



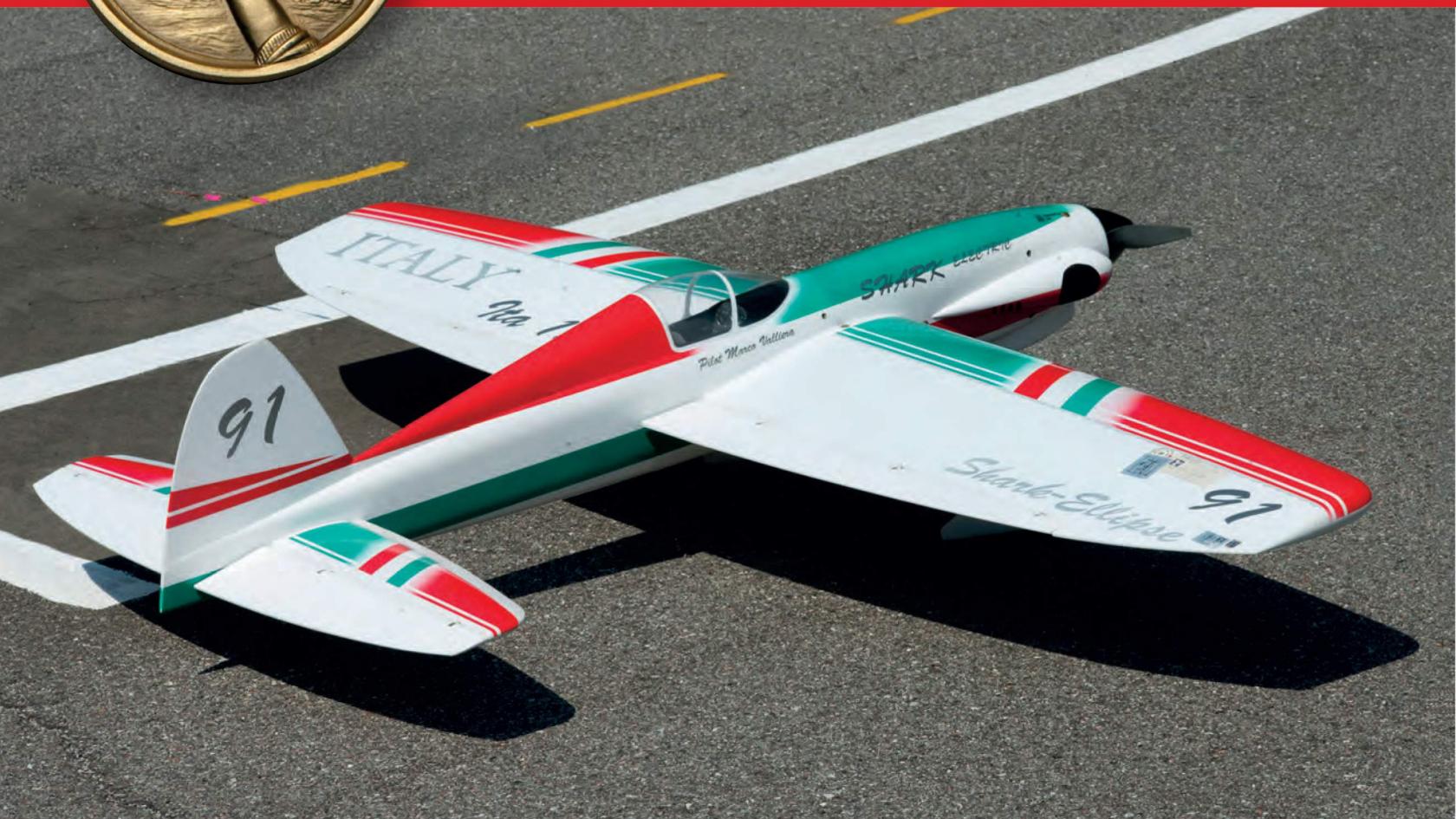
**Aldo Zana**

# Ambrosiane 1950-2014





Le Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane a Milano hanno segnato l'origine, il successo, il riposizionamento del volo vincolato. Una storia di settant'anni da non dimenticare.



**Aldo Zana**

# **Ambrosiane 1950 - 2014**

Le Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane a Milano  
hanno segnato l'origine, il successo, il riposizionamento del volo vincolato.

Una storia di settant'anni da non dimenticare.

Il libro si è dovuto necessariamente basare su fonti secondarie, cioè articoli di periodici specializzati e quotidiani. Tutte le fonti primarie sono state distrutte o sono andate perse nei decenni: l'aeromodellismo non è mai stato considerato un soggetto degno di salvaguardia documentale. Oltre a quanto da addebitare all'autore, il libro non è esente da mancanze e omissioni, specie nelle classifiche. Nonostante l'impegno dell'autore e la grande disponibilità delle persone coinvolte, tutte da ringraziare, quanto manca è stato davvero impossibile da ritrovare. L'autore se ne scusa con i lettori e recepirà volentieri eventuali aggiunte alla maggior completezza della ricerca.

#### **Fonti iconografiche**

Aeromodeller  
Aeromodelli  
Aeronautica Militare- Ufficio Fotografico 1<sup>a</sup> Zet  
L'Ala  
Ali Nuove  
Franco Amodio  
L'Aquilone  
Pietro Battistella  
Carlo Bergamaschi  
Franco Bugada  
Clemente Cappi  
Centro Storico Fiat  
Cielo  
Alberto, Carlo, Paolo Cipolla  
Marco Contini  
Carlo d'Agostino  
Corrado d'Aumiller  
Flaviano Fermi  
Fiera di Milano-Archivio Storico  
Giuditta Fontana  
Istituto Luce  
Alberto, Silvia Maggi  
Marcello Magli  
Model Avia  
Modelli in Europa  
Modellismo  
Piero Muzio  
Roberto Pennisi  
Rassegna di Modellismo  
Cesare Rossi-Novarossi  
Giorgio Sighinolfi  
Carlo Signorini  
Sergio Tomelleri  
Uccio, Nino Turlizzi  
Aldo Zana  
Elio Zanin  
Luciano Zini

#### **Fonti documentali**

Aero Club Lugo "50° Coppa d'Oro F.A."  
Aeromodeller  
Aeromodelli  
L'Ala  
Ali Nuove  
Ama Historical Archives  
L'Aquilone  
Aviation Magazine  
Pino Carbini Sam 2001  
Carlo Casale  
Francesco Castro

Cielo  
Corriere della Sera  
Csi "Bollettino Informazioni del Comitato Provinciale di Milano"  
Paolo Dapporto  
Fiam "Cento anni di modelli volanti"  
La Gazzetta dello Sport  
Il Giornale dell'Aeromodellista  
Il Longherone Csi Augusta  
Enrico Macchi  
Gianni Mattea  
Model Airplane News  
Model Avia  
Modelli in Europa  
Modellismo  
Modellistica  
Piero Muzio "Intreccio velocistico-Modelli & Motori anni 1951-1968"  
Il Nuovo Longherone Csi Augusta  
Eraldo Padovano  
Roberto Pennisi  
Rassegna di Modellismo  
Rivista di Modellismo e Giocattolo Tecnico-scientifico  
Andrea Rossi

#### **Testimonianze**

Franco Amodio  
Carlo Bergamaschi  
Livio Broggi  
Clemente Cappi  
Roberto Cereda  
Paolo Cipolla  
Marco, Fabio Contini  
Flaviano Fermi  
Dino Fialdini  
Corrado d'Aumiller  
Roberto Pennisi  
Cesare Rossi  
Carlo Scaglia  
Uccio Turlizzi

#### *In copertina:*

In alto, batteria di Team Racing alle Ambrosiane 1962: Aldo Zana ha appena rilasciato il modello che Roberto Pennisi è teso a far decollare. In basso, Sergio Grossi, Ambrosiane 2014, al decollo di un modello F2A.

#### *In quarta di copertina:*

In alto, Guido Battistella campione e recordman del mondo alle Ambrosiane 1953 è portato in trionfo dopo la vittoria. In basso, il modello di Marco Valliera, vincitore F2B alle Ambrosiane 2014. Nell'inserito: il recto della medaglia assegnata dall'Aero Club d'Italia ai campioni italiani di aeromodellismo.

#### *Grafica e impaginazione:*

Carlo Mantero

#### *Testi composti in:*

Baskerville, News Gothic, Futura Std

#### *Stampa e rilegatura:*

Colorby Srl (Caponago, MB) ottobre 2015

# Sommario

<b>Prefazione</b> di Roberto Pennisi	pag. 6		
<b>Alle origini di una storia</b>	7		
1950 <b>Oh mia bella Madonnina</b>	8		
<i>Movo D-2</i>	20		
<b>Le Ambrosiane storiche 1950-1965</b>	21		
1950 <b>Il cielo in un palazzo</b>	22		
<i>Alle origini della velocità</i>	30		
<i>Motori dimenticati</i>	36		
1951 <b>Il trionfo della meccanica</b>	37		
<i>Il capolavoro dei fratelli Dooling</i>	42		
<i>McCoy il piccolo grande motore</i>	46		
1952 <b>Alla luce del sole</b>	49		
<i>Come gli emigranti in Belgio</i>	55		
1953 <b>Ambrosiane mondiali. Vince Battistella</b>	58		
<i>Il metodo Battistella</i>	71		
1954 <b>Gloria al re</b>	75		
<i>Amato Prati e lo Speed King</i>	79		
<i>Al tempo dei pionieri</i>	81		
1956 <b>L'ultima di Giulio Cesare</b>	82		
<i>Quando l'acrobazia cambiò</i>	91		
<i>Così cominciò il Team Racing in Italia</i>	92		
<i>Tuttala, l'evoluzione della specie</i>	97		
1957 <b>Terra rovente in periferia</b>	98		
<i>Csi Milano fabbrica dei campioni</i>	107		
1958 <b>Oggi si vola. In aeroporto</b>	110		
<i>Oliver Mk. 3 Supertigre G.30</i>	116		
1959 <b>Miracolo a Monluè</b>	118		
<i>I Rossi dell'oratorio</i>	126		
1960 <b>Naufragio nelle critiche</b>	128		
<i>La pubblicità aeromodellistica prima del boom</i>	131		
1961 <b>Torna sempre primavera</b>	140		
<i>Schedati e tesserati</i>	146		
<i>Ritorno in Belgio</i>	148		
1962 <b>L'anno del "fattaccio"</b>	149		
<i>Roma porto delle nebbie</i>	156		
1963 <b>Una gara piccola piccola</b>	158		
<i>Team Racer ovvero del gladiatore</i>	163		
1964 <b>La pioggia d'aprile</b>	164		
<i>La serie dei "Mabel". Sei anni di Team Racing</i>	170		
1965 <b>I Rossi son tornati</b>	175		
<i>Fontana-Amodio, innovatori</i>	183		
<b>Il nuovo millennio 2009-2014</b>	191		
2009 <b>Le Ambrosiane in brughiera</b>	192		
2010 <b>Tempi nuovi nomi nuovi</b>	196		
2012 <b>Nel ricordo di Piero e Marco</b>	198		
2014 <b>Deroga per la tradizione</b>	202		
<b>Storie parallele: Mille Giri/Coppa Racing Club</b>	215		
1963-1971 <b>Mille e ancora Mille</b>	216		
1964-1981 <b>Racing Club da Milano a Monza</b>	228		
<i>En plein in Belgio</i>	235		
<i>Motori Cipolla</i>	240		
<b>Tessere Fai di concorrenti, giudici, organizzatori</b>	249		
<b>Indice analitico dei nomi</b>	250		

## Prefazione

di **Roberto Pennisi**

Aldo Zana è un professionista della comunicazione. La qualità del suo lavoro è sempre elevata e mai disattesa. Ha anche coltivato alcune “passioni”: la fotografia, i treni, le auto da corsa, la musica classica e l’aeromodellismo. L’ultima è stata la prima, iniziata quando era ragazzo negli anni Cinquanta. Quando si dedica alle “passioni” la sua capacità comunicativa si esalta! Diventa collezionista, illustratore, divulgatore e, soprattutto, narratore.

L’aeromodellismo è un interesse che ha inizio come gioco giovanile. Può restare tale e diventare sport nel senso del confronto con altri nella competizione.

Le Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane sono state uno degli avvenimenti sportivi più significativi dell’aeromodellismo italiano. Certamente fra quelli che hanno le radici più lontane negli ultimi 70 anni.

Questo volume è una testimonianza unica che collega il dopoguerra al ventunesimo secolo attraverso una esperienza non meno singolare, vissuta da poche persone, ma con incredibile passione e impegno. È la storia del volo vincolato circolare arrivato in Italia sulle portaerei americane alla fine della seconda guerra mondiale. Questo il merito dell’autore.

Il “collezionista” ha ricostruito un insieme incredibile di informazioni, classifiche, disegni che costituiscono una documentazione diversamente introvabile.

L’“illustratore” ha scavato in ogni angolo per scegliere fra migliaia di fotografie le centinaia pubblicate per muovere con le immagini i ricordi.

Il “divulgatore” ha voluto integrare le informazioni con l’inseguimento fisico dei protagonisti rintracciati per raccogliere le testimonianze dirette o i racconti di ricordi densi di emozioni.

Il “narratore” ha aggiunto il tocco finale, che trasmette questa storia con rara efficacia sia al lettore che è stato protagonista della stessa avventura sia al lettore digiuno dell’esperienza. L’autore ha vissuto in prima persona il periodo più intenso della storia che qui ripropone.

*Roberto Pennisi, tessera Fai 2676, ha condiviso con l'autore oltre trent'anni di gare della categoria Team Racing (F2C). Nel 1996 è diventato, con Andrea Rossi, campione del mondo F2C, la prima e unica vittoria italiana nella storia della categoria.*

## Alle origini di una storia



1950

# Oh mia bella Madonnina

Antonio Greppi anche quella domenica 19 marzo 1950, doppiamente festiva per la ricorrenza di San Giuseppe, aveva deciso di andare in ufficio. Il suo era quello centrale al piano nobile di Palazzo Marino, sede del Comune di Milano, in piazza della Scala. Greppi (55 anni) era il sindaco di Milano, il primo dopo il ventennio fascista e la guerra che, tra il 1940 e il 1945, aveva distrutto o danneggiato migliaia di edifici in città, compresi Palazzo Marino, il Teatro alla Scala, la Galleria Vittorio Emanuele, il Palazzo Reale, il Duomo. Si fermò poco in ufficio. Aveva un impegno alle 14.30 in Piazza del Duomo.

Niente auto blu, nessuna scorta: era inutile per un ex-partigiano che aveva vissuto tra clandestinità, esilio e carceri fasciste, perseguitato perché esponente di spicco del Partito Socialista. Per questo suo passato, la dirittura morale mostrata anche nella professione di avvocato, i meriti artistici (era autore di numerosi libri e testi teatrali) era stato designato sindaco subito dopo la Liberazione, il 27 aprile 1945. Le prime elezioni comunali nel 1946 lo riconfermarono con una maggioranza plebiscitaria.

A piedi, abito scuro, cappotto leggero (era una bella giornata di sole, che anticipava la primavera), cappello (nessun uomo perbene avrebbe allora osato uscire di casa a capo scoperto), iniziò la breve camminata attraverso la Galleria.

Gettò uno sguardo veloce al Teatro alla Scala, per la cui ricostruzione si era adoperato nel 1945, guardò i danni non ancora rimediati alla Galleria dopo il bombardamento dell'agosto 1943, fece attenzione a non inciampare nel pavimento rovinato e sconnesso.

Uscì in piazza del Duomo. Anche la grande chiesa mostrava i segni della guerra. La guglia della Madonnina era fasciata dalle impalcature, le due guglie di destra sopra la facciata erano invisibili per i ponteggi, molte statue mancavano, tutti i marmi erano anneriti dai secoli e dai fumi degli incendi.

La balconata alla sommità della nave centrale, sopra la piazza, era affollata di gente. Le facciate degli edifici laterali erano movimentate da finestre aperte, piene di curiosità allegra.

I gradini davanti al Duomo erano coperti di gente. Dietro poche transenne e un paio di corde, oltre 15.000 persone contornavano tranquille un grande quadrato di 65 metri di lato. C'era gente appollaiata sul monumento a Vittorio Emanuele II. I vigili urbani non sembravano particolarmente impegnati a contenere tutta quella folla. Anzi, apparivano rilassati, pronti a godersi anche loro lo show che stava per andare in scena.

Il sindaco venne ricevuto dall'ingegnere Angelo Ambrosini, titolare dell'industria aeronautica che portava il suo nome, presidente dell'Aero Club Milano.

## **Volo vincolato, il nuovo mondo**

Il volo vincolato circolare era allora una novità tale da svegliare l'interesse e il divertimento della gente. Persino in una città nella quale, dopo i bombardamenti del 1943 e del 1944 qualcuno aveva scritto: "Vorrei impiccare tutti quelli che hanno fatto l'aeroplano".

E gli aeromodelli erano aeroplani in miniatura: "Minuscoli volatili meccanici, che riproducono fedelmente su scala ridottissima i tipi dei normali apparecchi, rombanti nello spazio con



brillantissime evoluzioni” come scrisse il cronista del *Corriere della Sera* del 20 marzo 1950.

I precedenti dell’aeromodellismo milanese non erano dei migliori. Il 1948 si era aperto l’11 gennaio con il flop di una manifestazione di volo vincolato organizzata dentro il Palazzo dello Sport, alla Fiera.

Il freddo invernale aveva colpito motori già delicati di loro. C’erano stati più avviamenti mancati che voli e il pubblico, forte del diritto di avere pagato l’ingresso, si era messo a fischiare. Con un buonismo in largo anticipo sui tempi, *L’Ala*, periodico attento all’aeromodellismo<sup>(1)</sup>, aveva scritto: “I fischi non erano rivolti agli aeromodellisti, i quali hanno fatto tutto quanto era nelle loro possibilità per fare apparire nella vera luce lo sport che praticano con tanta passione, ma bensì alla gran faciloneria con cui

venne diretta l’organizzazione”.

I pionieri milanesi del volo vincolato potevano contare su negozi ben forniti, quali Movo e Solaria, che funzionavano anche come centro di incontri e scambio di conoscenze. Movo metteva in vendita anche le riviste aeromodellistiche pubblicate negli Usa, autentiche miniere di idee, novità, innovazioni.

Più difficile era trovare un posto in cui fare volare i modelli. In anni di grande tolleranza reciproca e di elevata responsabilità personale non era necessario codificare pedanti e stringenti norme di sicurezza. Ciascuno sapeva badare a se stesso.

Venne usato il Piazzale del Cannone, sul retro del Castello Sforzesco, in pieno centro città. Luogo un po’ troppo frequentato per fare volare i modelli. Fu necessario trovare altri siti, più in

Flaviano Fermi, 25 anni, decolla dal Sagrato del Duomo con il suo acrobatico che traina una striscione con la scritta Aero Club Milano. I gradini davanti alla chiesa sono pieni di gente: si stimarono circa 15.000 persone, trattenute solo da una cordina. Nessuna manifestazione aeromodellistica in Italia ha mai richiamato una simile folla.

periferia: il grande e vuoto piazzale davanti all'Ospedale di Niguarda.

Ma anche questo sito durò poco. La trasmigrazione fu verso piazzale Giulio Cesare, ingresso sud della Fiera di Milano, grande (ma con i pali dell'illuminazione pericolosamente vicini al cerchio di volo), fuori dal flusso di traffico, scarsissimo in quegli anni. Il problema era condividere lo spazio con i ciclisti e i pattinatori a rotelle: questi ultimi entrarono nei cavi innumerevoli volte. E poi bisognava fronteggiare le proteste dei residenti per il rumore.

Negli anni Cinquanta, con le Ambrosiane ufficialmente autorizzate a occupare piazzale Giulio Cesare, ma solo per un week-end l'anno, fu necessario emigrare a Magenta, una trentina di km a ovest di Milano. Lì venne trovato un grande piazzale asfaltato per la sosta delle autobotti davanti a una raffineria. Grande a sufficienza, senza case intorno, senza ciclisti e pattinatori.

Per l'1 e 2 ottobre 1949 erano state annunciate le "Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane", gara internazionale per modelli da velocità e acrobazia in volo vincolato, valida per il titolo di Campione Italiano. In parallelo, si doveva disputare la Coppa Movo, gara di motomodelli in volo libero con concorso di eleganza e volo che premiava la regolarità.

Non se ne fece nulla. Si scatenarono critiche feroci contro gli organizzatori milanesi. La stampa aeromodellistica dedicò pagine e pagine a queste storie, nell'ambito di una noiosa abitudine al commento disinformato e alla critica soprattono, sempre presente negli aeromodellisti italiani. Allora più veemente in quanto reazione a un ventennio di acquiescenza al potere, nel quale l'unica verità era stampata nero su bianco dall'*Aquilone*, la rivista aeromodellistica di regime, quindicinale edito dal 1931 al 1943 dalla Runa (Reale Unione Nazionale Aeronautica).

E nessuno poteva aggiungere altro.

Carlo Tione dedicò (o sprecò) quattro pagine dell'*Ala* di fine gennaio 1950<sup>(2)</sup> a una stizzosa replica a tale "Albos" che aveva scritto un articolo gratuitamente irritante sulla Fani (Federazione Aeromodellistica Nazionale Italiana), associazione autocostruita dai praticanti, che avevano eletto Guglielmo Barthel di Firenze quale presidente nel 1946 e 1947, poi sostituito da Tione.

Albos sembrava proprio lo pseudonimo di Alberto Ostali<sup>(3)</sup>, direttore del *Corriere dell'Aria* e presidente del Cam (Centro Aeromodellistico Milanese). La diatriba riguardava anche le mancate Ambrosiane 1949, per le quali Tione rivendicava l'impegno della Fani per consentirne l'organizzazione.

Dopo la ricostruzione degli accadimenti, ovviamente dal suo punto di vista, la stoccata finale contro i milanesi era prevedibile: "Il calcolo del pro e contro si addice a un affarista che bada soprattutto alla cassetta; per lo sportivo invece è lo scopo ideale che conta; il resto è di secondaria importanza. Ora mi è sembrato che in questa occasione (ed anche in altre) a Milano si pensi soprattutto alla cassetta e sarò lieto se (Albos) potrà dimostrarmi il contrario". Al di là di queste gratuite banalità, non ci sono più i testimoni per capire come sia andata in realtà.

### **L'aeromodellismo a Milano**

L'eterno confronto tra aeromodellisti romani e milanesi risentiva ancora del trauma del trasferimento della Fani da Milano, quando, a fine 1947, era stato eletto presidente Francesco Cetti Serbelloni con Carlo Tione vice-presidente. Quest'ultimo divenne il primo presidente della Fani "romana" e non perse occasioni di attaccare la: "Gestione milanese e l'azione tremendamente negativa che ha inflitto all'aeromodellismo italiano"<sup>(4)</sup>.

In Piazza del Duomo volarono modelli di tutti i tipi, compreso questo acrobatico. Secondo la tecnica di quegli anni,

aveva la fusoliera a tavoletta. Si noti come il motore, probabilmente un diesel da 3 cc, sia vistosamente inclinato

all'esterno del cerchio di volo. Pregevole la finitura a strisce. La doppia deriva verticale conferisce un tocco di inusitata eleganza.



## Nino Frchetti

Nino Frchetti, ingegnere, dirigente industriale, dopo una breve carriera agonistica quale elasticista, privilegiò la componente organizzativa dell'aeromodellismo, cui dedicò la gran parte del proprio tempo. Divenne vice-presidente del Cam, con Alberto Ostali presidente e il giovane Lamberto Rossi<sup>(\*)</sup> quale segretario.

Favorì il ritorno degli aeromodellisti nella struttura dell'Aero Club. Nel 1951, divenne Delegato all'Aeromodellismo dell'Aero Club Milano, attività cui



dedicò gran parte del suo tempo. Grazie alle capacità personali e al giro di conoscenze giuste, riuscì a coinvolgere istituzioni e autorità nell'organizzazione delle gare.

Determinato e autoritario, fu il motore delle grandi gare e manifestazioni milanesi fino al 1957, quando la salute lo obbligò a ridurre i ritmi.

(\*) Lamberto Rossi, nato a Brindisi nel 1926, fece dell'aeromodellismo il suo lavoro quando si trasferì a Milano assunto presso il negozio Movo di Gustavo Clerici. Morì prematuramente a soli 22 anni il giorno di Natale 1948.

## Regolamento delle Ambrosiane 1949

*Il regolamento delle Ambrosiane 1949 venne pubblicato sull'Ala. La gara non venne disputata innescando lunghe e inutili polemiche.*

La gara di livello internazionale ammette la partecipazione di squadre nazionali di tre concorrenti per categoria e di singoli aeromodellisti. Sono previste tre categorie:

- Velocità per la Coppa Aero Club d'Italia.
- Acrobazia per la Coppa Aero Club di Milano.
- Motomodelli in volo libero per la Coppa Movo.

Per la gara di velocità sono previste tre Classi:

- A con motori fino a 2,5 cc, cavi con spessore minimo 0,25 mm lunghezza m. 11,37.
- B con motori fino a 5 cc, cavi da 0,30 lungh. m. 13,27
- C con motori fino a 10 cc, cavi da 0,40 lunghezza m. 15,92.

In osservanza del Regolamento FAI 1949 le cilindrata massime per le prime due Classi vengono ridotte rispetto al Regolamento italiano che le fissa, rispettivamente, a 3 e 6 cc. La velocità viene cronometrata su tre giri.

Oltre a coppe, trofei e diplomi, i premi sono:

- Classe A: 1° L. 10mila, 2° L. 7mila, 3° L. 5mila
- Classe B: 1° L. 15mila, 2° L. 10mila, 3° L. 6mila
- Classe C: 1° L. 25mila, 2° L. 20mila, 3° L. 10mila.

Per la gara di acrobazia, la cilindrata massima del motore è di 10 cc. Lunghezza massima dei cavi 16 metri, diametro libero. Le prove da eseguire, separate da almeno mezzo giro, sono (tra parentesi, il punteggio minimo e massimo):

- otto verticale (90-120)
- otto orizzontale (70-80)
- volo rovescio (70-80)
- gran volta (looping) rovescia (50-70)
- gran volta diritta (40-60)
- passaggio sulla verticale (10-20)
- emissione di fumo (10-20)
- rimorchio di un altro modello (10-20)
- atterraggio (10-30).

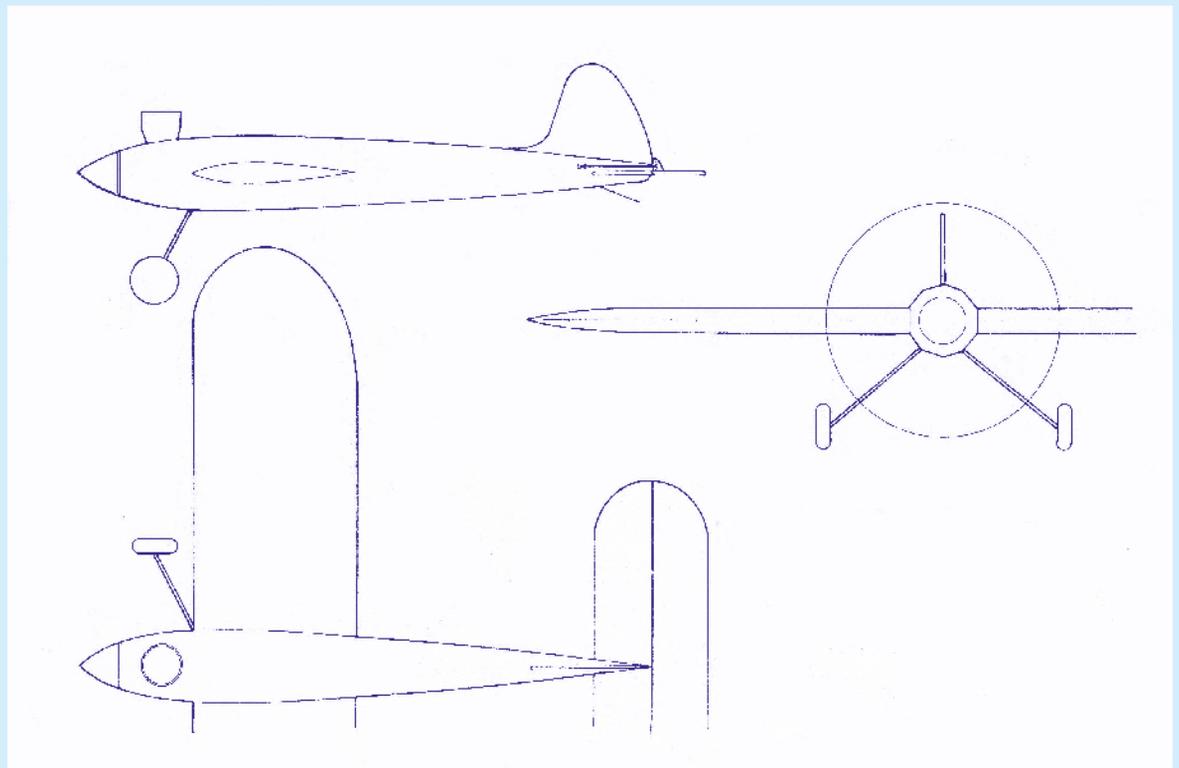
Tutte le prove, se iniziate da volo rovescio, prendono il massimo dei punti e vengono valutate quali prove aggiuntive alle altre.

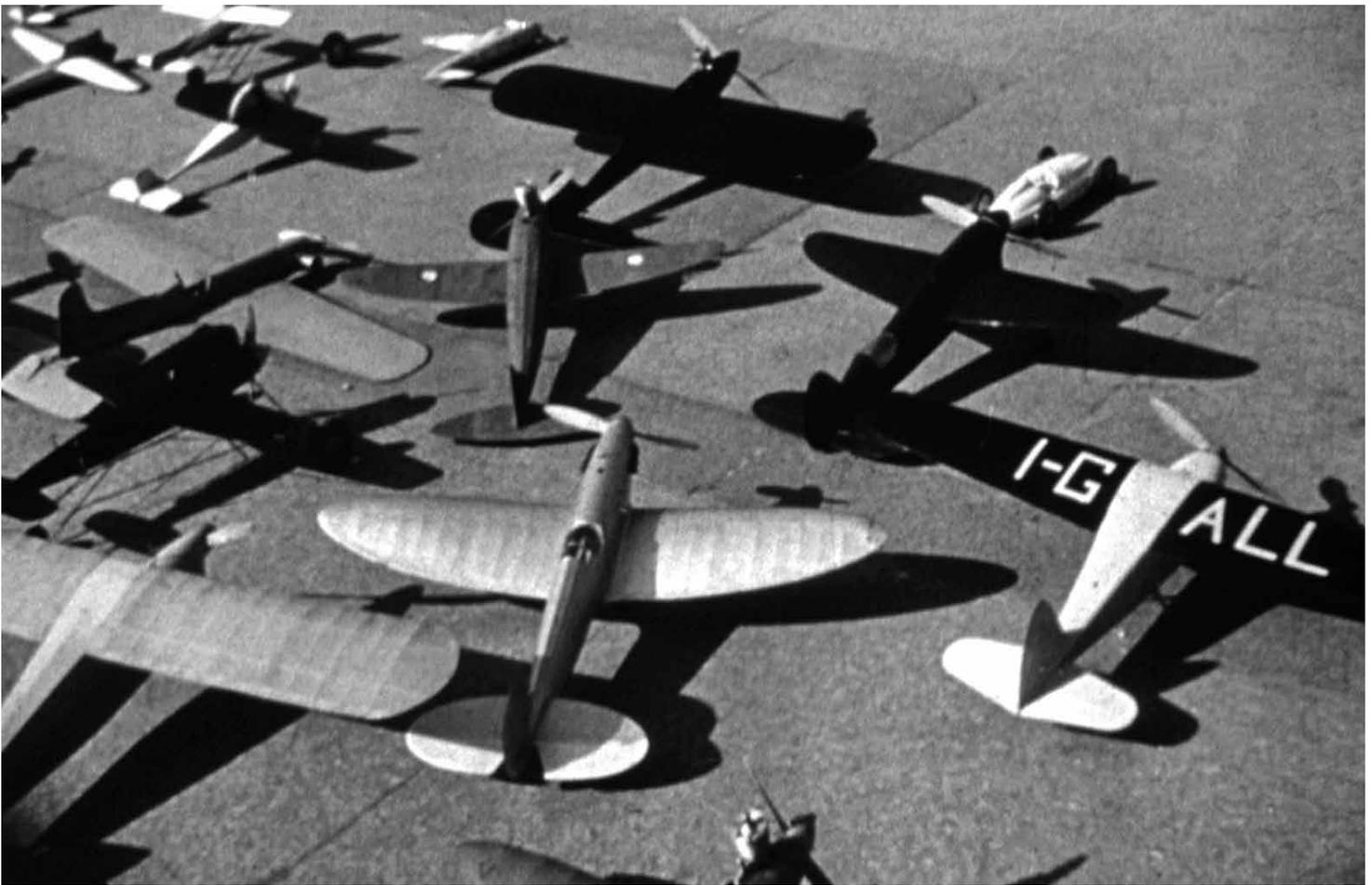
Tempo massimo per l'intero "programma": 9 minuti.

Premi individuali: 1° L. 20mila, 2° L. 15mila, 3° L. 10mila, 4° L. 6mila, 5° L. 3mila.

Tassa di iscrizione da versare in anticipo: L. 500 per modello e L. 1.500 per squadra di tre concorrenti.

*Lo schizzo di un acrobatico di fine anni Quaranta attribuito a Ninetto Ridenti. L'architettura è già moderna con fusoliera tridimensionale, ma con sezione poligonale simmetrica. Il concetto della fusoliera rettangolare tipo Nobler non era ancora arrivato in Italia. E nemmeno serviva nelle poche e semplici figure acrobatiche che si riuscivano a fare.*





Va anche ricordato che il volo vincolato era una specialità aeromodellistica d'importazione, allora appena agli inizi, svillaneggiata dagli specialisti del volo libero, immarcescibili nostalgici degli anni Trenta. Sembrava loro perlomeno bizzarro che dei maggiorenti aeromodellistici volessero organizzare una grande competizione di volo vincolato.

*L'Ala*<sup>(5)</sup> uscì con un lungo articolo intitolato "Abbasso gli U. Control", in cui, in aggiunta all'errore di grafia, gli aeromodellisti del volo vincolato erano ghetizzati in un Attestato e una struttura agonistica di livello minimo. Per l'autore: "Gli U-Control hanno completamente distratto gli aeromodellisti".

Non solo, *L'Ala*<sup>(6)</sup> pubblicò anche un proto-blog di Alessandro Mossotti che attaccava gli U-Control: "Hanno spogliato l'aeromodellismo del suo carattere saliente e l'hanno portato alla rozzezza; poi si voleva che fosse ugualmente accolto". In conclusione: "L'U-Control non sarà

certo il preferito dagli aeromodellisti "veri" intendendo per tali quelli della vecchia scuola e quelli che sentono essere nell'aeromodellismo una vera arte, degna di essere vissuta e intensamente praticata".

E se il concetto non fosse stato sufficientemente chiaro, comparve sull'*Ala* un pensierino taciturno: "Gli U-control sono la brutta copia dell'aeromodellismo"<sup>(7)</sup>.

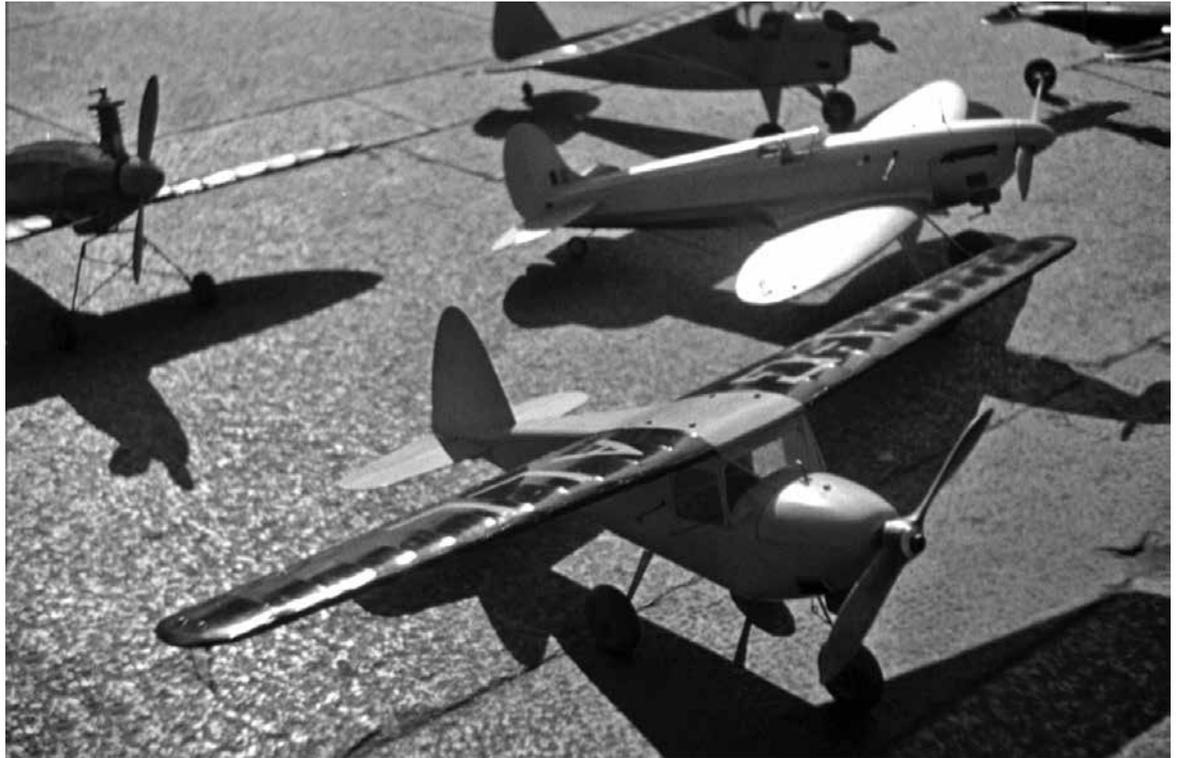
Tra gli adepti al rito ambrosiano, c'era invece chi la pensava così: "L'avvento dei modelli telecomandati ha avuto uno sviluppo portentoso tanto che in meno di un anno siamo passati dallo stadio delle prime esperienze a quello delle grandi gare perfettamente organizzate"<sup>(8)</sup>.

### **Applausi per tutti**

Era partito da Busto Arsizio a metà mattina Silvio Taberna (29 anni), all'ora della messa grande della domenica. Contava così di trovare posti liberi sulle panche di legno delle piccole

I modelli sul Sagrato, protagonisti della manifestazione. C'è anche un intruso: un automodello con motore a scoppio, di quelli vincolati al pilone. Sulla destra, la riproduzione del Macchi MB 308 portata da Silvio Taberna, 29 anni, cui appartenevano anche il modello del Piper Club, primo a sinistra in basso, e quello dello Spitfire, secondo da sinistra in basso. Da notare la grande varietà di forme e dimensioni.

I tre modelli riproduzioni volanti di Silvio Taberna: Macchi MB 308 in primo piano, Supermarine Spitfire al centro, Piper Cub sullo sfondo. Dal modello che si intravede sulla sinistra sporge il motore diesel del tipo a corsa lunghissima, come usava negli esemplari pionieristici. Da notare anche l'ala centinata con spessore minimo.



Il fotografo ignorò la posizione del sole e si trovò in pieno controluce, rovinando così la qualità del suo lavoro. Le ombre lunghe e l'animazione della scena fanno pensare che si trattasse del ritiro dei modelli a manifestazione finita. Si distingue con chiarezza l'automodello semiriproduzione della Auto Union Grand Prix 1938.



Sotto, un raro ritratto a colori di Flaviano Fermi a metà anni Cinquanta sull'aeroporto di Bresso, periferia nord di Milano, dove si andava con gli

acrobatici e i modelli in volo libero. Il modello, del tipo Nobler, non era di Fermi, che pure fu tra i pionieri dell'acrobazia in volo circolare.

Al piede della pagina, una vista d'insieme dei modelli sul Sagrato, ripresi con il sole alto e la luce giusta. In primo piano, un modello da velocità che potrebbe

essere il Nerone di Ninetto Ridenti. Il suo dolly è a destra del velocità di Carlo Saudella con il motore di Elio Tacchella (scritta ETA sulla carenatura della

testa). Entrambi i modelli sono di impostazione moderna come i due acrobatici che si vedono sulla destra.

## Flaviano Fermi

Flaviano Fermi, nato a Milano il 12 maggio 1925, iniziò con l'aeromodellismo a 11 anni. Ottenne l'Attestato di aeromodellista nel 1943. In parallelo all'attività organizzativa in ambito Csi, partecipò alle gare di volo vincolato, dividendosi tra acrobazia e velocità. Fu tra i primi a Milano, e anche in Italia, a costruire un modello acrobatico con i flap. Ha la licenza Fai numero 120. Assieme a Carlo Bergamaschi disputò gare di Team Racing. Gareggiò con buoni risultati in Velocità, costruendo e pilotando anche modelli con il monoline, e in Acrobazia, categoria molto frequentata e competitiva a Milano. Contribuì alla fondazione del Gruppo "Ala Club" nel 1959, che si staccò dal Csi, anche se riprendeva il nome dall'Associazione Lombarda Aeromodellistica (Ala) costituita nel 1953 in ambito Csi.

Terminata l'attività agonistica nel 1964, privilegiò la capacità organizzativa: nel 1956, era stato nominato Delegato per l'Aeromodellismo dell'Aero Club Milano. Dal 1958 al 1961 è stato direttore del mensile *Rassegna di Modellismo*. Nel 2008, è stato insignito dalla Fiam del Premio "Ottaviano Cerutti", che riconosce la carriera dei grandi dell'aeromodellismo italiano.



carrozze di III Classe delle Ferrovie Nord Milano. Si entrava da terrazzini alle estremità e di lui i colleghi dell'Ava (Associazione Varesina Aeromodellisti), il Gruppo aeromodellistico di Varese cui si iscrisse anni dopo, citavano la leggenda di un incontro molto ravvicinato con una fanciulla maggiorenne e consenziente, consumato proprio su di uno di quei terrazzini, in piena corsa.

Quella domenica 19 marzo 1950, Silvio Taberna restò solo. Assieme a tre suoi modelli in volo vincolato, riproduzioni di un Piper Cub, un Macchi MB 308, uno Spitfire. La sua grande abilità modellistica, poi diventata mitica, era già ben visibile. Trovò tutto lo spazio che voleva sulle panche del treno e, arrivato a Milano, stazione Cadorna, andò a piedi verso Piazza del Duomo. Nel grande quadrato libero sul Sagrato trovò altri aeromodellisti che lo aspettavano. C'era il meglio di Milano e del Nord Italia. Per organizzare l'evento si erano messi assieme l'Aero Club, alla cui attività aeromodellistica sovrintendeva Nino Frachetti, il Cam<sup>(9)</sup> e il Csi (Centro Sportivo Italiano)<sup>(10)</sup>, la cui sezione aeromodellistica era diretta da Flaviano Fermi (25 anni).

Antonio Greppi andò personalmente a salutare organizzatori e concorrenti: "Congratulandosi ora con l'uno ora con l'altro, visibilmente soddisfatto"<sup>(11)</sup>. Complice il relax della domenica, si fermò abbastanza a lungo, sicuramente molto di più di quanto sono soliti fare oggi amministratori, governanti e politici alla ricerca della ripresa tv che andrà nei telegiornali. I voli dei modelli da velocità iniziarono subito a pompare adrenalina negli spettatori. Ci pensarono Gigi Fanoli, Emilio Crucitti (25 anni) e Carlo Saudella, milanese di fresca importazione dalla natia Fano, autore di un gesto quasi sconveniente, ma con una motivazione logica e condivisibile: si tolse le scarpe per non scivolare sul fondo liscio del

Sagrato. Non c'era nessuna protezione per il pubblico e gli altri concorrenti ed era necessario restare il più possibile vicini al centro del cerchio di volo. Da Bologna vennero con i loro modelli da velocità, con forme moderne e carrello sganciabile, Giovanni "Gianni" Fiorini e Giuseppe "Pino" Gottarelli<sup>(12)</sup>.

Un cronista entusiasta scrisse di velocità attorno a 180 km/h, sicuramente esagerata anche per chi usava i migliori motori italiani allora disponibili: gli Eta 6 di Elio Tacchella<sup>(13)</sup>. Crucitti portò in volo il suo modello da velocità con architettura asimmetrica e motore Testa Rossa 5 cc, da lui prodotto a Milano.

Taberna pilotò in voli impeccabili i suoi modelli riproduzione, così come Domenico "Franco" Conte di Torino, fondatore e proprietario dell'Aeropiccola.

Si esibirono anche in un volo a due, lontano progenitore dell'"inseguimento", suscitando applausi da Curva Sud.

Fermi fece volare i suoi modelli da velocità e acrobazia, aiutato da Roberto Rampinelli e Gianfranco Massazza, entrambi, come lui, del Csi. Ottenne una standing ovation quando fece girare il suo modello con uno striscione "Aero Club Milano" al traino.

Fiorini e Gottarelli si dedicarono anche all'acrobazia con: "Voli magnifici, che effettuavano gran volte, otto verticali, voli rovesci, picchiate e cabrate con una sicurezza veramente entusiasmante"<sup>(14)</sup>.

C'erano Clemente Cappi (19 anni) e Carlo Bergamaschi (17 anni), destinati a diventare glorie dell'aeromodellismo nazionale. Il primo come spettatore, il secondo con un modello acrobatico.

Venne lanciato un motomodello in volo libero, lo M32 "Dindi" di Arve Mozzarini (le cronache storpiarono il cognome in Mazzarin) con motore Zena da 0.6 cc: "Superata la Madonnina con belle spirali, infilava poi la via Mercanti per



Non è facile fotografare un aeromodello in volo. L'acrobatico di Flaviano Fermi è stato "congelato" mentre passa davanti al portale della Galleria. Anche su questo lato di Piazza Duomo la folla

degli spettatori è compatta su più file. La temperatura di fine inverno, nonostante la bella giornata di sole, ha fatto indossare il cappotto a quasi tutti. E per gli uomini, d'obbligo il cappello.

atterrare felicemente sulla terrazza di un fabbricato di piazza Cordusio<sup>(12)</sup>, 100 metri da Piazza del Duomo.

Mentre le ombre si allungavano sul Sagrato e la gente se ne tornava a casa, verso le 17, Angelo Ambrosini chiuse la giornata con un brindisi offerto a tutti gli aeromodellisti presenti. Non poteva mancare un po' di polemica (altrimenti che aeromodellisti sarebbero!) sui milanesi attenti solo alla "cassetta": "In dispregio delle accuse mosseci, l'Aeromodellismo milanese ha offerto questo spettacolo gratis a tutti, assumendo in proprio tutte le spese. Siamo lieti e contenti di avere potuto effettuare una manifestazione simile davanti ad un mondo estraneo ed eterogeneo, perché abbiamo fatto vedere che cosa sia veramente l'Aeromodellismo"<sup>(11)</sup>.

Era stato un evento memorabile, alla cui unicità aveva conferito ulteriore prestigio la presenza del sindaco Greppi. Un evento in un ambiente e con un pubblico che mai più avrebbero visto volare aeromodelli in volo vincolato. Andò tutto liscio, senza incidenti nonostante la totale mancanza di protezioni per il pubblico: ma, a cinque anni dalla fine della guerra e dei bombardamenti, la percezione del pericolo era ancora quasi inesistente tra le persone sopravvissute a quel periodo.

Prossimo appuntamento: 20 e 21 maggio al Palazzo dello Sport per la prima edizione delle "Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane".

#### Note

- (1) *L'Ala* anno IV n. 5, 1-15 marzo 1948. Il virgolettato è attribuito nell'articolo a Emilio Crucitti.
- (2) *L'Ala* anno VI n. 2, 31 gennaio 1950.
- (3) Alberto Ostali era presidente del Cam e segretario dell'Aero Club Milano quando morì il 9 maggio 1950. Nato a Desenzano del Garda (Brescia) nel 1894, era stato pilota da caccia nella I Guerra Mondiale. Nel primo dopoguerra, fondò l'Associazione Nazionale Piloti Aviatori, che fu

all'origine della costituzione degli Aero Club. Nel secondo dopoguerra fu sostenitore convinto dell'aeromodellismo e, in ambito Cam, si adoperò personalmente per l'organizzazione della "Coppa Lamberto Rossi" di volo libero, che divenne rapidamente una delle più importanti in Italia. Operò per il ritorno degli aeromodellisti negli Aero Club e, per questo, assieme agli altri dirigenti milanesi, si mise in contrasto con la Fani e i suoi metodi. A lui la Sezione Aeromodellisti dell'Aero Club Milano intitolò la "Coppa Ostali", competizione per idromodelli in volo libero, organizzata all'Idroscalo di Milano.

- (4) *L'Ala* anno IV n. 15-16, 1-15 agosto 1948. Articolo siglato G.B.
- (5) *L'Ala* anno IV n. 6, 1 aprile 1948. Articolo a firma Pio Canestrelli.
- (6) *L'Ala* anno V n. 24, 15 dicembre 1949.
- (7) *L'Ala* anno V n.17-18, 1-15 settembre 1949. Mezza pagina, senza firma, di brevi pensieri raccolti sotto il titolo: "Picchiate". Emblematico il seguente: "Gli aeromodellisti sono come gli scrittori: dicono sempre male dei colleghi fingendo tutto il contrario".
- (8) *Modellismo* anno IV n. 16, 1-15 luglio 1948. Articolo attribuito a Francesco Cetti Serbelloni. Direttore di questa prima serie della rivista era Gastone Martini, lo "Zio Falcone" dei tempi dell'*Aquilone*.
- (9) Cam (Centro Aeromodellistico Milanese), fondato subito dopo la Liberazione nel 1945, aveva sede al secondo piano della ex-Casa del Balilla, via Conservatorio 9, zona centrale della città. Nello stesso edificio aveva sede anche l'Associazione Volovelisti Milanesi, Avm. Il Cam, con la guida di Nino Frachetti, svolse un'azione fondamentale per la diffusione dell'aeromodellismo a Milano che poi proseguì senza soluzione di continuità in Aero Club e Csi, dopo la chiusura attorno al 1958. Nell'ottobre 1947 accolse gli scissionisti (eterno vizio degli aeromodellisti italiani) del Gruppo Aeromodellistico Sempione e, subito dopo, i soci del Circolo Aeromodellistico Vittoria, sciolto per l'indisponibilità della sede. I Gruppi milanesi si ridussero così a due, il Cam e il Centro Sportivo Ambrosiano (Csa), poi diventato Csi. Quest'ultimo, a fine 1947, aveva sede in via Luini 2.
- (10) Csi (Centro Sportivo Italiano), struttura sportiva del Movimento degli Oratori, finanziata e sostenuta dalla Curia milanese, poi ampliata alla copertura nazionale sotto l'egida della Chiesa Cattolica. La capillarità della presenza permise di contattare tanti giovani appassionati del volo e dirigerli verso l'aeromodellismo grazie al lavoro, alla competenza e alla passione di Flaviano Fermi. La sezione

## Altra Italia Altri aeromodellisti

Pensavano di avere lasciato alle spalle le tragedie della guerra gli italiani quella sera del 4 maggio 1949. Da non credere alla notizia di apertura del giornale radio: l'aereo, un Fiat G.212 della Ali, che riportava a casa la squadra del Torino, il "grande Torino", cinque scudetti dal 1942 a quel 1949, si era schiantato nelle nuvole sul retro della Basilica di Superga. Tutti morti, la squadra, gli accompagnatori, l'equipaggio: 31 persone.

Al lutto nazionale parteciparono attivamente gli aeromodellisti. Fu un primo riconoscimento, confermato l'anno dopo dalla manifestazione a piazza del Duomo a Milano, del carisma riconosciuto e del fascino dell'aeromodellismo. Poi, con il passare degli anni, valori irrimediabilmente perduti.

Allo stadio di Torino, via Filadelfia, domenica 15 maggio 1949, parteciparono Alcide De Gasperi, presidente del Consiglio, e molti ministri del suo governo per la cerimonia in memoria delle vittime di Superga.

C'erano sei aeromodellisti venuti da Roma, fasciati in una elegante tuta scura griffata Fani: Piero Guidotti, Aldo e Giorgio Montanari, Loris Kannevorff, Gustavo Janni, Ninetto Ridenti. Dal centro del campo, i sei lanciarono un motomodello che salì spiralandolo fino a scomparire alla vista. Non fu mai più ritrovato: "Un piccolo aereo,

sacrificato nell'immensità del cielo, è stato un bel gesto simbolico verso i caduti dell'aria, come il lancio di una corona per i caduti del mare. Un aeromodello ha permesso questo e ha commosso quindicimila spettatori"<sup>(15)</sup>.

La cronaca aggiunse che il motomodello scomparso in altezza (come si diceva allora nelle gare di volo libero) era stato costruito da Aldo Montanari e montava un motore Osam G.16.



Il Fiat G.212, marche I-ELCE, delle Aero Linee Italiane (Ali) distrutto nell'urto contro il retro della Basilica

di Superga, Torino. Morirono tutti, l'equipaggio, l'intera squadra del Torino Calcio e gli accompagnatori.

aeromodellisti del Csi (all'inizio, denominato Csa-Centro Sportivo Ambrosiano) venne fondata da Gianluigi Della Torre nel 1946. Sotto la guida di Fermi, il Csi divenne la struttura di riferimento in tempi in cui le varie organizzazioni milanesi convivevano per la promozione e diffusione dell'aeromodellismo. Della Torre divenne il primo Delegato per l'Aeromodellismo dell'Aero Club Milano quando l'attività aeromodellistica venne gestita dall'Aero Club dopo l'esaurimento della Fani. Il lavoro di Fermi in Csi venne continuato da Livio Broggi, infaticabile "motore" dell'attività aeromodellistica milanese.

(11) *L'Ala* anno VI n. 7, 15 aprile 1950. La cronaca è firmata Benàco.

(12) Giuseppe "Pino" Gottarelli, bolognese, ebbe una carriera aeromodellistica breve, ma intensa agli inizi del volo vincolato circolare in Italia. Tra i suoi aeromodelli vi è il Gip 46, divenuto una categoria agonistica praticata in Italia negli anni Duemila. Seguendo un percorso da manuale, entrò nell'Aeronautica Militare quale pilota da caccia. Scomparve il 10 aprile 1959 nel Mare Adriatico in un

incidente sul suo F84F, di base a Rimini.

(13) Elio Tacchella, nato ad Acqui il 12 dicembre 1926, deceduto nel 2006, esercitò la sua creatività e competenza meccanica nel progetto e costruzione di modelli e motori aeromodellistici, agevolato dalla disponibilità degli strumenti dell'azienda di famiglia, che produceva macchine utensili e rettifiche industriali. Iscritto al Cam, nel 1947 fu il primo in Italia a superare 100 km/h in volo vincolato grazie a uno dei suoi motori, l'Eta 47.

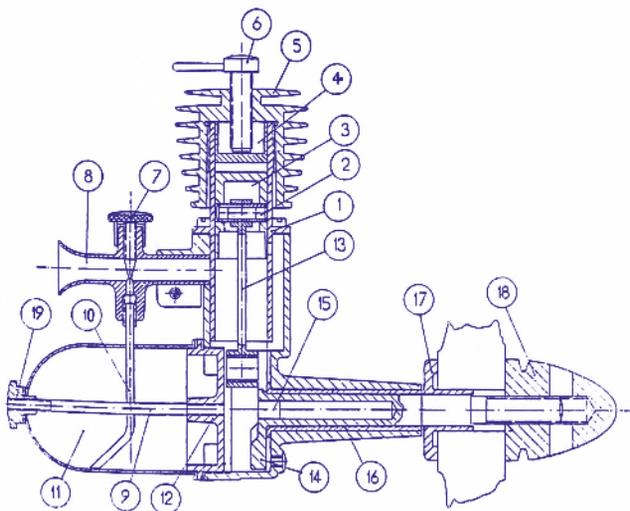
Il suo motore più noto e vincente fu l'Eta 6, 5,8 cc, accensione elettrica, albero su cuscinetti, valvola rotativa con alimentazione posteriore, potenza dichiarata con miscela normale: oltre 0,33 CV. Un motore estremamente moderno per l'inizio 1948 quando venne messo in vendita. Al debutto, nella manifestazione organizzata a Milano-Palazzo dello Sport l'11 gennaio 1948, segnò la velocità più alta a 156 km/h.

(14) *La Gazzetta dello Sport*, 20 marzo 1950. Il titolo è singolare: "Pieno successo del convegno aeromodellistico milanese".

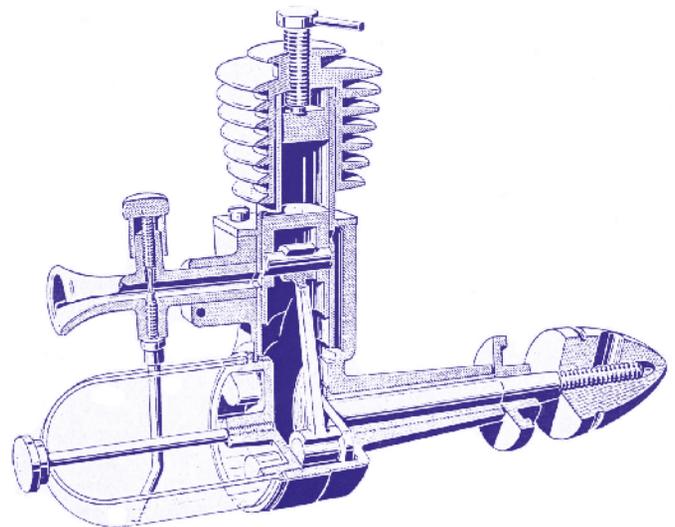
(15) *Modellismo* anno V n. 27, luglio 1949 pag. 621.

**Movo D-2**

Messo in vendita nel 1945 dalla Movo di Gustavo Clerici a Milano il Movo D-2 era disponibile in due versioni: Normale (cui si riferiscono le due immagini in basso) e Sport (foto a fianco). Quest'ultima variante poteva essere montata a testa in giù spostando il serbatoio fissato con una sola vite attorno al carburatore. La capacità del serbatoio consentiva il funzionamento per circa 90 secondi. Il serbatoio della versione Sport era in urea con cappello pressofuso in alluminio. Quello della versione Normale era in lamierino d'alluminio tornito. La cilindrata di 2 cc era ottenuta con alesaggio 12 mm e corsa 18 mm. Pistone in acciaio tornito, rettificato e lappato. Cilindro in ghisa perlitica fusa, tornito, fresato, rettificato e lappato. Secondo l'architettura tipica dell'anteguerra, l'albero, di piccolo diametro, girava su bronzina. Con elica 280 x 140 mm si potevano raggiungere 5.000 giri. La potenza erogata era 0,12 CV pari a una potenza specifica di 60 CV/litro, buona per l'epoca.



1. Cilindro ; 2. Spinotto ; 3. Pistone ; 4. Contropistone ; 5. Testata ; 6. Vite comando contropistone ; 7. Vite regolazione miscela ; 8. Presa d'aria del carburatore ; 9. Prigioniero tenuta serbatoio ; 10. Tubetto afflusso miscela ; 11. Serbatoio ; 12. Tappo del carter ; 13. Biella ; 14. Contrappeso ; 15. Albero ; 16. Bronzina ; 17. Boccole porta elica ; 18. Ogiva ; 19. Dado bloccaggio serbatoio.



## Le Ambrosiane storiche 1950-1965



1950

## Il cielo in un palazzo

Franco Marcenaro aveva 20 anni e veniva da Genova. Aveva il complesso del “tubo”<sup>(1)</sup>. Gli ultimi mesi della seconda guerra mondiale e gli anni del primo dopoguerra avevano fatto capire a chi, come lui, era attento studioso dell’aviazione, che il motore del futuro sarebbe stato il jet. E un motore a getto, un “reattore” o “tubo”, come si diceva nell’ambiente aeromodellistico, doveva essere il propulsore del suo modello preferito.

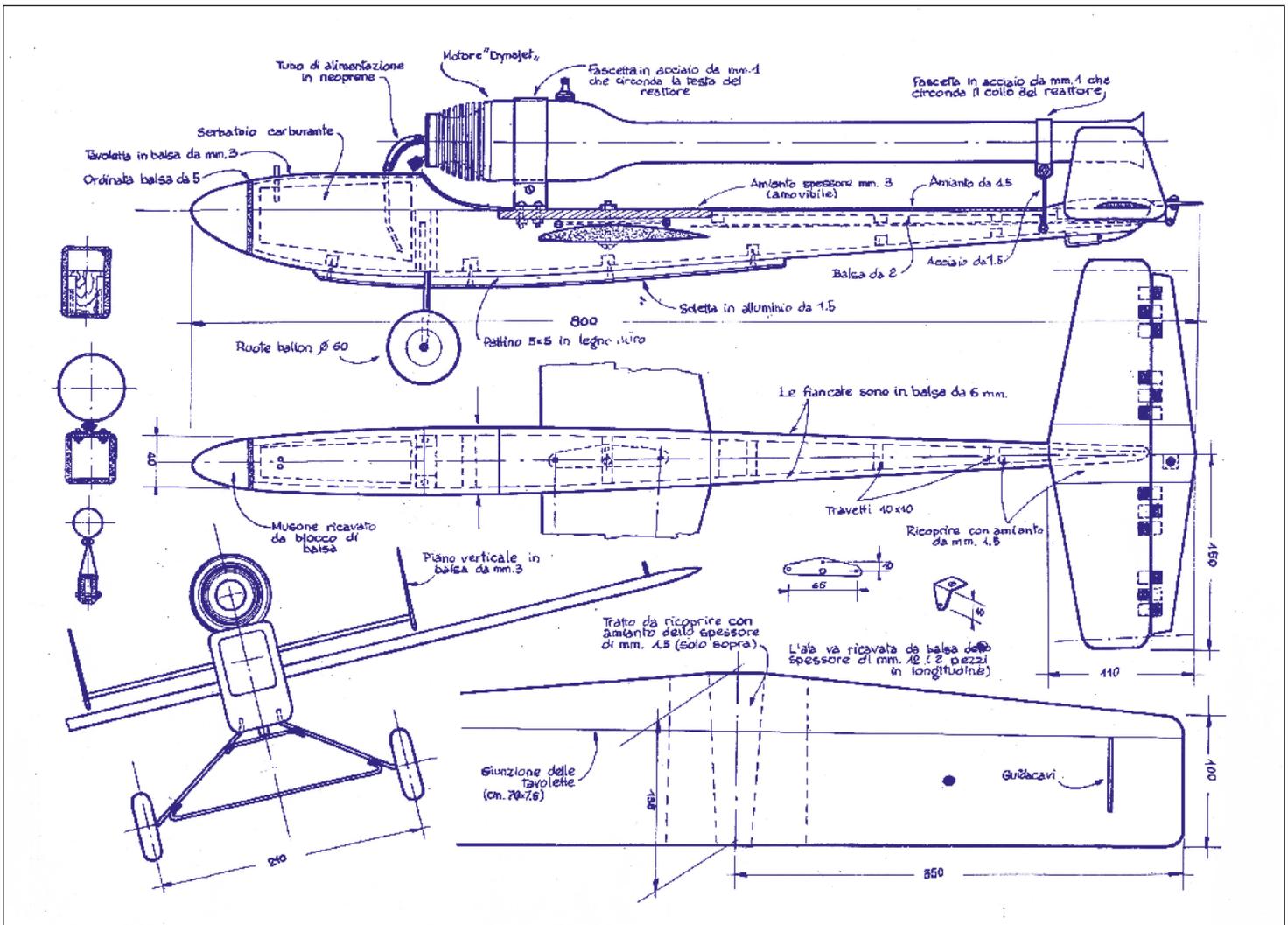
Conosceva l’inglese e leggeva le riviste modellistiche americane: sapeva del Dynajet, un pulsoreattore per modellismo lungo 74 cm con

diametro massimo di 5,8 cm e un peso di 450 grammi. Esercitava una spinta di 1,17 kg. Vista l’anglofilia di Marcenaro, era regolare che il suo modello con il Dynajet si chiamasse “Old Joe”: fusoliera in faggio con forte sbalzo anteriore nel quale era alloggiato il serbatoio del carburante, ali e timoni simmetrici collegati alla fusoliera, carrello sganciabile per caduta dopo il decollo, “tubo” fissato sopra la fusoliera, peso 2 kg.

Nel 1948, Franco Conte scrisse una pagina sul Dynajet e gli aeromodelli californiani a reazione<sup>(2)</sup>, ma poco o nulla si vide nelle

All’interno del Palazzo dello Sport alla Fiera di Milano, sede delle prime Ambrosiane, posano in un intervallo dei lanci i concorrenti del Csi Milano. Da sinistra: Paolo Bellavita, Carlo Saudella (terzo, con il modello Classe C motore Eta 6) e il fratello alla sua destra, Emilio Crucitti con il modello asimmetrico e motore Testa Rossa.





manifestazioni italiane di volo vincolato fino a domenica 21 maggio 1950, quando Franco Marcenaro arrivò al Palazzo dello Sport alla Fiera di Milano. Era il giorno delle “Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane”, la prima grande gara in Italia per Velocità e Acrobazia in volo vincolato circolare.

Così la cronaca del volo di Marcenaro: “Dopo poche pompate, il reattore ha funzionato: decollo buono e volo regolare e buona velocità. Impressionante l’urlo che ha fatto arretrare tutti gli aeromodellisti che si erano allineati ai bordi della pista”<sup>(3)</sup>.

E che il rumore fosse impressionante era più che comprensibile: quel volo e l’intera gara si svolgevano al chiuso, all’interno del Palazzo dello Sport, edificio costruito nel 1923, la cui superficie ellittica al piano terra era di 8.500 mq,

interamente liberi da colonne, per 90 metri di lunghezza e 65 metri di larghezza. La sommità vetrata della copertura arrivava a 32 metri. Con le lunghezze dei cavi già previste per la mancata edizione del 1949, c’era spazio per due piste affiancate e i box dei concorrenti, che potevano preparare i loro modelli con i cavi già stesi. Il pubblico aveva a disposizione l’anello del piano superiore. Il pavimento in marmo levigato garantiva decolli regolari.

### Sport indoor

Per Nino Frchetti e gli altri organizzatori milanesi una gara di aeromodellismo in un ambiente chiuso era del tutto normale e in piena sicurezza. Il rumore era una autentica delizia per le orecchie, tra echi, riflessi e rimbombi: allora, nessuno si preoccupava dei decibel e

Disegno di un tipico modello con pulsogetto Dynajet dei primi anni Cinquanta. Il carrello avrebbe dovuto sfilarsi subito dopo il decollo, ma non sempre succedeva. I cavi sono esterni all’ala. L’Old Joe di Franco Marcenaro aveva un’architettura simile.

Nel 1950, il Palazzo dello Sport manteneva l'aspetto di quando era stato costruito nel 1923 nell'ambito della Fiera di Milano. Solo gli alberi della piazza, poi ribattezzata 6 Febbraio, erano cresciuti. L'edificio è stato salvato dalla distruzione selvaggia dell'intera Fiera.



dell'abbattimento del rumore ed erano di là da venire i tempi in cui un velocista doveva ascoltare se il motore "intonava".

Pare che il Palazzo dello Sport si riempisse presto dei fumi e degli odori degli scarichi liberi. Ma nessuno se ne fece un problema.

La capacità organizzativa di Frachetti e il suo giro pressoché illimitato di conoscenze importanti ottennero non solo l'uso del Palazzo dello Sport, ma anche la piena collaborazione dell'Aeronautica Militare, che mise a disposizione un pullman per portare concorrenti e modelli da Piazza del Duomo (ritrovo alle 8) al Palazzo dello Sport. Con il traffico inesistente di quegli anni<sup>(4)</sup> e l'ora mattutina della domenica, bastarono una decina di minuti per arrivare e scaricare persone e modelli. I primi voli di gara iniziarono con la velocità Classe A alle 9.

Intervallo alle 13 per consumare il pasto "al cestino" (allora si diceva così), preparato nelle cucine del Comando dell'Aeronautica Militare all'Aeroporto di Bresso e portato a Milano dagli avieri. La cronaca<sup>(3)</sup> cita con ammirazione la "Pasticciata" che ebbe un grande successo tra concorrenti e organizzatori, le cui forze erano state: "messe un tantino in difficoltà durante le due giornate milanesi"<sup>(3)</sup>. L'Aeronautica Militare concesse il pernottamento gratuito dei concorrenti nelle camerate del Comando della Prima Zona Aerea Territoriale (Zat) in piazza Novelli. Un servizio particolarmente gradito perché: "Oggi è semplicemente assurdo far pagare a un concorrente oltre 500 lire per notte!"<sup>(3)</sup>.

Organizzata al meglio la logistica, la gara raccolse 40 iscritti nelle tre categorie della

L'interno del Palazzo dello Sport. Il pavimento ellittico al piano terra copriva 5.800 mq, 90 x 65 m interamente liberi. La sommità della copertura

arrivava a 32 m. Per le Ambrosiane fu possibile tracciare due piste affiancate. I concorrenti avevano i box nel porticato basso.



Velocità e in Acrobazia. Si decise così di ridurre a due i lanci, con possibilità di recupero. A ogni modello vennero misurati la lunghezza e lo spessore di cavi. Per i velocisti era disponibile un avviatore elettrico. I tre cronometristi ufficiali per ogni pista potevano collimare lo scatto dei cronometri a un'apposita asta di riferimento. Due commissioni di giudici valutavano i voli di Acrobazia. I due iscritti nella Classe A non conclusero nemmeno un lancio valido. In Classe B, su 16 concorrenti solamente 4 riuscirono a classificarsi. Vinse Sergio Sabbadin, maestro della "scuola veneziana" protagonista della velocità nei primi anni Cinquanta nonostante la scissione nel 1948 in due Gruppi: Aeromodellisti Veneziani e Aeromodellisti Lido Venezia. Il suo modello con motore G. 19, produzione Osam su progetto di "Sorino" Garofali, segnò 137,04

km/h dopo il risultato di 134,831 km/h nella prima prova. Segno di una preparazione e regolarità encomiabili.

Emilio Crucitti, Csi Milano, volò con un motore Testa Rossa, made in Milano, a 132,831 km/h. La cronaca riporta con meravigliata ammirazione che il motore: "girava sui 20.000 giri". La pubblicità del produttore Micron Avia - Laboratorio Sperimentale Motori era, una volta tanto, veritiera: indicava in 20.700 giri/min il regime al quale quel motore ad accensione elettrica erogava 0,5 CV.

### **Dooling e gli altri**

Il tocco internazionale venne dal motore Dooling 29, montato da Giorgio Ferrari, un giovanissimo del Cam, sul modello replica del "Little Rocket" americano.



Il modello asimmetrico Classe B di Emilio Crucitti con motore Testa Rossa 5 cc prodotto dalla Micron Avia-Laboratorio Sperimentale Motori, Milano via Isimbardi 11, dove lavorava Crucitti.

Motore di concezione moderna con albero su due cuscinetti a sfere, biella in alluminio, architettura superquadra, erogava (secondo il produttore) 0,5 CV a 20.700 giri/minuto.

Il modello anticipa di 40 anni quello che divenne lo standard dei modelli da velocità. La fusoliera era tutta in legno: i fondi sagomati o le fusioni in metallo per fissare il motore erano ancora una rarità.

La prestazione di motore-modello, valutata alla velocità di 180 km/h, era superiore alle capacità di pilotaggio di Ferrari. E il modello si schiantò sul bel pavimento di marmo senza completare un volo valido.

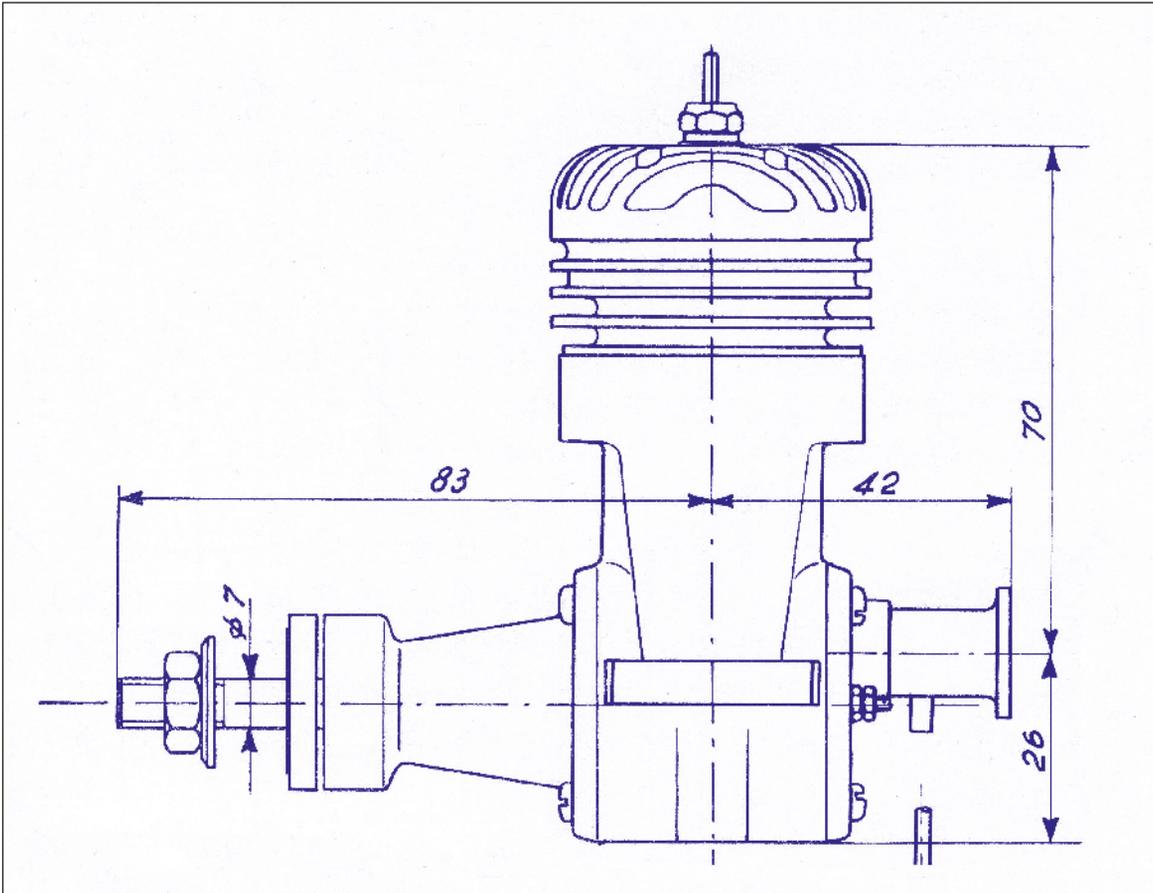
Lucio Frachetti, figlio di Nino, si piazzò terzo con il suo modello tuttala a 120,401 km/h. Da Ginevra venne Norbert Marchon, che vinse la Classe C a 172,248 km/h con un motore francese Micron 60. Il suo primo volo segnò 165 km/h a riprova del buon livello di preparazione. Non ebbe avversari in quanto il secondo classificato, Carlo Saudella, fece volare il modello già visto in Piazza del Duomo, con il motore Eta 6 da 6 cc, progettato e prodotto da Elio Tacchella: la velocità di 155,844 km/h si confrontava bene con quella di Sergio Sabbadin in Classe B, ma non poteva certo competere con il 10 cc di Marchon.

La gara di velocità si chiuse poco prima delle 13 con soli 7 classificati nel complesso delle tre Classi e lasciò spazio a Franco Marcenaro con il suo Dynajet. Per mancanza di altri concorrenti non fu possibile indire una vera e propria competizione tra modelli con questo tipo di propulsore. Nessuno cronometrò ufficialmente il volo, probabilmente perché i cronometristi non ebbero il coraggio di uscire da dietro le colonne perimetrali utilizzate quale protezione.

Qualche tempo dopo, Marcenaro presentò il modello "Old Joe" sul numero 34 di *Modellismo* e raccontò come era andata: velocità media di un volo lungo 13 giri attorno a 130 km/h. La modestia del risultato venne spiegata dal mancato sgancio del carrello così che il modello si trovò a volare con 300 grammi di zavorra e un'aerodinamica disastrosa. Marcenaro ricevette comunque un premio di benemerita.

### **Acrobazia da inventare**

Consumato il pasto offerto dall'Aeronautica Militare, alle 14.30 iniziò la gara di Acrobazia



Il Micron 60 voleva essere la risposta francese al Dooling 61 e al McCoy 60, cui si ispirava nell'architettura e nelle misure. Alesaggio 24 mm, corsa 22 mm. Potenza dichiarata 1 CV a 12.000 giri/min, ma il regime di volo normale era di 15.000 g/min con elica Tornado 9 x 10". Peso 375 grammi. Usato da francesi e svizzeri, il Micron 60 vinse con Norbert Marchon la Classe C alle Ambrosiane 1950: 172,248 km/h.

con 17 concorrenti e il Regolamento e le figure previste nel 1949. L'attento cronista dell'*Ala* auspicò che, in futuro: "Sarebbe meglio staccare ancor di più le singole figure, intercalando tra l'una e l'altra almeno un giro: ci sarebbe il vantaggio anche di avere l'esecuzione di esse sempre sulla stessa parte, quindi meglio valutabili dalle commissioni di gara". Il Regolamento permetteva un intervallo di mezzo giro tra le varie figure.

Il vincitore era annunciato: Pier Luigi Gnesi di Pisa, maestro indiscusso delle origini della categoria in Italia. Pino Gottarelli dovette accontentarsi del secondo posto, con un punteggio ben distante da quello di Gnesi: 641 in confronto a 799. Terza posizione per l'inglese Ron (Ronald Godfrey) Moulton, 26 anni, che nel

1959 divenne lo storico direttore di *Aeromodeller*, vera e propria Bibbia degli aeromodellisti europei. Giovanni Fiorini, venuto da Bologna con Gottarelli, si classificò quarto.

In chiusura di giornata, andò in scena l'esibizione di Fiorini e Moulton con un volo in coppia, definito di: "inseguimento acrobatico". Stava montando la voglia di Team Racing, in italiano "inseguimento". Ma bisognò aspettare ancora qualche anno per vedere questa nuova categoria alle Ambrosiane.

Rinfresco finale offerto dall'Aero Club Milano e premiazione effettuata dal presidente dell'Aero Club Milano, ingegnere Angelo Ambrosini. Vennero distribuiti premi in denaro per un valore di oltre 200.000 lire.

Il sindaco di Milano, Antonio Greppi, offrì un

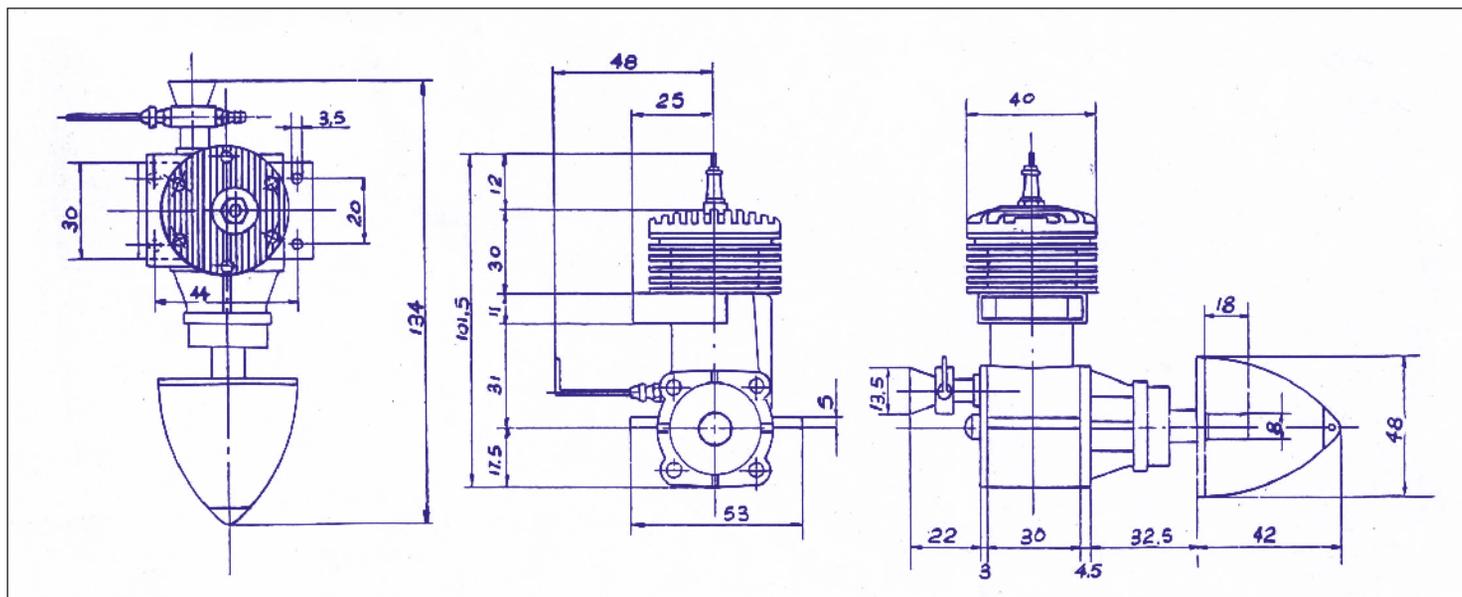
L'Eta 6 motore 5,8 cc di Elio Tacchella, prodotto nella officina di famiglia Andrea Tacchella e F.lli, Acqui. Alesaggio 20 mm, corsa 18,5 mm. Potenza

dichiarata: oltre 0,5 CV. Di concezione moderna, come tutti i progetti di Tacchella, aveva camicia in ghisa nitrurata, pistone in alluminio pressofuso con

testa a cupola per migliorare il lavaggio, biella in duralluminio con boccole al piede e nella testa. Albero in acciaio al Ni-Cr e trattamento

termico, interamente svuotato all'interno, montato su due cuscinetti a sfere. Alimentazione con valvola rotativa posteriore. Peso con elica, ogiva,

volano 280 grammi. Venduto completo di ogiva in lega di alluminio.



premio speciale, il “Trofeo di S. Ambrogio”, assegnato a Ron Moulton.

La gara era stata così importante, sulla scia della manifestazione di marzo in Piazza del Duomo, che anche *La Gazzetta dello Sport* vi dedicò una notizia breve scrivendo: “Le due competizioni di velocità e acrobazia per motomodelli telecomandati hanno destato il più vivo entusiasmo”<sup>(5)</sup>.

Secondo tradizione italiana, le critiche non potevano mancare, ma il cronista dell'*Ala* si portò avanti contrastandole a priori tramite il punto di vista degli organizzatori: “Non è stato trascurato nulla e il Comitato Organizzatore ha vinto la prova e questa prima gara internazionale svoltasi a Milano ha lasciato e lascerà un ottimo ricordo in tutti i concorrenti, specialmente negli stranieri”<sup>(3)</sup>. Sorprendentemente, la stampa aeromodellistica dei mesi successivi non riportò commenti malevoli.

#### Le classifiche

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, Palazzo dello Sport - Fiera di Milano  
domenica 21 maggio 1950

Velocità Classe B	km/h
1° Sergio Sabbadin (Model Air Club Venezia)	137,404
2° Emilio Crucitti (Csi Milano)	132,841
3° Lucio Frachetti (Cam Milano)	120,401
4° Marco Grandesso (Model Air Club Venezia)	109,756
Velocità Classe C	
1° Norbert Marchon (Ginevra)	172,248
2° Carlo Saudella (Csi Milano)	155,844
3° Ettore Almani (Club Aeronautico Triestino)	153,191
Acrobazia	Punti
1° Pier Luigi Gnesi (Pisa)	799
2° Pino Gottarelli (Bologna)	641
3° Ron Moulton (Gran Bretagna)	546
4° Gianni Fiorini (Bologna)	541
5° Flaviano Fermi (Csi Milano)	540
6° Franco Brotto (Venezia)	351

## La Coppa Movo

Sabato 20 maggio, nell'ambito delle Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane si disputò sull'aeroporto di Bresso, periferia nord di Milano, la "Coppa Movo", gara di eleganza e precisione per modelli in volo libero. Il Regolamento era già stato comunicato per le Ambrosiane del 1949, non disputate.

I modelli, motore di cilindrata massima 10 cc, peso inferiore a 5 kg, apertura alare tra 600 e 3.500 mm, prendevano punti in due prove: concorso di eleganza e gara di regolarità.

La prima chiamava la costruzione di modelli ispirati agli aerei: allora, erano chiamati "semiscala". La seconda non richiedeva grandi doti di volo, peraltro difficili da ottenere con modelli di questo tipo: tempo motore tra 12 e 15 secondi, atterraggio tra 40 e 45 secondi dopo il decollo dalla pista in legno di 10x3 metri. I punteggi tenevano conto delle deviazioni rispetto ai tempi prescritti per il funzionamento del motore e per la durata del volo oltre alla sua qualità, senza imbardate o scampanii. Il massimo teorico era 500 punti. Ci voleva almeno un volo valido per entrare in classifica.

L'eleganza del modello, cioè la fedeltà di riproduzione, era valutata meno: al massimo 220 punti. Si poteva partecipare con autogiri, elicotteri, ortotteri<sup>(6)</sup> meritando un bonus di 100 punti. Ma non se ne vide nessuno.

A Bresso si presentarono una decina di concorrenti con modelli: "alcuni dei quali veramente belli"<sup>(3)</sup>. Arve Mozzarini, uno dei "padri" dell'aeromodellismo italiano, aveva una riproduzione del Macchi MB

308 "veramente a posto"<sup>(3)</sup>. Infatti fu il vincitore, nettamente davanti a Felice Secomandi e Dante Mangini, di Genova. Adriano Castellani, fondatore a Cremona dell'Aviomodelli negli anni di guerra, presentò un semiscala del monoplano da turismo ad ala alta costruito dalla Luscombe, bello ma un po' deficitario nel volo: arrivò quinto e ultimo dei classificati.

Generosa la dotazione di premi in danaro e Coppa Movo assegnata all'Avm (Associazione Volovelistica Milanese), unica squadra presente con Sabaini, Bestetti, Del Pio.

Due furono tramandati quali momenti salienti della giornata: dapprima, l'inchino agli aeromodellisti da parte del comandante Mario Stoppani (55 anni), pilota collaudatore del quadrimotore BZ 308<sup>(7)</sup>, decollato proprio dall'aeroporto di Bresso. Il successo maggiore lo ebbe la "Pasticciata" del cuoco della mensa dell'Aeronautica, servita a tutti nell'intervallo di mezzogiorno.

### La classifica

#### Coppa Movo

Aeroporto di Bresso (Milano), sabato 20 maggio 1950

	Punti
1° Arve Mozzarini (Cam Milano)	641
2° Felice Secomandi (Genova)	585
3° Dante Mangini (Genova)	549
4° Carlo Bestetti (Avm Milano)	481
5° Adriano Castellani (Cremona)	459

## Alle origini della velocità

Erano stati molto più bravi gli aeromodellisti degli ingegneri aeronautici degli anni prima e durante la guerra. Al contrario di questi ultimi, resi miopi dall'autoglorificazione di regime e incapaci di afferrare quanto di infinitamente più avanzato si faceva all'estero, gli aeromodellisti italiani del dopoguerra capirono subito che l'America stava dettando la linea e guidando il futuro. Tutto quanto era nuovo, addirittura rivoluzionario, veniva da oltreoceano. Il volo vincolato, cioè l' U-Control, prima di tutto.

Le notizie circolavano, anche se non con la velocità cui il Web ha abituato. Le riviste Usa arrivavano, poche e in ritardo, ma autentiche miniere di sogni e novità. Persone illuminate spingevano l'aeromodellismo all'americana, alla faccia dei parrucconi trincerati nel disprezzo dell'U-Control in nome del mantra della "purezza" del volo libero.

Le leggende degli anni Quaranta parlano di una specie di culto delle navi, come si diceva praticassero gli aborigeni di isole sperdute nel Pacifico: deificavano le navi che venivano da lontano, cariche di ogni bendiddio.

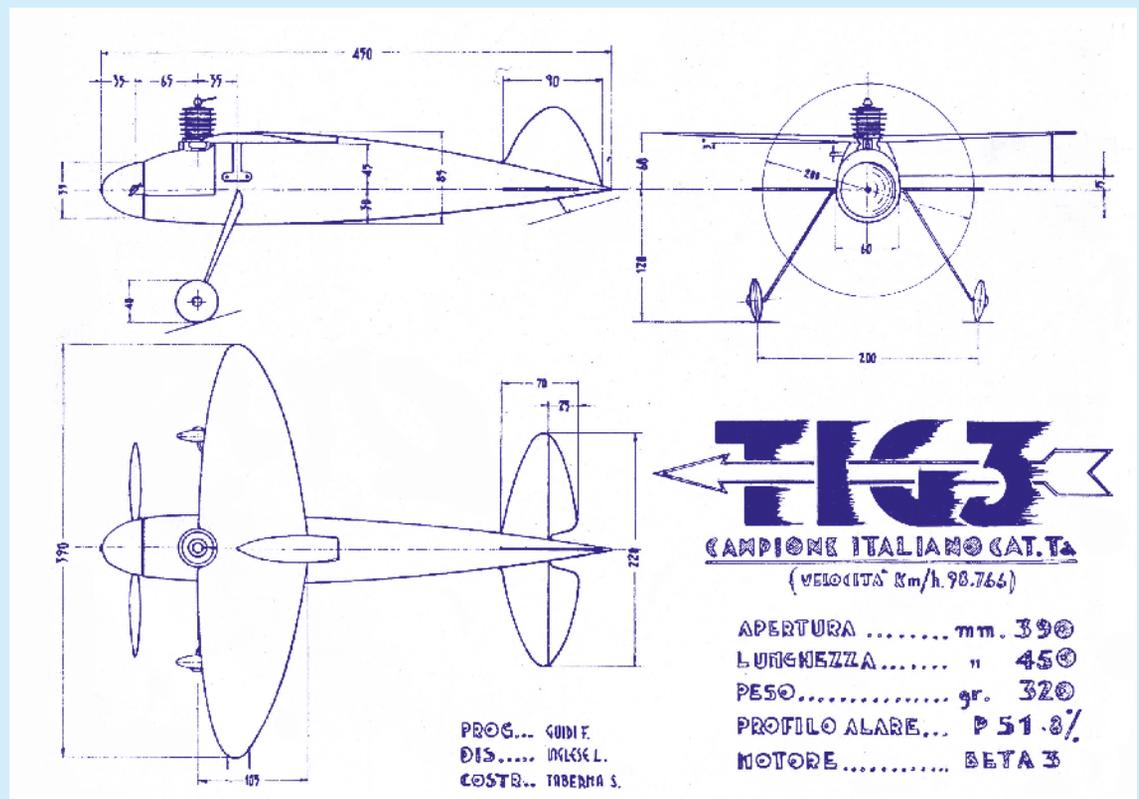
Ogni tanto, attraccavano nei porti italiani le portaerei della US Navy: lo shop di bordo vendeva anche materiale aeromodellistico: legno di balsa, motori, scatole di montaggio. Tutta roba utile per costruire modelli in volo vincolato da fare evolvere sul ponte durante le lunghe traversate.

Nulla poteva fermare un aeromodellista che annusasse la prossimità di motori Dooling o McCoy o di tavolette di balsa. E questo materiale sbarcava in terraferma: ciò spiega perché le prime scuole dell'U-Control si svilupparono vicino ai porti, nelle città della costa toscana, a Venezia, a Genova. E da lì si diffusero immediatamente in tutto il Nord e Centro Italia. In parallelo, l'abilità artigiana e il genio meccanico degli italiani si impegnarono, dal confronto, a migliorare i motori nazionali.

### La mi porti un modello a Firenze

Il X Concorso Nazionale a Firenze, settembre 1947, quattro anni dopo l'edizione precedente, gestita dalla Runa in piena guerra, fornisce il riferimento di partenza

Nel 1947 al Concorso Nazionale di Firenze, Silvio Taberna vinse il primo campionato italiano di Velocità Classe A (allora chiamata Ta, limite di cilindrata 3 cc) con il modello Tig 3, sigla che univa le iniziali dei cognomi dei tre costruttori: Taberna, l'ingegnere Inglese, Leonardo Guidi, che abitavano tutti a Busto Arsizio (Varese). Anche il motore Beta 3 (0,16 CV a 7.500 g/min, 160 grammi) era prodotto a Busto Arsizio dalla Micromotor, via Goito 17A. La presenza del carrello era imposta dal regolamento.



## AEROMODELLISTI - AUTOMODELLISTI - NAVIMODELLISTI

due nuovi motori = **MT. 247** - **MT. 480** = oltre 15.000 giri

cc. 2,5 - HP. 0,25

**MT. 247**  
DIESEL  
peso gr. 128 ca.  
Lire 6300

**MT. 247 S.**  
GLOW-PLUG  
peso gr. 115 ca.  
Lire 6000

**MT. 247 A.**  
peso gr. 115 ca.  
Lire 6000

**MT. 247 SA.**  
peso gr. 105 ca.  
Lire 5800

per volo libero - senza cuscinetti

cc. 5 - HP. 0,55

**MT. 480**  
DIESEL  
peso gr. 195 ca.  
Lire 8500

**MT. 480 S.**  
GLOW-PLUG  
peso gr. 180 ca.  
Lire 8000

Motore particolarmente indicato per modelli  
telecomandati e da inseguimento.

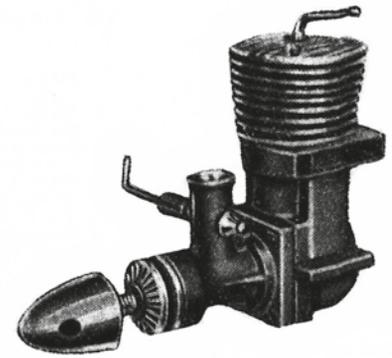
MINIMO PESO - MINIMO CONSUMO

Progettazione: **SILVIO TABERNA**

Consegne: entro aprile 1951 - Pagamento: anticipato - Imballo e porto contro assegno

Schiarimenti - Listini - Costruzione - Vendita:

OFF. MECC. **MAURI FELICE** - S. R. L. - MILANO - VIA ABANO N. 6



per lo sviluppo dell'U-Control in Italia. Per la prima volta, furono ammessi al Concorso i modelli in volo vincolato da velocità e acrobazia. Le gare si svolsero in una piazza cittadina, con ingresso gratuito del pubblico. Fu uno: "spettacolo per migliaia di profani"<sup>(8)</sup>.

I modelli da velocità vennero divisi in tre Classi: Ta (T per Telecomandati) con motori fino a 3 cc, Tb 6 cc, Tc 10 cc.

Nella Classe Ta divenne campione italiano Silvio Taberna a 98,766 km/h con il TIG3 da lui progettato e costruito assieme a due amici di Busto Arsizio (Varese): Guidi e Inglesse.

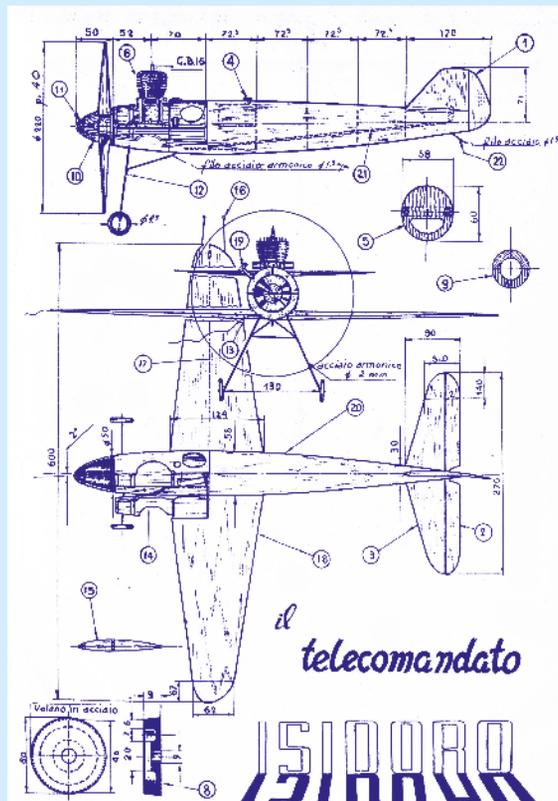
Le iniziali dei cognomi formavano la sigla del modello, ben costruito e rifinito, fusoliera di sezione tonda lunga 450 mm, piccole ali a profilo sottile e pianta ellittica con apertura 450 mm. Anche il motore ad autoaccensione veniva da Busto Arsizio, via Goito 17A: era il Micromotor Beta 3 potenza 0,16 CV a 5.000-7.500 giri/min, volano sull'albero motore, elica 200 x 450 mm parzialmente coperta da una enorme ogiva in alluminio sagomato.

