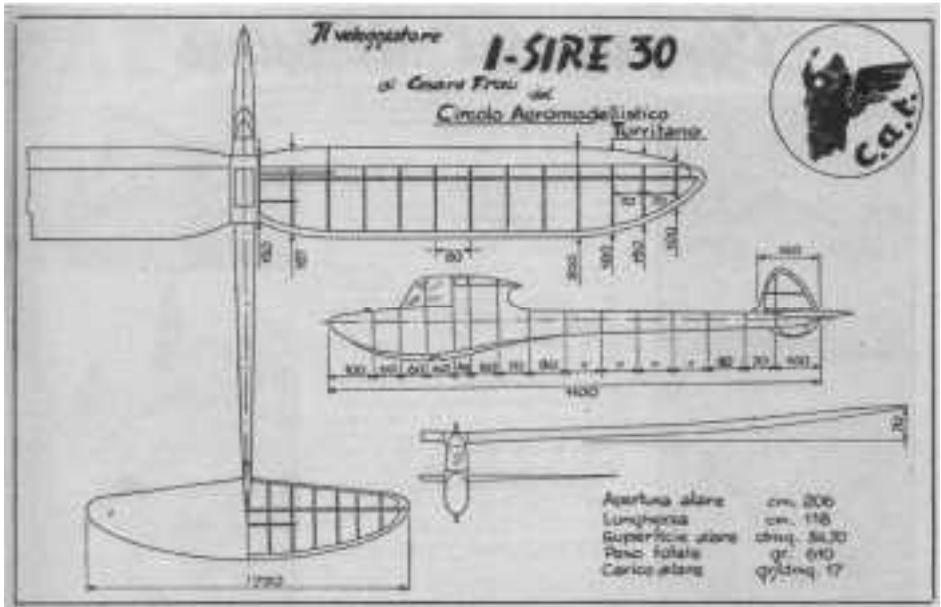


La squadra degli aeromodellisti del C.A.T. (Circolo Aeromodellistico Turritano) partiva in treno per Alghero e di lì in pullman all'aeroporto di Fertilia. Si gareggiava e si mangiava al sacco). Gli Aeromodellisti erano nella fila seduta che addentano i panini: Sandro De Stefanis, Cesare Frau, Franco Vitale, Gian Carlo Manca, Vincenzo Chiama e Pier Giovanni Cabras (costruttore del Penna Bianca)

Modello di Canard sperimentale in polistirolo, per la costruzione ULM



Trittico del veleggiatore I.SIRE 30





Dai modelli agli aerei: l'Ardara meravigliosa e il Charlye



Particolare del CF35 versione RC



Riccardo Belli con il CF35 versione RC

Motore, flap, alettoni, profondità e direzione.

Tutt'ora efficiente.

Gli aeroplani sono stati il naturale sbocco della lunga e feconda stagione di vita da Aeromodellista, di quelli che i modelli se li hanno sempre progettati con la propria mente e costruiti con le proprie mani. Con ciò infatti acquisii una certa capacità progettuale anche di calcolo, soprattutto una notevole manualità nel lavorare il legno, ma anche i metalli leggeri (salvo le saldature fatte da amici o in apposite officine).

In conclusione, l'aeromodellismo ti dà una personalità, ed il volo, in tutte le sue forme è la cosa più bella del mondo.

Cesare FRAU

(*) Nota a pag. 19
Vedi l'Ala n. 12 del 1948, pag. 22



Aveva 16 anni Giovanni “Ninetto” Ridenti quando progettò e costruì il GR 72. Io ne avevo una decina quando ebbi modo di sfogliare il n.5 di Modellismo (1946) sul quale comparve l’articolo col progetto del modello col quale il Nostro aveva vinto nel 1945 una gara di volo libero all’aeroporto dell’Urbe.

Me ne innamorai e decisi che appena possibile (la guerra era terminata da poco e le possibilità economiche dei miei, profughi molisani, erano scarse) ne avrei tentato la costruzione. Ma si sa, la vita a volte, prende altre strade e il GR 72 rimase un progetto di gioventù. Alle soglie della maturità ebbi occasione di conoscere Ninetto e ne nacque una bella amicizia.

Gli anni sono inesorabilmente trascorsi, il Ninetto purtroppo non c’è più e per onorare il suo ricordo, ho deciso di metter mani, finalmente, al progetto del GR72. La costruzione non fa storia. Ho cercato di seguire alla lettera le poche e incomplete notizie riportate nell’arti-

Il motomodello “GR72” di Ninetto RIDENTI

colo con le necessarie modifiche richieste dal fatto che la mia versione è radioguidata. Queste riguardano soprattutto i timoni. Infatti nell’originale lo stabilizzatore è fissato a croce a circa metà del direzionale per cui le parti mobili per non interferire tra loro sono state accrocchiate in maniera poco elegante come vedesi in foto. Per quanto riguarda il motore, dalla foto della rivista sembra di capire che Ninetto avesse optato per un dinoderivato, forse un MOVO D2 anche se l’amico Giacomo Mauro in un suo scritto sui co-