Carrello fisso (obbligatorio per regolamento), il TIG3 pesava 350 grammi, di cui 160 gr di motore. Solo la testa del motore sporgeva, non carenata, dalla parte superiore della fusoliera. La velocità venne ottenuta sulla base di tre giri con cavi da 15 metri.

Entrarono in 10 nella classifica, tra i quali Guidi secondo a 85,674 km/h con un modello uguale a quello di Taberna. Flaviano Fermi (Csi Milano) si piazzò terzo a 81,378 km/h. Decimo fu Borri (Pistoia) a 51,876 km/h.

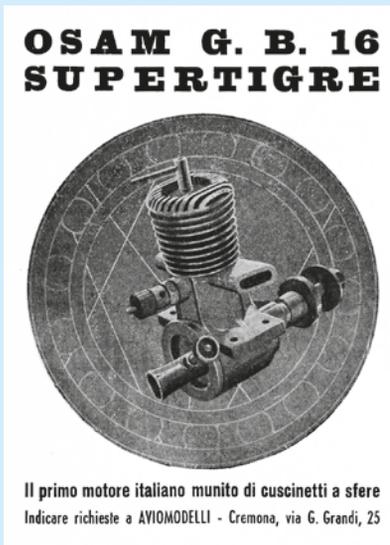
La pubblicità dei motori MT prodotti a Milano e progettati da Silvio Taberna alla fine degli anni Quaranta. Le cilindrate sono corrette per rientrare

nella Classe A (2,5 cc) e Classe B (5 cc). Pur essendo cari, non sembrano dare l'idea delle prestazioni elevate.



Nel 1947, Leonardo Boreani, socio con Sorino Garofali nella Osam, costruì l'Isidoro, modello da velocità Classe B. Caratteristiche interessanti sono i cavi interni all'ala centinata, la destra in quanto era ancora libero il verso di volo; il carrello sganciabile in volo mediante una spina collegata al terzo cavo che, svolta la sua funzione, veniva represso dal pilota. Tra il motore G.B.16 e l'elica 220 x 400 mm era inserito un volano in acciaio, secondo la moda del tempo.

Publicità dell'Osam G.B. 16 Supertigre di Boreani e Garofali. Motore ad autoaccensione d'elezione per la Classe B (6 cc) a fine anni Quaranta, aveva corsa 19 mm e alesaggio 20 mm. A 11.500 g/min erogava 0,33 CV. Peso 280 grammi.

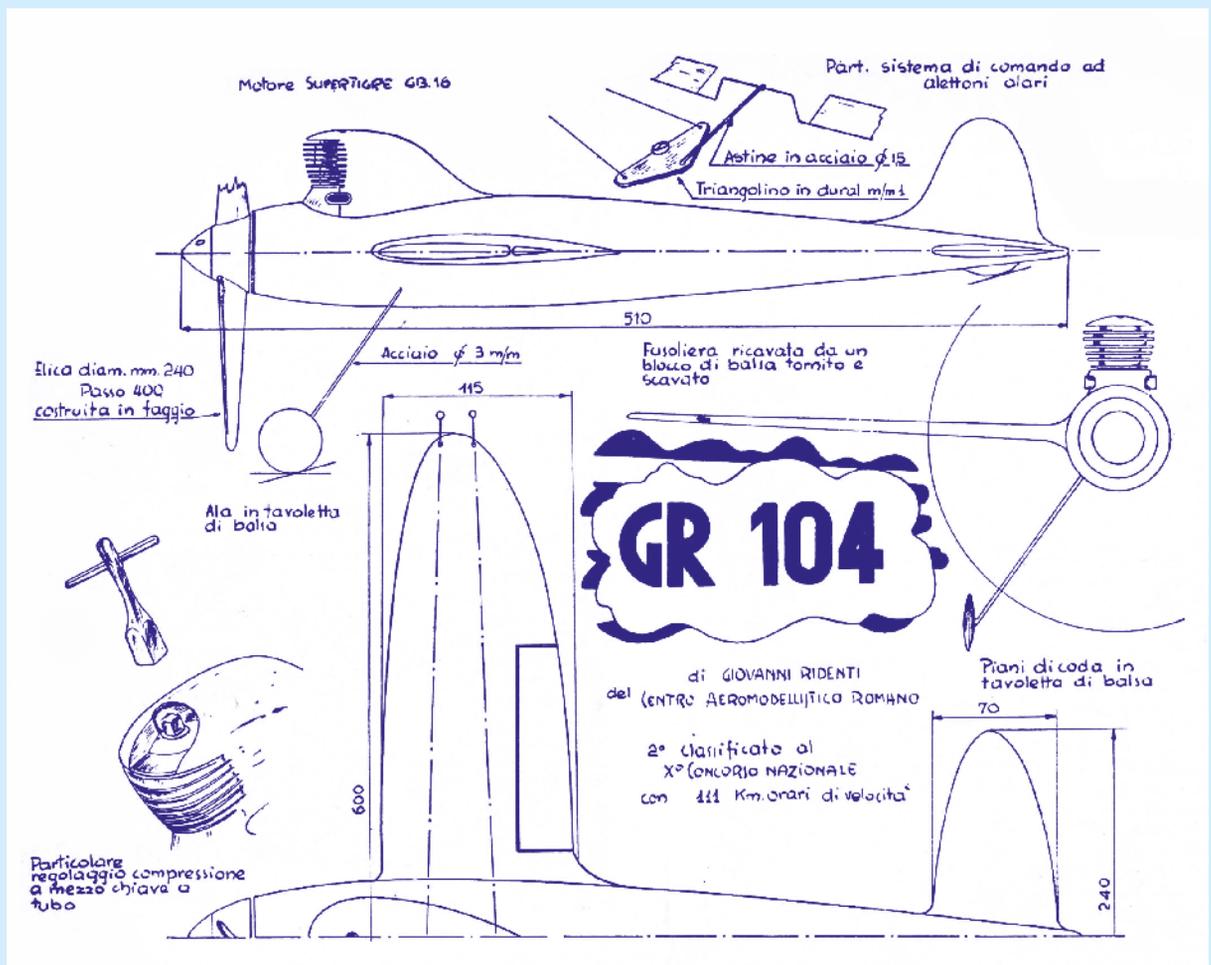


### Come al solito, Osam

Nella Classe Tb il dominio dei motori Osam Supertigre G.B. 16 fu totale. Vinse Luigi De Mori dell'Associazione Aeromodellistica Bolognese con un modello dalla sagoma obsoleta, che poco o nulla si ispirava alla scuola americana. Ala bassa di forma trapezoidale, fusoliera a sezione parallelepipedica arrotondata anteriormente, piani di coda a forte allungamento, motore completamente esposto, elica 220x400 mm (10x16 pollici) senza volano. Non bello, ma bene a punto, mise in fila altri nove concorrenti segnando la velocità di 112,103 km/h.

Al secondo posto, 111,168 km/h, si classificò Giovanni "Ninetto" Ridenti del Centro Aeromodellistico Romano, uno dei padri fondatori dell'aeromodellismo nazionale. Il suo modello era decisamente più sofisticato di quello di

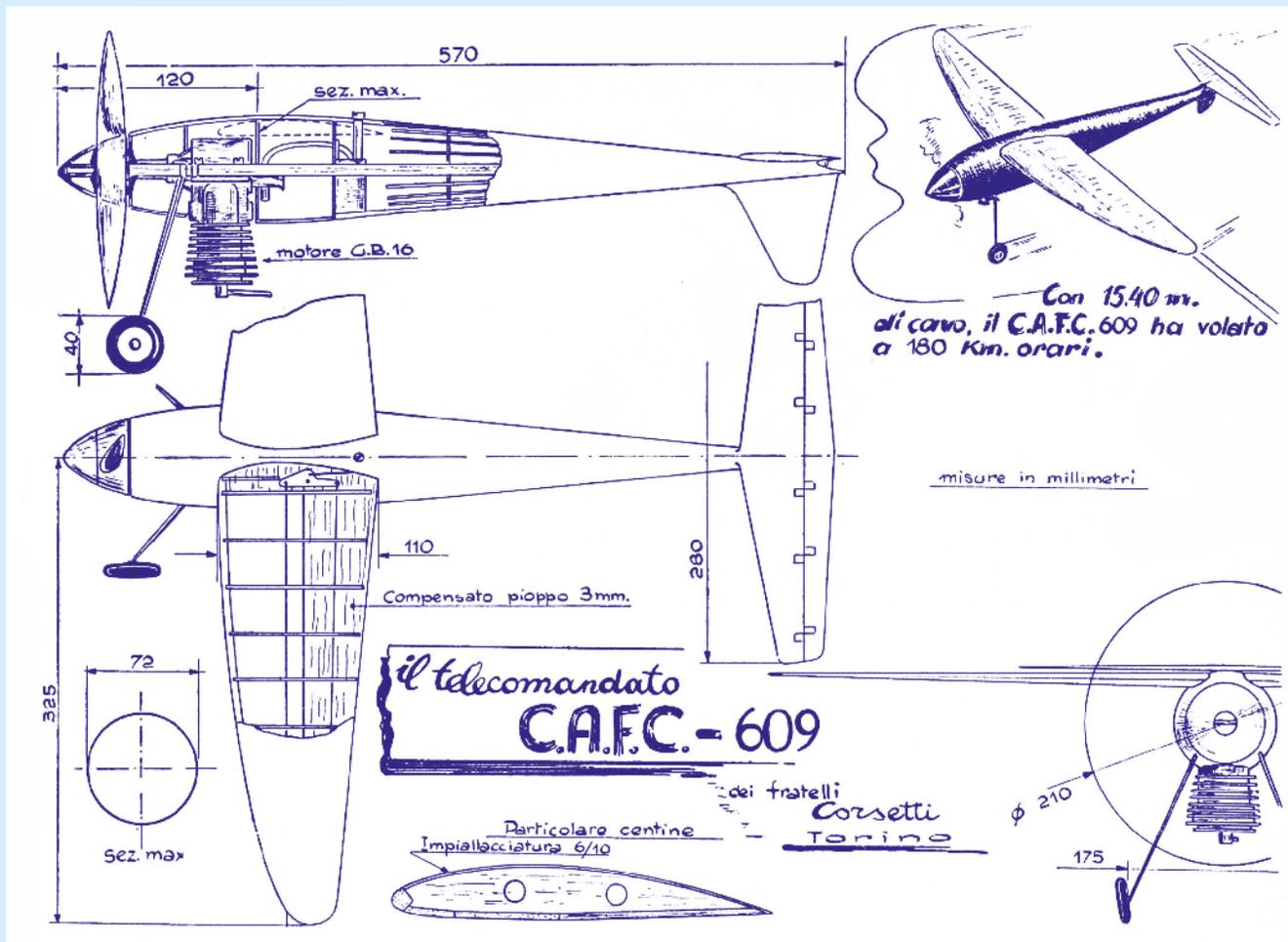
Prima di passare alle forme moderne, copiate dai modelli americani, Ninetto Ridenti gareggiò al Concorso Nazionale 1947 con il Classe B GR 104, secondo classificato. Si notano parecchie finenze costruttive d'avanguardia: la fusoliera a sezione circolare ricavata per tornitura da un blocco di balsa, poi scavato; i cavi interni all'ala; le superficie mobili sulle semiali (non sul timone orizzontale, come è sempre stato pratica comune); la carenatura quasi totale della testa del motore; la leva del contropistone sostituita da una vite a testa quadra, da regolare con una chiave apposita. Questa soluzione divenne normale per i motori da Team Racing circa vent'anni più tardi.

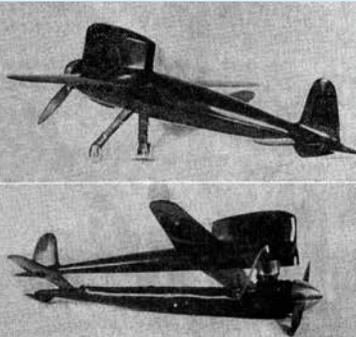


De Mori: fusoliera di sezione tonda, ala media a pianta ellittica come il timone orizzontale. Singolari i piani mobili su entrambe le ali e non sul timone. Una finezza, la sostituzione della ingombrante chiave della compressione con una vite a testa quadra, regolabile mediante chiave a tubo. Era prevista la carenatura della parte posteriore della testa, che a Firenze restò però scoperta perché non si fece in tempo a sagomarla. Il motore era il G.B. 16 con elica 240x400 mm senza volano o piombatura<sup>9</sup>. Il peso totale era 1.000 gr, ma Ridenti aveva voluto costruire robusto. Registrato il terzo posto di Mario Sabbadin (Venezia) con un modello che non ci è stato tramandato, quarto si classificò Carlo Corsetti di Torino. Quattro concorrenti da quattro città diverse sono la prova della diffusione già raggiunta dalla velocità in volo vincolato e dalla

disponibilità di un buon motore qual era il G.B.16. Il modello di Corsetti, siglato Cafc-609, peso 600 gr, aveva la particolarità di montare il motore G.B. 16 con la testa in basso, non carenata. Fusoliera e ali erano allineate alla tendenza importata dagli Usa: sezione tonda per la prima; posizione alta, profilo a forte portanza e pianta ellittica, allungamento medio, la seconda. Geniale la posizione del timone verticale sotto la fusoliera, che fungeva da appoggio posteriore del carrello. Corsetti a Firenze segnò 105,894 km/h, cavi da 15,40 metri, ma in prova a Torino, con cavi da 12 metri, arrivò su otto giri a 181,240 km/h. L'1 gennaio 1948 tentò il record nazionale, con cavi regolamentari da 15,40 m, ma non riuscì a completare la base, pur girando a 180 km/h.

Quarto classificato al Concorso Nazionale 1947 in Classe B fu Carlo Corsetti di Torino con il C.A.F.C.- 609, motore G.B. 16. Ala centinata con profilo fortemente asimmetrico e pianta ellittica rovesciata, motore montato a testa invertita, interamente scoperta. Nonostante le velocità proclamate nel disegno, non andò oltre 105,8 km/h.





Il "Diavolo Rosso" Classe C di Elio Tacchella, estremamente innovativo oltre che complesso per la soluzione del carrello retrattile. Al Concorso del 1947 vinse a 166,320 km/h davanti a Guido Battistella, 137 km/h.

Nella pagina a fianco il disegno del "Diavolo Rosso" che conferma le molteplici abilità di Elio Tacchella anche nel disegno. Con motore McCoy 60 ad accensione elettrica e autoscatto meccanico per la retrazione del carrello, il peso in volo era 1.300 grammi. La fusoliera in blocco di balsa tornito e scavato conteneva le longherine in faggio per il motore. La testa del motore era interamente carenata.

## Il diavolo rosso di Milano

Elio Tacchella (Cam Milano) con suo "Diavolo Rosso" fu il protagonista della Classe Tc. Vinse a 166,320 km/h, lasciando Guido Battistella (Venezia) secondo a 137,000 km/h. Il modello di Tacchella, motore McCoy 60 accensione elettrica, era allo stato dell'arte. Era un distillato del meglio della scuola americana aggiungendo il carrello retrattile per rispettare il Regolamento e ridurre la resistenza.

Fusoliera tornita e svuotata, sufficientemente ampia da contenere i carrelli retratti, il serbatoio della miscela, l'impianto elettrico. L'ala a pianta trapezoidale con terminali arrotondati, profilo biconvesso asimmetrico piuttosto spesso, apertura 640 mm, era sagomata da tavolette di pioppo scavato e irrobustito internamente. Anche il timone orizzontale era in pioppo profilato, con cerniere interne in metallo. Il piano verticale, con la forma di quello di un caccia "Serie 5", aveva una parte mobile per aumentare la centrifuga. La testata era interamente carenata con entrata e uscita d'aria raccordate.

Il tutto pesava 1.300 gr, tanti, ma non tali da limitare le prestazioni. Nelle parole di Tacchella: "Il modello rappresenta il frutto di molti mesi di lavoro: esperienze e studi specificamente svolti per i modelli pilotati"<sup>(10)</sup>. In prova, con cavi da 25 metri, raggiunse 186 km/h. Va ricordato che non si usava il pilone, come facevano gli americani, e in gara si girava con cavi da 21 m spessore 0,35 mm.

Con i motori di Elio Tacchella e il "Diavolo Rosso", la velocità in volo vincolato uscì dall'infanzia pionieristica. La prima vera rivoluzione la fecero i motori glow plug, che consentirono modelli più leggeri e profilati e trovarono nei motori Supertigre di Sorino Garofali uno dei vertici mondiali di eccellenza. Nel 1952, l'Italia ottenne il primo record mondiale.

### Note

(1) Franco Marcenaro (Savona 30 dicembre 1930-Gallarate 17 dicembre 2013) è stato un pioniere della velocità in volo vincolato, dedicandosi anche ai modelli a elica. La sua grande passione sono però sempre stati i pulsogetti. Ne costruì uno negli anni Sessanta, per il quale si caricò sulle spalle un sistema di avviamento con bombole di aria compressa, al

posto della tradizionale pompa per pneumatici. Il suo impegno aeromodellistico si affievolì dopo che la laurea in ingegneria lo portò all'Agusta specializzandosi nello sviluppo degli elicotteri, attività che ha proseguito fino alla pensione. In occasione delle "Ambrosiane" 2014 è stata scoperta una targa in suo onore alla pista Fiam di volo vincolato vicina all'aeroporto di Milano Malpensa: fu infatti lui a identificare il sito (un terminale della pista costruita nella seconda guerra mondiale) e a realizzare il primo impianto aeromodellistico.

(2) *L'Ala* anno IV n. 5-6, 1-15 marzo 1948.

(3) *L'Ala* anno VI n. 12, 30 giugno 1950.

(4) Nel 1950, circolavano in tutta Italia 481.000 autoveicoli, di cui 13.000 autocorriere e 125.000 autocarri adattati in gran parte da residuati di guerra. Il traffico urbano era quasi inesistente.

(5) *La Gazzetta dello Sport*, 22 maggio 1950 pag. 6.

(6) L'ortottero è un oggetto volante con ali battenti quale mezzo di sostentamento e propulsione.

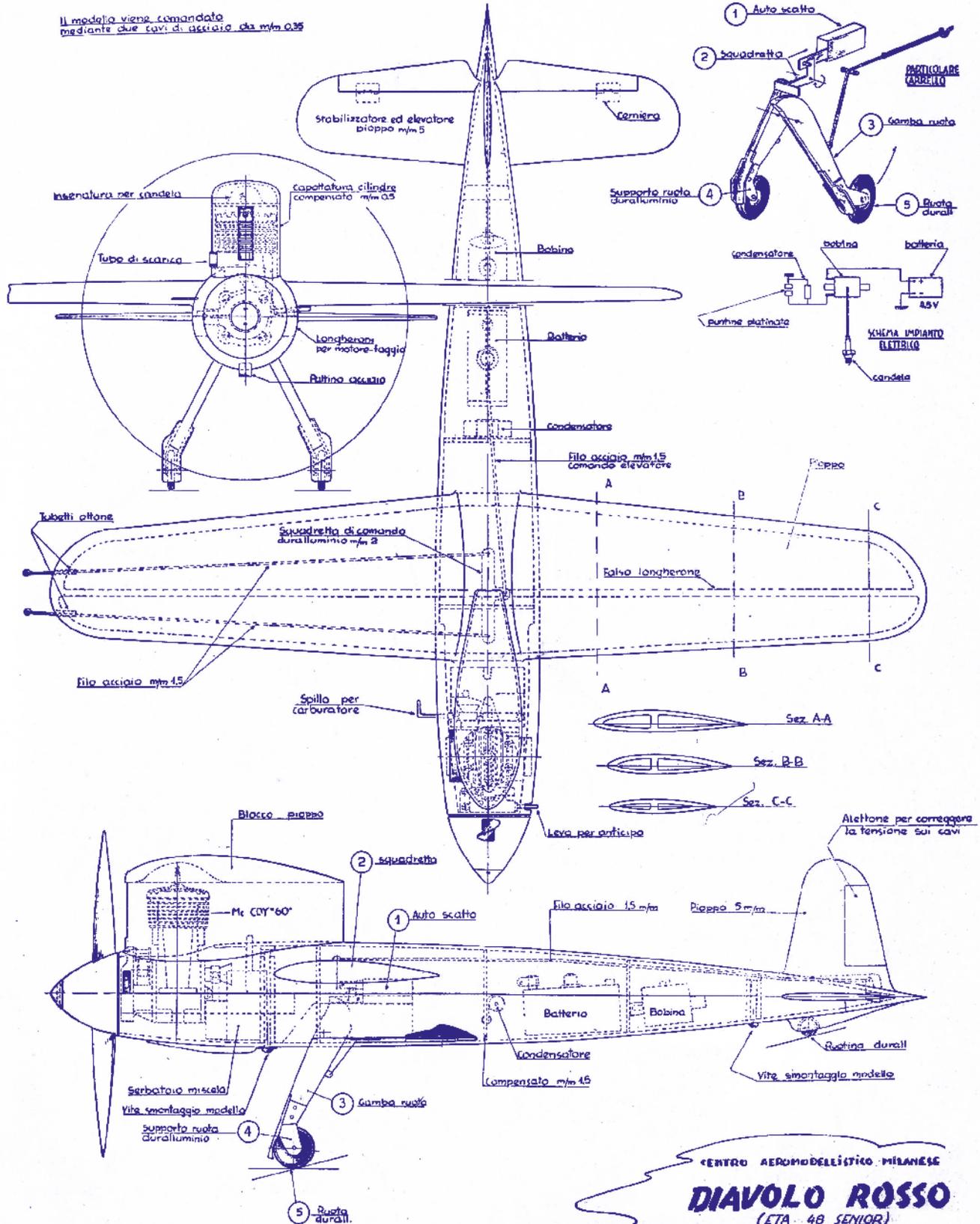
(7) Il BZ 308 era un quadrimotore civile a medio-lungo raggio costruito dalla Breda, su disegno dell'ingegnere Filippo Zappata, negli anni immediatamente successivi la fine della seconda guerra mondiale. Volò per la prima volta in agosto 1948 decollando dall'aeroporto milanese di Bresso, dove venne completato e ricoverato nel grande hangar. Ai comandi lo storico pilota collaudatore dell'azienda, comandante Mario Stoppani. Per la mancanza di motori nazionali, montava quattro Bristol Centaurus tipo 568, ciascuno da 2.500 CV. Con un peso a vuoto di 26.000 kg e un peso massimo di 46.500 kg al decollo, poteva trasportare 80 passeggeri con un'autonomia teorica di 7.700 km. Senza pressurizzazione della cabina e con prestazioni modeste, era decisamente obsoleto e fuori mercato. L'unico esemplare costruito venne preso in carico dall'Aeronautica Militare nel Reparto Volo dello Stato Maggiore. Usato saltuariamente sulla rotta Roma-Mogadiscio (Somalia, allora affidata al protettorato dell'Italia) ebbe un incidente nel 1954 e fu abbandonato.

(8) *L'Ala* anno III n. 20, 1 novembre 1947.

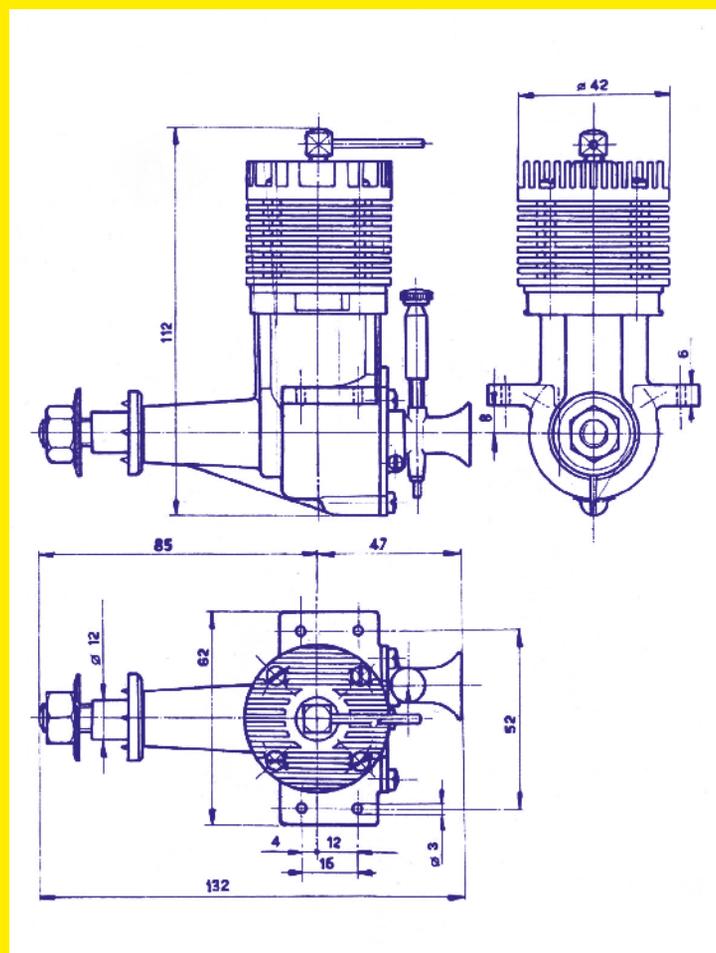
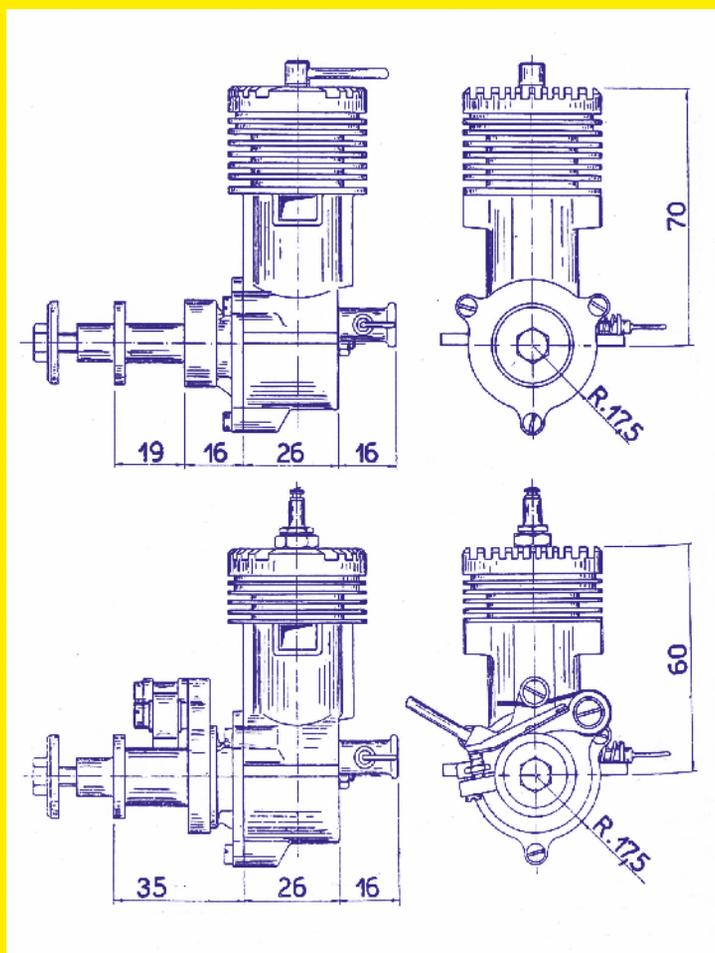
(9) Da alcuni cenni sulle riviste dell'epoca risulta che qualcuno aggiungesse del piombo alle eliche per aumentarne la massa e, grazie all'effetto volano, rendere più regolare il funzionamento del motore. Altri montavano un volano metallico sull'asse motore, dietro l'elica. Nessuno misurò mai la perdita di potenza indotta da entrambi i sistemi e, soprattutto, si rese conto della pericolosità di fissare piccole masse di piombo alle eliche senza la protezione dell'ogiva.

(10) *L'Ala* anno IV n. 1, 1 gennaio 1948.

Il modello viene comandato mediante due cavi di acciaio da  $m/m\ 0,35$



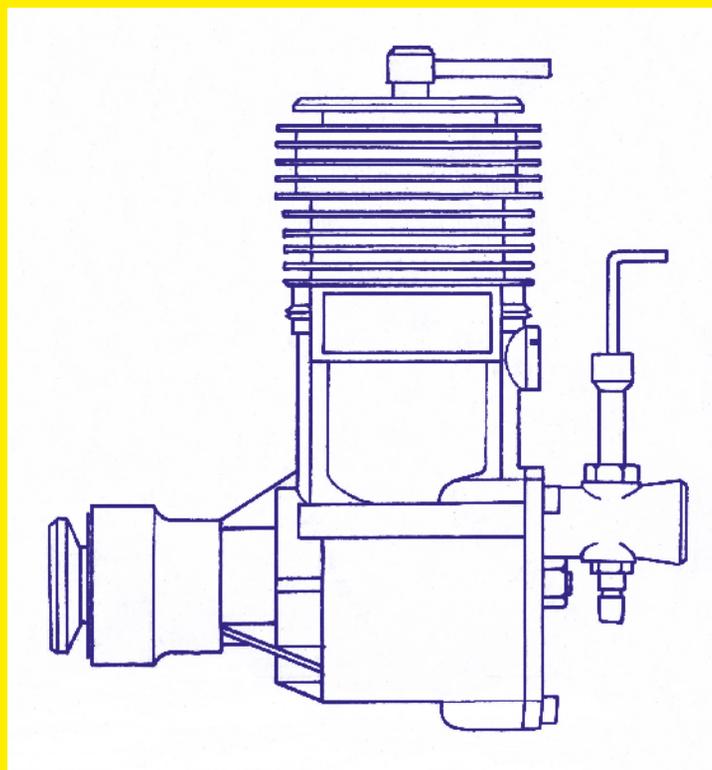
CENTRO AEROMODELLISTICO MILANESE  
**DIAVOLO ROSSO**  
 (ETA - 48 SENIOR)  
 Progetto e disegno di E. TAGHELLA



### Motori dimenticati

L'idea sembrava geniale. Un motore da 6 cc venduto con le parti per farne un'autoaccensione (diesel, nella terminologia odierna) o un'accensione elettrica: era l'Elia 6 venduto dall'Aeropiccola di Torino a fine anni Quaranta (disegno sopra a sinistra). La D.V. (doppia versione) costava una cifra, 10.500 lire, ma si diceva che erogasse 0,33 CV a 13.500 giri. Peso 280 grammi, senza specificare la versione. Nel disegno inferiore si nota la complicazione dell'accensione elettrica, che richiedeva, a parte, bobina e condensatore. Il disegno sopra a destra presenta il Movo D.10, autoaccensione da 10 cc. Alesaggio 23 mm, corsa 24 mm. Potenza dichiarata 0,33 CV a 10.000 g/min. Albero su di un cuscinetto di banco e bronzina. Peso 400 grammi. Singolare la composizione

della miscela consigliata: 50 parti di etere solforico, 50 di nafta bianca, 15 di olio Castrol XXL, 15 di olio di ricino. In basso a destra, il profilo dell'Osam G.B. 17b autoaccensione da 10 cc, novità per il 1949. Alesaggio 24 mm, corsa 22 mm. Potenza dichiarata 0,7 CV a 12.000 g/min con elica 300 x 200 mm. Albero su due cuscinetti a sfere. Pistone in alluminio pressofuso con due segmenti, novità assoluta in Italia. Cilindro integrale con il carter. Aspirazione posteriore tramite disco. Peso 400 gr.



1951

# Il trionfo della meccanica

Dentro il Palazzo dello Sport, l'anno prima, qualche modello aveva lasciato l'ala esterna contro le colonne dell'edificio. Probabilmente, anche il rumore era sembrato un po' troppo forte. In quanto ai fumi degli scarichi nessuno se ne preoccupava, anche perché nessuno usava ancora nitrometano o altre diavolerie venefiche nelle miscele.

Nel 1951, Nino Frchetti e il suo team organizzativo decisero di cambiare sedi. Sabato 9 giugno, la Coppa Movo, ormai in fase calante di interesse, emigrò a Venegono (Varese) con pochi concorrenti, meno dell'anno prima, ma più classificati. Le Ambrosiane restarono alla Fiera di Milano e si trasferirono nel nuovo Padiglione della Meccanica, allora il più grande edificio della Fiera e uno dei più grandi d'Italia, escludendo le chiese.

Il Padiglione della Meccanica, progetto e calcoli di Badoni, Baldessarri, Vocas, Pea, era pronto proprio per la Fiera di quell'anno, in aprile.

La sua caratteristica principale era la struttura della copertura mediante centine metalliche ad arco ribassato che lasciavano una superficie libera a pavimento di 10.000 mq, con lati di 100 m. Più che sufficienti per una gara di volo vincolato.

Tra i 43 concorrenti, vennero anche un manipolo di stranieri, quattro da Ginevra e tre da Parigi. Fornirono un valido confronto con gli italiani. Come l'anno precedente, erano previsti premi in denaro per le classifiche individuali e Coppe per le squadre. Non si concretò l'ambizione di avere squadre nazionali. L'acrobazia raccolse dieci concorrenti, di cui due stranieri: uno francese e uno svizzero. I 33 velocisti si divisero nelle Classi A (2,5 cc), B (5 cc), C (10 cc). Frchetti, che firmò la cronaca sull'*Ala*<sup>(1)</sup>, si fece paladino della Classe A, la sola in cui i motori stranieri, americani in particolare, non dettavano legge. Scrisse: "Noi dobbiamo difendere la Classe A, che è la più interessante e

Le Ambrosiane 1951 si disputarono all'interno del nuovo Padiglione della Meccanica alla Fiera di Milano, allora l'edificio più grande della città, con l'eccezione del Duomo. A pianta quadrata con 100 metri di lato all'interno, offriva una superficie interamente libera di 10.000 mq. È stato distrutto dalla selvaggia speculazione edilizia degli anni Duemila.





Sopra, Webra Mach 1. Motore di concezione tradizionale, prodotto in Germania in molte decine di migliaia di unità, fu il best seller tra i 2,5 cc diesel negli anni Cinquanta. Usato in tutte le categorie del volo vincolato, Velocità, Acrobazia, Team Racing oltre che da chi costruiva aeromodelli per divertimento. La testa verde divenne un'icona.

A destra, l'ED 2.46 Racer in una versione poco nota, nella collezione di Adolfo Peracchi. Progettato da Basil Miles l'ED Racer normalmente aveva testa anodizzata in rosso e un differente portasse anteriore. Ebbe un buon successo sui primi Team Racer inglesi prima di essere soppiantato dall'Oliver Tiger.

quella che darà in confronto alle maggiori cilindrate le soddisfazioni più belle”.

### Clemente nella vittoria

All'inizio dei lanci, domenica mattina 10 giugno, i pochi concorrenti presenti in Classe A obbligarono Frachetti all'autocritica: “Oggi che abbiamo i motori la partecipazione in questa categoria è stata scarsa mentre gli organizzatori la ritenevano la più pesante”<sup>(1)</sup>.

Vinse Clemente Cappi, 20 anni, ma già aeromodellista sperimentato, con un bel modello di scuola americana e il nuovo motore Supertigre G.20 con la candelina glow plug, che aveva relegato nel dimenticatoio il complesso, voluminoso e pesante sistema di accensione elettrica. Era uno degli esemplari di preserie, carter fuso in terra, scarico quadro, di un motore destinato a segnare la storia dell'aeromodellismo non solo italiano.

Cappi, 147,540 km/h, segnò una velocità superiore a quella (137,404 km/h) con la quale Sergio Sabbadin aveva vinto la Classe B l'anno

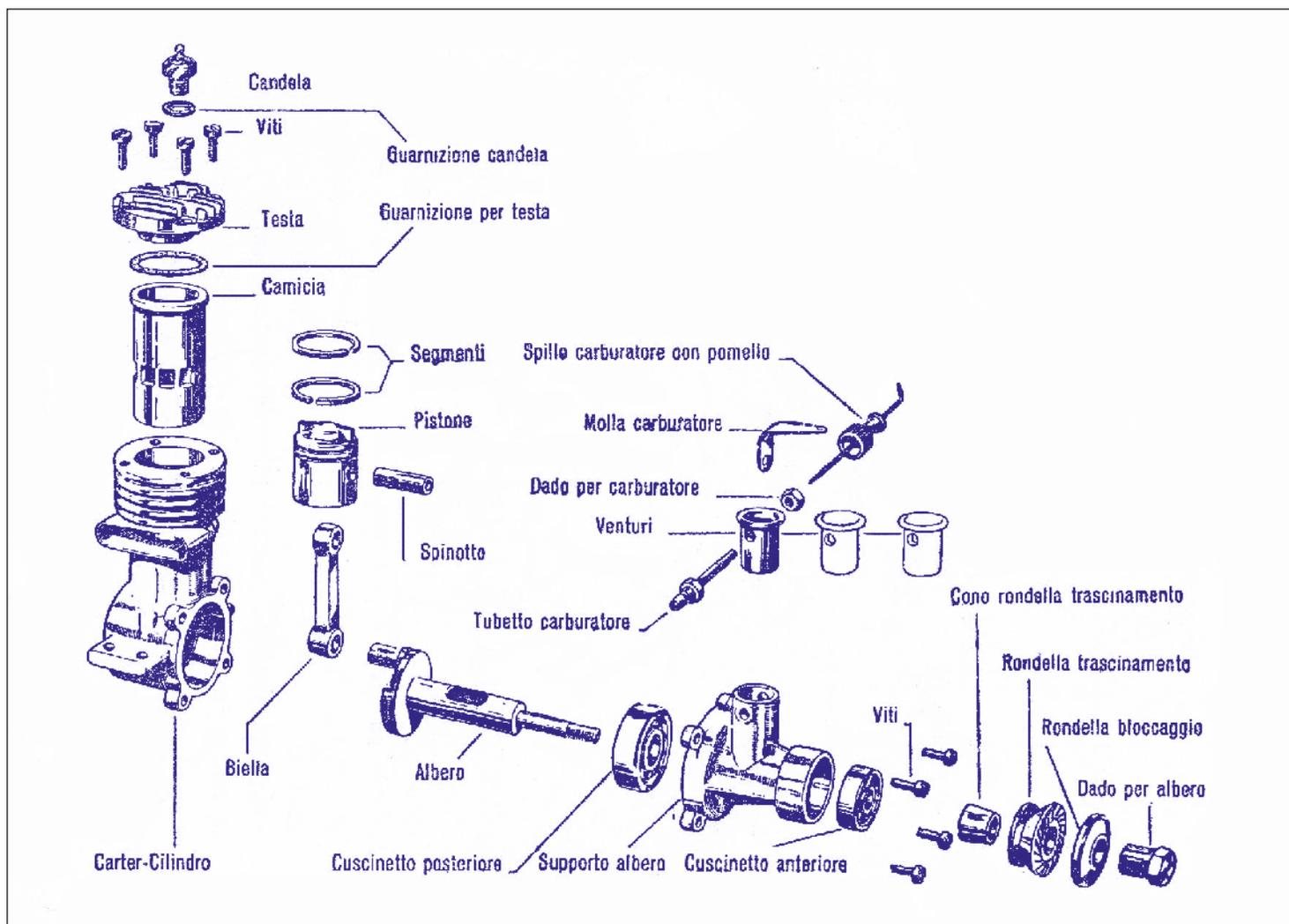
precedente. Nella testimonianza del vincitore, il volare al chiuso fu un toccasana per il suo G.20. Era stato dotato di una presa dinamica che usciva dalla carenatura del motore.

Contrariamente a quanto diventò pratica corrente sessant'anni più tardi, la sua funzione era solo quella di facilitare l'avviamento in quanto poteva essere chiusa con un dito mentre si faceva girare a vuoto il motore per riempire il carter. Il problema era che la carburazione diventava più grassa quando il modello volava controvento e rallentava. Il contrario succedeva con il vento in coda.

Quella di Cappi fu l'unica vittoria italiana nella Velocità, davanti a Eraldo Padovano (Torino) e Rudi Schneider (Genova).

La Classe B venne dominata dagli ospiti stranieri. Vinse Roger Pecllet di Ginevra a 185,567 km/h davanti al parigino Robert Labardé con la stessa velocità, ma con gli altri voli più lenti. Terzo si classificò un altro francese, Louis Millet, 162,162 km/h.

Il progresso rispetto all'anno prima era stato



notevole: 48 km/h (+35%) nella velocità vincente; 47,5 km/h (+36%) nella media delle prime tre velocità. Ma dai motori ad autoaccensione si era passati a quelli glow plug ottimizzati per la Velocità.

Parlò francese anche la Classe C, con Robert Labardé a 214,285 km/h: un solo lancio valido, che gli valse la vittoria. Che Labardé non fosse un vincitore per caso lo confermarono i primi campionati mondiali di velocità a Knokke, Belgio, a fine luglio 1950: divenne campione del mondo a 204,651 km/h davanti a quattro altri francesi.

Alle Ambrosiane, Labardé superò il ginevrino Georges Vallet, 206,896 km/h e l'altro ginevrino Roger Meuwly, 204,545 km/h. Quest'ultimo aveva un modello con McCoy 60 alimentato da un minicompressore centrifugo collegato all'albero motore. Singolare la forma dell'ogiva, aperta anteriormente per creare la camera della ventola nel compressore. Meuwly era il primatista europeo a 229 km/h.

Il primo degli italiani fu Carlo Saudella, che, con il solito modello con motore da 6 cc, migliorò comunque di oltre 15 km/h la velocità dell'anno precedente, superando 170 km/h.

Le parti del Supertigre G.20 V prima serie. Questo motore 2,5 cc, potente, affidabile, facile da avviare divenne ben presto la scelta preferita degli aeromodellisti. In Velocità, le sue prestazioni cancellarono i diesel dalla scena agonistica. Le versioni successive, compresa quella diesel, ne prolungarono il successo fino agli anni Settanta.

Il gran finale della gara di Velocità venne lasciato a Franco Marcenaro e il suo Dynajet. Questa volta il carrello si sganciò regolarmente e il volo venne ufficialmente cronometrato a 201 km/h. “Volo regolare, che ha destato meraviglia in molti, stupore in altri e, diciamolo pure, un po’ di panico in quelli che si sono precipitati contro le pareti del pur vasto capannone”<sup>(1)</sup>.

### **Acrobazia a ostacoli**

Dieci concorrenti si presentarono alla gara di Acrobazia, compresi il francese Serge Malfait e lo svizzero Kurt Senn. Malfait, nei voli di prova, dimostrò di impensierire Gnesi, indiscusso maestro italiano. Ma, in gara, con i cavi 25 cm più lunghi del dovuto, il modello urtò un riflettore dell’illuminazione e precipitò sul duro pavimento: i punti ottenuti fino all’impatto a terra gli valsero comunque il terzo posto. Sfortuna anche per Kurt Senn, i cui cavi si impigliarono in un chiodo sporgente dal pavimento: il volo finì ancor prima del decollo. Non ottenne nulla di buono con il modello di riserva e si classificò quinto e ultimo. La vittoria se la giocarono Pier Luigi Gnesi e Giovanni Cellini (Treviso). Gnesi nel secondo lancio riuscì a recuperare i punti persi su Cellini nel primo lancio e vinse grazie a una figura libera piuttosto complessa, chiamata “croce di otto”, cioè otto verticale incrociato con otto orizzontale.

Va ricordato che allora non esistevano vincoli all’apertura delle figure. Sarebbe stato impossibile restare negli angoli con quei modelli piccoli, veloci e senza flaps.

Cellini fu costretto a chiudere il lancio prima dell’atterraggio regolare perché, per un errore, schiantò il modello sul pavimento.

In tempi in cui era tutt’altro che scontato che un motore partisse nei tempi dovuti e un modello volasse ben centrato fu consolante il commento di Frachetti: “Sono stati fatti ben 20 lanci, di cui

sei con decollo entro 1’ e tutti gli altri entro i 3’ regolamentari”<sup>(1)</sup>.

Ci fu anche un esperimento di Team Racing, categoria allora quasi sconosciuta in Italia, per la quale era indispensabile la partenza simultanea dei tre modelli. Si inventò un sistema di sgancio da rilasciare quando tutti e tre i motori erano in moto. Al momento previsto per il decollo e l’inizio della gara, solamente un motore era acceso mentre gli altri due restarono caparbiamente spenti. E non se ne fece niente. La cronaca riporta i comandamenti immutabili della categoria: “Bisogna avere motori facili d’avviamento, sicuri di tenere un determinato regime, in modo da farli decollare assieme. Solo allora si potrà parlare di gare”<sup>(1)</sup>.

Finite le gare, alle 18.30 tutti si trasferirono nella sede dell’Aero Club Milano, affacciata sulla Galleria, per la premiazione e il rinfresco finale. L’aeromodellismo faceva ancora notizia al di fuori del piccolo cerchio dei praticanti. *La Gazzetta dello Sport* dedicò una colonnina alle Ambrosiane riportando le classifiche (precise) e un breve commento: “Il successo organizzativo e sportivo non è mancato e ha compensato le fatiche degli organizzatori”<sup>(2)</sup>. Sicuramente, questa attenzione era il risultato di una delle tante conoscenze di Nino Frachetti, anche nelle redazioni dei quotidiani milanesi.

### **Potenza della pummarola**

Durante la gara vennero presentati due reclami risolti sul campo e un terzo respinto a seguito di presunti torti a Giorgio Garlato di Venezia, che partecipava in Velocità Classe A. La sua velocità, migliore di quella di Clemente Cappi, venne ricontrollata vista la notevole differenza tra i tempi presi dai due cronometristi ufficiali. Venne il dubbio, poi confermato, che uno dei due avesse sbagliato a contare i giri regolamentari e, di conseguenza, la media dei due tempi risultò pesantemente sbilanciata verso il meglio.

Il lancio venne annullato nel corso della gara, ma pochi minuti prima della chiusura della giornata, Garlato fu autorizzato a ripetere il lancio. Quando Garlato fu pronto ad avviare il motore venne fischiato il segnale di fine gara: niente volo e classifica congelata. Si innescò una discussione violenta quanto gratuita tra uno spettatore veneziano e Nino Frachetti, in merito alla quale entrambi fecero sprecare spazio sull'*Ala* per botta e risposta. Le solite storie di inutile logorrea che hanno sempre accompagnato le gare di aeromodellismo. Ma le discussioni passano mentre ciò che resta è: “Il pranzo servito con puntualità sul campo di gara dalla mensa del Comando della Prima Zat. Ha soddisfatto tutti superando le previsioni e lasciando una certa allegria. Anche gli stranieri hanno gradito la pastasciutta servita calda e lo hanno espresso con i loro particolari ringraziamenti, assicurando il loro ritorno tra noi l'anno prossimo. Il commiato è stato fatto in allegria, questo è quello che veramente conta”<sup>(1)</sup>. Già allora, gli spaghetti si videro consacrati a emblema e valore premiante dell'Italia. Ma, a soli sei anni di distanza dalla fame di una guerra che aveva devastato l'Italia e l'Europa, era davvero benvenuto un bel piatto di pastasciutta con l'alluvione di salsa di pomodoro imprescindibile nei pentoloni militari.

#### Le classifiche

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, Palazzo della Meccanica - Fiera di Milano  
domenica 10 giugno 1951

##### Velocità Classe A km/h

1° Clemente Cappi (Cam Milano)	147,540
2° Eraldo Padovano (Fiat Torino)	144,000
3° Rudolf Schneider (Genova)	122,448

##### Velocità Classe B

1° Roger Pecllet (Ginevra)	185,567
2° Robert Labardé (Parigi)	185,567
3° Louis Millet (Bélesta-Francia)	162,162

##### Velocità Classe C

1° Robert Labardé (Parigi)	214,285
2° Georges Vallet (Ginevra)	206,896
3° Roger Meuwly (Ginevra)	204,545

##### Acrobazia Punti

1° Pier Luigi Gnesi (Pisa)	267,5
2° Giovanni Cellini (Treviso)	229
3° Serge Malfait (Parigi)	166,5
4° Gianfranco Brotto (Venezia)	133
5° Kurt Senn (Gretzenbach-Svizzera)	128,5

##### Coppa Movo

Aeroporto di Venegono (VA), sabato 9 giugno 1951

##### Punti

1° Arve Mozzarini (Cam Milano)	1.001
2° Giorgio Bragaglia (Genova)	714
3° Adriano Castellani (Cremona)	695
4° Mario Ferrari (Genova)	405
5° Felice Secomandi (Genova)	376
6° Piero Piazza (Cam Milano)	351,5
7° Sergio Vignoli (Cam Milano)	242,5

La Coppa Movo per la classifica a squadre è stata assegnata al Cam Milano

## Il capolavoro dei fratelli Dooling

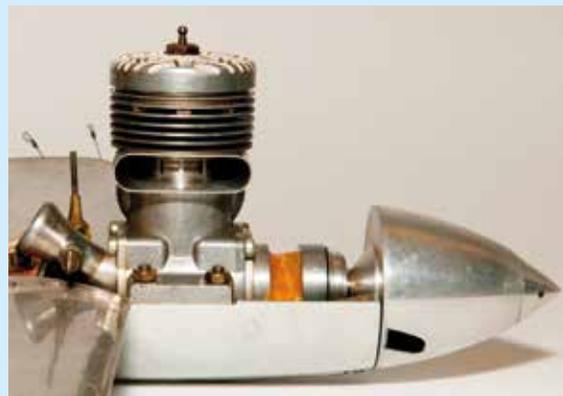
*A destra, il Dooling 61, 10 cc, montato sul modello da velocità Classe C di Piero Battistella, campione del mondo 1952 e 1953, cinque anni dopo la presentazione del motore. Era talmente avanzato nel progetto e nella costruzione che rimase competitivo fino agli anni Settanta, modificato e costruito da artigiani geniali. I Dooling chiusero la produzione nel 1961. Si dice ne abbiano costruiti 8.000 esemplari.*

*I componenti del Dooling 61, compreso il sistema per l'accensione elettrica.*

Erano teenagers appena usciti dalle scuole tecniche i fratelli Russell, Harris e Tom Dooling. Abitavano nell'area di Los Angeles, dove il loro padre Thomas aveva trasferito la famiglia dall'Illinois nella speranza di trovare di che vivere negli anni duri della Grande Depressione.

Tom dedicò il tempo libero all'aeromodellismo. E ne aveva tanto vista la penuria di lavoro in quegli anni, anche in California.

Volava di domenica ed erano più le volte in cui tornava a casa con il modello in pezzi. In una domenica di inizio 1937, attorno ai rottami dell'ultimo disastro volante di Tom, i fratelli decisero di inventare un business dalle loro competenze meccaniche e modellistiche per costruire qualcosa a minore rischio di rottura: la scelta fu un automodello, saldamente fissato al terreno. Gli automodelli da velocità al pilone erano già abbastanza diffusi negli Usa: nel 1938, si stimavano 2.500 adepti, quasi tutti in California. Il mercato c'era e i Dooling decisero di aggredirlo con un kit facile per il montaggio di un modello affidabile nel funzionamento. Nel 1938, quando la grande crisi si stava stemperando, i tre fratelli impiantarono una fabbrica a Los Angeles, 3433 West 59<sup>th</sup> Street, e produssero in serie kit per automodelli al pilone. Fino al dicembre 1941, ne



vendettero 1.300. Tutti adatti ai motori preferiti all'epoca: Hornet 60 e, dopo la guerra, il nuovo McCoy 60 prodotto in serie dalla Duro-Matic Products Corp. dal 1946.

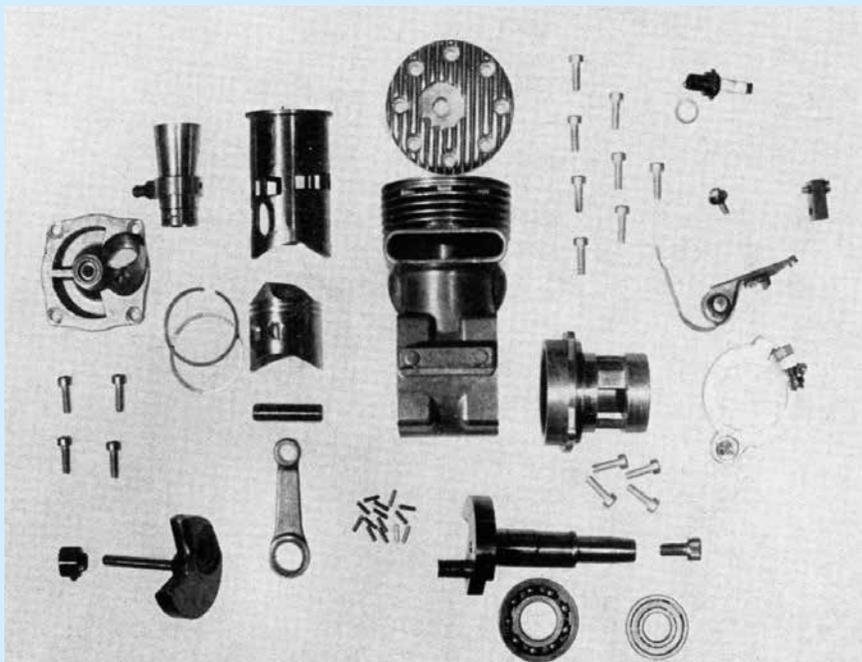
Si divisero i compiti: Russell, il maggiore, era l'inventore geniale e il disegnatore attento; Harris, quello di mezzo, era uno specialista delle macchine utensili; Tom, il più giovane, era bravo nella messa a punto e, soprattutto, era un venditore nato, che aveva capito come il miglior marketing fosse nel vincere le gare cui partecipava. Nel 1946, decisero che avrebbero prodotto anche un motore per gli automodelli e si trasferirono in un edificio più grande al 5452 West Adams Blvd, sempre a Los Angeles.

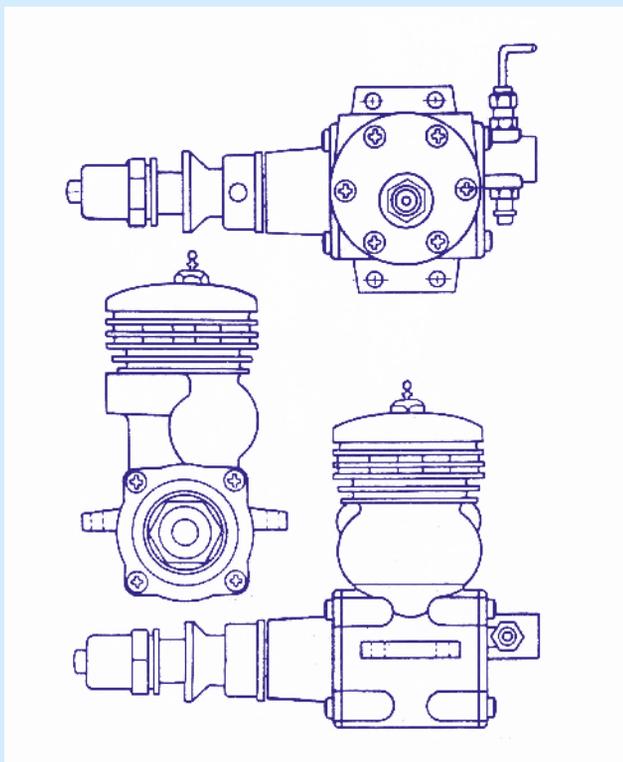
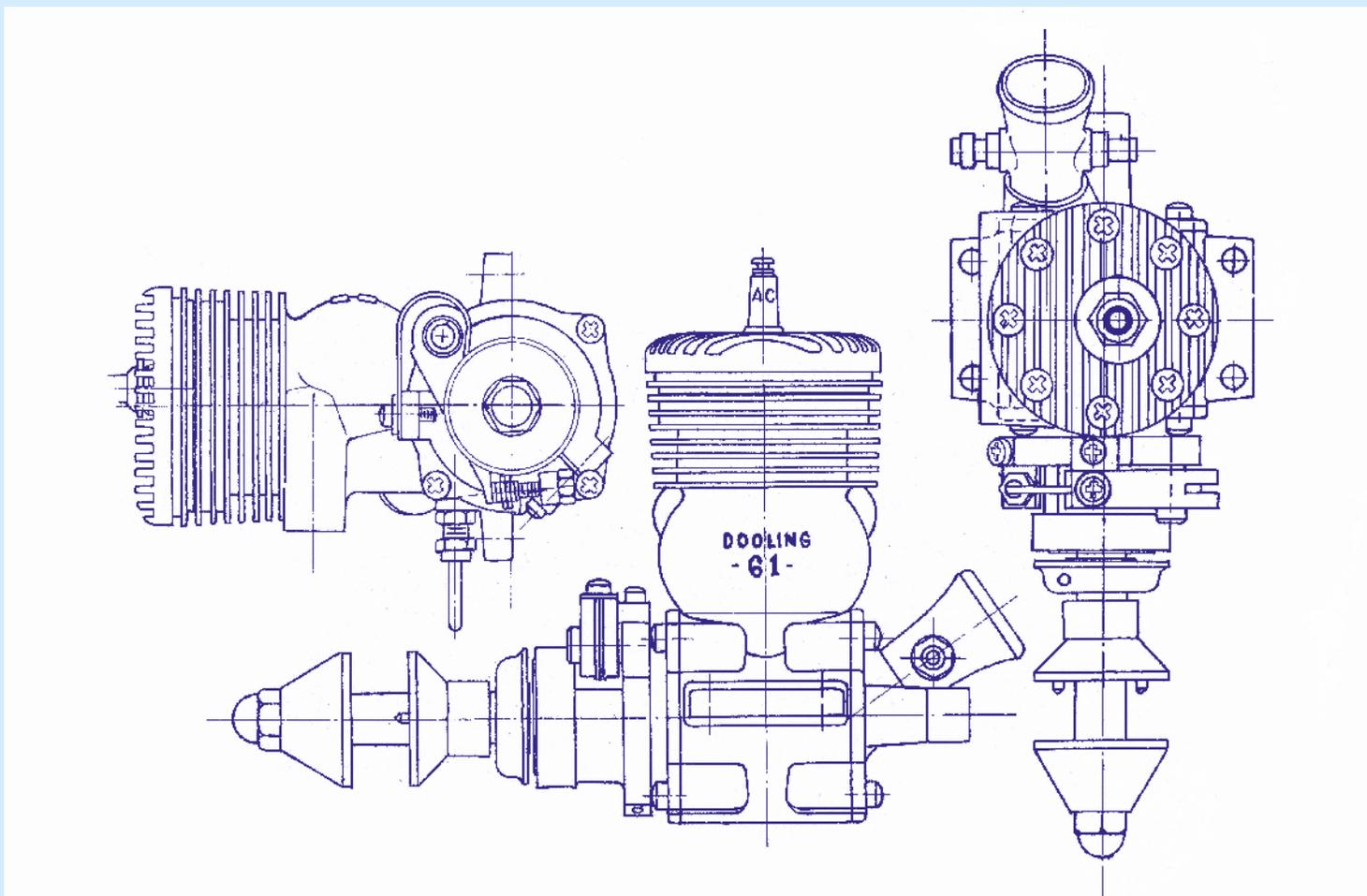
### Il motore più caro più bello

Non irrilevante per la decisione fu l'analisi dei mercati potenziali: un kit si vendeva a 16 dollari mentre il prezzo del loro motore venne fissato a 35 dollari, largamente più caro di qualsiasi concorrente. Inoltre, la passione degli automodelli al pilone stava declinando perché chi cercava la velocità preferiva il volo vincolato: un modello volante andava subito più veloce di un automodello.

I Dooling sapevano bene quello che stavano per fare: un motore per auto e aeromodelli (gli inglesi lo montarono anche sui modelli di scafi al pilone). Il miglior motore del mondo. Il motore must per chi volesse puntare alla vittoria. Il motore più bello del mondo.

E nel 1947 presentarono il Dooling 61, un capolavoro che 20 anni dopo dettava ancora legge tra gli automodelli al pilone e cambiò radicalmente i parametri





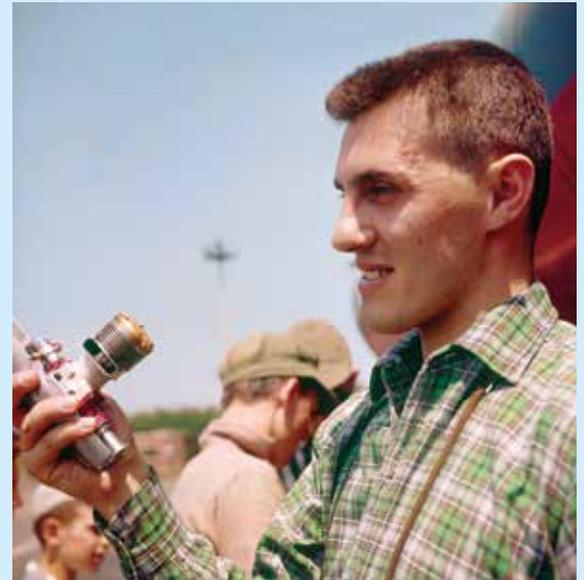
Il Dooling 61 ad accensione elettrica evidenzia il caratteristico travaso panciuto, la posizione disassata della candela, il venturi inclinato sul tappo posteriore, che porta anche il supporto della girante. È presente il sistema per l'accensione elettrica. La potenza dichiarata era 1,5 CV a 16.000 g/min.

Il Dooling 29 per la Classe B (5 cc) appare quale versione ridotta del Tipo 61. Il travaso ha la stessa forma, il venturi è orizzontale sul tappo posteriore. Peso 185 grammi. Corsa 15,08 mm, alesaggio 20,32 mm per un'architettura superquadra ancora più esasperata del Tipo 61.

A fianco, Livio Berti, uno dei pionieri milanesi della Velocità in volo vincolato, osserva il Dooling 61 montato sulla fusione lunga, allora standard per la Classe C.



A destra, Clemente Capi, aeromodellista multiforme, campione di tutte le categorie del volo vincolato, sembra soddisfatto del McCoy 60 che presenta. McCoy e Dooling si divisero le scelte dei velocisti italiani negli anni Cinquanta.



della Velocità in volo vincolato.

Già nel 1947, lo Snowflake di Bill Viets con il Dooling 61 ed elica 9x9" volò in California a 231,406 km/h, ma cavi e regole sono ignote. Nel 1953, il record mondiale secondo le norme Fai venne portato da Guido Battistella a 250 km/h, sempre con il Dooling 61.

Il motore era stato pensato per la velocità. Per la prima volta in modellismo, l'alesaggio (25,8 mm) era maggiore della corsa (19 mm). Il rapporto così spinto (0,74) tra corsa e alesaggio era la caratteristica essenziale per sopravvivere agli alti regimi: il dato ufficiale di potenza con miscela normale e accensione elettrica era 1,5 CV a 16.000 giri/min.

La lavorazione era così precisa da non richiedere guarnizioni. Il condotto e le luci di travaso erano lucidate per non creare turbolenze nel flusso di alimentazione. La biella era un piccolo capolavoro in un

motore capolavoro: portava pressato nell'occhio un cuscinetto a 16 rullini, bloccati da un fermo inserito in una gola sul bottone di manovella.

Il pistone aveva un deflettore superiore da 6,35 mm: altezza notevole, pensata per migliorare la combustione nella camera sagomata nella testa. L'alimentazione posteriore avveniva con valvola rotativa, i cui alleggerimenti e bilanciature erano ricavati per lavorazione sulla parte posteriore, quella dalla parte del tappo.

Sull'albero motore erano predisposti i contatti per l'accensione elettrica.

La caratteristica estetica più appariscente del motore era il rigonfiamento sul carter, lato opposto allo scarico, che aumentava il volume per il travaso. Una soluzione funzionale che divenne l'archetipo di parecchi motori futuri: il "travaso alla Dooling".

Il motore non digerì bene il passaggio alle candele glow e sopportò male le miscele fortemente nitate. Vennero così sviluppate repliche con il carter irrobustito, tra le quali le più famose furono le Yellow Jacket di Bruce Underwood. Quando, nei primi anni Cinquanta, i fratelli Dooling terminarono la produzione del 61 (si dice ne siano stati venduti 8.000 esemplari) si resero disponibili fusioni grezze o semilavorate che diedero origine ad ancora più copie e repliche, con camicia cromata e, talvolta, anche albero cromato. Una delle più famose fu lo Yellow Jacket con carter fuso in sabbia da Franny Wolf.

Gildo Mondani che usò per parecchi anni e altrettante vittorie il Dooling 61 sugli automodelli al pilone, così lo glorificò: "Come tutti i purosangue, è un motore difficile, non capriccioso ma sensibilissimo"<sup>(3)</sup>.

Il Dooling 29. Cilindrata 4,883 cc, veniva promosso sull'onda del successo del Tipo 61, magnificandone lo stesso progetto d'insieme, la costruzione e la precisione produttiva. La qualità della lavorazione è evidente.



Luigi Bovo lo presentò con un concetto analogo tra i motori che hanno fatto la storia del modellismo: “Era un vero purosangue che andava di volta in volta capito, assecondato e dominato, perché il cavarne tutto ciò che sapeva dare (ed era più degli altri) metteva veramente alla frusta tutta la sapienza motoristica dell’operatore e dava ogni volta una sensazione di conquista, che non si provava con altri motori, molto più riposanti, ma privi dell’impennata del fuoriclasse”<sup>(4)</sup>. La gamma dei motori Dooling si ampliò presto al modello 29, cilindrata 4,883 cc, buono per la classe B. L’architettura superquadra era stata ulteriormente esasperata: alesaggio 20,32 mm, corsa 15,08 mm.

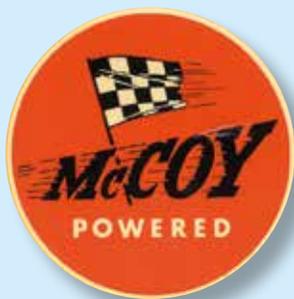
Peso 185 gr. La potenza dichiarata era 0,75 CV, la metà di quella del modello 61. Veniva venduto in una scatola rossa, molto visibile, con un flap che si alzava e metteva in evidenza tre parole semplici, ma efficaci: potenza, giri, velocità. Il lato della scatola ricordava che cosa si comperava: “Il Dooling 29 ha lo stesso progetto d’insieme, la costruzione e la precisione produttiva del famoso Dooling 61, detentore di record mondiali per modelli di auto, aerei, scafi”. L’uso sapiente delle parole in tutte lettere maiuscole confermava che i fratelli Dooling sapevano fare motori vincenti, ma avevano anche capito perfettamente i principi del marketing.

*Il flap della scatola del Dooling 29. Abbondanza di rosso e tre sole parole che dicono tutto: Power (potenza), Rpm (giri/min), Speed (velocità). Naturalmente tutto “More” cioè di più.*



*Dooling 29 a confronto con McCoy 29, due motori di grandi prestazioni in perenne competizione tra loro. L’anodizzazione rossa sulla testa e sui tappi anteriore e posteriore era una geniale trovata di marketing che rendeva i McCoy immediatamente riconoscibili.*

## McCoy il piccolo grande motore



Quando *Modellismo* li presentò, in luglio 1949, mise nel titolo il nome dell'azienda produttrice, la Duro-Matic di Hollywood, California. Nome che non diceva nulla ai modellisti americani, europei e italiani. Tutti conoscevano e sognavano quei motori con il nome del progettista, McCoy.

Dick McCoy, nato a Orleans, Indiana, il 9 giugno 1907, aveva iniziato a progettare e costruire motori per modellismo nel 1942. Erano pensati per gli automodelli da velocità al pilone, di grande successo negli Stati Uniti prima che il volo vincolato spostasse più avanti le velocità raggiungibili.

McCoy, di professione operatore di macchine utensili, si accordò con Fred Schott della Duro-Matic Products per produrre motori e automodelli quando fosse stato possibile, dopo la fine della guerra.

Fu un buon accordo, che durò 35 anni, fin quando la

Duro-Matic fu acquistata dalla Testors e il marchio venne cambiato. Ma per i modellisti rimase McCoy. Già nel 1946, il record di velocità con un aeromodello a motore McCoy 60 fu stabilito a 226 km/h. Per gli automodelli, il primato era 205 km/h e per gli scafi al pilone 210 km/h. Velocità da sogno al di fuori degli Stati Uniti.

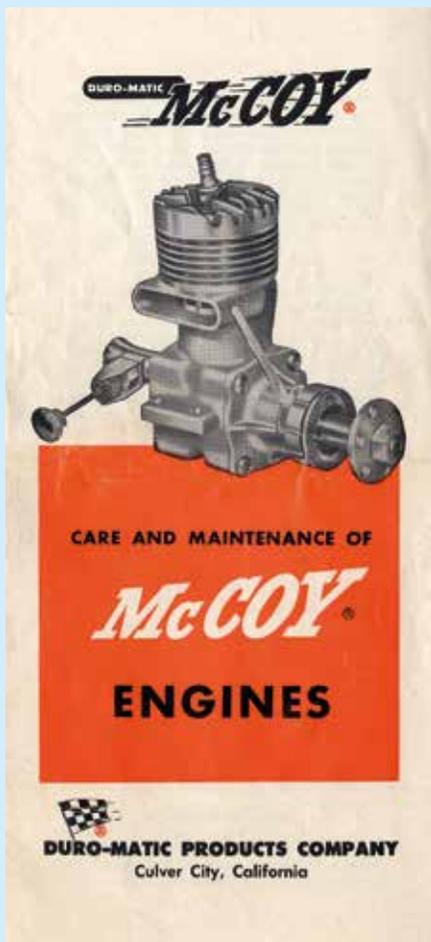
Il McCoy 60, accensione elettrica, poi modificato per la candela glow-plug, erogava 0,9 CV a 13.000 giri/min. Poteva tranquillamente essere "tirato" a 17.000 giri/min con l'elica giusta e una razione generosa di nitrometano: "Tutto sta a resistere all'"urlo feroce" del motore ed al fumo acre e denso che viene espulso con generosità"<sup>(5)</sup>. Dick McCoy, richiesto nel 2002 di dire cosa pensasse dei motori Dooling, rispose che sebbene non fosse mai riuscito a batterli con gli automodelli (li produceva anche lui, come i Dooling), ricordava di

In alto, la decal fornita assieme al motore. A fianco, il foglio di istruzioni uguale per tutti i motori McCoy.

L'immagine si riferisce al Tipo 60 con accensione elettrica. Trattandosi di un esemplare della produzione iniziale manca l'anodizzazione rossa di testa e tappi.

A destra, due grandi della storia dei motori per modellismo: Cesare Rossi (1935-2015), a sinistra, e Dick McCoy (1907-2005). La foto è stata scattata nel 1997 a Pomona, California.

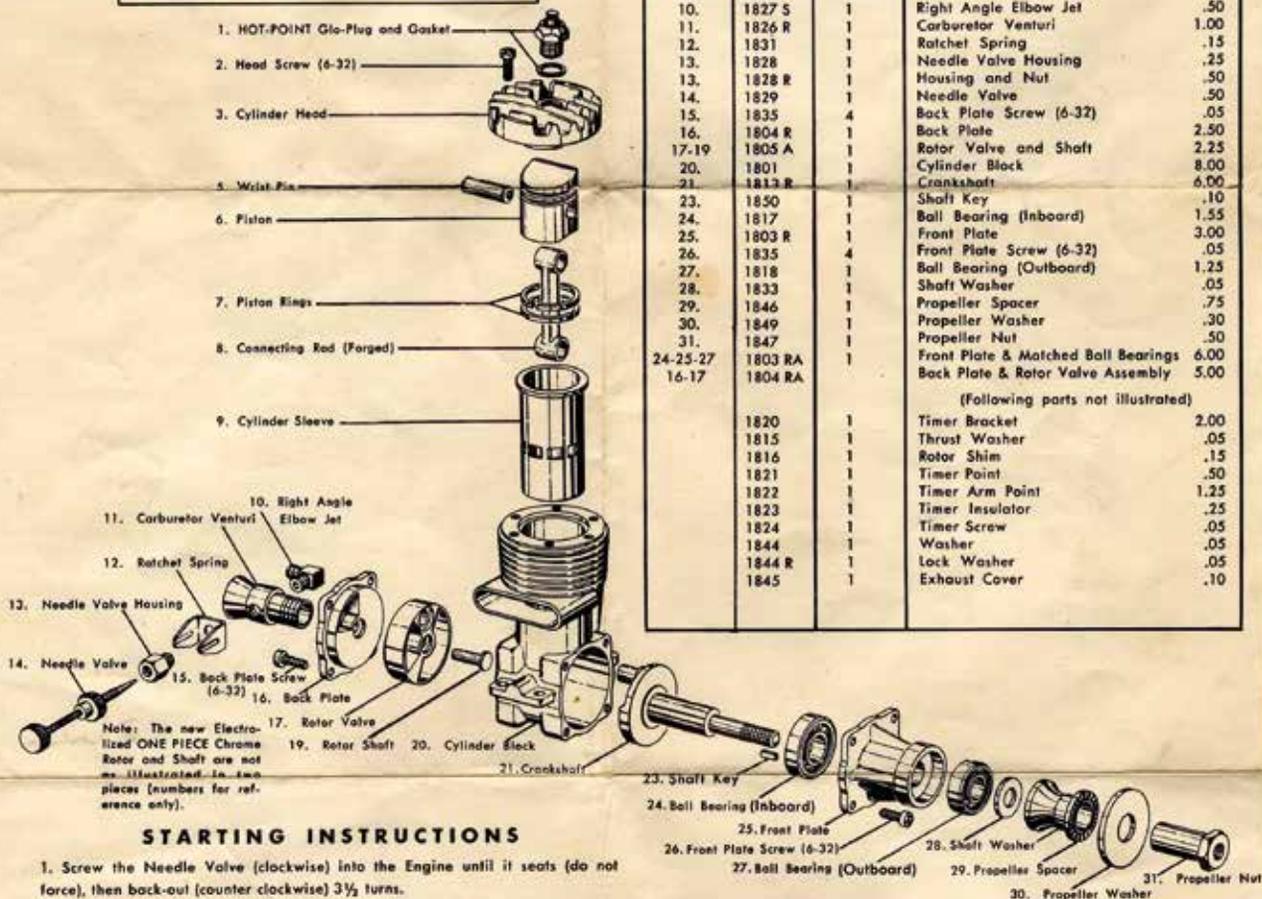
Nella pagina di destra, la lista delle parti del McCoy 60. I prezzi sono quelli dei primi anni Cinquanta negli Usa. La potenza dichiarata è 1,32 CV a 17.000 g/min, inferiore a quanto proclamato dai Dooling.



The NEW McCOY Red Head "60" has all the characteristics of the former model for speed and power beyond comparison that made it a leading favorite, plus all the latest improvements which include: An electroplated chrome rotor, proven to be the best rotor valve material yet developed in modern manufacturing to outlast any other type made; The newly perfected steel sleeve for better compression and longer wear, is the best yet developed in the model industry; And for extra speed and power, the new double precision instrument ball bearing front plate. This engine, widely known for easy starting and absolutely trouble-free performance is used for all types of model flying, as well as racing.

#### ENGINE SPECIFICATIONS

Bore	.940"
Stroke	.875"
Displacement	.6072
Weight	13.5 ounces
H.P. Rating	1.32 at 17,000



#### STARTING INSTRUCTIONS

- Screw the Needle Valve (clockwise) into the Engine until it seats (do not force), then back-out (counter clockwise)  $3\frac{1}{2}$  turns.
- After filling the tank, turn the propeller so that piston is down. Prime through the exhaust ports with 4 or 5 drops of fuel.
- Connect one Battery Wire (using  $1\frac{1}{2}$  volts only) to the top of your HOT-POINT Glo-plug, attach the other lead to any part of your Engine for a Ground. (The Exhaust Part is usually handy.) At this time check your Plug by looking into Exhaust Port. If you are not sure it is lit, take it out and attach your two Battery Leads to the Plug Body and Top. Your Battery may be checked by using a flashlight bulb.
- Flip Propeller counter-clockwise to start. Because of prime it may be necessary to crank several times to properly vaporize before fuel fires. Continual loud popping and failure to start, indicates lost prime. If Engine runs for a short burst, then stops, this can be overcome by holding your finger over Venturi opening and turning Engine over 3 turns, until fuel is visible in line.



**McCoy PRODUCTS COMPANY**  
CULVER CITY, CALIFORNIA

**DURO-MATIC** **McCoy** Red Head "60"

#### 1800AR Series 20 McCOY RED HEAD RACING ENGINE \$24.95

Illustration	Part No.	Required	Description	Price
1.	6000 A	1	HOT-POINT Glo-plug and Gasket	\$.65
2.	1835	6	Head Screw (6-32)	.05
3.	1806 R	1	Red Head	3.50
3.	1806 B	1	High Compression Blue Head	3.50
3.	1806 G	1	Low Compression Gold Head	3.50
5.	1809 A	1	Wrist Pin (and Pads)	.60
6.	1807	1	Piston	3.00
7.	1808	2	Piston Ring	.50
8.	1811 A	1	Connecting Rod and Bushing	2.00
9.	1802	1	Cylinder Sleeve	5.00
10.	1827	1	Carburetor Jet (Straight)	.25
10.	1827 S	1	Right Angle Elbow Jet	.50
11.	1826 R	1	Carburetor Venturi	1.00
12.	1831	1	Ratchet Spring	.15
13.	1828	1	Needle Valve Housing	.25
13.	1828 R	1	Housing and Nut	.50
14.	1829	1	Needle Valve	.50
15.	1835	4	Back Plate Screw (6-32)	.05
16.	1804 R	1	Back Plate	2.50
17-19	1805 A	1	Rotor Valve and Shaft	2.25
20.	1801	1	Cylinder Block	8.00
21.	1813 R	1	Crankshaft	6.00
23.	1850	1	Shaft Key	.10
24.	1817	1	Ball Bearing (Inboard)	1.55
25.	1803 R	1	Front Plate	3.00
26.	1835	4	Front Plate Screw (6-32)	.05
27.	1818	1	Ball Bearing (Outboard)	1.25
28.	1833	1	Shaft Washer	.05
29.	1846	1	Propeller Spacer	.75
30.	1849	1	Propeller Washer	.30
31.	1847	1	Propeller Nut	.50
24-25-27	1803 RA	1	Front Plate & Matched Ball Bearings	6.00
16-17	1804 RA	1	Back Plate & Rotor Valve Assembly	5.00
(Following parts not illustrated)				
	1820	1	Timer Bracket	2.00
	1815	1	Thrust Washer	.05
	1816	1	Rotor Shim	.15
	1821	1	Timer Point	.50
	1822	1	Timer Arm Point	1.25
	1823	1	Timer Insulator	.25
	1824	1	Timer Screw	.05
	1844	1	Washer	.05
	1844 R	1	Lock Washer	.05
	1845	1	Exhaust Cover	.10

There are only three things that cause failure to start: 1st your Plug not working; 2nd Needle Valve set too lean; 3rd Needle Valve set too rich. Soft explosions or no firing indicates flooded Engine, this has to be worked out by continual cranking. A lean Engine is indicated by loud single pops, to overcome this, more prime is needed. When Engine starts, remove wires and adjust Needle Valve to running speed by sound, as you would a radio. Having arrived at a correct running setting, leave Needle Valve set and practice starting, using above instructions.

These instructions will take care of any problem you may have. However after you get used to your Engine, you will find that it is not necessary to follow all of the instructions, as this Engine is designed for very easy starting. Find your own method. Your Engine may start by a simple choking off Venturi one turn.

5. Carefully followed, these instructions will give you more satisfaction and more time in the air to enjoy the thrill and power of your new McCOY Red Head "60."

essere stato un po' più veloce di loro con gli aeromodelli.

Caratteristica di tutta la produzione McCoy era la colorazione delle teste, rossa, blu, nera, verde per distinguere le varie tipologie. Il catalogo arrivò a comprendere un centinaio di tipologie diverse per cilindrata e prestazioni. La scelta era tra motori da competizione, acrobazia, volo libero, uso amatoriale. Tutti avevano l'aspirazione posteriore e variavano nel numero dei cuscinetti portaberlo.

Nel 1948, il McCoy 60 costava 35 dollari, ma con l'adozione della candela glow-plug e la produzione in serie il prezzo scese, l'anno dopo, a 27,50 dollari. Come è caratteristico dell'approccio commerciale americano, ogni scatola con un McCoy conteneva un foglio con l'esplosivo del motore e il prezzo di ogni parte. Questo foglio si concedeva un po' di propaganda: "Il nuovo McCoy Red Head ha tutte le caratteristiche dei modelli precedenti, senza paragoni per velocità e potenza rendendolo il motore preferito".

Il fascicoletto delle istruzioni d'uso era molto più

fattuale e per nulla magniloquente. Iniziava così: "Il McCoy e gli altri minimotori due tempi prodotti dalla Duro-Matic Products Company sono veri motori, non giocattoli". In evidenza era la raccomandazione di non usare il motore finché non erano state lette e capite le istruzioni.

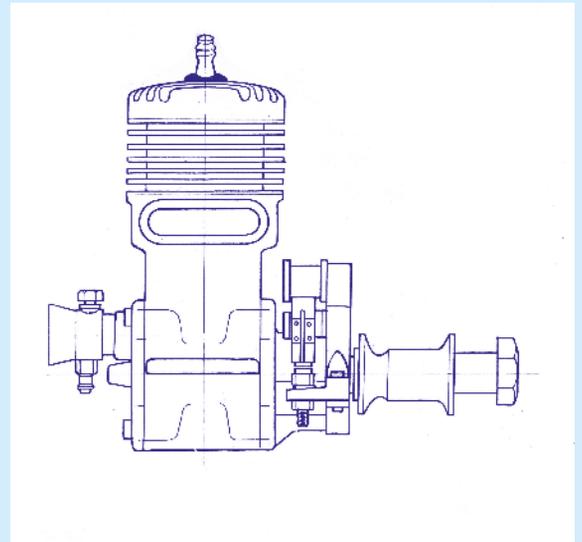
Dick McCoy ottenne 16 brevetti per i suoi motori e continuò, dopo la Duro-Matic, a produrre accessori per modellismo con il marchio C&H, iniziali dei nomi dei figli Carl e Harold. Dal 1984, l'azienda si focalizzò agli automodelli radiocomandati, sponsorizzando gare e vincendo campionati.

Dick McCoy, dopo aver superato problemi di cuore e avere subito parecchi bypass, morì alla grande età di oltre 98 anni il 30 dicembre 2005.

#### Note

- (1) *L'Ala* anno VII n. 13, 15 agosto 1951.
- (2) *La Gazzetta dello Sport*, 12 giugno 1951 pag. 6.
- (3) *Modelli in Europa* anno II n. 2, febbraio 1968.
- (4) *Modellistica* n. 3 (148), marzo 1971.
- (5) *Modellismo* anno V n. 27, luglio 1949 pag. 630.

Il McCoy 29 in versione glow plug (foto a fianco) appare chiaramente come il fratello minore del Tipo 60, qui disegnato (a destra) con accensione elettrica. Questo tipo di accensione venne mantenuto fino ai primi anni Settanta sugli automodelli al pilone, nei quali il peso non era un problema.



1952

## Alla luce del sole

Finalmente le Ambrosiane uscirono alla luce del sole. Dopo le prime due edizioni all'interno degli edifici più grandi della Fiera di Milano, Nino Frachetti e il team organizzativo dell'Aero Club Milano si convinsero a passare all'aperto. Fu una scelta di sopravvivenza perché i motori dei velocità, tutti del tipo glow plug, bruciavano miscele potenziate dal nitrometano, che generava fumi velenosi. Fu una scelta che confermò il valore delle competenze e conoscenze di Frachetti. Ottenne dal Comune di Milano il permesso di utilizzare il piazzale Giulio Cesare, entrata principale, della Fiera, sufficientemente grande per tracciare l'anello più esterno con raggio 25 metri, giusto per i cavi da 19,90 m usati nella Classe C (motori 10 cc) e

nella nuova Classe D (pulsoggetti). Sufficienti anche per la gara di acrobazia, nella quale la lunghezza dei cavi poteva variare tra 15 e 20 m. Non solo gli aeromodellisti ebbero a disposizione un grande spazio senza traffico, peraltro decisamente scarso in quell'area di poche villette lussuose e palazzi alto-borghesi, ma il Comune sistemò e liscì le mattonelle del pavimento in modo da fornire una superficie senza intoppi. Persino i concorrenti francesi, tradizionalmente critici nei confronti dell'Italia, furono sorpresi nel vedere la sede della gara: "Una piazza immensa, pavimentata a mosaico, all'entrata del parco delle esposizioni, simile al nostro della Porte de Versailles"<sup>(1)</sup>.

Per i vincolatisti milanesi fu una rivincita zittire



Piazzale Giulio Cesare, entrata principale della Fiera di Milano. La piazza, nobilitata dalla fontana monumentale, fu sede delle Ambrosiane dal 1952 al 1956. Sul pavimento in masselli di pietra liscia, sistemati a mosaico, vennero tracciate le righe dei vari cerchi di volo e fu praticato il foro per l'ancoraggio del pilone. Tutto a cura e spese del Comune di Milano, che mandò i vigili urbani per chiudere la piazza nei giorni di gara.

le proteste dei residenti, insorti ai primi voli di prova. Questa volta, erano autorizzati dal Comune, come confermato dai vigili urbani presenti.

Novità del Regolamento internazionale 1952, l'utilizzo del pilone centrale nel quale inserire la mano con la manopola di comando. Il Comune preparò anche il pozzetto e sistemò il tubo di fissaggio.

Un sito e una collaborazione semplicemente impensabili oggi. E nessun comitato di cittadini o Consiglio di Zona ebbe a che ridire su nulla, nemmeno sul rumore.

Più per sfruttare la forma del piazzale che per preoccupazioni legate alla sicurezza, le piste vennero tracciate proprio nel mezzo, delimitate a nord dall'edificio dell'entrata alla Fiera, ovviamente vuoto, e a sud dalla fontana monumentale.

I tavoli della direzione gara e della punzonatura

furono messi al riparo di ombrelloni sistemati sul largo marciapiede del lato est. I box per i concorrenti erano sul lato ovest.

Corrado d'Aumiller, velocista della scuola veronese, che partecipò a parecchie Ambrosiane in piazzale Giulio Cesare, ricorda la difficoltà nel decollo perché, se ci si allontanava dal centro, si rischiava di lasciare l'ala esterna contro un palo dell'illuminazione, come i milanesi avevano già scoperto anni prima.

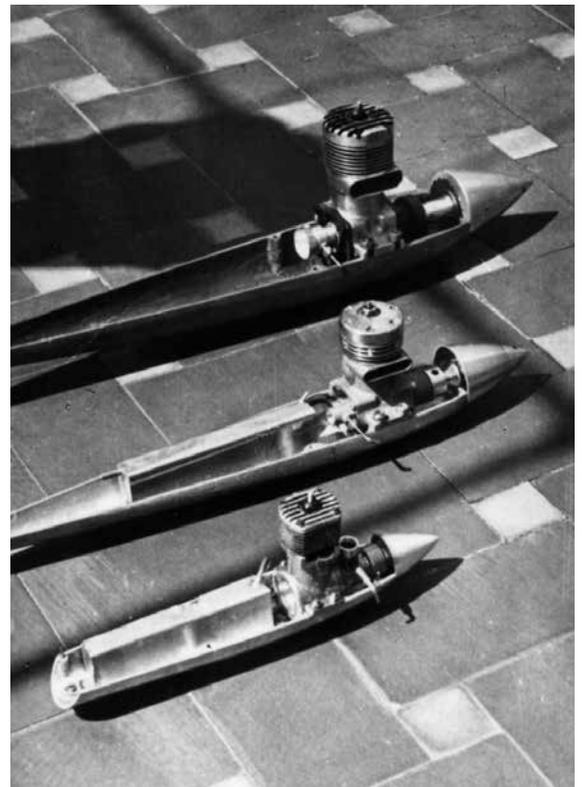
Abituato alle gare al coperto, d'Aumiller ricorda anche la mancanza di ripari dalla pioggia.

Infatti, le uniche protezioni erano offerte dalle piccole tettoie sopra le biglietterie: un lusso, comunque, in confronto al nulla offerto, anni dopo, dalle piste costruite negli angoli isolati di aeroporti o in mezzo a grandi prati.

Come in precedenza, vi fu l'ampia e generosa collaborazione dell'Aeronautica Militare, che offrì i trasporti in città e le brande della caserma

A fianco, il modello Classe C di Guido Battistella al decollo. Si notino i masselli di pietra disposti con eleganza e precisione.

A destra, il cuore di tre modelli da Velocità degli anni Cinquanta: il primo in alto è un Classe C, quello in centro un Classe B, in basso un Classe A con le alette del motore fresate sui fianchi per ridurre la sezione frontale.



di Piazza Novelli per i concorrenti venuti da fuori Milano.

Nino Frachetti scrisse nella sua cronaca della gara (e possiamo ben credere che non si perdesse in una spocchiosa auto incensazione): “La piazza Giulio Cesare ha offerto a tutti uno spettacolo allegro e distinto allo stesso tempo. Preparata a dovere con la collaborazione degli organi municipali interessati, anche Milano ha presentato una base internazionale per gare di velocità ed acrobazia come fin’ora non è stato possibile fare altrove in uguale misura, È con orgoglio che ripetiamo le parole di elogio e complimento degli stranieri: «avete preparato una base tra le migliori che abbiamo frequentato e con un’organizzazione ottima»”<sup>(2)</sup>.

Gli stranieri c’erano: svizzeri e francesi replicarono la presenza dell’anno prima. Si aggiunsero i belgi: “I belgi vanno forte nel volo circolare, bastava vederli pilotare”<sup>(3)</sup>. Non solo, erano ottimi organizzatori: un mese dopo le Ambrosiane organizzarono a Bruxelles il campionato europeo e mondiale secondo le norme Fai.

### **Primo record prima vittoria**

Che gli italiani non fossero abituati a pilotare al pilone lo notarono i cronisti più attenti. Gustavo Janni: “Svizzeri, belgi e francesi si servivano del pilone con la massima disinvoltura, mentre i nostri erano esitanti, malsicuri, spesso non riuscivano affatto a poggiare la mano in quell’arnese e il volo veniva annullato”<sup>(4)</sup>. Robert Labardé: “Gli italiani sembrano mancare di esperienza al pilone e i problemi di carburazione impediscono loro di completare la base del km, salvo che nella categoria 2,5 cc nella quale si mostrano irresistibilmente i migliori”<sup>(1)</sup>. Battistella, il sabato, si vide annullare un lancio attorno a 230 km/h per volo alto, impacciato dalla poca dimestichezza del pilotare al pilone. Ma dimostrò di avere imparato presto e bene

con il secondo lancio record.

Le star della gara di Milano furono il francese Louis Millet e l’italiano di Venezia Lido, Guido Battistella, 23 anni, studente di ingegneria. Stabilirono i nuovi record mondiali rispettivamente in Classe B, 210,526 km/h, con motore Dooling 29 e miscela nitrata al 15%, e in Classe C, 238, 410 km/h, con motore Dooling 61 e miscela con il 20% di nitrometano. Il primato precedente in Classe B apparteneva a Robert Labardé, francese, a 192,240 km/h. Quello per la Classe C era di Louis Millet a 212,580 km/h. Il miglioramento era stato davvero notevole.

L’aggettivo “mondiale” per i record era un po’ “tirato” in quanto stabilito con le regole della Fai, non accettate negli Usa, dove erano già state registrate velocità nettamente superiori a 250 km/h.

Giustificato fu quindi il commento di Gustavo Janni: “Gli americani non hanno creduto opportuno aderire alla Federazione Aeronautica Internazionale e dato che non riconoscono il sistema metrico decimale, non è possibile che la Fai accetti i loro risultati. In considerazione di questi fatti, nulla vieta a Battistella di chiamarsi «primatista mondiale»”<sup>(3)</sup>.

Il modello di Battistella era stato già portato alle Ambrosiane 1951, ma senza ottenere buone prestazioni per colpa del centraggio sbagliato. Con una pregevole modestia, l’autore così presentò l’exploit del 1952 dopo il fallimento del 1951: “Da questo insuccesso compresi che per aumentare le possibilità di vittoria in qualsiasi gara era assolutamente necessario dedicare parecchio tempo alla messa a punto del modello allo scopo di fissare i principali fattori in gioco”<sup>(4)</sup>. Sembra una banalità, ma è più che valida anche 60 anni dopo.

Caratteristica unica della messa a punto del motore Dooling 61 ad opera di Battistella era la posizione fissa dello spillo, che corrispondeva al



Finite le Ambrosiane, i veneziani andarono in Piazza del Duomo facendosi riprendere da un fotografo ambulante con la coppa dell'Aero Club d'Italia assegnata alla squadra prima classificata. Da sinistra: Antonio Guzzoni, Guido Battistella, Giorgio Garlato, Marco Grandesso, Franco Brotto, Mario Sabbadin.

regime di maggiori prestazioni per tutto il volo, regime trovato dopo innumerevoli prove. L'adattamento alle diverse condizioni atmosferiche avveniva variando la composizione della miscela, comunque senza superare il 20% di nitrometano. Questa procedura suona un po' strana senza potere provare a lungo sulla pista e nella giornata di gara, ma funzionava: lo dimostrarono non solo i risultati a Milano, ma anche la vittoria ai Campionati di Bruxelles, 4-7 luglio 1952. L'eccezionalità di due record mondiali nella

stessa gara fece passare in sottordine la cronaca con 50 modelli iscritti tra Velocità e Acrobazia. Parecchie righe furono dedicate alle solite litanie dello strapaese, di come l'Italia fosse risorta dal declino della Velocità in volo vincolato perché: "Il disinteresse dei dirigenti (aveva provocato che) sempre minore fosse il numero di coloro che vi si dedicavano, sempre in diminuzione la passione dei pochi rimasti fedeli"<sup>(3)</sup>. Frachetti aggiunse il tradizionale peana al genio italico: "La preparazione tecnica e l'intelligenza dei nostri giovani non è seconda a nessuno e può

dare risultati ancora migliori”<sup>(2)</sup>.

Sappiamo che la Classe A (cavi da 11,37 m) fu vinta da Giorgio Garlato di Venezia (quello della discussione alla fine della gara 1951) a 147,540 km/h con il Supertigre G.20 Speed. La velocità era identica a quella con la quale Clemente Cappi vinse l’anno prima. Il secondo fu Giuseppe Rio (Verona) a 138,882 km/h. Prestazioni non eccezionali, ma sufficienti a superare il francese Louis Millet e il belga Jacques Jansens.

I primi tre in Classe B (cavi da 15,92 m) venivano da Belgio e Francia. Dopo il nuovo recordman Louis Millet, si piazzarono Jacques Jansen, 193,489 km/h, e Robert Labardé, 185,587 km/h.

In Classe C, l’exploit di Battistella lasciò giustamente in penombra il secondo posto del belga Robert Cordier, 216,867 km/h: velocità superiore a quella vincente di Labardé nel 1951. In Classe D vinse un genovese, che non era Franco Marcenaro: Rudi Schneider ottenne un modesto 177,239 km/h, ma era la prima volta che si volava con cavi regolamentari da 19,90 m e 0,40 mm di spessore.

### **Milano parla veneziano**

A squadre, la Coppa Aero Club d’Italia andò a Venezia con Battistella, Sabbadin, Garlato, davanti al team francese (Millet, Labardé, Millet) e a quello belga (Lippens, Cordier, Jansen). La Classe D (pulsogetti) non veniva considerata ai fini della classifica a squadre.

La classifica a squadre per l’Acrobazia vide la vittoria dell’Aero Club Milano, squadra composta da Clemente Cappi, Camillo Giussani, Roberto Rampinelli. Con 1.136,5 punti superarono i belgi (Lippens, Cordier, Jansen) a 1.035 punti.

Vincitore individuale fu Clemente Cappi. Il suo era un modello a tavoletta, molto leggero, con motore diesel E.D. 2.46 cc., dal volo veloce, lo

stesso che utilizzò al Campionati Mondiali di Bruxelles classificandosi al quarto posto. Non si videro: “Figure eccezionali ad eccezione di un doppio “otto” sulla verticale realizzato dal belga Cordier”<sup>(4)</sup>.

Una figura tragicomica fu quella di Serge Malfait. Subito dopo il decollo, al primo rovesciamento, l’ala esterna si staccò. “Ripresosi istantaneamente da un piccolo smarrimento (possiamo anche scusarlo!) ha ripreso a pilotare, come se nulla fosse accaduto, il modello con una sola semiala. E per poco non è riuscito a fare anche il looping! Naturalmente la Giuria ha annullato il lancio per «perdita di parti in volo»”<sup>(4)</sup>.

La *Gazzetta dello Sport* pubblicò la tradizionale notizia breve, questa volta condensata in 19 righe su di una colonna. Il cronista, nonostante le precise indicazioni che doveva avere ricevuto da Frachetti, infilò una sequela memorabile di castronerie, a riprova che l’aeromodellismo era un profondo mistero al di fuori dei praticanti. A parte definire “modellino” il Classe B di Millet, si dimenticò di citare il record di Battistella indicando solo la velocità. Il cronista fece un capolavoro scrivendo: “Il tempo migliore della categoria A con un aereo a reazione da 5 cmc è stato quello di Garlato con 147 e 547 mentre Delara di Cremona con un aereo a reazione da 10 cmc ha fatto i 176,470. Questo per gli italiani. Lo svizzero (*di Genova - ndr*) Schneider, invece, con un aereo a reazione da 10 cmc, ha fatto i 177,339”<sup>(5)</sup>.

La *Gazzetta dello Sport*, probabilmente dopo le vivaci proteste di Nino Frachetti, rimediò con un nuovo articolo qualche giorno dopo.

Informazione corretta e con qualche dettaglio: “Questa competizione internazionale, che precede di un mese quella organizzata dalla Fédération de la Petite Aviation Belge, valevole per i campionati mondiali delle specialità in gara, ha servito a dare utili indicazioni per la



Modello di Clemente Cappi successivo a quello con cui vinse la gara di Acrobazia alle Ambrosiane 1952. I cavi passano sopra l'ala. La fusoliera è tridimensionale.

formazione della squadra italiana, che dovrebbe parteciparvi. I risultati ottenuti sono oltremodo lusinghieri e sono andati oltre tutte le più rosee previsioni. ... La vittoria nella massima categoria è toccata all'italiano Battistella Guido di Venezia, un esperto aeromodellista, che ha dato all'Italia il primo record in questo campo, dove noi purtroppo non abbiamo avuto che rare occasioni per prepararci e provare<sup>(7)</sup>.

Il trittico di articoli sulle Ambrosiane venne completato da una breve notizia dopo la partenza della squadra italiana per il Belgio: "Il successo indiscusso delle Giornate Ambrosiane, sul piazzale Giulio Cesare di Milano, ha determinato l'invio di una rappresentativa italiana ai prossimi campionati mondiali. Sono stati prescelti: Battistella Guido di Venezia per la classe C e B, Garlato Giorgio di Venezia per la classe A e Cappi Clemente di Milano per la classe A e l'acrobazia. Essi sono partiti ieri soli soli, confortati però dagli auguri di tutti gli aeromodellisti italiani"<sup>(8)</sup>.

Il suggello a quelle prime Ambrosiane all'aria aperta venne dalla pagina "World News" di *Aeromodeller*: "Grazie all'ing. Frachetti, che ha

fatto molto per pubblicizzare questo evento annuale, i team presenti hanno vissuto giornate meravigliose, e la prova della loro soddisfazione può essere vista nei due record mondiali di cui verrà richiesta l'omologazione"<sup>(9)</sup>.

#### Le classifiche

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, piazzale Giulio Cesare, sabato 7 - domenica 8 giugno 1952

Velocità Classe A		km/h
1°	Giorgio Garlato (Venezia)	147,540
2°	Giuseppe Rio (Verona)	136,882
3°	Louis Millet (Francia)	135,849
4°	Clemente Cappi (Cam Milano)	129,496
5°	Jacques Jansen (Belgio)	127,208

Velocità Classe B		
1°	Louis Millet (Francia)	210,526 (nuovo record mondiale FAI)
2°	Jacques Jansen (Belgio)	193,489
3°	Robert Labardé (Francia)	185,567
4°	Jean Bastagne (Francia)	180,904
5°	Robert Cordier (Belgio)	180,000
6°	Dupuy (Francia)	169,014
7°	Carlo Bergamaschi (Csi Milano)	138,862

Velocità Classe C		
1°	Guido Battistella (Venezia Lido)	238,410 (nuovo record mondiale FAI)
2°	Robert Cordier (Belgio)	216,867
3°	Louis Millet (Francia)	215,568
4°	Georges Vallet (Svizzera)	211,764
5°	Roger Meuwly (Svizzera)	209,302
6°	Robert Cordier (Belgio)	209,302
7°	Robert Labardé (Francia)	205,714
11°	Pierre Malfait (Francia)	180,000

Velocità Classe D		
1°	Rudi Schneider (Genova)	177,339
2°	Delara (Cremona)	176,470

Acrobazia		Punti
1°	Clemente Cappi (Cam Milano)	
2°	Jacques Jansen (Belgio)	
3°	Camillo Giussani (Milano)	

## Come gli emigranti in Belgio

Ci voleva un giorno abbondante di treno per andare da Milano a Bruxelles nel 1952. Gli italiani che prendevano quel treno delle ore di viaggio non se ne curavano. Anche perché avevano già passato almeno un altro giorno per arrivare a Milano dal paesello natio, abbandonato per un domani da emigrante nelle miniere di carbone del Belgio. Ancora meno interessava il viaggio di ritorno, chissà quando e se la miniera non se li fosse portati via prima.

Su uno di quei treni salirono i primi tre vincolatisti italiani a un Campionato del Mondo, il secondo della serie Fai, organizzato a Melsbroek, allora l'aeroporto di Bruxelles, nel week-end del 5 e 6 luglio 1952.

L'Aero Club d'Italia aveva deciso la partecipazione dopo i risultati delle Ambrosiane. Ed era stata una decisione difficile per i pochi soldi a budget e il predominio intellettuale e sportivo del volo libero.

La squadra era minimale: Giorgio Garlato in Classe A, Clemente Cappi in Classe A e Acrobazia, Guido Battistella in Classe B e C. A quei Campionati era la squadra meno numerosa, escluso il solitario rappresentante della Jugoslavia in Acrobazia. Non c'era nemmeno un caposquadra-accompagnatore.

Che un viaggio in treno a Bruxelles fosse un'avventura lo confermarono le cronache: misero in evidenza come i tre fossero "soli soli"<sup>(8)</sup>. Come se tre studenti universitari maggiorenni non fossero in grado di cavarsela da soli in terra straniera.

L'organizzazione della Fédération de la Petite Aviation Belge aveva spedito all'indirizzo di ciascun concorrente un programma dettagliato per la logistica e la gara.

Non c'era nulla da inventare. Non si poteva sbagliare.

Che i tre italiani fossero smagati a sufficienza lo conferma Clemente Cappi che, all'arrivo alla Stazione Centrale di Bruxelles, alle 5 del mattino, notò le bevute di birra che si facevano i belgi già a quell'ora.

La gara si disputò su di un nuovo impianto, due piste in asfalto, costruito all'aeroporto di Melsbroek.

La punzonatura dei modelli si svolse nel pomeriggio del venerdì. Le gare iniziarono alle 14 del sabato con il Concorso d'Eleganza, che premiò i modelli meglio rifiniti. Quelli di Cappi e Battistella furono classificati al terzo posto nell'Acrobazia e nella Velocità.

I voli iniziarono alle 14.45 e continuarono fino alle 20: le giornate erano lunghe e c'era un bel sole caldo. Si



*La squadra nazionale italiana ai secondi Campionati del Mondo di volo vincolato, Bruxelles-Melsbroek 1952. La selezione avvenne in base ai risultati delle Ambrosiane.*

*In piedi, da sinistra, Giorgio Garlato (Classe A), Guido Battistella (Classe B e Classe C, di cui era recordman mondiale). Accosciato, Clemente Cappi (Classe A*

*e Acrobazia). L'acrobatico di Cappi è tradizionale, con fusoliera a tavoletta. La memoria dello strano numero sull'ala si è persa.*

In alto, la sfilata dei modelli da velocità per il giudizio al Concorso d'Eleganza che assegnò il terzo premio a Battistella. I modelli con pulsogetto furono portati dal

team spagnolo. Nell'inserto, il badge rilasciato a ogni concorrente dagli organizzatori belgi. Venne spedito in anticipo a casa. In basso, Guido Battistella si

protegge la nuca dal sole incredibilmente bruciante per il Belgio mentre carbuca il Classe A di Garlato, quarto classificato, 129,963 km/h. Vinse Wright (Gran Bretagna),

158,590 km/h. Battistella conquistò il titolo mondiale in Classe C, 233,766 km/h. Primo campionato del mondo vinto da un aeromodellista italiano.



alternarono le quattro Classi della Velocità (per la prima volta, erano ammessi anche i reattori, Classe D), Acrobazia e Team Racing al primo esperimento, peraltro deludente.

Per le 21, il programma citava una "Serata-sorpresa" a Bruxelles, offerta dagli organizzatori, ma solo dopo che i concorrenti si fossero lavati (la "toilette" è espressamente citata nel programma) e cambiati in "tenue de ville", cioè giacca e cravatta. Niente T-shirt, canotte, olezzi di olio di ricino, puzze di nitrometano. Domenica, si volò dalle 10 alle 19.30. In conclusione, cena ufficiale con premiazione all'Hotel Albert 1<sup>er</sup> a Bruxelles. Ovviamente in giacca e cravatta e dopo accurata toilette.

I tre italiani diedero il massimo: Guido Battistella vincitore in Classe C, nove classificati, con il nuovo record dei campionati, 233,766 km/h; Giorgio Garlato quinto in Classe A, 129,963 km/h su dieci classificati (primo: Wright, Gran Bretagna, 158,590 km/h); Clemente Cappi quarto in Acrobazia, 540 punti, a tre soli punti dal terzo, a 92 dal vincitore, l'inglese Ridgway e davanti ad altri 13 concorrenti.

La vittoria di Battistella, 13 km/h più veloce del secondo, l'inglese Davenport, asciugò le penne dei cronisti inglesi, francesi e belgi: la citarono in due righe. Nessuno si aspettava che a vincere fosse proprio un italiano, nazione considerata inesistente nel volo vincolato.

Ben diversi furono i commenti in Italia. Gastone Martini, con la tradizionale vena polemica: "Signori dell'Aero Club avete visto? Non avete voluto credere sulla parola a quanto i controllisti vi andavano dicendo. Ora avete davanti i fatti. ... Due esperimenti (*l'altro erano state le Ambrosiane - ndr*), due successi clamorosi. Nemmeno il volo libero ci ha mai dato tante soddisfazioni all'estero"<sup>(10)</sup>.

*Il Gazzettino*, quotidiano di Venezia, dedicò a metà luglio una breve ai Mondiali di Bruxelles, evidenziando la venezianità dei protagonisti: "Il successo del veneziano Battistella è tanto più degno di rilievo in quanto ottenuto contro avversari già noti in campo internazionale; considerata da questo punto di vista l'affermazione dell'aeromodellista italiano deve considerarsi una sorpresa. Il successo italiano è stato completato da Garlato, pure veneziano, che ha conquistato il quinto

Il programma di acrobazia ai Campionati Mondiali 1952. Il looping quadrato era una novità per gli italiani. Sono indicati gli angoli (teorici) entro i quali compiere le figure.

Vinse l'inglese Ridgway. Clemente Cappi si classificò quarto, a tre soli punti dal belga Folie.

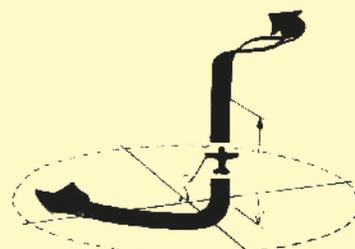
## Les acrobaties en vol circulaire

### Liste des manœuvres-standard

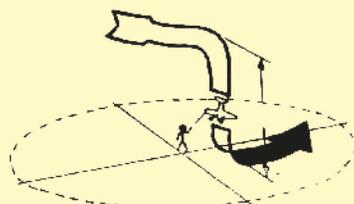
1. Manœuvres de départ (décollage dans la minute) (10 p.)
2. Décollage (15 p.)



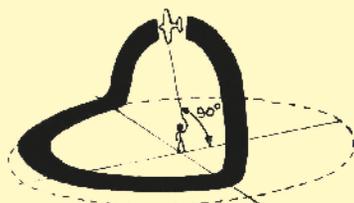
3. Vol horizontal (15 p.)



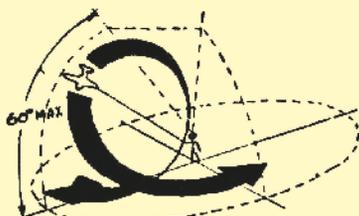
4. Grimpée (20 p.)



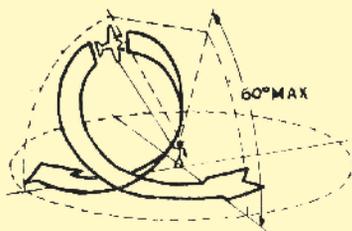
5. Piqué (20 p.)



6. Roulement (20 p.)



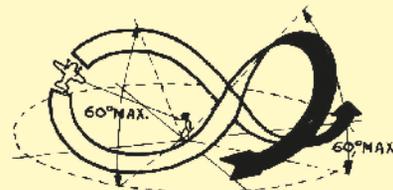
7. Loopings consécutifs, roues à l'extérieur. (60 p.)



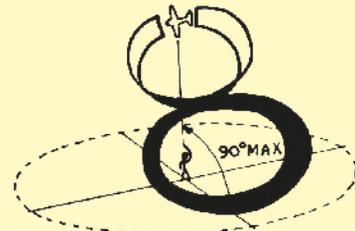
8. Loopings consécutifs inversés, roues à l'intérieur. (60 p.)



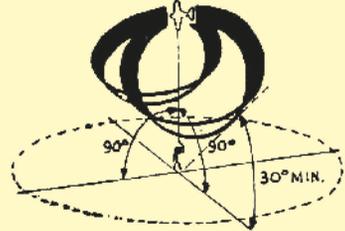
9. Vol sur le dos (40 p.)



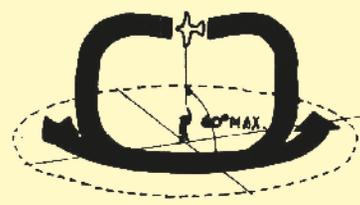
10. Huit horizontal (30 p.)



11. Huit vertical (90 p.)



12. Huit en l'air, ou au plafond (90 p.)



13. Looping carré (100 p.)

14. Atterrissage (20 p.)

N. B. — Les pointages indiqués sont les pointages maxima. Les juges apprécient les figures réalisées et attribuent les points suivant estimation.

posto nella categoria A". *La Gazzetta dello Sport* era già uscita<sup>(11)</sup> con le classifiche, completate da quelle per le squadre nazionali, valide per il 4° Criterium d'Europe, basato sui risultati del Campionato Mondiale. L'Italia era terza davanti alla Francia e dietro il Belgio, secondo, e la Gran Bretagna, chiara vincitrice.

#### Note

(1) *Aviation Magazine* n. 64, 15 dicembre 1952. Cronaca di Robert Labardé, uno dei concorrenti francesi alle Ambrosiane.

(2) *Ali Nuove* anno II n. 22, 28 giugno 1952.

(3) *L'Aquilone* anno XIV n. 25, 22 giugno 1952.

(4) *L'Aquilone* anno XIV n. 24, 15 giugno 1952.

(5) *Modellismo* anno VIII n. 48, novembre-dic. 1952.

(6) *La Gazzetta dello Sport*, 10 giugno 1952.

(7) *La Gazzetta dello Sport*, 15 giugno 1952.

(8) *La Gazzetta dello Sport*, 4 luglio 1952.

(9) *Aeromodeller*, settembre 1952.

(10) *L'Aquilone* anno XIV n. 29-30, 20-27 luglio 1952, pagina 2.

(11) *La Gazzetta dello Sport*, 9 luglio 1952.

(12) *Modellismo* anno VII n. 46, luglio-agosto 1952.

1953

## Ambrosiane mondiali Vince Battistella

Ambrosiane 1953, Campionato del Mondo Classe C. All'estremità destra, parte della squadra italiana: Flaviano Fermi, caposquadra, davanti a lui Guido Battistella (a destra) ed Enrico Fanoli. Il terzo della squadra italiana era Gianni Fiorini di Bologna, secondo da sinistra accanto ad Amato Prati. In centro, le squadre della Svezia e della Gran Bretagna.

Svezia, Italia, Francia, Gran Bretagna. Questo l'ordine di lancio del Campionato Mondiale Velocità in volo vincolato, terza edizione per la Classe C, a Milano sabato 13 giugno 1953, piazzale Giulio Cesare. Il Mondiale, prima volta in Italia<sup>(1)</sup>, venne incastonato nelle Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane, organizzate dall'Aero Club Milano.

Si incominciò alle 8.30, sotto un bel sole. Primo a lanciare lo svedese Olle Ericsson: il suo modello con McCoy 60 raggiunse 219,512 km/h. Per l'Italia andò subito dopo in pista Enrico Fanoli, che a Milano giocava in casa. Si

era fatto male a un dito e aveva difficoltà a impugnare la manopola e tenere il pilone. Con un volo altalenante e qualche brivido per passaggi troppo vicini al duro pavimento, coprì la base (otto giri pari a 1 km) a 230,796 km/h. Buon inizio per la squadra italiana, il cui team manager era Flaviano Fermi.

Per la Francia, Robert Labardé, un habitué delle Ambrosiane, portò il suo modello con Micron 60 a 213 km/h. Ma tutti aspettavano Robert Davenport, numero uno del team britannico. L'anno prima, ai Mondiali di Bruxelles, era stato l'avversario più difficile per Guido Battistella. Il





La squadra italiana in posa vicino al pilone centrale: da sinistra, Guido Battistella campione e recordman del mondo, Flaviano Fermi caposquadra, Enrico Fanoli e Gianni Fiorini, terzi a pari merito.

suo modello montava un Dooling 61 modificato, ma ebbe problemi al decollo: al terzo tentativo, rovinò le estremità dell'elica sul pavimento e, con il motore fuori giri, fu costretto a un lancio nullo. Per-Axel Eliasson (Svezia) non andò oltre 198,548 km/h: il motore Micron 60 non sembrava più competitivo di fronte a Dooling e McCoy.

Entrò in pista Guido Battistella, campione e recordman mondiale in carica. Il suo giallo G.B.16, motore Dooling, andò in volo con un po' di ritardo e accelerò regolarmente. Dopo sei giri, come stabilito nelle numerose prove di messa a punto, manopola nella forcella del pilone e via al cronometraccio. Il motore si fermò quando mancava un giro a completare la base: lancio nullo.

Niente di significativo per Serge Malfait, francese, e Bern Skinner, inglese. Al turno successivo, per l'Italia fu la volta di Gianni Fiorini, che portò al debutto il nuovo Supertigre G.24 di Sorino Garofali: nonostante avesse smagratto negli ultimi giri, concluse la base con

un'ottima velocità: 233,766 km/h.

Di nuovo Battistella. Tutto regolare all'avviamento e in volo: nuovo record mondiale, 243,243 km/h. Ma non era ancora il momento delle congratulazioni: tutti a bordo pista per il lancio di Davenport.

Il risultato gelò gli italiani e rese felici gli inglesi: 244,897 km/h. Il primato di Battistella era durato meno di dieci minuti.

L'intervallo venne dedicato a preparare i lanci del pomeriggio e al pranzo offerto dall'Aeronautica Militare, Comando di Milano. Le cronache di quell'anno erano focalizzate alla gara e non riportarono il menù.

Si ricominciò alle 14.30. Per l'Italia, Fiorini dovette rinunciare al lancio per colpa di un guasto al modello: aveva dato la sensazione di poter ottenere di più dal suo G.24. Dopo il modesto 193,598 km/h dello svedese Eliasson, entrò in pista Davenport.

Non usava l'avviatore, ma avviò il motore a mano: pochi colpi sull'elica e via. Ritardò l'entrata in pilone fino a quando il motore girava

Sopra a sinistra, Guido Battistella prepara il suo G.B. 16 circondato dai compagni di squadra e da curiosi. In primo piano

sulla sinistra, la parabola del flash come usava una volta, probabilmente del fotografo ufficiale dell'Aeronautica Militare.

Sopra a destra, il modello di Enrico Fanoli al decollo.

In basso, nella bella cornice del piazzale Giulio Cesare con la fontana monumentale sullo sfondo, uno dei concorrenti inglesi sta portando al decollo il modello di John Davenport: 248,275 km/h, nuovo record mondiale al primo lancio valido.





L'avviamento del Dooling 61 sul modello di Guido Battistella.

L'avviatore è ricavato da una turbinetta per fucina:

un attrezzo utilizzato per decenni nelle gare di Velocità, soppiantato poi dall'avviatore elettrico.

Le ruote del dolly, molto

semplice, sono grandi per facilitare il decollo.

in pieno (di solito, aspettava almeno 15 giri), ma era troppo tardi: al settimo giro, il Dooling si fermò, come a Battistella la mattina. La base venne comunque completata: 236 km/h. Secondo il regolamento di allora, avrebbe potuto ripetere il lancio se avesse tolto la manopola dal pilone.

Le condizioni ambientali apparivano decisamente migliori al pomeriggio e Fanoli riuscì a volare a 233,766 km/h. Migliorarono anche Labardé ed Ericsson a 220,558 km/h.

### Quando vola Battistella

Mancava solo Battistella. Decollo regolare, accelerazione impressionante, tra il silenzio di tutti. Battistella entrò in pilone. Loris Kannevorff, che scrisse per *Modellismo*, si concesse un po' di retorica. Giustificata: "Gli otto giri sono compiuti a magnifica velocità dal bolide, che il cuore del pilota sembra sospingere con rabbiosa volontà verso la vittoria. Terminato il lancio, tutti balzano in piedi e chiedono a gran voce il responso del cronometro. Quando viene annunciato, 14"4 pari a 250 km/h, Battistella viene portato in trionfo"<sup>(2)</sup>.

Anche Nino Frachetti su *Ali* cedette alla retorica patriottarda: "L'Italia ha vinto e abbiamo conquistato anche il nuovo primato del mondo portandolo a un livello sempre più elevato! È un momento di gioia, di allegria: anche il pubblico, rapito dalla bellezza del lancio che ha imposto un certo patema d'animo a molti, scoppia in un applauso e Battistella viene portato in trionfo"<sup>(3)</sup>.

Persino il cronista francese di *Aviation Magazine*, Jean Guedi, riuscì a essere positivo, addirittura elogiativo riguardo a Battistella: "Guido conosce alla perfezione la sua macchina, mette la mano nella forcella del pilone a otto giri e mezzo prima della fine. La "furia" italiana non ha più ostacoli e Guido torna verso di noi portato in trionfo". Il secondo titolo mondiale consecutivo non



poteva portarlo via più nessuno a Battistella, ma il record rimaneva a rischio perché Davenport chiese e ottenne di fare lanci, fuori gara, per tentare il record del mondo. Tre primati mondiali nella stessa gara stavano a indicare che la giornata era buona.

Nel primo lancio, Davenport ottenne 248,275 km/h. Mancava così poco al risultato di Battistella, che l'inglese ci riprovò. Questa volta, si fermò a 246,575 km/h. "Perdute le speranze, Davenport si arrende e Battistella può respirare liberamente e fare bello sfoggio del nuovo titolo di recordman acquisito"<sup>(2)</sup>. Parole di Kannevorff.

Era stata una bella gara, agonisticamente e tecnicamente: su 11 concorrenti, nove si classificarono con velocità superiori a 200 km/h. La velocità di 250 km/h restò insuperata alle Ambrosiane fino al 1965.

Nino Frachetti, estensore della cronaca oltre che capo del team organizzativo, si concesse questa meritata autocitazione: "Il successo organizzativo, logistico e sportivo possiamo dire

Guido Battistella viene portato in trionfo dopo la vittoria. All'estrema sinistra, il cronometrista ufficiale mostra il tempo della vittoria: 14"40 pari a 250 km/h.



In alto, l'abbraccio al vincitore dopo il lancio record. In basso, la squadra italiana ha di che essere soddisfatta con una vittoria e due terzi posti a

pari merito, 233,766 km/h. Sul G.B. 16 manca la piccola deriva verticale, probabilmente strappata nell'impeto dei festeggiamenti.

con soddisfazione che ha superato tutti i precedenti con pieno riconoscimento di quelli che hanno partecipato a tutte le precedenti gare estere del genere"<sup>(3)</sup>.

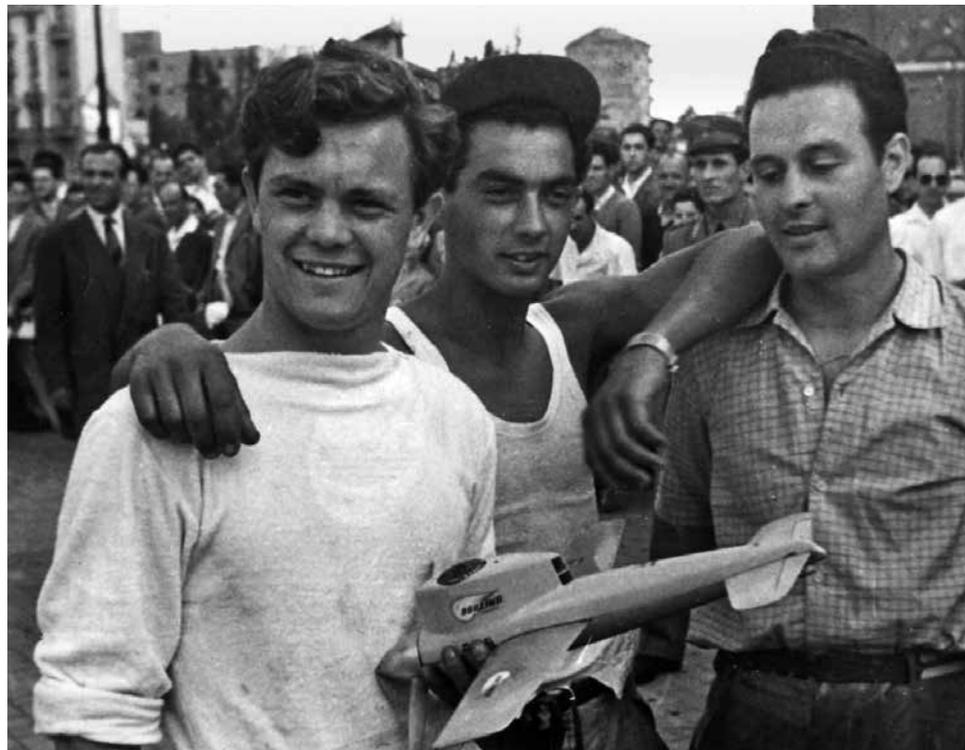
Gastone Martini, lo Zio Falcone dei tempi dell'*Aquilone*, diventato direttore di *Modellismo*, era ancora immerso nella retorica fascistoide dell'Italia velleitaria del vincere. Con il titolo: "E ora tocca a noi" iniziò così il suo editoriale: "Più volte avevamo sentito parlare di una lezione inglese, svedese o finlandese. Ora, dopo lunga e paziente attesa, anche noi italiani possiamo vantarci di avere impartito una lezione in campo aeromodellistico internazionale"<sup>(2)</sup>. In aggiunta al titolo e al record di Battistella, l'Italia vinse anche il titolo a squadre.

Per la prima volta (quasi sicuramente fu anche l'ultima), *La Gazzetta dello Sport* fece un titolo, sintetico ma chiaro, a due colonne: "Battistella (250 orari) campione del mondo"<sup>(4)</sup>. L'attacco dell'articolo, questa volta senza gli svarioni del passato, era: "Successo pieno, propagandistico e sportivo, per le Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane che l'Aero Club Milano ha organizzato con la cura consueta"<sup>(4)</sup>.

Siglato s.t. da Spartaco Trevisan, ottimo redattore aeronautico del giornale, l'articolo citò per nome gli organizzatori. Per un doveroso riconoscimento storico alle persone vale la pena di riprendere la frase: "Organizzazione perfetta curata dall'ing. Frachetti, da Castiglioni, Bossi e Galliena. Cronometristi Zuliani, Daggetti e Turra"<sup>(4)</sup>.

*La Gazzetta dello Sport* ritornò sull'argomento nell'edizione di domenica 21 giugno con una grande foto di Guido Battistella con il modello. La breve didascalia definiva: "Sbalorditiva" la velocità vincente, 250 km/h.

La storia apparve un po' meno trionfalistica vista da oltralpe. Venne messo in evidenza da *Aeromodeller* (inglese) e *Aviation Magazine* (francese) l'assenza dei concorrenti di Spagna, Svizzera e

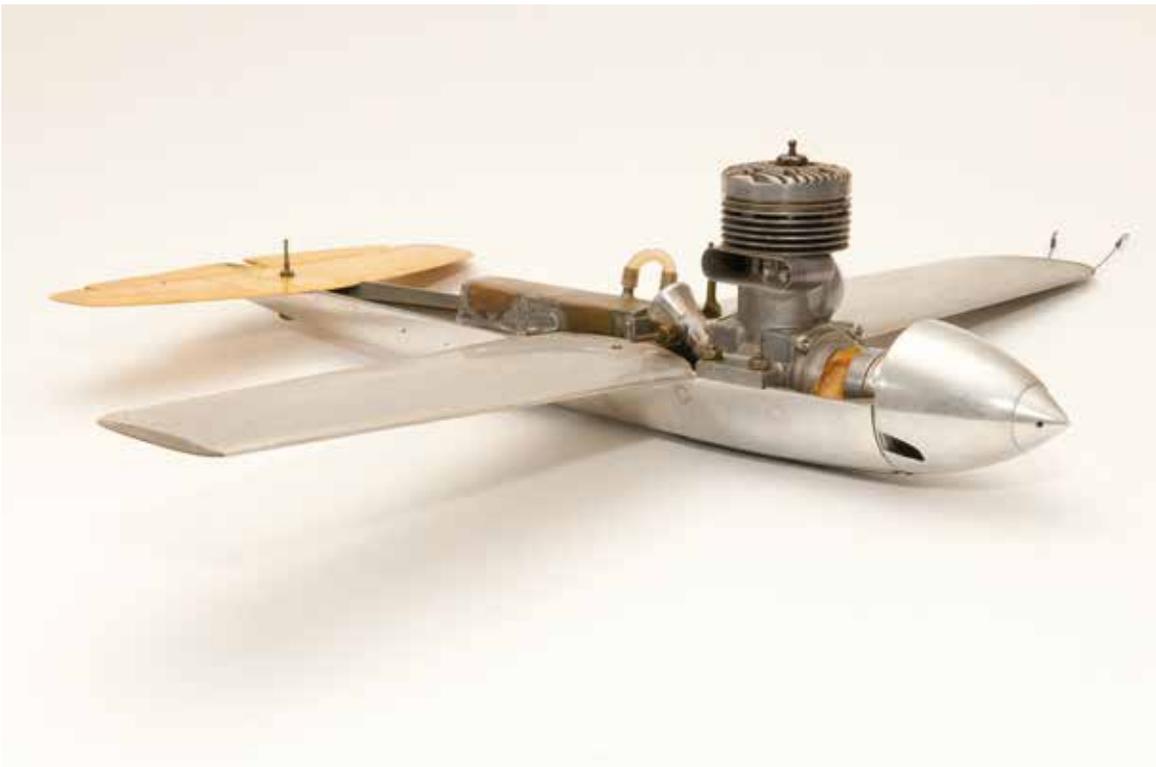


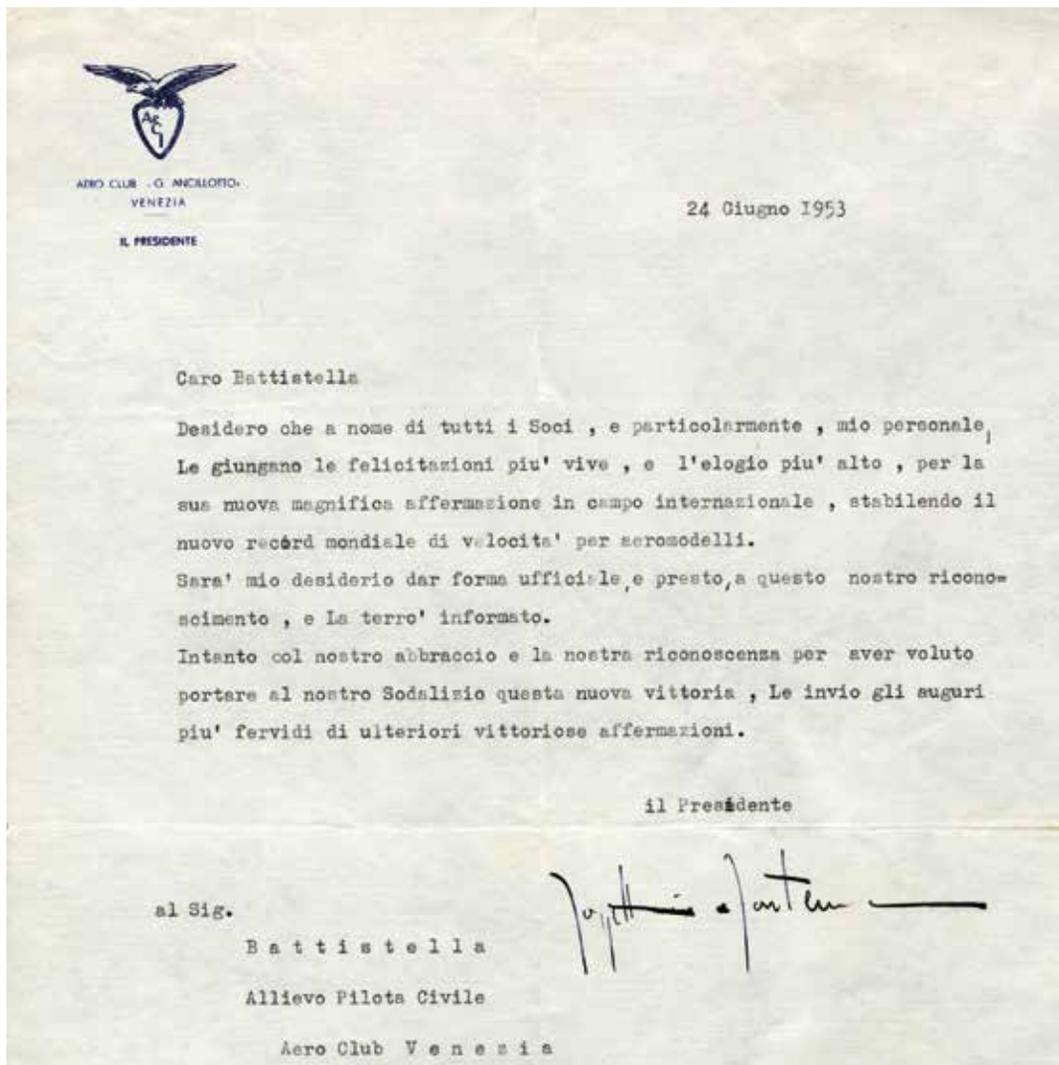
Il G.B. 16 campione del mondo 1952 a Bruxelles (233,766 km/h) e 1953 a Milano (250,000 km/h), tre volte detentore del record mondiale Classe C, è stato conservato dalla famiglia Battistella. La precisione e la qualità della costruzione sono evidenti, in particolare nella sezione frontale, ridotta al minimo, e nell'ala in lamierino di alluminio, sagomato a profilo, liscio e lucidato. Il fissaggio della parte superiore al fondo metallico avveniva con due nipples avvitati su raggi da bicicletta.





Il fondo del modello è in lamierino di alluminio da 1,2 mm sagomato e lisciato alla perfezione. L'ogiva costituisce il completamento della fusoliera. Degno di nota il perfetto taglio per la pala dell'elica 226 x 300 mm, autocostruita. Il motore Dooling 61 è quello originale del 1952-1953. L'attacco dell'accensione elettrica è stato chiuso con un pezzetto di nastro adesivo, seccato e ingiallito nei decenni. Il motore venne ricomperato da Guido Battistella dopo che l'aveva venduto per acquistare l'anello di fidanzamento.





La lettera di congratulazioni inviata al campione del mondo da parte del presidente dell'Aero Club Venezia, di cui Guido Battistella era socio. Un'altra era stata recapitata l'anno precedente per il primo titolo mondiale.

I primi tre classificati ai Campionati Mondiali 1953. Al centro, il vincitore Guido Battistella, alla sua destra John Davenport secondo, alla sinistra Enrico Fanoli, terzo. Per lui, il caldo di un pomeriggio milanese di metà giugno vinse sulla formalità del momento.



Belgio, che avevano partecipato l'anno prima ai Mondiali di Bruxelles. Per il cronista di *Aviation Magazine*, ciò era dovuto al ritardo nell'invio del Regolamento-invito.

Appare poco credibile il lamento che il Regolamento non indicasse la sede della gara. Comunque, i francesi arrivarono a Milano, dove erano già stati per le Ambrosiane, e si diressero in piazzale Giulio Cesare.

Tanto per continuare a dire male degli italiani, i francesi si lamentarono anche dell'alloggio che era previsto nella caserma dell'Aeronautica Militare a piazzale Novelli. Con malcelata soddisfazione, il cronista gallico concluse: "In definitiva, i nostri rappresentati andarono a raggiungere gli svizzeri, che avevano preferito fuggire dalla caserma per alloggiare più comodamente in hotel".

Molto più signorile la paginetta pubblicata su *Aeromodeller*, centrata sulla performance di Davenport (tutto il mondo è paese, nel mettere sugli altari i propri concorrenti). La conclusione fu: "L'organizzazione dell'evento è stata molto buona e il nuovo record mondiale è stato un riconoscimento ben meritato sia per i concorrenti sia per gli organizzatori".

### Le velocità degli altri

Venerdì 12 giugno, ore 9.30, piazzale Giulio Cesare, iniziarono le Ambrosiane per le Classi A, B, D della Velocità. Gli iscritti alle Ambrosiane erano 34, ma i modelli furono 68 in quanto ogni concorrente poteva gareggiare in più Classi o categorie (Velocità e Acrobazia). Gli italiani vennero da Bologna, Genova, Napoli, Pisa, Treviso, Venezia, Verona. Due francesi, Labardé e Prudent, e l'inglese Davenport completarono gli iscritti nella Classe B.

Il primo volo della Classe A capitò per sorteggio ad Amato Prati, il maestro del motore G.20, utilizzato da tutti i concorrenti. Velocità 155,844 km/h.

Giovanni Cellini (Treviso), Rudi Schneider (Genova), Guido Battistella (Venezia) superarono 150 km/h, soglia per partecipare a eventuali gare all'estero. Nel secondo lancio, Prati migliorò, segnando il nuovo primato italiano a 162,162 km/h, velocità che gli valse la vittoria. Entro due soli km/h di differenza tra loro, seguirono Cellini, Schneider e Battistella. Amato Prati lavorava alla Micromeccanica Saturno di Sorino Garofali, che produceva i motori Supertigre. Era uno dei primi esempi di "pilota ufficiale", ruolo che ricoprì per molti anni. L'etica del lavoro era allora ben diversa e Prati non era autorizzato a preparare i suoi motori in orario di lavoro. Anche perché una delle regole di Garofali era negare motori "speciali" a chi li richiedeva. Anzi a negarne addirittura l'esistenza, precludendosi così fatturati ben più pingui.

Grande fu la sorpresa di Clemente Cappi a quelle Ambrosiane nel vedere che il G.20 di Prati aveva due soli fori di fissaggio al posto dei normali quattro. Cappi ricorda che gli venne facile la domanda. "Ma è un motore speciale?". Prati rispose con una risata, gli spiegò le regole della casa Supertigre e aggiunse che si trattava di un carter riciclato dai pezzi di scarto.

Con pochi lanci nulli da ripetere, i voli della Classe A si conclusero alle 12.30. C'era tutto il tempo per caricare concorrenti e organizzatori sui pullman dell'Aeronautica Militare per il pranzo al Comando della Zona Aerea.

Alle 14, tutti di nuovo in piazzale Giulio Cesare per la Classe B. Nuova vittoria di Amato Prati con il motore Supertigre G.21 a 204,545 km/h. Precedette di poco Enrico Fanoli con il Dooling 29 a 203,389 km/h. Labardé con il Dooling 29 si piazzò al terzo posto a 201,117 km/h, ma il motore era mal carburato e stringeva. Secondo il cronista francese di *Aviation Magazine*, la velocità era almeno 10 km/h inferiore alle possibilità del modello.

Davenport restò piuttosto lontano: 193,548 km/h con il Dooling 29. Settimo e ultimo classificato, con il McCoy 29 a 180,000 km/h, il milanese Carlo Bergamaschi. Prati vinse con il suo “El Gobo”, nome probabilmente dovuto alla forma superiore della fusoliera, che dalla testa del motore degradava con una linea continua fino alla coda, riprendendo la sagoma dello Hell Razor di George Fong. Il modello aveva una caratteristica allora decisamente innovativa: fusione in electron per l'intera parte inferiore della fusoliera. L'ala alta, profilo biconvesso fortemente asimmetrico quindi ad elevata portanza, aveva un'apertura di 316 mm, che ne faceva un modello tascabile, come tutti i velocità di quei tempi. Il cavo di comando anteriore usciva dalla fusoliera e correva davanti al bordo d'entrata dell'ala interna (la destra perché volava in senso orario).

Prati aveva condiviso la teoria del centraggio evangelizzata dall'americano De Bolt con l'obiettivo di evitare che il modello in volo puntasse verso l'esterno, fosse stabile e rispondesse prontamente alle variazioni sul mobile del timone orizzontale. Harold De Bolt passava per un iconoclasta, anche perché aveva dichiarato che qualunque resistenza addizionale sul modello era comunque irrilevante in confronto a quella dei cavi. Nonostante in Italia difficilmente si volasse in aria ventosa e turbolenta, il centraggio alla De Bolt era rispettato: Prati non si era fidato a inclinare il cavo verso l'indietro.

In conclusione, la Classe D vide in pista, unico concorrente, Franco Marcenaro. Il suo Dynajet non funzionò in modo regolare e la velocità si limitò a 208,092 km/h. Peccato perché, poche settimane prima, Marcenaro aveva vinto a Madrid a 230 km/h. “Comunque, lo spettacolo che ci ha offerto è sempre stato bello: ai primi sibili del motore, che sembrava si fosse aperto un

### Le classifiche

#### Campionato Mondiale di Velocità Classe C

Milano, piazzale Giulio Cesare, sabato 13 giugno 1953

Classifica individuale	km/h
1° Guido Battistella (Italia) <i>Dooling</i>	250,000
2° Robert Davenport (Gran Bretagna) <i>Dooling</i>	244,897
3° Enrico Fanoli (Italia) <i>McCoy</i> 3° Gianni Fiorini (Italia) <i>G.24</i>	233,766
5° Olle Ericsson (Svezia) <i>McCoy</i> 5° Robert Labardé (Francia) <i>Micron</i>	220,558
7° I. H. Timms (Gran Bretagna) <i>Dooling</i>	210,526
8° B. A. Skinner (Gran Bretagna) <i>Dooling</i>	200,000
9° Serge Malfait (Francia) <i>Micron</i>	198,895
10° Jean Prudent (Francia) <i>McCoy</i>	196,721
11° Per-Axel Eliasson (Svezia) <i>Micron</i>	193,548

Classifica a squadre	Tempo totale
1° Italia	45"2
2° Gran Bretagna	49"8
3° Francia	54"7

#### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, piazzale Giulio Cesare, venerdì 12 giugno 1953

Velocità Classe A	km/h
1° Amato Prati (Bologna) <i>G.20</i>	162,162
2° Giovanni Cellini (Treviso) <i>G.20</i>	156,521
3° Rudi Schneider (Genova) <i>G.20</i>	155,172
4° Guido Battistella (Venezia) <i>G.20</i>	154,506
5° Mario Rolando (Verona) <i>G.20</i>	139,534
6° Giuseppe Rio (Verona) <i>G.20</i>	133,333
7° Clemente Cappi (Milano) <i>G.20</i>	128,571

Velocità Classe B	km/h
1° Amato Prati (Bologna) <i>G.21</i>	204,545
2° Enrico Fanoli (Milano) <i>Dooling</i>	203,389
3° Robert Labardé (Francia) <i>Micron</i>	201,117
4° Robert Davenport (Gran Bretagna) <i>Dooling</i>	193,548
5° Jean Prudent (Francia) <i>Micron</i>	186,528
6° Antonio Giuponi (Venezia) <i>Dooling</i>	183,673
7° Carlo Bergamaschi (Milano) <i>McCoy</i>	180,000

Velocità Classe D	km/h
1° Franco Marcenaro (Genova) <i>Dynajet</i>	208,092

vulcano sotto i piedi degli spettatori, tutto il pubblico è fuggito in tante diverse direzioni cercando ingloriosamente riparo dietro lampioni, auto e cose varie”<sup>(2)</sup>. Questo commento di Kannevorff confermava la paura diffusa quando volava un modello con il pulsogetto. Paura che continuò fino a quando si tennero gare per questi modelli, ma in quegli anni erano molto più pericolosi i modelli Classe C per il peso, la maggiore velocità, la presenza dell’elica. Però, nessuno se ne faceva una preoccupazione. A fine giornata, due vittorie tutte italiane, tre se vogliamo aggiungere quella di Marcenaro, furono un buon auspicio per il Campionato Mondiale del giorno dopo. Grazie a Guido Battistella, la sequenza vittoriosa si completò alla grande.

### Le acrobazie dell’ultimo giorno

Bloccare piazzale Giulio Cesare per tre giorni consecutivi era probabilmente eccessivo anche per i funzionari più collaborativi e ben disposti del Comune di Milano. Nino Frachetti aveva già pronta la sede di riserva per la gara internazionale di Acrobazia: l’Aeroporto di Linate, davanti alla palazzina dell’Aero Club. Dopo due giorni impegnativi e l’adrenalina del Campionato Mondiale, la domenica iniziò con una gita rilassante agli impianti sportivi dell’Aeronautica Militare e del Comune di Milano all’Idroscalo, subito dietro l’aeroporto. Comico il siparietto messo in scena dai francesi e raccontato dall’ineffabile cronista di *Aviation Magazine*: “La mattina della domenica, siamo andati in Piazza Giulio Cesare per i voli di acrobazia. Serge Malfait, accompagnato da tutta la squadra francese, arriva sulla piazza ... occupata da qualche piccione e rari passanti. A Malfait viene in mente che era prevista una breve visita alla zona d’Orlanini (*il cronista intendeva l’aeroporto Forlanini - ndr*) e sulla base di questa informazione ci rechiamo là alla ventura.



Meraviglia dell’organizzazione: tutti i concorrenti erano là e la gara stava per cominciare”. Nel pomeriggio, iniziò la gara di Acrobazia con dieci concorrenti, francesi, svizzeri, italiani. Per facilitare i decolli dalla superficie erbosa vennero distesi alcuni teli. I punteggi furono valutati da tre giudici, ciascuno a formare una commissione con due aiutanti-collaboratori. La media dei punteggi assegnati da ogni commissione andò a formare la classifica. Il sorteggio mise Clemente Cappi al primo volo, proprio quando si levò un vento improvviso e forte, che rovinò la carburazione del suo motore E.D. Ci fu un’incomprensione con la giuria perché Cappi segnalò di fare lancio nullo mentre i giudici interpretarono il suo gesto quale inizio del volo ufficiale e lo valutarono con un punteggio inevitabilmente mediocre, che lo relegò verso il fondo della classifica. Qualche discussione, giustificabile, venne signorilmente, quasi poeticamente, diluita nella cronaca di Nino Frachetti: “È stata una piccola questione di nervi, che se ne è andata poi come se ne è andato anche il vento, favorendo gli ultimi in sorteggio”<sup>(3)</sup>. Vinse Giovanni Cellini di Treviso con il suo

Alle Ambrosiane 1953 si vide anche questo modello acrobatico di cui non è stato tramandato il nome del proprietario. La gara internazionale di acrobazia si disputò all’Aeroporto Forlanini, non in piazzale Giulio Cesare dove fu scattata la foto.

acrobatico con il G.20, portando così una tripletta ai motori di Sorino Garofali. Otto dei dieci concorrenti utilizzarono questo motore. Lo svizzero Max Wolf si classificò secondo ed ebbe di che ridere sui giudici (una storia già

#### Le classifiche

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, Aeroporto di Linate, domenica 14 giugno 1953

Acrobazia	Punti (scartato)
1° Giovanni Cellini (Treviso) G.20	522 (461)
2° Max Wolf (Svizzera) G.20	511 (437)
3° Roberto Rampinelli (Milano) E.D.	490 (451)
4° Giovanni Caletti (Milano) G.20	478 (71)
5° Giovanni Caletti (Milano) G.20	476 (403)
6° Alberto Segantini (Treviso) G.20	474 (404)
7° Serge Malfait (Francia) G.20	467 (136)
8° Clemente Cappi (Milano) E.D.	316 (-)
9° Flaviano Fermi (Milano) G.20	271 (75)
10° Pio Canestrelli (Napoli) G.20	37 (51)

allora non nuova e diventata sempiterna in una categoria basata sulle valutazioni personali). Gli venne dimostrato che gli 11 punti di distacco da Cellini erano il risultato della media di tre punteggi molto vicini tra loro.

La premiazione si tenne nella palazzina, officiante il presidente dell'Aero Club Milano, Iginio Guagnellini. Era presente il col. Ferraro in rappresentanza del capo di Stato Maggiore della 1<sup>a</sup> Zst, col. Giovanni Pezzani, un grande amico e benemerito degli aeromodellisti milanesi. Da Roma, a nome dell'Aero Club d'Italia, venne Carlo Tione, che ringraziò organizzatori e concorrenti. Gli attriti tra romani e milanesi, di cui Tione fu l'istigatore, vennero per l'occasione dimenticati.

E siccome ogni funzione ha da finire in gloria, ci fu un ricco rinfresco, offerto dall'Aero Club Milano, a chiusura dell'edizione più bella e importante delle Ambrosiane.

## Il metodo Battistella

Veneziano, ingegnere in divenire, Guido Battistella (Venezia 7 maggio 1929-Brugherio (Monza Brianza) 5 febbraio 2001), licenza Fai 321, aveva fatto suo il metodo galileiano: "Provando e riprovando". Abitava in via Nani 36 al Lido di Venezia e possiamo immaginare che andasse a provare i modelli da velocità in volo circolare sul piazzale dell'aeroporto del Lido.

Quando iniziò con la velocità aveva già una lunga pratica aeromodellistica, iniziata poco più che bambino trainando veleggiatori sulle spiagge lunghe e deserte del Lido. Costruttore precoce e di grande qualità, fu attirato dai motori che, subito dopo la guerra, incominciavano a vedersi nelle città con un porto frequentato dalle navi americane.

In una famiglia con una buona disponibilità economica che lo appoggiava, Guido partecipò ai Concorsi Nazionali e vinse l'edizione 1949 per i Motomodelli. Veneziano, uomo di laguna e di acqua, costruì e gareggiò anche con motomodelli idro.

Passato al volo vincolato, acquistò per 35 dollari (allora, più dello stipendio mensile di un operaio) il Dooling 61. Iniziò nel 1951 a montarlo su di un modello di scuola americana: fusoliera di sezione circolare ottenuta per tornitura di un blocco di balsa, tagliato longitudinalmente e scavato nella sola metà superiore. La metà inferiore, anch'essa a sezione semicircolare, era in alluminio da 1,2 mm battuto, sagomato e liscio. Gli attacchi del motore erano in dural saldato a Castolin a questa scocca inferiore.

Sopra la fusoliera era applicata la carenatura della testa del motore, in multistrato da 1,2 mm. I timoni erano ricavati da compensato leggero (betulla) da 3,5 mm. Le semiali, di profilo piuttosto spesso, biconvesso simmetrico, calettato a  $+0^{\circ}30'$ , erano costruite in lamierino d'alluminio da 0,3 mm. Una serie di ribattini da 1,3 mm univa estradosso e intradosso e li bloccava su di un bordo d'uscita interno di alluminio, sezione triangolare di mm 1,2 x 7.

*Scena estiva sulle spiagge deserte del Lido di Venezia. Guido Battistella, di spalle, è già un provetto aeromodellista. Sta carburando il motore del modellone in volo libero. Gli amici osservano, partecipi, in tesa ammirazione.*



*Guido Battistella dopo la vittoria nella categoria Motomodelli al Concorso Nazionale 1949: aveva da poco compiuto vent'anni.*



Le due semiali erano unite tra di loro e alla fusoliera da un longherone di legno duro (faggio) sul quale erano bloccate da normali viti a legno: grande semplicità di montaggio e sostituzione, se necessario. Nella semiala interna il longherone presentava uno scavo per supportare la squadretta di comando. Il rinvio entrava nella parte superiore della fusoliera mediante una doppia piega. Le deformazioni del rinvio potevano disturbare precisione e sensibilità del comando, ma la stabilità insita nel modello e, soprattutto, la grande forza centrifuga, pari a oltre 15 volte il peso di 780 grammi a 200 km/h, non richiedevano grandi interventi sul timone durante il volo in aria calma. Le due semifusoliere erano tenute assieme da raggi di

bicicletta con nipples. Una finezza era la separazione tra il flusso dell'aria di raffreddamento sulla testa da quella di alimentazione. Entrata e uscita d'aria erano giustamente di misura differente: l'entrata era 5x18 mm. Il serbatoio in lamierino d'ottone, capacità 80 cc, aveva sezione rettangolare svasata sul lato esterno della fusoliera. L'altezza della superficie superiore della miscela era esattamente in piano con il getto nel venturi.

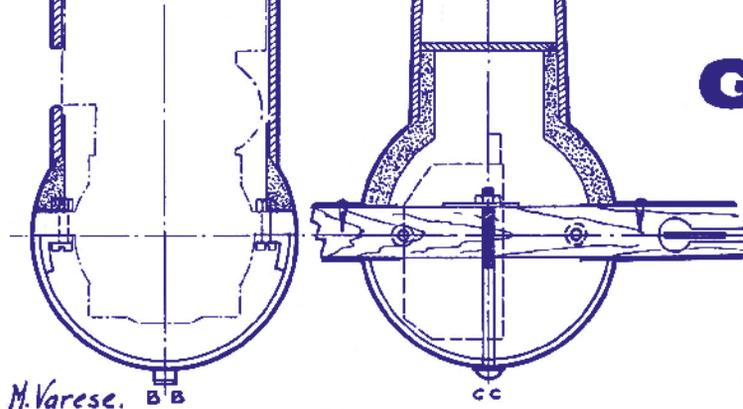
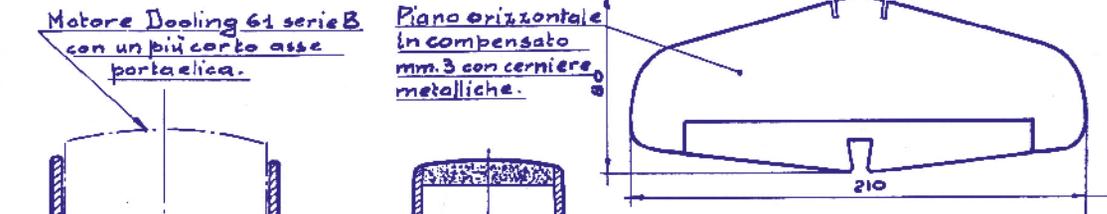
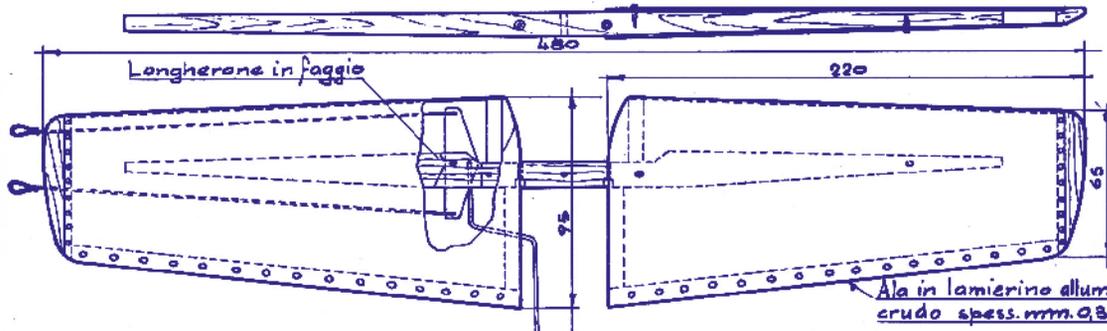
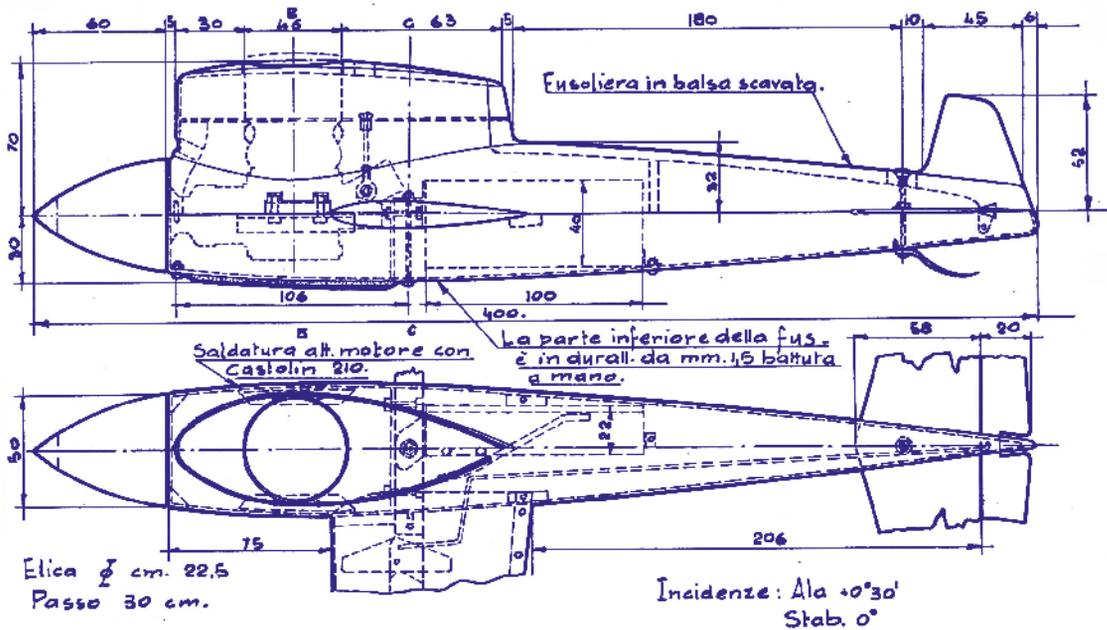
Il metodo Battistella consisteva in una prima serie di prove di eliche con un serbatoio qualunque fino a trovare quella meglio adatta al motore. Replicata in una diecina di esemplari questa elica, la seconda serie di prove consisteva nel trovare il serbatoio migliore per forma e posizione.

Infine, a parità di elica, serbatoio e miscela, si cercava la massima velocità possibile. A quel punto, fissata la posizione dello spillo, si provavano varie miscele. Il risultato era un database di formule di miscele in funzione delle varie condizioni ambientali. Miscela con un massimo del 20% di nitrometano.

Diventa così agevole capire perché ci volle un intero anno per preparare un modello vincente. Il modello

*Veneziano, uomo di terra e mare, Battistella costruì e gareggiò anche con i motomodelli idro. Nella foto non si vede, ma il lancio avveniva sporgendosi da una barca.*





# G.B. 16

- Caratteristiche.**
- Apertura alare cm. 48
  - Lunghezza. cm. 46
  - Altezza. cm. 10,5
  - Superf. al. dmq. 3,52
  - Superf. tim. " " 1,26

Publicato su "Aeromodelli" anno I numero 3-4 aprile-maggio 1954 il disegno del G.B. 16 era accompagnato da un articolo dettagliato che presentava la teoria e la pratica dell'andare forte secondo l'autore. Disegno e articolo divennero un riferimento per una generazione di velocisti.

debuttò con un flop alle Ambrosiane 1951 e divenne imbattibile nel 1952 e 1953.

Per il suo progettista, costruttore e pilota: “Avere lo spillo fisso è di grande aiuto; non si avrà necessità di carburare ad ogni volo e si avrà sempre un margine notevole di sicurezza e garanzia. ... Mi piacerebbe che anche altri esprimessero le loro idee, scrivessero i loro studi per fonderli e ricavarne delle leggi uniche.



La vittoria ai Mondiali 1953 segnò la fine dell'attività aeromodellistica di Guido Battistella, che decise di focalizzarsi agli studi di ingegneria all'Università di Padova. Ritornò molti anni dopo con gli oldtimer e vinse il titolo nazionale Sam 1993 con la replica moderna del Super Phoenix del Concorso Nazionale 1949.

E questo lo dico perché sono convinto che riusciremo a raggiungere dei buoni risultati soltanto per mezzo di una collaborazione reciproca intesa a esaminare con profitto tutti i problemi del volo vincolato veloce”<sup>(5)</sup>. Due volte campione del mondo, tre volte recordman mondiale, Guido Battistella dimostrò con queste parole di essere un aeromodellista che credeva nella condivisione del know-how.

A 24 anni, fine 1953, decise che la laurea in ingegneria, all'Università di Padova, era la sua priorità e chiuse con l'aeromodellismo per ricominciare molti anni dopo con gli oldtimer, tornando ai motomodelli degli anni Quaranta. Vinse il titolo italiano Sam nel 1993 con la riproduzione del Super Phoenix della sua vittoria al Concorso Nazionale 1949.

#### Note

- (1) Il Calendario Gare 1953, pubblicato su *Modellismo* anno VIII vol. V n. 49, febbraio 1953, indica il Campionato Mondiale di Velocità a Milano per le tre Classi, quindi anche A e B. L'assegnazione a Milano avvenne all'Assemblea Fai a Parigi dopo la rinuncia della Federazione Belga. In parallelo ai Mondiali, venne assegnata a Milano la gara internazionale di Acrobazia. Nessuno dei protagonisti è rimasto per chiarire perché il Mondiale fu limitato alla Classe C. Va ricordato che in Classe C, Guido Battistella era il defender, Campione del Mondo in carica dopo la vittoria a Bruxelles nel 1952. Nelle altre due Classi, modellisti e motori nazionali non erano dominanti.
- (2) *Modellismo* anno VIII vol. V n. 51, luglio 1953.
- (3) *Ali Nuove* anno III n. 25, 25 agosto 1953.
- (4) *La Gazzetta dello Sport*, 14 giugno 1953 pag. 3.
- (5) *Aeromodelli* anno I n. 3-4, aprile-maggio 1954.

# 1954 Gloria al Re

Una qualche ragione l'aveva il vecchio Zio Falcone (Gastone Martini) quando scrisse l'editoriale a commento della vittoria di Guido Battistella alle Ambrosiane mondiali del 1953: anche gli italiani potevano impartire lezioni agli altri.

Ma nel 1954, gli "insegnanti" italiani iniziarono presto le vacanze estive. Tutti tranne uno, Amato Prati. E lo si vide alle Ambrosiane, primo week-end di giugno, un paio di mesi dopo l'apertura della stagione della velocità in volo vincolato con la Coppa Supertigre a Bologna, Giardini Margherita, 24-25 aprile.

Il Comune di Milano confermò la sede di piazzale Giulio Cesare. Il tempo non fu amico come l'anno precedente. Nuvole il sabato e pioggia la domenica.

Abolita la gara di Acrobazia, anche le quattro Classi della Velocità richiamarono meno concorrenti degli anni precedenti. Forse perché venne stabilito un minimo per gareggiare in ogni Classe. I pochi concorrenti e la modestia dei risultati non premiarono l'impegno e la cura degli organizzatori dell'Aero Club Milano, guidati da Nino Frachetti. Ci fu comunque un record mondiale a rischiarare le due giornate di cielo grigio.

Si incominciò il sabato mattina e tutta la giornata fu dedicata al primo lancio. Divenne obbligatoria la prova di trazione sui cavi, pari a 20 volte il peso del modello: non ci furono rotture.

In Classe A, condizionata dai lanci di prima mattina, le velocità non furono eccezionali. Prati fece il volo migliore a 165,137 km/h con lo Speed King e motore G.20 Speed.

Rudi Schneider si presentò con un modello

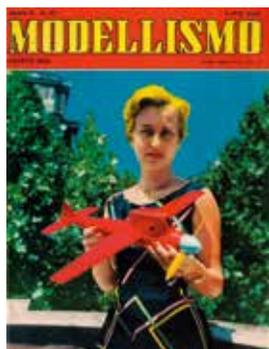
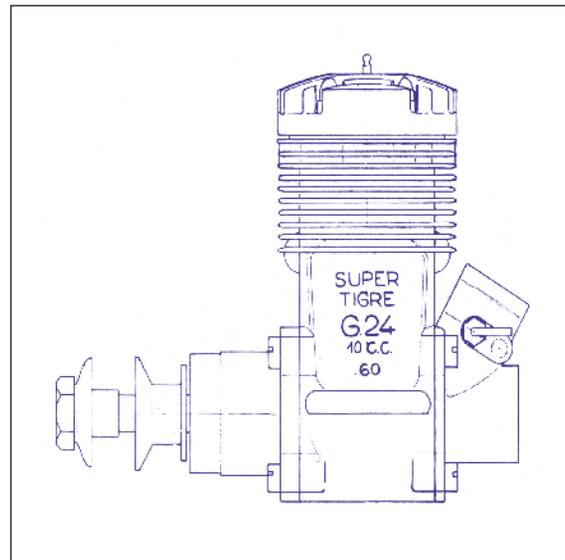


asimmetrico: con il G.20 segnò 140,077 km/h. Registrarono lancio nullo Clemente Cappi, che era stato secondo alla Supertigre, Carlo Bergamaschi, Gian Carlo Cipriani, che aveva vinto alla Supertigre, Marco e Renzo Grandesso. In Classe B il Supertigre G.21 divenne il motore d'elezione: prodotto a Bologna, agevole da mettere a punto, facile nel trovare i ricambi, performante, meno costoso di Dooling e McCoy. Prati, G.21, segnò la velocità più alta, 194,504 km/h, davanti a un newcomer della velocità, il romano Antonio Marconi, G.21, 191,489 km/h. Lancio nullo per Marcenaro, che non riuscì a decollare nel tempo regolamentare per rottura dell'elica. Zero anche per Enrico Fanoli, che usava il Dooling 29. Con 170,616 km/h si classificò Otello Vita, destinato a diventare uno

Scene di ordinaria preparazione alle Ambrosiane 1954. Corrado d'Aumiller e Beppe Perotti preparano il Classe C con motore Supertigre G.24 del loro concittadino veronese Mario Rolando. Interessante lo sfondo, che mostra tavoli e panche preparati per i concorrenti sotto le piccole tettoie della biglietteria della Fiera di Milano. In quegli anni, la plastica non aveva ancora inquinato il mondo: la miscela è in una bottiglia di vetro.

Due motori Supertigre, autentici cavalli da battaglia degli aeromodellisti per molti anni. A fianco, il G.21 venduto nelle versioni 29 (5 cc) e 35 (6 cc). Massiccio e robusto, era pensato per durare a lungo anche in mano ai meno esperti.

A destra, il profilo del G.24 da 10 cc. Portato in gara per la prima volta alle Ambrosiane 1953 da Gianni Fiorini, si classificò al terzo posto alla pari con il Dooling di Enrico Fanoli.



Copertina del numero 61 agosto 1954 di *Modellismo* dedicata a un vecchio modello Classe C (i cavi escono dall'ala destra). Pur nella povertà qualitativa della stampa a colori dell'epoca, l'immagine è pregevole. *Modellismo* prima serie uscì con 72 numeri dal 1945 al 1956.

dei più longevi velocisti italiani.

In Classe C, senza Guido Battistella impegnato negli studi di ingegneria a Padova, riuscì a concludere un volo valido solamente Pino Gottarelli con il Supertigre G.24 a 206,896 km/h. Velocità ben lontana da quelle dell'anno prima, quando si sarebbe classificato ottavo. Invece, fu la velocità più alta dell'intera gara. Il modello di Gottarelli era spartano, a dimostrazione che per girare forte non servivano troppe raffinatezze costruttive e centraggi sofisticati. L'ala era una tavoletta piana di legno compensato, la carenatura della testa del motore era in lamierino di alluminio senza alcuna sagomatura interna.

### **Marcenaro. E basta**

In Classe D, la presenza era quella abituale: il solo Franco Marcenaro. Come scrisse l'ignoto cronista di *Aeromodelli*: "Marcenaro sembra essersi quasi riservata l'esclusiva della categoria"<sup>(1)</sup>. In realtà c'era un altro concorrente, il ginevrino Georges Vallet. Ma non aveva rinnovato la tessera Fai e non gli fu permesso di gareggiare anche in Classe B in cui presentava un modello con fondo in fusione, ali e timoni

metallici, motore autocostruito.

Marcenaro e Vallet usavano il pulsogetto cecoslovacco Letmo, montato su di una piattaforma tradizionale, ma con forme appuntite rispetto al glorioso Old Joe. Il motore non riuscì ad andare in moto e per Marcenaro fu lancio nullo.

La domenica aprì con una mattina grigia, con aria calma e molto umida, dopo la pioggia della notte. Condizioni ambientali che favorirono il miglioramento delle velocità.

Rudi Schneider, primo a lanciare, e Giovanni Cellini segnarono, rispettivamente, 156,521 km/h e 157,205 km/h. Clemente Cappi, che usava il motore diesel Webra Mach 1, raggiunse 166,666 km/h e si portò temporaneamente al comando.

Ma "Nemo propheta est in patria sua" (Cappi era iscritto al Cam Milano) quando in gara c'è Amato Prati, il re della velocità, come si evinceva dal nome del suo modello. Il suo secondo lancio registrò 176,470 km/h. Nessuno fece di meglio. In Classe B, Enrico Fanoli (Cam Milano) effettuò il lancio della vittoria con il Dooling 29. Non lasciò al motore il tempo necessario per arrivare al massimo ed entrò in pilone mentre la velocità



Sopra, un tipico modello Classe C di metà anni Cinquanta, probabilmente opera di Livio Berti del Csi Milano. Elica Tornado, superficie alare minimale, come era allora consentito dal Regolamento.

A sinistra, Livio Berti durante la preparazione del suo motore per una prova sul piazzale della raffineria di Magenta, utilizzato dagli aeromodellisti milanesi in preparazione alle Ambrosiane.

era ancora in crescendo. Dovete accontentarsi di 196,721 km/h, mentre avrebbe potuto agevolmente superare 200 km/h.

In precedenza c'era stato un volo di Renzo Grandesso, Dooling 29, a 198,876 km/h, ma: "La giuria ha sollevato delle obiezioni ed il lancio è stato considerato nullo"<sup>(1)</sup>. Obiezioni che nessuno si è premurato di tramandare.

In Classe C si presentò solamente Gottarelli, ma non riuscì a migliorare la velocità del sabato. Su questo scenario agonistico non esaltante iniziò a cadere la pioggia. Marcenaro riprese il fidato Old Joe e, sotto l'acqua, riuscì ad avviare il reattore e decollare. Ma non completò la base: lancio nullo.

### Amato re della sera

Come era tradizione delle Ambrosiane, finiti i voli di gara, si aprì la pista a chi voleva tentare i record. Non pioveva più, ma la sera stava calando rapidamente, quando andò in pista

Le classifiche	
<b>Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane</b>	
Milano, piazzale Giulio Cesare, sabato 5 - domenica 6 giugno 1954	
Velocità Classe A	
1° Amato Prati (Bologna)	176,470
2° Clemente Cappi (Milano)	166,666
3° Giovanni Cellini (Treviso)	157,205
4° Rudi Schneider (Genova)	156,521
5° Attilio Arvedi (Verona)	105,571
Velocità Classe B	
1° Enrico Fanoli (Milano)	196,721
2° Amato Prati (Bologna)	194,594
3° Antonio Marconi (Roma)	191,489
4° Pino Gottarelli (Bologna)	189,473
5° Rudi Schneider (Genova)	180,000
6° Otello Vita (Lucca)	170,616
7° Gian Carlo Cipriani (Verona)	161,434
Velocità Classe C	
1° Pino Gottarelli (Bologna)	206,896
2° Antonio Giuponi (Venezia)	186,528

Amato Prati con lo Speed King.

Nessuno prestò particolare attenzione visto che tutti i voli precedenti non avevano fatto segnare prestazioni da record. Questa volta: "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. I 12 giri<sup>(2)</sup> vengono coperti ad una velocità che aumenta giro per giro fino a raggiungere un ritmo inverosimile"<sup>(1)</sup>.

Prati fu il primo a essere sorpreso dalla performance dello Speed King e patì un capogiro causato dalla forte velocità di rotazione attorno al pilone: doveva compiere un giro in 1,5 secondi, ritmo al quale nessuno era ancora arrivato con cavi così corti (11,37 m). Allora, la Fai non aveva posto limiti alla lunghezza minima dei cavi per i tentativi di primato: per questo, i vari record non sono confrontabili.

Complice anche il buio, il modello sfiorò il pavimento, fortunatamente a base coperta: lo spettacolo della scia di scintille provocate dal fondo in metallo fu un degno gran finale, nonostante la rottura dell'elica.

Ma un'elica rotta vale bene un primato mondiale: 190,474 km/h. Il limite precedente era 180 km/h. Un nuovo record tutto italiano: "Le Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane non potevano certo avere una chiusura più degna e significativa. Con questa prova vittoriosa l'industria micromotoristica italiana ha affermato di fronte al mondo intero il suo prestigio e l'aeromodellismo italiano ha dato una nuova prova di vitalità e di esemplare capacità"<sup>(1)</sup>.

## Amato Prati e lo Speed King

Non sapremo mai se Amato Prati (mancato il 5 novembre 2000, a 73 anni) scelse quel nome così magniloquente, Speed King, quale segno di presunzione infinita oppure quale impegno al miglioramento costante. Chi lo ha conosciuto, affabile, collaborativo, pronto a impegnarsi per se e gli altri, non può che propendere per la seconda ipotesi.

Prati fu il primo esempio di "pilota ufficiale" in Italia: lavorava per Sorino Garofali alla Micromeccanica Saturno e ci restò 35 anni. Per lui i motori Supertigre non avevano segreti. Ed era anche un attento osservatore dei modelli che si vedevano sulle riviste americane.

Il suo Classe A, che ebbe il nome Speed King, fu disegnato a inizio 1954 attorno al motore G.20 Speed. Era leggero, 240 grammi, piccolo come usava allora: fusoliera lunga 330 mm con un forte sbalzo anteriore, apertura alare 275 mm con una superficie di 1,12 dmq. Il carico alare era elevato: 214 gr/dmq e richiese un'ala

portante con profilo biconvesso fortemente asimmetrico al 12%. Era montata con incidenza positiva, almeno così appare dal disegno.

Il piano di coda era ricavato in compensato leggero da 2 mm, sagomato a profilo. Le due parti erano montate con un diedro di 8°.

Il disegno pubblicato allora su *Modellismo*<sup>(3)</sup> mostra la squadretta infulcrata a metà della corda alare con uscita cavi pressoché rettilinea. Ipotizzando velocità sensibilmente inferiori a quelle possibili in Classe B, Prati non scelse il centraggio alla De Bolt (come su "El Gobo" di Classe B), ma si trovò comunque con un modello picchiato. Probabilmente questa soluzione fu cercata per avere portanza subito dopo il decollo e poi volare con l'ala a incidenza zero riducendo così portanza e resistenza.

La parte inferiore della fusoliera in fusione di alluminio montava il motore con un angolo di 0,5° verso l'esterno. La carenatura del motore aveva fianchi in



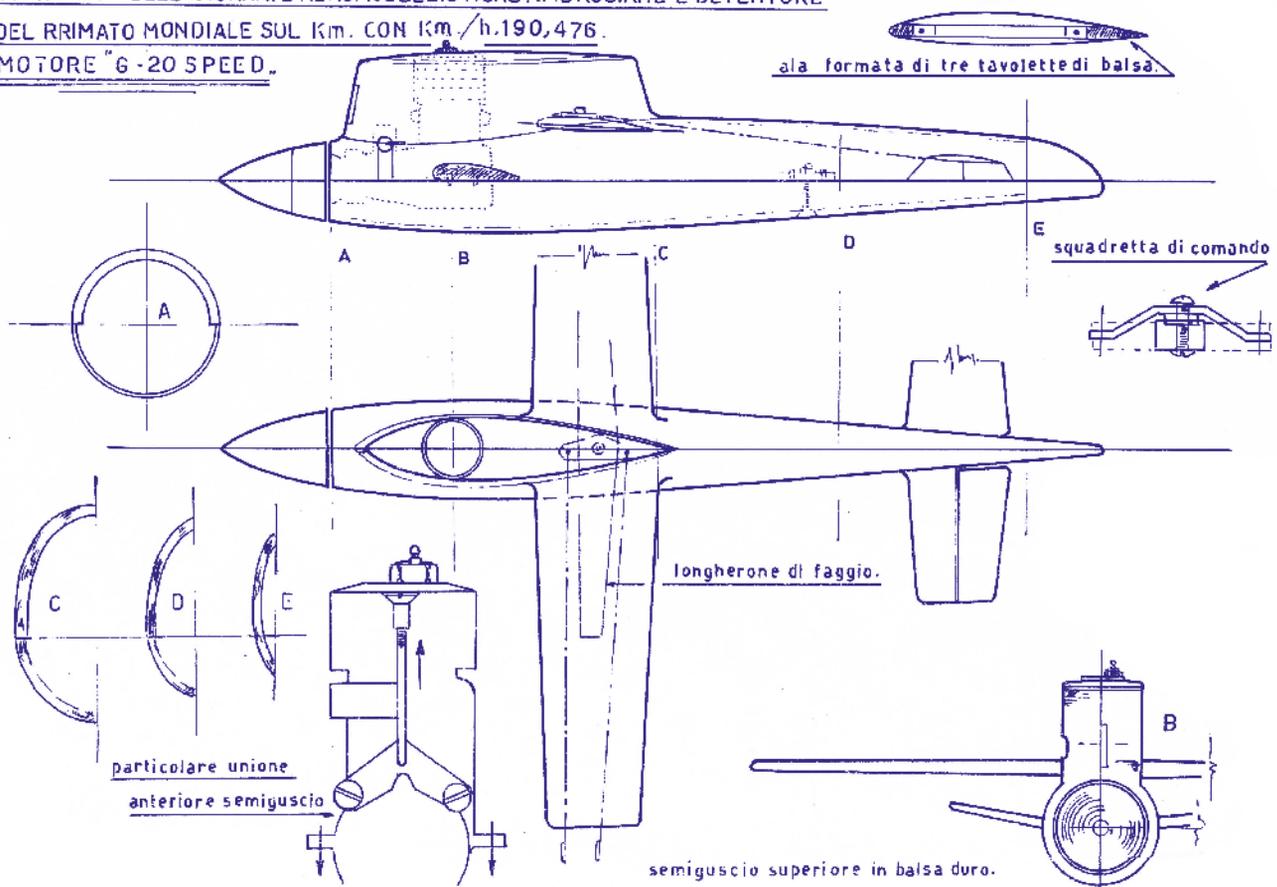
*Non siamo alle Ambrosiane, ma in un altro dei "luoghi sacri" del volo vincolato italiano dei primordi: lo stadio di Genova dove si disputava la Coppa Shell. Amato Prati, con il tipico basco, sta preparando i modelli da velocità, parti varie dei quali emergono dal disordine sul tavolo, accanto a un acrobatico. Seminascosto dal coperchio della scatola compare Vinicio Magli.*

## "SPEED KING" classe "A" di PRATI AMATO

VINCITORE DELLE GIORNATE AEROMODELLISTICHE AMBROSIANE E DETENTORE

DEL RRIMATO MONDIALE SUL Km. CON Km/h. 190,476.

MOTORE "G-20 SPEED."



Lo Speed King di Amato Prati vincitore della Classe A alle Ambrosiane 1954 e detentore del record mondiale di Classe, 190,476 km/h, stabilito proprio alla fine di quelle Ambrosiane. Motore Supertigre G. 20 Speed. Peso in ordine di volo 240 grammi.

compensato da mm 1 e chiusura superiore in balsa, che lasciava scoperta l'alettatura superiore della testa. La rifinitura era a collante e antimiscela senza vernice, che avrebbe aumentato il peso del modello.

Con il cambio della formula Fai per la Classe A nel 1958, Prati sviluppò la nuova versione, che mantenne il nome storico aggiungendo solo il prefisso New.

Più grande dell'originale del 1954, il New Speed King aveva apertura alare di 330 mm con superficie alare di 4,6 dmq per rientrare nella formula, che specificava il carico massimo in 100 gr/dmq.

Il motore era montato su di una fusione corta in alluminio, perfettamente rifinita e venduta anche quale pezzo singolo.

Lo Speed King continuò a essere vincente. Con i cavi lunghi 15,92 m spessore 0,25 mm, debuttò alla Coppa Supertigre 1959, ovviamente con il G.20, vincendo a 206 km/h.

### Note

- (1) *Aeromodelli* anno I n. 5, giugno 1954.
- (2) I cavi regolamentari di gara erano lunghi 13,27 m con spessore 0,25 mm. I record lasciavano libertà di scelta per la lunghezza e lo spessore dei cavi: Amato Prati scelse cavi da 11,37 m, che richiedevano 14 giri per coprire la base di 1 km. Quanto riportato nella cronaca dell'epoca (12 giri) è sbagliato. La precisazione è dovuta a Clemente Cippi, che ne fu testimone.
- (3) *Modellismo* anno X n. 61, agosto 1954.

**Al tempo dei pionieri**  
Paolo Vittori (1931-2006), Fai 314, è stato tra i "padri fondatori" dell'aeromodellismo romano e italiano. Multifforme, si dedicò al volo libero,

veleggiatori ed elastico, oltre che al volo vincolato. La foto, di metà anni Cinquanta, lo ritrae con un modello da acrobazia che non è il Jaguar, sua realizzazione più

conosciuta. È stato socio di Sam Italia dalla fondazione riprendendo a volare sia con i modelli a elastico in volo libero sia con gli acrobatici in volo vincolato.



1956

## L'ultima di Giulio Cesare

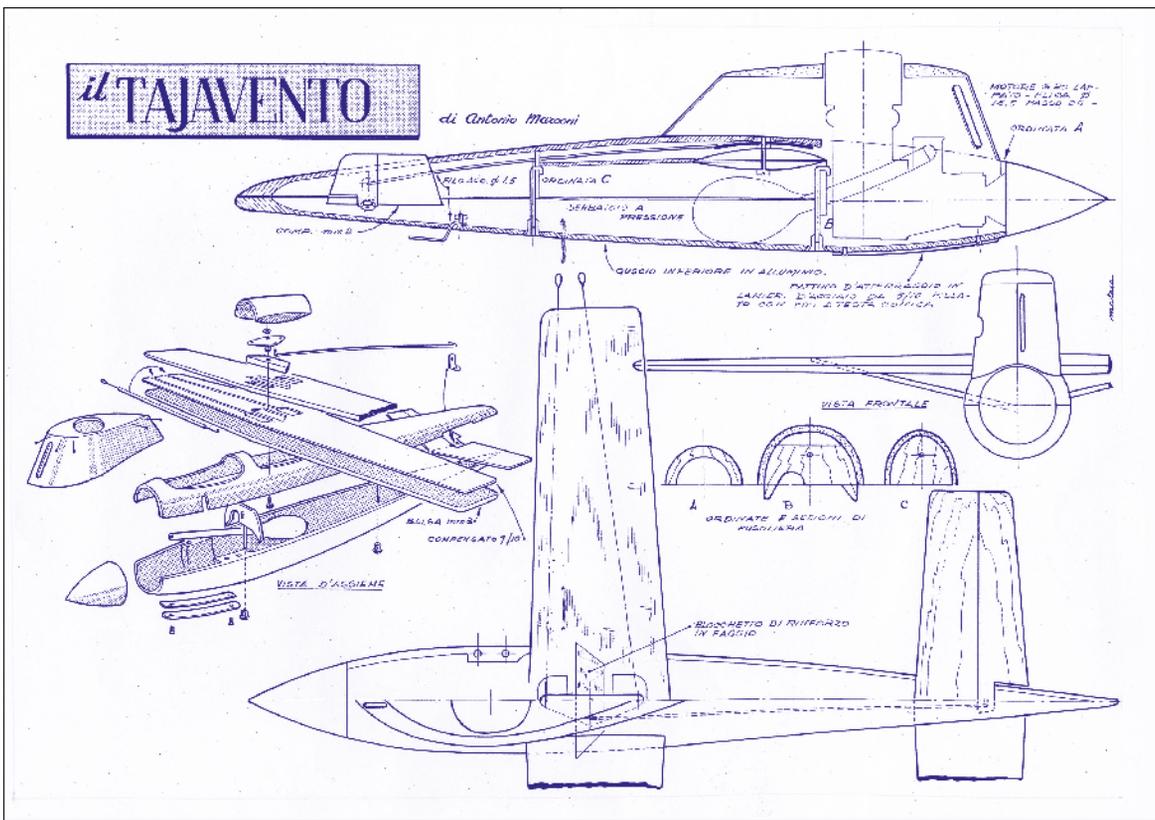
Panoramica di piazzale Giulio Cesare durante una batteria di Team Racing. In mancanza di regole precise e per la relativamente bassa velocità dei modelli, ciascun pilota si sentiva autorizzato a scegliere la traiettoria a lui più congeniale all'interno del cerchio centrale. Il tiraggio era libero.

E gli aeromodellisti scesero in piazza ancora una volta. L'ultima delle Ambrosiane in piazzale Giulio Cesare. La luna di miele tra Comune di Milano e volo vincolato era durata anche troppo: sei anni, dalla manifestazione di Piazza del Duomo a marzo 1950. Poi, cinque week-end in esclusiva in una delle piazze più belle di Milano. L'addio a piazzale Giulio Cesare<sup>(1)</sup> non fu causato dal rumore, di cui i residenti si lamentavano a prescindere, e neppure dalla sicurezza, concetto allora inesistente. La gente continuava ad assistere numerosa:

“Andando in solluchero guardando l'elegante valzer degli acrobatici”<sup>(1)</sup>. Il: “Fragore del tuono”<sup>(2)</sup> dei pulsogetti creava adrenalina ed emozione, non paura, anche se, come al solito: “I lampioni e gli alberi servono di riparo a molti, convinti che la prudenza non è mai troppa, per defilarsi alla possibile e poco piacevole tangente del bolido scatenato”<sup>(2)</sup>.

Molto probabilmente sia da parte degli organizzatori dell'Aero Club Milano sia dei dirigenti e burocrati comunali si arrivò a condividere la conclusione che il traffico iniziava





“Tajavento”, modello Classe A di Antonio Marconi, vincitore delle Ambrosiane a 174,757 km/h dopo aver stabilito il 29 maggio il record mondiale, 215,568 km/h, con cavi da 12,25 metri, spessore 0,2 mm. Il Regolamento Fai non chiedeva di utilizzare i cavi obbligatori nelle gare.

a essere troppo sostenuto per bloccare una piazza importante della città. Non ultima la constatazione che il dopoguerra era ormai alle spalle e che gli spettacoli da dare in pasto alla gente dovevano essere diversi: era in rapida diffusione la televisione<sup>(3)</sup> e il volo vincolato in piazza aveva tante qualità, ma non quella di bucare il video.

Comunque, si ritrovarono in tanti in piazzale Giulio Cesare per la settima edizione delle Ambrosiane<sup>(4)</sup>. Con una novità: responsabile dell'organizzazione, curata da Aero Club, Csi e Cam, e direttore di gara era Lucio Frachetti, figlio di Nino.

Seguendo la tradizione paterna, Lucio Frachetti firmò una delle cronache della gara iniziando con una frase di commendevole modestia: “Chiediamo scusa a tutti gli aeromodellisti se, data la brevità del tempo a disposizione<sup>(5)</sup>, si è verificata qualche mancanza nella distribuzione dei regolamenti e nell'organizzazione”<sup>(6)</sup>.

Alle 8 di sabato 16 giugno si andò a incominciare. Pioveva. Solamente la piccola tettoia davanti all'ingresso della Fiera offrì un

riparo a modelli e persone. Ma dopo un paio d'ore, la pioggia violenta obbligò a sospendere temporaneamente i lanci.

### Marconi con i fili

La Classe A era iniziata bene: 14 iscritti, anche se mancavano Amato Prati e i bolognesi. Si scrisse che la causa era nel nuovo G.20 a valvola rotativa posteriore, che Sorino Garofali non era ancora riuscito a mettere a punto.

La star era Antonio Marconi di Roma. Il 20 maggio, all'Aeroporto di Roma-Urbe aveva stabilito il nuovo record mondiale Classe A con il suo modello “Tajavento”, motore G.20 lappato, elica autocostruita 6x9”, peso totale 240 gr. Il volo era stato effettuato con cavi da 0,2 mm lunghi 12,25 m, che richiesero 13 giri per completare la base di 1 km. Il risultato fu notevole: 16”7 pari a 215,568 km/h, 25 km/h oltre il record di Prati alle Ambrosiane 1954. La libertà lasciata dai Regolamenti su lunghezza e spessore dei cavi rende impossibile il confronto su di una base di omogeneità. Comunque, il risultato di Marconi era ben migliore di quello di

il balsa **aviomimima** COS.MO roma

le novità **SILFIDE**



**TAVOLETTE**

Spazio	L. 20	10	100
0,8	10	100	1000
1,2	15	150	1500
1,6	20	200	2000
2,0	25	250	2500
2,4	30	300	3000
2,8	35	350	3500
3,2	40	400	4000
3,6	45	450	4500
4,0	50	500	5000
4,4	55	550	5500
4,8	60	600	6000
5,2	65	650	6500
5,6	70	700	7000
6,0	75	750	7500

**LISTELLI L. CM. 100**

Spessore	Spessore	Spessore	Spessore
1,0	1,5	2,0	2,5
3,0	3,5	4,0	4,5
5,0	5,5	6,0	6,5
8,0	8,5	9,0	9,5
11,0	11,5	12,0	12,5
15,0	15,5	16,0	16,5
20,0	20,5	21,0	21,5
25,0	25,5	26,0	26,5
30,0	30,5	31,0	31,5
35,0	35,5	36,0	36,5
40,0	40,5	41,0	41,5
45,0	45,5	46,0	46,5
50,0	50,5	51,0	51,5
55,0	55,5	56,0	56,5
60,0	60,5	61,0	61,5
65,0	65,5	66,0	66,5
70,0	70,5	71,0	71,5
75,0	75,5	76,0	76,5
80,0	80,5	81,0	81,5
85,0	85,5	86,0	86,5
90,0	90,5	91,0	91,5
95,0	95,5	96,0	96,5
100,0	100,5	101,0	101,5

**BLOCCHI**

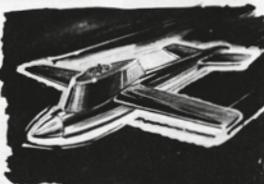
Spessore	Spessore	Spessore	Spessore
1,0	1,5	2,0	2,5
3,0	3,5	4,0	4,5
5,0	5,5	6,0	6,5
8,0	8,5	9,0	9,5
11,0	11,5	12,0	12,5
15,0	15,5	16,0	16,5
20,0	20,5	21,0	21,5
25,0	25,5	26,0	26,5
30,0	30,5	31,0	31,5
35,0	35,5	36,0	36,5
40,0	40,5	41,0	41,5
45,0	45,5	46,0	46,5
50,0	50,5	51,0	51,5
55,0	55,5	56,0	56,5
60,0	60,5	61,0	61,5
65,0	65,5	66,0	66,5
70,0	70,5	71,0	71,5
75,0	75,5	76,0	76,5
80,0	80,5	81,0	81,5
85,0	85,5	86,0	86,5
90,0	90,5	91,0	91,5
95,0	95,5	96,0	96,5
100,0	100,5	101,0	101,5

con questo marchio **hobbywood**

**RICORDATELO** Scrivete Via S. Basilio 49a - Roma

Acrobatico di A. Marconi, vincitore di numerose gran. Eccellenze prestazionali e grande facilità di pilotaggio. Costruzione in balsa. Motori di C. 20 da 2,5 cc. Apparecchio oltre cm. 84. Il disegno L. 300. È in preparazione la versione di montaggio.

**TAJAVENTO**



Modello telecomandato da velocità classe A, detentore del primato mondiale con km/h 215.068. Disegno al naturale convenientemente tagliato e partecolati con vernice L. 400. È in preparazione la scatola di montaggio.

Il “Tajavento” di Antonio Marconi venne offerto in scatola di montaggio dalla Aviomimima di Roma. La pubblicità apparve sulle riviste dell’epoca. Difficile dire quanti lo preferirono al più famoso “Speed King” di Amato Prati.

Prati, ottenuto con cavi più corti, ma di maggior spessore<sup>(7)</sup>.

A Milano, Marconi vinse con un buon margine, anche se la sua velocità si fermò a 174,757 km/h. Si giustificò dicendo che, a parte i cavi regolamentari da 0,25 mm lunghi 15,92 m, il motore aveva perdite nel carter e rendeva 2.000 giri/min meno del dovuto.

Il secondo posto andò a Clemente Cappi, 169,811 km/h. Si classificarono anche Franco Marcenaro, terzo a 167,411 km/h, e Pier Luigi Gnesi, quinto a 152,542 km/h. Gnesi, abbandonati gli acrobatici di cui era stato uno dei pionieri, fece un breve ritorno agonistico in Velocità.

In nona posizione, su 10 classificati, si inserì un giovane milanese (19 anni), destinato a una bella carriera aeromodellistica: Marco Contini, 133,828 km/h. La prestazione modesta venne ampiamente compensata con la vittoria nella gara di Acrobazia, il giorno dopo.

Il brutto tempo condizionò le prestazioni di tutti, ma appaiono comunque eccessivamente negative le parole di Frachetti: “Sorge il dubbio che i vari record e le strabilianti velocità talvolta ottenute siano dovute a puri casi”<sup>(6)</sup>.

La Classe B, 11 iscritti e cinque classificati, offrì buoni risultati. Dominio totale dei milanesi, i soli in classifica. Cappi vinse a 210,526 km/h. Per la prima volta, passarono i 200 km/h anche il secondo e terzo, rispettivamente Livio Berti (208,092 km/h), e Carlo Bergamaschi (200,000 km/h). A riprova della versatilità degli aeromodellisti di allora, il quinto posto andò a Flaviano Fermi (176,470 km/h), che gareggiò anche in acrobazia, come fece Antonio Marconi. In Classe C i record di Davenport e Battistella nel 1953 continuarono a restare un ricordo. I motori McCoy e G.24 non riuscivano ad eguagliare le velocità del Dooling.

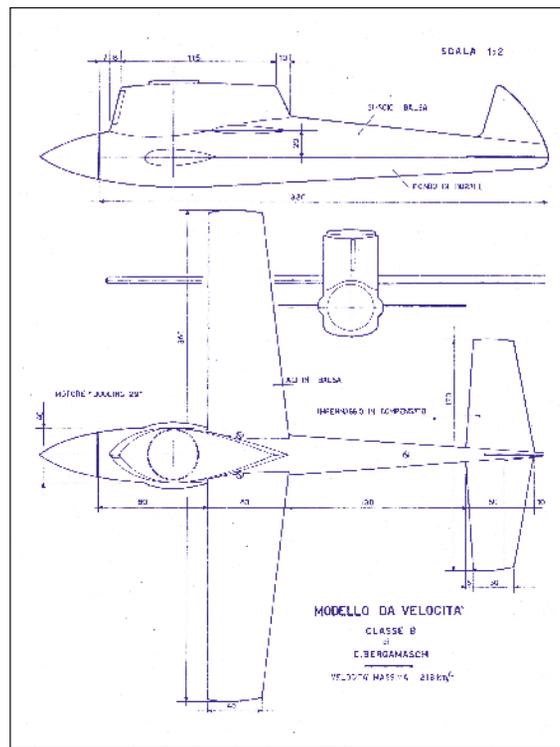
La vittoria fu di Livio Berti, che a 214,285 km/h si aggiudicò il premio speciale offerto dalla Esso



Antonio Marconi completa il montaggio del “Tajavento” prima del lancio che gli valse il record mondiale all’Aeroporto dell’Urbe a Roma. Rispetto al disegno della pagina precedente, la carenatura della testa è separata dalla fusoliera e il timone orizzontale è piano.

per la velocità più alta della gara. Tra i cinque classificati degli otto iscritti, menzione per Fabio Contini, 16 anni, fratello minore di Marco. Registrò la velocità di 186,673 km/h, buona per il quinto posto, ma si rifecce con il secondo posto in acrobazia.