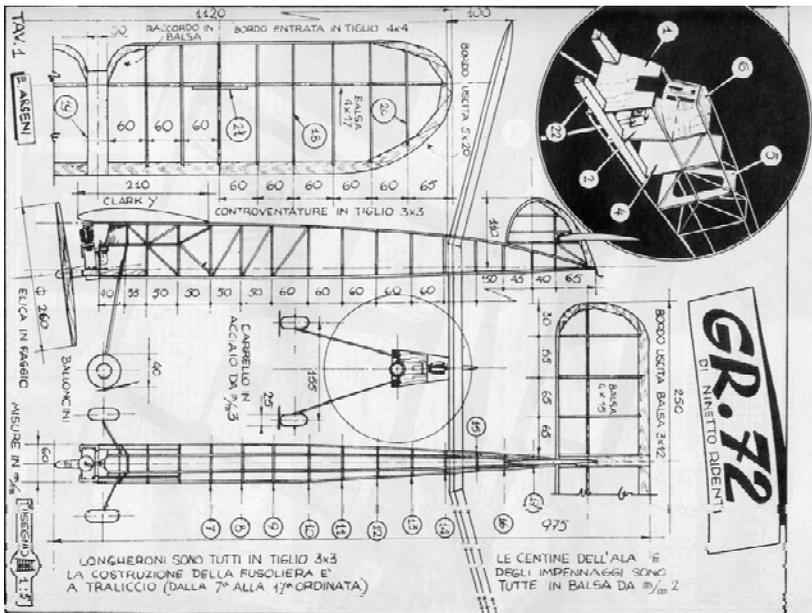


struttori di motori menziona l'ANTARES 4. Io possiedo, *self made*, un DYNO e un MIRUS SENIOR. Il primo non si adatta tra le longherine per la minor distanza tra i fori di fissaggio di questo motore rispetto alle longherine stesse. Il MIRUS, invece, calza a pennello. Anche per la ricopertura non ho seguito le istruzioni avendo sostituito la carta con la seta.

Con gli occhi di oggi il modello non è bellissimo ma è un'opinione tutta mia. Ma all'anatroccolo è affidato il compito di onorare la memoria di un amico scomparso. Le prime prove di volo non sono state esaltanti; il maggior peso totale fa la sua parte.

Definiamolo un onesto modello.

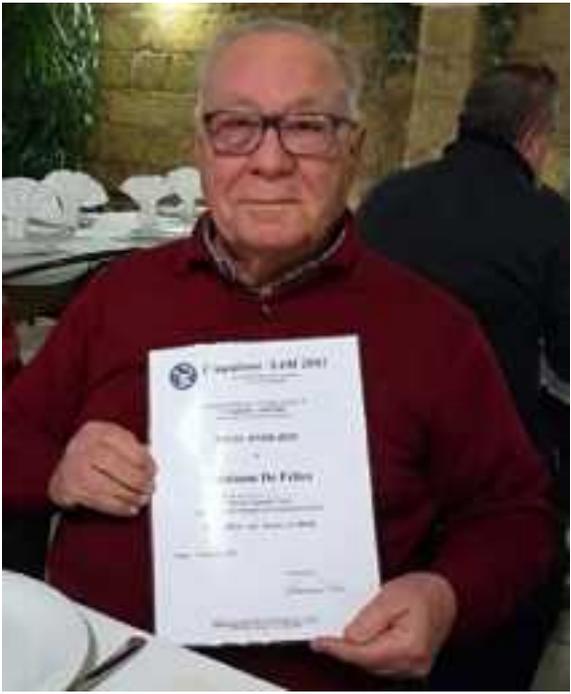
Helio ZEZZA



*Girolamo (Mino) De Felice
90 anni il 1° gennaio 2019*

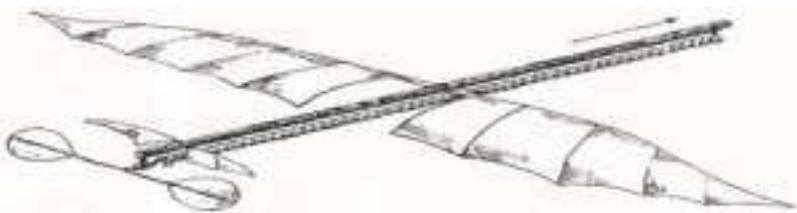
*Diploma consegnato dal
Presidente che ha manda-
to anche la foto, scattata a
Milano nel '45, che ritrae
Mino che sorregge il suo
motomodello, assieme ad
un cugino emigrato dalla
Puglia per motivi di lavoro
e la nipotina Lella, il cui
nome è riportato sul fianco
del modello che rimase a
Milano.*

*Tornato nella sua casa di
Bari, Mino ricostruì il mo-
dello che poi, durante una
prova di volo, scomparve
alla vista e non fu più ritro-
vato. La causa? Mancata
attivazione dell'autoscatto!*



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

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



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

ISTRUZIONI PER L'USO

Per l'iscrizione: Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 *Pagabili tramite:*
Carta PostePay n.: 5333 1710 5736 7886 - C.F. CRBGPP40E31B745Y
Bonifico su IBAN: IT05 S 36081 05138 2227 6492 2769
Paypal sulla casella e-mail: g.carbini40@gmail.com (specificare che non è un acquisto)
Intestatario: Giuseppe Carbini

La Redazione c/o: **Marcello Zunica** - Via Palermo, 7 - 35142 Padova
tel. 049.651134 - 333-9155550 - E-mail: marzu.aercad@alice.it

Le collaborazioni dovranno pervenire, possibilmente tramite posta elettronica, entro la fine dei mesi dispari.

Le foto dovranno essere accompagnate dal nome dell'autore e da una sintetica didascalia.

La Redazione si riserva il diritto di scelta sugli elaborati ricevuti e di adattare i testi alle esigenze editoriali.



la ricerca del silenzio
.....eppure ci parlavamo dal mio balcone