In Classe D, una volta tanto, Franco Marcenaro non era solo. Ma era pur sempre il caposcuola: vinse (213,017 km/h) davanti ad Antonio Podda (209,302 km/h) anche lui di Genova. Podda aveva un modello con ali a delta, certamente spettacolare, ma di dubbia efficacia aerodinamica perché obbligava a fare uscire i cavi dove la corda alare era ancora stretta. Enzo Ferrari celebrò la semplicità nelle auto da



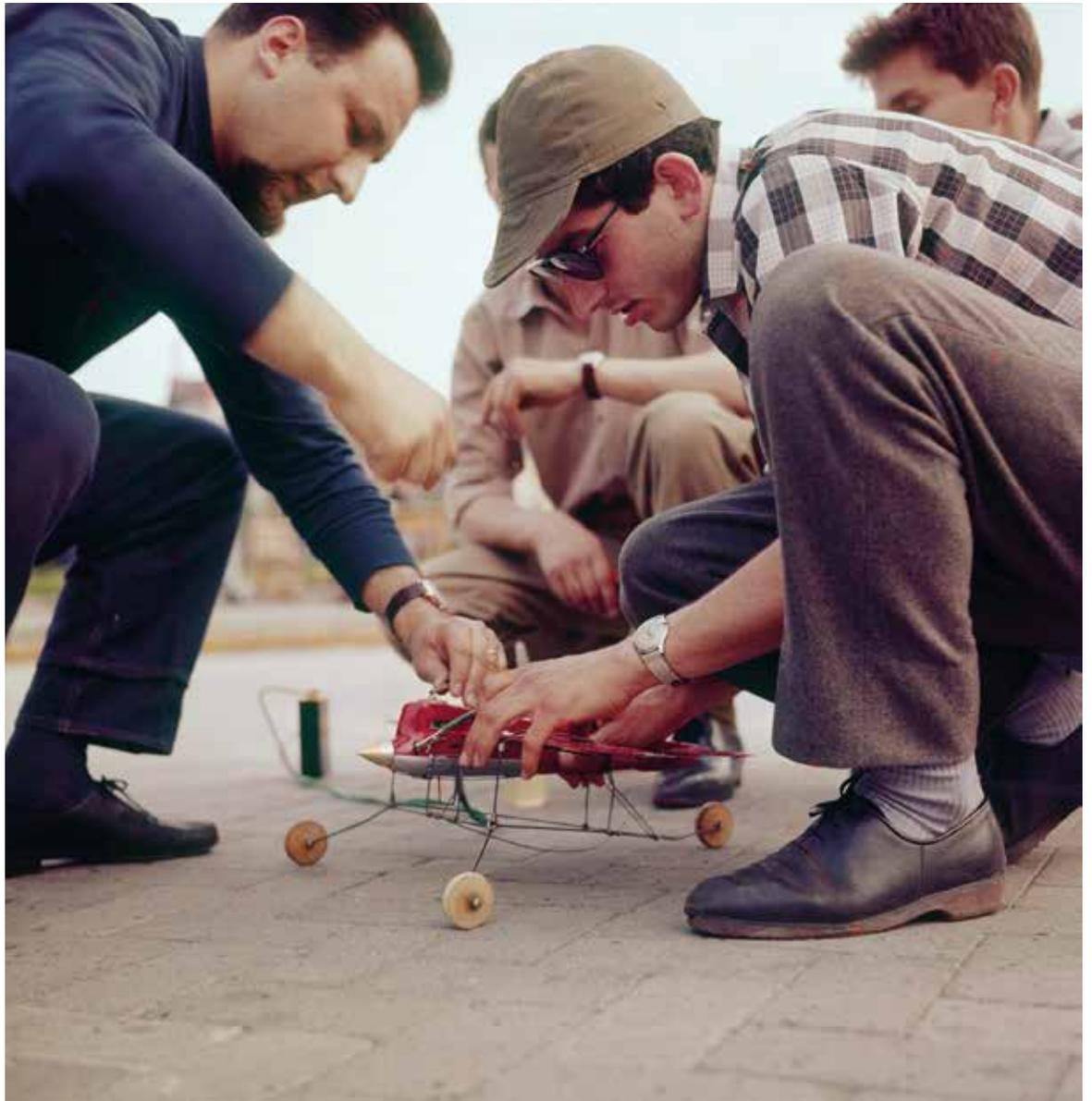
Il modello Classe B di Carlo Bergamaschi. L'architettura dei modelli è consolidata: fondo metallico e fusoliera superiore, ali, timoni in legno. La sezione maestra della fusoliera è stata ridotta al minimo, tanto da rendere necessarie le piccole carenature attorno alle alette e alle viti di fissaggio del motore.

Carlo Bergamaschi si sta lanciando verso il centro del cerchio di volo per pilotare il modello pronto al decollo. Si noti il pubblico numeroso, compresi tanti bambini, che, senza alcuna protezione, hanno superato le transenne, appena visibili.





Il modello Classe B di Carlo Bergamaschi. Modello e dolly sono stati conservati. 115 è il numero di tessera Fai di Bergamaschi.



Livio Berti (a destra) sta carburando il Classe B con il quale si classificò secondo, 208,092 km/h, dietro Clemente Cappi, 210,526 km/h. Nella messa in moto, lo assiste Dante Tomasini, altro "storico" velocista milanese.

corsa proclamando che tutto quello che non c'è non si rompe. Marcenaro e Podda adattarono il verbo ferrarista ai loro modelli: decollavano strisciando sul fondo della fusoliera, senza carrello sganciabile.

Ci fu anche il giallo del sabotaggio ai modelli Classe A e B del pisano Nevico Beltrame che, al momento di entrare in pista, trovò i cavi tagliati. Probabilmente, non aveva cavi di scorta e fu costretto a rinunciare alla gara<sup>(8)</sup>.

### Arrivano i Contini

Pur con le interruzioni per la pioggia, ci fu tutto il tempo (un giorno e mezzo) per concludere i lanci di velocità entro fine mattina di domenica. Nel primo pomeriggio, iniziò la gara di Acrobazia con 14 concorrenti, di cui 11 di Milano.

Il volo vincolato era allora all'inizio del suo periodo d'oro a Milano. L'impegno di Nino Frachetti in Aero Club e il proselitismo di Fermi, affiancato da Livio Broggi, in ambito Csi portarono all'aeromodellismo tanti giovani, destinati a essere protagonisti delle piste per molti anni.

La vitalità aeromodellistica di Milano era confermata dalle categorie del volo libero: a Bresso si disputò per parecchi anni con centinaia di concorrenti la "Coppa Lamberto Rossi", che per i vololiberisti milanesi era una specie di campionato metropolitano, al quale partecipare in grande numero.

Alla fine del primo lancio di Acrobazia era primo Cappi. Tutti i modelli rispettavano lo standard italiano dell'epoca: dimensioni contenute, niente flap, motore da 2,5 cc. L'acrobazia era veloce e, come scrisse l'entusiasta e poco esperto (anche della consecutio temporum) cronista di *Rassegna di Modellismo*: "Le incredibili manovre faranno veramente spettacolo nel senso più completo della parola: e gli applausi non mancheranno, né i "bravo!" gridati a viva voce: non c'era che da



Antonio Podda (Genova) presentò un Classe D con ala a delta, allora usata in aeronautica sui jet da caccia più veloci. Il passaggio dei cavi avveniva attraverso il piccolo sostegno che sporgeva dal bordo d'entrata. Podda si classificò secondo, 209,302 km/h, dietro il concittadino Franco Marcenaro, 213,017 km/h.

aspettarsi la richiesta di un bis"<sup>(2)</sup>.

Più in sintonia e vicino al vero, Dino Fialdini così commentò su *Ali Nuove*: "Acrobazia o farsa finale? Tutti i concorrenti iscritti eseguono le figure obbligatorie ed il piazzamento in classifica dipende esclusivamente dai favoritismi della giuria o dal nome più o meno celebre del pilota. L'acrobazia va bene come esibizione per il profano, per tenere desta la sua attenzione, ma come gara, almeno nelle condizioni attuali, non riveste alcun interesse tecnico"<sup>(9)</sup>.

Meno drastico fu Frachetti: "Tale tipo di gara è ormai falsato dalla semplicità delle figure richieste. Al proposito ricordiamoci che in America effettuano anche figure triangolari, da noi mai tentate"<sup>(6)</sup>.

Era proprio arrivato il momento di cambiare il programma di Acrobazia<sup>(10)</sup>. Il riferimento furono, ancora una volta, gli americani: non solo per le figure, ma soprattutto per la tipologia dei modelli, più grandi, con flap, motori glow da 5 o 6 cc. Le proposte vincenti si chiamarono Thunderbird e Nobler, quest'ultimo disegnato da George Aldrich nel 1950, e Fox 35 Stunt, motore ottimizzato proprio per l'Acrobazia in volo vincolato.



Fabio Contini, 16 anni, all'avviamento motore della gara di Acrobazia. Fu superato solamente dal fratello maggiore Marco. Terzo si classificò Antonio Marconi e quarto Clemente Cappi. Entrambi avevano vinto la gara di Velocità, rispettivamente per la Classe A e la Classe B. Fabio Contini è assistito da Alessandro Banderali, a destra, decimo classificato. Livio Berti, a sinistra, osserva.

A destra, una forma destinata a fare epoca nel Team Racing: una versione iniziale del "Jolly" di Marcello Taddei, motore Oliver. Terzo classificato alle Ambrosiane. Due anni dopo, Campionati Mondiali 1958 a Bruxelles, a Taddei con Fabio Contini quale pilota, fu rubato il titolo mondiale per la pavidità del commissario italiano in Giuria.

La gara vide una bella lotta tra Marco e Fabio Contini, Antonio Marconi e Clemente Cappi. Si classificarono nell'ordine, nell'arco di 60 punti, da 774 a 714. Dopo di loro, Franco Mori, Csi Milano, terminò quinto con 587 punti. Sesto, 577 punti, arrivò un giovane destinato a lasciare un segno nell'aeromodellismo italiano, Guglielmo Bellasi. E non solo nell'aeromodellismo: lasciata l'Acrobazia, si dedicò all'elaborazione di motori per le auto da competizione e anche alla costruzione di vetture sportive ottenendo notevoli successi nazionali e internazionali.

La classifica, letta anni dopo, è un vero e proprio *parterre des rois*. Compagno Alessandro Banderali e Franco Ambiveri, che ebbero buone presenze nell'acrobazia. E non può essere dimenticato Flaviano Fermi, campione di passione e versatilità.

Le parole di Fialdini vennero smentite dal vertice della classifica, occupato da due newcomers, Marco e Fabio Contini, allora quasi sconosciuti alle giurie.

Nei ricordi di Marco Contini le gare di Acrobazia in quegli anni erano il gran finale di una gara di volo vincolato, tutta scena piuttosto che volo all'ultimo angolo.

Con quei modellini veloci bisognava compiere figure estremamente larghe: ad esempio, l'otto verticale (chi riusciva a farlo) veniva chiuso oltre la verticale. Per il divertimento degli aeromodellisti e del pubblico ci si esibiva in un volo multiplo di quattro, anche sei modelli. E ci fu una volta in cui Pino Gottarelli mise il suo in volo rovescio. I ricordi dei testimoni non hanno tramandato il numero dei modelli sopravvissuti integri.

### La corsa del Team Racing

In quell'anno ci fu il debutto alle Ambrosiane di una nuova (per l'Italia) categoria del volo vincolato: il Team Racing. Fu una partenza sottotono anche per via dell'incertezza delle regole, non ancora codificate a livello internazionale dalla Fai.

Si presentarono in sette equipaggi: un pilota e, probabilmente, due meccanici, uno dei quali addetto al rifornimento e l'altro alla messa in moto del motore. Non sappiamo se, al via, entrambi i meccanici dovessero stare accanto al pilota al centro della pista e dovessero correre all'esterno del cerchio di volo per operare sul modello. La corsa fu pratica comune nel 1957. I modelli montavano motori da 2,5 cc con



La partenza di una batteria del Team Racing. I meccanici, al segnale del via, dovevano scattare dal centro, dove erano accanto ai rispettivi piloti. Da sinistra, Carlo Bergamaschi allo sprint mentre Flaviano Fermi, suo pilota, appare rilassato; Fabio Contini è pronto, mentre Marco si lancia verso il modello. Il terzo equipaggio (non riconoscibile) era formato da Clemente Cappi, pilota, e Marcello Taddei, meccanico, che si intravede dietro Marco Contini e che sembra essere stato il più lento a reagire al via.

serbatoio da 15 cc. Lunghezza e spessore dei cavi non vennero riportati nelle cronache, ma si ritiene fossero di 13,27 m, spessore 0,25 mm, come per la vecchia Classe A. La distanza da coprire era, di solito, 10 km, pari a 120 giri. Ma la lunghezza del volo era variabile di gara in gara.

Si volava in quattro: velocità attorno a 100 km/h rendevano la gara sufficientemente tranquilla anche perché tra ritardi al via e rifornimenti lunghi erano pochi i giri in cui tutti i modelli fossero assieme in volo.

Contrariamente a quella che divenne poi la regola dei due cognomi (pilota e meccanico), dei concorrenti venne riportato nella classifica solamente il nome di chi aveva iscritto il modello. Vinse Carlo Bergamaschi, che aveva Flaviano Fermi quale pilota<sup>(10)</sup>.

Le cronache citano: “I rifornimenti fulminei”<sup>(9)</sup> di Bergamaschi, anche se sappiamo dai resoconti delle gare coeve che 10-15” erano già un buon tempo per rifornimento e messa in moto.

Bergamaschi e il suo team vinsero in 6’58”1 alla media 86,103 km/h. Superarono la squadra di Ivo Malfatti, Milano, 7’12”5, quella di Marcello Taddei, Bolzano, 7’38”8 e il team di Dimitri Conci, Trento, 7’58”3. Gli altri, fuori dalla

finale, conclusero la base di 10 km in tempi superiori a nove minuti.

Tra i piloti, venne citato Franco Marcenaro che, per la sua altezza, causò involontari problemi ai piloti che dovevano superarlo. Ci furono momenti complessi, difficili da gestire, come è diventato normale per la categoria, progressivamente regolamentata da una pletera di disposizioni occhiute e pedanti. Ma Lucio Frachetti, direttore di gara, si meritò il plauso di Dino Fialdini: “(Ha) diretto in modo esemplare questa gara ed è intervenuto con decisione nei rari momenti in cui è stato necessario.

Bravo Lucio!”<sup>(8)</sup>.

**Le classifiche****Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane**Milano, Palazzo della Meccanica - Fiera di Milano  
sabato 16 - domenica 17 giugno 1956

<b>Velocità Classe A</b>	km/h
1° Antonio Marconi (Roma)	174,757
2° Clemente Cappi (Cam Milano)	169,811
3° Franco Marcenaro (Genova)	167,411
4° Attilio Arvedi (Verona)	155,844
5° Pier Luigi Gnesi (Pisa)	152,542
6° Giovanni Patriarca (Como)	151,260
7° Otello Vita (Pisa)	149,377
8° Antonio Podda (Genova)	145,748
9° Marco Contini (Csi Milano)	133,828
10° Sergio Casassa (Genova)	133,333
<b>Velocità Classe B</b>	
1° Clemente Cappi (Cam Milano)	210,526
2° Livio Berti (Csi Milano)	208,092
3° Carlo Bergamaschi (Csi Milano)	200,000
4° Antonio Mazza (Csi Milano)	193,548
5° Flaviano Fermi (Csi Milano)	176,470
<b>Velocità Classe C</b>	
1° Livio Berti (Csi Milano)	214,285
2° Otello Vita (Pisa)	213,017 (211,7)
3° Antonio Podda (Genova)	213,017
4° Mario Rolando (Verona)	200,000
5° Fabio Contini (Csi Milano)	186,673
<b>Velocità Classe D</b>	
1° Franco Marcenaro (Genova)	213,017
2° Antonio Podda (Genova)	209,302

**Acrobazia**

Punti

1° Marco Contini (Csi Milano)	774
2° Fabio Contini (Csi Milano)	761
3° Antonio Marconi (Roma)	754
4° Clemente Cappi (Cam Milano)	714
5° Franco Mori (Csi Milano)	587
6° Guglielmo Bellasi (Cam Milano)	577
7° Antonio Mazza (Csi Milano)	555
8° Flaviano Fermi (Csi Milano)	506
9° Aldo Ranoletti (Csi Milano)	501
10° Camillo Giussani (Csi Milano)	430
11° Alessandro Banderali (Csi Milano)	420
12° Antonio Larcher (Bolzano)	357
13° Franco Ambiveri (Vimercate)	287
14° Ivo Malfatti (Csi Milano)	102

**Team Racing**

Tempi

1° Carlo Bergamaschi (Csi Milano)	6'58"1
2° Ivo Malfatti (Csi Milano)	7'12"5
3° Marcello Taddei (Bolzano)	7'38"8
4° Dimitri Conci (Trento)	7'58"3
5° Giovanni Dibello (Trento)	9'05"0
6° Giorgio Bonmassar (Trento)	9'13"2
7° Alberto Variale (Genova)	14'14"7

**Classifica a squadre**

Punti

1° Aero Club Milano (Contini 1° Acrobazia, Cappi 1° Classe B, Berti 1° Classe C)	3
2° Aero Club Genova (Marcenaro 3° Classe A, Podda 3° Classe C)	6
3° Aero Club Pisa (Vita 2° Classe C, Gnesi 5° Classe A)	7

Come consuetudine alle Ambrosiane, la Classe D non contava per la classifica a squadre, così come il nuovo Team Racing



**Quando l'Acrobazia cambiò**  
Nella seconda metà degli anni Cinquanta ci fu la transizione verso modelli di maggiori dimensioni e motori di cilindrata più elevata quali il Fox 35.

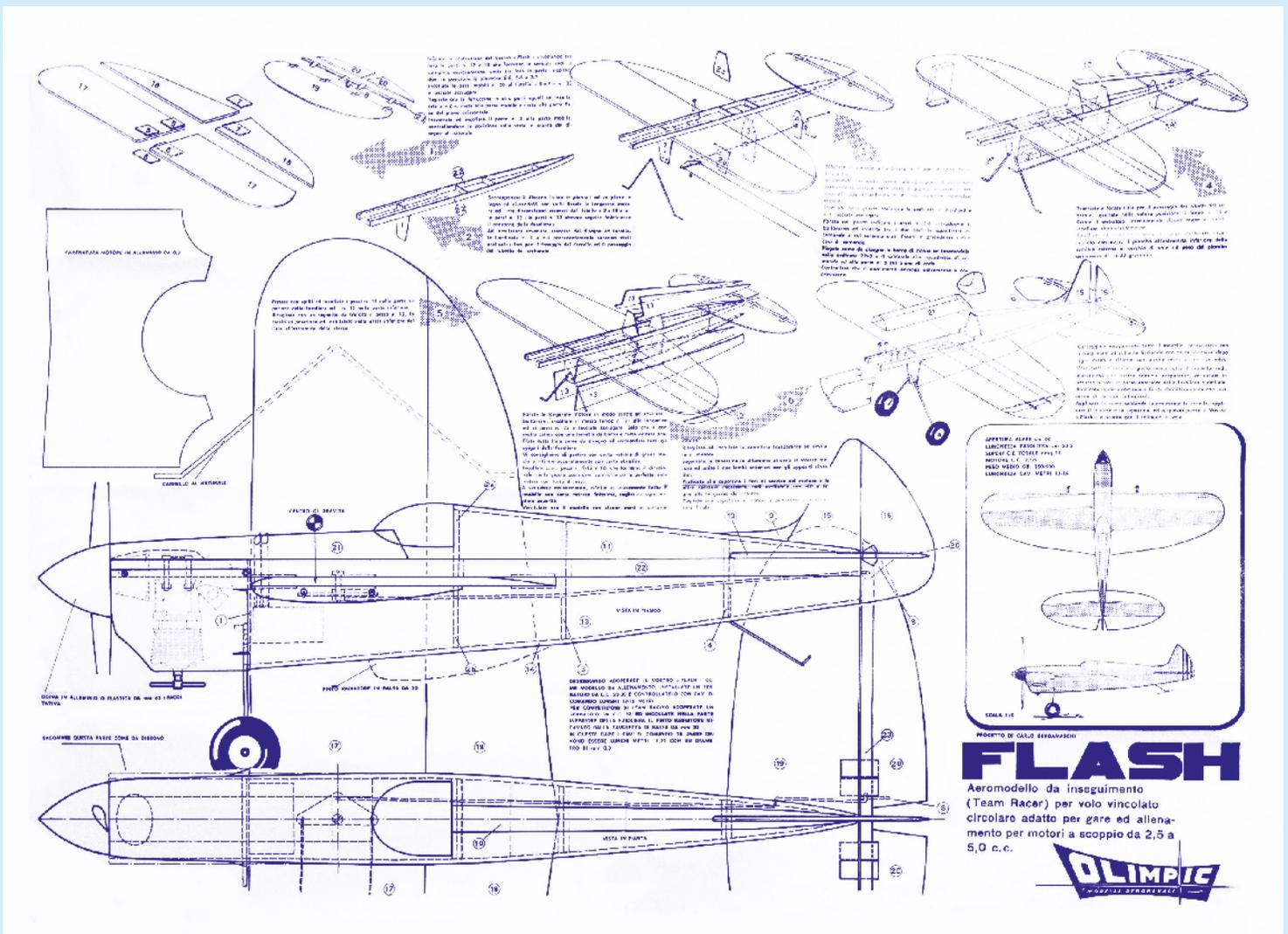
Sopra a sinistra, un giovane Luciano Compostella (21 anni, a sinistra) assieme ad Alessandro Banderali.

Sopra a destra, Guglielmo Bellasi con il "Rock and Roll", allora uno dei modelli più grandi visti in gara. Bellasi ebbe un periodo aeromodellistico breve prima di focalizzarsi alla preparazione e costruzione di auto da corsa, attività nella quale si conquistò una meritata fama internazionale. Sotto, a sinistra: Antonio Mazza, Csi Milano e poi Ala Club Milano, presenta uno dei suoi acrobatici. È evidente quale motore utilizzasse.

Sotto a destra, Fabio Contini con una versione maggiorata del "Rodeo", uno dei modelli-scuola da Acrobazia più famosi e replicati grazie a una scatola di montaggio Olympic.





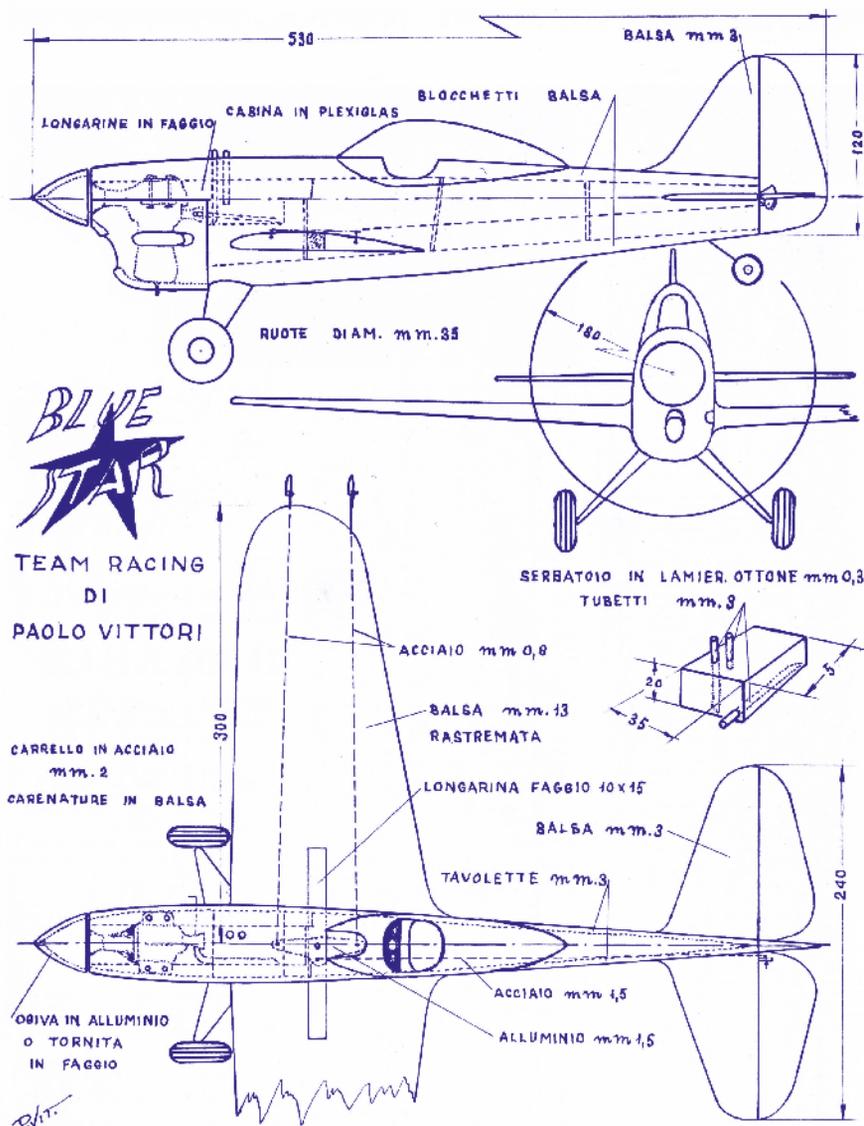


usavano l'E.D. Racer 2,46 cc e l'Oliver Tiger Mk. 3. In Italia, il primo esperimento alle Ambrosiane del 1951 si risolse in un fallimento perché al momento del via nessun motore era in moto e, di conseguenza, i tre modelli restarono ingloriosamente muti, immobili e attaccati al pavimento. Un tentativo di gara internazionale venne messo nel programma del Secondo Campionato del Mondo di volo vincolato a Bruxelles, aeroporto di Melsbroek, 5-6 luglio 1952. Gli iscritti furono solamente sei. I modelli, vere semiriproduzioni di scuola americana, erano tutti curati nelle finiture: ci fu un Concorso d'Eleganza, vinto dall'olandese Hagedoorn. I due meccanici per modello, al via dovevano scattare dal centro e dedicarsi all'avviamento del motore glow da 5 cc. A giudicare dalla foto di un pilota beatamente sdraiato al centro della pista, l'attesa della partenza poteva essere molto lunga. Le cronache inglesi furono impietose: "L'intera parte dei campionati dedicata al

Team Racing è stata un vero e proprio fiasco"<sup>(12)</sup>. Gli addetti al motore vennero in gran parte reclutati sul campo di gara: anche Guido Battistella, campione del mondo Classe C, fu chiamato a mettere il dito sull'elica di un motore testardamente recalcitrante. In finale vinse il team belga Janssen-Cordier: per coprire la base di 15 km ci misero 20'14" alla fantasmagorica media di 44,5 km/h. Furono i soli classificati. Gli inglesi non riuscirono nemmeno a decollare. In conclusione: "Gran parte della gara si è disputata a terra. Il tempo per la messa in moto dei motori è stato incredibile, come dimostra il tempo del vincitore. L'intera faccenda è stata una profonda delusione"<sup>(12)</sup>. Pur con questi presupposti si andò avanti, abbandonando subito, in Italia, i motori glow da 5 cc. I 2,5 diesel, primo tra tutti il Webra Mach 1, importato dalla Germania dalla Sportimpex di Ivo Malfatti, Milano, ebbero una buona presenza in velocità Classe A fino a quando il Supertigre G.20 glow dimostrò che questo

Di Carlo Bergamaschi anche il "Flash", team racer nuova formula (12 dmq). Il disegno illustra le varie fasi della costruzione secondo una tecnica allora innovativa nelle scatole di montaggio di aeromodelli. Il motore tratteggiato nella vista laterale è il Supertigre G.30. Anche questa scatola di montaggio era in vendita con il marchio Olympic.

A fianco, la prima gara di Team Racing a un campionato mondiale, Bruxelles Melsbroek 1952. Ogni equipaggio era composto dal pilota e da due meccanici. Il motore era da 5 cc, glow plug. Guido Battistella, a destra, si prestò a fare da meccanico a un pilota ignoto. A destra: la sfilata dei team racers al Campionato Mondiale di Bruxelles per il concorso d'eleganza vinto dall'olandese Hagedoorn.



Un tipico modello da Team Racing come era visto nei primi anni Cinquanta. Il disegno di Paolo Vittori mostra forme semiriproduzione. Non era

ancora stato codificato il verso di volo: i cavi escono dall'ala destra. Erano libere le dimensioni minime della fusoliera, le misure 100 x 50

mm furono rese obbligatorie più avanti.

tipo di motore era la scelta per la vittoria. E il 2,5 diesel scomparve tra i velocisti per iniziare una grande e lunga vita tra i teamraceristi.

Si potrebbe aprire una discussione infinita sullo sviluppo in Italia di motori 2,5 cc diesel effettivamente pensati per il Team Racing. Il Supertigre G.30 e poi il G.20 diesel trovarono comunque un utilizzo ampio e di successo nella categoria, in lotta contro l'Oliver. Dobbiamo a Eraldo Padovano la datazione dell'origine del Team Racing in Italia al 3 ottobre 1954, a Genova. Si presentarono quattro equipaggi, di cui lo storico non ha tramandato i nomi. Ma non mancò di sintetizzare i tratti salienti dell'evento: "La gara diventa una vera e propria corsa con partenza più o meno fulminea, sorpassi e soste per i rifornimenti: una piccola Monza da Gran Premio, insomma!"<sup>(13)</sup>.

Clemente Cappi ha una testimonianza precisa, dato che non solo c'era, ma vinse quella gara. Nei suoi ricordi, si trattava della Coppa Shell. Cappi pilotava un modellino con ala centinata ricoperta in carta, motore Webra Mach 1. I meccanici erano Livio Berti e Antonio Mazza<sup>(14)</sup>.

Fissato così, in salsa italiana, il mantra della categoria, si poteva incominciare. Le prime regole furono generiche. Dall'estero si importarono il volo in quattro, l'autonomia limitata da serbatoi da 15 cc e i motori da 2,5 cc. La prima distanza di gara fu 8 km, ottenuti con 100 giri con cavi da 13,27 metri, ma venne subito l'idea di volare per 10 km, tanto per fare cifra tonda.

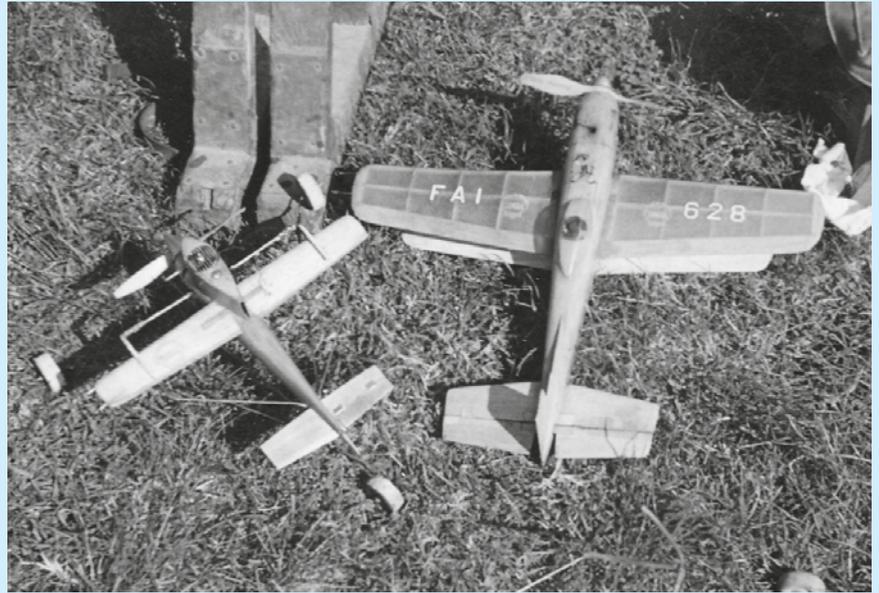
Come in velocità si volava con modelli poco più che tascabili (aperture alari attorno a 30 cm) così anche nel Team Racing vennero consigliate ali da 4 dmq con basso allungamento e profili spessi e portanti. La posizione del motore, testa in alto o in basso, era lasciata al libero arbitrio e al know-how del modellista: "Qualsiasi sistemazione con ogni motore va provata al banco per essere sicuri della partenza e del funzionamento"<sup>(13)</sup>.

Ultimo arrivato tra le categorie del volo vincolato, il



“Aeromodelli”, rivista diretta da Bruno Ghibaudi, molto curata nei contenuti e nella grafica, dedicò due copertine al Team Racing cambiando il colore di

fondo (gli impianti costavano cari ed era conveniente riutilizzarli).  
Forme e finiture del modello sono da semiriproduzione.



Team Racing con i motori 2,5 ebbe un'evoluzione rapida verso regole condivise. Dai Criterium organizzati in Belgio a partire dal 1949, uscì il Regolamento che la Fai rese ufficiale nel 1956 e l'Aero Club d'Italia promulgò per il 1957.

Vennero definiti i modelli. Forme “semiriproduzione” (per quello che potesse valere una definizione così vaga), cilindrata massima del motore 2,5 cc, superficie totale (ala e timoni) 8 dmq, peso minimo 500 gr<sup>(15)</sup>, sezione minima della fusoliera all'altezza di quella che avrebbe dovuto essere la posizione del pilota (era obbligatorio un abitacolo con visibilità in avanti): altezza 75 mm, larghezza 40 mm, serbatoio da 10 cc. Cavi lunghi 15,92 m spessore 0,25 mm per 100 giri (10 km) di prova di volo.

Venivano specificate le caratteristiche della pista e stabilito l'obbligo di superare dal di sopra, ma non si faceva alcun cenno al modo di pilotare. Questa mancanza fu unanimemente interpretata quale libertà di tiraggio. Le prove di volo (eliminatorie) erano limitate a tre modelli ciascuna, ognuno iscritto da un team di pilota e meccanico. Però si continuò, a tutto il 1959, con il volare in quattro nelle finali delle gare all'estero. Nel 1958, vennero introdotte le nuove dimensioni per i modelli, che rimasero poi fisse nei decenni successivi: superficie totale 12 dmq, sezione massima della fusoliera 100 x 50 mm area 39 cmq (quest'ultima

misura fu codificata a fine 1960), peso massimo 700 gr. Nel 1960, lo spessore dei cavi venne elevato a 0,30 mm e anche in finale andarono tre equipaggi.

Venne tolto, in Italia, l'obbligo di segnare due tempi validi in entrambe le batterie eliminatorie per accedere alla finale. Furono sufficienti i tempi migliori registrati nel complesso delle due eliminatorie.

Il tiraggio rimase un argomento indefinito così come la presenza di una giuria focalizzata a valutare la regolarità del pilotaggio, in merito al quale non esistevano comunque regole. E queste mancanze regolamentari crearono gare spettacolari, combattute all'ultimo tiraggio, ma furono lo spunto di infinite discussioni e molteplici incidenti.

Il Team Racing divenne una lotta gladiatoria, gestibile dai piloti solamente perché le velocità di volo erano ancora limitate. 160 km/h era un valore che compariva più nelle vanterie personali (gli aeromodellisti in questo assomigliano ai pescatori) che nei risultati delle gare. Come nelle altre categorie del volo vincolato, i modelli da Team Racing cambiarono profondamente negli anni, ma con un ritmo inferiore a quello dell'evoluzione dei motori. Ci vollero una trentina d'anni perché si affermasse l'architettura attuale, tuttora, peso ridotto. Diventata lasca l'interpretazione della norma della “semiriproduzione” (in realtà, dimenticata) furono i sovietici, da anni dominatori della categoria, a imporre

A destra, il team racer con il quale Clemente Cappi vinse la prima gara di Team Racing in Italia il 3 ottobre 1954 a Genova, meccanici Livio Berti e Antonio Mazza, motore Webra Mach 1. Per rientrare nella formula degli 8 dmq di superficie, venne poi aggiunta una superficie addizionale all'ala centinata e rivestita in carta. Fu il primo, forse unico, esempio di modello biplano in questa categoria. Venne portato in gara da Livio Berti.

Carlo Bergamaschi presenta il prototipo del "Flash", team racer del 1958, in una insolita ambientazione ecologico-naturale. Come in tutti i suoi modelli, da notare la perfetta rifinitura. Negli anni Ottanta, Bergamaschi si dedicò alle riproduzioni radiocomandate con ottimi risultati.



la nuova architettura, in precedenza oggetto di qualche sporadico e velleitario tentativo.

Con la nuova struttura politica dell'Europa centrale e orientale, dopo il 1989, russi e ucraini divennero i fornitori di modelli e motori a tutto il mondo. Vennero così assicurata la sopravvivenza della categoria e il raggiungimento di risultati che, agli inizi, come ricordato in queste pagine, sarebbero sembrati impossibili.

#### Note

- (1) Piazzale Giulio Cesare fu utilizzato ancora una volta (l'ultima) il 28 maggio 1959 per la prima giornata del Campionato Provinciale Csi di Team Racing. Gareggiarono 14 equipaggi. Vinsero Clemente Cappi-Marcello Taddei, 5'17"2, davanti a Renzo Agazzi-Adriano Losi, 6'24"8. La cronaca di Carlo d'Agostino è stata pubblicata su *Ali Nuove* anno X n. 14, 16-31 luglio 1959.
- (2) *Rassegna di Modellismo* anno II n. 2, agosto 1956
- (3) Il 26 novembre 1955 era iniziata *Lascia o Raddoppia*, la trasmissione a quiz di Mike Bongiorno, che provocò un vero boom nella diffusione dei televisori nelle famiglie italiane: da 88.000 a fine 1954, primo anno di trasmissioni regolari, a 360.000 a fine 1956 e oltre 2 milioni nel 1960.
- (4) La numerazione dell'edizione 1956, VII Giornate

Aeromodellistiche Ambrosiane, sta a significare che la gara si disputò anche nel 1955. Il Calendario Nazionale la indicò in programma per il 10-11 giugno. Ma non è stato possibile trovare un cenno o una cronaca nella stampa aeromodellistica dell'anno e sulla *Gazzetta dello Sport*. La testimonianza di Clemente Cappi dice che vinse la gara di Velocità Classe B con un motore Dooling 29 a 211 km/h.

- (5) Nel 1956 ci furono molte incertezze e ritardi nella definizione del Calendario Nazionale, come riportato, tra gli altri, da *Ali Nuove* anno VI n. 3, 1-15 febbraio 1956
- (6) *Il Giornale dell'Aeromodellista* anno I n. 7, 30 giugno 1956
- (7) Il record di Marconi durò fino al 30 settembre 1956 quando l'inglese Ray Gibbs, a conclusione dei Campionati Mondiali Velocità, riservati alla Classe A, a Firenze (che vinse), volò a 225 km/h con cavi da 15,92 m spessore 0,20 mm. Gibbs usava un motore speciale costruito da Fred Carter montato su di un modello con superficie alare 1,3 dmq, peso 360 gr. Il migliore dei quattro italiani fu Giovanni Cellini, terzo a 200 km/h con un motore Barбини B 40 trasformato in glow. Gli altri italiani: Amato Prati (G.20) nono 194 km/h, Paolo Berselli (G.20) quattordicesimo 185 km/h, Franco Monti (G.20) quindicesimo 184 km/h. A squadre, l'Italia si classificò seconda dietro la Cecoslovacchia. Firenze 1956 fu il secondo e ultimo (fino al 2016) Campionato Mondiale di volo vincolato assegnato all'Italia.
- (8) Il fattaccio venne riportato da Dino Fialdini nella sua cronaca su *Ali Nuove* anno VI n. 16, 16-31 agosto 1956.
- (9) *Ali Nuove* anno VI n. 16, 16-31 agosto 1956
- (10) La Fai adottò il nuovo programma, ripreso da quello americano Ama, nel 1959.
- (11) Testimonianza diretta degli interessati.
- (12) *Aeromodeller* Vol. 17, settembre 1952. Cronaca di Harry Hundleby.
- (13) *Aeromodelli* anno I n. 8, dicembre 1954.
- (14) Il Team Racer di Cappi venne ceduto per la stagione 1955 a Livio Berti e, per rispettare le caratteristiche di superficie richieste dal nuovo regolamento, venne trasformato in biplano aggiungendo un altro piano alare sotto quello originale.
- (15) La dizione "peso minimo" compare nel regolamento pubblicato sulle riviste aeromodellistiche del 1957, ma dovrebbe trattarsi di un refuso in quanto logica e consuetudine hanno sempre codificato il peso massimo del modello in ordine di volo.



**Tuttala, l'evoluzione della specie**

Sopra a sinistra, un primo esempio di team racer tuttala, ala a delta, di metà anni Cinquanta. I cavi avevano bisogno di un lungo supporto in filo d'acciaio che usciva dal

bordo d'entrata della semiala interna. Il costruttore non è stato identificato.

Sopra a destra, nel 1981, Roberto Pennisi e Aldo Zana, su disegno di Franco Bugada, costruirono questo tuttala a delta rovesciato per tenere

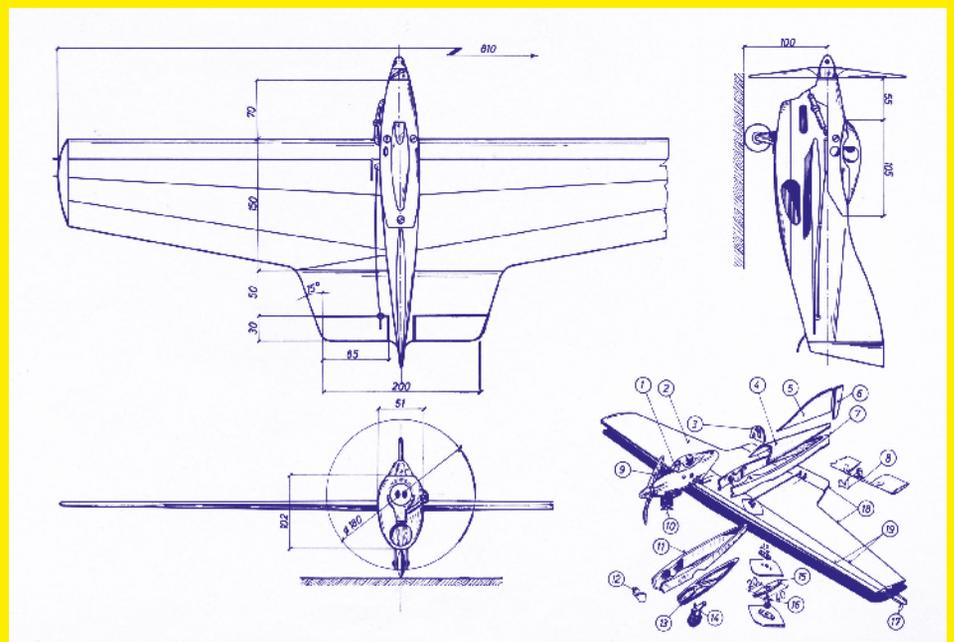
all'interno i cavi. Nonostante il motore Cipolla, fu un esperimento fallimentare.

In basso a sinistra, ai Campionati Mondiali di Kijev 1988, la squadra sovietica si presentò con i primi modelli dalle forme rimaste

sostanzialmente immutate negli anni a venire. Questo è il modello dei vincitori Victor Barkov-Vladimir Suraev.

In basso a destra, il disegno di uno dei primi tuttala filtrato dall'Urss nel 1972, opera di Alchimovich-Tormishev,

Maestri dello Sport. Riferivano di prove comparative con un modello tradizionale e annunciavano un miglioramento complessivo di 8-10 secondi sui 100 giri, grazie alla maggior velocità e accelerazione e al minor peso.



1957

## Terra rovente in periferia

Il *ménage à trois* non poteva durare. A Milano, il Cam era in dissolvimento, la Sezione Aeromodellistica dell'Aero Club attraversava un momento difficile per via dell'impegno ridotto di Nino Frachetti. Restava il Csi, la cui struttura aeromodellistica, guidata da Flaviano Fermi, riuniva gli aeromodellisti praticanti e quelli disposti a dare una mano nell'organizzare le gare.

Il Csi aveva deciso di organizzare la "Coppa Città della Madonnina" per l'Acrobazia e il

Team Racing, riprendendo la denominazione a suo tempo inventata da Frachetti dopo la manifestazione in Piazza del Duomo, 19 marzo 1950. La gara era valevole quale prova unica del Campionato Italiano Csi Acrobazia e Team Racing.

C'erano da organizzare le Ambrosiane per le quattro Classi della Velocità. Frachetti le affidò al Csi con l'obbligo di disputarle assieme ai due Campionati Csi. La contemporaneità delle quattro categorie aveva già funzionato bene nelle

Flaviano Fermi (a sinistra) al tavolo della direzione di gara. Il tabellone riporta i risultati di un lancio di Velocità, anche se le velocità scritte appaiono poco coerenti con le classifiche. In piedi, sulla sinistra, il giovane Franco Amodio (17 anni) venuto da Padova, dove abitava, per la gara di Team Racing assieme a Giovanni Borgato.





Marco Contini, 21 anni, presenta i suoi acrobatici. Il “Piccola Liù”, a sinistra, è il modello con il quale vinse il Campionato Italiano Csi disputato con le Ambrosiane. Il “Lola Lola” più grande, è successivo. Entrambi i modelli montavano il motore Fox 35.

Ambrosiane dell’anno prima.

Questa volta fu un po’ diverso. Le cronache riportano: “Il risultato è stato una fatica estenuante per tutti, escluso naturalmente chi aveva avuto la brillante idea. Perciò tutti quegli aeromodellisti che giustamente si lamentavano perché i lanci non finivano mai e dovevano essere effettuati in ore impossibili, sappiano chi ringraziare”<sup>(1)</sup>.

“Abbiamo assistito ad una delle peggiori edizioni delle Ambrosiane fino a oggi disputate”<sup>(2)</sup>.

“L’edizione 1957 delle Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane non si può dire sia stata pari alle sue precedenti edizioni. Le classiche gare milanesi hanno subito un altro fiero colpo dalla crisi che attualmente travaglia la Sezione Aeromodellistica dell’Aero Club Milano; sicché l’organizzazione è rimasta praticamente

affidata solo alla locale sezione del Csi ed è risultata inadeguata in alcuni fattori basilari.”<sup>(3)</sup>. Giudizi certamente troppo severi, innescati da un elemento al di fuori di ogni possibile controllo degli organizzatori: il caldo torrido di fine giugno, il peggio del clima estivo milanese. Anche la sede suscitò critiche. Concorrenti e cronisti erano stati viziati da piazzale Giulio Cesare e dai servizi che il formidabile network di conoscenze di Nino Frachetti riusciva ad attivare. Però, in anni nei quali le piste per il volo vincolato erano ancora un sogno inespresso, Fermi riuscì a trovare un sito in esclusiva, senza provocare intralci al traffico e al normale svolgimento della vita cittadina.

Il sito fu l’Opera Pastor Angelicus, struttura ecclesiale di partecipazione e accoglienza, dotata di camerate per ospitare i concorrenti e di un



Sopra, il modello Classe B di Marco Contini che portò al debutto in Italia il nuovo motore Fox 29 Racing. Il modello, conservato fino a oggi, ha fusione inferiore in magnesio a tutta lunghezza. La parte superiore della fusoliera era fissata alla fusione con una vite all'attacco di ciascuna semiala e con due viti in coda, che bloccavano anche il timone orizzontale. Elica Tornado 7x9.

A destra, il Fox 29R con la scatola originale. La qualità della lavorazione non era all'altezza di Dooling e McCoy, ma il costo era sensibilmente inferiore.



ampio campo sportivo. “Sede situata in una parte di Milano quanto mai remota, che ha richiesto laboriosissime indagini cartografiche per individuarla.”<sup>(2)</sup> Allora, la via Cittadini, dove al numero 5 era la sede delle gare, era poco più di uno stradino di campagna all'estrema periferia nord-ovest della città, stretta dalle autostrade e non servita dal tram.

La pista venne tracciata in terra battuta sul campo sportivo e, nelle cronache e nei ricordi di chi c'era, era irregolare, tale da rendere difficoltosi i decolli dei modelli da velocità. Come scrisse Fermi nella sua cronaca: “Non decollavano gli stessi che solitamente non decollano in piazzale Giulio Cesare ed alla Coppa Shell.”<sup>(1)</sup> Infatti, le piste in terra erano allora comuni: a Genova, la Coppa Shell si disputò fino agli anni Sessanta sul fondo di cenere e terra di un campo da calcio. La “Coppa Celeste Patrona” a Loreto offriva una pista di fango essiccato su di un campo di calcio con ciuffi d'erba bruciata dal sole.

Il sole estivo condizionò la gara. Temperature e umidità, tipicamente milanesi, resero difficili le carburazioni dei motori e misero a dura prova la resistenza delle persone. Le foto ci presentano aeromodellisti nella tipica mise estiva del dopoguerra all'italiana: canottiera bianca a costine e cappellino con visiera *à la* Cipputi<sup>(4)</sup>. Il berrettino da baseball all'americana si vedeva

allora solamente al cinema.

Non fu possibile bagnare e riassetare la pista alla fine dei lanci del sabato (era già buio). Gli organizzatori dovettero comunque riconoscere che la pista non era stata preparata a dovere dall'impresa cui erano stati affidati (e pagati) i lavori.

### **Fino all'ultimo sole**

Nelle due giornate si finì tardi e, il sabato, si effettuarono lanci fino al calare della notte, cioè fino a quasi le 22, dopo avere incominciato alle 8.30. I ritardi furono causati dalle lungaggini della verifica e punzonatura dei modelli che avvennero, per quasi tutti, la mattina del sabato, all'arrivo dei proprietari.

A Milano non si transigeva su verifiche e controlli pre-volo: “Non come si è fatto a Bologna, dove praticamente è stata abolita la punzonatura”<sup>(1)</sup>.

Il programma di gara prescriveva la chiusura delle verifiche alle 22 del venerdì, ma gli organizzatori dimostrarono una intelligente flessibilità. Riconobbero che sarebbe stato eccessivo pretendere che gli aeromodellisti dovessero dedicare tre giorni alla gara, arrivando a Milano nel pomeriggio di venerdì.

Va ricordato che, in quegli anni, la normale settimana lavorativa era di 44 ore e comprendeva la mattina del sabato. Chi aveva



A sinistra, colloquio tra due grandi “tubisti”, cioè specialisti dei pulsogetti per modellismo: sulla sinistra, Franco Marcenaro (27 anni) con Elio Zanin (25 anni).

A fianco, Oreste Ravera appare preoccupato prima della partenza di una batteria di Team Racing: la ragione è nell’elica rotta. Il modello è il “Cesarino”, motore Webra Mach 1, con il quale vinse il Campionato Italiano Csi alle Ambrosiane 1957, con Giampiero Appiano quale pilota.

un lavoro, doveva prendere una giornata di ferie il sabato per partecipare alle Ambrosiane. Sarebbe stato troppo obbligare a un’ulteriore giornata di ferie il venerdì.

Poco dopo le 8 di sabato iniziarono le eliminatorie dell’Acrobazia per selezionare i dieci finalisti che si sarebbero disputati il Campionato Italiano Csi: nove di Milano e Giuseppe Telaroli di Venezia.

Marco e Fabio Contini si presentarono con i modelli “Piccola Liù” (Marco è da sempre un raffinato musicologo e un profondo conoscitore dell’opera lirica, da cui il nome del modello) e “Allegro Inferno” di Fabio. Entrambi i modelli iniziarono la nuova era dell’Acrobazia in volo vincolato: apertura alare 1.200 mm, superficie dmq 31 compresi i flap alari, motore Fox 35, cavi da 19 m.

I lanci furono seguiti dalle qualificazioni per il Team Racing. La prova consisteva nel coprire 1 km (10 giri) al pilone con velocità minima 100 km/h. Il decollo doveva avvenire entro un minuto dalla chiamata in pista. Dei 14 iscritti si presentarono in 12 e solamente nove si qualificarono per la gara su eliminataria e finale. Subito dopo, ormai a pomeriggio inoltrato e all’apice del caldo, iniziarono i lanci di Velocità per le Ambrosiane. I modelli della Classe A, primi a lanciare, soffrirono il caldo e le irregolarità della pista. Il formidabile team dei

bolognesi, con i motori Supertigre “ufficiali” segnò un nullo sia per Amato Parti sia per Paolino Berselli. Entrambi erano stati già selezionati per la squadra nazionale assieme a Clemente Cappi.

Alla fine dei lanci, solo Cappi segnò un volo valido, buono per il secondo posto, 189,473 km/h, velocità certamente non esaltante a un mese dai Campionati Mondiali. Vinse Renzo Grandesso, con il G.20, ma anche lui ben lontano dal “muro” dei 200 km/h: 191,480 km/h.

Il modello più interessante fu portato da Pier Luigi Gnesi, che insisteva nella Velocità. Fusoliera in stile Hell Razor, comando monoline con il primo sistema a torsione<sup>(5)</sup>. Non sappiamo come sia stato possibile, ma pare che: “Per riuscire a decollare ha dovuto aggiungere un altro cavo ed accontentarsi di 185,567 km/h”<sup>(3)</sup>. Terzo.

La Classe B avrebbe dovuto registrare il dominio dei milanesi, che gareggiavano con il nuovo motore Fox 29 Racing. Si affermarono, invece, i motori tradizionali, Dooling e McCoy. Antonio Giuponi, primo a 208,092 km/h con il McCoy 29, ribadì il valore della scuola veneziana, dopo la vittoria di Grandesso.

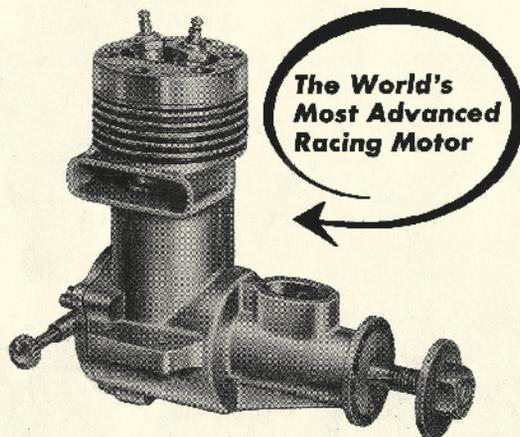
E non solo: Giuponi vinse anche la Classe C, 233,766 km/h, con il McCoy 60 (scelta prediletta del team veneziano) davanti ad Amato

Il foglio di istruzioni del Fox 29R contenuto in ogni scatola. Pur essendo un prodotto destinato a clienti esperti, le regole della correttezza commerciale

innate negli americani obbligavano a fornire le istruzioni, anche le più elementari. Soprattutto, contenevano tutti i possibili disclaimer.

# INSTRUCTION MANUAL FOX 29R

**WARNING: The Fox 29R is not recommended for beginners.**



The Fox 29R is a full race type motor designed for use with a pen bladder tank. It is especially suited to racing and contest combat.

Every effort has been made to make this motor as powerful and long lived as possible, however, it is well known that record breaking motors are the product of much loving attention in a variety of forms. We fully expect you to apply your pet hop-up operations, and if intelligently done, you may effect a performance improvement.

**HOWEVER, WE WANT IT CLEARLY UNDERSTOOD THAT WE MAKE NO GUARANTEE OF ANY SORT ON OUR RACING MOTORS.**

You have here an excellent start toward a record breaking engine. From here it is entirely dependent upon your skill, knowledge, and ability to get the most from it.

Some of the popular modifications are described below:

- 1—Enlarging the intake—not likely to do any good, as the hole in the crankshaft is smaller.
- 2—Fairing crank port and enlarging hole in crank—seems to help.
- 3—Smoothing—balancing or streamlining crank counterweight—can't see it makes much difference—can't hurt.
- 4—Polishing or streamlining rod—can't see that it makes any difference.

Prati, 230,769 km/h, Supertigre G.24. Ma in questa Classe le presenze più significative non risultano nelle classifiche parziali che sono state pubblicate. In una foto compare il cartellone con nomi e velocità del primo lancio Classe C. Leggiamo: Ricci (Lucca), Nocentini (Roma), Berselli (Bologna), Rossi e Rossi C. (Brescia). Nomi questi ultimi che segnarono l'inizio di una nuova era per la Velocità italiana, se pure, per questa volta, sottotono.

Anche la Classe D (reattori) aprì un capitolo nuovo. A completare il poker di vittorie del Nord-Est ci pensò Elio Zanin, macchinista ferroviario di Treviso, geniale costruttore di pulsogetti per modellismo. Si presentò con un modello asimmetrico in cui la fusoliera era ridotta a un tubicino con una grande testa per ospitare il serbatoio. Il timone orizzontale, solo sul lato interno, era fissato anche al propulsore. Struttura nuova e rivoluzionaria, ispirata a un disegno del cecoslovacco Husicka: il pulsogetto era collocato sul fianco esterno del tubo-fusoliera.

Zanin vinse a 226,415 km/h davanti a Franco Marcenaro, 223,603, che perse così per nemmeno 3 km/h la sua aureola di invincibilità tra i "tubisti". Terzo si piazzò Pier Luigi Gnesi, 218,181 km/h. In quinta posizione, l'instancabile Paolino Berselli che, "enfant prodige"<sup>(3)</sup> gareggiava in tutte e quattro le Classi ed era stato selezionato per la seconda volta nella squadra nazionale.

Nonostante le condizioni ambientali, i risultati furono buoni: "Non possiamo che rivolgere un sincero e vivissimo elogio ai veneziani: preparati, sportivi e corretti, hanno veramente fatto piazza pulita di tutti i primi posti, e si tratta di alta scuola"<sup>(1)</sup>.

## La "Coppa della Madonna"

Concluse le Ambrosiane nel segno della Serenissima, ci furono i lanci dei dieci finalisti

dell'Acrobazia per la "Coppa Madonnina". A leggere le cronache viene da pensare che ci siano state due gare. Fermi: "(Abbiamo) visto della bella acrobazia, con un netto miglioramento rispetto all'anno scorso"<sup>(1)</sup>.

Fialdini: "Perché si continuano a fare le gare di acrobazia? Sappiamo che, con l'attuale e incredibilmente facile regolamento formulato da persone affette da rimbecillimento senile tridimensionale (diagnosi formulata dal dr. prof. Marcenaro, specializzato in problemi aeromodellistici) ogni confronto si riduce ad una decisione inappellabile della Giuria di assegnare il premio a colui che le è più simpatico"<sup>(2)</sup>.

I pareri personali vanno comunque rispettati, anche quando sono sbagliati. In realtà, quell'anno venne utilizzato il nuovo programma Fai, che comprendeva figure più complesse e selettive.

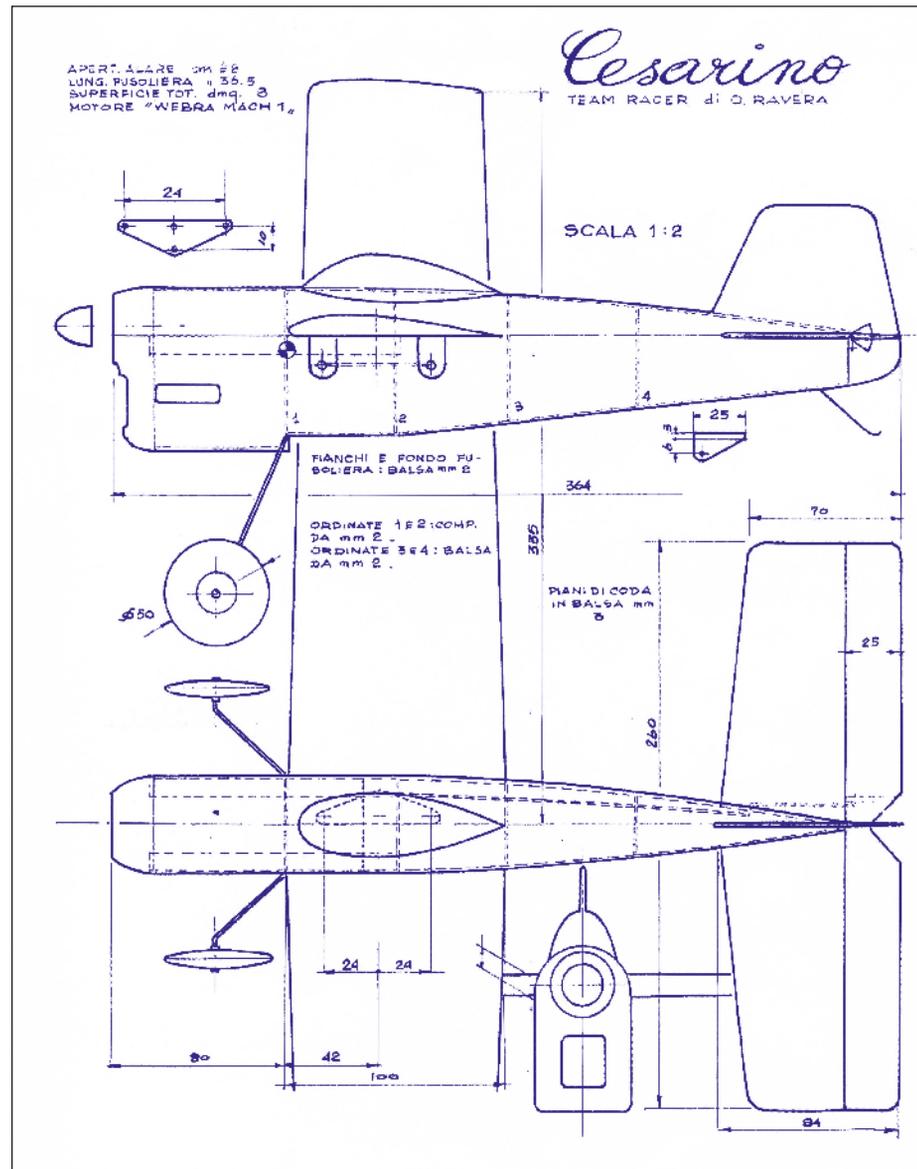
Ma non tutti se ne accorsero, né i cronisti e nemmeno qualche concorrente.

Pare che qualcuno avesse eseguito il vecchio programma perché non si era mai curato di leggere le comunicazioni sul tema: "Più d'uno ha dovuto improvvisare la "doppia rovesciata" dopo averla vista eseguire dai primi che avevano lanciato"<sup>(1)</sup>.

I primi classificati, tutti milanesi: "Si allenano fino alla noia e disputano parecchie gare. ... In conclusione non si tratta di superuomini, ma di aeromodellisti che si preparano"<sup>(1)</sup>.

Tra questi aeromodellisti che si allenavano, il più bravo fu Marco Contini, che: "Con una prova spettacolosa"<sup>(1)</sup> vinse la gara e la sfida in famiglia davanti al fratello Fabio: 902 a 873 punti. Sul podio andò anche Clemente Cappi, 29 punti (3,3%) in meno del secondo. Il quarto classificato, Antonio Mazza, si fermò a 742 punti.

Anche se in una gara parallela con un nome diverso, questa fu l'ultima volta in cui le Ambrosiane "storiche" ospitarono gli acrobatici.



"Cesarino", team racer di Giampiero Appiano e Oreste Ravera, campioni italiani Csi 1957 alle Ambrosiane. Il modello è estremamente semplice e

non appare pensato per ridurre le resistenze aerodinamiche: cavi esterni sotto l'ala, profilo piano convesso, carrello alto, ruote enormi.



Raccolta degli acrobatici di Marco e Fabio Contini. Il primo a sinistra in prima fila è “Piccola Liù” di Marco, campione italiano Csi 1957. Il terzo da sinistra in seconda fila è “Allegro Inferno” di Fabio, secondo nella stessa gara. Completano la raccolta “Re di Picche” (a destra in prima fila), “Lola Lola” (al centro in seconda fila) e il prototipo di Fabio, suo il numero Fai sull’ala, per fare esperienza con i flap e il Fox 35 (primo a sinistra in seconda fila).

Bisognò aspettare il 2009, in tutt’altra epoca aeromodellistica, per rivedere assieme Velocità, Acrobazia, Team Racing.

### **Tra Ambrosiane e Madonnina la vittoria va a Torino**

Il Team Racing segnò un ulteriore passo verso una regolamentazione razionale: equipaggi a due, pilota-meccanico, due eliminatorie e finale a tre equipaggi, classifica basata sulla finale con gli altri a seguire in base al tempo della migliore eliminataria.

Flaviano Fermi fece ancora di più di quanto era solito fare Nino Frachetti: organizzatore, direttore di gara, cronista (per *Il Giornale dell’Aeromodellista*) e pilota di Team Racing, con Carlo Bergamaschi quale meccanico. Aveva gareggiato anche in Acrobazia entrando tra i dieci finalisti e classificandosi sesto.

Nella prima batteria, Fermi-Bergamaschi se la videro con Mario Sabbadin- Giuseppe Telaroli e Fabio Contini-Marco Contini. Fermi riportò in cronaca anche la composizione delle altre due

batterie: Appiano-Ravera, Marco Contini-Fabio Contini, Conci-Di Bello nella seconda e Giovanni Borgato-Franco Amodio, Livio Berti-Antonio Mazza, Medaglia-Mantovani nella terza.

I concorrenti iniziavano a rappresentare gran parte dell’Italia, non solo Milano. Venivano da Venezia, Torino, Trento, Padova. Per la prima volta, fu presente a Milano Franco Amodio: allora, partì da Padova, dove abitava, assieme a Giovanni Borgato. Negli anni successivi, trasferitosi a Roma nel 1958, fu protagonista plurivittorioso della categoria quale meccanico di Piero Fontana.

Il Regolamento permetteva ai concorrenti di fare parte di più equipaggi. In tempi di non ancora esasperata specializzazione, la variante più comune era lo scambio tra pilota e meccanico. Sarà stato il caldo, sarà stata una preparazione sommaria, ma: “Anche in questa occasione si è vista la solita scena pietosa di tre modelli che si abbattono a vicenda; è mai possibile che in tutte le gare ci sia una batteria che finisce così?”<sup>(1)</sup>.

Due team racer di Marco e Fabio Contini, denominati "Tinny" e con poche differenze di struttura. Il modello di sinistra monta il Supertigre G.30, quello di destra l'Oliver Tiger Mk.3. Una finezza è il tubetto di alimentazione esterno con filtro. Con questa disposizione era agevole spegnere il motore al termine del periodo di riscaldamento.

In basso, primo piano del "Tinny" con motore G.30, elica Tornado e carrello ampio con ruote di grande diametro. Le piste, di solito, non erano così accidentate come si vede nella foto.



Il caldo e la chiara gerarchia dei valori in campo convinsero tutti a rinunciare di comune accordo alla seconda eliminataria. In finale si trovarono Fermi-Bergamaschi, Fabio Contini-Marco Contini, Appiano-Ravera.

Fu una bella finale, con risultati buoni per il periodo. Giampiero Appiano, pilota, e Oreste Ravera, meccanico, del Csi Torino, vinsero in 5'24" con il loro modello con motore Webra Mach 1, cavi esterni sotto l'ala, dal nome tutt'altro che grintoso di "Cesarino". In osservanza della moda progettuale, limitarono l'apertura alare a 680 mm con superficie di 6 dmq. Il timone orizzontale era enorme: 2 dmq, di cui 0,6 dmq erano la parte mobile, una proporzione da acrobatico. Evidentemente, sapevano da quale pista avrebbero dovuto decollare e dotarono il carrello di due grandi e pesanti ruote lenticolari da 50 mm.

Appiano-Ravera precedettero i Contini, 5'49", e Fermi-Bergamaschi 6'42". Il tiraggio era libero, per chi ne fosse stato capace.

In realtà: "I tre piloti erano tanto affaticati che,



praticamente, si sostenevano a vicenda e non avevano più la forza di «tirare»<sup>(1)</sup>. La vittoria andò all'equipaggio migliore, anche se questo fu l'unico exploit dei due torinesi. Ci furono premi per tutti, grazie alle sponsorizzazioni ottenute da aziende e negozi

che, oltre a questa generosità, erano meritoriamente presenti nell'aeromodellismo italiano: Aviomodelli, Fochimodels, Micromeccanica Saturno. Anche la Shell offrì dei premi. "Nessuno se n'è andato a mani vuote, e ciò fa sempre piacere"<sup>(1)</sup>.

#### Le classifiche

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, Pastor Angelicus, sabato 29 - domenica 30 giugno 1957

Velocità Classe A	km/h
1° Renzo Grandesso (Venezia)	191,489
2° Clemente Cappi (Csi Milano)	189,473
3° Pier Luigi Gnesi (Pisa)	185,567
4° Ezio D'Andolfo (Genova)	184,615
5° Romano Tampellini (Bologna)	181,818
6° Vittorio Vichi (Csi Genova)	157,854
7° Sergio Casassa (Csi Genova)	151,260
8° Giovanni Binasco (Csi Genova)	145,748
Velocità Classe B	
1° Antonio Giuponi (Venezia)	208,092
2° Carlo Bergamaschi (Csi Milano)	206,896
3° Clemente Cappi (Csi Milano)	202,247
4° Alberto Varriale (Genova)	197,802
5° Marco Contini (Csi Milano)	194,594
6° Ivo Malfatti (Csi Milano)	173,076
Velocità Classe C	
1° Antonio Giuponi (Venezia)	233,766
2° Amato Prati (Bologna)	230,769
3° Mario Sabbadin (Venezia)	225,000
4° Antonio Podda (Genova)	216,867
5° Franco Grandesso (Venezia)	216,867
6° Giorgio Campagna (Csi Genova)	213,017
7° Carlo Saudella (Csi Milano)	203,389
8° Franco Zottola (Csi Genova)	187,500
9° Nevico Beltrame (Pisa)	180,904
Velocità Classe D	
1° Elio Zanin (Treviso)	226,415
2° Franco Marcenaro (Genova)	223,602
3° Pier Luigi Gnesi (Pisa)	218,181
4° Nevico Beltrame - Carlo Conti (Pisa)	191,489
5° Paolo Berselli (Bologna)	187,500

##### Coppa Madonna Campionato Italiano Csi

Acrobazia	Punti
1° Marco Contini (Csi Milano)	902
2° Fabio Contini (Csi Milano)	873
3° Clemente Cappi (Csi Milano)	844
4° Antonio Mazza (Csi Milano)	742
5° Franco Ambiveri (Csi Milano)	717
6° Flaviano Fermi (Csi Milano) <sup>(6)</sup>	
7° Giovanni Spada (Csi Milano)	
8° Giuseppe Telaroli (Venezia)	
9° Antonio Bonaldi (Csi Milano)	
10° Alessandro Banderali (Csi Milano)	
11° Costanzo Moroni (Csi Milano)	
12° Elio Quargenta (Eolo Ivrea)	
13° Dino Sbragia (Lucca)	
14° Ivo Malfatti (Csi Milano)	
15° Pietro Toldo (Cmt Torino)	
16° Francesco Ughi (Cmt Torino)	
17° Franco Amodio (Gap Padova)	
18° Umberto Quargenta (Eolo Ivrea)	
19° Giampiero Appiano (Csi Torino)	
20° Giovanni Borgato (Gap Padova)	
Team Racing	Tempi
1° Giampiero Appiano - Oreste Ravera (Csi Torino)	5'24"
2° Fabio Contini - Marco Contini (Csi Milano)	5'49"
3° Flaviano Fermi - Carlo Bergamaschi (Csi Milano)	6'42"
4° Conci - Di Bello (Trento)	
5° Marco Contini - Fabio Contini (Csi Milano)	
6° Mario Sabbadin - Giuseppe Telaroli (Venezia)	
7° Egidio Medaglia - Mantovani (Varese)	

## Csi Milano fabbrica dei campioni

Del Csi (Centro Sportivo Italiano) a qualcuno non piaceva la mission, espressione allora sconosciuta, ma perfettamente calzante al tema: "Il Centro Sportivo Italiano è un'associazione che proponendosi all'interno la pratica cristiana dello sport, vuole esserne modello all'esterno, in un terreno dove è facile trascurare i sommi valori dello spirito, esaltare più del dovuto quelli del corpo e dimenticare i doveri essenziali verso Dio e la famiglia"<sup>(7)</sup>. Parole firmate da Papa Pio XII nel 1955. In realtà, nei ricordi di chi c'era, la componente educativa-missionaria del cattolicesimo militante non debordava dalla capacità di radunare giovani di qualità, offrire loro sedi di incontro, studio e attività, guidarli in uno sport di impegno e soddisfazione, accompagnarli in sicurezza alle gare, spesso lontane dalle loro case. Erano le caratteristiche migliori dello stare insieme per condividere, come usava una volta anche in Italia. Gli oratori parrocchiali di Milano città e dintorni fornirono la struttura logistico-organizzativa e il tessuto connettivo, morale e intellettuale. L'aeromodellismo interessò tanti ragazzi acculturati, che trovarono risposte nel Csi. Tra il 1953 e il 1956, i Corsi Allievi organizzati dal Csi Milano portarono 233 nuovi aeromodellisti a ottenere l'Attestato e la tessera Fai per disputare gare. E vincerle. Da quella leva di aeromodellisti del Csi Milano uscirono, tra i tanti, Carlo Bergamaschi, più volte Campione Italiano, pluriselezionato nella squadra

nazionale, vincitore di innumerevoli gare di volo libero, vincolato e di radiocomando in Italia e all'estero, fondatore della Olympic; Marco e Fabio Contini, che firmarono un decennio di vittorie nelle gare di volo vincolato; Luciano Compostella, sette volte Campione Europeo e 23 volte Campione Italiano Acrobazia; Roberto Pennisi, più volte Campione Italiano e unico italiano (con Andrea Rossi quale meccanico) Campione del Mondo Team Racing.

Gli inizi della Sezione Aeromodellistica del Csi Milano, fondata nel 1946 dall'ingegnere Gianluigi Della Torre, furono difficili nel caos organizzativo generale delle attività aeronautiche in Italia.

Nel 1948 gli iscritti, dopo il piccolo boom iniziale, si ridussero a una trentina e la mancanza di spazi nella nuova sede del Csi, via S. Antonio 5, in centro a Milano<sup>(8)</sup>, bloccò temporaneamente i Corsi Allievi. Il Comitato Provinciale non concesse il finanziamento, seppure limitato, per spesare le trasferte degli aeromodellisti. Solo dopo qualche anno cessò l'ostracismo strisciante nei confronti degli aeromodellisti.

I dirigenti del Csi Milano, primo tra tutti Guglielmo Sineri, che ne fu presidente per parecchi anni, capirono ben presto che gli aeromodellisti erano persone diverse dagli altri sportivi delle discipline tradizionali, calcio, atletica, basket, pallavolo

Gli aeromodellisti erano quasi tutti di famiglia capiente



Sopra, la tessera del Csi nel 1960.

Sotto a sinistra, riunione di fine anno nella sede del Csi Augusta, via Villani 2 (piazza Leonardo da Vinci), Milano nel 1960. Roberto Pennisi, presidente, è in piedi al centro. Alla sua destra, don Giovanni Foi che nella parrocchia di via Villani seguiva le attività giovanili. A destra nella foto, Aldo Zana, segretario.

I soci del Csi Augusta alla riunione del 1960. In prima fila da sinistra, Giancarlo Guattari, Bruno Benedusi, Nunzio Pompele, Carlo Marrè, Davide Pattina. In seconda fila, il primo a sinistra è Marcello Musaio. In terza fila da sinistra, Franco Bugada, Italice Gozzo, Carlo d'Agostino.



Premiazione di una gara di Acrobazia nei dintorni di Milano, forse una "Coppa Città della Madonnina", prova di Campionato Italiano. Il ragionier Guglielmo Sineri,

dirigente del Csi Milano premia Luciano Compostella sotto gli occhi di Duilio Mantellassi. Dietro, con il golfino scuro e la camicia bianca, compare Lino Zanotti.

Nella foto in basso, nella stessa occasione, la premiazione di Fabio Contini (a sinistra) e Alessandro Banderali.



(l'aeromodellismo era ed è rimasto costoso), studenti alle superiori e all'università. Ed erano congenitamente rittosi, come è verificabile anche dopo 60 e passa anni.

Fu grande merito di Flaviano Fermi e degli altri dirigenti non solo mantenere l'aeromodellismo tra gli sport preminenti del Csi Milano, ma anche di svilupparlo a livello nazionale. Soprattutto, di essere riusciti a superare il dualismo, spesso antagonista, con l'Aero Club Milano.

Nel 1950, Gianluigi Della Torre, dirigente del Csi Milano, fu nominato delegato per l'aeromodellismo dell'Aero Club Milano. Fermi prese il suo posto al vertice degli aeromodellisti del Csi Milano.

La progressiva e tranquilla osmosi tra Csi e Aero Club Milano subì un brusco stop quando Della Torre, dimissionario per motivi personali, fu sostituito nel 1951 da Nino Frachetti, che: "Ha sempre mostrato una decisa avversione alla nostra organizzazione" come ebbe a scrivere Fermi in una delle sue precise relazioni annuali<sup>(9)</sup>.

L'obiettivo comune era comunque lo sviluppo dell'aeromodellismo milanese e lombardo. Vennero messe da parte le posizioni personali e le tre organizzazioni di Milano, Cam (fondato da Nino Frachetti), Aero Club e Csi, lavorarono assieme in una Grosse Koalition anche nell'organizzazione delle gare, compreso il Campionato Mondiale Velocità disputato nell'ambito delle Ambrosiane 1953.

Nel 1957, con il distacco di Nino Frachetti dall'attività organizzativa in Aero Club per motivi di salute, l'osmosi riprese e le persone del Csi passarono anche a coordinare l'attività dell'Aero Club. Fu una sovrapposizione/sostituzione dolce, orientata ai risultati e al vantaggio di tutti. Autentica rarità in Italia, anche allora.

La Sezione Aeromodellisti del Csi era stata trasformata nel 1954 in struttura di coordinamento tecnico e organizzativo dei Gruppi aeromodellistici. A Milano, il più numeroso e con i migliori risultati era l'Augusta, sede in via Villani 2, sfociante in piazza Leonardo da Vinci, Città Studi.

I Corsi Allievi si tennero presso i Gruppi e anche nella sede dell'Aero Club Milano. Gli istruttori erano del Csi. Nel 1955, i tesserati erano 128. Diventarono 138 nel

1956 in 12 Gruppi: Augusta 31, Ala 25, Gam Monza 18, Di.Po Vimercate 13, Gab Busto Arsizio 12, Primavera Magenta 8, Casati Arcore 7, Bicocca 6, Leone XIII 6, Melzese 6, Fopponino 3, Robur et Virtus Seveso 3<sup>(7)</sup>.

Nel bilancio, Fermi e poi Livio Broggi, riuscirono anche a trovare contributi per le spese di trasferta alle gare fuori Milano.

Gli associati al Csi Milano erano ormai in numero sufficiente a organizzare Campionati Provinciali in prove multiple, che diedero nuove opportunità di perfezionare le capacità di singoli e squadre in vista delle competizioni nazionali e delle selezioni per i campionati internazionali.

Nel 1956, i campionati provinciali (tre prove di Volo Libero a Bresso e tre di Acrobazia ad Arcore, Vimercate, Melzo) registrarono 214 presenze, di cui 33 in Acrobazia. L'anno successivo, le partecipazioni alle gare nazionali furono 116. Nel 1961, la prova di Milano del Campionato Provinciale Csi per il Team Racing registrò 32 concorrenti. Un record destinato a restare imbattuto per sempre nella categoria in Italia.



#### Note

- (1) *Il Giornale dell'Aeromodellista* anno II n. 25, 3 agosto 1957. Cronaca a firma Flaviano Fermi.
- (2) *Ali Nuove* anno VII n. 15, 1957. Cronaca a firma Dino Fialdini.
- (3) *Rassegna di Modellismo* anno II n. 14, agosto 1957. Cronaca a firma Dino Fialdini.
- (4) Cipputi è il personaggio creato nel 1976 da Francesco Tullio Altan per sublimare l'operaio metalmeccanico comunista duro e puro, sindacalizzato a prescindere, disincantato, onesto fino al paradosso con sé stesso e il lavoro, dotato di un'intelligenza acuta e dissacrante.
- (5) Il sistema monoline fu presentato dall'americano Victor Stanzel nel 1950 al Chicago Model Trade Show e, subito commercializzato in kit, incontrò un grande successo, soprattutto in Velocità. Il sistema di comando era basato sulla torsione del cavo. Nelle prime "manopole" la torsione era generata da un cursore che scorreva su di una guida con sagomatura elicoidale (come sui trapanini per i bambini). Sul modello, una vite senza fine collegata al cavo ingranava su di un ingranaggio solidale con la squadretta che, tramite il normale rinvio, agiva sul timone. Il sistema aveva ritardo e approssimazione impliciti, che richiedevano un pilotaggio molto più attento di quello normale con i due cavi.

- (6) I nomi dei classificati dal sesto posto in giù sono stati ritrovati nella relazione annuale 1957 della Sezione Aeromodellistica del Csi Milano. Se pure incompleti e senza indicazione dei punteggi, è sembrato giusto dare loro l'onore della citazione.
- (7) *Bollettino Informazioni del Comitato Provinciale di Milano del Centro Sportivo Italiano* anno V n. 3, 1 novembre 1956.
- (8) Se il nome della via è perfetto per l'indirizzo di una organizzazione della Curia, va ricordato che, subito dopo la fine della guerra, la zona, immediatamente a sud di Piazza del Duomo, era stata distrutta dai bombardamenti, che avevano spianato uno dei quartieri più malfamati di Milano, il Bottonuto. A pochi passi dalla sede del Csi, in via Bergamini, restava una delle case chiuse più note e frequentate di Milano.
- (9) *Csi Milano-Sezione Aeromodellismo: Cenni riassuntivi sull'attività svolta dalla fondazione (1946) a tutto il 1953. Relazione scritta da Flaviano Fermi.*

*Livio Broggi, infaticabile promoter dell'aeromodellismo milanese e del Csi Milano alla premiazione dell'Attività Regionale Lombarda 1964, storica anticipatrice di Usal e Fiam. Ivan Poloni sta per ricevere il premio di Campione Regionale Riproduzioni, 36 partecipanti nelle tre prove, 14 classificati. Sullo sfondo, i due segretari di quell'anno: Mario Pagani, in centro con la coppa, e Aldo Zana, a sinistra.*

1958

## Oggi si vola in aeroporto

“AAA Aeromodellisti Milanesi cercano sito per Giornate Ambrosiane. Astenersi campi di calcio e piazze cittadine. Rivolgersi Aero Club, via Ugo Foscolo 3”. Sarebbe stato utile mettere un’inserzione così nella Piccola Pubblicità del *Corriere della Sera*.

Le Ambrosiane erano in calendario il 26 e 27 aprile per Velocità, Acrobazia, Team Racing. Ma dove in Milano? Una sede quale il Pastor Angelicus dell’anno prima non era più proponibile. Anche perché la quasi certezza della pioggia nell’aprile lombardo avrebbe fatto della pista in terra un anello di fango buono per una

ciclocampestre, non per il decollo degli aeromodelli.

Si trovò, con instancabile fatica, la soluzione: l’Aeroporto di Linate. E senza intralciare o interrompere il traffico degli aerei, allora limitato a poche decine di movimenti al giorno. L’aeroporto era destinato a chiudere per il completo rifacimento, ma la Sea (Società Esercizi Aeroportuali) che lo gestiva, assieme a quello della Malpensa, non riuscì ad avviare i lavori fino al 19 aprile 1958 tra le infinite lotte con i ministeri romani, le azioni di disturbo di potentati economici e politici lombardi e

Lo stato dei lavori per il nuovo Aeroporto di Milano Linate documentato nella foto scattata proprio alla vigilia delle Ambrosiane 1958, che si disputarono sul piazzale davanti alla palazzina (allora, non si chiamava Terminal) visibile sulla destra. La vecchia pista è ancora parzialmente utilizzabile. Alcuni aerei da turismo sono parcheggiati davanti al piccolo hangar dell’Aero Club, al centro della foto.





Negli anni Cinquanta, questo era l'Aeroporto di Linate. Dalla palazzina arrivi e partenze si accedeva al piazzale coperto, inclinato. L'aereo è un DC3 della Lai (Linee Aeree Italiane), compagnia che gestiva i collegamenti domestici.

l'incertezza dei finanziamenti<sup>(1)</sup>.

Se la sede delle Ambrosiane doveva essere l'Aeroporto di Linate era impossibile mantenere la data del week-end successivo alla probabile (ed effettiva) partenza dei lavori. Si ritardò al 18 e 19 ottobre, quando l'aeroporto era già chiuso e i lavori non avevano ancora interessato il piazzale davanti all'aerostazione. E fu sul piazzale che si disputò la gara. Difficile pensare a un luogo più nobile.

Fu un ottimo lavoro di squadra nei confronti della Sea e dell'Aeronautica Militare, che manteneva la proprietà degli aeroporti italiani e aveva una sua base logistica e operativa a Linate. La presenza consolidata dell'Aero Club Milano sul sedime di Linate<sup>(2)</sup> (gli aerei da turismo erano ancora presenti quando si disputarono le Ambrosiane) aiutò nell'ottenere il permesso. Il lavoro di lobbying venne coordinato da Livio Broggi, che dal Csi Milano era passato all'Aero Club quale delegato per l'aeromodellismo. Si impegnò al massimo per ottenere la sede, organizzare la gara e dirigerla.

La gara, nonostante il breve preavviso (l'autorizzazione arrivò all'Aero Club Milano il 10 ottobre), fu un successo. Non si erano mai visti 63 concorrenti tra Velocità (45) e Team Racing (18).

La data di autunno inoltrato, a chiusura della stagione agonistica, fu fortunata per via del tempo asciutto, soleggiato, con temperature autunnali gradevoli. Mancò il pubblico, ma era prevedibile visto che l'aeroporto era, allora come sempre, mal collegato alla città. A impedire l'arrivo del pubblico ci si mise anche lo sciopero del personale dell'Atm (Azienda Tramviaria Municipale, oggi Azienda Trasporti Milanesi), che bloccò tram e autobus.

### **I Rossi che vincono**

Nella Velocità si registrarono risultati di grande rilievo, che assegnarono ai vincitori delle Ambrosiane il titolo italiano della loro Serie. In Classe A (ormai rinominata "Prima Serie") vinse Ugo Rossi a 209 km/h, prima volta sopra i 200 km/h alle Ambrosiane e maggior velocità dell'anno. Secondo si classificò Cesare Rossi, 203 km/h, fratello maggiore di Ugo, avviando così quella che sarebbe diventata la sequenza abituale nelle gare italiane per un po' di anni a venire, in cui la sola variazione fu il nome del fratello vincitore.

Con le Ambrosiane il team Rossi suggellò una stagione eccezionale, al debutto nella Velocità dopo alcuni anni di presenze vittoriose nelle Riproduzioni in volo vincolato.



Sul grande piazzale, Marcello Taddei (a destra) aiuta Livio Berti nella messa in moto del suo Classe A. Berti si classificò sesto, 173 km/h. La vittoria, prima di una lunga serie, fu di Ugo Rossi, 209 km/h.

In Prima Serie il migliore dopo i Rossi fu il genovese Antonio Podda, 197 km/h. Tutti e tre usarono il Supertigre G.20, quello dei Rossi ampiamente modificato da loro. Renzo Grandesso, quarto con il Barbini B. 40, segnò 180 km/h, molto inferiore alla velocità di 191,489 km/h dell'anno prima.

Da notare l'assenza della squadra bolognese, sostenuta dalla Supertigre di Sorino Garofali. Iniziò così il lungo e alterno gioco delle sfide e delle assenze tra il team Rossi e quello di Garofali.

In Seconda Serie (la vecchia Classe B, motori 5 cc) la vittoria di Ugo Rossi stabilì un nuovo standard: 235 km/h fu la velocità più alta dell'anno, almeno 20 km/h migliore di quella che era stata la media della Serie nelle gare precedenti.

Cesare Rossi, 230 km/h, si prese il secondo posto. Tutti e due usarono il Supertigre G.21 sapientemente modificato.

Il risultato dei fratelli Rossi segnò la fine della competitività vincente del Dooling 29, motore utilizzato dagli altri sette classificati. Il migliore fu Mario Sabbadin di Venezia, terzo, 219 km/h. Senza i Rossi, in Terza Serie (10 cc), la vittoria andò a Renzo Grandesso, McCoy 60, 246 km/h.

Anche questa fu la velocità più elevata dell'anno, ma ancora inferiore al record di Guido Battistella, cinque anni prima.

I motori McCoy 60 occuparono i primi cinque posti: il meno veloce, 226 km/h, fu quello di Livio Berti del Csi Milano. Ma il migliore dei G.24, portato in gara dal genovese Ferruccio Giubilei, segnò 225 km/h. Anche in questa Serie, l'antica supremazia dei motori americani stava tramontando.

La Quarta Serie, reattori, consolidò il primato di altri due fratelli, Elio e Paolo Zanin, e dei loro pulsogetti autocostruiti. Elio vinse a 251 km/h davanti a Paolo, 238 km/h. Questa fu la Serie con più concorrenti, 13, di cui sette riuscirono a segnare un lancio valido. Un progresso enorme dalle prime Ambrosiane nelle quali era presente il solo Franco Marcenaro.

La rapidità degli aeromodellisti nel passare al motore vincente venne confermata da altri quattro classificati, tutti con il pulsogetto Zanin. Solo Livio Berti riuscì a classificarsi settimo e ultimo con il Dynajet a un dignitoso 205 km/h. Vista la giornata positiva, domenica 19 ottobre, Ugo Rossi tentò di stabilire il nuovo primato mondiale della Seconda Serie. Questa del tentativo di record era una tradizione delle Ambrosiane, conclusi i lanci di gara. Aveva avuto esito positivo solamente una volta: Amato Prati in Classe A nel 1954.

Anche questa volta non andò bene: dopo una diecina di giri, i cavi si spezzarono e il modello, partito per la tangente, andò a distruggersi contro uno dei pali della rete a protezione della postazione della Giuria<sup>(3)</sup>. Va ricordato che per i tentativi di record era possibile utilizzare cavi più sottili di quelli obbligatori in gara. Il rischio di rotture per superamento della resistenza intrinseca dell'acciaio dei cavi era quindi molto elevato, tanto più al crescere della velocità dei modelli.

Sulla gara, vennero avanzati dubbi in merito alla

correttezza del pilotaggio: “Parlare ancora, dopo quasi dieci anni da che è in uso il pilone, della regolarità del pilotaggio alla forcella, può sembrare banale, ma purtroppo assistiamo in tutte le gare a numerose squalifiche motivate dal fatto che il pilota “tira” il modello anche dopo avere posto la mano nella forcella”<sup>(4)</sup>.

Il guadagno di velocità così ottenuto compensava largamente il rischio dell’eventuale squalifica tanto più che con tre lanci a disposizione si poteva gestire la tattica di gara. Inoltre, non esistevano parametri oggettivi di valutazione del “tiro”, la forcella del pilone non aveva ancora gli incastri per la manopola, la Giuria di solito lasciava la gara in mano ai cronometristi ufficiali della Federazione, che non potevano anche essere esperti di aeromodellismo.

Questi cronometristi: “Hanno lo svantaggio di ritenersi più o meno infallibili ed insindacabili, contribuendo a peggiorare le cose”<sup>(5)</sup>.

### Due non valgono quattro

La gara di Team Racing raccolse 18 equipaggi, anche se gli aeromodellisti furono meno dei 36 canonici: allora era possibile iscriversi in più equipaggi. La variazione più comune era l’alternanza di pilota e meccanico, ma ci fu anche chi, come Renzo Agazzi, partecipò con due meccanici diversi: Adriano Losi e Venturini. Livio Broggi, direttore di gara (oltre che responsabile dell’organizzazione e factotum), non si risparmiò nel gridare a tutti che il tiraggio era proibito e che la quota di volo doveva essere rispettata: tra due e tre metri, più in alto solo durante i sorpassi.

La decisione sul tiraggio contraddiceva il Regolamento Internazionale Fai con il quale erano stati disputati i Campionati Mondiali a Bruxelles dal 5 al 7 settembre. Il Regolamento, con ambiguità badogliana, permetteva il tiraggio purché non danneggiasse gli altri concorrenti. Ovviamente, una simile improvvida stesura



venne interpretata da tutti come libertà piena e assoluta di tiraggio.

La facoltà di tiraggio spiega i tempi eccezionali (per l’epoca) segnati ai Mondiali in batteria da tre dei quattro finalisti: Gibbs-Edmonds, Gran Bretagna, 5’06”, Fabio Contini-Marcello Taddei (Italia) 5’01”, Stouff-Bernard (Belgio) 5’08”. Il quarto finalista, Azor-Kuhn (Ungheria), si qualificò con un normale 5’33”, quinto tempo, ma il regolamento prescriveva di concludere due batterie per accedere alla finale e gli spagnoli De La Plaza-Battlo, 5’09”, furono esclusi in quanto senza tempo nell’altra batteria.

Mentre italiani, belgi, ungheresi si limitarono al tiraggio, gli inglesi volarono sempre scandalosamente fuori quota a 6-7 metri, anche in finale. Riuscirono a vincere con il tempo superlativo di 4’58 e non vennero squalificati perché il commissario a loro addetto era Guglielmo Barthel, capo-squadra italiano: “Nella mia posizione mi sono trovato nell’impossibilità di far squalificare Gibbs ... perché la mia squalifica sarebbe stata senz’altro giudicata interessata”<sup>(5)</sup>.

Contini-Taddei, volando a quota regolamentare, finirono secondi in 5’07”. Fu una vittoria scippata per colpa dell’imperdonabile pavidità

Marcello Taddei al riscaldamento del suo “Jolly”, motore Oliver, pilotato da Fabio Contini. L’equipaggio arrivò terzo nella finale per la quale si erano qualificati anche a compiti invertiti: Taddei pilota e Contini meccanico.

Elio Zanin (a destra) posa con il suo pulsogetto. Vinse le Ambrosiane alla velocità di 251 km/h, migliorando di 25 km/h rispetto all'edizione precedente.



di Barthel.

Interessante ricordare che il bilancio preventivo 1958 dell'Aero Club d'Italia prevedeva 1.200.000 lire per l'invio delle squadre ai vari Campionati Mondiali. In confronto, nel 1957 erano state stanziati 600.000 lire.

Che fossero anni buoni per l'aeromodellismo è confermato dallo stanziamento di 4.700.000 lire (52% del totale) per i premi di Attestato e i contributi ai corsi allievi. Erano previste anche 160.000 lire di contributi a fondo perduto (come nel 1957) alla stampa aeromodellistica. Il totale del bilancio 1958 per l'aeromodellismo ammontava a 9.000.000 lire. Era stato 5.500.000 lire l'anno precedente

Tornando alle Ambrosiane, è comprensibile che la cronaca di Fabio Contini su *Rassegna di Modellismo* insistesse sul tema delle squalifiche per tiraggio: "In Italia non vogliamo correre il rischio di aggiornarci troppo in fretta e, imperturbabili e comicamente severi, squalifichiamo senza indugi, l'uno dopo l'altro, chi solo pilota con il braccio un po' piegato"<sup>(4)</sup>. Comunque fu una bella gara e in finale entrarono i migliori equipaggi: Paolo Berselli-Franco Monti (Bologna) con 5'25", Ugo Rossi-Cesare Rossi (Brescia), Fabio Contini-Marcello Taddei. Questi ultimi, a compiti invertiti, si qualificarono anche quarti, ma non potendo operare contemporaneamente su due modelli, obbligarono a una finale a tre.

Vinsero Berselli-Monti in 5'32" con il Supertigre G.30, davanti ai Rossi, G.30, in 5'42". La

differenza la fecero i rifornimenti: più veloci quelli di Monti, "meno spigliati"<sup>(4)</sup> quelli di Cesare Rossi. Contini-Taddei non furono mai in gara con il loro ormai mitico "Jolly", motore Oliver, elica Power Prop 7x9: sbagliarono la carburazione dei primi giri (di norma, volavano per 38 giri a serbatoio).

Berselli-Monti con questo tempo vinsero anche il Campionato Italiano davanti a oltre 20 concorrenti, basato sulla velocità più alta.

Verso il fondo della classifica figurarono altri due fratelli: Duilio (pilota) e Valerio (meccanico) Mantellassi. La cronaca di *Ali Nuove* riporta che il loro modello spegneva ripetutamente il motore subito dopo il decollo: "Perché il meccanico si ostinava a far partire il motore con il "cicchetto", ma a serbatoio vuoto"<sup>(6)</sup>.

Si classificarono undicesimi in 8'06". In conclusione: "Il tempo è stato eccezionalmente clemente, regalando due bellissime giornate di sole all'avanzato ottobre lombardo. Quando uno si è fatto la sua filosofia, il maggior divertimento consiste nel ridere alle spalle di certe giurie"<sup>(4)</sup>.

In realtà, nella storia del Team Racing italiano e internazionale, la pratica di questa signorile filosofia venne ripetutamente disattesa.

#### Note

- (1) L'Aeroporto di Milano-Linate, intitolato a Enrico Forlanini, fu inaugurato il 21 ottobre 1937. Disponeva di una pista trasversale in cemento lunga 600 metri, poi allungata a 900 metri, in direzione sud est-nord ovest, che obbligava a decolli verso la città. In quegli anni, il tessuto urbano della parte est di Milano era quasi inesistente e quindi la pista restava molto lontana dalle abitazioni. L'aeroporto era contiguo all'Idroscalo, su cui si sarebbe dovuto svolgere il traffico passeggeri con gli idrovolanti. Nel 1938, il movimento passeggeri a Linate fu di 10.180 persone. Durante la guerra, l'aeroporto fu militarizzato e tale rimase fino al 1962 quando, con legge dello Stato, il sedime venne dato in proprietà alla Sea per usi esclusivamente civili. Il nuovo aeroporto con la pista di 2.600 metri in direzione sud-nord (350°) registrò il primo atterraggio la sera del 25 giugno 1960: un DC6B della Air Liban.

L'inaugurazione ufficiale avvenne il 25 settembre 1960. I lavori per la nuova aerostazione si conclusero con l'inaugurazione del 7 dicembre 1962.

- (2) La prova di Acrobazia delle Ambrosiane 1953 venne disputata proprio davanti alla palazzina dell'Aero Club all'Aeroporto di Linate.
- (3) Questa conclusione del tentativo di primato è stata pubblicata su *Ali Nuove* anno X n. 22, 15-30 novembre 1958, cronaca di Carlo d'Agostino. La cronaca di Sandro Schirru sul *Giornale dell'Aeromodellista* anno III

n. 42, novembre 1958, cita: "Il modello comunque finiva, quasi illeso, in una delle aiuole circostanti".

- (4) *Rassegna di Modellismo* anno III n. 27, novembre 1958. Cronaca di Fabio Contini.
- (5) *Il Giornale dell'Aeromodellista* anno III n. 40, settembre 1958. Articolo a firma rag. Guglielmo Barthel.
- (6) *Ali Nuove* anno X n. 22, 15-30 novembre 1958. Cronaca di Carlo d'Agostino.
- (7) *Rassegna di Modellismo* anno IV n. 31, marzo 1959
- (8) *Rassegna di Modellismo* anno III n.28, dicembre 1958.

### Le classifiche

#### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, Aeroporto di Linate, sabato 18 - domenica 19 ottobre 1958

Prima Serie	km/h
1° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	209
2° Cesare Rossi (Voluntas Brescia)	203
3° Antonio Podda (Genova)	197
4° Carlo Pezzi (Voluntas Brescia)	193
5° Renzo Grandesso (Venezia)	180
6° Livio Berti (Csi Milano)	173
7° Antonio Mazza (Csi Milano)	171
8° Antonio D'Andolfo (Csi Genova)	168
Seconda Serie	
1° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	235
2° Cesare Rossi (Voluntas Brescia)	230
3° Mario Sabbadin (Venezia)	219
4° Antonio Mazza (Csi Milano)	211
5° Franco Grandesso (Venezia)	209
6° Antonio Giuponi (Venezia)	208
7° Fabio Contini (Csi Milano)	208
8° Carlo Bergamaschi (Csi Milano)	205
9° Sergio Ninchi (Genova)	191
Terza Serie	
1° Renzo Grandesso (Venezia)	246
2° Paolo Berselli (Bologna)	240
3° Franco Grandesso (Venezia)	232
4° Mario Sabbadin (Venezia)	230
5° Livio Berti (Csi Milano)	226
6° Ferruccio Giubilei (Csi Genova)	225
7° Antonio Podda (Genova)	222
8° Alberto Variale (Csi Genova)	219
9° Carlo Saudella (Csi Milano)	203

Quarta Serie	km/h
1° Elio Zanin (Treviso)	251
2° Paolo Zanin (Treviso)	238
3° Antonio Podda (Genova)	227
4° Paolo Berselli (Bologna)	220
5° Angelo Dufour (Genova)	215
6° Giuseppe Telaroli (Venezia)	205
7° Livio Berti (Csi Milano)	205
Squadre	Punti
1° Csi Milano	25
2° Aero Club Venezia	27
3° Aero Club Genova (non completa)	26
4° Csi Genova (non completa)	27
Team Racing	Tempi
1° Paolo Berselli - Franco Monti (Bologna)	5'32"
2° Ugo Rossi - Cesare Rossi (Voluntas Brescia)	5'42"
3° Marcello Taddei - Fabio Contini (Csi Milano)	6'03"
4° Fabio Contini - Marcello Taddei (Csi Milano)	-
5° Guglielmo Bellasi - Carlo Bergamaschi (Csi Milano)	6'07"
6° Piero Lavazza - Oreste Ravera (Csi Torino)	6'27"
7° Cesare Rossi - Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	6'49"
8° Gavazzi - Vittorio Ferraresi (Csi Milano)	6'53"
9° Saccani - Bensi (Genova)	7'03"
10° Vittorio Ferraresi - Gavazzi (Csi Milano)	7'47"
11° Duilio Mantellassi - Valerio Mantellassi (Csi Milano)	8'06"
12° Mario Sabbadin - Antonio Giuponi (Venezia)	8'27"
13° Renzo Agazzi - Adriano Losi (Csi Milano)	8'27"
14° Renzo Agazzi - Venturini (Csi Milano)	9'05"

## Oliver Mk. 3 Supertigre G.30

Per tutti gli anni Cinquanta non ci furono dubbi: il motore per vincere nel Team Racing era l'Oliver Tiger Mk. 3. Prodotto nel 1951 da un artigiano inglese, già noto per il motore da 1,5 cc integrato con la trasmissione per il montaggio sugli automodelli, arrivò alla terza versione (Mk. 3) nel 1954 e poi non cambiò più. Era costoso, 5 sterline 12 scellini in versione standard: rivalutati, sarebbero 130 euro. In Italia, era venduto da Ettore Lombardi nel suo negozio di Milano, via Ripamonti 2, a 18.000 lire che, rivalutate e convertite in euro farebbero € 244.

Ulteriore dimostrazione che allora i motori speciali costavano molto meno di oggi, anche se in proporzione al reddito medio erano estremamente cari. Ci volevano due sterline in più per la versione "tuned" cioè elaborata da Mr. J.A. Oliver stesso. Si doveva ordinare direttamente al costruttore, all'indirizzo di Four Acres, Ringwood Road, Ferndown, Dorset, Inghilterra, con un'attesa di due o tre mesi perché la produzione era manuale, se pure con macchine utensili di precisione. Ogni esemplare veniva fatto girare al banco prima della consegna.

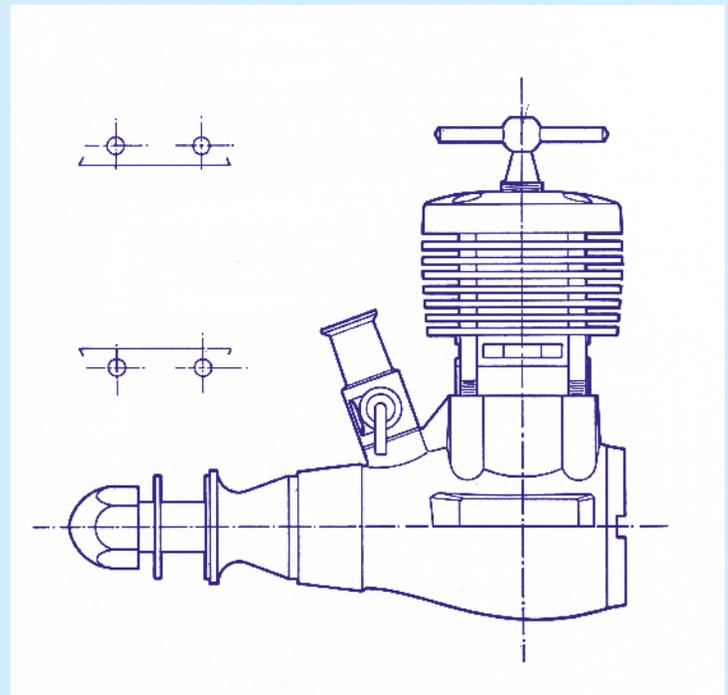
Il progetto era innovativo per i tempi. L'architettura a corsa lunga, rapporto 1,136 rispetto all'alesaggio, era

in anticipo sui tempi e venne ripresa dieci anni dopo nei motori prodotti espressamente per il Team Racing. Con un peso di 156 gr e una normale miscela commerciale erogava una potenza specifica di 124 CV/litro. Facile da avviare, l'Oliver raggiungeva 14.000 giri/min con la classica elica Tornado Plasticote 7x8". Montato su di un modello di quegli anni, poteva raggiungere velocità di 150 km/h, grazie al tiraggio libero. Queste prestazioni sono all'origine dei tempi attorno a cinque minuti sui 100 giri raggiunti all'apice dell'uso del motore, attorno al 1958.

Il perché lo spiegò Fabio Contini: "L'Oliver ha il merito di garantire due qualità importantissime: prima, un motore tecnicamente ineccepibile come realizzazione, seconda, un motore di cui tutti gli esemplari sono identici in quanto a rendimento. La certezza che l'acquirente ha, entrando in possesso di un Oliver, di avere un motore che lo mette nelle identiche condizioni di tutti gli altri e la sicurezza che il suo Oliver girerà come tutti gli altri Oliver sono i punti di forza della sua vendita in tutti i continenti"<sup>(7)</sup>.

Con una presunzione tutta britannica, la scatola di modesto cartone riciclato nella quale veniva spedito il motore, non conteneva istruzioni per l'uso, ma le due

*Oliver Tiger Mk.3. Prodotto nel 1954 da un artigiano inglese, già noto per i motori per gli automodelli al pilone, divenne il motore d'elezione per il Team Racing. Pesante 156 grammi, aveva un'architettura a corsa lunga, ottimizzata per il minor consumo al regime di 14.000 giri/min con l'elica Tornado Plasticote 7x8, meglio se della versione mozzo fine.*





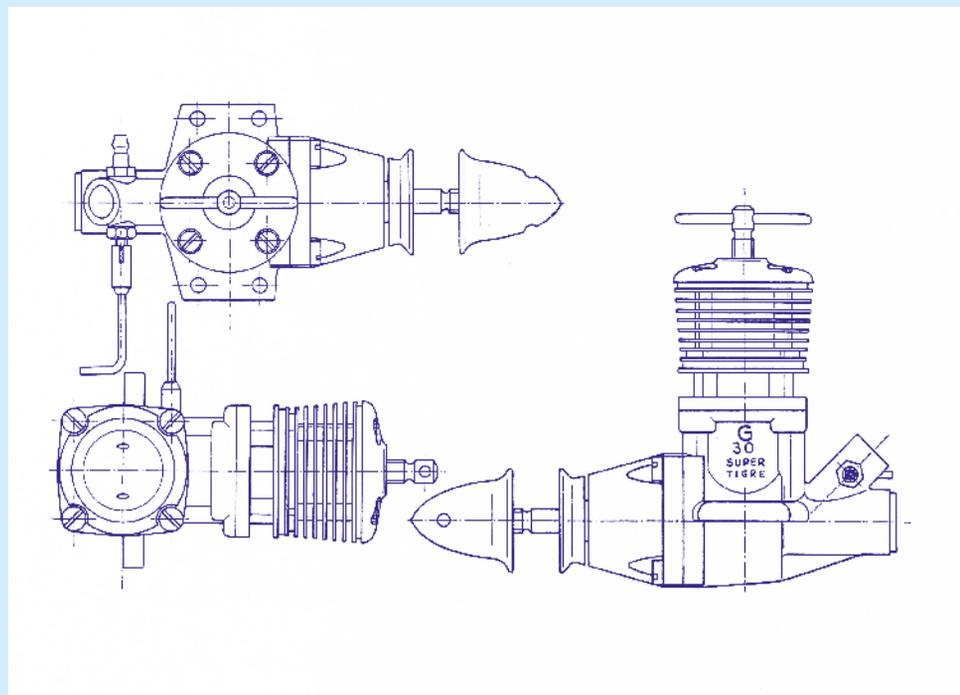
Annuncio del Supertigre G.30 nella pubblicità in quarta di copertina (la sola che permettesse inserzioni a colori) delle riviste specializzate 1958. Il regime di 18.000 giri/min, potenza 0,31 CV.

Il G.30 sopra la sua scatola originale, uguale per i motori Supertigre di piccola cilindrata. Ogni lato dei fianchi mostra il disegno di un tipo diverso di modello per dimostrare la versatilità d'uso.

In basso, il trittico del motore mette in evidenza l'aspirazione posteriore con rotativa e venturi inclinato. Il portasse, con due cuscinetti a sfere, era avvitato al carter.

pagine di Model Aircraft con la prova al banco. Le conclusioni erano iperbolicamente elogiative: "Il motore è ovviamente uno dei più efficienti finora prodotti. ... In termini di prestazioni operative, l'Oliver farà girare qualsiasi elica più veloce di ogni altro motore di uguale cilindrata e spingerà qualsiasi modello più lontano e più veloce con la stessa quantità di miscela. Risultati confermati dalle più recenti prestazioni dell'Oliver nelle gare di Team Racing" Nel 1958, i praticanti del Team Racing trovarono nel G.30 un'alternativa all'Oliver. Si trattava di un prodotto industriale made in Italy, progettato con la tradizionale intelligenza da Sorino Garofali e realizzato con grande cura, come tutti i motori Supertigre.

Il G.30 era un motore universale, non pensato espressamente per il Team Racing. Aveva due innovazioni, la valvola rotativa posteriore e l'architettura superquadra, con corsa 14 mm e alesaggio 15 mm. Girava a 16.000 giri/min con la Tornado 7x8", ma teneva bene anche la 7x9" o la 8x8" accorciata. Era critico nel consumo ed anche abbastanza pesante, 175 gr (19 gr più dell'Oliver), ma sopportava tutto e, se ben rodato, durava a lungo. Era necessario un buon rodaggio per via della durezza dei materiali. Lo raccomandò Fabio Contini. "A tutti consigliamo in ogni caso un rodaggio estremamente veloce, con eliche di bassissimo passo e carburando perfettamente al massimo. Questo consiglio è motivato dal fatto che un rodaggio lento, a causa della durezza dei materiali impiegati nella costruzione del G.30, non sortirebbe alcun effetto di assestamento delle parti rotanti o lo sortirebbe dopo un numero incredibile di ore"<sup>(8)</sup>.



# 1959 **Miracolo a Monluè**



Da non credere. I vincolatisti italiani non avevamo mai visto niente di simile. Neanche se l'erano sognato.

L'anemico sole novembrino aveva diluito la normale nebbia milanese quel tanto che bastava per mostrare tutta la nuova pista dell'Aero Club Milano per il volo vincolato: un anello di cemento largo 10 metri, da 15 a 25 metri di raggio. Una piazzuola centrale, sempre in cemento, di raggio 3 metri per il pilotaggio. Erba, inesistente vista la stagione, tra questa piazzuola e il bordo interno dell'anello.

Una rete metallica alta 5 metri tutto intorno all'anello. Su ogni palo era dipinta una striscia bianca per segnare l'altezza regolamentare di volo a 3 metri.

Un prato enorme per stendere i cavi in spazi delimitati da corde e personalizzati con il nome della squadra. Alla fine di questi box ancora tanto prato per parcheggiare le auto (chi le aveva).

Lo spazio per la direzione gara era tra la pista e il prato, separati da un piccolo canale con rive cementate, sorpassato da due ponti in

La pista per aeromodelli in volo vincolato circolare che l'Aero Club Milano fece costruire su di un terreno dell'Aeronautica Militare tra il viale

dell'Aviazione e l'argine del fiume Lambro, vicino allo storico insediamento di Monluè. Il sedime dell'Aeroporto di Linate era sul lato opposto del

viale. La foto è stata scattata alle Ambrosiane 1962. Da notare il pubblico numeroso, che ha lasciato le auto in parcheggio selvaggio sul

viale, peraltro di scarso traffico. Le aree vuote oltre il Lambro e verso il centro della città cambiarono profondamente per l'intensa urbanizzazione.



corrispondenza degli accessi alla pista attraverso la rete.

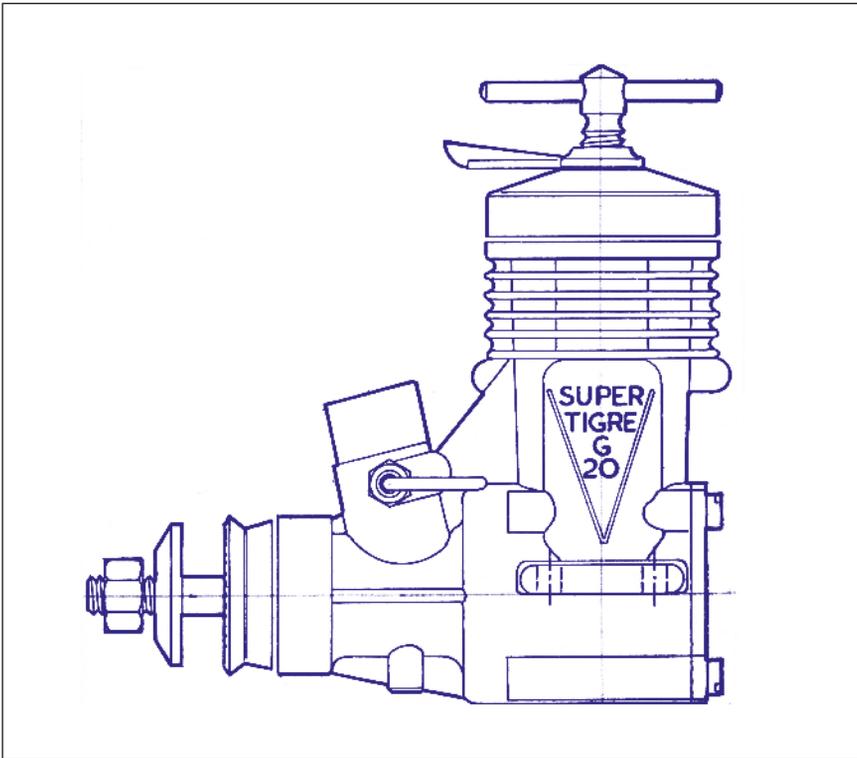
Gli organizzatori, guidati da Livio Broggi, avevano eretto un palo che sosteneva una coppia di altoparlanti e culminava nella bandiera tricolore. I tiranti di controventatura erano addobbati con bandierine a formare un gran pavese.

A inquadrare la pista, una leggera sopraelevazione lasciava spazio agli spettatori. Il lato est era delimitato da una strada, viale dell'Aviazione, che dal viale Forlanini, tra la città

e l'aerostazione di Linate, portava alla parte ovest dell'aeroporto, usata dall'Aeronautica Militare e dall'aviazione generale, e al piccolo e antico abitato di Monluè.

Era la prima pista in Italia per il volo vincolato e doveva essere l'inizio di un progetto che prevedeva altre due piste, di cui una in erba per l'acrobazia, tribunette per il pubblico e box coperti.

La cronaca di Flaviano Fermi iniziò così: "Ci spiace non avere udito l'oh! di meraviglia di coloro che vedevano la pista per la prima volta,



Il profilo del Supertigre G.20 diesel, motore che cancellò G.30 e Oliver dalle gare di Team Racing in Italia. Potente e affidabile, richiedeva estese modifiche per cavarne il meglio in gara.

poiché siamo giunti sul posto un'oretta dopo, ma per una giornata e mezza non abbiamo raccolto che commenti favorevoli"<sup>(1)</sup>.

Le origini e il merito dell'impianto rimangono ancora poco chiari. Chi c'era si limita all'ovvio: "La pista era pronta e noi aeromodellisti dovevamo solo usarla per gare e prove". Non è pensabile che un impianto di quell'impatto e visibilità potesse venir costruito a margine dei lavori per l'aeroporto di Linate. Si scrisse che era stato finanziato dall'Aero Club d'Italia, dall'Aero Club e dal Comune di Milano. L'Aeronautica Militare aveva ceduto il terreno in comodato d'uso all'Aero Club Milano: "per esclusivi usi aeromodellistici". La contemporaneità dei lavori di costruzione del nuovo aeroporto poteva aver facilitato la disponibilità di macchinari e mano d'opera oltre ad avere ridotto i costi.

Le Ambrosiane erano state messe in calendario il 4 e 5 ottobre, ma la pista non era ancora completa, in particolare nelle righe tracciate sul cemento per delimitare i cerchi di volo della varie Serie della Velocità e le piazzuole di rifornimento per il Team Racing. Il ritardo fu contenuto in un mese. Raccontarla nell'Italia del

XXI secolo sembra una favola, tanto più che si trattò di un'opera realizzata in collaborazione tra più enti pubblici, a esclusivo vantaggio di un'esigua minoranza di cittadini.

### **Grazie all'Aeronautica Militare**

Sacrosante le considerazioni di Flaviano Fermi: "Ciò che è stato fatto onora l'Aero Club Milano e l'aeromodellismo italiano, ma sappiamo che molto più verrà fatto. Il tutto con il valido appoggio dell'Aeronautica Militare, sempre generosa con gli aeromodellisti, perché vede in essi i continuatori della tradizione"<sup>(1)</sup>.

In realtà, null'altro venne costruito su quel terreno. L'Aero Club spese i costi vivi delle manutenzioni ordinarie (realizzate gratuitamente dagli aeromodellisti milanesi), la sostituzione della rete dopo una decina d'anni, un nuovo tracciamento delle varie righe circolari e trasversali.

L'Aeronautica Militare continuò per parecchi anni a fornire assistenza e servizi e garantì la presenza di un paio di specialisti fotografi. Quest'ultimo, per lo storico, divenne un problema insormontabile in quanto tutta la documentazione dell'aeromodellismo venne distrutta negli anni Novanta del secolo scorso nei traslochi dell'Aero Club Milano e nel clima ferocemente conflittuale tra soci piloti e soci aeromodellisti. Nulla venne salvato nel progressivo disfacimento della Prima Zona Aerea Territoriale dell'Aeronautica Militare. Il riconoscimento degli aeromodellisti quali continuatori della tradizione e cultura aeronautica in Italia era allora difendibile. In parecchi fecero il servizio militare in Aeronautica. Uno dei vincolatisti degli inizi, Giuseppe "Pino" Gottarelli, bolognese, divenne pilota da caccia e morì il 10 aprile 1959 precipitando in mare con il suo F84F. Con il passare dei decenni, questo riconoscimento, retaggio dell'anteguerra, insito

nella cultura revanscista e nazionalista dominante nell'Aeronautica Militare, si dimostrò sempre più ingiustificabile e le strade degli aeromodellisti e dei piloti presero direzioni divergenti.

### Una gran bella realtà con un piccolo difetto

Ma, a Milano, la pista per il volo vincolato era una realtà. Una gran bella realtà. Peccato che anche il Paradiso in Terra dei vincolatisti avesse un difettuccio: il piccolo canale che separava la pista dal prato dei box. Questo canale scaricava l'acqua del fosso perimetrale dell'aeroporto, subito oltre il viale dell'Aviazione, nel Lambro, fiume già allora ridotto a fogna a cielo aperto e con il vizio incontenibile di esondare.

Il Lambro scorreva subito a ovest della pista, contenuto da argini alti circa tre metri. Il piccolo canale era la sola apertura nell'argine verso la pista, un paio di metri più bassa del viale dell'Aviazione. E quando il Lambro si trovò a esondare utilizzò l'uscita privilegiata del piccolo canale e riempì pista e prato.

Negli anni, le esondazioni non furono molte, comunque sufficienti a rovinare il robusto fondo in cemento e portare all'impraticabilità dell'impianto nei primi anni Ottanta, dopo oltre 20 anni al servizio degli aeromodellisti milanesi. Sotto il sole pallido del pomeriggio di sabato 7 novembre iniziò il primo lancio della Velocità: i modelli iscritti erano 8 in Prima e Terza Serie, 10 in Seconda, 11 in Quarta. C'erano tutti i protagonisti dell'anno. Era l'ultima occasione per ritoccare le classifiche del Campionato Italiano dopo le due prove di Genova-Coppa Shell e Loreto-Coppa Celeste Patrona.

Non che ci fossero molti dubbi sui probabili vincitori delle Ambrosiane e del campionato, ma c'era un'increspatura nella copertura a tappeto di Ugo e Cesare Rossi: in Terza Serie, all'apertura delle Ambrosiane, la velocità più alta, che avrebbe comportato il titolo nazionale,



era di Paolo Berselli a 244,897 km/h, stabilita a Loreto in settembre, davanti a Ugo Rossi, 243,243 km/h.

Misurati i cavi sull'apposita tavola montata all'esterno della pista ed eliminata la prova di trazione grazie alla rete, si andò avanti con scioltezza e in tempi stretti. Freddo e umidità plafonarono le prestazioni in Prima Serie. In Seconda, Cesare Rossi segnò 233,602 km/h, migliore velocità della Serie.

Il freddo e la luce declinante limitarono le prestazioni in Terza Serie. I pulsogetti (Quarta Serie) iniziarono i lanci con il buio incombente. Furono voli spettacolari perché il tubo incandescente disegnava cerchi di fiamma sopra la pista e l'atterraggio sul pattino metallico creava cascate di scintille.

Ugo Rossi fermò i cronometri a 253,575 km/h, la velocità più alta registrata nelle dieci edizioni delle Ambrosiane, di poco inferiore alla sua prestazione a Loreto, 255,319 km/h. Renzo Grandesso, con il "tubo" Zanin, era vicino: 250,000 km/h. Queste rimasero le velocità più elevate dell'intera gara.

Restavano alcuni recuperi della Quarta Serie, ma il buio e il freddo convinsero tutti a rinviare

Parecchi numeri di *Rassegna di Modellismo* diretta da Flaviano Fermi dopo il trasferimento a Milano, circa due anni dopo l'apparizione a Roma, si distinsero per il disegno in copertina, scelta allora innovativa, e per l'inserito che presentava la tavola costruttiva di un aeromodello grandezza naturale.

al giorno dopo: appuntamento in pista alle 7.15 della domenica, subito dopo l'alba.

La giornata si concluse con l'appuntamento presso la sede del Csi Augusta, via Villani 2, in piazza Leonardo da Vinci per lo show di diapositive di gare scattate dai fratelli Contini. Un centinaio di scatti a colori realizzati con la loro Rolleiflex. Creata in anni di scarsa diffusione della fotografia a colori, è diventata una documentazione eccezionale.

Ancora più eccezionale è che Marco Contini abbia conservato per oltre mezzo secolo quelle diapositive, ancora nella robusta scatola di legno in cui erano state riposte la sera del 7 novembre 1959.

Anche se non tutte scattate alle Ambrosiane, le immagini hanno un tale valore documentale e storico da meritare la condivisione con i lettori di questo libro.

### La nebbia di una volta

In quegli anni, la nebbia era una costante dell'autunno e inverno milanese. La pista era in una delle sacche peggiori per il nebbione, quello che talvolta non lasciava nemmeno vedere dove si mettevano i piedi. La visibilità non superava 20 metri quando, alle 8.30, la direzione di gara, Livio Broggi assistito da Eraldo Padovano, chiamò i concorrenti per decidere cosa fare. “Durante la momentanea sospensione della gara, direttore e capi-squadra sono stati continuamente in contatto per studiare tutte le possibilità e pensare alle conseguenze di qualunque decisione si fosse presa, poiché se le condizioni non fossero migliorate, la gara sarebbe stata sospesa. Alla fine ciò che venne deciso lo fu di comune accordo. E di questo dobbiamo dare atto al direttore di gara, che è stato di una comprensione veramente encomiabile”<sup>(1)</sup>.

“Si decide che quando saranno visibili all'apposito commissario i pali con i segni della

quota di volo si eseguiranno i recuperi delle Velocità per poi passare al Team Racing. Dato il poco tempo che rimarrà a disposizione, i lanci della Velocità verranno ridotti da tre a due”<sup>(2)</sup>.

Alle 10.30 si riuscì a ricominciare sotto il tipico sole anemico dei giorni di nebbia nella Milano di una volta. Conclusi i recuperi, iniziò la prima eliminatória per i 19 equipaggi del Team Racing.

Scrivendo dei modelli, Carlo d'Agostino su *Ali Nuove* la mise sull'allegro-spiritoso: “Notato quello di Taddei divenuto biplano per l'aggiunta di una piccolissima superficie sotto l'ala, forse per restare nei limiti della superficie regolamentare”<sup>(2)</sup>.

A distanza, gli rispose Flaviano Fermi su *Rassegna di Modellismo*: “I membri della C.A. (*Commissione Aeromodellismo - ndr*) e della C.S.C. (*Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia - ndr*) lo sanno che nel regolamento italiano del team racing non esiste alcuna prescrizione riguardante la superficie dei modelli?”<sup>(1)</sup>. Era vero: si trattava di una imperdonabile omissione, frutto della poca attenzione dedicata alla documentazione statutaria dell'aeromodellismo. Non era la prima e non fu nemmeno l'ultima.

Tra i modelli più originali vi era quello di Giancarlo Guattari con Vittorio Ferraresi, definito “tutt'ala” mentre in realtà aveva un'ala a doppia freccia con fortissimo allungamento e timone orizzontale montato subito sopra il bordo d'uscita alare. Progetto e costruzione erano di Ferraresi, che si ritrovò con l'ala esterna in mano in una presa violenta dopo un atterraggio “velocissimo”<sup>(2)</sup> di Guattari.

La seconda eliminatória del Team Racing si disputò subito dopo la prima che: “Ha visto una cosa nuova: la squalifica della maggior parte degli equipaggi per eccesso di quota”<sup>(1)</sup>. Infatti, vennero nominati due commissari addetti proprio al controllo della quota di volo, verificabile grazie ai segni sui pali della rete.

## Livio Broggi

A Livio Broggi (Milano, 1 luglio 1928) si deve lo sviluppo dell'aeromodellismo a Milano dopo gli anni dell'immediato dopoguerra, quando la guida fu di Nino Frachetti e Flaviano Fermi.

Terminato il servizio militare in Aeronautica nel 1951, entrò al Csi Milano-Sezione Aeromodellismo. Fu maestro, mentore, riferimento, amico di un'intera generazione di aeromodellisti milanesi. Nel 1951, fondò il Gal (Gruppo Aeromodellistico Lateranense) con sede nella parrocchia vicina alla sua abitazione, a Milano. Il Gal si trasformò nella U.S. Augusta, poi Csi Augusta, con sede in via Villani 2 (piazza Leonardo da Vinci).

Continuando la sua attività in ambito Csi e Augusta, divenne Delegato per l'Aeromodellismo dell'Aero Club Milano nel 1958, prendendo il posto di Flaviano Fermi. Con lui Delegato, i rapporti con l'Aero Club, già buoni, divennero ottimi grazie anche al presidente Iginio Guagnellini, favorevole agli aeromodellisti. Realizzò la confluenza "dolce" del Csi nell'Aero Club e ottenne grandi risultati a vantaggio degli aeromodellisti: per i vincolatisti fece costruire la pista in cemento in località Monlué, a ovest dell'Aeroporto Forlanini. Continuò l'organizzazione delle grandi gare milanesi: Giornate Ambrosiane,

Coppa della Madonnina per il volo vincolato; Coppa Ostali e Coppa Rossi per il volo libero. Nel 1963, ricevette un diploma di benemerita dall'Aero Club Milano.

Nel 1964, con il matrimonio e il trasferimento vicino a Belluno per il suo lavoro alle Cartiere di Verona, lasciò Milano e l'aeromodellismo. Nel 2009, la Fiam gli consegnò il Premio Ottaviano Cerutti, che onora i grandi dell'aeromodellismo italiano.



Uno di questi commissari era Antonio Porcù, un gentiluomo di origini sarde, sempre generoso e disponibile a collaborare per far disputare le gare agli altri. Spesso era con lui Claudio Reverdy che, dopo una breve e intensa carriera agonistica nel Volo Libero, aveva preferito concentrarsi sugli aspetti organizzativi e gestionali dell'aeromodellismo.

“Diremmo che i commissari siano stati anche troppo generosi. Dobbiamo comunque ringraziare la giuria per il salutare provvedimento in attesa che ne vengano presi altri per moralizzare anche questa categoria, più assimilabile al lancio del martello alternato alla lotta libera che all'aeromodellismo. D'altra parte, fin che il regolamento è quello che è, i concorrenti avranno il diritto di sfruttarne a fondo le possibilità”<sup>(1)</sup>.

Le parole di Flaviano Fermi sintetizzano l'ingiustificata negatività verso questa categoria del volo vincolato, ultima arrivata, molto più

complessa da praticare e da giudicare della Velocità<sup>(3)</sup>.

Con la piena libertà di tiraggio (all'opposto di quanto si fece nell'edizione 1958) si registrarono tempi di valore mondiale: Fabio e Marco Contini si qualificarono per la finale in 4'42"3, tempo mai prima registrato in Italia.

Ugo e Cesare Rossi risposero con 4'50"2. Il terzo equipaggio in finale fu Renzo Agazzi-Adriano Losi, Csi Milano, 5'49"7. Rimase escluso Marcello Taddei, pilota Antonio Mazza: non aveva cambiato la biella al suo Oliver, che “strinse” e fece segnare 5'57"8.

### Niente pausa pranzo

I voli continuarono senza interruzione per il pranzo. E questo, in un'Italietta in cui tantissimi facevano fatica a mettere in fila pranzo e cena, suscitò la meraviglia dei cronisti: “Le persone momentaneamente libere da impegni venivano spedite al ristorante: come le abbiamo



La supremazia dei fratelli Ugo e Cesare Rossi nella Velocità in volo vincolato si confermò sulla nuova pista di Milano Monlué. Nelle Ambrosiane 1959, Cesare Rossi vinse la Classe A davanti a Ugo, che fu primo in Classe B, Classe C, Classe D. Con Ugo pilota e Cesare meccanico, i Rossi vinsero anche la gara di Team Racing, 5'01"7 dopo avere segnato 4'50"2 in batteria. Allora c'era libertà di tiraggio.

invidiate!"<sup>(1)</sup>. "L'ora di pranzo è prossima, ma sulla pista continuano ad alternarsi le batterie del team, così mentre i concorrenti non impegnati e gli addetti ai servizi (ed il sottoscritto) si avviano a pranzo, il Direttore di Gara ed i suoi collaboratori con "spirito di sacrificio" rimangono sul campo con panini, vino e ... ohibò! acqua (forse per i cronometristi)"<sup>(2)</sup>.

Nel secondo e ultimo lancio di Velocità, in Prima Serie, Cesare Rossi superò a 201,117 km/h il fratello Ugo, fermo a 200,000 km/h del sabato. Ugo Rossi si rifece in Seconda Serie vincendo a 233,766 km/h, pochissimo superiore a 233,602 km/h di Cesare, velocità segnata il sabato. Ugo Rossi faceva così suoi i Campionati Italiani di entrambe le Serie grazie a questa velocità alle Ambrosiane e a 219,512 km/h in Prima Serie a Loreto.

In Terza Serie, Ugo Rossi vinse a 246,575 km/h davanti a Paolo Berselli, 241,610 km/h. La velocità di Ugo era superiore a quella di Berselli a Loreto e gli valse il terzo titolo di Campione Italiano 1959.

In Quarta Serie, migliorarono Ezio D'Andolfo (Genova) ed Elio Zanin, entrambi a 244,897 km/h, ma non modificarono la classifica delle prime due posizioni. E tre vittorie su quattro per Ugo Rossi.

Mentre il sole stava declinando e con la strada di fianco alla pista piena di spettatori, entrarono nel gabbione i tre equipaggi finalisti per il momento conclusivo delle Ambrosiane: "Con comprensibile nervosismo i piloti e i meccanici si

preparano a partire per quella che sarà una delle più avvincenti finali cui abbiamo potuto assistere"<sup>(2)</sup>. "La finale era attesissima, tanto che, prima ancora che i concorrenti fossero chiamati in pista, tutti gli aeromodellisti si disponevano attorno alla rete per godersi lo spettacolo motoristico-atletico"<sup>(1)</sup>.

Al via decollarono per primi i Rossi, seguiti immediatamente dai Contini. Un po' in ritardo Agazzi-Losi. Ritardo che costrinse Agazzi a trovarsi "centrifugato" dai primi due: "Il Fabio e l'Ugo si avvinghiavano l'uno all'altro, facendosi reciprocamente da palo, e "tiravano" alla disperata. Ambedue i modelli camminavano attorno a 160 km/h, di cui non meno di 30 dovuti al "whipping": ambedue i piloti erano inclinati a non più di 45° sul terreno, mantenendosi in piedi per trazione e per centrifuga. I modelli procedevano a salti, rispettando come potevano la quota di volo e sorpassandosi a vicenda ogni mezzo giro"<sup>(1)</sup>.

Agazzi dovette abbandonare la lotta dopo avere rotto due eliche in altrettanti atterraggi. Anche Fabio Contini fece un atterraggio "duro" nel quale lasciò l'elica. Marco Contini la cambiò in tempo record, ma comunque si giocò la vittoria. E così Ugo Rossi ottenne la quarta vittoria delle Ambrosiane 1959. Il tempo fu ottimo, 5'01"7, mentre il cambio dell'elica obbligò i Contini a un lontano 5'39"6<sup>(4)</sup>.

L'eccezionalità della nuova pista e l'interessamento di Carlo d'Agostino, auto designato ed efficiente addetto stampa dell'Aero

**Le classifiche****Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane**

Milano, nuova pista Linate-Monluè  
sabato 7 - domenica 8 novembre 1959

<b>Prima Serie</b>		km/h
1° Cesare Rossi (Voluntas Brescia)		201,117
2° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)		200,000
3° Mario Sabbadin (Venezia)		187,500
4° Amato Prati (Bologna)		186,528
5° Banchemo-Bianchi (Genova)		164,383
6° Carlo Redaelli (Csi Milano)		153,864
<b>Seconda Serie</b>		
1° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)		233,766
2° Cesare Rossi (Voluntas Brescia)		223,602
3° Mario Sabbadin (Venezia)		210,526
4° Variale-Barbasio (Genova)		206,896
5° Gosio-Marcenaro (Csi Genova)		200,000
6° Renzo Grandesso (Venezia)		194,594
<b>Terza Serie</b>		
1° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)		246,575
2° Paolo Berselli (Bologna)		241,610
3° Mario Sabbadin (Venezia)		235,294
4° Renzo Grandesso (Venezia)		233,766
5° Antonio Podda (Genova)		227,848
6° Livio Berti (Ala Milano)		222,222

<b>Quarta Serie</b>		km/h
1° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)		253,521
2° Renzo Grandesso (Venezia)		250,000
3° Ezio D'Andolfo (Csi Genova)		244,897
4° Elio Zanin (Treviso)		244,897
<b>Squadre</b>		Punti
1° Voluntas Brescia		4
2° Aero Club Venezia		11
3° Aero Club Genova		13
<b>Team Racing</b>		Tempi
1° Ugo Rossi - Cesare Rossi (Voluntas Brescia)		5'01"7 (4'50"2)
2° Fabio Contini - Marco Contini (Ala Milano)		5'39"6 (4'42"2)
3° Renzo Agazzi - Adriano Losi (Csi Milano)		(5'49"7)
4° Antonio Mazza - Marcello Taddei (Ala Milano)		(5'57"8)
5° Duilio Mantellassi - Valerio Mantellassi (Csi Milano)		(6'30"7)
6° Luciano Compostella - Conti (Csi Milano)		(6'31"3)
7° Uccio Turlizzi - Carlo Signorini (Csi Milano)		
8° Sacchi - Stefano Mariani (Csi Milano)		
9° Fraschini - Livraghi (Csi Casalpusterlengo)		
Tra parentesi, il miglior tempo di batteria, se riportato dalle classifiche pubblicate		

Club Milano, portarono a un articolo breve sulla *Gazzetta dello Sport*<sup>(5)</sup>, dopo parecchi anni di oblio. Sotto il titolo, sintetico ma chiaro: “Stravincono i bresciani alle Ambrosiane”, poche righe di introduzione alle classifiche per citare che l’organizzazione era stata “ottima” e che in viale dell’Aviazione adesso c’era la nuova pista. La premiazione si tenne nella palazzina dell’Aero Club all’Aeroporto di Linate, ancora in piedi nonostante i lavori. Fu doveroso ringraziare il comandante Ezio Dell’Acqua, direttore dell’Aero Club Milano, che tanto si era speso per fare costruire la pista: “Quella pista, che da anni si attendeva, ora è una realtà e costituisce certo un esempio che tanti vorrebbero poter imitare”<sup>(1)</sup>.

**Note**

- (1) *Rassegna di Modellismo* anno IV n. 40, dicembre 1959. Cronaca di Flaviano Fermi.
- (2) *Ali Nuove* anno XII n. 1, 1-15 gennaio 1960. Cronaca di Carlo d’Agostino.
- (3) Il tiraggio era pratica comune anche in Velocità, così come il volo alto. Condizioni che influivano pesantemente sulla velocità cronometrata. Anche in Velocità ci vollero molti anni per regolamentare le modalità di volo e sanzionare il pilotaggio scorretto.
- (4) Mentre il tempo dei Contini è corretto, le classifiche pubblicate su *Ali Nuove*, *La Gazzetta dello Sport* e *Rassegna di Modellismo* riportano 5’29”3 per i Rossi. Si tratta di un evidente errore perché la velocità è indicata da tutti in 119,322 km/h. È inoltre impossibile che il cambio dell’elica abbia causato un ritardo di soli 10” ai Contini rispetto ai Rossi, dato che i modelli si equivalevano in velocità e numero di sorpassi.
- (5) *La Gazzetta dello Sport*, venerdì 13 novembre 1959 pag. 6.

## I Rossi dell'oratorio



Sopra, Giovanni Rossi (nato nel 1906) nella sua funzione di caposquadra-cronometrista dei figli, iscritti alla gare come *Voluntas Brescia*.

A destra: Cesare Rossi, fratello maggiore (1935-2015), progettista e preparatore dei motori oltre che ottimo pilota. Abbandonate le gare, si focalizzò alla costruzione di motori, che continua nella Novarossi.

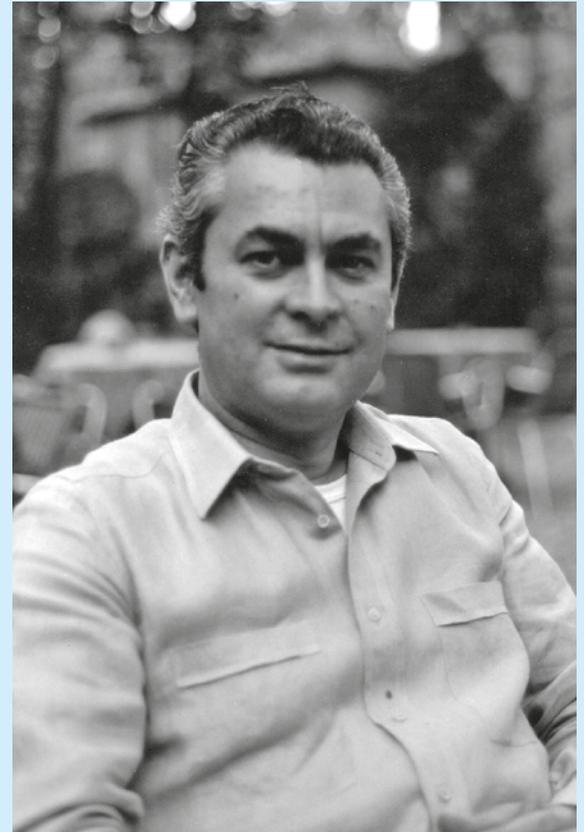
Cesare Rossi (13 dicembre 1935 - 2 agosto 2015) e Ugo, nato nel 1940, erano figli di un orologiaio, Giovanni (nato nel 1906), da cui avevano ereditato la passione dei lavori di precisione sulle macchine utensili. Aiutavano il padre nel retrobottega del negozio di via Pace 13, Brescia, nel riparare orologi e strumenti di misura per la OM e altre fabbriche bresciane. In via Pace c'era un oratorio, al cui interno si tenevano corsi di aeromodellismo: ulteriore conferma che è proprio alla struttura ecclesiale degli oratori che si deve la diffusione dell'aeromodellismo in Italia fino a raggiungere livelli quantitativi e qualitativi impensabili ai tempi della vecchia Runa e mai più eguagliati.

Prima Cesare, poi Ugo divennero aeromodellisti in quell'oratorio, nell'ambito di un gruppo che comprendeva, tra gli altri, Pezzi e Stevanato, creando così una "scuola" bresciana dopo quelle veneziana, milanese, bolognese e toscana.

I Rossi si distinsero da subito per la capacità di modificare ed elaborare i motori partendo dalle basi Supertigre.

All'inizio, ci fu una forma di collaborazione con Sorino Garofali, che venne a cessare proporzionalmente alla profondità e ampiezza delle modifiche fino alla produzione dei primi motori con il marchio Rossi, in aperta concorrenza.

Il negozio di via Pace si ampliò, negli anni, alla vendita di articoli per modellismo, sotto l'insegna Model Brixia. Il negozio mise in vendita le candele glow-plug Vulcan, prodotte dai Rossi come i pulsogetti con la stessa marca. Restò aperto fino a quando iniziò la produzione industriale dei motori Rossi. Motori progettati da



Cesare, che già era la mente delle modifiche ai motori Supertigre e della loro messa a punto e carburazione in gara. Dal 1984, i motori sono conosciuti e apprezzati nel mondo, in particolare per gli automodelli radiocomandati, con il marchio Novarossi.

Nel 1978, Cesare Rossi era stato insignito del titolo di Cavaliere del Lavoro.

Publicità dei prodotti modellistici Rossi, candele e pulsogetti Vulcan, antecedente la produzione dei motori, iniziata nel 1965. All'indirizzo di via Pace 13, Brescia si trovava il negozio di orologiaio del padre Giovanni, che venne successivamente ampliato per la vendita di materiale modellistico.

**Candela** vincitrice dei Camp. del Mondo '60 — in quattro tipi (nuovo tipo VR 1 super calda) per tutti i motori — prodotte e usate dai fratelli Rossi di Brescia. Prezzo ribassato a **L. 350 l'una.**

**Fusioni** lucidate e trattate per 2,5 cc. **L. 500**, per 5 cc. **Li-re 800** e per 10 cc. **L. 1.000.**

**Ogive** per 2,5 cc. **L. 600** e per 5 cc. **L. 900.**

**G.20 V 1960** rielaborati per gare di velocità, collaudati e semirodati **L. 12.000 - G. 21 V 1960 L. 15.000.**

**Pulsogetti VULCAN jet** - diam. 73 mm., lungh. 62 cm., peso 420 gr., spinta 3 kg. circa - ultime prove 302 kmh. - **L. 18.000**

**ROSSI**  
**Via Pace, 13 - Tel. 52.513 - Brescia**

Tutti gli articoli sono in vendita esclusivamente nei migliori negozi specializzati. - Sconti per i Rivenditori.



*Gruppo di famiglia in inverno con amici, tutti bresciani, fine anni Cinquanta. Cesare e Ugo Rossi sono ai lati del padre Giovanni. Le tute indossate dai due fratelli erano confezionate in casa dalla madre.*



*Campionati del Mondo 1960 a Budapest, quando Ugo Rossi vinse con un pilotaggio memorabile portando i cavi sulla spalla e battendo i velocisti Usa, favoriti. Nel gruppo, inquadrato dagli alferi in tuta si nota Cesare Rossi, al centro, abbracciato da Sorino Garofali (a sinistra). Guglielmo Barthel, caposquadra è a destra. Dietro, compagno Fabio e Marco Contini.*

1960

## Naufragio nelle critiche

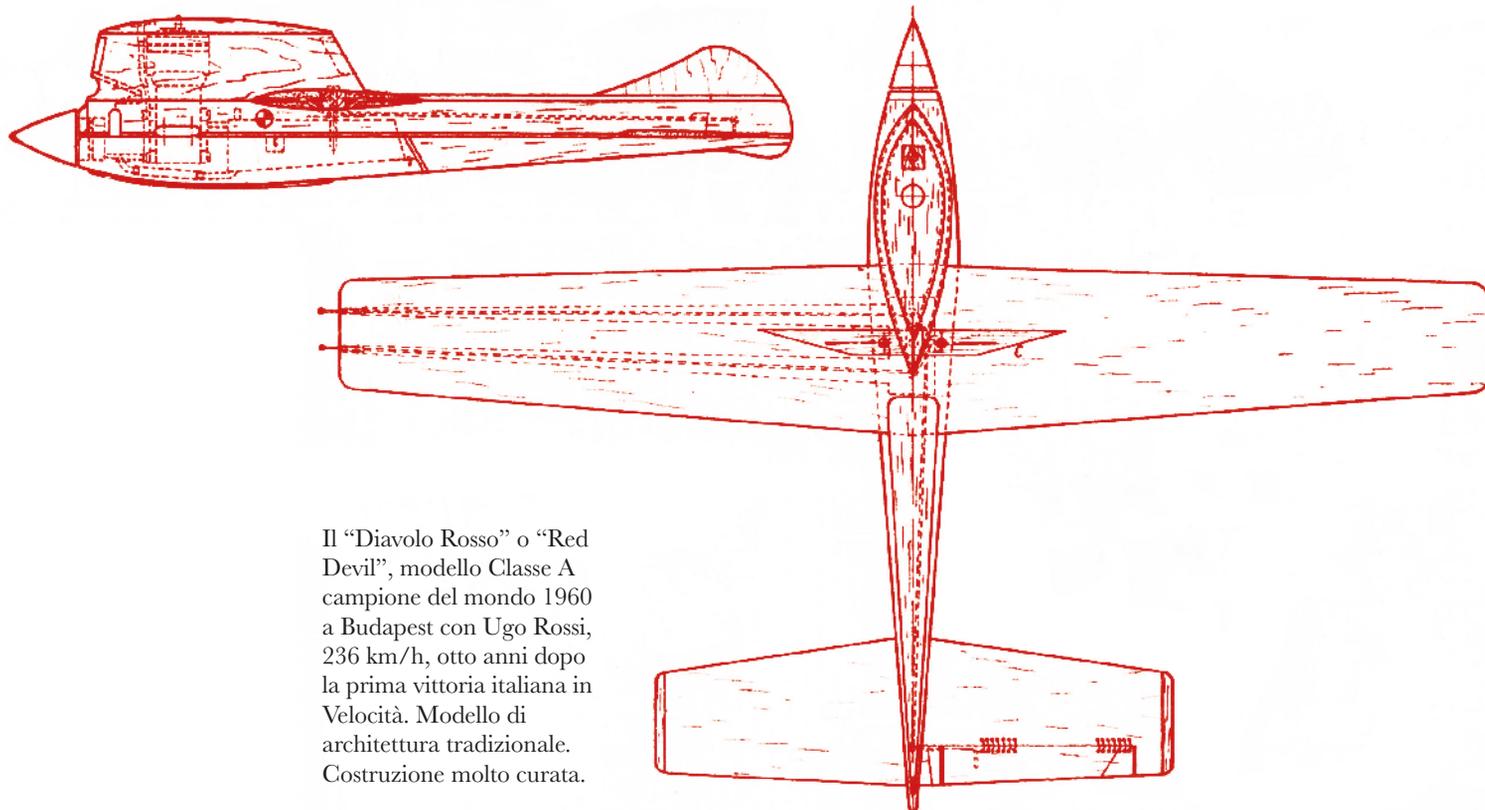
Con il tempo era andata bene per due anni. L'Aero Club Milano fece iscrivere in calendario le Ambrosiane 1960 in chiusura di stagione: ottobre.

La saggezza antica recita: "Ottobre è bello, ma tieni pronto l'ombrello". Infatti, le Ambrosiane non furono bacciate dal sole. Anzi, al tempo, brutto ma sopportabile, del primo pomeriggio del sabato seguirono una serata e una notte di pioggia violenta, che continuò per tutta la domenica. Sulla pista, l'anello d'erba tra il cerchio di pilotaggio e quello esterno era ancora troppo compatto per assorbire così tanta acqua e tutta la pista si trasformò in una grande

pozzanghera<sup>(1)</sup>. E meno male che il Lambro non decise di esondare.

Con 51 modelli iscritti, si riuscì a completare solamente il primo lancio della Prima e Seconda Serie di Velocità, nel primo pomeriggio di sabato. Il risultato fu in linea con quanto si poteva prevedere: in Prima Serie la velocità più alta fu di Ugo Rossi, fresco Campione del Mondo Velocità in Ungheria a 236 km/h<sup>(2)</sup>. Con il "Devil", il modello vincitore ai Mondiali, segnò 216 km/h, velocità che gli valse la vittoria alle Ambrosiane.

Il Team Rossi, in cui venne cooptato Oscar Stevanato, pilota anche del Team Racer di



Il "Diavolo Rosso" o "Red Devil", modello Classe A campione del mondo 1960 a Budapest con Ugo Rossi, 236 km/h, otto anni dopo la prima vittoria italiana in Velocità. Modello di architettura tradizionale. Costruzione molto curata.

famiglia, conquistò i primi tre posti, tutti sopra 200 km/h. Il migliore degli “altri” fu Amato Prati, 197 km/h. Fu un peccato non riuscire a concludere la gara perché, al termine del solo primo lancio, ci furono nove classificati, da Genova, Loreto, Venezia e Milano.

In Seconda Serie, Ugo Rossi si “fermò” a 227 km/h. Cesare Rossi fu secondo, 215 km/h.

E fu tutto per la gara. La mattina della domenica, fu giocoforza convenire, direzione di gara e concorrenti, che non si poteva utilizzare la pista. Tutti a casa.

Non risulta su nessuna cronaca pubblicata, ma solo nella relazione di fine anno dell’attività aeromodellistica dell’Aero Club Milano, il volo di Ugo Rossi con il pulsogetto di sua costruzione a 301 km/h, record mondiale uguagliato. Volo che dovrebbe essere avvenuto il sabato delle Ambrosiane.

C’è un po’ di confusione su questo volo: Cesare Rossi confermò che avvenne alle Ambrosiane, ma a una velocità attorno a 305 km/h.

*Modellistica* (n. 60, ottobre-novembre 1960 pubblicato a gennaio 1961) presentò uno schizzo del modello citando la velocità di 302,527 km/h. Tutte le fonti sono concordi nell’affermare che il primato non venne omologato perché non superava di almeno 2 km/h, come previsto dalle regole Fai, quello esistente del russo Ivanikov, 301 km/h.

Il pulsogetto era il prototipo di quello che venne messo in vendita l’anno successivo: marca Vulcan (come le candele prodotte dai Rossi), spinta 3,5 kg con diametro 73 mm e peso 420 grammi. Costava 18.000 lire.

Il marchio Vulcan, secondo i ricordi di Cesare Rossi, derivava da una esibizione tenuta anni prima in piazza della Vittoria (la principale nel centro di Brescia) in cui fecero volare un pulsogetto, così rumoroso e fumante da meritarsi il nome.

Il Campionato Italiano si chiuse con l’en-plein di

Ugo Rossi, primo in tutte e quattro le Serie della Velocità e nel Team Racing con Oscar Stevanato.

### La critica a prescindere

Ci fu uno sgradevole commento nella pagina delle cronache su *Rassegna di Modellismo*, di cui era direttore Flaviano Fermi. Vale la pena di ripubblicarlo, a dimostrazione di come la litigiosità e la critica, talvolta giustificata, spesso gratuita, ogni tanto anche malevola, fossero (e sono) una irrefrenabile componente degli aeromodellisti italiani<sup>(3)</sup>.

Titolo: “Naufragio delle Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane: Tutto è salvo tranne l’onore”.

Testo: “Dai tempi gloriosi delle Ambrosiane in piazzale Giulio Cesare (gara internazionale con limiti di ammissione per i partecipanti) il cammino della vecchia e nobile gara milanese è andato smarrendosi in regioni sempre più distanti dalla serietà e dalla dignità.

In questi ultimi anni il viale della gloria si è anzi tramutato in un paludoso sentiero, sempre più difficile da percorrere, e quest’anno si è definitivamente insabbiato: gara sospesa dopo il primo lancio a causa della pioggia, annullate le velocità fino a quel momento ottenute. Peggio di così non poteva andare.

Proprio come un nobile decaduto, il Concorso Internazionale che conobbe i fasti del Campionato del Mondo si è ridotto al lumicino, sostenuto dalla carità dei vecchi amici di un tempo e dalla benevolenza degli aeromodellisti che avevano accettato di intervenire a una gara che annunciava in regolamento l’improbabilità della consegna dei premi.

Poi, all’ultimo momento, quando le falle della barchetta sembravano alla bella e meglio turate, dopo che i vecchi amici, interpellati all’Aero Club per essere informati che il nobile Organismo non solo non aveva un quattrino in

cassa ma più di quaranta milioni di debiti, avevano risposto, con una lacrima nell'occhio e sull'esempio del noto "capitan de la compagnia" "o con i soldi o senza soldi le Ambrosiane le vogliamo far", dopo gli sforzi generosi del personale di servizio, ecco che una volgare perturbazione atmosferica trasforma la pista in piscina e, su quattro dita di acqua la navicella decrepita delle Ambrosiane ha trovato la sua ingloriosa fine tra il commosso compianto dei vecchi amici, schierati ai bordi del laghetto per un comunissimo funerale di terza classe, le gote umide non di lacrime, ma di pioggia autunnale. Ora il dovere i cronisti ci imporrebbe di commentare le ultime ore della agonia della vecchia amica: ma noi, fedelissimi di un tempo, memori dei trascorsi sforzi e già agli ordini del generalissimo ing. Nino Frachetti, ci rifiutiamo di seguire fino allo sfacelo la Regina delle gare italiane; e chiediamo il permesso di pronunciare la retorica frase: "Ai nostri tempi le gare non si facevano il mese d'ottobre, poiché due giornate di bel tempo, a Milano, nel mese di ottobre, sono più rare di un pacchetto di sigarette senza verme".

Curviamo il capo scoprendoci per l'estremo saluto e ci sottoscriviamo:

i fedelissimi

Carlo Bergamaschi

Livio Berti

Clemente Cappi

Marco Contini

Flaviano Fermi

Franco Marcenaro

Antonio Mazza

L'umile estensore:

Fabio Contini".

Tutti i nomi in calce a questa prosa erano iscritti all'Ala Club Milano, costituito a inizio 1959 riprendendo la denominazione di un vecchio gruppo del Csi Milano, con il quale non voleva avere più nulla a che fare. Era associato

direttamente all'Aero Club.

Qualcosa era successo in Aero Club Milano e nel Csi Milano. Gli "scissionisti" dell'Ala Club mantennero per qualche anno un atteggiamento di contrapposizione a prescindere contro il Csi e l'Aero Club Milano, il cui Delegato per l'Aeromodellismo era Livio Broggi, che del Csi era uno dei dirigenti, così come lo era stato Flaviano Fermi.

L'attività della Sezione Aeromodellistica Locale (Sal) dell'Aero Club Milano fu quell'anno molto intensa e di successo, nonostante l'annullamento delle Ambrosiane. Alla "Coppa Rossi" di Volo Libero sull'Aeroporto di Bresso vi furono 305 concorrenti, un record. Fu necessario mobilitare 48 persone per gestione e organizzazione. Segnò un record anche l'attività di formazione di nuovi aeromodellisti: 94 ottennero l'Attestato (tra di loro, l'autore di queste pagine) in costante crescita da 73 del 1959 e da 60 nel 1958.

#### Le classifiche<sup>(4)</sup>

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, pista Linate-Monluè, sabato 15 - domenica 16 ottobre 1960

Gara non valida in quanto si disputò solamente parte del primo lancio

Prima Serie	km/h
1° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	216
2° Cesare Rossi (Voluntas Brescia)	205
3° Oscar Stevanato (Voluntas Brescia)	201
4° Amato Prati (Bologna)	197
5° Leonardo Garofali (Bologna)	184
6° Carlo Redaelli (Csi Milano)	183
6° Agostino Tognetti (Loreto)	
8° Antonio Podda (Genova)	181
9° Mario Sabbadin (Venezia)	179
Seconda Serie	
1° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	227
2° Cesare Rossi (Voluntas Brescia)	215
3° Banchemo - Podda (Genova)	203
4° Clemente Cappi (Ala Milano)	202
4° Amato Prati (Bologna)	
6° Mauro Crespi (Csi Busto Arsizio)	173

## La pubblicità aeromodellistica prima del boom

Perfetta. Una pagina pubblicitaria in anticipo di venti anni sulle abitudini italiane. Un messaggio forte per suscitare emozione nel lettore. Il claim è immediato: "127 km/h a portata di mano". L'art lo illustra con chiarezza: una grande manopola da cui partono due sottili linee (i cavi) che finiscono in un profilatissimo modello in volo vincolato.

Per chi ancora non avesse afferrato il messaggio, una freccia punta verso la manopola con la scritta: "Anche voi". Subito sotto, il seguito della frase: "Potrete raggiungere e superare questo notevole primato". E questa è la promessa della pagina pubblicitaria. Per ribadire il claim con dati oggettivi e conclamati la pagina è completata dai risultati di cinque gare introdotti dalla headline<sup>5</sup>: "I motori Movo trionfano nelle competizioni internazionali".

Perché dei motori Movo parla la pagina e la firma del produttore è limitata a due piccole righe, quasi invisibili: "Fabbrica Italiana Motori Movo, via S. Spirito 14 - Tel. 70666 - Milano"

La pagina è stata pubblicata sul numero del 15 giugno 1948 della rivista *L'Ala*. Non sappiamo chi fu il creativo geniale di questa pubblicità, ma il merito va a Gustavo Clerici, patron della Movo. Oltre a essere particolarmente attento alla domanda commerciale dei modellisti, aveva anche una profonda e innovativa sensibilità alla grafica.

In quegli anni in cui la chiarezza del messaggio si fermava al più piatto utilitarismo, la Movo modificò più volte il logo a costo di perdere il vantaggio della riconoscibilità. Il nome Movo era ormai così conosciuto e affermato da permettere, negli anni Cinquanta, un tocco di supponente superiorità nei claim: "Il nome che ha affermato l'aeromodellismo italiano in campo internazionale"(1950). "Una perfetta organizzazione affiancata da 25 anni di esperienza"(1953). "La più completa e conosciuta organizzazione italiana per il modellismo scientifico"(1958).

Solo nei primi anni Sessanta, in sintonia con il cambio dei tempi e l'affermarsi della pubblicità moderna in Italia, soprattutto quella televisiva, Movo cambiò il tono di voce e mise il cliente al centro del messaggio: "L'organizzazione per i modellismo scientifico di aerei, navi, auto e treni offre a tutti i costruttori gli elettro-utensili più moderni per la migliore riuscita del lavoro".

### Il predominio dell'informazione

Il messaggio sofisticato e contemporaneo della Movo andava in parallelo con le piatte pubblicità informative degli altri negozi di modellismo. Erano centrate sull'offerta di modelli e materiali, spesso con una pletera di piccoli disegni al tratto, che evocavano grandi aerei del passato o contemporanei.

La disponibilità del piccolo motore a razzo Jetex, permetteva di presentare riproduzioni (disegnate con eccessivo verismo) dei moderni aerei da caccia a reazione: North American Sabre, Gloster Meteor, De

Una pubblicità Movo sorprendentemente moderna e creativa per l'Italia aeromodellistica del 1947. Pur se di impostazione diversa dal format consueto con la headline (titolo) in fondo alla pagina, il messaggio è potente e centrato. La velocità era allora eccezionale, le parole: "a portata di mano" sono perfette per un modello in volo vincolato.

**7 MOTORI MOVO trionfano nelle competizioni internazionali**

**Inghilterra - Eaton Bray**

27 Luglio 1947 - motomodelli volo libero  
1° Assoluto Gnesi (Italia) modello "Italian Giant" con motore Movo D.10 • 2° Assoluto Houghton (Inghilterra) con motore Movo D. 2

3 Agosto 1947 - motomodelli telecomandati  
1° Assoluto Gnesi con modello M. 31 e motore Movo D. 10

**Svizzera - Ginevra**

31 Agosto 1947 - motomodelli volo libero  
2° Assoluto Gnesi modello "Italian Giant" con motore Movo D.10 (il miglior tempo della giornata, il modello si è perso in volo dopo 18 minuti di planata).

**RISULTATI UFFICIALI:**  
Arena di Verona - Aprile 1947  
1° Assoluto (cavo di metri 15)  
TACCHELLA con motore  
MOVO D. P. 23 - Km/h 127.  
Livorno - Maggio 1947  
1° Assoluto (cavo di metri 25)  
CATTANEO con motore  
MOVO D. 10 - Km/h 139

**ANCHE VOI**

POTRETE RAGGIUNGERE E SUPERARE QUESTO NOTEVOLE PRIMATO

I disegni costruttivi in grandezza naturale del modello telecomandato di Tacchella ed il nuovo motore ad autoaccensione da 10 cc. di grande potenza sono a vostra disposizione presso la Ditta MOVO.

RICHIEDETE LA TAVOLA COSTRUTTIVA MOVO M. 31 - PRENOTATE IL NUOVO MOTORE DI SERIE MOVO D.10 realizzazione della FABBRICA ITALIANA MOTORI MOVO V. S. Spirito, 14 - Tel. 70.666 - Milano

**127 Km./H. a portata di mano**

# AEROMODELLISTI

insistete nella richiesta di prodotti italiani di marca MOVO, non farete un esperimento, ma continuerete una tradizione

## MOVO

la più completa e conosciuta organizzazione italiana per il modellismo scientifico

Troverete TUTTO quanto può occorervi nel catalogo generale illustrato che si spedisce inviando Lire 250

MOVO

MODELLI  
VOLANTI



Milano

Via  
S. Spirito 14

Il nome che ha affermato l'aeromodellismo italiano in campo internazionale



**MOVO** - Modelli Volanti e Parti Staccate

Si spedisce a richiesta il listino prezzi aggiornato  
MILANO Via S. Spirito, 14 - Tel. 70.666 - Telegrammi MOVO-MILANO

# MOVO

Una perfetta organizzazione affiancata da 25 anni di esperienza

**IL PIÙ VASTO E MODERNO ASSORTIMENTO DI MATERIALI, DISEGNI, SCATOLE DI MONTAGGIO E MOTORI PER TUTTE LE COSTRUZIONI AEROMODELLISTICHE DA:**

**MOVO** - MODELLI VOLANTI

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Telefono 700.666

*Si effettuano spedizioni ovunque*

Catalogo illustrato inviando L. 200

**MOTORE MOVO D-10**  
Potenza e Robustezza  
PER U-CONTROL E RACING-CAR

**MOTOMODELLO M. 30**  
in formula FAI

**GRANDE EFFICIENZA ESTETICA IMPECCABILE**

**MOTORE MOVO D2**  
il piccolo motore tri-alla classe

**ELICA A PASSO VARIABILE**

**SEGA ELETTRICA A VIBRAZIONE**

**PALE INTERCAMBIABILI MOZZI GRADUATI**

**M 21**  
MODELLO VELEGGIATORE

**GRUPPO MARINO**

**MOVOSTOP**  
L'AUTOSCATTO PNEUMATICO REGOLABILE

**per motori fino a 3 cc.**

**M 8 BIS**  
MODELLO AD ELASTICO

**RUOTE PNEUMATICHE A PRESSIONE REGOLABILE**  
Novità ed esclusività assoluta

**MOVO**  
MILANO 70-666  
VIA S. SPIRITO N. 14 - TEL:

*Il nome che ha affermato l'aeromodellismo italiano in campo internazionale!*

Richiedete la "GUIDA GENERALE ILLUSTRATA", documentazione e rassegna completa, periodicamente aggiornata di tutte le attività modellistiche. Prezzo L. 200.  
A richiesta si spedisce il listino prezzi.

Gustavo Clerici, patron della Movo, si distinse anche per la capacità grafica e creativa nella pubblicità. I soggetti qui presentati sono di fine anni Quaranta e oltre. Confermano il posizionamento di superiorità del marchio nel mondo modellistico nazionale. La creatività è limitata dalla funzionalità del soggetto, come nella pagina a mosaico con la selezione dei prodotti più avanzati per il periodo.

Su tutto, domina una forte dose di autoreferenzialità, che traspare dai claim: "Il nome che ha affermato l'aeromodellismo italiano in campo internazionale!" oppure: "Una perfetta organizzazione affiancata da 25 anni di esperienza". Una nota concreta, quasi banale, è la promessa di spedire ovunque. Ma per avere il catalogo era necessario pagare.

Nella pagina di destra, pubblicità 1947 dell'Aviomodelli di Adriano Castellani. Notevole l'uso del colore nel disegno (allora la stampa di fotocolor era una tecnica troppo complessa e costosa).

# L'Uragano



Caratteristiche  
 Peso gr. 295 completo  
 Potenza 310 di HP a 11000 giri  
 Giri 7000 con elica 12 passo 20  
 12000 " " " 20 " 40

£.  
**5.350**

FRANCO DI  
 PORTO PER I  
 PRIMI 100  
 ACQUIRENTI!

IL MOTORE VIENE FORNITO COMPLETO DI SERBATOIO  
 E VALVOLA PER L'ARRESTO CON DESCRIZIONE PER  
 L'USO E CEDOLA DI GARANZIA.

Il nuovo URAGANO 5,70 cc. si affaccia  
 alla ribalta della classe B con la garanzia  
 delle sue qualità costruttive e delle sue  
 doti di rendimento. - Cura particolare è  
 stata posta nella scelta dei materiali per ot-  
 tenere un lungo e duraturo funzionamento.

Indirizzare a: **AVIOMODELLI**  
 CREMONA - VIA G. GRANDI, 25 (Italia)

**IL CATALOGO ILLUSTRATO N. 4, GENNAIO 1956, IN VENDITA AL. 125, CONTIENE:**

400 illustrazioni - 30 motori a scoppio, Jetex, elettrici  
200 scatole di costruzione di aeromodelli di tutti i tipi; galeoni; motoscafi; solidi in legno e plastica - Accessori per aeromodellismo e navi-modellismo; disegni, utensili, libri di aeronautica e modellismo.

**SOLARIA**  
Largo Richini 10 - Milano



**DISTRIBUZIONE ESCLUSIVA DEI MOTORI**  
**B. 38 e B. 40**

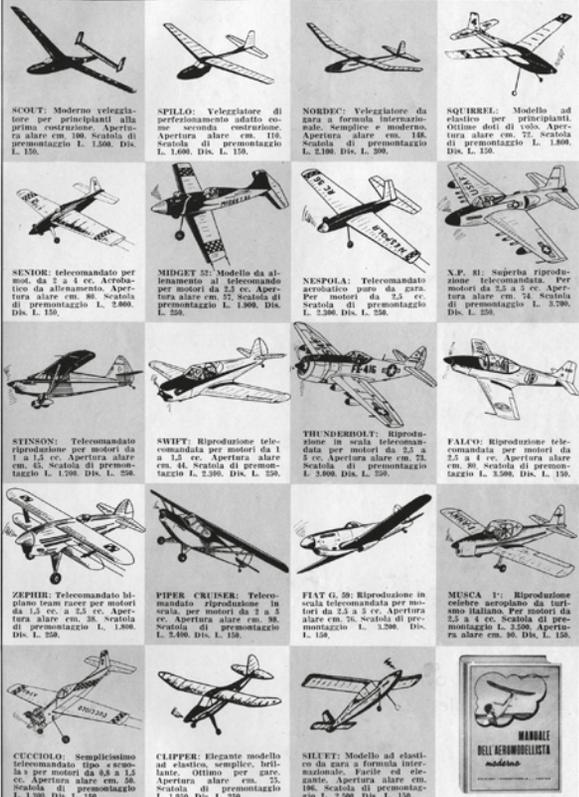


Sotto a sinistra, pagina pubblicitaria dell'Aeropiccola di Franco Conte, Torino. Focalizzata al prodotto con le immagini e le descrizioni dei modelli offerti in scatola di montaggio o tavole costruttive. A destra, pubblicità fine anni Cinquanta di Fochimodels, negozio di giocattoli e modellismo di Giovanni Fochi, tra i più celebri e forniti di Milano.

Havilland Vampire, Mig-15. Emblematica di questo stile è la pagina dell'Aviominima di Roma, via S. Basilio 49/a, pubblicata più volte su *Modellismo* nel 1951. Stesso stile per Aeropiccola, descro Sommeiller 24, Torino, Aviomodelli, via Guido Grandi 6, Cremona, Solaria, largo Richini 14, Milano. Con più onestà intellettuale e commerciale i disegni di riproduzione di aerei veri (sempre troppo belli) sono affiancati da schizzi di modelli volanti in catalogo. Di solito, vengono indicati i prezzi. Un negozio amato e frequentato dai modellisti milanesi era Fochimodels. Il proprietario,

La Solaria fu per parecchi anni un'alternativa alla Movo per gli aeromodellisti milanesi. Offriva scatole di montaggio e disegni costruttivi oltre a distribuire in esclusiva i motori di Giovanni Barbini negli anni Cinquanta: il B.38, diesel da 1 cc (riprodotto nella pubblicità), e il B.40, diesel e glow da 2,5 cc. Singolare la spiegazione della sigla numerica. Indicava l'età di Barbini nell'anno della costruzione del motore: 38 anni nel 1956 e, ovviamente, 40 nel 1958.

Giovanni Fochi, aveva un approccio paterno con gli aeromodellisti e ne sopportava le lunghe soste in negozio per scegliere la tavoletta di balsa "giusta" o provare la scorrevolezza dei motori prima dell'acquisto. Uno sconto era garantito. Nel 1958, mise in vendita i disegni di due modelli celebri, di aeromodellisti altrettanto celebri: il Flamingo, acrobatico di Marco Contini, e il Jolly, team racer di Marcello Taddei. La pagina pubblicitaria era informativa, creativa quanto bastava, convincente al meglio. Questo tipo di pubblicità durò fino agli anni Sessanta in



**AEROPICCOLA**  
Corso Sommeiller, 24 - TORINO - Tel. 587.742  
NUOVO CATALOGO GENERALE N. 21 INVIANDO L. 50

**NOVITA'**

Acquistate gli splendidi disegni preparati per Voi da due grandi campioni: **FLAMINGO** - il più moderno acrobatico da gara esistente sul mercato. Lo troverete quest'anno in tutte le competizioni! **JOLLY SUPER SPECIAL** - il modello secondo classificato agli ultimi Campionati Mondiali. Non teme rivali in campo nazionale ed estero.

**DUE MODELLI DI ALTISSIMA CLASSE E SICURA REALIZZAZIONE.**

**JOLLY SUPER SPECIAL**  
di Marcello TADDEI  
Team racer formula F.A.I.  
apertura alare 820 mm.  
lunghezza 420 mm.  
velocità 145-155 Km/h.  
L. 400

**FLAMINGO**  
di Marco CONTINI  
modello in V.V.C. d'acrobazia  
per motori da 5 a 10 cm<sup>3</sup>.  
apertura alare 1480 mm.  
lunghezza 970 mm.  
velocità 100-130 Km/h.  
L. 500

Tutte per l'AEROMODELLISMO - automodellismo - navimodellismo - fermodellismo - Scatole di montaggio - Accessori e materiali per la loro costruzione - Motori nazionali ed esteri: Diesel - Glow Plug - Jetex - Reattori - Radiocomandi - Parti staccate e accessori vari - Assistenza e riparazioni in genere. Inviando L. 250 riceverete il catalogo comprendente tutta la produzione modellistica nazionale ed estera.

**INVIANDO IL RITAGLIO DELLA VIGNETTA AVRETE LO SCONTO DEL 10%.**  
SCONTO AI RIVENDITORI

**FOCHIMODELS**  
MILANO - Corso Buenos Aires, 64 - Tel. 22.18.75.



Sopra, una pubblicità dell'Aviomodelli negli anni Cinquanta. Il format è analogo a quello dell'Aeropiccola nella pagina precedente. Molto evidente la reason why enunciata nei quattro punti a centro pagina. Il claim, a fine

pagina, è un po' presuntuoso. Sotto, una semplice pubblicità dell'Olympic di Carlo Bergamaschi, prima di cambiare il brand in Olympic. Un corretto mix di promessa e autoreferenzialità, con un uso strano delle maiuscole.

Italia e restò la spina dorsale della pubblicità sulle riviste di settore pubblicate fino agli anni Novanta in Gran Bretagna e negli Stati Uniti.

Ancora più banalmente informative sono le inserzioni pubblicitarie negli anni subito dopo la guerra. Qui non si può neanche parlare di pubblicità: l'Aviomodelli annunciava, in mezza pagina sull'Ala nel 1948, per 1.550 lire più 100 lire di spedizione: "Vendita straordinaria di balsa speciale per modelli volanti". Una decina di anni dopo, il cambio di tono si trovava nella mezza pagina dell'Olympic di Carlo Bergamaschi, grande aeromodellista<sup>(6)</sup>, un mix tra autoreferenzialità e orientamento al cliente: "Anche **voi** come tutti i **campioni** dovete usare prodotti d'**avanguardia** di facile **impiego** e di sicuro **successo!!!** - Olympic precorrendo i tempi e con una vastissima gamma di prodotti - **Vi** offre tale possibilità". Le parole in neretto sono tali nel copy<sup>(5)</sup>.

La grafia "Olympic" è la prima utilizzata dall'azienda quando aveva sede a Melzo, via Como 10, tel. 5621. Poi si trasformò in Olympic.

### Il mio motore gira di più

Le pubblicità dei motori sono, quasi per necessità, focalizzate alle prestazioni, con poche o nessuna concessione alla creatività nel copy e nella grafica. In particolare negli anni Quaranta, numero di giri, potenza, talvolta il prezzo (sempre incredibilmente elevato in quell'Italia distrutta e in bolletta), sono gli elementi distintivi e diventano la reason why<sup>(5)</sup> della pubblicità.

Interessante la molteplicità dell'offerta nazionale, iniziando con la Fram, via Farini 60, Milano o la Fabbrica Motori "Micromotor", via Goito 17A, Busto Arsizio. Pubblicità vera con l'Eta 6: "Il miglior accensione elettrica italiano; potenza HP. 0,4; Giri 10/12.000 con elica, 15.000 con volano". Questa presenza pubblicitaria è firmata dalle Officine Meccaniche Andrea Tacchella & F.lli di Acqui. L'endorsement<sup>(5)</sup> viene da Elio Tacchella, campione italiano 1947 telecomandati

# 4

sono le ragioni del successo dei nostri AEROMODELLI



**VESPA** apertura alare cm. 66 - Aeromodello a matassa elastica per principianti. La scatola di montaggio L. 1200.



**CIRRUS** apertura alare cm. 90 - Aeromodello a matassa elastica di facile costruzione. Capacità di voli di 2-3 minuti. La scatola di montaggio L. 1300.



**BUONAVENTURA** ap. alare cm. 170 - Aeromodello velleggiatore formula F.A.I. A1, per competizioni. La scatola di montaggio L. 2500.



**MACCHI MB 305** apertura alare cm. 100 - Aeromodello per volo vincolato circolare adatto per motorini da 2 a 5 cc. La scatola di montaggio L. 3500.

**1° Il progetto**  
 è il più importante fattore per creare il successo di un aeromodello riprodotto in scatola di montaggio. Conciliare la facilità costruttiva con le doti del modello pur non tralasciando nel caso delle "riproduzioni", la massima fedeltà al vero. Grazie alla razionalità e alla funzionalità del progetto i nostri modelli volano impeccabilmente.

**2° Il disegno**  
 un chiaro, perfetto piano costruttivo è allegato alle nostre scatole. I disegnatori della "AVIOMODELLI", nella compilazione delle tavole pongono ogni massimo sforzo per la più accurata precisione delle parti.

**3° I materiali**  
 le nostre scatole di montaggio oltre che per il progetto sono conosciute come le migliori per i materiali impiegati, per l'eccellenza del balsa Solarba, per l'accuratezza della confezione e per tutti quegli accessori che ne fanno un innegabile prodotto di alta qualità.

**4° I successi**  
 quanto detto più sopra è confermato dalle affermazioni conquistate dai nostri aeromodelli nelle competizioni nazionali e internazionali di questi ultimi anni.



**PIPER Vagabond** apertura alare cm. 110 - Aeromodello per volo vincolato circolare trasformabile anche per il volo libero. La scatola di montaggio L. 3500.



**SCOIATTOLO** apertura alare cm. 85 - Aeromodello di tipo acrobatico per volo vincolato circolare. La scatola di montaggio L. 2500.



**AMBROSINI S 3** apertura alare cm. 70 - Aeromodello per volo vincolato adatto per team racing. Può montare motori da 2 a 5 cc. Scatola di montaggio standard L. 2500. Scatola di montaggio deluxe L. 3500.



**MUSTANG** North American apertura alare cm. 80 - Aeromodello per il volo vincolato circolare adatto a motorini a scoppio da 2 a 5 cc. Scatola di montaggio L. 3500.

Inviando questo tagliando riceverete gratis il nostro catalogo illustrato e listino prezzi 1954

▼ Richiedetelo a

**AVIOMODELLI**

CREMONA - VIA G. GRANDI, 6

**COSTRUITE E FATE VOLARE UN NOSTRO AEROMODELLO**  
**VI RENDERETE CONTO CHE QUANTO AFFERMIAMO E' LA VERITÀ**

ANCHE **VOI** COME TUTTI I **CAMPIONI** DOVETE USARE PRODOTTI D' **AVANGUARDIA** DI FACILE **IMPIEGO** E DI SICURO **SUCCESSO!!!**

PRECORRENDO I TEMPI  
 E CON UNA VASTISSIMA  
 GAMMA DI PRODOTTI



**Vi** offre tale possibilità

da oggi a **VOSTRA** disposizione il nuovissimo CATALOGO ILLUSTRATO inviando lire 150 a:

**OLIMPIC - Modelli Aeronavali**  
 VIA COMO N. 10 - MELZO - TELEFONO 5621

**MICROMOTORE A SCOPPIO**  
CLASSE «B» - DUE TEMPI CON VALVOLA ROTATIVA E CUSCINETTI A SFERE



**Elia  
-6-**

POTENZA 13 CV - 11000 GIRI  
AL MINUTO - PESO 280 grammi

**È IL PRIMO MOTORE ITALIANO CHE HA SUPERATO I 175 Km/h**

CONDIZIONI DI VENDITA

L'Elia 6 si fornisce nei seguenti tipi e prezzi:

- ELIA 6-AUT. Tipo ad autoaccensione (diesel) - L. 6000
- ELIA 6-BENZ. Tipo ad accensione elettrica - L. 9000
- ELIA 6-D.V. Tipo speciale a doppia versione completa di tutte le parti per il montaggio in una o altra versione - L. 10000

Consegne pronte - Spedizioni ovunque - Pagamenti anticipati - Imballo a porto al costo in contrassegno - Desiderando franco di porto aggiungere L. 100

Indirizzo: **AEROPICCOLA - Corso Peschiera, 252 - TORINO**

Listino illustrato \*\* Tutto per il modellismo \*\*, inviando L. 40

**100 Km/h con un 3cc.!!**

**“ BETA 3 ”**

Gilindrata - 3 cc.  
Potenza - 0,16 HP  
Giri al 1' - 5000-7500  
Peso totale - 160 gr.

Campione italiano categoria  
telecomandati classe “A”  
(Km/h 98.750)

**Il 3 cc. più perfetto, leggero, potente, veloce**

FABBRICA MOTORI “MICROMOTOR”, Via Goito, 17 - BUSTO ARSIZIO (VARESE) - Tel. 57-10

**Elia 6**

Il miglior accensione elettrica italiano da 6 cc.: Alaggio mm. 20 - Corsa mm. 18,5 - Potenza HP. 04 - Giri 10/12.000 con elica, 15.000 con valvola - Rapporto di compressione 12,8 - Peso con elica, ogni a valvola gr. 280.

È il primo superconcorso italiano costruito in serie che Tacchella, campione italiano 1947 raccomandò classe “C”, mette a disposizione degli appassionati di modelli controllati.

È un prodotto delle Officine Meccaniche Andrea Tacchella & F.lli di Anagni

Indirizzo per le vendite in Italia e all'Estero: EDIZIO GALLI - INVERIGO (COMO)

La pubblicità dei motori per aeromodellismo seguì una strada personalizzata all'argomento, ricca di dati e fatti, simile per tutti i produttori.

In alto e sopra, inserzioni pubblicitarie degli anni Quaranta: dimensioni limitate, rare illustrazioni. Una cifra in evidenza: la velocità raggiunta, documentata dai risultati delle gare. E anche una buona dose di autoreferenzialità, che raggiunge il climax per l'Eta 6. Elio Tacchella, il costruttore, pensando di mettersi al servizio dei velocisti, risultò supponente nelle parole del copy, che danno l'impressione di una degnazione nel lasciare acquistare il proprio motore.

Classe C, che mette il motore: “A disposizione degli appassionati di modelli controllati”. Singolare questo approccio totalizzante all'ottica del produttore, che sembra quasi degnarsi di vendere il suo prodotto ai clienti paganti<sup>(7)</sup>.

Di fronte a una semplice pagina, se pure a colori in IV di copertina<sup>(8)</sup>, del Testa Rossa 5 cc della Micron Avia di Milano, autoaccensione o “spiralina” (italianizzazione di glow plug, fortunatamente caduta subito nel dimenticatoio) stava il lungo e sgrammaticato copy delle Officine Micromeccaniche di Precisione Leonardi, Circonvallazione Casilina 8, Roma, tel. 768707<sup>(9)</sup>, che presenta: “Ai modellisti italiani e stranieri il nuovo Pulso-Reattore il Zephir, questo Reattore è la micro riproduzione della V1 Germanica costruito con la massima precisione e materiali sceltissimi che danno a questo motore quel pregio e quelle caratteristiche di trionfo dell'ingegneria Moderna”.

Non esisteva claim, ma solo una headline: “Modellisti - Artigiani - Operai - Attenzione !!!” dove l'appello agli operai appare piuttosto anomalo. Tanto più che i prezzi del materiale aeromodellistico facevano degli operai un target<sup>(5)</sup> improbabile.

Il vantaggio dell'Elia 6, 10 cc, potenza 0,33 CV, giri 10.100-13.500, peso 280 grammi, veniva strillato senza lasciare dubbi: “Il primo motore italiano che ha superato i 175 km/h”. Era offerto diesel a 6.900 lire, con accensione elettrica a 9.800 lire e in doppia versione: “Completo di tutte le parti per il montaggio di una o altra versione”, 10.500 lire<sup>(10)</sup>.

Questo motore: “Che rivoluziona la tecnica modellistica” era in vendita all'Aeropicola, corso Peschiera 252, Torino. Visti i prezzi elevati e le prestazioni normali, è difficile ipotizzare che abbia avuto grande diffusione. Una curiosità storica sono i motori MT. 247 (2,5 cc) e MT. 480 (5 cc), entrambi disponibili in versione diesel e

glow-plug. Di concezione moderna, con quello di maggiore cilindrata dotato di albero su due cuscinetti a sfere, potenza 0,55 CV a 15.000 giri, erano cari come gli altri, 5.000-6.300 lire il 2,5 cc e 8.000-8.500 lire il 5 cc (i più costosi erano i diesel). Annunciati a fine 1950 dalle Officine Meccaniche Mauri Felice srl, via Abano 6, Milano, il loro vantaggio principale (reason why)<sup>(5)</sup> era: “Progettazione: Silvio Taberna”, come messo in evidenza della pubblicità<sup>(11)</sup>.

Con l'inizio degli anni Cinquanta finì l'autarchia motoristica italiana. L'Aviomodelli annunciò l'arrivo del McCoy in Italia nei modelli da 5, 8, 10 cc. I prezzi erano di tutt'altro livello rispetto alla produzione nazionale: da 14.300 a 19.500 lire. Però “franco di porto”, cioè spese di spedizione comprese.

La stessa Inserzione pubblicitaria annunciava la disponibilità dei: “Piani costruttivi al naturale” dello Speedwagon di Harold De Bolt. Si potevano avere a 500 lire, completi di traduzione in italiano. L'offerta Usa comprendeva il Dynajet: il “Testa Rossa” costava 21.000 lire. Per il modello “Standard” bastavano 16.500 lire.

In un periodo in cui lo stipendio medio mensile di un operaio era 23.000 lire e 13.000 lire quello di un bracciante, appare evidente come il volo vincolato a livello di possibili vittorie nelle gare fosse riservato a una élite danarosa.

### Supertigre superpubblicità

Un caso di studio emblematico è la pubblicità dei motori Supertigre di Sorino Garofali, che iniziò subito dopo la fine della guerra con la marca Osam (Officina Sperimentale Apparecchi e Motori), via Azzogardino 3, Bologna.

Il debutto pubblicitario fu creativo, poi il marchio si ripositionò su di un approccio informativo, ma con il

A fianco, rara pubblicità a colori, apparsa in quarta di copertina sull'Ala nel 1948: semplice, ma efficace con uno spaccato in prospettiva che descrive la qualità del motore meglio di tante parole. In basso, una tipica pubblicità

di servizio dell'Aviomodelli, nei primi anni Cinquanta, che annuncia l'importazione in Italia dei motori McCoy. Il prezzo di vendita era superiore allo stipendio mensile medio di un bracciante in agricoltura (dato Istat).

valore aggiunto della riconoscibilità e della ripetitività: quella pagina con quella grafica, di solito in IV di copertina delle riviste specializzate italiane, non poteva che essere firmata Supertigre.

Nel 1949, Osam sparò una headline di rara intelligenza autoironica: "Tanto per cambiare". Il copy proseguiva sullo stesso tono di voce: "Anche questa volta i motori Osam si sono imposti trionfalmente: Roma, Concorso Nazionale, Cat. Telecomandati". Seguivano, in evidenza, le velocità vincenti in Classe A, cavi lunghi 13 metri, 158 km/h, motore GB 18 e in Classe B, cavi da 19 metri, 162 km/h, motore GB 16. Una simile precisione fattuale era condensata nel claim, giustamente intriso di orgoglio: "Potete vincere solo con Osam!"<sup>(12)</sup>.

Il GB 18 (3 cc) costava 6.000 lire nel 1947 e venne seguito dal GB 17 (10 cc) l'anno successivo. Per il 1949, una intera pagina era dedicata al GB 17B, un diesel con potenza 0,7 CV a 12.000 giri. Niente creatività, ma solo due foto da angoli diversi che permettevano di apprezzare il progetto moderno e la costruzione accurata del nuovo motore.

La headline era già diventata copy: "Eccovi la prima delle novità che Osam vi prepara per il 1949".

In chiusura della pagina una modesta esortazione: "Chiedeteci informazioni allegando L. 30 per la risposta". Erano tempi duri e ogni soldo andava speso bene, comprese le 30 lire per coprire il costo di lettera e francobollo, se pure la potenziale vendita valeva circa 9.000 lire, cioè 300 volte le spese postali<sup>(13)</sup>.

Con l'annuncio del G. 20 cambiò tutto: il produttore era la Micromeccanica Saturno, via Fabbri 4, Bologna, con il logo della fascia elastica che circonda un pistone. Il claim era semplice e potente: "Il motore dei campioni"<sup>(14)</sup>. Nel 1957, iniziò a comparire il format che diventò un classico. La IV di copertina di *Rassegna di Modellismo* annunciava il G.30: "Il nuovo motore italiano dalle eccezionali caratteristiche, che non teme confronti né in campo nazionale né all'estero". Accanto alla foto del motore, comparivano in grigio le sagome di tre altri motori Supertigre, tra i quali quel piccolo capolavoro del fuoribordo con motore integrato.

L'anno successivo, la pagina venne modificata per presentare tutta la produzione Supertigre con

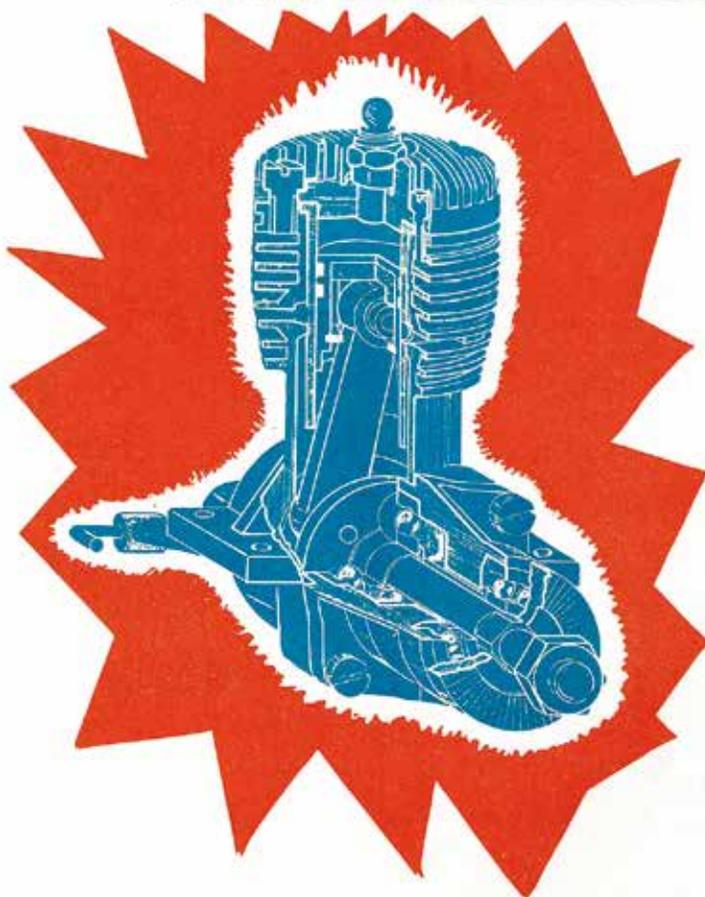
## "LA MICRON AVIA" LABORATORIO SPERIMENTALE MOTORI MILANO - VIA ISIMBARDI, 11 - MILANO

presenta:

### TESTA ROSSA 5<sub>/cc</sub>

AUTOACCENSIONE  
n.° giri 13800  
hp. 0,34

SPIRALINA  
n.° giri 20700  
hp. 0,5



### il Mc COY in ITALIA!



Richieste a mezzo vaglia o assegno alla  
AVIOMODELLI - Via G. Grandi, 25 Cremona

Mc Coy 5 cc, completo di candela, bobina e condensatore L. 14.300, franco di porto.

Mc Coy 8 cc, completo di candela, bobina e condensatore L. 16.500 franco di porto.

Mc Coy 10 cc, completo di candela bobina e condensatore L. 19.500 franco di porto.

URAGANO diesel 15,70 cc, completo serbatoio e valvola per l'arresto L. 3350 franco di porto.

SUPERTIGRE G. B. 16 diesel 6 cc, completo serbatoio e valvola per l'arresto L. 6500 franco di porto. I piani costruttivi al naturale dello Speedwagon con relativa traduzione in italiano. Modello U-Control detentore del primato americano classe V con 213,7 km/h munito di un 8 cmc. McCoy: L. 500 cad, franco di porto.

Scatola di montaggio dello Speedwagon con tutti i pezzi lavorati completa di colle vernici ecc. senza motore L. 3500 franco di porto.

Batterie durate illimitata, ricaricabili, da 2,2 volt, minimo peso e ingombro L. 1800 cad, franco di porto.

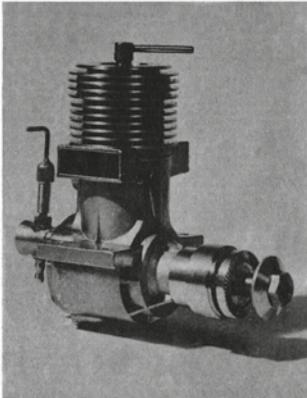
Dyna Jet, motore a reazione, il migliore, testa rossa completo con garanzia L. 21.000.

Dyna-Jet, Standard, completo con garanzia L. 16.500.

PACCHI Balsa 150 listelli 3 x 3 - 4 x 4 - 5 x 5 e 60 tavolette mm. 1-2-3 L. 1900 franco di porto.

Blocchi balsa per eliche 25 x 6 x 4 L. 50 cad. Trancato di pappo sceltissimo 1 - 1,5 x 100 x 10. L. 25 cad.

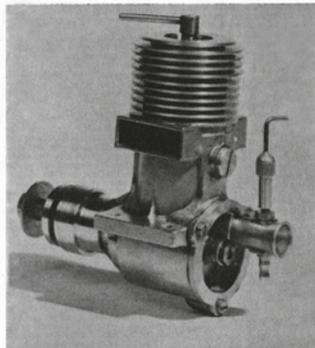
**OFFICINE OSAM BOLOGNA**  
VIA AZZOGARDINO, 3



*Eccovi la prima delle novità che OSAM vi prepara per il 1949*

Le Officine OSAM, sempre all'avanguardia nel progresso tecnico, vi offrono, dopo il GB 16 e il GB 17, ben noti ai modellisti italiani, il GB 17 B, il primo motore ad autoaccensione che unisce all'albero su due cuscinetti a sfere e all'aspirazione posteriore di grande efficacia

Un leggerissimo pistone in alluminio con 2 segmenti



ECCOVI LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL GB 17 B:

Cilindrato	cc 10
Corso	m/m 22
Altezzaggio	m/m 24
Potenza (a 12.000 giri)	HP 7/10

E' il motore più adatto per le vostre costruzioni automodellistiche e U-controllistiche nelle maggiori cilindrate — Chiedeteci informazioni allegando L. 30 per la risposta.

**Prenotateci !**

**SUPERTIGRE**

G. 24 L. 17.000  
G. 20 SPEED L. 6.900  
ECCO I VOSTRI MOTORI  
G. 23 L. 6.300  
G. 21 L. 9.500

VOSTRI E I VOSTRI CONSUMATORI  
MOTORI E ACCESSORI PER U.S.P. (U.S.P. ITALIANA)  
**SUPERTIGRE**

Il passaggio dai motori Osam ai Supertigre vide sempre Sorino Garofali quale progettista e produttore. Le tre inserzioni Osam, anni Quaranta, raccontano senza fronzoli le caratteristiche e le prestazioni dei motori. La più creativa, in basso a sinistra, mostra una buona grafica cui è affidata anche la narrazione delle caratteristiche del motore G.B. 17 B: l'albero su due cuscinetti a sfere e il pistone con fasce elastiche. Più fattuali le due pagine Supertigre, anni Cinquanta, con l'indicazione dei prezzi, informazione che caratterizzò la pubblicità Supertigre per molti anni.

**SUPERTIGRE**

G. 20 Sport L. 6.300  
G. 20 Speed L. 7.300  
MODELLISTI: QUESTI SONO I VOSTRI MOTORI!!  
G. 21 L. 11.000

VOSTRI E I VOSTRI CONSUMATORI  
MOTORI E ACCESSORI PER U.S.P. (U.S.P. ITALIANA)  
**SUPERTIGRE**

**motori OSAM**  
via azzogardino 3  
bologna Italia

potenza  
g. b. 16 e cc.  
g. b. 17 b. cc.  
g. b. 18 e cc.

il miglior motori sul modelli mistieri

così è montato il g. b. 17 b

meno numero dei giri  
precisione  
durezza

**SOLO 5600** Lire costa il nuovo motore OSAM 2500 da 2,5 c.c.

Cilindrato . . . cc. 2,47  
Peso . . . gr. 135  
Potenza . . . HP 0,33  
Velocità max. giri al l' 12000

è il motore che risolve nel migliore dei modi tutti i vostri problemi, e che dispone di una vastissima gamma di accessori ad aumentarne la versatilità.

**PRENOTATELO!**

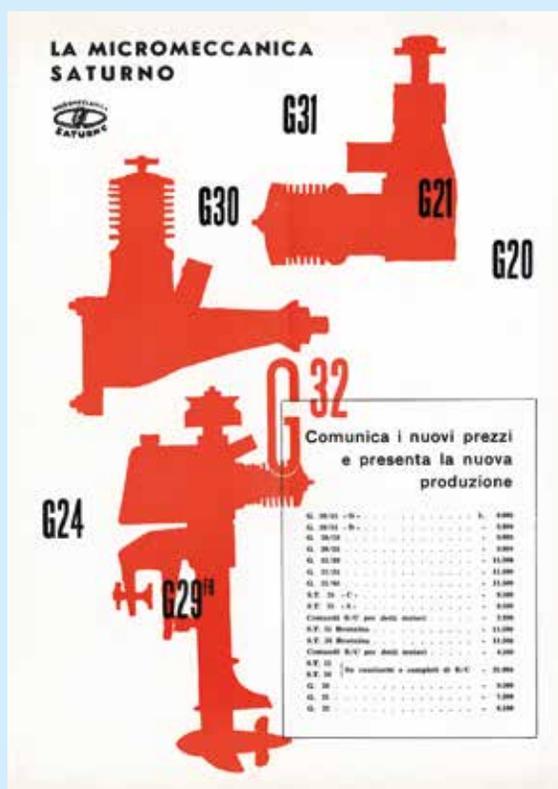
Chiedeteci il prospetto illustrativo e le condizioni di vendita, unendo L. 50. Non tardate, notevolissime facilitazioni consentiranno ai primi acquirenti di avere il motore a prezzo bassissimo. - OSAM - Via O. Regnoli, 46 - Bologna

indicazione dei prezzi, che variavano tra 4.200 lire per il G.29 Glow da 1 cc e 15.000 lire per il G.24V da 10 cc per le gare di velocità<sup>(15)</sup>.

Elenco motori e listino prezzi restarono il contenuto della pagina pubblicitaria fino alla seconda metà degli anni Sessanta. Il copy, diventato headline, divenne stringato all'essenziale: "La Micromeccanica Saturno, costruttrice dei famosi motori Supertigre ricorda la sua produzione di fama mondiale"<sup>(16)</sup>. Non c'era bisogno di aggiungere altro.

#### Note

- (1) Il problema dell'allagamento dell'anello intermedio in erba si ripresentò più volte tanto che, a spese dell'Aero Club, il fondo venne abbassato di qualche decina di centimetri. Venne così ridotto anche il pericolo dell'erba che, ai bordi, avrebbe potuto interferire, in decollo, con i cavi. Nel 1964, fu deciso di scavare un pozzetto di raccolta dell'acqua piovana e inserire sotto il cemento dell'anello esterno un tubo di scarico verso il piccolo canale tra pista e prato.
- (2) Ugo Rossi vinse i Campionati Mondiali di Budapest (9-11 settembre 1960) grazie a un ottimo modello-motore e a un "tiro" selvaggio, anzi addirittura "spingendo" il modello: polso in pilone, cavi stesi sull'avambraccio e modello dietro le spalle. Il "tiro" era proibito, ma la Giuria non riuscì a trovare un appiglio nel Regolamento per sanzionare la "spinta" e quindi permise tutto. Nei primi 10 entrarono Oscar Stevanato, settimo 220 km/h, e Cesare Rossi, decimo 213 km/h. Gli americani, al loro primo Campionato del Mondo con una squadra nazionale, si classificarono: secondo, Wisniewski 230 km/h, quarto Nightingale 227 km/h, sesto Lauderdale 222 km/h. Gli americani usavano il comando monoline, ammesso sotto riserva in quanto legale dal 1961.
- (3) *Rassegna di Modellismo* anno V n. 50, ottobre 1960, pag. 37.
- (4) Le classifiche sono state pubblicate su *Modellistica* anno V n. 60, ottobre-novembre 1960.
- (5) Il linguaggio della pubblicità è intriso di termini inglesi, non per snobistica anglofilia, ma perché la pubblicità è stata inventata e codificata dagli americani. Headline = titolo; copy = testo; art = grafica; reason why = vantaggio che si ottiene acquistando il prodotto reclamizzato; claim = affermazione dei punti di forza o dei vantaggi del prodotto, normalmente la parte di maggior visibilità della pubblicità; endorsement = testimonianza di una persona nota (endorser) o di un fatto eclatante per dimostrare le qualità del prodotto.



La Micromeccanica Saturno-Supertigre di Sorino Garofali acquistò per anni la quarta di copertina dei mensili di modellismo per la propria pubblicità. Nel 1959, la grafica si era evoluta: i motori vennero presentati con profili disegnati e non in fotografia. Il listino prezzi era visibile, ma non invadente.

- (6) Carlo Bergamaschi, nato a Gorgonzola (Milano) il 26 aprile 1933, è uno dei grandi dell'aeromodellismo italiano. Iniziò nel 1948 con il volo vincolato per passare poi al volo libero, specializzandosi nei motomodelli. Vinse la Coppa Rossi nel 1950 e 1952, anno in cui venne selezionato nella squadra italiana ai Campionati Mondiali in Svizzera. Partecipò a più Campionati Mondiali categoria Motomodelli, alternando gare con il Team Racing e la Velocità, tra le quali le Ambrosiane. Nel 1958, costituì a Melzo la "Olympic" e si focalizzò al volo radiocomandato, producendo ottimi sistemi analogici e scatole di montaggio di modelli vincenti. Continuò con le gare di riproduzioni radiocomandate, tra le quali la Coppa Schneider, vinta più volte. Con la riproduzione del Savoia Marchetti S.79 si classificò terzo ai Mondiali per Riproduzioni radiocomandate in Svezia, 1987. Con la conclusione dell'attività agonistica, si dedicò alla sua azienda che, nel frattempo, aveva leggermente cambiato la grafia: "Olympic" ed era stata trasferita a Burago di Molgora.
- (7) *L'Ala* anno IV n. 5-6, 1-15 marzo 1948 pag. 26.
- (8) *L'Ala* anno IV n.15-16, 1-15 agosto 1948.
- (9) *Modellismo* anno VIII n. 50, marzo 1953 pag. 1465.
- (10) *Modellismo* anno IV n. 17, 15 ottobre 1948.
- (11) *L'Ala* anno VI n. 20, 16-31 ottobre 1950.
- (12) *L'Ala* anno IV n. 19-20, 1-15 ottobre 1948 pag. 30.
- (13) *Modellismo* anno V n. 24, 15 febbraio 1949.
- (14) *Modellismo* anno VIII n.48, novembre 1952.
- (15) *Rassegna di Modellismo* anno II n. 14, agosto 1957.
- (16) *Rassegna di Modellismo* anno VI n. 58, ottobre 1961.

# 1961 **Torna sempre primavera**

Alla pista di Linate-Monluè si faceva sul serio, quando il Csi e, prima di tutti, il Gruppo Augusta, organizzavano le Ambrosiane per conto dell'Aero Club Milano. I concorrenti circondavano il tavolo delle iscrizioni e punzonatura. L'ordine di lancio e i risultati venivano affissi sul cartellone collocato prima di attraversare i ponticelli di collegamento tra box e pista.

Non era proprio il caso di continuare con il rischio del brutto tempo di fine stagione. Le Ambrosiane, "Regina delle gare italiane"<sup>(1)</sup>, rovesciarono il calendario delle ultime edizioni e vennero organizzate all'inizio del campionato: primo week-end di giugno. Si presentarono in 57, Velocità e Team Racing, per due giornate piene di voli. Appuntamento per le 7 del sabato sulla pista di Linate-Monluè: l'ora di così primo mattino era un retaggio delle abitudini del Volo Libero, le cui gare incominciavano all'alba. Ma anche i vincolatisti di quegli anni non avevano nulla da ridire sulle

levatacce e avevano cancellato il problema del viaggio al venerdì per arrivare alle gare. Il bel tempo e le giornate lunghe di giugno portarono luce, sole, temperature giuste. Il sabato venne riempito con i primi due lanci della Velocità, che iniziarono alle 8 del mattino con la Prima Serie. La gara fu condizionata da una petizione collettiva, firmata da tutti i concorrenti della Prima Serie, che rifiutarono la nuova manopola con attacco libero dei cavi (disposizione solo apparentemente anti-tiraggio) e la miscela standard. La motivazione era che, trattandosi della prima gara dell'anno, non c'era





stato il tempo di provare con le nuove regole internazionali della Fai. Anche se l'anno era ormai a metà. Ma per un campionato nazionale era possibile derogare, tanto più se tutti gli interessati erano d'accordo.

#### Rossi x 4

La tradizionale superiorità del Team Rossi si confermò da subito. In Prima Serie, i tre voli più veloci, nel secondo lancio, furono di Ugo e Cesare Rossi, seguiti da Oscar Stevanato. Poi, ben distanti, tutti gli altri. Venne notata l'assenza dei bolognesi, i cui motori Supertigre si pensava che nulla avrebbero potuto contro il livello prestazionale e la preparazione del Team Rossi. Niente di diverso in Seconda e Terza Serie: Ugo Rossi segnò le velocità più alte, se pure non eccezionali, nel primo lancio e poi rinunciò a quelli successivi, tanto nessuno poteva impensierirlo. L'unica variazione fu in Quarta Serie, nella quale, nel primo lancio, Cesare Rossi riuscì a completare un volo più veloce, 285 km/h, di quello del fratello Ugo, 282 km/h. Dopo queste velocità, i Rossi rimisero i modelli nel cassone sul portapacchi della Fiat di famiglia, abitualmente guidata dal loro padre Giovanni, pronti per vincere la gara successiva. Intanto, Lino Zanotti, segretario della Sezione Aeromodellistica dell'Aero Club Milano e volo liberista di vaglia, misurava i modelli da Team Racing per un controllo finalmente accurato

della superficie e della sezione maestra. Quell'anno, il Regolamento Fai introdusse per la sezione maestra, oltre alle dimensioni minime di 10 x 5 cm anche l'area minima di 39 cmq. Ci fu una discussione accademica sulla tipologia di questa sezione. Per alcuni, talebani dell'ortodossia e della logica del Regolamento, era da intendersi chiusa, in contrapposizione con la forma di parecchi modelli degli anni precedenti, nei quali i 10 cm di altezza erano ottenuti con prolungamenti laterali delle fiancate, aperti al loro interno, di solito in corrispondenza della carenatura della testa del motore. L'interpretazione allora accettata, poi diventata quella autentica, fu di consentire le aperture per il raffreddamento del motore.

La gara ricominciò alle 8 della domenica con un bel sole e il terzo lancio della Velocità. Con il passare delle ore, gli spettatori riempiono il bordo della strada affacciata alla pista. Non erano moltissimi, ma il week-end lungo (l'1 giugno si celebrava la festività religiosa del Corpus Domini e il 2 giugno era giorno di festa nazionale) aveva spinto fuori città tanta gente. L'Italia entrava negli anni del boom economico e la motorizzazione individuale si avviava lungo una crescita inarrestabile<sup>(2)</sup>.

Carlo d'Agostino preparò un opuscolo per il pubblico a spiegazione della gara e dei modelli corredandolo con notizie di carattere generale

A sinistra, Gianpaolo Pagani presenta il suo team racer dalle forme così inconsuete che si meritò la pubblicazione di un tritico su *Aeromodeller*.

Sopra, le Ambrosiane erano un'occasione imperdibile di socializzazione, un richiamo per tanta gente in gita appena fuori della circoscrizione, la sede di incontri tra aeromodellisti. In primo piano, di profilo sulla sinistra, Carlo Bistacchi, vololibrista del Gruppo Nike. Di fronte sulla sinistra, Carlo Bergamaschi.

Livio Berti prepara il modello sotto lo sguardo vigile e partecipe di Carlo Redaelli, aeromodellista di notevole esperienza in Velocità, sempre pronto a dare una mano.



sull'aeromodellismo. "Infatti, il nostro sport non è ancora sufficientemente conosciuto, e per cercare di distogliere dalla mente dei più che l'Aeromodellismo non consiste solo nel fatto di far volare un ronzante modellino alla domenica nel prato vicino a casa, occorre sviluppare al massimo la conoscenza di tutte le norme che lo regolano, con ampia pubblicità alla parte tecnico-sportiva"<sup>(3)</sup>.

Il programma della mattina incominciò con il terzo e ultimo lancio della Prima e Seconda Serie. Non ci furono sorprese.

Inavvicinabili i tre del Team Rossi, in Prima Serie si ebbero 11 classificati, tra i quali si confermarono validi partecipanti Carlo Redaelli del Csi Milano e Carlo Marcora del Gab-Gruppo Aeromodellisti Bustesi. Penultimo, un nome nuovo, destinato a essere protagonista della Velocità per molti anni in Italia: Piero Muzio, iscritto per l'Aero Club Loreto. L'onore della vecchia guardia fu validamente difeso da Mario Sabbadin, che si classificò sesto in Prima Serie e quinto nella Seconda. Aggiunse anche un bel secondo posto in Terza Serie, 230 km/h, davanti a Renzo Grandesso, 227 km/h, anche lui di Venezia. Il vincitore, Ugo Rossi, segnò 247 km/h.

### Team Racing tranquillo

A fine mattina, la prima eliminatória del Team Racing registrò un'altra conferma attesa: i migliori furono i fratelli Contini e Cesare Rossi con Oscar Stevanato quale pilota. Dietro di loro, la lunga fila di equipaggi del Csi Milano, dimostrazione di una struttura efficiente nel



A sinistra, Fabio e Marco Contini con il loro team racer, alla pulizia dopo una batteria. Motore G.20 montato sulla fusione del New Speed King, carrello bigamba come era la normalità allora. Alle Ambrosiane vinsero una bella finale davanti a Stevanato-Rossi

e Pennisi-Zana. Sopra, il modello conservato fino a oggi. Il numero sull'ala è quello della Fai di Marco, meccanico, con Fabio pilota.



gestire le persone ed efficace nel promuoverne la presenza alle gare, giustamente considerate (allora) la vera motivazione dell'essere aeromodellisti. Nello squadrone del Csi Milano debuttarono anche i fratelli Cipolla, Carlo (pilota) e Paolo (meccanico), all'inizio di una lunga attività che li vide tra i protagonisti della categoria e costruttori di ottimi motori. Altra coppia di fratelli, Duilio e Valerio Mantellassi, entrambi alla fine del ciclo di studi in ingegneria, quindi "anziani" in confronto agli altri, che erano studenti, appena diplomati, matricole all'Università, debuttanti nel mondo del lavoro. Per la rinuncia del Team Rossi, i Mantellassi entrarono nella squadra nazionale per il Criterium des As (allora, Campionato Europeo) a Genk, Belgio. Vennero selezionati con i Contini e Pennisi-Zana. L'attenzione di Lino Zanotti nella punzonatura e controllo del sabato pomeriggio trovò riscontro in "leggere modifiche"<sup>(3)</sup> a parecchi modelli per rientrare nei dettami del Regolamento. Non ci furono discussioni e reclami nella prova del Team Racing. Francesco Valdonio, direttore di gara dopo avere diretto il Comitato Organizzatore, non ebbe da dirimere o chetare discussioni più o meno giustificate. Finite le eliminatorie del Team Racing, la sorpresa venne dal terzo finalista, l'equipaggio Roberto Pennisi-Aldo Zana (38 anni in due) alla loro terza gara e prima a livello nazionale.

Dopo una pessima prima eliminatória, 7'11", segnarono 5'43" nella seconda.

Il modello era l'adattamento alla sezione maestra da 39 cmq e al motore G.20 diesel di un esemplare costruito in fretta a fine 1960, attorno al motore G.30, per imparare insieme i segreti della categoria.

La scelta di una realizzazione veloce portò ad utilizzare un sistema costruttivo, allora poco usato nella categoria in Italia e poi diventato comune: la fusione in metallo per fissare il motore. L'unica che si poteva trovare nei negozi era quella del New Speed King di Amato Prati. Con riporti in balsa venne adattata alle dimensioni regolamentari.

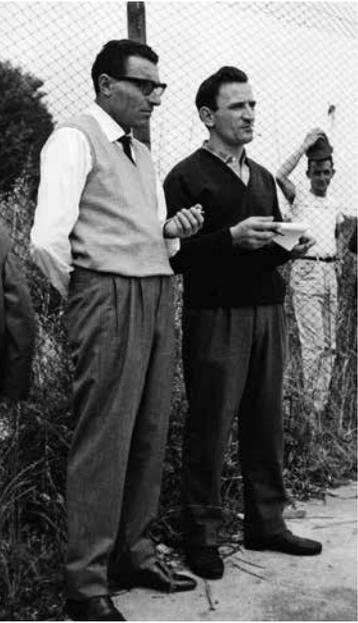
Restarono fuori della classifica Piero Lavazza-Ermi Veronesi (Hobby Club Torino) dopo avere distrutto modello e motore in una batteria caliente.

Il terzo lancio della Quarta Serie, senza i Rossi, vide un buon volo di Antonio Podda, Dopolavoro Aziendale Montecatini di San Giuseppe di Cairo (Savona), 255 km/h. Podda aveva già volato a 234 e 229 km/h nei due lanci del sabato: prova di un notevole preparazione e regolarità. Stesse caratteristiche per Renzo Agazzi, Csi Milano, che registrò tre voli validi, 242, 235, 243 km/h, buoni per il quinto posto. Sesto si classificò Stefano Mariani, Csi Milano, costruttore del proprio pulsogetto, che raggiunse 220 km/h nel secondo lancio.

A sinistra, Valerio Mantellassi, meccanico, alle prese con il motore del team racer pilotato dal fratello minore Duilio, a destra. Non riuscirono mai a primeggiare pur ottenendo buoni risultati.

A destra, Aldo Zana al riscaldamento motore prima della finale in cui si classificò terzo con Roberto Pennisi pilota. Erano alla loro prima gara nazionale. Motore G.20, elica Tornado 8x8 accorciata a 7.

Nunzio Pompele, a destra, veleggiatorista di chiara fama, fu per molti anni una delle colonne del Csi Augusta. Alle gare di volo vincolato si prestava



volentieri a collaborare: qui è in funzione di commissario-cronometrista per la gara di Team Racing. Sullo sfondo, Renzo Agazzi omaggia il fotografo.

Il rombo borbottante dei pulsogetti fermò il pubblico nell'attesa della finale di Team Racing. Nel gabbione entrarono Fabio e Marco Contini, Oscar Stevanato e Cesare Rossi, Roberto Pennisi e Aldo Zana.

Per le cronache fu una "bellissima finale"<sup>(3)</sup> anche perché tiraggio e normali scorrettezze furono decentemente valutate dalla direzione di gara e limitate dall'autocontrollo dei piloti. Al rispetto della quota di volo ci pensò, come in passato, Antonio Porcu.

Vinsero i Contini, 5'27"2, poco più di un giro davanti a Stevanato-Rossi, 5'30"2. Cesare Rossi fu lungo nell'avviamento dopo il primo rifornimento e si giocò la probabile vittoria.

"Il giovane Pennisi, certamente non abituato alle modalità di pilotaggio dei campioni

(modalità che comprendono alle volte amichevoli cattiverie)"<sup>(3)</sup> puntò ad arrivare in fondo con un tempo dignitoso. Infatti, Pennisi-Zana, con il modello più lento dei tre, conclusero in 5'46"1.

La cronaca di *Ali Nuove* così commentò la performance dei terzi classificati: "Pennisi-Zana si avviano a essere "intralci" ai "solisti" nazionali. Bisogna che Pennisi diventi un poco "cattivo", quel tanto che lo metta alla pari dei grossi calibri tipo Contini"<sup>(4)</sup>.

La lezione venne imparata molto bene: nel 1996, dopo due vittorie alle Ambrosiane su quattro presenze e al culmine di una lunga carriera agonistica, Roberto Pennisi (con Andrea Rossi) divenne il primo Campione del Mondo (a oggi, l'unico) italiano nel Team Racing.

La premiazione accanto alla pista, cerimonia diventata tradizionale. Iginio Guagnellini, presidente dell'Aero Club Milano, si complimenta con Cesare Rossi, primo in Quarta Serie e secondo in Prima e Seconda Serie. Livio Broggi, in tenuta formale, è alla destra di Guagnellini. Alla sinistra, in primo piano, Carlo d'Agostino legge le classifiche. Dietro sulla destra, accanto all'aviere in divisa, compare Lino Zanotti, segretario della Sezione Aeromodellistica dell'Aero Club Milano.



## Le classifiche

## Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, pista Linate-Monluè, sabato 3 - domenica 4 giugno 1961

Velocità Prima Serie				km/h
1° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	–	<b>205,949</b>	–	–
2° Cesare Rossi (Voluntas Brescia)	–	<b>205,596</b>	–	–
3° Oscar Stevanato (Voluntas Brescia)	–	165	<b>193</b>	–
4° Carlo Redaelli (Csi Milano)	<b>185</b>	–	–	–
5° Duilio Mantellassi (Csi Milano)	181	<b>182</b>	179	–
6° Mario Sabbadin (Venezia)	167	<b>181</b>	168	–
7° Carlo Marcora (Gab Busto Arsizio)	152	–	<b>180</b>	–
8° Antonio Podda (Dop. Montecatini)	172	<b>179</b>	–	–
9° Giancarlo Guattari (Csi Milano)	170	<b>175,953</b>	–	–
10° Piero Muzio (Loreto)	169	<b>175,097</b>	–	–
11° Mauro Canevari (Dop. Montecatini)	<b>169</b>	168	–	–
Seconda Serie				
1° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	<b>219</b>	–	–	–
2° Cesare Rossi (Voluntas Brescia)	<b>213</b>	–	–	–
3° Oscar Stevanato (Voluntas Brescia)	–	<b>212</b>	–	–
4° Renzo Grandesso (Venezia)	207	206	<b>209</b>	–
5° Mario Sabbadin (Venezia)	<b>200</b>	–	–	–
6° Antonio Podda (Dop. Montecatini)	<b>199</b>	–	–	–
7° Carlo Redaelli (Csi Milano)	–	<b>198</b>	–	–
8° Piero Muzio (Loreto)	–	<b>186</b>	–	–
9° Dante Tomasini (Ala Milano)	179	<b>180</b>	–	–
Terza Serie				
1° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	<b>247</b>	–	–	–
2° Mario Sabbadin (Venezia)	<b>230</b>	228	–	–
3° Renzo Grandesso (Venezia)	220	219	<b>227</b>	–
4° Giovanni Banchemo (Dop. Montecatini)	200	204	<b>211</b>	–
5° Flaviano Fermi (Ala Milano)	–	201	<b>206</b>	–
6° Mauro Crespi (Gab Busto Arsizio)	–	192	–	–

Quarta Serie				km/h
1° Cesare Rossi (Voluntas Brescia)	<b>285</b>	–	–	–
2° Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	<b>282</b>	–	–	–
3° Antonio Podda (Dop. Montecatini)	234	229	<b>255</b>	–
4° Carlo Redaelli (Csi Milano)	<b>244</b>	–	238	–
5° Renzo Agazzi (Csi Milano)	242	235	<b>243</b>	–
6° Stefano Mariani (Csi Milano)	–	<b>220</b>	–	–
Team Racing				Tempi
1° Fabio Contini - Marco Contini (Ala Milano)				5'27"2
2° Oscar Stevanato - Cesare Rossi (Voluntas Brescia)				5'30"2
3° Roberto Pennisi - Aldo Zana (Csi Milano)				5'46"1
4° Duilio Mantellassi - Valerio Mantellassi (Csi Milano)				
5° Carlo Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Milano)				
6° Balconi - Galli (Csi Milano)				
7° Roberto Cereda - Carlo Rancarani (Csi Milano)				
8° Invernizzi - Giuseppe Martinoia (Csi Milano)				
9° Galli - Capecchi (Asap Prato)				
10° Antonio Marcora - Carlo Marcora (Gab Busto Arsizio)				
11° Gori - Frati (Asap Prato)				
12° Martelli - Sergio Moiso (Hobby Club Torino)				

## Schedati e tesserati

Gli aeromodellisti DOC, quelli che partecipano alle gare, sono identificati dal numero della tessera Fai. Ma sono tanti, due decine di migliaia, al contrario della Banda Bassotti, creata dal genio di Carl Barks nella Saga dei Paperi, il cui numero è limitato dalle possibili combinazioni a sei delle tre cifre 1, 2, 7.

La tessera Fai, rilasciata dall'Aero Club Nazionale, nel nostro caso l'Aero Club d'Italia, per l'attività aeromodellistica, identificata dalla lettera F, è in vigore da fine anni Quaranta. Da allora prosegue con una normale sequenza numerica.

I numeri aumentano perché quelli già attribuiti sono un diritto acquisito, inalienabile. Numero che deve obbligatoriamente comparire sui modelli iscritti ai Campionati internazionali. Gli aeromodellisti potrebbero così salutarsi e identificarsi con il numero della tessera Fai, ma non sarebbe elegante.

Non esistendo un elenco completo<sup>(5)</sup>, sono fiorite

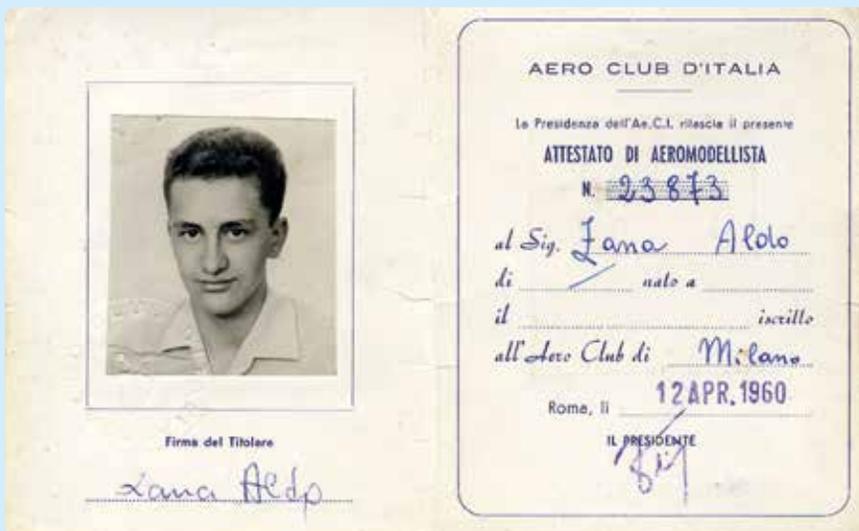
leggende varie. Si dice che, agli inizi, le tessere Fai venissero assegnate in ordine alfabetico ai pionieri che ne fecero richiesta. I conti non tornano però, perché se Blzozero Ettore ebbe il numero 6, è poco credibile che Magli Vinicio ottenesse l'11, cioè dopo quattro soli cognomi di altrettanti aeromodellisti tra la B e la M.

I senatori sono quelli con la Fai a due o tre cifre. Parecchi disputarono le Ambrosiane: ricordiamo Carlo Bergamaschi 115, Flaviano Fermi 120, Fabio Contini 133, Giorgio Garlato 151, Clemente Cappi 211, Renzo Grandesso 154, Franco Marcenaro 199, Guido Battistella 321.

La crescita dei tesserati fu rapidissima in quei primi anni anche perché tutti i nuovi ricevevano Attestato e Tessera Fai. Non era pensabile un aeromodellista che non facesse gare. Per esempio, tra il tesseramento di Fabio e Marco Contini passarono una decina di mesi e il numero Fai passò da 133 a 1179.

Nel solo 1952, vennero concessi 551 Attestati e 417 tessere Fai<sup>(6)</sup>. Il tasso di crescita rallentò verso la fine degli anni Cinquanta. Altro esempio: Roberto Pennisi a fine 1958 ebbe il 2676, Aldo Zana a metà 1960 il 3265. Il rallentamento si stabilizzò nei decenni successivi, tanto da arrivare dopo oltre 50 anni a sfiorare il numero 20.000, una media inferiore a 300 nuove tessere Fai all'anno.

La tessera Fai è cambiata da un po' di anni: non più il classico cartoncino azzurro cielo con la sua allure



L'Attestato di Aeromodellista (questa è la versione "storica") veniva rilasciato a Milano al superamento dell'esame finale del Corso Allievi. Era obbligatorio presentare alla Commissione un modello

completo, di solito un veleggiatore junior in volo libero. Il documento cartaceo è stato successivamente sostituito da un tesserino con una nuova numerazione.



internazionale data dalle scritte in francese, ma il solito pezzo di plastica multicolore, formato carta di credito. L'altro documento che distingue l'aeromodellista dai comuni mortali è l'Attestato, che in tempi lontani si otteneva frequentando un Corso Allievi e superando l'esame finale. L'antico cartoncino bianco è stato sostituito da un oggetto di plastica, formato carta di credito, con una nuova numerazione.

C'era altro a testimoniare di essere aeromodellista: l'Aero Club locale poteva avere la sua tessera con i bollini annuali. La scritta "Aggregato" su questi bollini codificava la condizione di paria degli aeromodellisti nei confronti dei Soci piloti che comandavano perché a loro l'iscrizione costava molto di più.

E non era finita: serviva anche la tessera del Csi per partecipare alle gare da loro organizzate.

I Club più organizzati avevano la tessera con i timbri delle quote annuali.



La tessera Fai era ed è il documento necessario per partecipare alle gara nazionali e internazionali. Il numero di tessera doveva identificare i modelli iscritti alle gare. Il classico cartoncino azzurro venne cambiato con una tessera di plastica negli anni Duemila.



Gli Aero Club più organizzati, quale era Milano, rilasciavano la tessera sociale ai Soci Aeromodellisti, che avevano per Statuto meno diritti dei Soci Aviatori. Il bollino attestava il pagamento della quota annuale. Pratica che, come si vede, venne poi abbandonata.

#### Note

- (1) La definizione è contenuta nell'articolo di Fabio Contini a commento delle Ambrosiane 1960, *Rassegna di Modellismo* anno V n. 50, ottobre 1960 pag. 37.
- (2) Nel 1960 vennero immatricolate in Italia 381.385 autoveicoli, in confronto a 79.826 nel 1950. Nel 1960, il totale delle sole autovetture circolanti sfiorò 2,5 milioni con una densità di 4,8 autovetture per 100 abitanti. Il forte incremento negli anni Sessanta è dovuto alla diminuzione del prezzo delle auto in confronto al reddito disponibile: con la Fiat 600 e, poi, la Fiat 500 bastavano 7 mesi di reddito. In Italia, erano le prime auto che costavano meno di un anno di stipendio medio. Nel 1970, le immatricolazioni salirono a 1.363.594 portando il parco circolante (autovetture) a 11,3 milioni, pari a 21 auto per 100 abitanti.
- (3) *Rassegna di Modellismo* anno VI n. 55, giugno-luglio 1961 pag. 33. Cronaca di Carlo d'Agostino.
- (4) *Ali Nuove* anno XIII n. 15, 16-31 agosto 1961 pag. 15. Cronaca di Carlo d'Agostino.
- (5) Un elenco parziale delle tessere Fai di concorrenti e organizzatori delle Ambrosiane è pubblicato in appendice.
- (6) I dati sono pubblicati nella "Relazione sull'attività svolta nel 1952" dell'Aero Club d'Italia.

**Ritorno in Belgio**

La squadra italiana allo XI Criterium des As, Genk (Belgio), 15-17 settembre 1961. Vero e proprio Campionato Europeo, era riservato a squadre nazionali di tre concorrenti per categoria. Dopo le selezioni, basate sui risultati della prove

del Campionato Italiano, andarono in Belgio, sotto la guida di Guglielmo Barthel (al centro, in piedi, con la camicia bianca): accosciati da sinistra, Roberto Pennisi (Team Racing), Luciano Compostella (Acrobazia) con un nipote, Duilio Mantellassi (Team Racing e Acrobazia); in piedi,

da sinistra, Valerio Mantellassi (Team Racing), Amato Prati (Velocità), Renzo Grandesso (Velocità), Giancarlo Ricci (Velocità), Sorino Garofali, Guglielmo Barthel, Fabio Contini (Team Racing), Marco Contini (Team Racing), Aldo Zana (Team Racing), Ermi Veronesi (Acrobazia).



1962

## L'anno del "fattaccio"



Inizio stagione, week end del 7-8 aprile, 15 giorni prima di Pasqua. Data fortunata per il bel tempo e le presenze: 64 modelli.

L'organizzazione delle Ambrosiane 1962 venne affidata al più numeroso dei gruppi aeromodellistici di Milano, il Csi Augusta.

Collaborarono in tanti, coordinati da Roberto Pennisi, presidente del Gruppo. Che trovò anche il tempo di prepararsi alla gara di Team Racing, con il meccanico Aldo Zana, anche lui pesantemente coinvolto nell'organizzazione in

quanto segretario del Gruppo.

Livio Broggi, Delegato per l'Aeromodellismo, Lino Zanotti, segretario aeromodellistico dell'Aero Club Milano, Carlo d'Agostino, cronista e addetto stampa dell'Aero Club Milano, Giorgio Peressini e Franco Bugada, addetti alla punzonatura, Davide Pattina e Nunzio Pompele, attenti cronometristi/contagiri, erano tutti dell'Augusta. Ci fu la mobilitazione degli altri Gruppi del Csi Milano, che prestarono la loro opera. Le cronache citano Francesco

Punzonatura dei team racer a cura di Giorgio Peressini, indimenticabile "riproduzionista" e colonna del Csi Augusta. Lo fronteggiano, da sinistra, Giorgio Casolari, Rolando Lugli, Giorgio Sighinolfi, Fausto Ferrari, Francesco Valdonio (uno degli organizzatori), Silvano Onesti, Aldo Zana, Vinicio Magli.

Il Regolamento delle Ambrosiane 1962, stampato su cartoncino e inviato con il giusto anticipo agli Aero Club dei probabili concorrenti.

In basso, la busta che conteneva il premio in danaro: 13.000 lire (€ 6,70, attualizzati € 159,90) per il vincitore di ogni Serie della Velocità e 15.000 lire

(€ 7,74, attualizzati € 184,74) per i due componenti l'equipaggio primo nel Team Racing.



Valdonio del Csi Vigentino, con Livio Broggi alla direzione di gara, Claudio Reverdy e Antonio Porcu quale addetto al controllo della quota assieme a Italo Gozzo, "riproduzionista" del Csi Augusta.

La pista venne preparata a dovere con nuove righe tracciate sul cemento per indicare i vari

cerchi di volo, compreso quello dei 19 metri, invalicabile dai meccanici del Team Racing. Grazie all'impegno di don Giovanni Foi, la struttura ecclesiale di piazza Leonardo da Vinci, dedicata a San Pio X, dove, con ingresso da via Villani 2, aveva sede l'Augusta, prestò tre grandi tende per la direzione di gara, la punzonatura, gli addetti alla miscela fissa per la Prima Serie della Velocità. Anche in Italia si applicò, infatti, il Regolamento Internazionale Fai. Diversamente dall'anno precedente, tutti accettarono.

### L'aiuto dell'Aeronautica Militare

La collaborazione della Prima Zona Aerea Territoriale fu importante e vitale, come da tradizione. Anche se, dal 1959 si era scelto di non chiedere più ospitalità per i concorrenti nelle camerate del Comando in piazza Novelli. Erano stati presi accordi con un hotel, semplice e dignitoso, della zona est della città, l'Hotel Perugino, via Perugia 12. Il pernottamento, in

camera tripla, costava 900 lire a notte. Il trasporto da e per la pista era assicurato dal pullman dell'Aeronautica Militare.

La mattina della domenica venne il Generale Edoardo Molinari, Vice-comandante la Zona Aerea. Si intrattenne a lungo con i concorrenti, la direzione di gara e Guglielmo Barthel, delegato nazionale degli aeromodellisti italiani, presente per suggellare l'importanza della gara e anche per valutare i risultati in vista della squadra nazionale da iscrivere ai Campionati del Mondo in programma l'8-11 settembre a Kijev, allora Urss e oggi Ucraina.

Tra le autorità a bordo pista, Iginio Guagnellini, presidente dell'Aero Club Milano, Guglielmo Sineri, presidente regionale Csi. Presenze quali non si erano mai viste a una gara di aeromodellismo. E che non si videro più.

### Miscela standard

I lanci iniziarono verso le 8.30 del sabato.

Finalmente, non con la Prima Serie, i cui motori erano i più sensibili alle temperature e all'umidità mattinali. L'ordine fu Seconda, Terza, Prima, Quarta Serie. Venne mantenuto anche negli altri due lanci.

La miscela standard provocò l'attesa riduzione delle velocità, anche se pochi pensavano a un regresso così importante. Ugo Rossi, campione del mondo in carica, vinse la Prima Serie a 187,597 km/h, velocità inferiore a quella di Renzo Grandesso alle Ambrosiane 1957, 191,489 km/h. Ma, oltre alla miscela e alla manopola, erano cambiati i modelli, i cavi ed erano state drasticamente ridotte le libertà nel pilotaggio, cioè quota alta e tiraggio.

Il solo ad avvicinare la velocità di Ugo Rossi fu Piero Muzio, Aero Club Loreto, 184,615 km/h. Lui i motori li comperava in negozio dal ragioniere Benetti a Bologna. Era un "privato" a confronto con i team di "professionisti" della Supertigre (Giancarlo Ricci, Amato Prati, Renzo

Grandesso) e della famiglia Rossi.

Ugo Rossi, contrariamente alle sue abitudini, dovette impegnarsi nel recupero del secondo lancio per superare la velocità di Muzio. "Meno male che abbiamo portato i modelli, se no ci battevi", disse Giovanni Rossi, padre di Ugo e Cesare e team manager. La sera del sabato erano tornati a casa, a Brescia, con tutti i modelli, convinti che non sarebbe stato necessario toglierli nuovamente dal cassone<sup>(1)</sup>. Business as usual in Seconda e Terza Serie: Ugo Rossi mise subito al sicuro le vittorie segnando, il sabato, 220,453 km/h e 245,591 km/h. Niente di diverso da quanto ci si poteva aspettare. In Terza Serie, questa volta i Grandesso raddoppiarono. Davanti a Renzo, terzo, si classificò Franco, 10 km/h più lento di Ugo Rossi.

In continua crescita i risultati della squadra del Gab Busto Arsizio. Giulio De Dionigi fu quarto in Seconda Serie e quinto in Terza. Anche lui era destinato a diventare un protagonista delle cilindrate maggiori della Velocità.

La Quarta Serie vide in pista sia Ugo sia Cesare Rossi: dovevano promuovere il loro pulsogetto Vulcan e, come già fecero i fratelli Dooling una quindicina di anni prima, nessuna pubblicità è più convincente che vincere le gare. Vinse Ugo con un "normale" 285,035 km/h, stessa velocità delle Ambrosiane 1961. Secondo fu Cesare, 281,250 km/h, a un soffio dal suo risultato dell'anno prima.

Al terzo posto si classificò Stefano Mariani, Csi Milano, che iniziava a ottenere risultati dal suo lavoro di progetto e costruzione del pulsogetto: 273,764 km/h.

La squadra prima classificata fu, senza sorpresa, la Voluntas Brescia. Alla premiazione, Iginio Guagnellini consegnò la Coppa dell'Aero Club Milano a Giovanni Rossi. Gli consegnò anche quella offerta dall'Assessorato allo Sport del Comune di Milano in palio per la velocità più

A fianco, Stefano Mariani, Csi Milano, si avvia alla pista con il pulsogetto di sua costruzione. L'architettura del modello Quarta serie è consolidata: ala e timone asimmetrici fissati direttamente al "tubo", così come il serbatoio nella parte anteriore.



A destra, la fase concitata dell'avviamento del pulsogetto mediante il soffio di aria compressa creato con una robusta pompa da bicicletta. Il "pompatore" aveva sempre vicina una persona di riserva per evitare l'indebolimento delle pompate causa stanchezza. La persona di spalle doveva inserire il tubetto dal serbatoio all'ugello nella camera di scoppio, togliendolo immediatamente per evitare incendi in caso di mancato avvio del ciclo. La persona di profilo a sinistra aveva il compito più difficile: lasciare il modello appena il pulsogetto era funzionante, dopo che gli altri si erano fatti da parte. Correva anche il rischio di essere lambito dalle fiammate che uscivano dal "tubo".



alta della gara, ottenuta da Ugo Rossi, complimentandosi per l'impegno di tutta la famiglia nell'aeromodellismo

Il Gab Busto Arsizio vinse la Coppa Csi Augusta per la squadra seconda classificata. Vennero distribuiti i premi individuali, coppe e, come usava allora, denaro contante. 13.000 lire ai vincitori di ciascuna Serie, 10.000 lire ai secondi, 6.000 lire ai terzi. 4.000 lire ai quarti. Con 6.000 lire di iscrizioni, il Team Rossi incassò 72.000 lire<sup>(2)</sup>. Più che sufficienti a coprire le spesa della benzina per il breve viaggio da Brescia a Milano.

### La saga degli errori

E poi ci fu il "fattaccio"<sup>(3)</sup> del Team Racing. Si qualificarono per la finale Roberto Pennisi-Aldo Zana, con il miglior tempo; Fabio e Marco Contini, Piero Fontana-Franco Amodio. Tutti e tre con risultati di valore mondiale, di poco superiori a 5 minuti.

Oltre alla vittoria in gara, era in discussione la selezione per la squadra nazionale ai Campionati

Mondiali di Kijev. Livio Broggi, direttore di gara, li indirizzò al gabbione con un fervorino di invito alla calma e alla buona condotta di gara. "Ma le buone intenzioni restano tali: ben presto i tre piloti incominciano con le piccole e usuali "cattiverie". I modelli sono veloci e quasi alla pari e pertanto non è facile ne pilotare bene ne mantenere costantemente la quota dei tre metri"<sup>(3)</sup>.

Il climax di una finale del Team Racing è tradizionalmente il primo rifornimento, allora i primi 33-36 giri, con modelli veloci circa allo stesso livello e piloti intenzionati a non cedere. La lotta in centro pista divenne ben presto gladiatoria, come non poteva non succedere a causa della mancanza di un Regolamento che definisse i comportamenti scorretti e di una Giuria in grado di sanzionarli. Tutto era lasciato al direttore di gara, normalmente poco o nulla esperto delle sottigliezze e cattiverie della categoria.

I sorpassi avvenivano solo di tiraggio e con vistosi e prolungati incroci dei cavi. Fabio



Stefano Mariani sta facendo il pieno al serbatoio del suo pulsogetto. Lo assistono Giulio De Dionigi (a sinistra) e Roberto Cereda (a destra). Il carburante era un intruglio segreto di ciascun modellista. Di solito era una miscela di benzina e benzolo.

Contini, quando si trovava con i cavi di Pennisi davanti agli occhi, si chinava per passare sotto il suo braccio e riportarsi così davanti. “Dopo i primi giri, la battaglia a centro pista si fa accesa: Pennisi (del quale l’anno scorso su queste pagine dicemmo che doveva ancora capire qualche trucco del mestiere) dimostra di avere un ottimo allenamento e un modello senz’altro superiore agli antagonisti. In quanto ai “trucchetti”, la manina davanti al naso di Fontana dimostra che le gare disputate gli hanno insegnato qualche cosa. In complesso, però, non si può certo dire che sia più scorretto dello stesso Fontana o di Contini. Fontana, specialmente, ha una strana condotta di gara, appena sta per essere sorpassato fa compiere al modello delle strane ondulazioni non sappiamo se per inesperienza di pilotaggio o per impedire il più possibile di essere superato”<sup>(4)</sup>.

Fontana uscì dalla lotta al primo rifornimento quando il modello rientrò. Amodio lo recuperò entrando nel cerchio proibito ai meccanici, quello dei 19 metri di raggio: “Viene

distintamente osservato dal Commissario di Quota sig. Porcu, dal suo aiutante Gozzo e da molti altri aeromodellisti. Dovrebbe essere squalificato in base all’Art. 4.5.14 comma e) del Rsn (Regolamento Sportivo Nazionale), ma a quanto pare la Giuria e i Commissari di Gara hanno altro da fare”<sup>(4)</sup>.

Verso la fine del secondo stint: “Contini urta con i cavi contro la parte bassa del capo di Pennisi ed il suo modello sbatte a terra. Immediatamente cominciano a protestare i componenti del Gruppo cui Fabio Contini appartiene per una presunta scorrettezza di Pennisi, che lo stesso Fabio più tardi smentirà”<sup>(3)</sup>.

Pennisi-Zana vinsero con l’ottimo tempo di 5’00”. Fontana-Amodio conclusero in 7’37”6. In quei due minuti e mezzo, la pressione dei componenti l’Ala Club (il Gruppo dei Contini), guidati da Flaviano Fermi, divenne sempre più urlante e malevola nei confronti del direttore di gara, Broggi.

Da mesi, il contrasto tra l’Ala Club e il Csi Milano era trascorso al livello personale. Questa

I preparativi per la finale del Team Racing. Nel gabbione sono, da destra Franco Amodio (terzo qualificato) con Piero Fontana (al centro, di fronte), Marco Contini (secondo qualificato) con il fratello Fabio pilota, Aldo Zana (primo qualificato) con Roberto Pennisi, seminascolato al centro.



I due equipaggi del Csi Augusta in posa prima della gara sotto l'abbraccio protettivo e fiero di Livio Broggi, al centro. Da sinistra, Roberto Pennisi, Aldo Zana, Marino Pezzini, Giancarlo Guattari.



era l'occasione giusta per uno showdown, sfruttando il pretesto della debolezza della posizione di Broggi, che del Csi Milano era la guida e il promotore. “Non appena il modello di Fontana tocca terra, il direttore di Gara, Broggi, con strana intemperività, senza consultare né Commissario di quota né quelli di Gara annuncia la squalifica della coppia Pennisi-Zana per “comportamento scorretto del pilota e volo fuori quota”<sup>(4)</sup>.

Il “comportamento scorretto del pilota” non stava in piedi perché non si è mai visto un pilota che colpisca i cavi altrui con un colpo di nuca. Infatti: “Se si fosse atteso qualche minuto prima di decidere, si sarebbe potuto interrogare Fabio Contini, che confermava poi a Pennisi di avere urtato con i cavi contro il suo “capoccione” escludendo ogni responsabilità del pilota avversario”<sup>(4)</sup>. La quota di volo, in una continua alternanza di sorpassi, venne blindata come regolare dalla dichiarazione del Commissario addetto, Antonio Porcu.

Ci furono due reclami: Pennisi-Zana contro la squalifica ingiustificata; Fabio e Marco Contini contro Fontana-Amodio per la comprovata violazione del divieto di entrare nel cerchio di volo. Entrambi i reclami vennero girati alla Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club, pur se il Rsn era lacunoso anche su questo punto. Con la seconda decisione sbagliata, incomprensibile e ingiustificata, la direzione di gara bloccò la pubblicazione della classifica, danneggiando così gli altri concorrenti. Non ebbero nemmeno il piacere di leggere i loro nomi nelle cronache. Oggi, persi tutti i documenti ufficiali, nessuno sa più quali e quanti fossero e quali risultati avessero ottenuto. Non ci fu nemmeno la premiazione.

“Comunque, la manifestazione, nei due giorni in cui ha avuto luogo, ha riscosso un vero successo di pubblico, valutato in più di un migliaio di persone al pomeriggio della domenica”<sup>(3)</sup>.

#### Le classifiche

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, Pista Linate-Monluè, sabato 7 - domenica 8 aprile 1962

Velocità Prima Serie		km/h
1°	Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	187,597
2°	Piero Muzio (Loreto)	184,615
3°	Antonio Podda (Dop. Montecatini)	174,249
4°	Carlo Marcora (Gab Busto Arsizio)	161,797
5°	Giancarlo Guattari (Csi Milano)	153,583
6°	Antonio Marcora (Gab Busto Arsizio)	140,296
Seconda Serie		
1°	Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	220,453
2°	Cesare Rossi (Voluntas Brescia)	215,568
3°	Antonio Podda (Dop. Montecatini)	213,902
4°	Giulio De Dionigi (Gab Busto Arsizio)	212,264
5°	Carlo Redaelli (Csi Milano)	211,143
6°	Oscar Stevanato (Voluntas Brescia)	209,912
7°	Mauro Canevari (Dop. Montecatini)	204,429
8°	Marino Pezzini (Csi Milano)	196,731
9°	Agostino Tognetti (Loreto)	190,476
10°	Mauro Crespi (Gab Busto Arsizio)	182,094
Terza Serie		
1°	Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	245,901
2°	Franco Grandesso (Venezia)	235,910
3°	Renzo Grandesso (Venezia)	225,988
4°	Antonio Podda (Dop. Montecatini)	221,402
5°	Giulio De Dionigi (Gab Busto Arsizio)	218,181
6°	Giovanni Banchemo (Dop. Montecatini)	216,346
7°	Piero Fontana (Roma)	200,222
Quarta Serie		
1°	Ugo Rossi (Voluntas Brescia)	285,035
2°	Cesare Rossi (Voluntas Brescia)	281,250
3°	Stefano Mariani (Csi Milano)	273,764
4°	Antonio Podda (Dop. Montecatini)	257,695
5°	Antonio Marcora (Gab Busto Arsizio)	238,726

## Roma porto delle nebbie

La Procura della Repubblica di Roma si meritò la definizione di “Porto delle nebbie” negli anni Ottanta del secolo scorso, grazie a uno dei folgoranti titoli del settimanale *L'Espresso*, quando ancora esistevano italiani in grado di apprezzare l'intelligenza e la qualità della comunicazione. La definizione nasceva da una lunga serie di insabbiamenti giudiziari. Se c'era un dossier scomodo, si trovava il modo di attribuirlo alla Procura di Roma e tutto scompariva. Come inghiottito dalle nebbie.

Lo stesso accadde per le Ambrosiane 1962. Trasmessi i reclami alla Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia a Roma, nulla ne riemerse. Non solo, quell'anno vide una serie incredibile di errori, assurdità, fatti e fattacci riguardo il Team Racing.

La Coppa CiGitalia, seconda prova del Campionato Italiano, valida per selezionare la squadra nazionale ai Mondiali di settembre, si disputò a Roma il 17 giugno. In Velocità, solamente per la Prima Serie, mancarono i Rossi, nonostante Ugo Rossi fosse il Campione del Mondo in carica.

Pare che la trasferta a Kijev fosse stata da loro valutata troppo lunga per lasciare gli impegni crescenti della produzione dei motori, che stava decollando, oltre che non coperta a sufficienza dal contributo spese, tutto compreso (viaggio, iscrizione, alloggio), di 250.000 lire

dell'Aero Club d'Italia.

Mancando i Rossi, la scena fu occupata dal Team Supertigre con Amato Prati, Giancarlo Ricci, Renzo Grandesso.

Il Team Racing fu un ulteriore disastro. Nella seconda eliminatória capitò un fatto delinquenziale. I romani Blasi-Musso vennero sorteggiati in batteria assieme ai milanesi Carlo Cipolla-Carlo Signorini e Roberto Pennisi-Aldo Zana. A metà gara, Blasi, per inesperienza, perse di vista il modello e lo schiantò al suolo. Carlo Musso, il meccanico, si buttò dentro il cerchio di volo e, assieme al fratello Giorgio, assalì gli altri piloti per distruggere anche i loro modelli. Ci riuscì con Carlo Cipolla, causandogli in aggiunta una distorsione da una settimana di prognosi. Pennisi, più alto e robusto, riuscì a salvare sé stesso e il modello e concluse la base in 5'03". I due Musso, romani giudicati a Roma, se la cavarono con una breve squalifica, giusto per salvare la faccia dell'Aero Club.

La finale fu povera cosa. Al primo rifornimento, il modello di Sandro Costa-Alfonso Colucci entrò nei cavi di Pennisi-Zana e rientrò. Anche il modello dei milanesi, con i cavi danneggiati, rientrò, lasciando soli Fontana-Amodio, che vinsero senza gloria in 5'48".

La decisione fu niente squadra nazionale di Team Racing a Kijev<sup>(5)</sup>.

Al Trofeo Shell, Genova 7-8 luglio, disertato dal Team Supertigre, si ripresentò il Team Rossi con le usuali quattro vittorie di Ugo Rossi in Velocità. In Quarta Serie, il ritorno di Ugo Zanin con il pulsogetto personale costrinse Cesare Rossi al terzo posto. Quarto fu Stefano Mariani, anche lui con un reattore personale. Tutti e quattro sopra 270 km/h.

Il Team Racing confermò la modestia di prestazioni già vista a Roma. Vinsero Fontana-Amodio, 5'24"0, davanti a Pennisi-Zana, 5'26"5, frenati al decollo dalla ruota grippata per via della sabbia della pista.

Intanto, nulla si sentì in merito alle Ambrosiane.

Fu così che, per stare sul sicuro, a Roma decisero di mettere in piedi una nuova prova di Campionato Italiano Team Racing e Velocità, il 10 e 11 novembre: la “Coppa Bonmartini”. La comunicazione dell'Aero Club d'Italia arrivò a Milano il 25 ottobre. Fu un'invenzione contro tutte le regole, chiaramente antisportiva anche se poteva trovare un minimo di giustificazione nell'essere il

*Il diploma dell'Aero Club per i primi tre classificati nel Campionato Italiano. Il diploma era accompagnato da una medaglia nelle finiture tradizionali: oro, argento, bronzo.*



recupero delle Ambrosiane, prima prova del Campionato Italiano.

Le Ambrosiane potevano sembrare annullate dalla decisione (sbagliata) di non pubblicare la classifica e lasciare ogni decisione alla Commissione Sportiva dell'Aero Club d'Italia. Decisione ancora pendente, ma, a Roma si poteva fare di tutto (non certo solo in aeromodellismo), meglio ancora se in opposizione a Milano.

La gara fu una robetta de noantri, giustamente disertata dai foresti. Vinsero Sandro Costa-Alfonso Colucci con un buon 5'16" in finale. Beffarono, loro poco più che debuttanti, Fontana-Amodio, che molti più meriti avevano e che più di altri si erano adoperati per quella gara, che conclusero con un pessimo 6'01" in finale. I concorrenti erano quattro, tutti romani<sup>(6)</sup>.

Scomparso nelle nebbie romane il giudizio sulle Ambrosiane, Costa-Colucci si presero anche il Campionato Italiano, quell'anno basato sul tempo migliore di finale in tutte le prove.

Archiviato il Campionato 1962, l'Aero Club Milano, nel 1963, prese la decisione spontanea di distribuire i premi del Team Racing alle Ambrosiane 1962. La Coppa e le 15.000 lire del primo premio vennero dati a Pennisi-Zana. Defraudati di una vittoria e di un titolo italiano sacrosanti. Ripagati, poco più che simbolicamente, dagli amici di casa e dal diploma dell'Aero Club d'Italia quali terzi classificati nel Campionato Italiano. Nessuna decisione sulle Ambrosiane 1962 venne mai comunicata dall'Aero Club.

#### Note

- (1) La storia è raccontata da Piero Muzio nel suo personale amarcord: "Intreccio velocistico-Modelli & motori-Anni 1951-1968" scritto a settembre 2013 e pubblicato sul Web.
- (2) Rivalutati al 2014, la cifra sarebbe stata equivalente a L. 1.710.000, pari a € 883. La pura rivalutazione monetaria non è comunque indicativa del potere reale di acquisto. Nel 1962, il salario medio mensile di un operaio era circa 65.000 lire, inferiore all'ammontare del premio. Il prezzo di un vestito confezionato di buona qualità era L. 32.000. Un televisore costava 140.000 lire, un paio di buone scarpe circa 5.000 lire. Una giornata in pensione a Cesenatico costava circa 1.000 lire: il pernottamento all'Hotel Perugino non era quindi a buon mercato, ma il costo dell'ospitalità a Milano è sempre stato più



I primi tre premi di ogni categoria alle Ambrosiane 1962 erano doppi: targa di cristallo e busta con il denaro.

elevato della media nazionale. Nel mercato aeromodellistico, un motore Webra Mach 1 costava, nel 1962, 9.000 lire. Il listino prezzi Supertigre di fine 1961 indicava L. 8.900 per il G.20/15 V; L. 8.500 per il G.30; L. 15.000 per il G.24 (10 cc). Il Barbini B.40 Testa Blu (diesel 2,5 cc) costava L. 6.200 e il piccolo B.38 (1 cc) costava L. 4.300. L'O.S. 35, importato dal Giappone, era venduto a L. 8.800 e L. 10.800 in versione RC.

- (3) *Rassegna di Modellismo* Anno VII aprile 1962 pag 28. Cronaca di Carlo d'Agostino.
- (4) *Modellistica* Anno VII n. 71, aprile-maggio 1962 pag. 86. Cronaca di Carlo d'Agostino.
- (5) Difficilmente, gli equipaggi italiani avrebbero potuto inserirsi nelle prime posizioni. I primi sette ottennero tempi inferiori a 5', ma non si conosce la tolleranza nei confronti del tiraggio e del volo alto se non le critiche generali e univoche degli occidentali sull'incompetenza e la parzialità delle giurie. Vinsero gli equipaggi sovietici: Sirotkin-Chkourski, 4'48", davanti a Gelman-Radchenko, 4'52", entrambi con il motore G.20. I migliori dei pochi occidentali furono gli svedesi Björk-Rosenlund, quarti con 4'44 in batteria, già vincitori del Criterium des As 1961. Nelle gare internazionali, finì per sempre la supremazia dell'Oliver Tiger. In velocità vinse l'ungherese Krizsma, 218 km/h, davanti a Giancarlo Ricci, 214 km/h. Amato Prati si classificò quarto, 209 km/h. Gli ungheresi furono i soli a ottenere velocità più alte dalla miscela standard fornita dagli organizzatori. Gli altri denunciarono un calo medio di 10 km/h rispetto alle velocità abituali. In Acrobazia, terza vittoria consecutiva del belga Grondal nonostante la parzialità della Giuria.
- (6) Per completezza storica, la Coppa Bonmartini vide una presenza minimale in Velocità. Renzo Grandesso in tutte e quattro le Serie e Agostino Tognetti, Aero Club Loreto. Grandesso, con un volo a 235 km/h in Seconda Serie, conquistò il titolo di Campione Italiano superando Ugo Rossi, assente. La classifica del Team Racing fu la seguente:  
 1° Colucci-Costa (Roma) 5'16" (5'28")  
 2° Fontana-Amodio (Roma) 6'01" (5'54")  
 3° Hallglass-Blasi (Roma) - (5'51")  
 4° Marcelli-Lomiry (Roma) (6'33").

1963

## Una gara piccola piccola

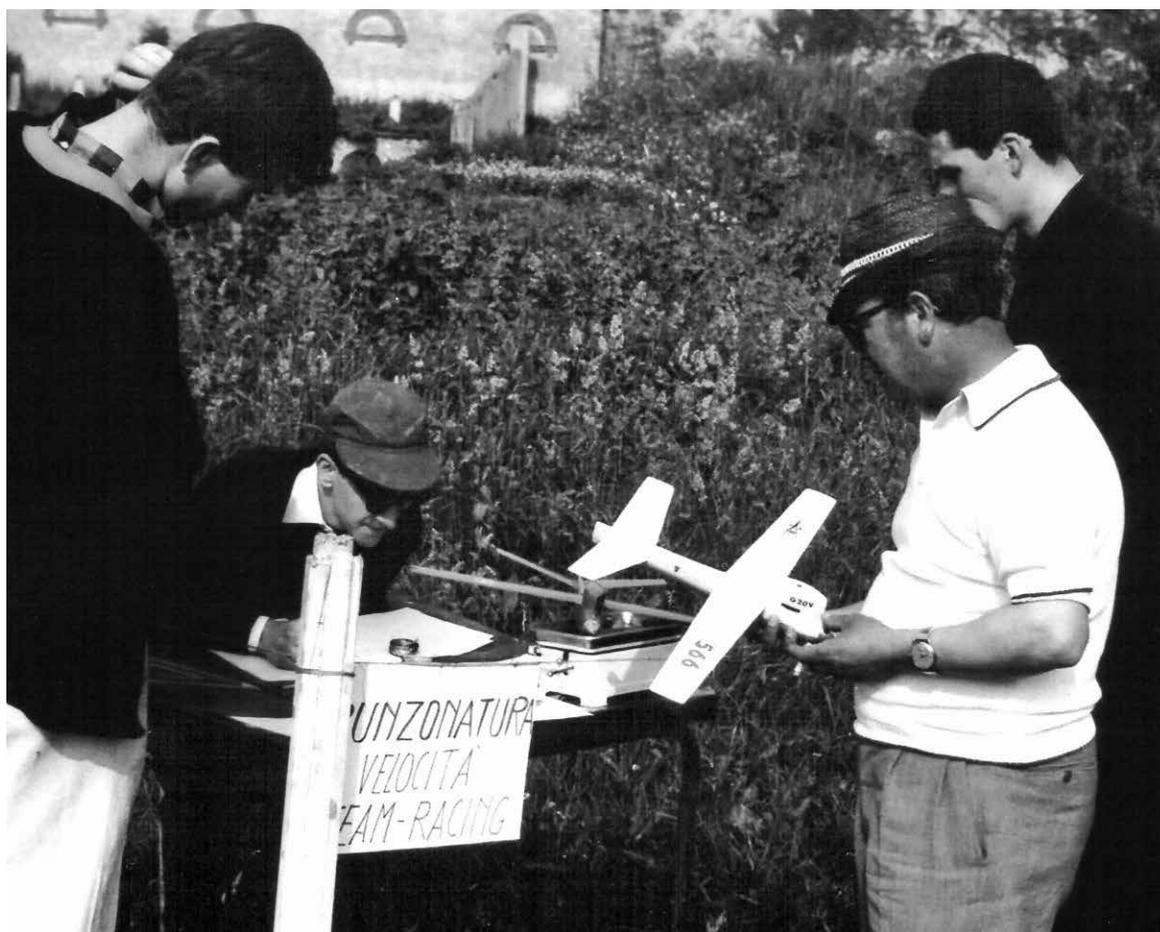
La quiete dopo la tempesta. L'appuntamento di inizio stagione per le Ambrosiane 1963 richiamò alla pista di Linate solamente trenta concorrenti. Ci fu una spiegazione organizzativa: l'Aero Club Milano aveva delegato l'Ala Club a organizzare la gara. Dopo anni di critiche a prescindere e la piazzata dell'anno prima durante la finale del Team Racing, le persone dell'Ala Club si misero alla prova. Ma qualcosa andò storto e, circa un mese prima della gara, fu necessario richiamare i soliti "negri" del Csi Milano. Si impegnarono i soci dell'Augusta, del Fopponino e del Vigentino. *Il Longherone*, notiziario del Csi Augusta, così commentò: "Un grazie sentito a Valdonio, Zanotti e Reverdy che ci hanno permesso di

disputare ancora una volta le nostre "Ambrosiane" e di proseguire in quella tradizione che tanti invidiano agli aeromodellisti dell'Aero Club Milano"<sup>(1)</sup>. E la gara venne finalmente confermata in calendario per il 25 e 26 maggio. Purtroppo, in ritardo. E questo causò parecchie defezioni.

La brutta storia della squadra nazionale ai Mondiali di Kijev diede l'ultimo colpo alla decisione del Team Rossi di chiudere con le gare. Avevano già vinto tutto il possibile e l'attività commerciale, il negozio Model Brixia, via Pace 13, Brescia, stava assorbendo quasi tutto il tempo. Inoltre avevano deciso di diventare costruttori di motori, che si

In assenza dei Rossi, la gara di Velocità fu un monologo del Team Supertigre. Amato Prati sta lanciando il modello di Giancarlo Ricci, che con il monoline vinse la Prima Serie, 214 km/h, e la Seconda serie, 244 km/h. Prati si classificò secondo in Prima Serie, 209 km/h.





Livio Broggi, lasciato il tavolo del direttore di gara, si occupa della verifica dei modelli da Velocità. Nel 1963, le Ambrosiane furono organizzate grazie all'impegno dei soci dei Gruppi del Csi Milano: Augusta, Fopponino, Vigentino.

dimostrarono vincenti per parecchi anni, continuando così la sfida con il Team Supertigre. Team Supertigre che, come in passato quando mancavano i Rossi, si presentò al meglio con Giancarlo Ricci, Renzo Grandesso e Amato Prati, i tre della squadra nazionale ai Mondiali l'anno prima.

### Le "canne da pesca"

La vera novità fu l'uso generalizzato del comando monoline, indispensabile per essere competitivi. "Buoni i risultati raggiunti nelle tre serie della velocità, soprattutto per l'adozione quasi unanime del comando monocavo che consente notevoli incrementi di velocità, anche se ci sembra che le difficoltà di pilotaggio (che a volte fanno annullare dei lanci) siano più che notevoli e riservate ai veri assi della categoria"<sup>(2)</sup>. Iniziò così il periodo delle "canne da pesca", come vennero chiamate le aste del comando monoline. Il pilotaggio era davvero difficile,

tanto che Renzo Grandesso si presentò quell'anno con un monoline che usava una normale manopola ed era collegato al modello senza comandi. Il modello veniva strappato dal dolly tirando sul cavo e poi volava dritto in quanto autostabile. Naturalmente, perché funzionasse, non ci voleva un alito di vento. E, ogni tanto, capitava.

In Prima Serie, sei concorrenti, fu Ricci a vincere a 214 km/h, la stessa velocità di Kijev. Prati fu secondo, 209 km/h, e Piero Muzio terzo, 192 km/h, che riuscì a superare Grandesso, 189 km/h, impedendo così l'1-2-3 al Team Supertigre.

Buoni risultati in Seconda Serie, otto partecipanti, con un'altra vittoria di Ricci a 244 km/h, velocità notevole, grazie al monoline. Secondo si piazzò Grandesso mentre Prati non riuscì a completare nessun lancio valido. La Terza Serie, due soli concorrenti, vide Renzo Grandesso superare finalmente, dopo dieci anni,

Piero Muzio alla premiazione delle Ambrosiane 1963. Newcomer indipendente nella Velocità, si classificò ottimo terzo in Prima e Seconda Serie dietro i piloti "ufficiali" del Team Supertigre. In Seconda Serie fu preceduto di un solo km/h da Renzo Grandesso. Sulla destra, Renzo Grandesso e Amato Prati. Sulla sinistra, Franco Amodio.



il "muro" dei 250 km/h di Guido Battistella quando vinse il Campionato Mondiale alle Ambrosiane 1953. Un ottimo modello e il monoline gli consentirono di vincere a 254 km/h. Secondo fu Franco Monti, 231 km/h, tornato alle piste di volo circolare cinque anni dopo avere vinto il Campionato Italiano Team Racing 1958. In Velocità ci sapeva fare in quanto aveva iniziato proprio con i 2,5 cc entrando nella squadra nazionale ai Mondiali di Firenze 1956.

Dai e dai, Carlo Marcora portò al Gab Busto Arsizio la vittoria in Quarta Serie, quattro concorrenti e tre classificati. Vinse, 269 km/h, davanti a Grandesso e Monti. Non riuscì a classificarsi Franco Marcenaro, che del pulsogetto era stato un pioniere alle Ambrosiane di inizio anni Cinquanta. Aveva inventato un "sistema-tubo": oltre al pulsogetto autocostruito, usava l'aria compressa per l'avviamento, eliminando così la tradizionale pompa da

bicicletta. Si caricava la bombola sulle spalle: dipinta in un vistoso colore giallo, non mancava di essere notata.

### Team Racing: Fontana-Amodio

I dieci iscritti nel Team Racing ottennero risultati piuttosto scarsi, peraltro allineati a tecnica e potenzialità del periodo. In finale vinsero Piero Fontana-Franco Amodio in 5'50"3, solamente due decimi di secondo davanti a Roberto Cereda-Carlo Signorini, 5'50"5. Fu il distacco minore registrato nella storia della gara. Terzi, 5'55"2, conclusero Carlo e Paolo Cipolla, sempre più bravi e preparati. Erano stati i migliori nelle due eliminatorie: 5'16". Pennisi-Zana non fecero meglio del quarto posto, 5'56"2, facendo volare il modello dell'anno prima con lo stesso motore.

La modestia dei risultati fu chiosata da Carlo d'Agostino: "La categoria, oltre a essere molto interessante, è anche una delle più semplici fra quelle del volo vincolato, e non ce ne vogliono per questa affermazione i "puri" del team che attraverso formule algebriche e studi aerodinamici sui profili cercano di ottenere il meglio dal proprio modello. Se è vero, infatti, che per primeggiare, il più delle volte (ma non sempre) occorre che il modello sia curato in modo particolare e l'affiatamento tra pilota e meccanico sia più che perfetto (cosa che si ottiene solo dopo molte e molte ore di allenamento) è pur vero che un giovane appassionato può mettersi d'accordo con un amico e preparare un modello in pochi giorni"<sup>(2)</sup>.

Dopo questa tirata involuta e discutibile, il cronista continuò: "Abbiamo accennato ai deludenti risultati raggiunti e non altrimenti possiamo definire il 5'50"3 dei vincitori Fontana-Amodio, mentre sarà bene stendere un pietoso velo su altri risultati, come il 7'25"0 di Padovano e Schirru"<sup>(2)</sup>.

In senso orario dall'alto a sinistra, Aldo Zana si prepara al via di una batteria di Team Racing. Dietro di lui i commissari: Adriano Losi, a sinistra, e

Antonio Porcù. Giorgio Peressini, a sinistra, alla verifica e punzonatura dei modelli da Team Racing. Adriano Losi (Vignate 24

maggio 1939-Melzo 6 dicembre 2014), uno dei migliori meccanici del Team Racing milanese, anche se abitava a Melzo, durante una prova

tranquilla, come dimostra la posizione poco ortodossa. Adriano Losi gareggiò agli inizi con Renzo Agazzi (1940-1992) poi condivise la sua

esperienza con il fratello minore Roberto. Gianpaolo Pagani osserva il suo meccanico Pier Franco Banfi mentre sta scaldando il motore.



Vinicio Magli (Bologna 8 gennaio 1922-Reggio Emilia 12 ottobre 2002), uno dei pionieri dell'aeromodellismo italiano, si dedicò al Team Racing da meccanico. Dopo le prime stagioni di gare con Silvano Onesti, pilota, gareggiò con il figlio Marcello.

Eraldo Padovano e Sandro Schirru contestarono in una lettera al direttore questa affermazione, invero gratuita e, magari, percepita di tono offensivo. Va detto che le cronache di Carlo d'Agostino si distinsero sempre per la totale libertà di opinione, l'onestà intellettuale, la capacità di cogliere gli aspetti più significativi, anche se negativi. Inevitabile, in un simile approccio giornalistico che, ogni tanto, qualche parola potesse apparire ingiustificata e soprattutto.

#### Note

- (1) *Il Longherone*, notiziario per i Soci del Csi Augusta n. 12 luglio-agosto 1963. Cronaca di Aldo Zana.  
 (2) *Rassegna di Modellismo* Anno VIII n. 77, giugno 1963 pag. 33. Cronaca di Carlo d'Agostino.



#### Le classifiche

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, Pista Linate-Monluè, sabato 25 - domenica 26 maggio 1963

Velocità Prima Serie		km/h
1°	Giancarlo Ricci (Lucca)	214
2°	Amato Prati (Bologna)	209
3°	Piero Muzio (Ancona)	192
4°	Renzo Grandesso (Venezia)	189

Non classificati: Gianpaolo Pagani, Franco Monti

Seconda Serie		
1°	Giancarlo Ricci (Lucca)	244
2°	Renzo Grandesso (Venezia)	226
3°	Piero Muzio (Ancona)	225
4°	Mauro Canevari (Dop. Montecatini)	202
5°	Manfredi Muzio (Gab Busto Arsizio)	198

Non classificati: Sergio Invernizzi, Franco Grandesso, Amato Prati

Terza Serie		
1°	Renzo Grandesso (Venezia)	254
2°	Franco Monti (Bologna)	231

Quarta Serie		
1°	Carlo Marcora (Gab Busto Arsizio)	269
2°	Renzo Grandesso (Venezia)	265
3°	Franco Monti (Bologna)	237

Non classificato: Franco Marcenaro

Squadre		Tempi
1°	Piero Fontana - Franco Amodio (Roma)	5'50"3
2°	Roberto Cereda - Carlo Signorini (Csi Milano)	5'50"5
3°	Carlo Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Milano)	5'55"2
4°	Roberto Pennisi - Aldo Zana (Csi Milano)	5'56"2
5°	Giorgio Casolari - Rolando Lugli (Modena)	5'59"5
6°	Uccio Turlizzi - Conti (Csi Milano)	6'32"8
7°	Fausto Ferrari - Giorgio Sighinolfi (Modena)	6'34"4
8°	Gianpaolo Pagani - Pier Franco Banfi (Csi Milano)	6'36"4
9°	Silvano Onesti - Vinicio Magli (Modena)	7'08"4
10°	Eraldo Padovano - Sandro Schirru (Fiat Torino)	7'25"0

## Team Racer ovvero del gladiatore

Nello scorso numero era stato presentato il concetto educativo dell'aeromodellismo. Sacrosanta verità! Possiamo quindi scendere nei dettagli e indicare a chi anela alla "educazione" la categoria più confacente: il Team Racing.

Magiche parole esotiche, fasciose, storpiate e maltrattate in tutti gli idiomi imperanti sulle nostre piste. Fortuna vuole che non sia stata imposta la sostituzione con il casalingo "inseguimento".

Motivi filologici a parte, la specialità in questione è senz'altro la più spettacolare e di maggior richiamo, ma anche la più difficile e complessa. Quindi è logico che, dato il livello generale del RSN, risulti la peggio regolamentata, con i risultati che tutti sappiamo.

Solo con fiducia tutta italiana si continua a sperare che tutto finisca bene grazie all'intervento della dea bendata: lotteria, quindi, non gara sportiva.

Il Team Racing è stato importato dai soliti Usa, importato e cooptato senza il minimo sforzo di comprensione: ed anche qui tutto normale, come al solito. A dimostrazione stanno i continui cambiamenti e le cervellotiche restrizioni: esiste un regolamento particolare (RSN sez. IV pag. 29 e seguenti), stilato sulla falsariga di quelli stranieri. Può essere tranquillamente raccomandato quale amena lettura, non come guida a una categoria così complessa.

Comunque, il T/R è senz'altro la specialità di maggior vitalità e in questi ultimi anni molti sono stati i nomi nuovi.

Così, quando un giovane alla sua prima gara, ti viene nei cavi o ti danneggia (ci sono centinaia di modi per farlo) prendi i resti del tuo modello e torni a casa soddisfatto di avere contribuito al rinsanguamento dell'aeromodellismo italiano. Infatti, il RSN può prevedere la squalifica per il danneggiante (cosa che non succede mai) mentre il danneggiato è lasciato al paternalismo della Giuria che, al massimo, gli dà un colpetto sulla spalla. E tu non puoi rispondere perché hai le mani impegnate dai resti del modello.

Beh, si diceva del gladiatore? Dunque, nei primi anni italiani del T/R i meccanici dovevano fare la corsa dal centro ai rispettivi modelli ed esisteva il tiraggio libero, di modo che sopravvivevano ai 100 giri solo i piloti meglio piazzati fisicamente: cosa altamente ingiusta. Il tiraggio venne quindi abolito grazie a una delle

classiche idee meritorie della Ciam. Niente da eccepire. Così, adesso, le Giurie, competentissime, devono formarsi una cultura ginnico-atletica per giudicare dalla tensione del bicipite o dell'adduttore, dall'inclinazione delle spalle o della schiena, se uno tira o meno. È un giudizio impossibile e tutti lo hanno capito: tutti, meno i vari Direttori di Gara.

E il gladiatore? Niente paura, non è morto. Infatti, dato che il fisico per il pilotaggio non conta più, hanno pensato di supplire alla bisogna i meccanici. A riprova del livello raggiunto da questa "educazione" sta l'esempio di prestanza fisica fornito da quell'aeromodellista romano (1,75 circa, spalle così!) alla Coppa CiGItalia del 17 giugno 1962 a Roma.

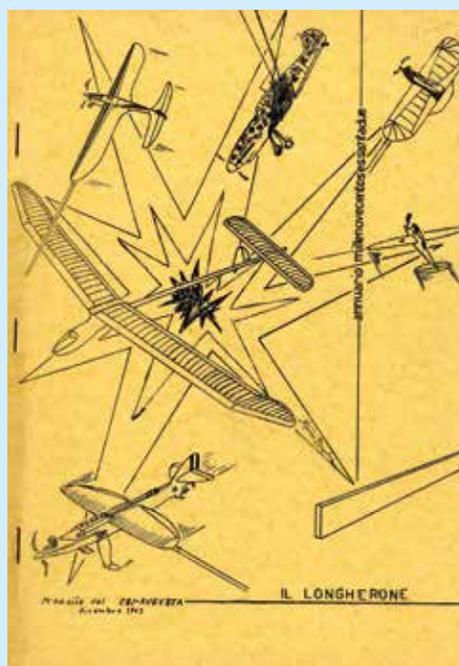
Dimostrando di avere assorbito il vero spirito aeromodellistico, dopo che il suo modello aveva collaudato la durezza del patrio suol, si gettò nel cerchio di pilotaggio, aggredendo gli altri due piloti, s'intende per mostrare la propria educazione fisica e senza deliberate e malvagie intenzioni!

Atto isolato, comunque, che nulla toglie al fascino del T/R. D'ora in avanti si è però pensato di fare indicare sulla scheda di iscrizione: altezza, peso, circonferenza toracica, precedenti penali dei concorrenti.

Non si sa mai.

*Questo pezzo di Aldo Zana comparve sul numero 4, luglio-agosto 1962, del Longherone, notiziario (quasi) mensile per i Soci del Csi Augusta. Nato da un'idea di Carlo d'Agostino nel mese di marzo 1962, venne poi portato avanti, con Carlo d'Agostino, da Aldo Zana, Roberto Pennisi, Franco Bugada, Giorgio Peressini. L'ultimo numero, 15° della serie, venne distribuito a dicembre 1963.*

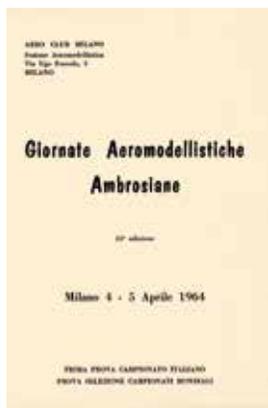
*Nel 1969-1970, il Longherone venne ripreso da Giorgio Peressini, allora presidente del Gruppo, nella nuova sede di piazza San Gerolamo 15, 20133 Milano. Ne vennero pubblicati almeno 10 numeri.*



*La copertina dell'ultimo numero del Longherone prima serie 1962-1963. Il disegno è di Franco Bugada. La stampa avveniva con un ciclostile ad alcol per matrici in carta cerata. La circolazione era tra i Soci del Csi Augusta e qualche amico del Gruppo.*

1964

## La pioggia d'aprile



Anno di grandi cambiamenti il 1964 per l'aeromodellismo milanese e le Ambrosiane. Nuovo direttore di gara Claudio Reverdy, al posto di Livio Broggi. Nuovo Delegato all'Aeromodellismo dell'Aero Club Milano, Carlo d'Agostino. Toccò a lui l'organizzazione delle Ambrosiane e la continuazione delle altre gare a Milano.

In quei giorni, fu difficile capire i perché di questi cambiamenti. Bisognò aspettare la fine di agosto quando si seppe che Livio Broggi aveva sposato Maddalena "Nena" Giagoni e lasciato Milano per trasferirsi per lavoro vicino a Belluno.

Gianfranco Amorosi, presidente del Csi Augusta

dopo Broggi nel 1958 e prima di Roberto Pennisi nel 1961, sintetizzò questo cambiamento: "Penso di non fare un torto a nessuno se dico che, per circa dieci anni e per le attività aeromodellistiche nell'area lombarda, Livio è stata la persona che ha fornito il maggior contributo per impegno personale e risultati organizzativi raggiunti"<sup>(1)</sup>.

Le Ambrosiane si disputarono nel week-end del 4 e 5 aprile e non furono bacciate dal sole. Anzi, arrivò la pioggia tipica dell'aprile lombardo, non così violenta da impedire i voli. Umidi o bagnati, si arrivò regolarmente in fondo.

I 36 concorrenti in Velocità e i 18 equipaggi del Team Racing trovarono parecchie novità. La

Sopra, la copertina del cartoncino del programma-invito delle Ambrosiane 1964.

Confermava il semplice e chiaro schema grafico e il contenuto informativo degli anni precedenti.

A destra, Bruno Benedusi ha appena lasciato il decollo il modello Prima Serie di Luciano Zini. Entrambi tra i più giovani iscritti al Csi Augusta, si dedicarono per qualche anno alla Velocità.



miscela standard divenne obbligatoria per tutte le Serie. La gara si disputò su cinque lanci senza recuperi, al posto dei tre con recupero: vi era quindi un tentativo in meno. Per il Team Racing venne formata una parvenza di giuria affiancando a cronometrista e contagiri un Commissario incaricato di controllare il rispetto del Regolamento (che restava, però, impreciso, confuso, carente).

Altra novità: niente premi in denaro, come poi divenne consuetudine generalizzata. Premi simbolici e cena offerta dall'Aero Club Milano la sera del sabato: "Nella cena del sabato sera sono cessate le polemiche anche se si è continuato a parlare di modelli e della gara"<sup>(2)</sup>.

### **Pista sott'acqua**

Le lamentazioni più comuni riguardarono lo stato della pista, che faticava a scaricare l'acqua anche se il cemento si asciugava rapidamente. Le proteste più vivaci vennero da Franco Grandesso: "Si era assunto l'onore e l'onere della difesa di Renzo, del cui modello la Giuria non riusciva, a quanto pare, a calcolare esattamente i giri (ed infatti Grandesso non è riuscito mai a completare la base)"<sup>(3)</sup>.

In Prima Serie, Giancarlo Ricci non ebbe avversari: "Lo abbiamo visto pilotare molto bene e con assoluta regolarità"<sup>(2)</sup>. Il monoline era stato adottato da tutti i migliori.

L'effetto della miscela standard fu sensibile in Seconda e Terza Serie: "Quanto abbia influito la miscela unificata lo si può subito notare confrontando i risultati con quelli dell'anno scorso: nella Seconda Serie si è passati dai 244 km/h di Ricci ai 218 raggiunti dalla stesso concorrente nella gara di quest'anno, e nella Terza Serie dai 254 km/h di Grandesso ai 238 di De Dionigi"<sup>(4)</sup>.

I cinque lanci senza recupero incontrarono l'approvazione dei concorrenti e obbligarono la direzione di gara a far rispettare una ferrea



Italo Gozzo, uno dei migliori modellisti di riproduzioni in volo vincolato, socio del Csi Augusta, ebbe un breve flirt con la Velocità, classificandosi quarto in Prima Serie alle Ambrosiane, 169 km/h.



Carlo d'Agostino in funzione di direttore di gara. Delegato per l'Aeromodellismo dell'Aero Club Milano nel 1964, dopo Livio Broggi, gestì l'incarico con passione e competenza, compresa l'organizzazione delle Ambrosiane e delle altre grandi gare milanesi.

Nella piovosa e grigia domenica di aprile, la squadra romana del Team Racing si prepara nei box. In piedi, Franco Amodio sta pulendo il "Picus

Horridus" pilotato da Piero Fontana, inginocchiato alla sinistra di Giorgio Fabbri. Tutto il materiale necessario alla gara, escluso il modello,

era contenuto nelle due cassette di legno, qui aperte. In primo piano, quella delle miscele con la provetta graduata in evidenza.



disciplina sui tempi. Giulio De Dionigi, il più grande dei "draghi" del Gab Busto Arsizio (così venivano chiamati nell'ambiente dei velocisti), dimostrò regolarità e preparazione, unico in tutta la gara a segnare cinque voli validi: 221,674; 219,914; 227,703; 225,140; 238,410 km/h.

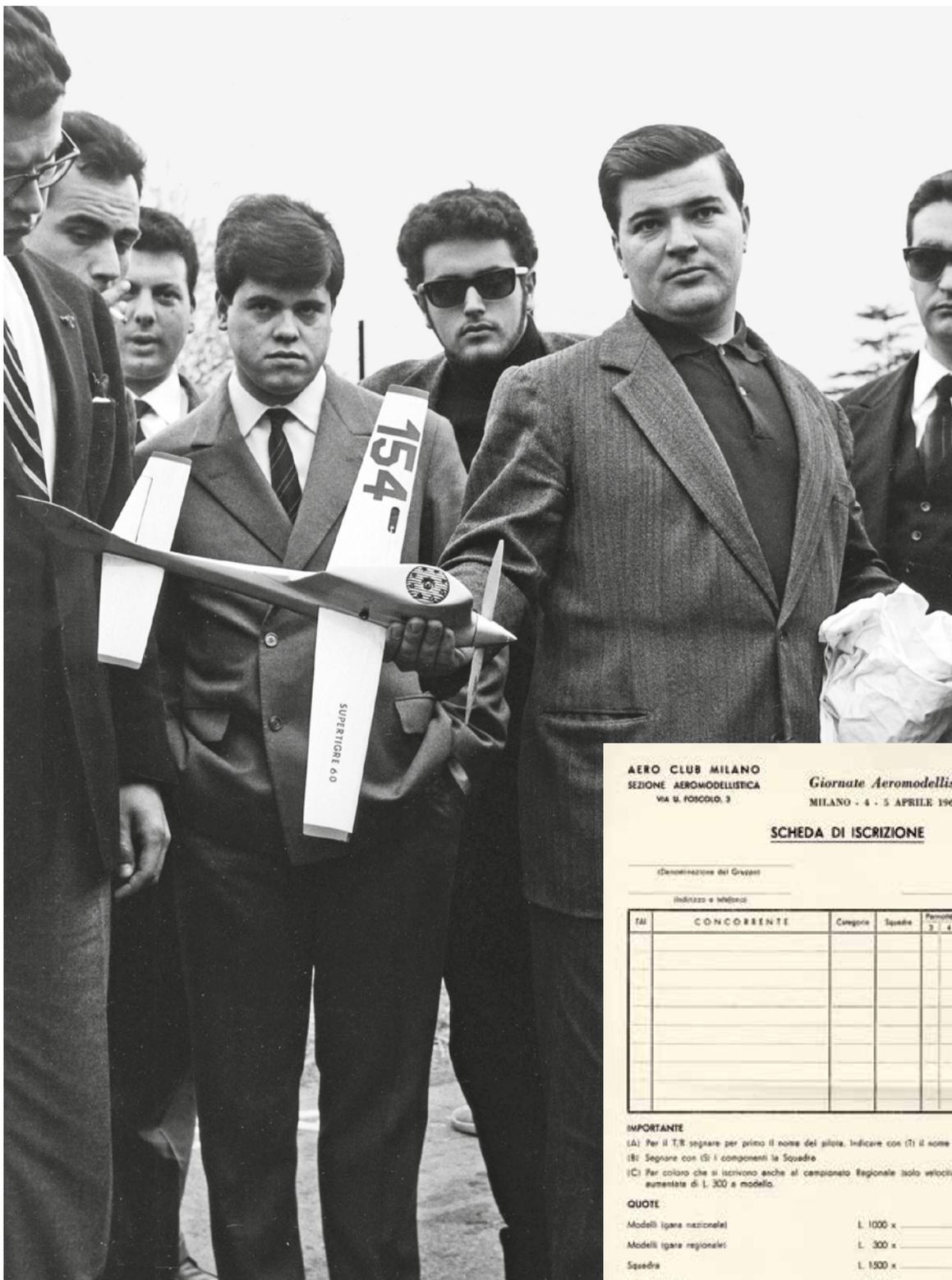
La Quarta Serie soffrì della transizione tra i Rossi e gli Zanin. Vi fu solamente un classificato, il romano Massimo Lomiry, 278,637 km/h, prestazione più che buona nella pioggia.

### La lepre e la tartaruga

Il Team Racing vide la presenza in forza degli equipaggi di Roma. Piero Fontana-Franco Amodio gareggiarono con il "Picus Horridus", primo di una serie di modelli con importanti innovazioni. In anni nei quali si pensava fosse importante la finezza aerodinamica, abolirono il passaggio dell'aria di raffreddamento della testa del motore e lo sostituirono con un contenitore in rame sagomato, pieno di olio che assorbiva il calore. Difficile dire se l'aumento di peso a 630 grammi compensasse la riduzione della resistenza aerodinamica.

Un altro mantra dell'epoca era che il peso non importasse. Anzi, una massa maggiore, una volta in volo, si prestava meglio a essere "tirata" con minore evidenza da parte del pilota. E poi, scendeva a terra più rapidamente: allora non esisteva lo spegnimento in volo del motore. In realtà, l'elemento vincente del "Picus Horridus", oltre a pilota e meccanico, era il motore, un G.20 modificato e ottimamente preparato. Il modello era veloce per l'epoca, il più veloce in gara a circa 160 km/h.

A supporto di Fontana-Amodio, gli altri tre equipaggi di Roma fecero la gara contro i cinque del Csi Milano e, se del caso, anche per loro stessi. Infatti, sfortunati Fontana-Amodio, che non riuscirono a segnare nessun tempo valido, furono Gregori-Diotallevi a entrare in finale con



Renzo Grandesso presenta il suo modello Terza Serie con motore Supertigre. Presente nelle prime tre Serie, si classificò secondo in Prima e Seconda Serie e quarto in Terza Serie con questo modello. In sintonia con lo spirito dei tempi, concorrente e spettatori indossano tutti il vestito completo di giacca.

Nell'inserto, la scheda di iscrizione allegata al programma-invito della gara. Le Ambrosiane 1964 erano valide anche quale prova del Campionato Regionale Lombardo.

**AERO CLUB MILANO**  
SEZIONE AEROMODELLISTICA  
VIA U. FOSCOLO, 3

*Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane*  
MILANO - 4 - 5 APRILE 1964

**SCHEDA DI ISCRIZIONE**

(Denominazione del Gruppo) \_\_\_\_\_

(Indirizzo e telefono) \_\_\_\_\_ (Caso Squadre) \_\_\_\_\_

FAI	CONCORRENTE	Categoria	Squadra	Partecipanti			Comitato Regionale
				1	2	3	

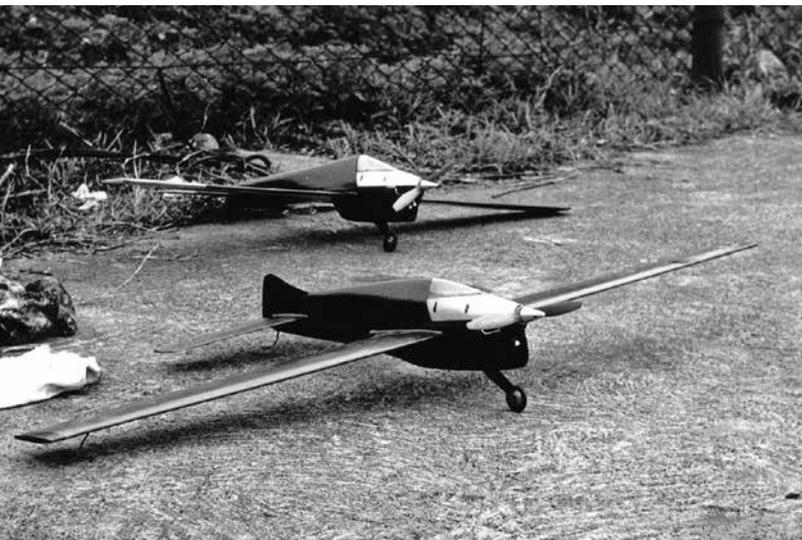
**IMPORTANTE**  
(A) Per il T.R. segnare per primo il nome del pilota. Indicare con (T) il nome del motore.  
(B) Segnare con (S) i componenti la Squadra.  
(C) Per coloro che si iscrivono anche al campionato Regionale Isolo velocità la quota di iscrizione è aumentata di L. 300 a modello.

**QUOTE**

Modelli igare nazionali L. 1000 x \_\_\_\_\_ = L. \_\_\_\_\_  
 Modelli igare regionali L. 300 x \_\_\_\_\_ = L. \_\_\_\_\_  
 Squadra L. 1500 x \_\_\_\_\_ = L. \_\_\_\_\_  
 Partecipanti L. 1200 x \_\_\_\_\_ = L. \_\_\_\_\_  
 Prenotazione pranzo sera sabato 4 (per i non concorrenti che intendessero partecipare) L. 2000 x \_\_\_\_\_ = L. \_\_\_\_\_  
 Totale L. \_\_\_\_\_

Allegato assegno trasferibile N. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_  
 all'ordine di LINO ZANOTTI - Via Padigora 12/B - MILANO

(Stampare e firmare)



Sopra a sinistra, i team racer di Carlo e Paolo Cipolla con i quali vinsero il Campionato Italiano 1964. I motori erano i G.20 da loro ampiamente modificati. Nessun G.20 forniva prestazioni come

quelli modificati Cipolla. Sopra a destra, la squadra di Team Racing del Csi Milano, prima classificata. Da sinistra, in piedi, i meccanici: Carlo Signorini, Francesco Valdonio (caposquadra),

Paolo Cipolla, Aldo Zana. Accosciati, da sinistra, i rispettivi piloti: Roberto Cereda, Carlo Cipolla, Roberto Pennisi. In basso, Roberto Pennisi e Aldo Zana presentano il "Mabel V".

il terzo tempo, 5'25".

Si rividero i fratelli Contini. Non fecero meglio di 5'32", buono per il quarto posto: "Con un maggior allenamento forse potrebbero fare qualcosa di notevole"<sup>(4)</sup>. Il loro problema era la mancanza di tempo, arrivati all'età nella quale le priorità della vita obbligano a mettere da parte gli aeromodelli.

Lo stesso problema ebbero Pennisi-Zana. Si presentarono con un modello dall'apertura alare spropositata, 117 cm, misura massima per stare sul sedile posteriore della Fiat 500, ispirato forse all'U2, l'aereo spia della Cia. Come l'U2, puntarono sull'autonomia. Il loro vecchio G.20 (lo stesso dal 1961, se pure con un nuovo accoppiamento) venne carburato per 51 giri. Una scelta possibile con il serbatoio da 10 cc, ma che penalizzava la velocità.

Il miglior tempo delle eliminatorie fu di Carlo e Paolo Cipolla, ormai bravissimi elaboratori del G.20 oltre che costruttori di ottimi modelli: 5'02". Pennisi-Zana entrarono in finale con 5'16".

Questa volta, la finale fu tranquilla: Gregori-Diotallevi non furono mai competitivi per colpa del motore scarburato. Tra la lepre, Cipolla-Cipolla, e la tartaruga, Pennisi-Zana, vinsero questi ultimi, come nella vulgata favolistica: 5'26" contro 5'28".

Fu l'ultima presenza di Pennisi-Zana alle Ambrosiane, conclusione del loro primo periodo di Team Racing. Ricominciarono nel 1971,





dopo un lungo intervallo dedicato a finire gli studi, pagare il debito dei 15 mesi del servizio militare, mettere su famiglia, iniziare la carriera di lavoro.

Nel 1964, Fontana-Amodio guidarono la squadra nazionale ai Campionati Mondiali di Budapest, 28 luglio-3 agosto. Con 4'33" (34 giri a 160 km/h) si qualificarono per la finale, sei anni dopo Taddei-Contini a Bruxelles 1958.

Il motore e l'olio di raffreddamento non scaldati a dovere, per via dell'inintelligibilità delle sequenze pre-via annunciate solo in ungherese, li relegarono al terzo posto, 5'06"8. Avevano il modello più veloce e avrebbero potuto, con pieno merito, sostituirsi ai vincitori, gli inglesi Place-Haworth, 4'51"2, che scelsero la carburazione da 51 giri a 140 km/h<sup>(5)</sup>.

Alla sera della domenica a Milano: "Si è sentito qualche sporadico giuramento di non venire più alle Ambrosiane, di inutilità di fare modelli ecc. ecc., ma sono giuramenti fatti tante volte anche nel volo libero in varie occasioni e... mai mantenuti. È la passionaccia che vince sempre e l'urlo dei 10 e dei tubi è troppo affascinante per non volerlo più ascoltare"<sup>(2)</sup>.

#### Le classifiche

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, Pista Linate-Monluè, sabato 4 - domenica 5 aprile 1964

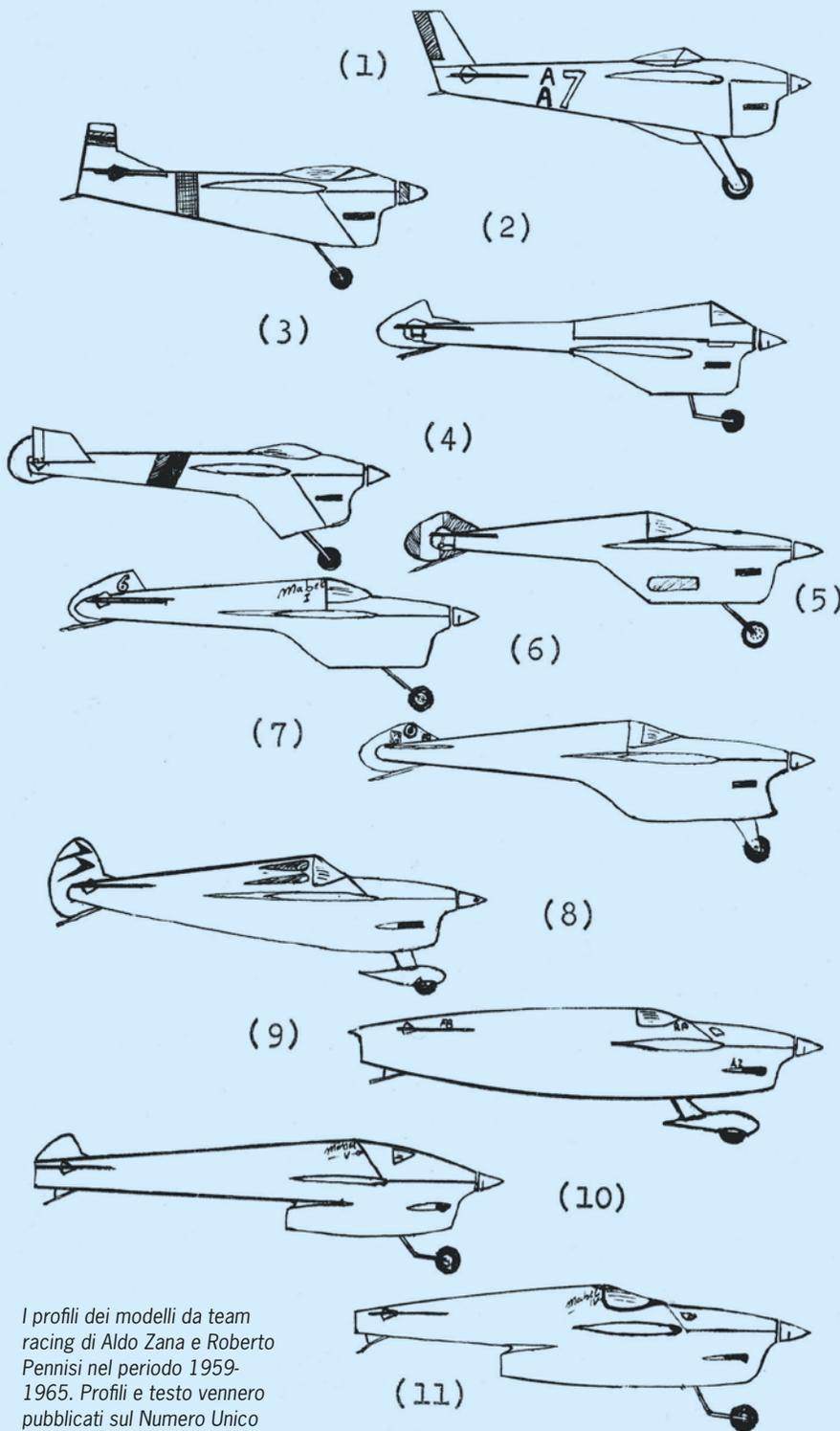
Velocità Prima Serie		km/h
1°	Giancarlo Ricci (Lucca)	213,523
2°	Renzo Grandesso (Venezia)	197,585
3°	Luigi Corti (Gr. Aer. Empolesi)	190,677
4°	Italico Gozzo (Csi Milano)	169,971
5°	Luciano Righi (Lugo)	156,964
Seconda Serie		
1°	Giancarlo Ricci (Lucca)	218,314
2°	Renzo Grandesso (Venezia)	214,030
3°	Piero Muzio (Ancona)	213,143
4°	Luigi Romagnoli (Lugo)	195,652
5°	Mario Rolando (Verona)	194,805
6°	Fidia Volonnino (Roma)	185,280
7°	Manfredi Muzio (Gab Busto Arsizio)	172,000
8°	Giancarlo Guattari (Csi Milano)	170,373
9°	Bruno Benedusi (Csi Milano)	106,007
Terza Serie		
1°	Giulio De Dionigi (Gab Busto Arsizio)	238,410
2°	Pietro Sartorari (Verona)	236,065
3°	Marcello Bettini (Verona)	230,173
4°	Luigi Romagnoli (Lugo)	225,563
5°	Renzo Grandesso (Venezia)	224,719
6°	Mario Rolando (Verona)	211,143
7°	Pezzini-Benedusi (Csi Milano)	208,695
Quarta Serie		
1°	Massimo Lomiry (Roma)	278,637
Team Racing		Tempi
1°	Roberto Pennisi - Aldo Zana (Csi Milano)	5'26" (5'16")
2°	Carlo Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Milano)	5'28" (5'02")
3°	Gregori - Diotallevi (Roma)	6'45" (5'25")
4°	Fabio Contini - Marco Contini (Ala Milano)	5'32"
5°	Fabrizio Marcelli - Giorgio Fabbri (Roma)	5'39"
6°	Roberto Cereda - Carlo Signorini (Csi Milano)	5'41"
7°	Sandro Schirru - Eraldo Padovano (Fiat Torino)	6'12"
8°	Sario - Sergio Moiso (Hobby Club Torino)	6'25"
9°	Duilio Mantellassi - Giancarlo Guattari (Csi Milano)	6'26"
10°	Silvano Onesti - Vinicio Magli (Modena)	6'29"
11°	Uccio Turlizzi - Alberto Cipolla (Csi Milano)	6'54"
12°	Livraghi - Paolo Ossanna (Csi Cremona)	7'19"
13°	Blasi - Franzetti (Roma)	8'26"



La coppa del primo premio della gara di Team Racing. Erano stati aboliti i premi in denaro, come poi divenne abituale, non solo alle gare di Milano.

A sinistra, Giancarlo Guattari, Csi Augusta, scalda il motore del team racer che affidò a Duilio Mantellassi per il pilotaggio, da notare il lungo braccio di leva per il timone orizzontale. Il carrello monoruota è ormai di uso generalizzato. Sullo sfondo, Aldo Zana sta effettuando gli ultimi preparativi del modello.

## La serie dei "Mabel". Sei anni di Team Racing



I profili dei modelli da team racing di Aldo Zana e Roberto Pennisi nel periodo 1959-1965. Profili e testo vennero pubblicati sul Numero Unico di fine anno 1964 dell'Attività Regionale Lombarda (ARL), che precorse Usal e Fiam.

Nient'altro che nostalgia ci ha spinto a scrivere queste righe: nostalgia di cinque anni trascorsi insieme, Aldo, Roberto e i "Mabel" sulle piste di tutta Italia e anche d'Europa.

Vediamo questi cinque anni (che poi sono sei) seguendo i vari team racers che abbiamo costruito: anche solo dai disegni ci si potrà rendere conto che la categoria è parecchio cambiata. Forse, la nostra rievocazione potrà servire ad avvicinare qualcuno alla categoria, sia pure un semplice spettatore: e con questa speranza, ammaniamo, a chi interessano, queste righe.

La storia inizia nel '59 quando il giovine Aldo, da tempo aeromodellista isolato e versatile (passare da un tavoletta a un R.C. o un veleggiatore era un nulla e nessuno volava bene) vide una gara di Team Racing: le Ambrosiane.

Visto e fatto: nasce il proto-racer (profilo n. 1). Motore il buon Mach 1 di lontana memoria. Era il solito modello che volava e basta ed avrebbe potuto benissimo funzionare da acrobatico come da riproduzione o da perforatrice: insomma, volava (20-22 giri a 105 km/h. Ma senza tirare!).

Viene il '60: l'anno chiave. Il giovine Aldo approda all'Augusta, incontra il celebre (allora, ma forse anche oggi) racerista Giancarlo Guattari, lo tormenta per mesi, costruisce tre modelli uguali (profilo n. 2) e li affida, per riconoscenza, alla sapiente manetta del Giancarlo. Il motore (il G.30) resta invece alle dita del suddetto Aldo: quindi la prima gara termina con una base in 7' toni toni.

Ormai il ghiaccio è rotto: un bel dì settembrino l'ormai navigato aeromodellista "sociale" (è un veterano dell'Augusta) Roberto incrocia la sportiva ruota del suo potente biciclo con quella, agile e leggera, della "palmerina" del giovine Aldo.

Il primo recava a cavalcioni della canna una cartella di scolastiche epopee, ripiena di cavi, manette, borotalco e marchingegni vari atti al pilotaggio; il secondo era oberato dalle solite bottigliette di miscela e dal solito T/R pilota cercasi. Il risultato non poteva che essere uno: fiocco azzurro, nasce cioè l'equipaggio Pennisi-Zana, pilota e meccanico. E nasce in tre giorni, instaurando una consuetudine, il "coso" di cui al profilo n. 3. Il motore è il pure neonato G.20 Diesel (siamo i secondi a usarlo, escludendo i prototipi già



Il Mabel 1 (profilo 6) per il Criterium des As 1961 ricostruito negli anni Duemila. La decorazione era opera di Franco Bugada. Il numero 144 sulla semiala sinistra era stato assegnato in Belgio al pilota Roberto Pennisi. Evidenti le punzonature di Criterium des As, Ambrosiane (rondella tricolore), Coppa CiGiltalia (quadrato a scacchi), Coppa Shell, Coppa Celeste Patrona (timbro Loreto).



Sopra, il modello numero 5 usato da Pennisi-Zana al Criterium des As 1961. Doveva essere la riserva, ma il Mabel 1 subì un serio danno alla parte posteriore della fusoliera durante il viaggio e, anche se riparato, non venne ritenuto sicuro per la gara.

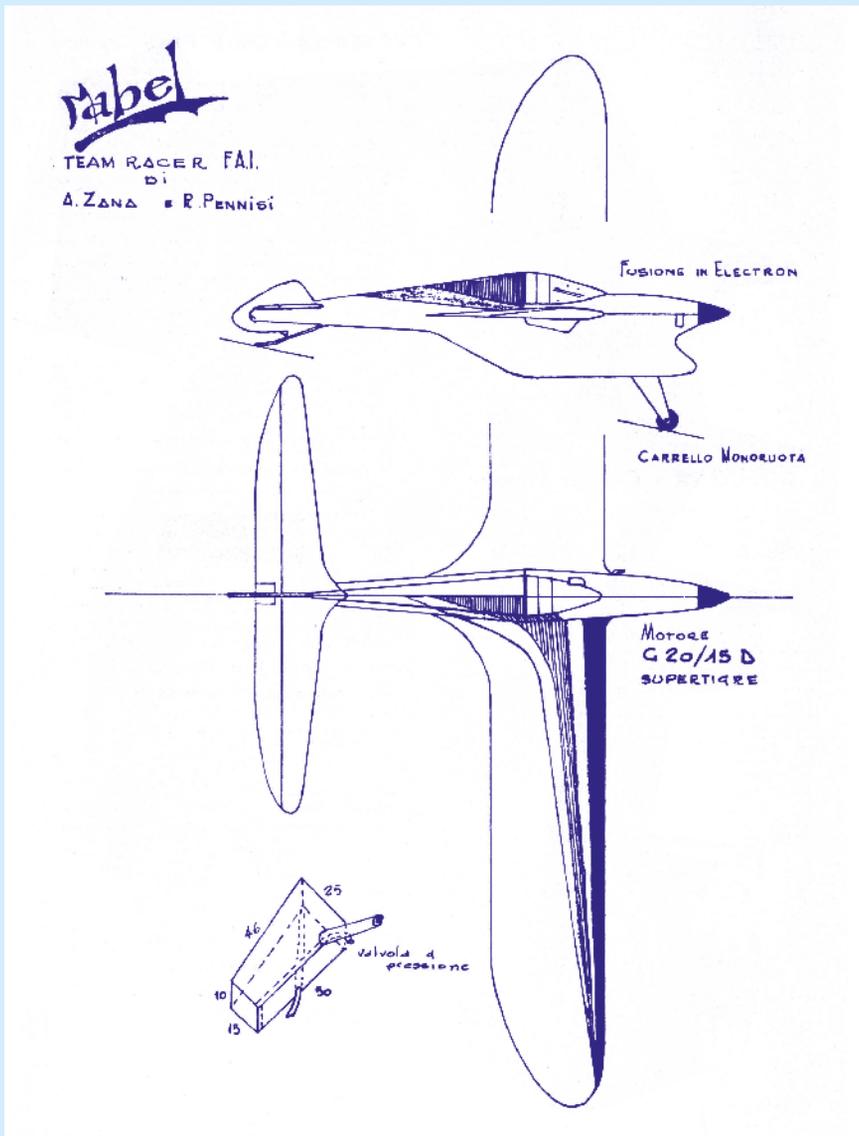
A sinistra, "Ma" alla pista di Linate-Monlué con il Mabel 5 del 1964.

A fianco, "Be" con il Mabel 4 modificato con fusoliera corta per le gare del 1965.

Il Mabel 2 del 1962 rappresentò un sensibile progresso non solo nella serie dei team racer di Pennisi-Zana, ma nell'intero scenario della categoria in Italia. Le

innovazioni furono mutate da quanto visto al Criterium des As dell'anno precedente: carrello monogamba in lamierino di alluminio avvitato alla fusoliera, scarico aria di

raffreddamento nella zona inferiore, fusoliera ridotta al minimo indispensabile. Il Supertigre G.20 era montato sulla fusione in alluminio del New Speed King.



fugacemente apparsi). E ci rompiamo le dita e un modello (profilo n. 4).

Comunque il "coso" resiste e gira benino. Nel '61 siamo pronti alle gare: due regionali ci vedono finire secondi e quarti, tra la sorpresa prima nostra e poi altrui (inciso: il "coso" faceva 24-26 giri a 130 km/h, ma erano altri tempi). Viene la nostra prima gara nazionale, le Ambrosiane. Grazie a una tenace preparazione arriviamo in finale con 5'43" assieme a nomi del calibro (allora, ma erano altri tempi) dei Rossi e dei Contini. Ormai siamo avviati: costruiamo in 5 giorni il modello n. 5. Scene sahariane sull'arena di Genova: alla Coppa Shell i Rossi finiscono dietro il nostro n. 5, che però è secondo. Con questi exploits ci meritiamo l'ingresso in nazionale al Criterium des As in Belgio.

Spinti da patriottico senso del dovere realizziamo in una settimana il n. 6. Beh, là in Belgio abbiamo fatto quello che potevamo finendo diciottesimi e primi degli italiani: tempo 5'33". Rosenlund ci si beveva anche il caffè dopo avere vinto in 4'40".

E i Mabel?

Si è intanto realizzata una serie di felici circostanze e riusciamo a dare un nome beneaugurante ai nostri derelitti modelli marcati, quali galeotti, da un numero. Una facile unione di due gentili nomi più una "I" ed è fatta: il n. 6 diventa il "Mabel I".

Il "Mabel II" è frutto dell'esperienza internazionale. È un modello con idee nuove e interessanti (non vorremmo peccare d'immodestia, ma è che molte sue caratteristiche le abbiamo ritrovate su parecchi Team Racers altrui) e che sarà il più glorioso della stirpe. È il '62: tutte le gare italiane ci vedono partecipare con una sfortuna disumana. Al "Mabel II" resta comunque la consolazione del record italiano in 4'45" (e sarà per quell'anno l'unica puntata sotto i 5' in Italia), la vittoria nel Campionato Regionale Lombardo e l'essere sempre arrivato alla finale. È il G.20 che ci accompagna, grazie a una elaborazione personale, nella buona sorte (molto rara) come nella cattiva (costante).

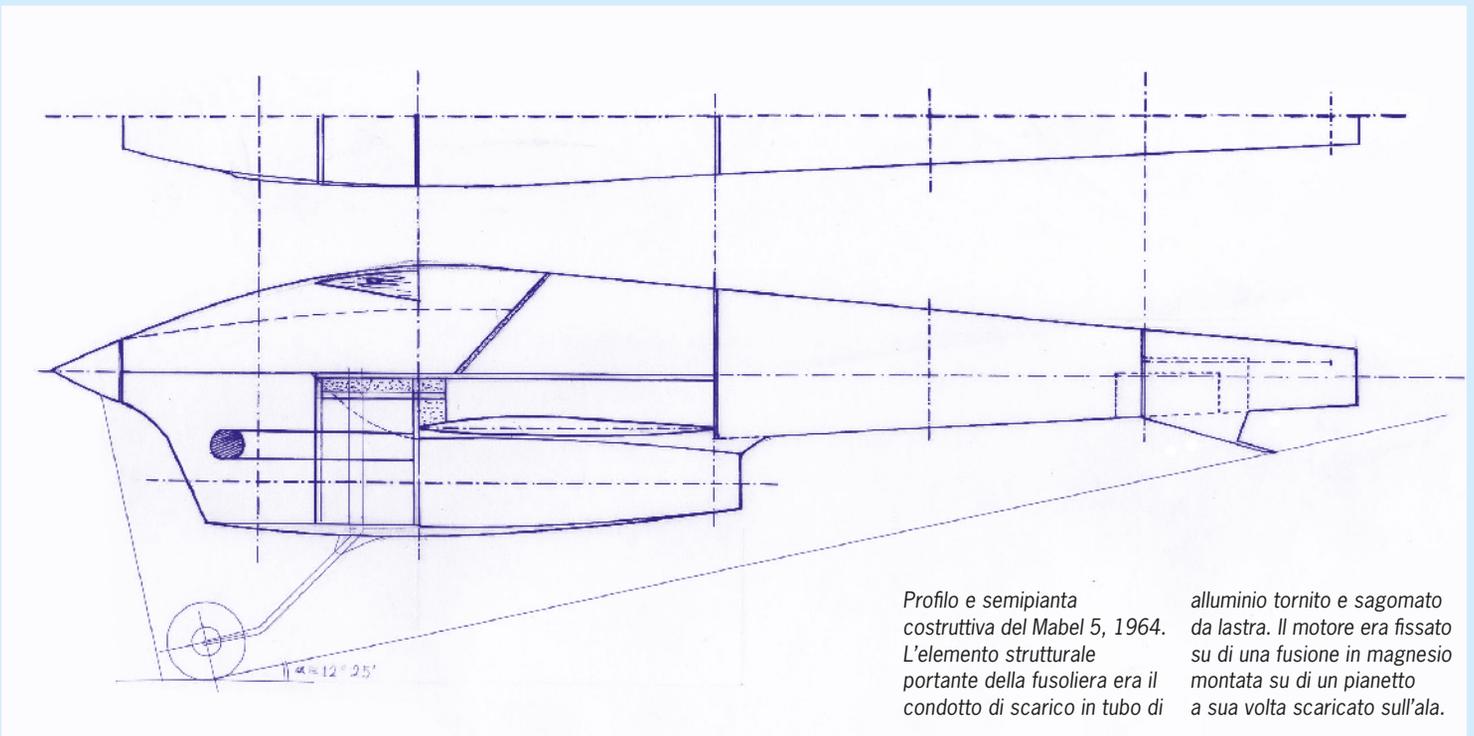
Dieci mesi di congetture, decisioni e contrordini ci portano all'acquisto del mitico Oliver Tiger ed alla realizzazione del "Mabel III" (profilo n. 8): entrambi saranno un buco.

Il tempo disponibile comincia a ridursi e logicamente i "Mabel" ne risentono. Le poche chances per il '63 sono





Il Mabel 4 del 1964, prima versione. Continuano le innovazioni, alcune del tutto inutili come il portare in coda lo scarico dell'aria di raffreddamento attraverso una tubatura a restringimento progressivo. L'attacco dei cavi era stato portato all'interno dell'ala per ridurre la resistenza. Quando si credeva che la finezza aerodinamica fosse fondamentale per le prestazioni, venne scelto un profilo laminare che obbligò alla ricopertura in compensato avio da 0,4 mm. Ne uscì un'ala pesante e troppo rigida, che rendeva il modello instabile in aria ventosa. L'efficienza dell'ala era migliorata dai fusetti di estremità.



Profilo e semipianta costruttiva del Mabel 5, 1964. L'elemento strutturale portante della fusoliera era il condotto di scarico in tubo di

alluminio tornito e sagomato da lastra. Il motore era fissato su di una fusione in magnesio montata su di un pianetto a sua volta scaricato sull'ala.



La serie dei Mabel e dei predecessori. Ultimo a destra, il "coso" (profilo 3 pagina 170). Il quarto modello da destra (profilo 8) era destinato all'Oliver Tiger Mk. 3, ma non volò mai in gara. Manca la fusione, riutilizzata sul Mabel 4 (primo a sinistra). Quest'ultimo è fotografato nella seconda versione con fusoliera accorciata e scarico attraverso un tubo in lastra di alluminio sagomato e tornito.

sulle ali del vecchio e rappezzato "Mabel II" prima e del "Mabel V" (profilo 2). In mezzo c'è un "Mabel IV" (profilo 9) concepito arditamente – troppo – con le idee di Franco Bugada: infatti, si rifiuta di volare.

Non ce la sentiamo di lasciare tutto e con l'inverno il "Mabel V", che con i suoi 117 cm di ala rappresenta un record, è lustro ed è a punto: vince le Ambrosiane del '64.

Intanto, modifichiamo il "Mabel IV" (profilo 11). Il tempo da dedicare ai modelli è ormai quasi nullo, ma i "Mabel" dimostrano ancora che alla ribalta del T/R nazionale ci sono anche loro.

E siamo così alla cronaca di oggi, e non certo cronaca di primario interesse. Ora i "Mabel" sono lì tutti, appesi al chiodo. Non è facile e patetica notazione, ma la realtà. Il "Mabel IV" con la fusione porta-motore in magnesio, l'ala a profilo laminare, lo scarico convogliato, l'attacco dei cavi interno all'ala resta l'ultimo stadio di una evoluzione interrotta forzatamente dopo sei anni.

E a noi: "Ma", "Be", Aldo e Roberto sinceramente dispiace. La "I" e gli altri non ne sono certo toccati ed è giusto che sia così.

Testo di Aldo Zana e Roberto Pennisi, pubblicato a pag. 41 del Numero Unico A.R. '64, compendio dell'attività 1964 dell'Attività Regionale Lombarda dell'aeromodellismo, dicembre 1964. A cura di Mario Pagani e Aldo Zana con scritti di Ettore Bizzozero, Alessandro Cajelli, Robustino Cattaneo, Roberto Cereda, Luciano Compostella, Csi Sommesse, Carlo d'Agostino, Carlo Morosini, Roberto Pennisi, Ivan Poloni, Aldo Zana.

#### Note

- (1) Pubblicato sull'edizione speciale per la consegna del premio Fiam "Ottaviano Cerutti" a Livio Broggi, Milano 14 marzo 2009. A cura di Aldo Zana e Gianfranco Amorosi con la collaborazione di Franco Bugada, Carlo d'Agostino, Roberto Pennisi, Marino Pezzini.
- (2) *Rassegna di Modellismo*. Anno IX n. 86 aprile 1964 pag. 38. Cronaca di Ettore Bizzozero.
- (3) *Modellistica*. Anno IX n. 80, gennaio-febbraio 1964 pag. 25. Cronaca di Carlo d'Agostino.
- (4) *Ali Nuove*. Anno XVI n.13-14, 1-31 luglio pag. 61. Cronaca di Carlo d'Agostino
- (5) *Rassegna di Modellismo*. Anno IX settembre 1964 pag. 4. Cronaca di Franco Amodio. A quel Campionato Mondiale, Fabrizio Marcelli-Giorgio Fabbri si classificarono 22esimi, 5'15"3; Cipolla-Cipolla vennero squalificati in entrambe le eliminatorie. Il Campionato Italiano fu vinto da Cipolla-Cipolla, 4'39"7, davanti a Fontana-Amodio, 4'51" e Marcelli-Fabbri, 5'06"3. I classificati furono sette.

# 1965 I Rossi son tornati

È tornato Ugo Rossi. Per vincere la Terza Serie. Questa non sarebbe stata una grande novità. Ma la differenza la fece il motore: il nuovo Rossi 60, progetto di Cesare Rossi, inizio di una produzione che si affermò rapidamente al top mondiale.

Non fu una vittoria qualsiasi. Ugo Rossi lasciò il suo segno con un volo a 259 km/h, la velocità più alta registrata da un modello a elica nella storia delle Ambrosiane. Dopo il 254 km/h di Renzo Grandesso nel 1963, questa fu la seconda volta in cui il vincitore superò il record di Guido

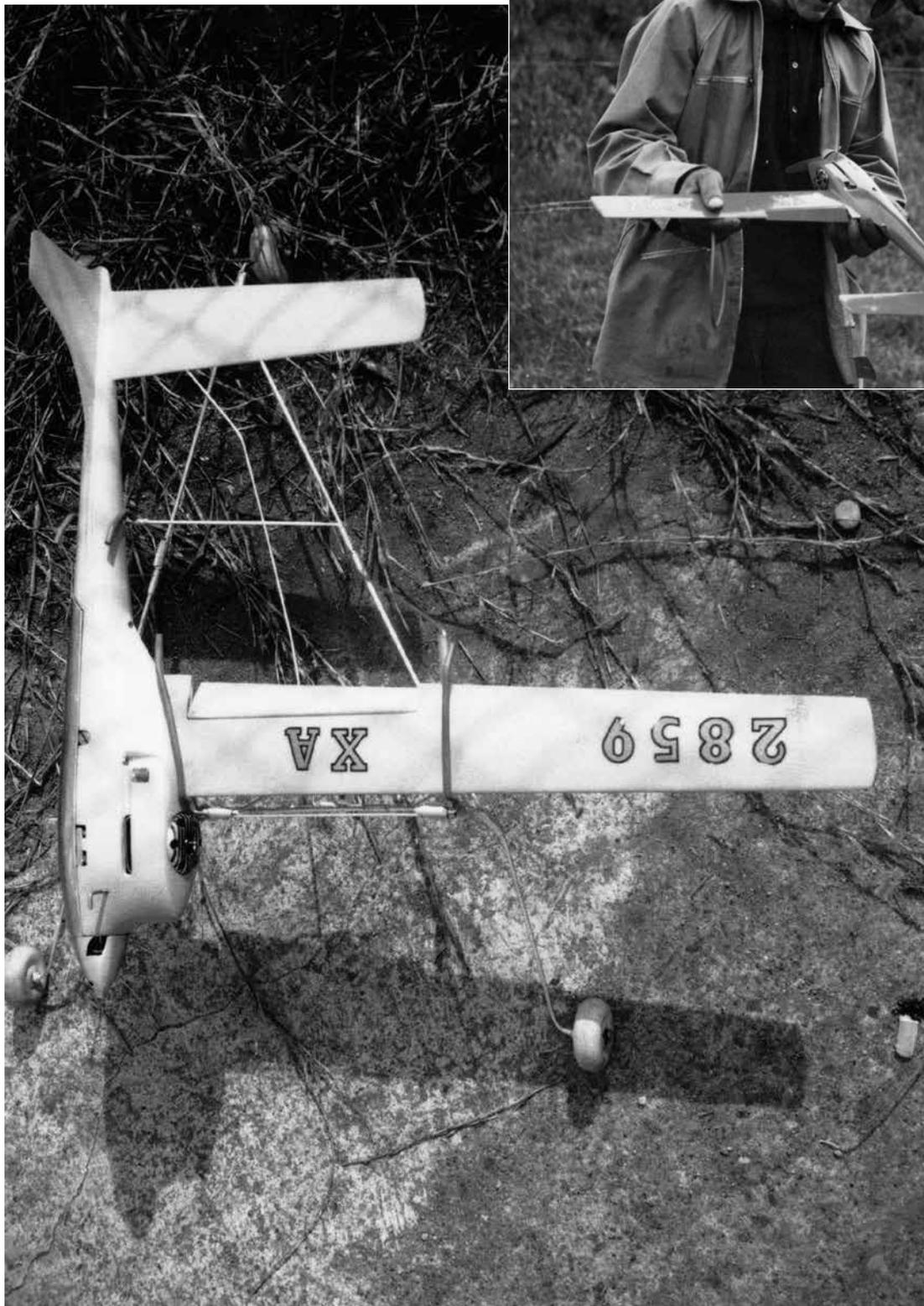
Battistella nel 1953, 250 km/h. E con la miscela standard.

Non solo. Come riportò la cronaca di Franco Bugada: “Il “60” della Supertigre non può assolutamente competere, per ora, con il “Rossi 60” che si è dimostrato una vera “bomba” ed è soprattutto molto regolare quanto a risultati dato che tutte le velocità ottenute con questo motore si aggirano sui 250 km/h e non scendono quasi mai al di sotto”<sup>(1)</sup>

Infatti, Marcello Bettini, Verona, si classificò secondo, 256 km/h e Giulio De Dionigi (Gab



La famiglia Rossi al debutto con il primo motore di loro costruzione, il “Rossi 60”. Cesare sta dando gli ultimi tocchi alla carburazione. Giovanni osserva. Ugo, al centro, è pronto al decollo. Fu un dominio totale: dietro Ugo, vincitore a 259 km/h (la velocità più alta fino allora registrata con un modello a elica alle Ambrosiane) si classificarono altri due concorrenti con lo stesso motore. Renzo Grandesso, Supertigre 60, finì quinto, 243 km/h.



Dante Tomasini (a destra) prepara il modello Seconda Serie, visibile nella foto grande. Architettura innovativa, ala asimmetrica a forte allungamento, parte mobile direttamente sull'ala. Tomasini riprese soluzioni già viste alla Ambrosiane 1950 a opera di Emilio Crucitti.



A sinistra, Giulio De Dionigi (Gab Busto Arsizio) entra in pista portando la fusione con motore e serbatoio del modello Terza Serie, Rossi 60.

A destra, il montaggio del modello è quasi terminato e si può iniziare preparare il decollo fissando al dolly una delle polarità dell'elettricità fornita dalla batteria, contenuta nella scatola bianca. De Dionigi si classificò al terzo posto, 255 km/h.

Busto Arsizio) si prese il terzo posto a 255 km/h. Quinto si classificò Renzo Grandesso che: “Con il suo Supertigre 60 non ha potuto resistere alla classe del Rossi 60. Prati, sfortunato, non solo non ha raggiunto velocità di rilievo, ma ha visto il modello distrutto per lo sfondamento della rete”<sup>(1)</sup>.

### Col tubo oltre 300 km/h

I lanci della Velocità registrarono anche una grande prestazione di Elio Zanin con il suo reattore. Vinse la Quarta Serie a 305 km/h, velocità eccezionale, ma abituale per lui e i suoi “tubi”, perfettamente a punto. Renzo Grandesso, secondo, si fermò a 269 km/h e anche Paolo Zanin, che non poteva non disporre di un pulsogetto troppo diverso da quello del fratello, non fece meglio di 264 km/h. Franco Marcenaro si classificò al quinto posto, 253 km/h. Ebbe il merito, lui solo, di avere gareggiato con il pulsogetto alle prime Ambrosiane, 1950, e alle ultime delle edizioni “storiche”.

Già, perché le Ambrosiane 1965 furono le ultime dell'epoca “storica”, organizzate dall'Aero Club

Milano. Quell'anno, si misero assieme tutti, Csi e Ala Club per la: “Perfetta esecuzione della gara”<sup>(1)</sup>.

Non che le asperità del recente passato tra Csi e Ala fossero state spianate. La realtà era che il numero degli aeromodellisti milanesi del volo vincolato era in rapido e inarrestabile calo e rese indispensabile il lavoro di tutti.

Come l'anno prima, i premi in denaro vennero sostituiti dalla cena offerta ai concorrenti in un buon ristorante milanese. Il calendario dei due giorni fu quello tradizionale: sabato per punzonatura e primi tre lanci della Velocità. Domenica, gli ultimi due lanci della Velocità, le due eliminatorie e la finale del Team Racing. In Prima Serie, era scontata la vittoria del Team Supertigre. Le velocità raggiunte furono mediamente inferiori a quelle dell'anno prima, ma il diametro del cavo del monoline era stato aumentato a 0,40 mm da 0,35 mm.

Vinse Renzo Grandesso, 209 km/h, davanti ad Amato Prati, 206 km/h. Non si classificò Giancarlo Ricci e il terzo posto fu di Franco Marcenaro, Ala Club Milano, 195 km/h. Da segnalare il quinto posto di Luciano Zini, uno

Ugo Rossi esce dalla pista dopo il lancio che gli diede la vittoria in Terza Serie, 259 km/h. Segnò il debutto in gara del primo motore prodotto dai Rossi: il 60. Ugo Rossi, nato nel 1940 e tragicamente scomparso nel 2002, fu pilota di grande qualità, campione del mondo Velocità a Budapest 1960. Vinse innumerevoli gare in tutte le Serie della Velocità e fu più volte campione italiano. Nel 1965, vinse l'unico campionato italiano con un motore di costruzione personale. Negli anni precedenti, le vittorie furono ottenute con motori Supertigre e McCoy, profondamente modificati da Cesare Rossi, fratello maggiore di Ugo.



Luciano Zini, Csi Augusta, con un modello Seconda Serie dalle dimensioni estremamente ridotte. Motore McCoy 29 Red Head.



dei giovani del Csi Augusta di Milano, che completò un lancio a 169 km/h. Dietro di lui un nome importante: Italo Magrotti, 165 km/h, costruttore di ottimi modelli riproduzione per la Coppa Schneider, plurivincitore nelle categorie degli scafi al pilone, poi anche costruttore di un motore 2,5 cc da velocità, il Komet.

### **Sorino & Amato per vincere**

In Seconda Serie, Sorino Garofali diede al suo Team i prototipi del nuovo motore da 5 cc: "L'unico motore nuovo che ci è sembrato ottimo, peraltro non ancora in vendita e che assomiglia al ben noto McCoy 29, ma molto più compresso"<sup>(1)</sup>. Il risultato fu il monopolio delle prime quattro posizioni nella Serie più numerosa, che vide 11 classificati.

Vinse Amato Prati, 230 km/h, velocità largamente superiore a 218 km/h di Ricci l'anno prima, sempre con la miscela standard.



Sopra, viene portato al decollo il modello Quarta Serie di Franco Marcenaro, quinto classificato, 253 km/h. L'architettura del modello

è di tipo intermedio: asimmetrica, ma con una lunga fusoliera laterale che contiene il serbatoio del carburante. La parte mobile è sull'ala.

Dante Tomasini all'avviatore, Carlo Saudella tiene il modello. La terza persona tiene fermo l'avviatore con il piede.



L'avviamento di un motore da Velocità era sempre un momento difficile e dall'esito talvolta incerto. Questo avviatore, sempre manuale, era di un tipo

evoluto: montato su di un apposito supporto tubolare costruito in modo da risultare bloccato dal piede di chi azionava la manovella.



Per controllare un modello con il monoline si provarono manopole che convertivano il movimento abituale verso l'alto o il basso nella torsione del cavo. Questa manopola è stata costruita, con l'abitudine cura delle

lavorazioni e dei dettagli, dai fratelli Cipolla. Fecero prove con uno dei loro motori 2,5 cc in versione glow plug, ma decisero di non disputare gare. Il pilota designato era Alberto Cipolla.

Piero Muzio debuttò con il modello Terza Serie alle Ambrosiane. Motore Dooling 61. Modello con guscio inferiore lungo in magnesio, cui erano collegate anche le ali in lamierino di alluminio. Timone in compensato.

Le nuove leve della Velocità in volo vincolato inquadrano Roberto Cereda, seduto, pilota designato del modello Terza Serie di Angelo

Maggi, primo a sinistra. Sesto classificato, 227 km/h. In centro, Bruno Benedusi, Seconda serie. A destra, Luciano Zini, Prima serie.

In basso, il modello Terza Serie con comando monoline di Flaviano Fermi, in un raro ritorno alla Velocità, attirato dalla novità del monoline.



Precedette Ricci, 228 km/h, Franco Grandesso, 225 km/h, Renzo Grandesso, 222 km/h. Il migliore degli "altri" fu Leonardo Cioci, Gruppo Aeromodellistico Maceratese, 211 km/h. Novità il modello asimmetrico di Dante Tomasini dell'Ala Club Milano, precursore di un'architettura che divenne dominante parecchi anni dopo. Singolare la disposizione della parte mobile direttamente sull'ala.

Classificati anche Elio Zanin in una delle sue rare presenze con modelli a elica, 203 km/h, settimo, e un altro giovane del Csi Augusta, Bruno Benedusi, 183 km/h.

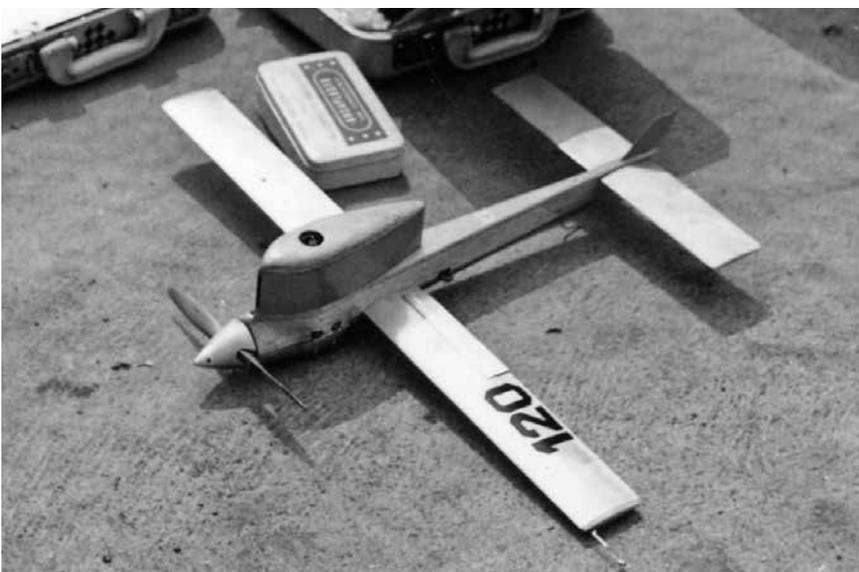
La presenza degli aeromodellisti milanesi della nuova generazione fu completata da Angelo Maggi (18 anni), sesto in Terza Serie, 227 km/h. Pilota designato, con il classico bicavo, fu Roberto Cereda.

Da segnalare anche il ritorno di Flaviano Fermi in Velocità. Il suo bel modello, non certo fresco di costruzione, lo portò al settimo posto, 225 km/h. Il livello generale della Terza Serie, dietro i nuovi motori Rossi 60, fu comunque elevato: Mario Rolando (Verona) si classificò nono e ultimo a 218 km/h.

A squadre, vinse l'Aero Club Venezia, cioè Renzo Grandesso, classificato in tutte e quattro le Serie. Secondo, l'Aero Club Bologna, cioè Amato Prati. L'Ala Club Milano ottenne il terzo posto. Poi le squadre non complete, Macerata, Csi Milano, Verona.

### **Duecento giri sono tanti**

I concorrenti del Team Racing affrontarono per la prima volta la finale di 200 giri, il doppio delle batterie eliminatorie, tempo massimo 15 minuti. Dopo le due eliminatorie, si qualificarono per la finale Alberto Cipolla-Paolo Cipolla (Csi Milano), Uccio Turlizzi-Carlo Signorini (Csi Milano) e Sandro Costa-Fabrizio Marcelli (Roma). I tempi furono modesti, sia per la poca familiarità con le carburazioni per 200 giri sia



Sopra, scene di ordinario disordine nei box in una giornata piovosa. Forse per la vicinanza geografica, le squadre di

Treviso e Venezia sono state sistemate assieme.

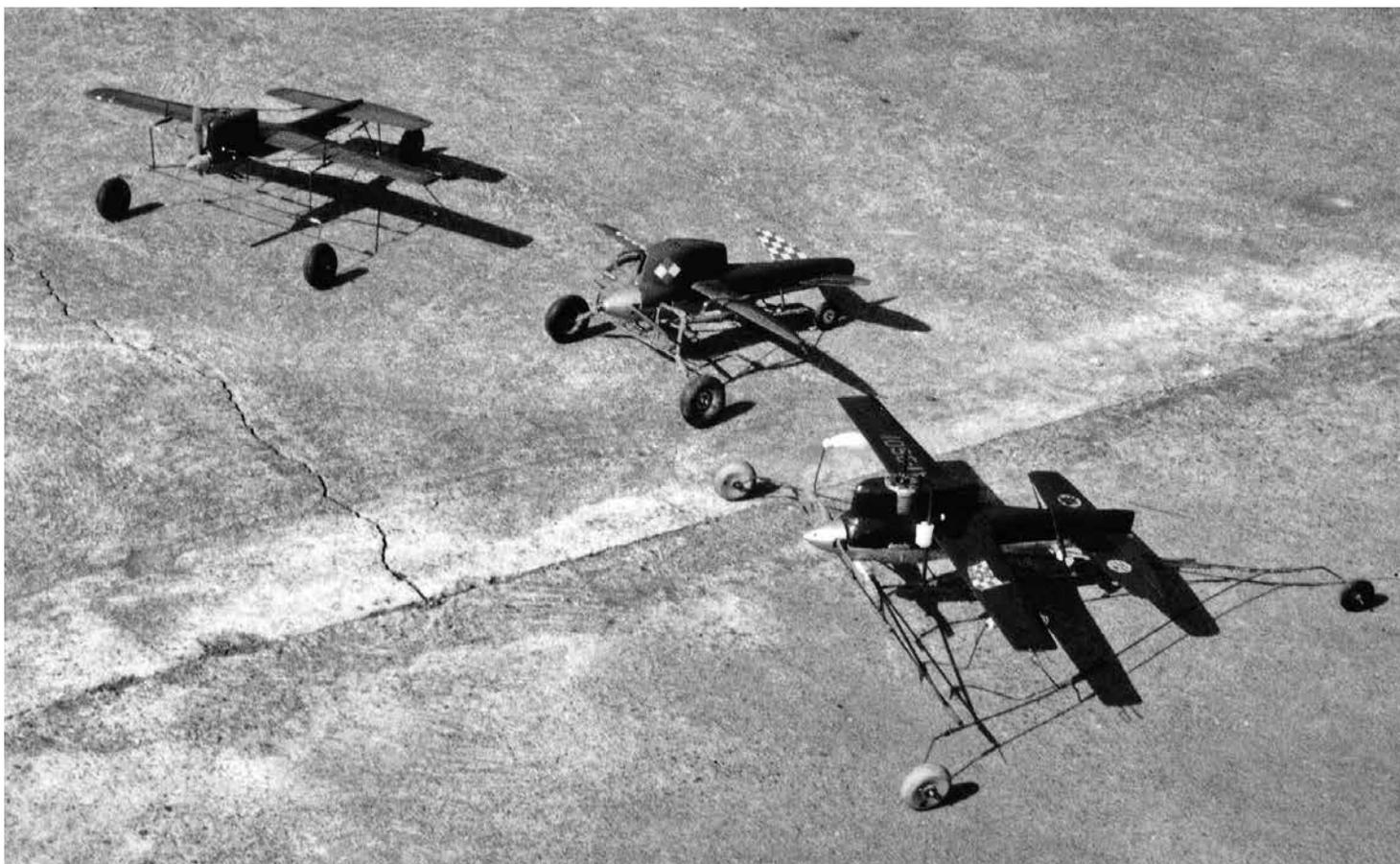
In basso, il display dei modelli di Bruno Benedusi (Seconda Serie, primo a destra) e Luciano Zini (Seconda e Prima Serie).

per il brutto tempo: la pioggia si fece sentire e disturbò entrambe le giornate.

Vinsero i Cipolla, superando Turlizzi-Signorini di oltre mezzo minuto e Costa-Marcelli di quasi un minuto. Le classifiche pubblicate non riportano i nomi e i risultati degli altri.

Tra i favoriti per la vittoria c'erano Piero Fontana-Franco Amodio con la nuova versione del loro "Picus" con carrello retrattile. Il sistema richiedeva una lavorazione attenta e complessa e funzionava benissimo.

Però: "Nonostante i vari studi e dispositivi, ha vinto ancora il motore più potente, di più facile avviamento e con un regime che gli permette di fare 50 giri con un rifornimento, vale a dire quello della coppia Cipolla-Cipolla del Racing Club Csi Milano"<sup>(1)</sup>.



In una batteria di Team Racing, Uccio Turlizzi, a sinistra, gira tranquillamente attorno al pilota fermo al centro. Duilio Mantellassi, a destra, attende la ripartenza del motore

dopo un rifornimento. Sullo sfondo, Carlo Signorini, meccanico di Turlizzi, con la classica t-shirt giallo canarino del Racing Club, accompagnato dai commissari-cronometristi.

In basso, Alberto e Paolo Cipolla, vincitori del Team Racing, vengono premiati da Carlo Bergamaschi. Tra di loro, in secondo piano, Luciano Zini. Sulla destra, sempre in secondo piano, Angelo Maggi.



### Le classifiche

#### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano, Pista Linate-Monluè, sabato 5 - domenica 6 giugno 1965

Velocità Prima Serie		km/h
1° Renzo Grandesso (Venezia)		209
2° Amato Prati (Bologna)		206
3° Franco Marcenaro (Ala Club Milano)		194
4° Leonardo Cioci (G.A. Maceratese)		170
5° Luciano Zini (Csi Milano)		169
6° Italo Magrotti (Csi Milano)		165
Seconda Serie		
1° Amato Prati (Bologna)		230
2° Giancarlo Ricci (Lucca)		228
3° Franco Grandesso (Venezia)		225
4° Renzo Grandesso (Venezia)		222
5° Leonardo Cioci (G.A. Maceratese)		211
6° Giuseppe Toselli (Bologna)		209
7° Elio Zanin (Treviso)		203
8° Dante Tomasini (Ala Club Milano)		201
9° Paolo Capelli (Csi Milano)		190
10° Bruno Benedusi (Csi Milano)		183
11° Gino Campisi (Cait Torino)		178
Terza Serie		
1° Ugo Rossi (Brescia)		259
2° Marcello Bettini (Verona)		256
3° Giulio De Dionigi (Gab Busto Arsizio)		255
4° Leonardo Cioci (G.A. Maceratese)		246
5° Renzo Grandesso (Venezia)		243
6° Angelo Maggi (Csi Milano)		227
7° Flaviano Fermi (Ala Club Milano)		225
8° Amato Prati (Bologna)		222
9° Mario Rolando (Verona)		218
Quarta Serie		
1° Elio Zanin (Treviso)		305
2° Renzo Grandesso (Venezia)		269
3° Paolo Zanin (Treviso)		264
4° Amato Prati (Bologna)		260
5° Franco Marcenaro (Ala Club Milano)		253
Squadre		Punti
1° Aero Club Venezia		946
2° Aero Club Bologna		918
3° Ala Club Milano		873
4° G.A. Maceratese		627 (tre modelli)
5° Csi Milano		586 (tre modelli)
Team Racing		Tempi
1° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Milano)		10'32"9
2° Uccio Turlizzi - Carlo Signorini (Csi Milano)		11'04"2
3° Sandro Costa - Fabrizio Marcelli (Roma)		11'23"1

## Fontana-Amodio, innovatori

All'origine del primo salto di qualità del Team Racing in Italia stanno Franco Amodio (Roma, 28 agosto 1940) e Piero Fontana (Roma, 4 giugno 1938 – Udine, 17 gennaio 2012). Innovatori non solo del modello, ma dell'intero sistema Team Racing.

Romano di nascita, residenza, approccio, networking, Piero, negli anni Sessanta, fu il primo a capire che le gare non si disputavano solamente sulle piste del volo vincolato, ma potevano essere condizionate dai centri del potere. Intendiamoci, il potere dell'Aero Club d'Italia sull'aeromodellismo era qualcosa di oggettivamente limitato, ma più che sufficiente per quel piccolo mondo. Non è, però, il Piero Fontana "politico" che si è meritato un posto d'onore nell'aeromodellismo italiano. È il Piero Fontana innovatore con Franco Amodio della categoria Team Racing, di cui dopo la stagione di gare fu per parecchi anni ottimo giudice internazionale.

Piero aveva un'abilità innata nelle lavorazioni meccaniche. Aveva un tornio in casa e lo usava con grande maestria. Franco, studente di ingegneria (laureato in elettrotecnica), applicava le conoscenze teoriche che contrabbandava dalla Facoltà di Aeronautica: profili, strutture robuste e leggere, eliche. Come nelle migliori tradizioni degli equipaggi di Team Racing, si dividevano la costruzione dei modelli: Piero la fusoliera, Franco le ali e i timoni oltre alla verniciatura e rifinitura. Franco era anche lo specialista delle eliche, teoria e pratica, prima in legno di acero, poi in fibra di vetro e infine in carbonio.

Piero, come Franco, iniziò con gli acrobatici e ottenne buoni risultati, senza però eccellere al top. Passò al Team Racing con una serie di modelli tradizionali, ben costruiti e rifiniti. Li chiamò "Picchio".

Uno, precedente il sodalizio con Franco, aveva l'ala ellittica, come era di moda a fine anni Cinquanta, con profilo deportante. L'idea era tutt'altro che balzana, pur se in piena divergenza dalle abitudini consolidate: in volo, la centrifuga e il tiraggio erano più che sufficienti per stare in aria. Allo spegnimento del motore, che capitava dove capitava, il modello puntava rapidamente verso la pista, riducendo così il tempo totale di frenata-atterraggio-rifornimento-avviamento-decollo-accelerazione.

Finiti i tempi del tiraggio libero, l'aerodinamica tornò ad avere un qualche impatto sul modello da Team Racing.



*Alla fine degli anni Cinquanta, quando Franco Amodio si trasferì a Roma, incontrò Piero Fontana, "acrobaticaro" come lui. Decisero di formare un*

*equipaggio di team racing, spinti dall'incontro con Marco Contini, allora a Roma per il servizio militare. Piero, con cappello e sigaretta, e Franco,*

*con la camicia a quadretti che fu la sua divisa in quegli anni, fecero rapidamente scuola tra gli aeromodellisti romani.*

Piero Fontana, a sinistra, Franco Amodio, in centro con il Trofeo Shell, assieme a Bruno De Angelis, a destra. Mentre Amodio e De Angelis sembrano avere preferito

forme tipo Nobler, Fontana ha scelto un'ala tipo Thunderbird. Gli acrobatici di Fontana (Fai 2094, in primo piano) e di Amodio, in secondo piano, sono in posa nella foto

in basso assieme a uno dei loro primi team racer "Picchio", ancora con ricopertura parziale dell'ala in seta.



Negli anni Sessanta, quando si credeva che la finezza aerodinamica fosse fondamentale per vincere nella categoria, Piero e Franco lavorarono in profondità su questo parametro.

In realtà, il principale vantaggio competitivo era nel valore dell'equipaggio, Piero pilota e Franco meccanico. Una serie di modifiche geniali al G.20, meno sofisticate di quelle dei fratelli Cipolla a Milano, aggiunsero un altro elemento di competitività.

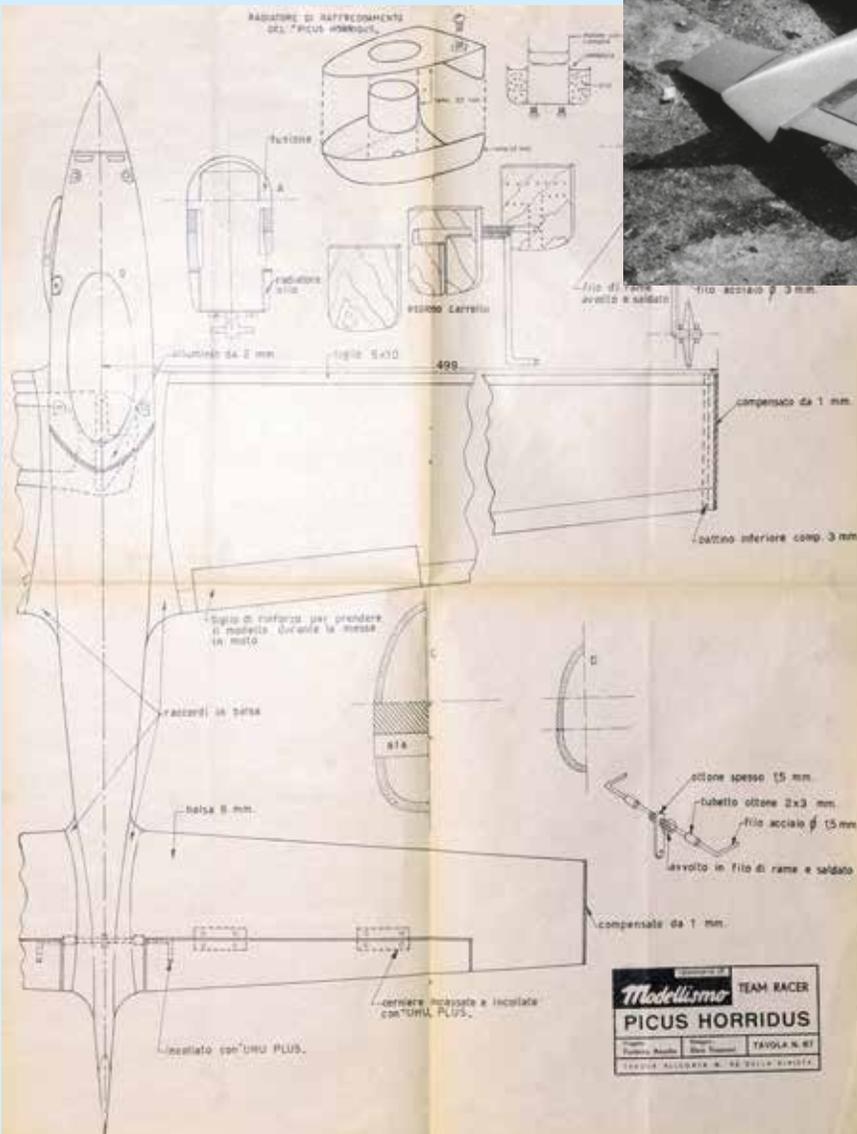
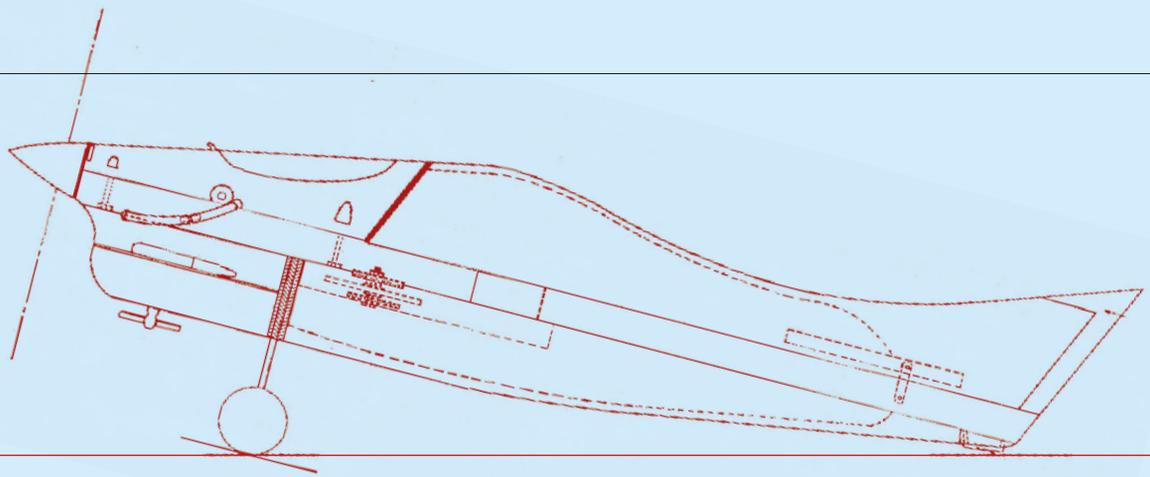
### **Dentifricio per un accoppiamento perfetto**

La preparazione del motore era compito di Franco, che curava in particolare l'accoppiamento adattandolo con passate di tubetti su tubetti di dentifricio. Franco non ricorda quante confezioni di dentifricio Macleans se ne andarono su pistoni e cilindri dei G.20. Veniva poi cambiato il venturi per scegliere il migliore dopo infinite prove in volo.

Il travaso nel carter era ridotto con araldite. L'appoggio del tappo posteriore (fonte di perdite di miscela) veniva lavorato alla perfezione da Piero. Si inseriva poi una guarnizione di carta da disegno. Si cambiavano i cuscinetti appena mostravano il minimo indurimento. La serie dei "Picus" vide le piste nel 1964 con l'"Horridus". Il nome indicava una chiara discendenza dai "Picchio" dei primordi. Il latino era un omaggio alla romanità quando andavano di moda i nomi anglofili. Lo chiamarono così perché a loro appariva davvero brutto di forme. Ma non era affatto vero.

In un package pensato e costruito con grande cura, fusione personalizzata in magnesio, che integrava la capottina trasparente, apertura alare 1.000 mm, spiccava il radiatore in rame attorno alle alette della testa del motore, opportunamente riempite con alluminio plastico e rifinite al tornio. La ricerca aerodinamica era stata portata al limite mediante l'abolizione della resistenza dell'aria di raffreddamento del motore.

Il contenitore sagomato conteneva olio per trasformatori (ancora non si sapeva che fosse dannoso per la salute), che manteneva la temperatura della testa al valore corretto, quasi indipendente dalle condizioni esterne. Il marchingegno pesava 75 grammi e aveva fatto salire a 630 grammi il peso del modello in ordine di volo. Ma, in quegli anni, il peso elevato non era



Il "Picus Horridus", team racer del 1964 ricevette un nome immeritato per le sue forme ben ricordate ed eleganti. Ma a Fontana-Amodio, che le avevano disegnate, non piacevano.

La tavola costruttiva del "Picus Horridus" allegata a Rassegna di Modellismo. Sono visibili la struttura della "pentola" per il raffreddamento a olio della testa del motore e l'ordinata tripla sulla quale era fissato il carrello monoruota. La vista laterale del modello è in cima alla pagina.



Rassegna di Modellismo, settembre 1964, dedicò la copertina al podio della finale del Team Racing ai Campionati Mondiali di Budapest.

Fontana-Amodio, terzi, 5'06"8, vennero preceduti da Trnka-Drazek (Cecoslovacchia), 4'58"4, e Place-Haworth (Gran Bretagna), 4'51"2.

considerato negativo.

La fusione porta-motore doveva necessariamente avere aperture per dare aria al carburatore e lasciarla poi uscire. Non era quindi un sistema sigillato, qualche resistenza aerodinamica sopravviveva, ma funzionava.

### Finale mondiale

Nel 1964, Fontana-Amodio raggiunsero la finale ai Campionati del Mondo a Budapest. Erano sei anni che un equipaggio italiano non ci riusciva. Il riscaldamento sbagliato prima del via (oltre al motore, bisognava scaldare anche l'olio) li relegò al terzo posto, pur avendo il modello più veloce. Amodio ricorda che il problema fu originato dall'incomprensibilità della sequenza pre-via, annunciata solo in ungherese<sup>(2)</sup>. Quell'anno, si classificarono secondi nel Campionato Italiano, dietro i fratelli Cipolla.

Il "Picus Horridus" venne modificato per il 1965: la novità era il carrello retrattile. Il sistema era un capolavoro di progettazione e costruzione meccanica. Funzionava benissimo, ma era di una complicazione costruttiva che appariva più dovuta a iper-progettualità piuttosto che alla ricerca di semplicità ed efficacia, come si vide successivamente finché tutti si resero conto che non ne valeva la pena.

Le forme vennero giudicate ancora peggiori e il modello si ritrovò con il nome di "Picus Frankenstein".

Il bello fu il lavoro di squadra, cui collaborò Fabrizio Marcelli, mentre Franco Amodio, dopo averli studiati, dimensionò i leveraggi, i perni, la taratura della molla in funzione della centrifuga. Anche su questo modello e sul carrello retrattile, vennero pubblicati chiari e dettagliati articoli, mettendo così le innovazioni a disposizione di tutti<sup>(3)</sup>.

Al Criterium des As, Liegi (Belgio) 21-26 agosto 1965, Fontana-Amodio conclusero al quinto posto in una gara disertata dai sovietici, che stavano diventando una presenza costante ai vertici delle classifiche.

Amodio ricorda che con Piero spesso si trovavano a pensare innovazioni a getto continuo. Le mettevano da parte per il futuro per non bruciare tutto e subito il vantaggio competitivo. Un esempio fu il riempitore a pressione per il rifornimento, che sperimentarono in prova nel 1965, ma che non portarono al Criterium. In Belgio scoprirono che i team austriaci l'avevano già.



La seconda versione del "Picus Horridus" per il 1965. La novità era il carrello retrattile mediante un complesso sistema di leve e molle da tarare con

precisione: funzionava benissimo. Da notare la fusione sagomata che comprende la capottina trasparente, il fusetto all'estremità dell'ala destra

per l'appoggio a terra, la chiave della compressione con il nottolino di bloccaggio.

I Mondiali del 1966, Swinderby (Gran Bretagna) 27-29 agosto, li videro al decimo posto, sempre con il modello a carrello retrattile. Vinsero il Campionato Italiano, davanti ai Cipolla.

Nel 1968, Campionati del Mondo, Helsinki 29 luglio-1 agosto, andò tutto storto: il "Picus Diabolicus" venne fatto volare per tutti e 100 i giri nonostante una stretta colossale al motore. Il tempo peggiore nella loro carriera, 7'14", li relegò al 45-esimo posto su 47 classificati, ma servì a classificare la squadra, se pure all'undicesima e ultima posizione. Finita la batteria, scoprirono che un'ape aveva deciso di suicidarsi entrando nel venturi, bloccandolo e finendo triturrata nel carter.

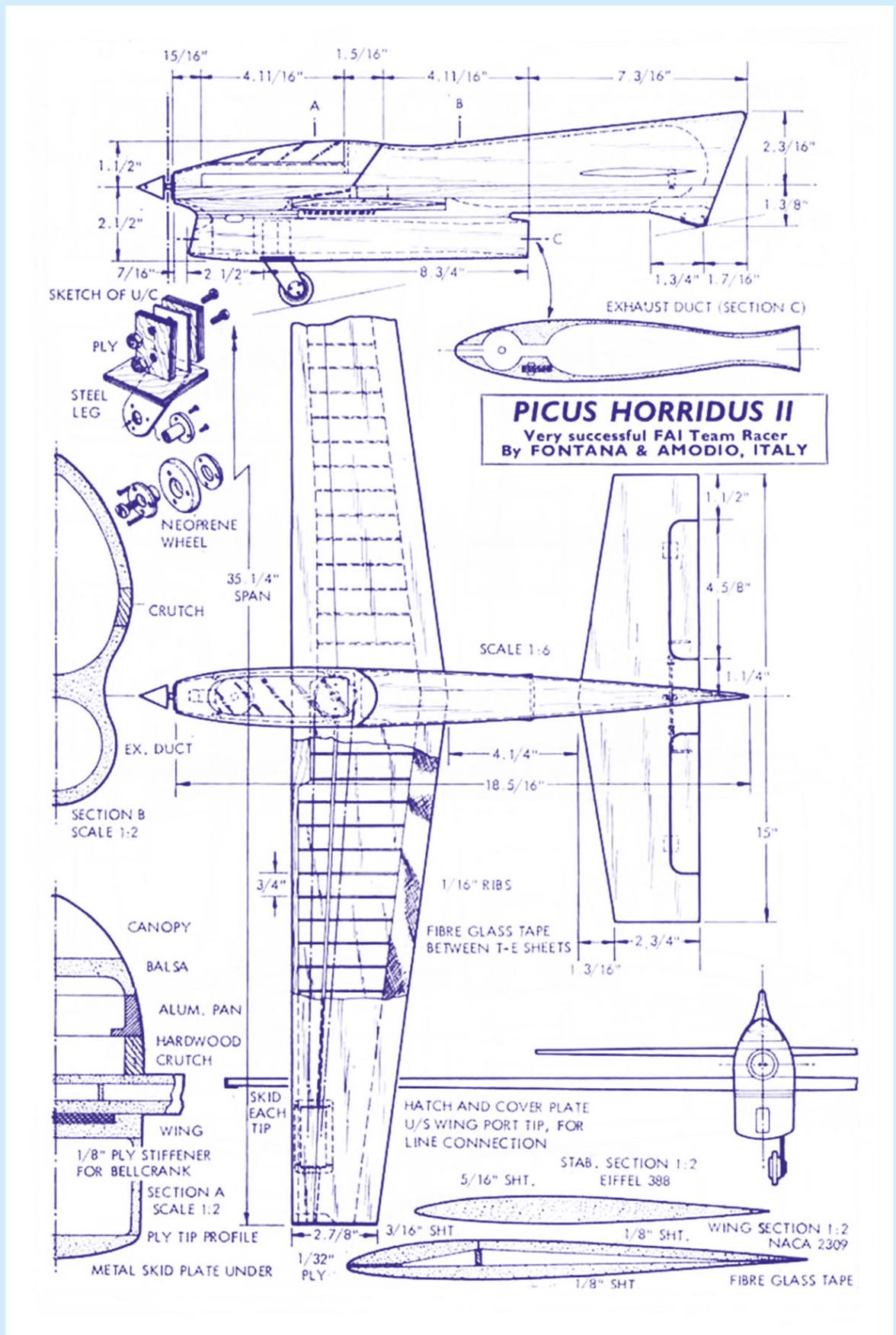


*Piero Fontana, di fronte a sinistra, a una premiazione delle Ambrosiane che vinse con Franco Amodio (a destra) nel 1963.*

*Sulla pista di Roma, 19 maggio 1966, la squadra nazionale di Team Racing per i Campionati Mondiali 1966 a Swinderby (Gran Bretagna). Da sinistra, in piedi, i meccanici: Franco Amodio, Carlo Signorini, Paolo Cipolla. Davanti a loro, con i modelli, i rispettivi piloti: Piero Fontana, Uccio Turlizzi, Alberto Cipolla.*



La serie dei "Picus" ricevette parecchia attenzione da parte delle riviste internazionali. Il disegno mostra parecchie caratteristiche costruttive: sono in evidenza raffinatezze quali la sagomatura del condotto di raffreddamento e scarico aria, la squadretta circolare, la gamba del carrello in lamina d'acciaio e il fissaggio di questa lamina al modello.



Visti i risultati, Piero e Franco ricevettero da Sorino Garofali un G.20 con accoppiamento cromato. Franco lavorò l'accoppiamento con il solito dentifricio e il risultato furono prestazioni che giudicarono eccezionali. Andarono alla Supertigre e ne dimostrarono il funzionamento. Franco ricorda che, fermata l'elica, Sorino Garofali prese un mazzuolo e distrusse il motore. Non poteva ammettere che esistessero esemplari "speciali" che giravano tanto più forte di quelli di serie. Era una delle contraddizioni insite nella genialità. L'ultimo "Picus" ai Campionati Mondiali fu quello del 1970 a Namur (Belgio). Chiuse immeritatamente le presenze internazionali con un modesto 5'37"8, buono solo per la 35-esima posizione.

### **Dai Picus ai Bugl**

L'esperienza internazionale dimostrò che la finezza aerodinamica non bastava per vincere le gare e che il carrello retrattile non faceva la differenza. Ci volevano

la qualità dell'equipaggio e, soprattutto, un motore giusto, pensato e costruito proprio per il Team Racing e non adattamento di un motore da velocità quali erano il G.20 prima e il G.15 e il Rossi 15 poi.

Quando Paul Bugl mise in vendita il suo motore, Piero e Franco ne compresero subito il valore e costruirono una nuova serie di modelli vincenti, conservando la finezza aerodinamica, la qualità della costruzione e la bellezza della finitura dei precedenti. Franco continuò nel progetto e nella costruzione delle eliche in Rexilon, nonostante fossero disponibili quelle su misura per il Bugl, prodotte da Bartels in Germania.

Nel 1974, Campionati Mondiali a Hradec Kralove, Cecoslovacchia, Piero e Franco entrarono in finale e si classificarono ancora terzi per uno stop imprevisto del motore a 198 giri. Vincitori furono i sovietici Onufrienko-Shapolavov davanti a Bugl-Straniak.

Nel 1976, sulla serie dei modelli con il motore Bugl, altra innovazione: il freno aerodinamico sul dorso della



*Una presa di Franco Amodio alla Coppa Racing Club. Nel 1975, dopo il terzo posto ai Campionati Mondiali dell'anno precedente a Hradec Kralove, Cecoslovacchia, il modello di Fontana-Amodio portava i segni di tante gare e altrettante battaglie. Persa la fusoliera gibbosa dei "Picus", la forma tradizionale era nobilitata da costruzione e finitura impeccabili.*

Il modello del 1975 viene preparato da Piero Fontana e Franco Amodio alla Coppa Racing Club. Accanto al modello, la trombetta che serviva da richiamo al pilota per l'atterraggio. Fontana- Amodio vinsero la Coppa Racing Club nel 1968 e nel 1974.



fusoliera, che si apriva al comando dello spegnimento. Dopo lunghe prove con un vecchio Picus, vennero stabilite dimensione (30 cmq) e posizione. Il prolungarsi delle prove ritardò la costruzione del nuovo modello e, di conseguenza, limitò gli allenamenti per i mondiali di Utrecht.

Con un modello pesante 450 gr era possibile atterrare in mezzo giro, ma Franco dovette adottare un guanto speciale imbottito di gommapiuma per una presa sicura e ammortizzata.

Mancò l'allenamento sufficiente a una gestione della gara che allora era del tutto nuova. In batteria, capitò che Piero spegnesse a un quarto di giro dalla posizione di Franco e fosse costretto a tirare per un altro giro con il freno aerodinamico aperto.

Intanto, l'evoluzione della categoria, guidata da Bugl e la sua scuola austro-tedesca, puntava a modelli semplici, robusti, leggeri, costruiti attorno al motore. Piero e Franco, a inizio anni Settanta, si dedicarono quasi per gioco anche alla Velocità (F2A), l'uno carburando il motore dell'altro. E ottennero ottimi risultati, tanto che Piero vinse il Campionato Europeo 1971 a Pecs (Ungheria) mantenendo lo spillo fisso sulla

carburazione romana di Franco. Quest'ultimo, rimasto a casa per impegni familiari, lo aveva rassicurato dicendo che almeno un lancio lo avrebbe azzeccato in pieno.

Nei primi anni Ottanta, lasciarono il Team Racing per il trasferimento di Piero in Friuli dove, aeromodellisticamente parlando, intristi. Con Marco Menozzi, vinse la Coppa d'Oro F.A. 1984 a Lugo. Franco, dopo una parentesi decennale nel motocross con il figlio Mario, riprese con l'aeromodellismo radiocomandato, mantenendo la mano nel volo vincolato con il vecchio e sempre valido acrobatico "Tripos" del 1967, carrello triciclo, motore Supertigre ST35.

#### Note

- (1) *Rivista di Modellismo e Giocattolo Tecnico-scientifico*. Anno I n. 5 maggio-giugno 1965 pag. 37. Cronaca di Franco Bugada.
- (2) *Rassegna di Modellismo*. Anno IX dicembre 1964 pag. 26. Articolo di Piero Fontana.
- (3) *Modellistica*. Anno XI n. 96 gennaio 1966 pag. 20. *Modellistica*. Anno XI n. 97 febbraio 1966 pag 67. Articoli di Franco Amodio. Disegni di Piero Fontana.

# Il nuovo millennio 2009 - 2014



# 2009 **Le Ambrosiane in brughiera**

Il merito va a Enrico Macchi. A lui si deve la ricostituzione del gruppo Racing Club, funzionale a un momento di crisi acuta tra gli aeromodellisti e l'Aero Club d'Italia. Divenne subito uno splendido contenitore per rinsaldare amicizie e ritrovare collaborazione tra i soci "storici" del Racing Club e del Csi Augusta anni Sessanta.

A lui si deve il rilancio delle Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane nel 2009 alla pista Fiam nei pressi dell'aeroporto di Milano Malpensa.

La pista di Linate-Monluè era stata abbandonata poco dopo la metà degli anni Settanta, la rete e i pali rubati, il cemento sfruttato quale base per le baracchette dei coltivatori della domenica, che avevano trasformato l'area, ormai di nessuno, in un terreno per orticelli privati innaffiati con le fetide acque del Lambro e coperti dal particolato degli scarichi dei veicoli in perenne transito sulla Tangenziale Est, che aveva cambiato il paesaggio di quella parte di Milano.

Il volo vincolato milanese aveva trovato generosa ospitalità e una pista al Gruppo Modellistico Monzese. Pista che, alla fine degli anni Ottanta, dovette essere regolamentata negli orari per evitare di disturbare le famiglie nelle case vicine. Scomparsi i velocisti, i pochi dediti al Team Racing erano giustamente considerati i peggiori perturbatori della pubblica tranquillità. E dovettero cercare piste lontane e isolate: Lugo, Reggio Emilia, Alessandria.

## **Il campo della promessa**

Intanto, in uno dei voli di collaudo degli elicotteri dell'Agusta, dove lavorava, Franco Marcenaro aveva notato una radura nella

boscaglia tra l'aeroporto della Malpensa e la scarpata della valle del Ticino. Era il segno della testata pista costruita dalla Luftwaffe durante la seconda guerra mondiale nel sedime già noto da inizio secolo quale "Campo della promessa".

Il fondo di cemento aveva resistito a oltre 30 anni di riconquista della natura. Fu necessario un grande lavoro di disboscamento e pulizia. Marcenaro e i soci del Gab di Busto Arsizio riuscirono a preparare un'ottima pista in asfalto depresso sul fondo in cemento.

Negli anni, la pista venne completata con la rete verso la zona per spettatori, box e parcheggio.

Fu anche riasfaltata. Nel 2008, grazie a Enrico Macchi, la Fiam (Federazione Italiana Aeromodellismo) ottenne in comodato dai proprietari il terreno sul quale era stata ricavata la pista risarcendo il Gab delle spese della riasfaltatura<sup>(1)</sup>. La manutenzione ordinaria dell'impianto venne affidata al Racing Club, che fece mettere anche una sbarra di chiusura all'entrata. Nel lavoro di manutenzione si distinsero, negli anni, Carlo Casale, Fredy Muzio, Alessandro Beia, Marco Zambrelli. La pista c'era. E nel 2009, Enrico Macchi pensò di riprendere la nobile tradizione delle Ambrosiane per rilanciare il volo vincolato, ormai ridotto a poca cosa, in quantità, in Lombardia.

I vincolatisti di Milano bastavano le dita di una sola mano per contarli. Il fascino del volo era del tutto scomparso, l'aeromodellismo visto quale attività propedeutica all'aeronautica era una pia illusione anteguerra, lì sepolta. Incredibilmente, nel disinteresse universale per qualunque attività di impegno fisico e, soprattutto, intellettuale, l'aeromodellismo continuava in Italia ad alto



livello qualitativo. Gli adepti erano focalizzati alle gare, attraverso il continuo miglioramento e il confronto internazionale. I materiali erano facilmente disponibili. Venivano da Russia e Ucraina ed erano di alta qualità e costo (come una volta).

Non solo era tornata attuale l'eguaglianza aeromodellisti-gare, ma, a quasi parità di materiali, erano la profondità dell'impegno e la competenza personale che facevano la differenza. Il livello della competizione di vertice si era enormemente innalzato.

### **Tutto cambiato nel nuovo millennio**

Appuntamento il 16 e 17 maggio per le nuove Giornate Ambrosiane, gara di Campionato Italiano categorie F2A, F2B, F2C, cioè, per riprendere le denominazioni tradizionali, Velocità, Acrobazia, Team Racing. Si tornò così al formato della gara per le tre categorie, abbandonato nel 1957.

La Velocità era da anni limitata ai motori da 2,5 cc, quelli che nelle edizioni storiche erano chiamati Classe A e poi Prima Serie. I praticanti, in tutta Italia, non arrivavano a dieci. Ancora più povero numericamente era il Team Racing con 5-6 equipaggi, di cui non più di tre competitivi, ma a valori e livelli internazionali. Entrambe le categorie sopravvivevano grazie alla disponibilità dell'ottimo materiale, modelli,

motori, eliche, di produzione russa o ucraina. Andava un po' meglio in Acrobazia (F2B), categoria nella quale l'acquisto di modelli finiti nell'Est Europa non era ancora generalizzato. Ovviamente, la differenza la faceva il "manico" del pilota.

Si stava affermando una generazione di giovani accanto a quelli che, nel frattempo, erano diventati senatori, cresciuti alla scuola del grande Luciano Compostella, sette volte Campione Europeo.

Per ottimizzare il tempo di tutti, la gara F2B si disputò e concluse il sabato, quelle F2A e F2C la domenica. Visto l'isolamento della pista di Malpensa, non c'era la necessità di spettacolarizzare gli orari per richiamare il pubblico, che si limitava ai pochi irriducibili nostalgici dei tempi andati.

L'aeromodellismo era profondamente cambiato anche nei Regolamenti e nella codifica dei comportamenti in gara. Per F2B e F2C erano state formate giurie nazionali. Finalmente, il Team Racing (F2C) aveva un corpus razionale di regole, anche troppo minuziose se pure l'incontornabile abilità dei piloti portava sempre a inventare nuovi modi per non rispettarle o creare casi e problemi che nemmeno un avvocato di Cassazione avrebbe saputo dirimere semplicemente leggendo il Regolamento.

In Acrobazia F2B, tre lanci con i due migliori da

Sopra, un tipico momento di una gara di F2C Team Racing: la "smotorata" per verificare che sia tutto a posto. Marco Menozzi, (t-shirt bianca) è nella sua funzione di meccanico. Giancarlo Martini, pilota, tiene ferma la rondella con i cavi, direttamente fissati alla squadretta. Roberto Cereda osserva.

A sinistra, Enrico Macchi nel ruolo di direttore di gara. A lui si devono la ricostituzione del Racing Club Milano e la ripresa delle Ambrosiane sulla pista Fiam vicina all'aeroporto di Malpensa. Fu il responsabile dell'organizzazione nel 2009 e 2010.



Sopra, Alberto Maggi, vincitore della categoria F2B Acrobazia alle Ambrosiane 2009, posa con il suo modello di produzione ucraina. Completamente smontabile per il trasporto, era una semiriproduzione dell'Extra 300S con apertura alare 1.500 mm, peso 1.850 gr, motore Stalker 76 a due tempi, elica 14 x 5.5.

A destra, Silvia Fiussello con il Nobler del kit Top Flite, assemblato e modificato da Franco Ballesio e motorizzato Saito quattro tempi, elica 12.5 x 5.5. Silvia, moglie di Alberto Maggi, è una delle rarissime presenze femminili nella categoria, sola in Italia e unico esempio di coppia "acrobaticara".



sommare per la classifica, vinse Alberto Maggi, Gmm Monza, allievo di Compostella, davanti a due giovanissimi, Marco Valliera, Smc (Scuola Modellismo Ciriè), e Maurizio Milani, Gmm Monza. Quest'ultimo, da Junior, aveva vinto due Campionati Mondiali e due Campionati Europei. Nel 2006 ai Mondiali di Valladolid, si era classificato quarto assoluto su 80 concorrenti, oltre che primo negli Junior.

Tra i tredici classificati vi era un mix di veterani quali Olimpio Torchio, Franco Ballesio, Dionisio Furlan e di giovani: Silvia e Mauro Fiussello, Vittorio Furlan. La Giuria Nazionale era composta da Clemente Cappi, Massimo Sangiacomo, Massimo Semoli.

La Velocità F2A vide scendere in pista per i tre lanci (con possibilità di recupero) cinque concorrenti, cioè il meglio che la categoria potesse offrire in Italia. L'architettura dei modelli era ormai unificata, ala asimmetrica a fortissimo allungamento, motore orizzontale, fusoliera e timone ottimizzati per il minimo di peso e resistenza, motore russo o ucraino con scarico accordato, elica preferibilmente monopala in carbonio. Solo il pilone con la forcella per la manopola era rimasto inalterato da decenni. Con i due cavi da 0,40 mm, lunghi 17,70 metri

(come la Seconda Serie negli anni Sessanta) era necessario superare 290 km/h per avere qualche speranza di piazzamento internazionale.

Alle Ambrosiane vinse Ivo Pirazzoli, velocista con una passione incontenibile e una costanza irriducibile, 283,91 km/h al primo lancio. Contrariamente a quanto era abitudine dei fratelli Rossi negli anni Sessanta, effettuò anche gli altri due lanci, ma senza migliorare. Secondo si classificò un altro senatore, Sergio Tomelleri, 280,81 km/h, motivato da una passione a prova dello scorrere dei decenni e da una esperienza ultra-trentennale. Il migliore dei giovani fu Luca Grossi, 278,55 km/h, arrivato alla velocità pochi anni prima, spinto e assistito dal padre, Sergio. Anche Luca aveva un palmarès invidiabile di titoli di Campione del Mondo Junior.

Grossi si mise dietro i due esponenti dell'età di mezzo, Tomaso Pelliconi e Stefano Zanin, figlio del grande Elio. Le loro velocità, 271,90 km/h e 242,42 km/h, sarebbero comunque sembrate incredibili in Terza Serie (motori da 10 cc) nelle Ambrosiane "storiche". Per non parlare della Seconda Serie (motori da 5 cc), a parità di cavi. Ma il progresso era stato enorme.

Il Team Racing F2C fu poca cosa. Modelli e



Marcello Magli (a sinistra) ed Elvis Pirazzini soddisfatti per la vittoria nella gara F2C. Magli ha la più lunga carriera agonistica tra gli aeromodellisti del volo

vincolato in attività. Assieme a Pirazzini forma uno degli equipaggi più vittoriosi e longevi. Due volte in finale ai Campionati del mondo nel 1990 e nel 1996.

motori unificati, made in Russia o Ucraina, architettura tutt'altala, pesi inferiori a 350 grammi, eliche in carbonio. Inutili le finzze aerodinamiche, ma enfasi su velocità di volo attorno a 210 km/h, rapidità di rifornimento (4 secondi tra spegnimento del motore e ritorno alla velocità di regime dopo il decollo), regolarità di carburazione per tutti e 100 i giri (o 200 in finale).

A parità di materiale, la differenza tornò a essere fatta dalle persone, l'esperienza, la capacità di mettere a punto il motore, l'intelligenza nel gestire la gara e capire i limiti propri e del Regolamento.

Vinsero Marcello Magli-Elvis Pirazzini davanti a Roberto Marasini-Roberto Losi. Terzi si classificarono Giancarlo Martini-Marco Menozzi. Con qualche variazione, questi equipaggi conservarono la tradizione del Team Racing italiano per parecchi anni a venire.

#### Note

(1) L'atto fu siglato il 7 agosto 2008 con durata annuale e clausola di tacito rinnovo. L'area venne ceduta in comodato per esclusivo utilizzo modellistico sportivo. Sottoscrittori: Carlo e Gianfranco Bottini, Rino Garatti, proprietari del terreno, Adolfo Peracchi, Fiam, Enrico Macchi, Racing Club.

#### Le classifiche

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano Malpensa, pista Fiam, sabato 16 - domenica 17 maggio 2009

F2A Velocità					km/h
1° Ivo Pirazzoli (Lugo)			<b>283,91</b>	-	278,64
2° Sergio Tomelleri (Lugo)			255,14	<b>280,81</b>	279,07
3° Luca Grossi (Lugo)			<b>278,55</b>	266,08	-
4° Tomaso Pelliconi (Lugo)			268,86	<b>271,90</b>	270,07
5° Stefano Zanin (Icaro Treviso)			-	-	<b>242,42</b>
F2B Acrobazia					Punti
1° Alberto Maggi (Gmm Monza)	1051,20	1072,70	1108,33	<b>2181,03</b>	(1000)
2° Marco Valliera (SMC Ciriè)	1057,23	1073,40	1067,77	<b>2141,17</b>	(981,72)
3° Maurizio Milani (Gmm Monza)	1026,67	1072,57	1051,60	<b>2124,17</b>	(973,93)
4° Giacomo Felici (Gmm Monza)	969,77	1012,80	1039,80	<b>2052,60</b>	(941,11)
5° Mauro Fiussello (Smc Ciriè)	985,40	1004,17	997,53	<b>2001,70</b>	(917,78)
6° Franco Ballesio (Smc Ciriè)	970,37	954,40	1000,13	<b>1970,50</b>	(903,47)
7° Vittorio Furlan (Csi Alessandria)	946,60	971,20	977,10	<b>1948,30</b>	(893,29)
8° Mario Bosio (Smc Ciriè)	866,43	917,50	940,93	<b>1858,43</b>	(852,09)
9° Aivia Bosio (Smc Ciriè)	808,90	867,63	946,93	<b>1814,57</b>	(831,98)
10° Dionisio Furlan (Csi Alessandria)	768,13	893,30	-	<b>1661,43</b>	(761,76)
11° Silvia Fiussello (Gmm Monza)	832,60	821,80	820,60	<b>1654,40</b>	(758,54)
12° Giuseppe Casarola (Cab Barlassina)	803,43	800,30	801,53	<b>1604,97</b>	(735,55)
13° Olimpio Torchio (Smc Ciriè)	711,37	733,90	734,00	<b>1467,90</b>	(673,03)

# 2010 **Tempi nuovi nomi nuovi**

Nel 2010, Enrico Macchi organizzò le Ambrosiane il 17 e 18 aprile, gara di Campionato Italiano, con la collaborazione dei soci del Racing Club. La direzione di gara per F2A e F2C venne affidata ad Aldo Cantelli, che con Giuseppe Martinengo formava un team direzionale e organizzativo efficiente, preparato, infaticabile. La gara F2B venne diretta da Mario Arbuffi, anche lui di Alessandria e anche lui con esperienza e competenze ben radicate. L'Acrobazia andò in scena il sabato con Luca Barzaghi, Clemente Cappi, Lillo Condello in giuria. Dodici i concorrenti. Un solo nome nuovo alle Ambrosiane, Giorgio Zenere, Valdagno, nono classificato. Marco Valliera riuscì a prevalere su Alberto Maggi con un vantaggio esiguo, 1,3% in punti, quasi analogo a quello (1,8 %) dell'anno prima, ma a posizioni invertite. Come nel 2009, terzo si classificò Maurizio Milani, 2,7% in meno rispetto a Valliera.

Dimostrazione del livello elevato dei concorrenti di vertice furono i punteggi superiori a 2.000 punti dei primi cinque, con uno scarto massimo di 8,5%. Indice di come era cambiata la categoria, lo scarto tra i primi cinque fu del 20,5% alle Ambrosiane 1957, le ultime disputate per l'Acrobazia in epoca "storica". In Velocità F2A andò meglio dell'anno precedente: otto classificati, tra i quali il ritorno di due "grandi vecchi", Otello Vita ed Elio Zanin, se pure con i modelli pilotati da Stefano Zanin. Vinse Luca Grossi, assistito dal padre Sergio, con un nuovo record di velocità (ad elica) per le Ambrosiane, 288,00 km/h. Grossi iscrisse un altro modello a nome di Roberto Losi e lo portò al secondo posto, 283,46 km/h, davanti a Sergio Tomelleri, 281,47 km/h, meglio dell'anno prima e unico con tre lanci validi. Ivo Pirazzoli segnò un solo lancio valido, il secondo a 280,37 km/h, buono per il quinto posto dietro Tommaso Pelliconi, 280,81 km/h.



Marco Menozzi al riscaldamento motori. Gli accessori sono ordinatamente disposti all'esterno della base prescelta per partenza e rifornimenti. Con Giancarlo Martini, pilota, vinse la gara F2C dopo una serie di batterie deludenti. I concorrenti quell'anno furono cinque, con due equipaggi debuttanti. Il tempo migliore delle batterie fu 3'16"50 di Roberto Marasini-Roberto Losi, secondi in finale.

Il Team Racing F2C fu più povera cosa dell'anno precedente: cinque equipaggi, di cui due coraggiosamente al quasi-debutto: Giancarlo Spezia-Luigi Bianchi e Alessandro Beia-Sergio Pagani, tutti del Racing Club.

I tre equipaggi "nazionali", i più esperti e gli unici competitivi, disputarono la finale, dopo che tutti i concorrenti rinunciarono alla quarta batteria, prevista dal Regolamento Nazionale.

I vincitori, Giancarlo Martini-Marco Menozzi, si qualificarono senza nessun tempo, ma solo con 98 giri nella seconda batteria. Il loro tempo di finale fu dignitoso, 6'48"21. Secondi si

classificarono Roberto Marasini-Roberto Losi, autori di un ottimo 3'16"50 nella terza batteria.

Terzi, fermi a 96 giri, Marcello Magli-Elvis Pirazzini, in uno dei rari risultati mancati nonostante il loro standard sempre molto elevato. Nel complesso della gara, fu tranquillo il lavoro della giuria nazionale, Aldo Zana, Roberto Pennisi, Carlo Cipolla.

#### Le classifiche

##### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano Malpensa, pista Fiam, sabato 17 - domenica 18 aprile 2010

<b>F2A Velocità</b>						km/h
1° Luca Grossi (Lugo)				–	286,55	<b>288,00</b>
2° Roberto Losi - Luca Grossi (Racing Club)				<b>283,46</b>	–	279,07
3° Sergio Tomelleri (Lugo)				268,66	257,88	<b>281,47</b>
4° Tomaso Pelliconi (Lugo)				277,56	<b>280,81</b>	–
5° Ivo Pirazzoli (Lugo)				–	<b>280,37</b>	–
6° Stefano Zanin (Icaro Treviso)				–	<b>271,76</b>	–
7° Otello Vita - Stefano Zanin (Pisa)				262,20	<b>265,18</b>	–
8° Elio Zanin - Stefano Zanin (Icaro Treviso)				<b>263,93</b>	–	–
<b>F2B Acrobazia</b>						Punti
1° Marco Valliera (Smc Ciriè)	1080,67	1090,67	1124,87	<b>2215,50</b>		(1000)
2° Alberto Maggi (Gmm Monza)	1053,23	1100,60	1087,27	<b>2187,87</b>		(987,53)
3° Maurizio Milani (Gmm Monza)	1062,57	960,60	1096,80	<b>2159,37</b>		(974,66)
4° Giacomo Felici (Gmm Monza)	967,50	1067,33	1040,53	<b>2107,87</b>		(951,42)
5° Mauro Fiussello (Smc Ciriè)	1034,47	1034,60	1038,87	<b>2073,47</b>		(935,89)
6° Franco Ballesio (Smc Ciriè)	987,77	997,40	1030,90	<b>2028,30</b>		(915,50)
7° Mario Bosio (Smc Ciriè)	886,70	939,57	975,03	<b>1914,60</b>		(864,18)
8° Aivia Bosio (Smc Ciriè)	906,20	913,97	954,60	<b>1868,57</b>		(843,41)
9° Giorgio Zenere (Valdagno)	907,43	900,93	921,90	<b>1829,33</b>		(825,70)
10° Silvia Fiussello (Gmm Monza)	851,27	864,97	898,90	<b>1763,87</b>		(796,25)
11° Olimpio Torchio (Smc Ciriè)	758,27	782,03	–	<b>1540,30</b>		(695,24)
12° Giuseppe Casarola (Cab Barlassina)	562,50	763,47	761,47	<b>1524,93</b>		(688,30)
<b>F2C Team Racing</b>						Tempi
1° Giancarlo Martini - Marco Menozzi (Lugo)		66	98	–		<b>6'48"21</b>
2° Roberto Marasini - Roberto Losi (Racing Club)		3'27"78	3'31"60	3'16"50		<b>7'10"80</b>
3° Marcello Magli - Elvis Pirazzini (Lugo)		3'32"50	3'32"90	3'28"13		96
4° Alessandro Beia - Sergio Pagani (Racing Club)		–	<b>26</b>	–		–
5° Giancarlo Spezia - Luigi Bianchi (Racing Club)		<b>12</b>	–	–		–

# 2012 **Nel ricordo di Piero e Marco**

A sinistra, Giuditta Fontana premia Marcello Magli, vincitore della gara F2C intitolata a Piero Fontana, scomparso a inizio 2012. Sullo sfondo, Aldo Cantelli, direttore di gara.

A destra, Franco Amodio, che con Piero Fontana costituì uno degli equipaggi migliori nella storia del Team Racing italiano, si complimenta con Elvis Pirazzini, vincitore con Magli del Trofeo F2C dedicato a Piero Fontana.

Saltato il 2011, si diede avvio alla frequenza biennale con l'edizione 2012, che ebbe una vigilia assai tormentata. Era stata chiesta l'iscrizione delle Ambrosiane alle prove del Campionato Italiano F2A e F2C per il 15 aprile e segnalati, come richiesto, i nominativi dei componenti la giuria F2C.

L'Aero Club d'Italia era ormai ridotto a meschine ripicche e squallidi attacchi personali contro le Federazioni, in particolare la Fiam e Adolfo Peracchi, presidente. Un ukase da Roma impose la cancellazione di Peracchi dalla Giuria F2C, di cui faceva ufficialmente parte. Peracchi reagì negando l'utilizzo della pista di Malpensa per qualunque gara ufficialmente riconosciuta dall'Aero Club d'Italia.

La pista era stata acquisita in comodato e pagata dalla Fiam, che ne possedeva quindi i pieni diritti d'uso.

Gli organizzatori della gara, i soci del Racing Club e del Gmm Monza, dovettero abbozzare e decisero di andare avanti con una competizione "open", cioè non valida per il Campionato Italiano. Anche perché era stato deciso di intitolare la gara F2C a Piero Fontana, scomparso a inizio anno. Si valutò che l'impegno morale di ricordare un grande aeromodellista fosse largamente superiore alle beghe da cortile. Il brutto tempo previsto per la data di aprile convinse a spostare le Ambrosiane a domenica 6 maggio.

Il valore emozionale della gara e l'impegno



In occasione delle Ambrosiane 2012, la pista di Malpensa venne intitolata a Marco Menozzi, scomparso improvvisamente pochi giorni prima della gara,

cui si era iscritto e alla cui organizzazione aveva fortemente contribuito. La targa venne scoperta da Marisa Agorni, compagna di vita di Marco (foto a destra).

Giuditta Fontana e Aldo Zana osservano. Fu un momento di grande emozione, sottolineato dal volo del modello che Marco aveva preparato per la gara.



a organizzarla nonostante tutto furono ulteriormente rafforzati dall'improvvisa scomparsa, il 18 aprile, di Marco Menozzi, protagonista dell'organizzazione e della gara F2C, che avrebbe disputato con Luca Grossi quale pilota.

La premiazione della categoria F2C fu effettuata da Giuditta Fontana, moglie di Piero, ben conosciuta da tutti quelli del volo vincolato in quanto indimenticata caposquadra e ottima concorrente in Velocità. Accanto a lei, Franco Amodio che con Piero aveva condiviso anni di gare e vittorie nel Team Racing.

A Marco Menozzi venne intitolata la pista con una targa scoperta da Marisa Agorni, sua compagna nella vita. Subito prima, Luca Grossi e Roberto Losi fecero volare il modello che Marco aveva preparato per quelle Ambrosiane. Mai il rumore di un team racer in volo fu così intonato e coinvolgente.

L'amarcord rappresentò il momento memorabile di una gara normale, poco frequentata perché mancava la motivazione del Campionato Italiano. Venne integrata con una prova di Gip-46 e Trofeo Garofali, competizioni al di fuori del perimetro Aero Club, riservate a modelli a tavoletta, disegnati da Pino Gottarelli nel 1952, con motori da 2,5 cc di serie o modificati. La classifica unica riportava questa differenza: ovvio che i "modificati" monopolizzassero le prime posizioni.

Cinque i concorrenti F2A. Vinse Luca Grossi, due voli identici, 290,32 km/h. Superò Ivo Pirazzoli, anche lui con il volo migliore a 290,32 km/h, ma con gli altri due lanci a 286,85 km/h. Sergio Tomelleri non mancò nemmeno quell'anno: terzo, 288,00 km/h.

Un ritorno fu quello di Claudio Pocaterra, assente ormai da parecchi anni dalla Velocità: quarto, 234,08 km/h.

Foto di gruppo accanto alla targa che ricorda Marco Menozzi. Gli anni sono passati, ma l'aeromodellismo è sempre vivo in tutti. Da sinistra, Giancarlo Martini, Roberto Pennisi, Franco Amodio, Giuditta Fontana, Carlo Cipolla, Aldo Zana, Marisa Agorni, Elvis Pirazzini, Marcello Magli, Andrea Rossi.



Cinque equipaggi in F2C, a conferma della stagnazione tendente alla scomparsa della categoria. Alessandro Beia, con Luigi Bianchi quale meccanico, mise a frutto l'esperienza di due anni prima e concluse una batteria in 4'07"00, tempo che sarebbe stato eccezionale alle Ambrosiane di cinquant'anni prima. Presente anche Luc Dessaucy, pilota venuto dal Belgio, per gareggiare con Cesare Saccavino, svizzero, figlio d'arte, con una già lunga frequentazione della categoria e un titolo mondiale alle spalle.

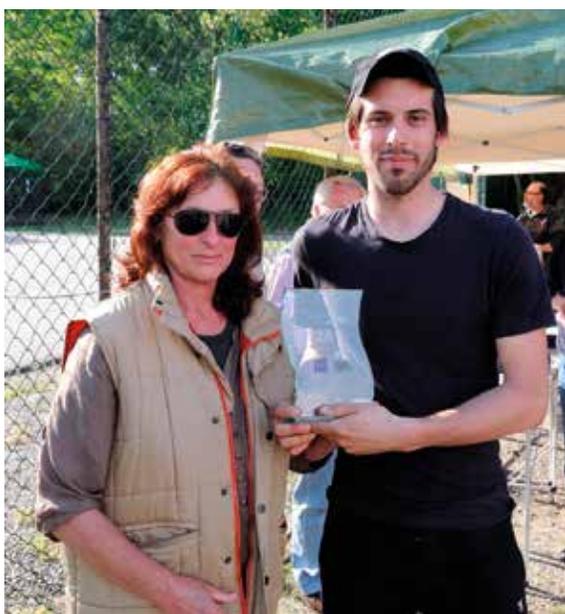
La finale se la giocarono, dopo le quattro batterie eliminatorie, Marcello Magli-Elvis Pirazzini (3'18"70), Lorenzo Grossi-Roberto Losi (3'28"09), Giancarlo Martini-Andrea Rossi (3'14"88).

La gara si chiuse al primo rifornimento: i modelli di Lorenzo Grossi (fratello minore di Luca e agli inizi nel pilotaggio di modelli F2C) e Martini rientrarono all'interno del cerchio di volo, oltre il limite fissato dal regolamento per essere recuperabili. Rimasero soli Magli-Pirazzini, sicuri vincitori, che rinunciarono a ripetere la finale, 200 giri in piena solitudine, e si presero con pieno merito il "Trofeo Piero Fontana". La gara Gip-46 andò a Pietro Botti con la base di 1 km coperta in 19'99". I classificati furono 10. Il Trofeo Garofali, modelli Gip-46 con motore Supertigre, fu vinto da Giorgio Sighinolfi, 25'29". Anche lui tornato alle piste di volo vincolato dopo qualche decina d'anni di assenza.

In parallelo alle Ambrosiane si disputarono le gare per la categoria Gip-46 e per il Trofeo Garofali.

A sinistra, Pietro Botti, Gas Modena, che vinse la gara Gip-46 a 180,09 km/h. A destra, Sergio Tomelleri.





## Le classifiche

### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano Malpensa, pista Fiam, domenica 15 aprile 2012

F2A Velocità				km/h
1° Luca Grossi (Lugo)	<b>290,32</b>	290,32	-	
2° Ivo Pirazzoli (Lugo)	286,85	286,85	<b>290,32</b>	
3° Sergio Tomelleri (Lugo)	283,02	<b>288,00</b>	-	
4° Claudio Pocaterra (Lugo)	<b>234,08</b>	231,51	-	
5° Fredy Muzio (Gab Busto Arsizio)	-	-	-	

F2C Team Racing				Tempi	
1° Marcello Magli - Elvis Pirazzini (Lugo)	3'18"70	3'34"12	-	-	<b>34</b>
2° Lorenzo Grossi - Roberto Losi (Racing Club)	3'28"09	3'30"12	-	49	<b>34</b>
3° Giancarlo Martini - Andrea Rossi (Racing Club)	3'30"60	3'19"20	3'17"40	3'14"88	<b>33</b>
4° Luc Dessaucy - Cesare Saccavino (Breitenbach)	<b>3'38"75</b>	98	-	99	
5° Alessandro Beia - Luigi Bianchi (Racing Club)	<b>4'07"00</b>	-	-	-	

Gara Gip-46				Tempi	km/h
1° Pietro Botti (Gas Modena)	20"01	<b>19"99</b>	180,09		
2° Gianfranco Cocchi (Gas Modena)	20"79	<b>20"11</b>	179,02		
3° Giorgio Sighinolfi (Gas Modena)	<b>24"40</b>	26"08	147,54		
4° Giuseppe Martinengo (Csi Alessandria)	<b>25"54</b>	25"55	140,96		
5° Fredy Muzio (Gab Busto Arsizio)	30"94	<b>26"42</b>	136,26		
6° Salvatore Angeloni (Lodi)	29"00	<b>28"04</b>	128,38		
7° Claudio Pocaterra (Lugo)	-	<b>29"22</b>	123,20		
8° Giancarlo Buoso (Bologna)	-	<b>29"48</b>	122,12		
9° Aldo Cantelli (Csi Alessandria)	-	<b>31"03</b>	116,02		
10° Alessandro Beia (Racing Club)	<b>36"80</b>	41"09	97,83		

Trofeo Garofali				Tempi	km/h
1° Giorgio Sighinolfi (Gas Modena)	<b>25"29</b>	-	142,35		
2° Salvatore Angeloni (Lodi)	<b>25"78</b>	26"43	139,64		
3° Giancarlo Buoso (Bologna)	<b>26"35</b>	26"78	136,62		
4° Claudio Pocaterra (Lugo)	37"87	<b>30"59</b>	117,69		
5° Aldo Cantelli (Csi Alessandria)	35"57	<b>31"87</b>	112,96		

In alto, Giuditta Fontana, in nome della sua storica presenza ad alto livello nella categoria, premia Luca Grossi, vincitore della gara F2A, 290,32 km/h.

Al centro, Sergio Tomelleri assiste Fredy Muzio nella preparazione del modello. L'architettura dei modelli F2A è ormai standard: ala interna a fortissimo allungamento, timone orizzontale unico all'esterno. Motore orizzontale.

In basso, una batteria F2C con i piloti in posizione secondo le regole. A sinistra, Lorenzo Grossi, pilota di Roberto Losi. Al centro, Luc Dessaucy, belga, pilota di Cesare Saccavino, svizzero. A destra, Marcello Magli, pilota di Elvis Pirazzini.

# 2014 **Deroga per la tradizione**

Ci fu una tregua nel 2014 nell'incomprensibile lotta tra la Fiam, il suo presidente Adolfo Peracchi e l'Aero Club d'Italia, ridotto a scranno dorato a supporto del presidente Giuseppe Leoni. Le Ambrosiane tornarono allo status di prova del Campionato Italiano per le tre categorie, F2A Velocità, F2B Acrobazia, F2C Team Racing. Data 26-27 aprile. L'inesorabile fluire del tempo aveva permesso di dedicare ognuna delle tre categorie ad aeromodellisti che erano stati amici e protagonisti delle Ambrosiane del periodo antico e di cui era doveroso tramandare il ricordo:

I vincitori della gara F2C ricevettero un premio speciale, offerto da Roberto Cereda, intitolato a Carlo Signorini e Carlo Rancarani. Sotto la pioggia della domenica, il premio venne consegnato ad Andrea Rossi da Valeria Rancarani (a sinistra) e Cécilie Signorini.



Franco Marcenaro per la Velocità, Luciano Compostella per l'Acrobazia, Carlo Signorini e Carlo Rancarani per il Team Racing. Il premio speciale dedicato ai due Carli, giustamente assegnato ai vincitori F2C, venne offerto da Roberto Cereda, che assieme a loro aveva gareggiato nei primi anni Sessanta. Fu consegnato da Cécilie Signorini e Valeria Rancarani, mogli dei due Carli.

La tregua Fiam-Aero Club non creò comunque un sentiero di rose agli organizzatori del Racing Club, coordinati da Aldo Zana e Alberto Maggi, con l'indispensabile collaborazione di tutti i (pochi) soci.

Il burocratismo ottuso, che ormai condizionava l'aeromodellismo sotto l'egida di Fai e Aero Club nazionali, creò difficoltà per la regolarità della pista di Malpensa richiedendo adeguamenti impossibili in nome di una sicurezza solo formale, senza alcuna valutazione pratica e oggettiva della realtà.

Si andò avanti grazie a una tipica istituzione italiana: la deroga, in nome della quale tutto si può fare senza cambiare nulla, con il tacito impegno di mettersi poi in regola. Impegno che si sottintende disatteso e non verrà mai verificato. La pratica del volo vincolato in Italia si era ulteriormente ristretta numericamente: le tre categorie raccolsero 19 concorrenti. Un cambiamento drammatico rispetto a sessanta anni prima.

Quattro iscritti in F2A, sotto la pioggia della domenica, che seguì un sabato di sole primaverile. Un solo addetto all'avviamento e alla carburazione in pista: Sergio Grossi. Luca, suo figlio, vinse con una velocità di valore internazionale, 295,57 km/h, la più alta, a elica,

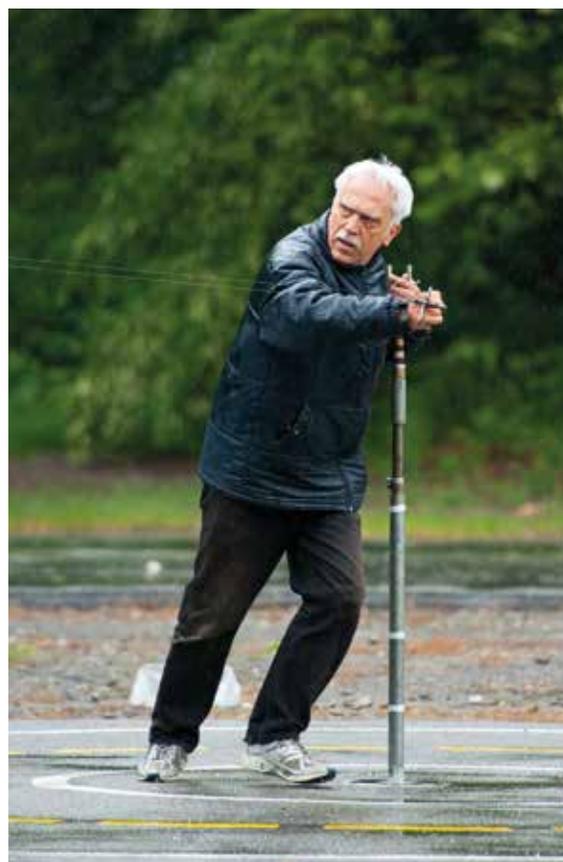


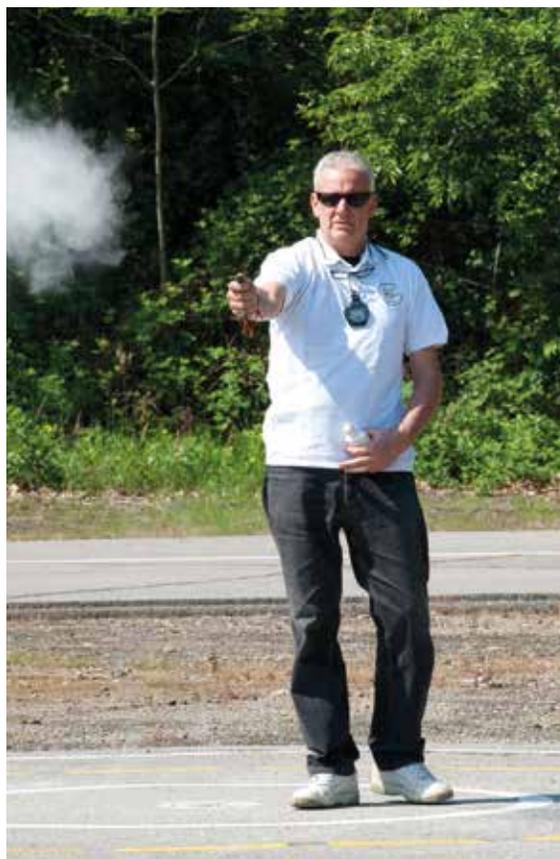
Sergio Grossi prepara il lancio di un modello F2A. Il figlio Luca vinse alla velocità di 295,57 km/h.



Sergio Tomelleri cura il decollo del modello di Ivo Pirazzoli. Portò in gara il proprio modello con il quale si classificò secondo, 286,85 km/h.

Dall'alto a sinistra in senso orario: Luca Grossi, Claudia Scaramella (junior, presenza femminile 35 anni dopo Giuditta Fontana), Sergio Tomelleri (subito dopo il decollo), Ivo Pirazzoli. Diversi stili di stare al pilone in F2A, stessa grinta.





Dall'alto a sinistra in senso orario: Marco Valliera (vincitore F2B), Giacomo Felici (la nuvoletta di borotalco veniva spruzzata per controllare direzione e intensità del vento prima di iniziare la figura), Silvia Fiussello, Vittorio Furlan.



Marco Valliera presenta il modello con motorizzazione elettrica. Il regolatore elettronico varia il numero di giri del

motore in funzione dell'assetto del modello in modo da garantire regolarità di trazione in ogni fase della figura.



nella storia delle Ambrosiane. Sergio Tomelleri ebbe la meglio nella sfida appassionata con Ivo Pirazzoli: secondo, 286,85 km/h. Pirazzoli concluse terzo, 277,56 km/h. Nota positiva, la presenza della giovane (17 anni) Claudia Scaramella, amorevolmente assistita dalla famiglia Grossi: quarta, 254,78 km/h, dopo avere segnato tutti e tre i lanci validi. In F2B si consolidò l'utilizzo della propulsione elettrica comandata dall'elettronica. Non più il motore a scoppio che "smagrava" all'apice delle figure e obbligava ad arrotondare gli angoli. Un software di controllo, collegato ad accelerometri e regolatore, variava il regime del motore quando necessario. Non solo: faceva un certo effetto vedere il modello fermo sulla pista senza che nessuno lo trattenesse o avviasse il motore. Il pilota, al centro della pista, aspettava che il ritardo prefissato mettesse in moto il motore con il regime giusto per un decollo a velocità progressiva. L'opzione elettrica venne scelta dai primi due classificati, Marco Valliera, Aero Club Voli, 2.203,7 punti, davanti ad Alberto Maggi, iscritto a Bergamo dopo la chiusura della sede del Gmm Monza, 2.170,1 punti. Ancora una volta, la distanza tra loro non superava 1,5%. Concorrenti già noti anche tutti gli altri, compreso Olimpio Torchio, animato da una passione e una grinta inossidabili. I suoi 1.624 punti non gli consentirono di classificarsi più avanti del nono posto, subito dietro a Silvia Fiussello, moglie di Alberto Maggi, che portò un Nobler, come quello di Aldrich mezzo secolo prima, ma con motorizzazione elettrica. I tre giudici nazionali furono Luca Barzagli, Guido Fasano, Massimo Sangiacomo. Le elaborazioni delle classifiche al computer furono opera meritoria di Mariangela Pirazzini. Quella che in tempi lontani era la gara più spettacolare e adrenalinica, il Team Racing F2C, si svolse, invece, tranquilla e con una finale



Il Gmm (Gruppo Modellistico Monzese) continuò la gloriosa tradizione di Luciano Compostella e Salvatore Rossi in Acrobazia F2B. Giacomo Felici all'avviamento del motore, assistito da Alberto Maggi.



Olimpio Torchio, presenza costante in F2B, ha appena messo in moto il motore del suo modello, assistito da Mauro Fiussello. La grande passione aeromodellistica è diventata per lui ragione di vita.



Il Nobler di Silvia Fiussello, trasformato per il 2014 con motorizzazione elettrica. È ancora sorprendente vedere il

modello fermo, tutto solo, mentre il pilota è già pronto al centro. Il regolatore elettronico è programmato con qualche diecina di

secondi di ritardo per l'avviamento del motore e portare poi il modello al decollo con accelerazione controllata e realistica.

inesistente. I tre equipaggi “nazionali” confermarono di avere come obiettivo primario la presenza ai Campionati Mondiali negli anni pari, o Europei in quelli dispari. Il piazzamento nel Campionato Italiano non sembrava interessare più che tanto. La priorità era la prestazione di valore internazionale in una categoria che portava sempre più in alto il limite della competitività.

Con Roberto Pennisi, Carlo Cipolla, Claudio Pocaterra in giuria, si qualificarono per la finale Luca Grossi-Roberto Losi (3'15"6), Giancarlo Martini-Andrea Rossi (3'16"6), Marcello Magli-Elvis Pirazzini (3'27"4).

Dietro i tre finalisti si classificarono Lorenzo Grossi-Luigi Lanzoni (3'38"4) e Pietro Botti-Luigi Bianchi (4'07"4). Il rientro, dopo un break di svariate decine d'anni, di Franco Ricci-Renato Verri pagò comunque lo scotto del noviziato con la miglior prestazione in 34 giri volati. Ma anche per loro il Team Racing era

Onore al merito della Giuria nazionale F2B. Alle Ambrosiane erano, in ordine alfabetico: Luca Barzagli, Guido Fasano, Massimo Sangiacomo. L'elaborazione dei punteggi venne effettuata da Mariangela Pirazzini.





Luca Barzaghi osserva e valuta l'atterraggio del modello di Marco Valliera in perfetto assetto leggermente cabrato.



La posa plastica di Mario Bosio è indicativa del dinamismo del rilascio di un modello F2B, nella foto quello di Mauro Fiussello, con il motore tradizionale a scoppio.

Andrea Rossi afferra il modello F2C portatogli da Giancarlo Martini per il rifornimento. Il sistema di rifornimento ha tre tubetti per variare la composizione della miscela in funzione delle condizioni di temperatura del motore durante la gara.



A sinistra, Roberto Losi ha appena lasciato il modello F2C pilotato da Luca Grossi. Dopo circa un metro, il modello si è già staccato da terra. A destra, Elvis Pirazzini al riscaldamento motori.



A sinistra, Luigi Bianchi ha il tempo di mettersi in posa durante il riscaldamento motori prima del via di una batteria F2C. Il suo pilota era Pietro Botti.

A destra, Luigi Lanzoni, meccanico F2C di lunga data, si cimentò sulle piste nel 2014, pilota Lorenzo Grossi.



Dopo una lunga assenza dalle gare F2C, Renato Verri tornò in pista con Franco Ricci quale pilota. L'apprendistato con il nuovo mondo della categoria non fu facile, ma venne superato con l'entusiasmo di sempre. L'immagine coglie un doppio errore, possibile in gara: il meccanico ha afferrato il modello con i cavi sollevati da terra, il pilota in atterraggio non ha rispettato la quota minima di sorvolo (50 cm) ed ha urtato i cavi del modello di Verri.



Le fasi iniziali della finale F2C tra Grossi-Losi (casacca rossa), Martini-Rossi ( giallo), Magli-Pirazzini (verde). Dall'alto, nella sequenza di sinistra:

al via il più veloce ad avviare il motore è stato Losi: il modello pilotato da Grossi è già in volo. Secondo a decollare, Magli. Infine, sta entrando

verso il centro anche Martini. Tutto è avvenuto in meno di due secondi. Nella foto grande, i tre piloti in una gara che durò solo il tempo del primo

pieno, quando Grossi-Losi danneggiarono Magli-Pirazzini.



Le premiazioni sotto la pioggia. In alto, F2B: da sinistra, Giacomo Felici (terzo), Marco Valliera (primo), Alberto Maggi (secondo).

In basso a sinistra, F2A: da sinistra, Ivo Pirazzoli (terzo), Luca Grossi (primo), Sergio Tomelleri (secondo), Claudia Scaramella (quarta).

In basso a destra, F2C: da sinistra, Grossi-Losi (terzi), Martini-Rossi (primi), Pirazzini-Magli (secondi).

drammaticamente evoluto, tutt'altro rispetto al loro primo periodo.

La finale durò, come era già successo nel 2012, solamente il tempo del primo rifornimento. Al giro 34, Luca Grossi con una manovra scombinata e irregolare causò la fine della gara di Magli-Pirazzini. Squalificati Grossi-Losi, impossibilitati a ripartire Magli-Pirazzini, non restò che proclamare vincitori Martini-Rossi. Rimasti soli, non ritennero necessario e dignitoso volare in un'altra finale da soli.

Aldo Cantelli, direttore di gara, chiamò tutti alla premiazione mentre continuava la pioggia sottile che non aveva dato tregua nella giornata. Prima della consegna dei premi, le figlie di Franco Marcenaro scoprirono una targa che ricordava come la pista, dal 2012 dedicata a Marco Menozzi, fosse opera del loro padre.

Franco Marcenaro aveva partecipato alle prime Ambrosiane il 20 e 21 maggio 1950.

Idealmente, 64 anni dopo, era ancora in pista.

E il cerchio si chiuse.



La figlia di Franco Marcenaro scoprono la targa che ricorda come la pista Fiam di Malpensa si debba a loro padre. Nel collaudo di un

elicottero Agusta (azienda presso cui lavorava), Marcenaro scoprì la radura nella boscaglia che, ripulita, fornì il fondo per la pista.



### Le classifiche

#### Giornate Aeromodellistiche Ambrosiane

Milano Malpensa, pista Fiam, sabato 26 - domenica 27 aprile 2014

#### F2A Velocità

km/h

1° Luca Grossi (Lugo)	-	285,448	<b>295,57</b>
2° Sergio Tomelleri (Lugo)	<b>286,85</b>	278,64	285,49
3° Ivo Pirazzoli (Lugo)	-	<b>277,56</b>	-
4° Claudia Scaramella (Lugo)	205,13	254,60	<b>254,78</b>
5° Tommaso Pelliconi (Lugo)	-	-	-

#### F2B Acrobazia

Punti

1° Marco Valliera (Voli)	1107,3	1096,3	1084,3	<b>2203,7</b>	(1000)
2° Alberto Maggi (Bergamo)	1081,4	739,1	1088,7	<b>2170,1</b>	(985)
3° Giacomo Felici (Bergamo)	1040,9	1017,0	1000,3	<b>2057,9</b>	(934)
4° Mauro Fiussello (Voli)	990,5	1003,2	1025,6	<b>2028,8</b>	(920)
5° Vittorio Furlan (Acame)	978,9	970,9	768,8	<b>1949,8</b>	(885)
6° Mario Bosio (Voli)	569,8	1012,0	832,0	<b>1844,0</b>	(837)
7° Angelo Bernini (Acame)	872,7	947,3	856,0	<b>1820,0</b>	(826)
8° Silvia Fiussello (Bergamo)	859,1	834,5	-	<b>1693,6</b>	(768)
9° Olimpio Torchio (Voli)	811,7	812,5	-	<b>1624,2</b>	(737)

#### F2C Team Racing

Tempi

1° Giancarlo Martini - Andrea Rossi (Racing Club)	-	-	3'26"56	3'16"6	<b>44</b>
2° Marcello Magli - Elvis Pirazzini (Gas-Lugo)	-	3'38"3	3'27"4	-	<b>34</b>
3° Luca Grossi - Roberto Losi (Lugo-Gas)	3'15"3	3'27"8	3'15"6	-	-
4° Lorenzo Grossi - Luigi Lanzoni (Lugo)	18	-	4'05"8	<b>3'38"4</b>	
5° Pietro Botti - Luigi Bianchi (Gas-Racing Club)	-	-	<b>4'07"4</b>	37	
6° Franco Ricci - Renato Verri (Lugo)	34	26	<b>13</b>	-	

## Storie parallele Mille Giri / Coppa Racing Club



# 1963-1971 **Mille e ancora Mille**



Dopo la Mille Giri 1964, Carlo Signorini, che possedeva una macchina fotografica Rolleiflex, scattò questi fotocolor

quando il cielo schiarì in un bel pomeriggio di sole. Paolo (a sinistra) e Carlo Cipolla, 40 anni in due, volarono con un modello

dalle ali ellittiche, come usava allora tra i Soci del Racing Club. Motore Supertigre G.20 modificato Cipolla.

Si presero dei pazzi incoscienti Charles Faroux, Georges Durand, Emile Couquille quando nel 1923 inventarono la corsa delle 24 Ore di Le Mans. I critici più equilibrati scrissero che non aveva senso una corsa nella quale nessun concorrente sarebbe arrivato in fondo. La storia di oltre 90 anni insegna che non fu affatto così. Nel 1963, fu più o meno lo stesso quando a Milano si decise di organizzare una gara di 1.000 giri, cioè 100 km, con i normali modelli da Team Racing e i serbatoi regolamentari da 10 cc. Nessuno in Augusta e nel Racing Club, ideatori e organizzatori, era sicuro che qualcuno sarebbe riuscito ad arrivare alla fine di tutto quel girare. Vennero avanzati dubbi sulle capacità dei motori di resistere per un'ora di seguito. E si fece del catastrofismo elencando i probabili problemi ai piloti per via di quelle 1.000 rotazioni su loro stessi: torcicollo, crampi, ipoventilazione, carenza di zuccheri, capogiri, perdita di concentrazione, stati confusionali. Naturalmente, si trattava di volare in tre, come d'abitudine. Tiraggio libero, con decenza, come d'abitudine. Tanto era da vedere quanti piloti ci sarebbero riusciti per tutto quel tempo. Non si poteva strutturare la gara su batterie e finale. Si scelse la formula della prova unica: pronti, via e avanti per 1.000 giri. O per quanti modello, motore, pilota, meccanico fossero riusciti a resistere. Ammesso il recupero dei modelli rientrati nel cerchio di volo e la sostituzione di parti.

Fu giocoforza scegliere una data di fine inverno, prima dell'inizio delle prove di Campionato Italiano, per avere una temperatura fresca, ottimale per la resistenza di motori e persone. In realtà, l'inverno milanese di una volta era un

A destra, nel 1964, Gianpaolo Pagani posa con il suo meccanico Pier Franco Banfi e il modello dal nome aggressivo, "Viper". Le forme sono quasi identiche a quelle del team racer dei Cipolla.

In basso, Carlo Signorini (a sinistra) con Roberto Cereda. Il vistoso numero di Fai è quello di Signorini, di cui è da notare la camicia bianca con cravatta: un autentico meccanico di classe.

inverno come si deve e quasi tutte le edizioni furono bagnate dalla pioggia, ovattate dalla nebbia, rese stimolanti dal freddo.

### Si va a cominciare

Non restava che provare. Per la prima edizione, 10 marzo 1963, non vennero mandati inviti fuori città. Era un esperimento. Risposero quattro equipaggi del Racing Club e solamente uno dell'Augusta. Giancarlo Guattari-Duilio Mantellassi, l'altro team dell'Augusta (in verità, misto: Mantellassi era iscritto al Csi Fopponino), rinunciarono a priori, spaventati dalla follia sottesa alla gara.

Era un territorio ignoto che si andava ad aprire. Nessuno se la sentì di affrontarlo con il modello e il motore migliore. Roberto Pennisi-Aldo Zana, Csi Augusta, si presentarono con il Mabel 1 del 1961, sempre tenuto in riserva e alla prima e ultima gara nelle loro mani. Anche il G.20 non era di prima caratura. Anzi l'essere un po' sfiato poteva migliorare la tenuta sulla durata. Tra la sorpresa generale, furono proprio Pennisi-Zana a stabilire il miglior tempo e, di conseguenza, a vincere. Ancora più sorprendente il tempo, 56'19", ben sotto all'ora piena, che era stata indicata arbitrariamente come le Colonne d'Ercole della gara. Con un'autonomia media di 37 giri ci vollero 26 rifornimenti per arrivare in fondo. Il tempo medio sui 100 giri fu 5'37", non disprezzabile per l'epoca<sup>(1)</sup>.

Carlo e Paolo Cipolla usarono un motore nuovo contando di fare un ottimo rodaggio, aiutato dalla temperatura fredda e dalla pioggerella. Con una media di 6'45" sui 100 giri, 67'39" in totale, registrarono una delle loro peggiori performances di quegli anni.



Giorgio Marasini nel 1966. Vinse la Mille Giri con Rolando Lugli, anche lui di Modena, quale pilota. Qualche decennio dopo, il figlio Roberto disputò parecchie gare F2C con buoni risultati.



Foto di gruppo dopo la premiazione del 1964. In prima fila da sinistra: Giorgio Peressini, Aldo Zana, Carlo Cipolla. In piedi, da sinistra, Franco Bugada, Roberto Cereda, Paolo Cipolla, Gianpaolo Pagani, Carlo Signorini.



In un'ambientazione tipica da Mille Giri, Pietro Panizzi avvia il motore durante un rifornimento intermedio e poi (a destra) rilascia il modello. Panizzi veniva da Genova. Il suo pilota era Gianfranco Villani. Abituati frequentatori della Mille Giri, ottennero un quarto posto, 53'39", nel 1969.



Nel 1964, la gara venne lanciata su scala nazionale e arrivarono i primi forestieri. Da citare i genovesi Gianfranco Villani-Pietro Panizzi, che divennero degli aficionados della Mille Giri: in cinque presenze, il loro miglior risultato fu il secondo posto nel 1968.

I fratelli Cipolla cancellarono la prova dell'anno prima con una vittoria sonante, inizio di una serie che li portò, quell'anno, al titolo italiano e, soprattutto, a battere i tradizionali avversari romani.

Tra i milanesi iniziò il gioco delle coppie, che divenne poi una costante dell'approccio ludico a questa gara. Aldo Zana scelse Giorgio Peressini quale pilota e Roberto Pennisi si affidò a Franco Bugada quale meccanico. In palio vi era una pizza, a carico dei perdenti. Pennisi-Bugada, con il Mabel 5, dovettero pagare anche birra e dessert. Alla terza edizione, 1965, parteciparono una dozzina di equipaggi. Fu una lunga giornata per il direttore di gara, Carlo d'Agostino, e, soprattutto, per i commissari addetti al conteggio dei giri. Fu necessario stabilire turni: "Per evitare callosità sui pollici e svenimenti da capogiro"<sup>(1)</sup>.

### **Volo nella nebbia**

Si presentò anche una costante del tardo inverno milanese di una volta: la nebbia, che prese il



Franco Bugada, nella veste per lui inusuale di meccanico di Team Racing, arpiona sotto la pioggia il modello portatogli da Roberto Pennisi. Nel 1964, in un'edizione particolarmente piovosa, gli equipaggi estemporanei furono Pennisi-Bugada e Peressini-Zana.



Premi modesti per le prime Mille Giri, offerti dal Csi Augusta: una piccola targa di cristallo per Pennisi-Zana, secondi nell'edizione 1965, 58'56".



Paolo Cipolla (a sinistra) e Roberto Cereda nel 1965 con il modello "Bucavento" costruito da Cereda con le linee e le componenti dei modelli dei fratelli Cipolla. Vinsero la Mille Giri di quell'anno, 56'14", nuovo record. Testimonianza inequivocabile degli anni Sessanta è la Bianchina spider sullo sfondo.

Giorgio Sighinolfi di Modena venne molte volte a Milano per le Ambrosiane e le Mille Giri. Con Fausto Ferrari quale pilota si classificò secondo, 60'00", nel 1965. Tornò alle gare F2C negli anni Duemila.

posto della pioggia ormai abituale. Bisognò attendere fino alle 10 per iniziare i voli. La visibilità era attorno a 20 metri, appena sufficienti perché il pilota vedesse il modello e la posizione del rispettivo meccanico. "La prima batteria si disputò in una quasi irrealistica atmosfera lattiginosa, con i modelli che sparivano nel nulla per poi ricomparire davanti ai contagiri"<sup>(1)</sup>. Vinsero Roberto Cereda-Paolo Cipolla e stabilirono il nuovo record della gara, 56'14". Pennisi-Zana finirono secondi, 58'56", e tutti gli



altri restarono sopra il tempo di un'ora.

Un nuovo equipaggio si presentò in gara: Enrico Macchi, pilota, e Luciano Gipponi, meccanico, entrambi ventenni, freschi diplomati periti aeronautici all'Istituto Tecnico "Feltrinelli". In quegli anni, il Feltrinelli era una scuola di eccellenza e i diplomati erano ritenuti, con piena ragione, più preparati e migliori di un ingegnere laureato.

Macchi diede inizio a una lunga presenza aeromodellistica nel tempo libero dagli impegni quale flight engineer sugli aerei a lungo raggio Alitalia. La Mille Giri si confermò quale scuola per il Team Racing Italiano: in tutte le sue edizioni, furono parecchi i debuttanti che poi si affermarono nella categoria.

In quel 1965, si registrarono un po' di incidenti: "Molti i frammenti di balsa sparsi sul cemento: parecchia gente imparava a proprie spese a unire bene, in futuro, la parte mobile del timone, che era la prima a cedere alle sollecitazioni"<sup>(1)</sup>.

Come le 24 Ore di Le Mans per le automobili, la maratona dei mille giri obbligò parecchi a ripensare il modo di costruire i modelli: robusti e non sassi volanti.

La cronaca "seria" di Carlo D'Agostino mise in evidenza due aspetti importanti: "La gara è un ottimo lancio propagandistico della categoria e dell'aeromodellismo in genere: durante tutta la gara numerosi sono stati gli spettatori. ... In complesso, una bella gara, che è servita notevolmente quale allenamento per la stagione agonistica che sta per iniziare"<sup>(2)</sup>.

Grande battaglia tra i 12 equipaggi del 1966 e prima vittoria "straniera", senza se e senza ma, per Rolando Lugli-Giorgio Marasini, Aero Club Modena. E nuovo record, 55'42". Ai modenesi Fausto Ferrari-Giorgio Sighinolfi il secondo posto, 60' netti.

Si vide in pista quale pilota Adolfo Peracchi, al debutto di una presenza nella categoria non lunga, ma intensa. Con Paolo Fontanella quale

meccanico, entrambi del Csi Osal Novate, durò solo 220 giri e: “Poco è mancato che con i cavi mettesse fuori combattimento il pilota avversario”<sup>(3)</sup>.

Tra i nuovi, anche Alberto Bernabè-Luigi Ferroni di Lugo. A loro va il primato della sfortuna: fermi al primo giro per rottura del motore. Non era mai capitato prima e non capitò più di vedere qualcuno andare a casa dopo una Mille Giri così breve.

### Un anno da record

Presenze da primato nel 1967: 17 equipaggi. Il richiamo della Mille Giri aveva colpito tutta l'Emilia Romagna, rappresentata da cinque equipaggi. Gli altri “forestieri” erano i genovesi Villani-Panizzi. Questi ultimi avevano il modello più veloce, ma era scritto che non avrebbero mai vinto: “Pur essendo i più veloci, non riuscirono a finire a causa del solito timone che scendeva a terra veleggiando mentre tutto il resto del modello calava ratto come una folgore sul cemento con le ben prevedibili conseguenze”<sup>(4)</sup>: 386 giri e penultimi.

La dinastia Cipolla portò nel gabbione il boy di famiglia, Alberto (18 anni), che iniziava a farsi la mano nel Team Racing, di cui fu protagonista per parecchi anni.

Vinse un equipaggio estemporaneo, in nome di una tradizione della gara, vissuta dai milanesi come un divertissement, ma presa terribilmente sul serio da tutti gli altri. Walter Bagalini, già affermato campione di Acrobazia, mise le sue preziose dita al servizio del G.20 modificato Cipolla, di Uccio Turlizzi: 54'55”, nuovo record.

Finirono in sei sotto l'ora, tra i quali Pierpaolo Marini-Giancarlo Penso di Forlì, anche loro destinati a una breve, ma luminosa carriera. Più indietro Pennisi-Zana, ottavi in 62'22”, al rientro del pilota dopo il servizio militare e il matrimonio. Volarono con il Mabel 5 del 1963 e



Alberto Bernabè di Lugo ebbe una presenza breve nel Team Racing italiano in una vita purtroppo interrotta troppo presto. Agli inizi, gareggiò con Luigi Ferroni, meccanico. L'equipaggio Bernabè-Ferroni ha il record della Mille Giri più breve: un solo giro nel 1966 per rottura del motore.



Gianpaolo Pagani (a sinistra) e Alberto Cipolla in una batteria della Mille Giri. Pagani, vista la lunghezza prevista per la gara, aveva stivato generi di conforto nel ricasco degli stivaloni. L'angolo tra la manetta (tenuta a due mani) e l'asse di visione di Alberto Cipolla prova un sostanzioso tiraggio. Alla Mille Giri era permesso.



Nel 1968, Luigi Ferroni e Marcello Magli, con la guida e il supporto dei rispettivi padri, Cesare e Vinicio, formarono un equipaggio di Team Racing molto affiatato e capace. I modelli erano efficienti, di linee gradevoli, ben rifiniti come questo "Grifo".

con un G.20 del 1960, ma non avevano niente di meglio.

Continuò la sfortuna di Bernabè-Ferroni, fermi al giro 689. Si videro due generazioni di Magli: papà Vinicio (45 anni) meccanico e Marcello pilota (16 anni, da compiere), fermi a 605 giri. Due estranei alla categoria, quali erano Carlo Mapelli e Giorgio Peressini, specialisti delle riproduzioni in volo vincolato, pilotarono egregiamente modelli altrui. Mapelli, con Pier Franco Banfi, entrambi del Csi Osal Novate, finì

Marcello e Vinicio Magli, figlio e padre, entrambi con una passione inarrestabile per l'aeromodellismo, posano

con i modelli e i premi che vinsero nel breve tempo in cui costituirono un equipaggio di Team Racing.

in 59'04", quinto. La fatica di Peressini, con Paolo Ossanna di Cremona quale meccanico, si concluse dopo 490 giri.

### Serbatoio piccolo

La novità del 1968 furono i serbatoi da 7 cc, come imposto dai regolamenti internazionali della categoria. Non era certo il caso di staccarsi dalla formula regolamentare e mantenere la precedente capacità di 10 cc nonostante un po' di autonomia in più avrebbe aiutato uomini, modelli e motori.

Il progresso del Team Racing fu tale che i vincitori Marcello Magli-Luigi Ferroni fermarono i cronometri sul nuovo record, 52'35". Un miglioramento di 3'44", pari al 6,7% rispetto alla prima edizione. Ottenuto con più rifornimenti rispetto a quando si usava il serbatoio da 10 cc.

L'addio agli anni Sessanta, il decennio in cui il Team Racing giunse a maturità anche in Italia, vide solo sette equipaggi presenti nel 1969. Ma tutti quelli che arrivarono in fondo finirono in meno di un'ora. Marcello Magli-Luigi Ferroni stracciarono il record precedente vincendo in 51'21"5 dopo un passaggio in 23'45" ai 500 giri, tempo che aveva fatto sperare in una conclusione sotto i 50 minuti.

"L'equipaggio vincitore ha coperto i primi 500 giri ad una media di 4'45" ogni cento. E' innegabile che la licenza di tiro sia stata ampiamente sfruttata dal pilota, ma il valore tecnico resta assieme a quello atletico: provatevi a tirare per più di venti minuti un team racer in una batteria dove i tre modelli si equivalgono in velocità e autonomia. ... Magli-Ferroni hanno ripetuto il successo dello scorso anno usando lo stesso modello e la stessa elica, che si è fatta mille più mille giri sorbendosi circa sessanta partenze in gara"<sup>(4)</sup>.

Magli-Ferroni si trovarono nel gabbione assieme a Cipolla-Cipolla e Villani-Panizzi. Regola non



In un ambientazione semipalustre che non può che essere alla Mille Giri, Luigi Ferroni afferra il modello che gli ha portato Marcello Magli, pilota. L'equipaggio Magli-Ferroni vinse nel 1968, 52'35", e nel 1969, 51'21"5, entrambi record.



Luigi Ferroni alla Mille Giri 1968 durante il riscaldamento motori. In primo piano, la spruzzetta di plastica allora di uso normale per il riempimento rapido del serbatoio. Ben visibili le linee filanti della fusoliera e il carrello monoruota.



Paolo Cipolla afferra il modello dopo l'atterraggio per un rifornimento intermedio. Nella mano sinistra è pronta la spruzzetta con la miscela. Allora era consentito alzare il modello dopo la presa per ammortizzare lo stop piuttosto violento con modelli che pesavano attorno a 600 grammi. A destra, la coppa del terzo classificato 1969: Uccio Turlizzi-Carlo Cipolla, 52'56"9 dietro Alberto e Paolo Cipolla, 52'56"0. Fu il distacco più esiguo in tutte le edizioni della Mille Giri.

scritta della Mille Giri è sempre stata quella di far gareggiare insieme i "big". Altrimenti, sarebbe stato troppo facile.

Uccio Turlizzi-Carlo Cipolla sperimentarono una novità tecnica: un motore diesel a scarico posteriore con marmitta risonante, inventato dai Cipolla, ormai produttori di ottimi motori. Il loro distacco dai vincitori, 1'35", non ci sarebbe stato, e con abbondanza, se Carlo Cipolla, meccanico ancora apprendista, non avesse rotto tre eliche e fallito almeno cinque prese.

Forse, con una carburazione più spinta, impossibile in questa gara di durata, la risonanza avrebbe potuto fare la differenza, pur nella criticità intrinseca nel regime di funzionamento di un motore diesel. L'esperimento venne rapidamente abbandonato.

Comunque, Turlizzi-Cipolla si piazzarono dietro ad Alberto e Paolo Cipolla per l'inezia di 9 decimi di secondo dopo 52'56" di gara, cioè 9 decimi su 31.760. "Sia lode a Gianni Ardizzone che ha voluto segnare i tempi al decimo di

secondo. Altrimenti avremmo avuto due equipaggi a pari merito: il che è piuttosto incredibile dopo più di 50 minuti di gara"<sup>(5)</sup>.

Il 1969 vide un altro primato: dopo sette anni, non si videro la pioggia e nemmeno la nebbia. Non fu così nel 1970: freddo e pioggia sferzante e continua per tutta la giornata. E già si era rinviata la gara di due settimane perché, a inizio marzo, il tempo era davvero impossibile. Alle 9, mezz'ora di ritardo sull'orario previsto, la prima batteria vide in scena Marcello Magli-Luigi Ferroni, Alberto Cipolla-Paolo Cipolla e Roberto Losi-Adriano Losi. Il primo rifornimento fu combattuto come se fosse una normale batteria di 100 giri, ma al primo atterraggio Losi-Losi ruppero il carrello nel tentativo di saltare una pozzanghera e si dovettero fermare. Stessa rottura per Magli-Ferroni al giro 184 per via di un atterraggio sbagliato nel mezzo di una pozzanghera. Cipolla-Cipolla ebbero quindi soltanto la pioggia quale avversaria e conclusero in un buon 55'45"4.



### Carlo non sbaglia

Nella seconda batteria, Uccio Turlizzi-Carlo Cipolla stabilirono il nuovo record, nonostante la pioggia. Carlo Cipolla non sbagliò nulla, così come Uccio Turlizzi. Miglior tempo della gara, 50'30"7, primato destinato a restare imbattuto per sempre: miglioramento di 5'49" (-10,3%) rispetto al 1963. E con il nuovo motore Cipolla, che vinse il confronto diretto con il motore Supertigre degli avversari di batteria, Ambrogio Dall'Acqua-Leonardo Garofali. Quest'ultimo, figlio di Sorino.

L'ultima batteria vide il debutto di due giovani promesse del Csi Augusta: Giancarlo Martini-Marco Menozzi (17 e 16 anni): "I due giovani, cui l'entusiasmo ovviamente non può supplire alla carenza di preparazione agonistica, si comportano con onore fino al 237-esimo giro, quando l'acciaio dell'albero cede di schianto alla ferrea determinazione del meccanico"<sup>(6)</sup>.

Premi a tutti i presenti, compresi i contagiri, i cronometristi, i giudici, tutti del Csi Augusta. Dopo una simile fatica, una medaglietta se la



meritarono proprio.

Mille non più Mille nel 1971, nona e ultima edizione della gara, definita: "la Sanremo degli aeromodellisti"<sup>(7)</sup> in quanto classica di apertura della stagione, come nel ciclismo. Ormai, più nessuno dei big aveva voglia di giocare o rischiare materiali preziosi per puro e semplice divertimento. Il mondo stava cambiando e così l'approccio all'aeromodellismo.

Due soli equipaggi forestieri, gli habitués Fausto Ferrari-Giorgio Sighinolfi e i riconfermati Ambrogio Dall'Acqua-Leonardo Garofali. I milanesi dell'Augusta e del Racing Club si divertirono a mixare le coppie e inventare nuovi equipaggi. Adolfo Peracchi reclutò Adriano Losi quale meccanico di comprovata abilità ed esperienza, ma non arrivò in fondo. Uccio Turlizzi, ritrovatosi solo, si affidò a Marco Menozzi e gareggiò per i colori del Csi Augusta. Come nei tempi lontani, Marco Menozzi comparve due volte in classifica: fece da meccanico anche a Giancarlo Martini. Obbligati a fermarsi dopo 230 giri, venne naturale a

Sopra, scena tipica prima del via di una gara di Team Racing. In un sorprendente momento di sole, il meccanico sta per avviare il motore durante i 90" di riscaldamento motore. Accanto a lui, un aiutante mostra il cronometro. I commissari sono Giorgio Peressini (a sinistra) e Pier Franco Banfi. Tipica dell'epoca, l'eleganza formale di chi non era direttamente coinvolto con i modelli in gara.

A sinistra, la coppa del secondo classificato nella Mille Giri 1968: Alberto e Paolo Cipolla. Vinsero Magli-Feroni, 52'35".

Menozzi passare con Turlizzi. Altrimenti non si sarebbe divertito. E, soprattutto, non si sarebbe bagnato a sufficienza perché, tanto per continuare la tradizione, piovve per tutto il giorno.

Come, con understatement albionico, scrisse Carlo d'Agostino: "Il giovane Menozzi senza dubbio si sarà fatta una bella esperienza come meccanico"<sup>(7)</sup>.



La grande coppa offerta dal Comune di Milano ai vincitori della Mille Giri 1967: Uccio Turlizzi-Walter Bagalini, 54'55". I rapporti tra Aero Club e Comune di Milano erano rimasti ottimi e la ricchezza delle casse comunali consentiva di offrire premi simbolici, molto belli come questo, anche agli sport minori qual era considerato l'aeromodellismo.

Ci fu un debutto importante, anche se senza un risultato eclatante: Gino Voghera, pilota (14 anni da compiere), assieme a Righini, tutti e due dell'Augusta. Si fermarono a 986 giri, un soffio dalla soddisfazione di classificarsi sulla distanza completa. Volarono con un modello storico, il Mabel 1, vintage 1961, di Pennisi-Zana, che da anni stava appeso a decorare una parete della sede dell'Augusta.

Dopo qualche mese, lo restituirono distrutto: fine wagneriana per il modello che aveva vinto la prima Mille Giri del 1963. Ma ottennero due risultati importanti: Gino Voghera imparò a diventare uno dei migliori piloti italiani di Team Racing; Aldo Zana si divertì, 40 anni dopo, a ricostruirlo.

#### Note

- (1) *Il Nuovo Longherone-Csi Augusta*. Anno 1969 n. 2 pag. 3. Articolo di Aldo Zana.
- (2) *Modellistica*. N. 88, marzo 1965. Cronaca di Carlo d'Agostino
- (3) *Modellistica*. N. 99, aprile-maggio 1966 pag.199. Cronaca di Carlo d'Agostino.
- (4) *Modelli in Europa*. Anno III n. 3 aprile 1969 pag. 54. Articolo non firmato, probabilmente di Aldo Zana.
- (5) *Il Nuovo Longherone-Csi Augusta*. Anno 1969 n. 3 pag. 4. Articolo non firmato, probabilmente di Giorgio Peressini.
- (6) *Modelli in Europa*. Anno IV n. 4 aprile 1970 pag. 46. Articolo non firmato, probabilmente di Giorgio Peressini.
- (7) *Modellistica*. N. 4 (169), aprile 1971 pag. 265. Cronaca di Carlo d'Agostino.

**Le classifiche****Mille Giri**

Milano, Pista Linate-Monluè

**1963 (10 marzo)** **Tempi**

1° Roberto Pennisi - Aldo Zana (Csi Augusta)	56'19"
2° Roberto Cereda - Carlo Signorini (Csi Racing Club)	63'00"
3° Gianpaolo Pagani - Pier Franco Banfi (Csi Racing Club)	65'11"
4° Carlo Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	67'39"
5° Uccio Turlizzi - Conti (Csi Racing Club)	120

**1964**

1° Carlo Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)

**1965 (7 marzo)**

1° Roberto Cereda - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	56'14"
2° Roberto Pennisi - Aldo Zana (Csi Augusta)	58'56"
3° Enrico Macchi - Luciano Gipponi (Csi Racing Club)	64'57"
4° Sandro Schirru - Eraldo Padovano (G.A. Fiat Torino)	66'17"
5° Gianpaolo Pagani - Paolo Ossanna (Csi Augusta)	72'02"
6° Uccio Turlizzi - Carlo Signorini (Csi Racing Club)	75'21"

**1966 (20 marzo)**

1° Rolando Lugli - Giorgio Marasini (Modena)	55'42"
2° Fausto Ferrari - Giorgio Sighinolfi (Modena)	60'00"
3° Stefano Mariani - Luciano Zini (Csi Augusta)	62'08"
4° Uccio Turlizzi - Carlo Signorini (Csi Racing Club)	64'11"
5° Giorgio Peressini - Paolo Ossanna (Csi Augusta)	66'09"
6° Guido Prati - Ivan Stagnani (Ravenna)	75'01"
7° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	836
8° Roberto Cereda - Gianpaolo Pagani (Csi Racing Club)	719
9° Gianfranco Villani - Pietro Panizzi (Genova)	224
10° Adolfo Peracchi - Paolo Fontanella (Csi Osal Novate)	220
11° Enrico Macchi - Luciano Gipponi (Csi Racing Club)	192
12° Alberto Bernabè - Luigi Ferroni (Lugo)	1

**1967 (5 marzo)**

1° Uccio Turlizzi - Walter Bagalini (Csi Racing Club)	54'55"
2° Ivan Stagnani - Gianstefani (Ravenna)	56'14"
3° Pierpaolo Marini - Giancarlo Penso (Forlì)	57'44"
4° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	58'51"
5° Carlo Mapelli - Pier Franco Banfi (Csi Osal Novate)	59'04"
6° Fausto Ferrari - Giorgio Marasini (Modena)	59'17"
7° Stefano Mariani - Paolo Fontanella (Csi Augusta)	62'15"
8° Roberto Pennisi - Aldo Zana (Csi Augusta)	62'22"
9° Roberto Cereda - Gianpaolo Pagani (Csi Racing Club)	62'25"

→

10° Adolfo Peracchi - Ivano Busatto (Csi Osal Novate)	65'34"
11° Roberto Losi - Adriano Losi (Csi Racing Club)	67'19"
12° Alberto Bernabè - Luigi Ferroni (Lugo)	689
13° Marcello Magli - Vinicio Magli (Modena)	605
14° Giorgio Peressini - Paolo Ossanna (Csi Augusta)	490
15° Beretta - Farina (Ala Lecco)	467
16° Gianfranco Villani - Pietro Panizzi (Genova)	386
17° Carlo Cipolla - Carlo Signorini (Csi Racing Club)	279

**1968**

1° Marcello Magli - Luigi Ferroni (Reggio Emilia - Lugo)	52'35"
2° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	
3° Gianfranco Villani - Pietro Panizzi (Genova)	
4° Roberto Losi - Adriano Losi (Csi Racing Club)	
5° Giorgio Peressini - Aldo Zana (Csi Augusta)	

**1969 (2 marzo)**

1° Marcello Magli - Luigi Ferroni (Lugo)	51'21"5
2° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	52'56"0
3° Uccio Turlizzi - Carlo Cipolla (Csi Racing Club)	52'56"9
4° Gianfranco Villani - Pietro Panizzi (Genova)	53'39"0
5° Roberto Losi - Adriano Losi (Csi Racing Club)	56'04"0
6° Adolfo Peracchi - Ivano Busatto (Csi Osal Novate)	360
7° Stefano Mariani - Paolo Ossanna (Csi Augusta)	142

**1970 (15 marzo)**

1° Uccio Turlizzi - Carlo Cipolla (Csi Racing Club)	50'30"7
2° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	55'45"4
3° Fausto Ferrari - Giorgio Sighinolfi (Modena)	56'37"6
4° Ambrogio Dall'Acqua - Leonardo Garofali (Modena)	57'59"9
5° Giancarlo Martini - Marco Menozzi (Csi Augusta)	237
6° Marcello Magli - Luigi Ferroni (Lugo)	184
7° Roberto Losi - Adriano Losi (Csi Racing Club)	37

**1971 (7 marzo)**

1° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	59'48"
2° Ambrogio Dall'Acqua - Leonardo Garofali (Modena)	63'11"
3° Uccio Turlizzi - Marco Menozzi (Csi Augusta)	76'06"
4° Gino Voghera - Righini (Csi Augusta)	986
5° Adolfo Peracchi - Adriano Losi (Csi Racing Club)	852
6° Bonetti - De Salvo (Csi Augusta)	562
7° Fausto Ferrari - Giorgio Sighinolfi (Modena)	381
8° Giancarlo Martini - Marco Menozzi (Csi Augusta)	230
9° Giorgio Peressini - Giovanni Boschi (Csi Augusta)	183

# 1964-1981 **Racing Club da Milano a Monza**

Formidabili quegli anni Sessanta. A Milano, la domanda di gare di volo vincolato era tale da permettere i Campionati Regionali, visti quali preparazione per quelli nazionali e, per i migliori, i Campionati Mondiali ed Europei. E nel 1964 il gruppetto dei magnifici del Racing Club, di cui Carlo Signorini era il riferimento, decisero di mettere in piedi una gara con il nome del loro Gruppo: Coppa Racing Club.

La pista di Linate Monlué era lì ad aspettare modelli in prova e in gara. I premi costavano poco, simbolici secondo l'abitudine che si andava consolidando. C'erano le persone di buona

volontà per organizzare e poi lavorare, il giorno della gara, quali commissari, cronometristi, verificatori dei modelli.

Nel 1964 e 1965, la gara fu aperta anche alle quattro Serie della Velocità. Poi fu riservata al Team Racing. La Coppa Racing Club fu importante perché accompagnò l'evoluzione del Team Racing in Italia, contribuì all'affermazione dei motori italiani, progettati e costruiti dai fratelli Cipolla, segnò la fine della pista di Linate Monlué e il riposizionamento del volo vincolato milanese (e lombardo) su livelli quantitativi esigui, ma qualitativamente di primo ordine in

Un team racer di Carlo Signorini e Uccio Turlizzi. Il colore è l'arancione caratteristico di tutti i loro modelli. L'esemplare in fotografia, degli anni Sessanta, ha il castello motore in lastrina di alluminio. L'elevato allungamento alare era d'abitudine in quegli anni.





Acrobazia e nel Team Racing.

Le classifiche sono largamente incomplete perché dal 1965 per tutto il decennio degli anni Settanta a Milano non ci fu un cronista assiduo e attento quale era stato Carlo d'Agostino, trasferito per lavoro a Trieste. Mancando le cronache, di molte edizioni non sono state tramandate nemmeno le classifiche, distrutte volutamente dall'Aero Club Milano o perse con la chiusura della sede del Gruppo Modellistico Monzese (Gmm).

Dal 1977, la Coppa Racing Club si disputò sulla pista dal Gmm a Monza, dove si erano iscritti i velocisti (in via di sparizione) e i teamraceristi milanesi. L'ultima edizione, la 18-esima, andò in scena il 12 aprile 1981. Con la fine delle Ambrosiane, nel 1966 la Coppa Racing Club divenne prova del Campionato Italiano Team Racing perché gli organizzatori erano tutti impegnati in questa categoria. Le presenze si ampliarono con concorrenti da fuori Lombardia anche se i vincitori delle edizioni 1966 e 1967 furono milanesi: Uccio Turlizzi-Carlo Signorini nel 1966, Alberto e Paolo Cipolla nel 1967.

### La rivalità Milano-Roma

La prima vittoria forestiera fu di Piero Fontana-Franco Amodio nel 1968. Quella gara, disputata

mercoledì 1 maggio, era già la terza prova del Campionato Italiano. Si classificarono in otto. I finalisti, oltre a Fontana-Amodio, furono Alberto e Paolo Cipolla, secondi, e Alberto Bernabè-Luigi Ferroni, terzi. Gianfranco Panizzi-Pietro Villani, due aficionados della Mille Giri, non vollero mancare all'appuntamento milanese: si piazzarono al sesto posto.

Vittorie degli home boys nel 1969, Turlizzi-Signorini, e nel 1971, Cipolla-Cipolla. In entrambi gli anni, il posto d'onore andò a Pierpaolo Marini-Giancarlo Penso di Forlì, nel periodo migliore della loro breve presenza agonistica.

Si videro concorrenti "storici", Pennisi-Zana, Fontana-Amodio, Giorgio Casolari-Rolando Lugli, Adriano Losi, Marcello Magli, Silvano Onesti assieme a nomi relativamente "nuovi", Adolfo Peracchi, Elvis Pirazzini, Gino Voghera, Marco Menozzi, Giancarlo Martini, Roberto Marasini, Roberto Losi, Enrico Macchi. Gli anni Settanta registrarono la seconda grande stagione di Fontana-Amodio, al top della categoria in Italia con l'adozione del motore di Paul Bugl, potente, spargnino nel consumo, di facile avviamento, ma riottoso da mettere a punto per un funzionamento ripetitivo e costante.

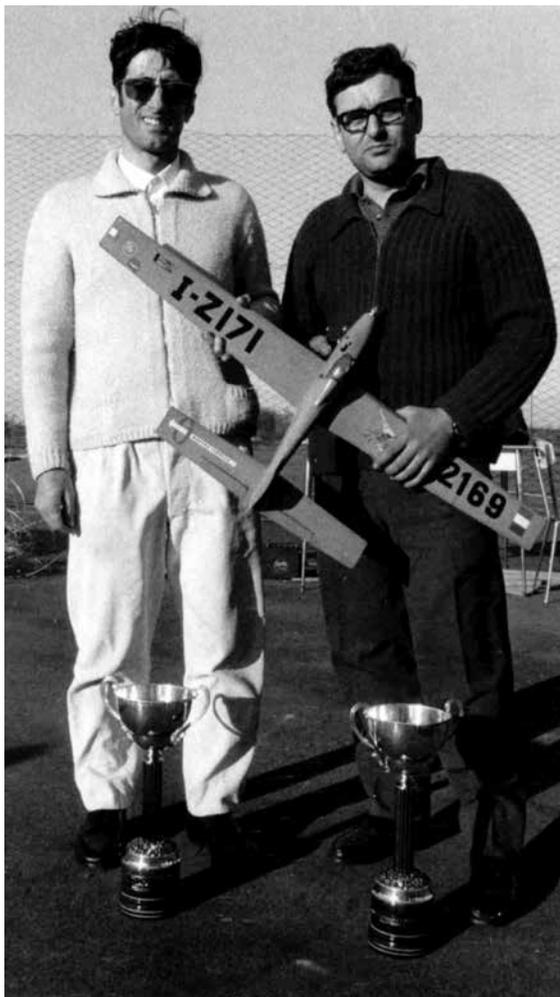
A sinistra, Uccio Turlizzi, in primo piano, e Carlo Signorini premiati e complimentati da Vinicio Magli. Turlizzi-Signorini vinsero due volte il titolo di Campioni Italiani della categoria Team Racing nel 1968 e 1970.

A destra, Pierpaolo Marini (a sinistra) e Giancarlo Penso con il loro modello "Colibrì 4" del 1969. Ala ellittica con profilo al 9% di spessore, scocca in faggio alla quale era fissata la fusione porta-motore.

Carlo Signorini concentrato nella carburazione durante il riscaldamento motori prima del via di una batteria alla Coppa Racing Club 1969 sulla pista di Linate-Monlué. Da notare il notevole diametro e spessore della ruota.



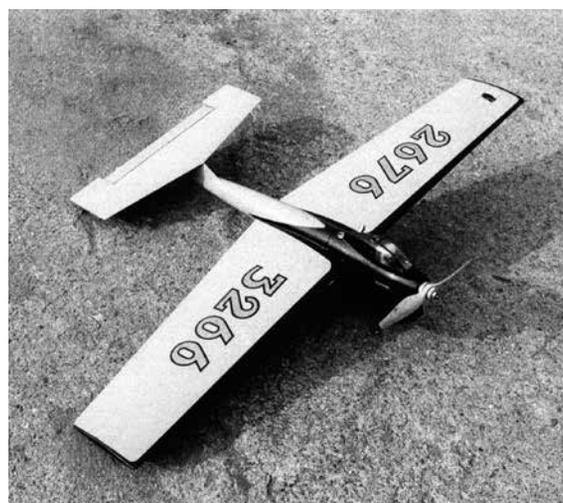
Uccio Turlizzi (a sinistra) e Carlo Signorini con le coppe e il modello di una delle loro due vittorie alla Coppa Racing Club, 1966 e 1969. Sul timone spicca il logo "Motori Cipolla". Complessivamente i motori Cipolla vinsero 12 edizioni della Coppa Racing Club tra il 1965 e il 1981.



Il Bugl fu un sistema, non solamente un motore: veniva venduto con tutta una serie di venturi di vari diametri, valvola integrata di rifornimento e arresto, eliche in fibra di vetro, carenatura anteriore che semplificava la costruzione del modello.

Piero Fontana e Franco Amodio furono i mentori di una scuola di concorrenti romani, con i quali condivisero know-how e materiali. Con una simile guida ottennero tutti buoni risultati pur se sembrarono mancare loro la determinazione e la continuità dei maestri. Il foglio delle verifiche alla gara del 1972 offre qualche dato interessante sui modelli di quell'anno. La superficie alare era compresa tra 9 e 9,8 dmq con il timone orizzontale a complementare la superficie minima obbligatoria di 12 dmq. I pesi variavano tra 570 gr (Giannico-Federiconi) e 700 gr (Martini-Menozzi). Il peso medio valeva 645 gr. Tutti pagarono la quota d'iscrizione: 3.000 lire, pari a 1,55 euro (oggi, sarebbero 24,50 euro).

Nel 1974, Fontana-Amodio vinsero la Coppa Racing Club superando per la prima volta la barriera dei quattro minuti in batteria, 3'57" sui 100 giri, e degli otto minuti in finale, 7'58" sui 200 giri. Romano anche il secondo equipaggio



A sinistra, il modello di Piero Fontana-Franco Amodio alla gara del 1974, che vinsero con il tempo record di 3'57" nelle batterie eliminatorie e 7'58" in finale. Motore Bugl.

A destra, il modello di Franco Bugada portato al terzo posto da Roberto Pennisi-Aldo Zana nell'edizione 1969. Il numero di Fai sull'ala destra è di Bugada.



A fianco, Pierpaolo Marini riceve da Luigi Bovo, direttore di gara, la coppa del secondo classificato nella gara del 1969. Dietro di lui si intravedono Giancarlo Penso e, più a destra, Luigi Ferroni. Nel riquadro dell'accesso alla pista, compare Gianni Ardizzone, organizzatore e segretario del Csi Augusta.

In basso, Stefano Massari al riscaldamento motori nel 1974. Il modello, di scuola "romana" è uguale a quello di Fontana-Amodio. Con Massari, il pilota era Bruno De Angelis.



Sopra, la coppa del primo posto nell'edizione 1976, ultima disputata sulla pista di Linate-Monlué. Vinsero Alberto e Paolo Cipolla. Sotto, il terzo premio dell'edizione 1969 per Roberto Pennisi-Aldo Zana.



A sinistra, Carlo Cipolla, con un casco per lui non abituale, al riscaldamento motori con il modello di Adolfo Peracchi (suo il numero di Fai). Nel 1974, si classificarono al quarto posto. La scacciacani pronta sulla destra serviva ad avvisare il pilota che era il momento dello stop motore e dell'atterraggio. A destra, Paolo Cipolla regola la carburazione durante il riscaldamento motori. Con l'adozione dello stop comandato dal cavo della picchiata, il pilota teneva il timone a cabrare durante il riscaldamento.

classificato, Bruno De Angelis-Stefano Massari. Terzo classificato il team modenese Silvano Onesti-Elvis Pirazzini. Fu l'unica volta in cui in finale non arrivò nessun equipaggio locale. I migliori furono Adolfo Peracchi-Carlo Cipolla, quarti davanti ad Alberto e Paolo Cipolla. I fratelli Cipolla si stavano focalizzando alla produzione di motori per modellismo, tra i quali il "Master" 2,5 cc diesel, pensato per il Team Racing: prodotto marginale in volumi rispetto al motore 1,5 cc "Junior", che fu un grande successo.

Nel 1976, ultima volta sulla pista di Linate-Monluè furono proprio Alberto e Paolo Cipolla a iniziare un poker di vittorie, fino al 1979, con il loro motore.

### **In pista a Monza**

Nel 1977, avvenne un cambio epocale per il volo vincolato a Milano. Già spariti i velocisti, anche i teamraceristi si trovarono costretti a emigrare per il disinteresse o la scomparsa delle strutture tradizionali, Aero Club Milano (in uno dei ricorrenti periodi anti-aeromodellisti) e Csi.

Quest'ultimo messo in crisi dalla trasformazione del movimento degli oratori che, nei decenni precedenti, avevano dato ospitalità agli aeromodellisti. L'addio a Milano fu causato principalmente dal degrado della pista di Linate-Monluè, diventata inagibile per le gare e buona solo per prove singole.

I milanesi non andarono lontano: trovarono ospitalità generosa e amichevole e una pista a Monza, iscrivendosi al Gmm (Gruppo Modellistico Monzese). Pur essendo focalizzati all'acrobazia, guidata dal pluricampione Luciano Compostella, i monzesi divisero volentieri il loro anello, in località Cave Rocca, estremo est della città, con quelli del Team Racing, anche se, per la tipologia delle loro prove, la occupavano per parecchi minuti di seguito. Ma volavano normalmente in due o tre e i tempi di occupazione della pista diventavano tollerabili. L'impegno del Gmm si manifestò nel dare continuità al Trofeo Racing Club, organizzandolo per parecchi anni e, con commendevole apertura mentale, conservando la denominazione originaria.



A fianco, Franco Amodio prepara il modello con il quale vinse l'edizione 1974 con Piero Fontana quale pilota. La trombetta in primo piano dava il segnale al pilota per lo stop. Ogni equipaggio sceglieva suono e tonalità diverse.

Sotto, Elvis Pirazzini tiene il modello pilotato da Silvano Onesti. Si classificarono terzi nel 1974. Tutti i meccanici usavano il riempimento a pressione mediante il contenitore fissato al braccio sinistro.



Il trofeo dell'equipaggio primo classificato nell'edizione 1971: Alberto e Paolo Cipolla.



Fu una gara di successo: nel 1977, i classificati furono 15, una quantità che non si vedeva da oltre una decina d'anni. La categoria visse i suoi anni migliori in quella fine del decennio per altri versi il peggiore nella storia dell'Italia del dopoguerra. L'edizione 1977, prima volta a Monza, vide arrivare concorrenti da Roma, Rieti, Catania, Torino, Alessandria, Fano, Lugo oltre ai locali.

Dopo l'edizione 1978 disputata sotto una pioggia incessante e violenta, quella del 1979 fu baciata dal sole. Terzi finalisti dopo Alberto e Paolo Cipolla e Adolfo Peracchi-Carlo Cipolla furono due revenants di fine anni Cinquanta, Aldo Cantelli-Giorgio Amerio. Verso il fondo della classifica si rividero Gino Voghera-Marco Menozzi, equipaggio destinato a stabilizzarsi per parecchi anni a venire.

Dopo la vittoria nel 1980, anche l'edizione 1981 si concluse con Voghera-Menozzi davanti a tutti: un buon 3'34"6 in semifinale e un ottimo 7'21"8 in finale. Sono i due record della storia della Coppa Racing Club. In una gara monopolizzata

dai team del Gmm, cinque ai primi cinque posti, Voghera-Menozzi precedettero Alberto e Paolo Cipolla e Federico e Andrea Rossi (40 anni in due).

Questi ultimi erano apparsi nel Team Racing italiano con una grinta inusitata e sorprendente per i "senatori" che volavano da vent'anni sulle piste italiane e straniere. In quello stesso anno, selezionati per il Campionato Europeo in Belgio, conquistarono la finale, che conclusero al secondo posto. Non succedeva dal 1974.

L'Europeo 1981 fu positivo, addirittura unico, per gli italiani: sul podio salirono anche Giuditta Fontana, terza in Velocità, Luciano Compostella, primo in Acrobazia, Giancarlo Sbragia, secondo, Salvatore Rossi, terzo. Fu un momento irripetibile: sei italiani sul podio, tre persone della stessa famiglia, padre e figli, tra i premiati. L'anno successivo, al Campionato Mondiale in Svezia, Federico e Andrea Rossi ripeterono il piazzamento. Nel 1996, ancora in Svezia, Andrea Rossi, con Roberto Pennisi, divenne campione del mondo.

### En plein in Belgio

I Campionati Europei 1981 si svolsero nuovamente a Genk, Belgio. La squadra italiana ottenne i migliori risultati nella storia del volo vincolato: sei sul podio con Luciano Compostella campione europeo. E tre della stessa famiglia, padre e figli Rossi. A destra, Salvatore Rossi posa con Luciano Compostella e il suo modello. Compostella vinse nel 1981 uno dei suoi sette titoli di Campione d'Europa, Salvatore Rossi si classificò terzo.



In basso a sinistra, il podio dei tre finalisti F2C Team Racing ai Campionati Europei 1981. Andrea e Federico Rossi secondi, 7'15"0, al debutto internazionale. Vinsero gli olandesi Metkemeyer-Flores, 7'11"4. Terzo l'altro equipaggio olandese Visser-Buys, 7'52"9.

In basso a destra, lo storico podio della gara F2B Acrobazia.

Per la prima (e unica, finora) volta, tre italiani sul podio: Giancarlo Sbragia, secondo, 5.635 punti, Luciano Compostella campione, 5.679, Salvatore Rossi, terzo, 5.607.



A sinistra, Andrea (a sinistra) e Federico Rossi circondano Gino Voghera, motorista ufficiale e componente della squadra italiana al Campionato Europeo 1981 in Belgio.



A destra, foto ufficiale della squadra italiana di Team Racing: in piedi, da sinistra, Federico Rossi, Alberto Cipolla, Gino Voghera; accosciati da sinistra, Claudio Rossi, fratello minore di Federico e Andrea, Marco Menozzi, Andrea Rossi, Carlo Cipolla.



A sinistra, la grinta di Giuditta Fontana al pilone durante il Campionato Europeo F2A Velocità 1981.



A destra, il podio della gara F2A: Luis Parramon (Spagna) campione d'Europa, 279,1 km/h, Josef Mult (Ungheria), secondo, 268,9 km/h, Giuditta Fontana, terza, 267,7 km/h.





Giuditta Fontana, nata Judith Horvath, moglie di Piero Fontana.

Le classifiche		
<b>Coppa Racing Club</b>		
Milano, Pista Linate-Monluè - Monza, Pista Gmm (dal 1977)		
<b>1965 - Campionato Regionale Lombardo (23 maggio)</b>		
<b>Team Racing</b>		Tempi
1° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	(5'16")	<b>11'14"</b>
2° Duilio Mantellassi - Giancarlo Guattari (Csi Augusta)	(5'50")	<b>14'26"</b>
3° Uccio Turlizzi - Carlo Signorini (Csi Racing Club)	(5'27")	-
4° Fausto Ferrari - Giorgio Sighinolfi (Modena)	<b>5'54"</b>	
5° Stefano Mariani - Loreti (Csi Augusta)	<b>6'02"</b>	
6° Zippoli - Luciani (Genova)	<b>6'18"</b>	
7° Roberto Cereda - Gianpaolo Pagani (Csi Racing Club)	<b>6'31"</b>	
8° Baroni - Walter Bagalini (Csi Racing Club)	<b>6'53"</b>	
9° Paolo Ossanna - Italo Magrotti (Csi Augusta)	<b>8'11"</b>	
<b>Velocità Prima serie</b>		km/h
1° Carlo Redaelli (Gmm Monza)		160
<b>Seconda serie</b>		
1° Dante Tomasini (Ala Club Milano)		208
2° Bruno Benedusi (Csi Augusta)		169
3° Luciano Zini (Csi Augusta)		120
<b>Terza serie</b>		
1° Giulio De Dionigi (Gab Busto Arsizio)		249
2° Flaviano Fermi (Ala Club Milano)		226
3° Angelo Maggi (Csi Racing Club)		222
4° Pezzini - Benedusi (Csi Augusta)		182
<b>Quarta serie</b>		
1° Franco Marcenaro (Ala Club Milano)		261
<b>Squadre</b>		Punti
1° Ala Club Milano		695
2° Csi Augusta		351 (tre modelli)
<b>1966</b>		
1° Uccio Turlizzi - Carlo Signorini (Racing Club)		
<b>1967 (14 maggio)</b>		
1° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Racing Club)		
<b>1968 - Team Racing (1 maggio)</b>		
		Tempi
1° Piero Fontana - Franco Amodio (Roma)	(5'01"2)	<b>9'37"8</b>
2° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	(5'10"3)	<b>10'13"7</b>
3° Alberto Bernabè - Luigi Ferroni (Lugo)	(5'02"8)	<b>10'29"9</b>
4° Uccio Turlizzi - Carlo Signorini (Csi Racing Club)	<b>5'10"9</b>	
5° Marcello Magli - Vinicio Magli (Reggio Emilia)	<b>5'15"2</b>	
6° Gianfranco Panizzi - Pietro Villani (Genova)	<b>5'15"4</b>	
7° Pierpaolo Marini - Giancarlo Penso (Forlì)	<b>5'16"5</b>	
8° Giorgio Casolari - Silvano Onesti (Modena)	<b>5'19"3</b>	

1969 - Team Racing (30 marzo)					Tempi
1° Uccio Turlizzi - Carlo Signorini (Csi Racing Club)	-	5'03"7	4'52"3	<b>9'56"8</b>	
2° Pierpaolo Marini - Giancarlo Penso (Forlì)	4'52"8	4'58"2	5'05"4	<b>11'37"1</b>	
3° Roberto Pennisi - Aldo Zana (Csi Augusta)	8'27"5	6'47"5	5'05"2	<b>12'08"0</b>	
4° Marcello Magli - Luigi Ferroni (Reggio Emilia - Lugo)	5'29"8	<b>5'01"3</b>	-		
5° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	6'40"8	<b>5'12"4</b>	6'07"7		
6° Gianfranco Villani - Pietro Panizzi (Genova)	7'54"6	<b>5'34"3</b>	5'39"2		
7° Roberto Losi - Adriano Losi (Csi Racing Club)	-	<b>6'15"9</b>	6'03"2		
8° Giorgio Casolari - Silvano Onesti (Modena)	6'27"4	<b>6'23"7</b>	-		
<b>1971 - Team Racing (23 maggio)</b>					
1° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)			4'56"	<b>10'23"0</b>	
2° Pierpaolo Marini - Giancarlo Penso (Forlì)			4'49"	<b>12'56"8</b>	
3° Marcello Magli - Luigi Ferroni (Reggio Emilia - Lugo)			4'45"8	-	
4° Silvano Onesti - Elvis Pirazzini (Lugo)			<b>4'59"4</b>		
5° Roberto Pennisi - Aldo Zana (Csi Augusta)			<b>5'07"8</b>		
6° Giorgio Casolari-Rolando Lugli (Modena)			<b>5'23"4</b>		
7° Adolfo Peracchi - Adriano Losi (Csi Racing Club)			<b>5'39"1</b>		
8° Giancarlo Martini - Marco Menozzi (Csi Augusta)			<b>7'22"3</b>		
9° Bonetti - De Salvo (Csi Augusta)			<b>7'26"4</b>		
10° Gino Voghera - Righini (Csi Augusta)			<b>88</b>		
<b>1972 (8 ottobre)</b>					
1° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	5'00"	4'53"	4'47"	<b>10'15"</b>	
2° Silvano Onesti - Elvis Pirazzini (Modena)	5'07"	4'42"	6'26"	<b>10'18"</b>	
3° Piero Fontana - Franco Amodio (Roma)	-	4'46"	-	-	
4° Pierpaolo Marini - Giancarlo Penso (Forlì)	<b>5'00"</b>	4'56"	4'55"		
5° Nicola Fischetti - Gherardi (Roma)	<b>5'40"</b>	5'49"	5'52"		
6° Bonetti - De Salvo (Csi Augusta)	<b>6'00"</b>	6'31"	-		
7° Giancarlo Martini - Marco Menozzi (Csi Augusta)	-	8'28"	-		
8° Giannico - Federiconi (Forlì)	-	5'25"	-		
<b>1974</b>					
1° Piero Fontana - Franco Amodio (Roma)			3'57"	<b>7'58"</b>	
2° Bruno De Angelis - Stefano Massari (Roma)			4'06"	<b>9'08"</b>	
3° Silvano Onesti - Elvis Pirazzini (Modena)			4'16"	-	
4° Adolfo Peracchi - Carlo Cipolla (Csi Racing Club)			<b>4'23"</b>		
5° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)			<b>4'26"</b>		
6° Nicola Fischetti - Gherardi (Roma)			<b>4'38"</b>		

**1976 (11 aprile)**

1° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Racing Club)

**1977 - Team Racing ( 2 aprile)**

Tempi

1° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)	<b>4'22"0</b>	–
Adolfo Peracchi - Carlo Cipolla (Csi Racing Club)	<b>4'11"0</b>	–
Silvano Onesti - Elvis Pirazzini (Lugo)	–	<b>4'15"2</b>
Bruno De Angelis - Triolo (Roma)	<b>4'17"0</b>	–
Piero Fontana - Franco Amodio (Roma)	–	<b>4'21"3</b>
Nicola Fischetti - Antonio Marconi (Roma)	<b>4'22"5</b>	–
Enrico Macchi - Rinaldo Nocentini (Roma)	–	<b>4'29"6</b>
Franco Castro - Antonio Maugeri (Catania)	4'44"5	<b>4'39"8</b>
Ursicino - Curti (Rieti)	4'54"2	<b>4'41"4</b>
Roberto Pennisi - Aldo Zana (Csi Augusta)	5'10"2	<b>4'41"9</b>
Gino Voghera - Marco Menozzi (Csi Racing Club)	<b>4'43"8</b>	9'59"5
Giorgio Marasini - Rolando Lugli (Modena)	<b>4'46"6</b>	–
Diotallevi - Fondovi (Fano)	<b>5'01"0</b>	–
Aldo Cantelli - Giorgio Amerio (Alessandria)	5'21"8	<b>5'12"4</b>
Ermi Veronesi - Tosi (Torino)	<b>5'12"8</b>	–

Non è stato possibile ritrovare i tempi delle due semifinali e della finale, cui non si conoscono gli ammessi in base ai tempi di semifinale. La vittoria di Alberto e Paolo Cipolla è comprovata dal possesso della coppa del primo premio. Rimangono indefiniti i nomi degli altri due equipaggi finalisti e la classifica finale. La classifica dal quarto posto a scendere era basata sul tempo migliore delle due eliminatorie. Questa modalità di classifica continuò negli anni seguenti. Si qualificavano per la finale i tre equipaggi con i tempi migliori nel complesso delle due semifinali, cui erano ammessi i primi nove delle batterie.

**1978 (23 maggio)**

1° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Csi Racing Club)

**1979 (1 maggio)**

1° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Gmm Monza)	4'33"0	3'50"7	4'00"9	4'24"2	<b>7'54"</b>
2° Adolfo Peracchi - Carlo Cipolla (Gmm Monza)	–	–	4'54"2	4'09"6	<b>8'27"5</b>
3° Aldo Cantelli - Giorgio Amerio (Csi Alessandria)	4'34"1	4'21"6	4'37"6	4'26"8	<b>9'19"</b>
4° Rolando Lugli - Giorgio Marasini (Modena)	5'38"2	5'12"0	5'37"4	6'36"0	<b>10'04"</b>
5° Roberto Pennisi - Aldo Zana (Gmm Monza)	4'41"7	–	4'50"0	4'43"8	<b>10'17"5</b>
6° Luca Falivena - Maurizio Triolo (Roma)	4'54"4	–	4'33"0	5'00"0	<b>14'59"6</b>
7° Gino Voghera - Marco Menozzi (Gmm Monza)	4'12"4	<b>4'05"8</b>	–	–	
8° Enrico Mauletti - Bruno Guidotti (Torino)	–	<b>5'53"0</b>	6'50"0	–	

La classifica è stata ripresa dal documento ufficiale del Gmm Monza, che organizzò la gara. Appare anomala la disputa di una "finalina" tra gli equipaggi con i tempi dal quarto al sesto nelle semifinali. Apparentemente, questa "finalina" stabilì la classifica dal quarto al sesto posto. Usando il criterio standard dei migliori tempi di batteria, la classifica cambierebbe così: 4° Voghera-Menozzi 4'05"8; 5° Pennisi-Zana 4'41"7; 6° Falivena-Triolo 4'54"4; 7° Lugli-Marasini 5'12"0; 8° Mauletti-Guidotti 5'53"0.

**1980 (28 settembre)**

Tempi

1° Gino Voghera - Marco Menozzi (Gmm Monza)	4'37"6	3'38"2	3'52"9	–	<b>7'35"2</b>
2° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Gmm Monza)	3'56"0	–	3'42"4	–	<b>8'03"8</b>
3° Alessandro Bagnato - Carlo Cipolla (Gmm Monza)	17	3'45"2	–	3'48"5	<b>67</b>
4° Stefano Arcifa - Francesco Castro (Catania)	32	<b>3'56"2</b>	3'57"0	3'57"2	
5° Roberto Pennisi - Aldo Zana (Gmm Monza)	4'11"1	<b>3'58"4</b>	4'01"0	4'05"9	
6° Bruno De Angelis - Gherardi (Roma)	<b>3'59"4</b>	81	75	4'25"5	
7° Silvano Onesti - Elvis Pirazzini (Lugo)	<b>4'01"6</b>	74	4'04"8	–	
8° Luca Falivena - Maurizio Triolo (Roma)	<b>4'16"4</b>	–	–	–	
9° Roberto Di Pietro - Massimo Massimino (Catania)	<b>4'27"6</b>	–	–	–	
10° Mario Poggi - Bruno Guidotti (Torino)	<b>4'32"6</b>	–	–	–	

**1981 (12 aprile)**

1° Gino Voghera - Marco Menozzi (Gmm Monza)	3'53"8	4'20"4	3'49"3	3'34"6	<b>7'21"8</b>
2° Alberto Cipolla - Paolo Cipolla (Gmm Monza)	4'11"6	3'49"2	–	3'39"6	<b>8'00"9</b>
3° Federico Rossi - Andrea Rossi (Gmm Monza)	3'53"8	3'58"4	3'39"7	73	<b>57</b>
4° Roberto Pennisi - Aldo Zana (Gmm Monza)	3'56"6	<b>3'50"2</b>	3'47"0	3'50"5	
5° Alessandro Bagnato - Salvatore Rossi (Gmm Monza)	4'21"3	<b>3'59"2</b>	3'52"8	4'03"2	
6° Adolfo Peracchi - Enrico Angrisani (Ape Genova)	5'06"8	<b>4'10"9</b>	4'02"6	5'03"9	
7° Mario Poggi - Bruno Battistini (Cre Asti)	34	<b>4'29"3</b>	4'22"0	4'36"0	
8° Roberto Marasini - Mauro Lugli (Modena)	66	<b>5'58"9</b>	–	–	
9° Aldo Cantelli - Giorgio Amerio (Cre Asti)	<b>72</b>	–	–	–	

## Motori Cipolla

Essere fratelli fa bene ai motori per modellismo. Tre erano i Dooling, due i Rossi, tre sono i Cipolla: Paolo (1941), Carlo (1945), Alberto (1949), tutti e tre protagonisti del Team Racing prima di diventare progettisti e produttori di motori.

Con le gare iniziarono nel 1961 e fu subito Team Racing, Carlo pilota, Paolo meccanico. Il modello era ispirato all'Isabelle del belga Bernard: elegante con le ali ellittiche. Come tanti altri, i Cipolla iniziarono con il G.30 per poi passare al G.20, modificato nel carburatore passante attraverso il venturi della presa d'aria, come nelle prime versioni.

Fu la prima modifica a un motore che, comunque, parole di Paolo: "È il migliore, ha pregi di robustezza, durata e regolarità"<sup>(1)</sup>. Negli anni, le modifiche aumentarono in numero e impatto sulle prestazioni tanto che il loro modello, lo "Speedy Drone IV", li portò a ottimi risultati nelle gare del 1963, tra i quali l'eccellente 4'47" alla Coppa Supertigre.

Con l'evoluzione, "Speedy Drone V", 580 gr, elica

Tornado 7x8", vinsero il Campionato Italiano 1964 con una sequenza notevole di primi posti: dieci su undici presenze. La vittoria più bella fu a Roma, due anni dopo l'aggressione a Carlo da parte dei Musso.

*Il Longherone*, notiziario del Csi Augusta, ricordò quel titolo nazionale con una punta di asprezza motivata dalla giovane età degli interessati e dalla forte competizione: "Campionato italiano vinto di prepotenza proprio in occasione della gara di Roma. Il 4'39"7 di quella volta non lo dimenticheremo facilmente. Fu la rivincita totale di noi milanesi dopo anni di sconfitte non certo tutte dovute alla superiorità dei modelli e degli equipaggi romani. Ricordiamo che Carlo Cipolla quasi piangeva dalla gioia mentre Paolo aveva tutto il tempo di pulire il modello e mettere via le sue masserizie prima che gli altri due equipaggi (romani) finissero i cento giri della finale"<sup>(2)</sup>.

Esaurite le modifiche al G.20 per migliorarne ulteriormente le prestazioni, la motivazione al cambiamento fu sintetizzata da Alberto Cipolla: "Il



Carlo Cipolla (1945) afferra il modello pilotato da Adolfo Peracchi. Motore Cipolla, supporto motore cesellato dal pieno (disegno e produzione Cipolla) elica monopala.

A fianco, Alberto Cipolla (1949) in una delle sue prime presenze sulle piste di Team Racing. È vicino a Uccio Turlizzi che sta preparando il modello con motore Cipolla.



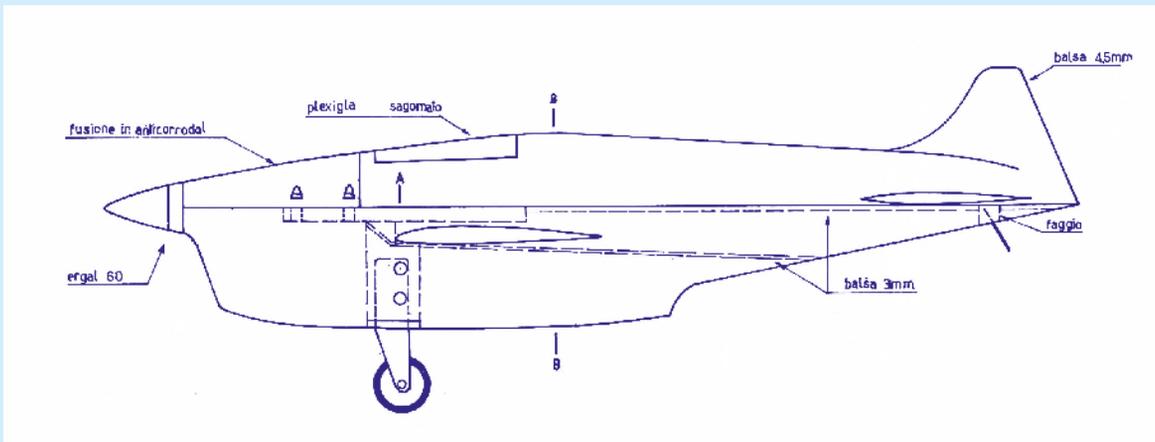


Lo "Speedy Drone" dei primi anni Sessanta: motore Supertigre G.20 con le prime modifiche Cipolla. L'ala ellittica era allora tipica dei modelli dei soci del Csi Racing Club. L'ogiva appuntita che completava la profilatura della fusione era di produzione Cipolla.



Paolo Cipolla (1941) in prova sulla pista di Linate-Monlué con il modello "Drone V", campione italiano 1964: ali trapezoidali, elica bipala 7x8, motore G.20 "quasi-Cipolla" per via delle estese modifiche, peso 580 grammi.





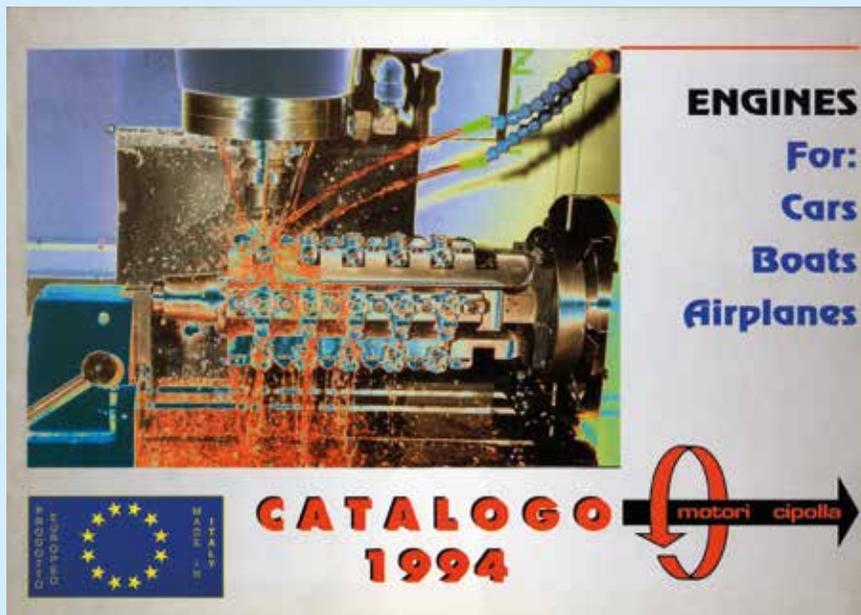
Il profilo del "Longobardo II", modello Cipolla del 1966-67. Fusoliera in fibra di vetro, fusione in antirrodal, ala ellittica a profilo Naca 2408 con anima centrale in compensato 1 mm alleggerita, carrello in lastrina di alluminio fissata con due viti passanti all'esterno.



I primi motori Cipolla 2,5 cc per F2C Team Racing. A sinistra, il prototipo numero 6 con carter ricavato dal pieno e testa anodizzata in oro per migliorare il raffreddamento. In centro, il prototipo numero 1 del 1970: carter ricavato dal pieno, tappo posteriore in magnesio con venturi orizzontale. A destra, il primo prototipo con carter in fusione del 1966-1967, scarico posteriore, alimentazione modificata con venturi posteriore inclinato.



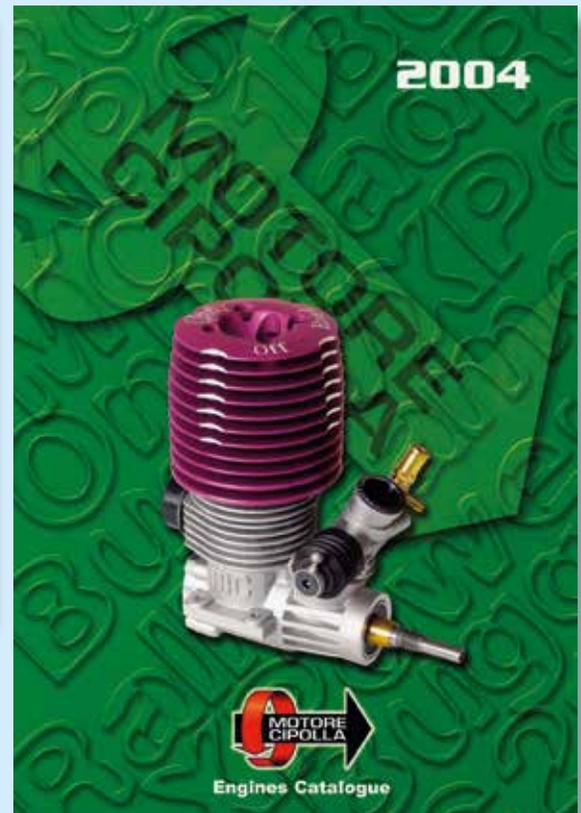
Il catalogo 1994 dei motori Cipolla dedicava una pagina alla diverse versioni del motore Junior, cilindrata 1,5 cc. Per la qualità, le prestazioni, le caratteristiche costruttive, il prezzo competitivo, fu un grande successo: ne vennero prodotti oltre 100.000 esemplari.



La copertina del catalogo 1994 dei motori Cipolla: otto pagine che presentano una gamma ampia e diversificata per cilindrata e utilizzi su

modelli di aerei, auto scafi. Veniva offerta anche una serie completa di accessori: 11 tipologie di candele in varie gradazioni, scarichi,

silenziatori, raccordi, carburatori. A destra, l'ultimo catalogo del 2004: l'intera gamma è focalizzata ai motori Car.



Il prototipo del motore Cipolla 2,5 diesel cc a scarico posteriore. Venne provato in gara alla Mille Giri del 1969, dotato di marmitta risonante, da UccioTurlizzi-Carlo Cipolla, terzi dietro Alberto e Paolo Cipolla con il motore tradizionale.



posteriore, venturi dapprima centrale poi inclinato. I prototipi avevano il carter ricavato dal pieno. Tra gli esperimenti, continuati fino al 1970, il supporto in plastica del venturi e il trattamento in oro della testa e dell'alettatura di raffreddamento. Quest'ultimo non per impreziosire un motore già vincente, ma per rendere più uniforme la dispersione del calore. Gli accoppiamenti passarono dall'acciaio all'Abc (alluminio, bronzo, cromo) al definitivo Aac (alluminio, alluminio, cromo). Si vide anche un carter fuso con scarico posteriore e alimentazione anteriore, poi chiusa per passare a quella posteriore con venturi inclinato. Nel 1969, venne provato uno scarico risonante, per quanto possa entrare in risonanza un motore diesel su di un team racer. Esperimento abbandonato.



La versione del 2,5 cc diesel, denominato "Master", di inizio anni Ottanta vicino alla piastra porta-motore mirabilmente lavorata a tornio e fresa dal pieno. Questo motore vinse il Campionato Mondiale 1984 e il Campionato Europeo 1985 con gli inglesi Stevie Smith-Colin Brown.

A basso a sinistra, vista di tre quarti anteriore del motore Cipolla 2,5 cc dei primi anni Ottanta. In quegli anni, i motori per la categoria F2C erano curati da Gino Voghera. In basso a destra, la versione 1984-1985 con accoppiamento in alluminio, montato sulla piastra e completo di valvola multifunzione. Visibile in basso l'anello di scatto per l'arresto, azionato dal rinvio.





Cipolla ha almeno una marcia in più del miglior Bugl o del miglior Nelson”<sup>(3)</sup>.

Nel 1984, il motore Cipolla vinse il Campionato del Mondo F2C (Team Racing) a Chicopee (Usa) con l'equipaggio britannico Stevie Smith-Colin Brown, che si ripeterono nel Campionato Europeo dell'anno successivo.

Lasciate le gare di Team Racing, Carlo si dedicò, nel tempo libero, agli automodelli al pilone, Classe 1,5 cc. La A.U.M. F.lli Cipolla diversificò e ampliò la gamma con i motori 3,5 cc per gli automodelli radiocomandati. Nel 1986, questi motori vinsero il Campionato Mondiale categoria Buggy a Grenoble e il Campionato Europeo a Mantova.

Le origini nel Team Racing non potevano essere dimenticate: nel 1985, venne prodotta la valvola multifunzione per rifornimento, alimentazione, stop. Con un complesso e sapiente lavoro di tornio e fresa fu realizzato un supporto motore di rara bellezza, progetto e disegni esecutivi di Paolo.

L'ultima versione del motore made in Cipolla è del 1988: attacchi a sei viti, doppio contropistone, testa integrale, accoppiamento Aac (alluminio, alluminio, cromo). Fu la base dei pochi “Special” prodotti successivamente da Gino Voghera e utilizzati dai team nazionali italiani.

Il catalogo 1994 presentava otto versioni dei motori Car e due del Marine serie Pas, tre Elite da competizione con cilindrata da 2,5 a 6 cc. Il glorioso Junior veniva offerto in cinque varianti, tra cui una diesel con accoppiamento Abc (acciaio, bronzo, cromo). Arrivò anche una versione da 2,5 cc chiamata Bullet nelle versioni Std e Rc. Con cilindrata 4 cc vennero prodotti due motori per radiocomando. La gamma degli accessori era completa: silenziatori, raccordi, carburatori. Il catalogo 2004 segnò la fine della A.U.M. quale produttore di motori per modellismo, ormai solo Car: nove esemplari da cui traspaiono chiaramente i 40 anni di esperienza, precisione costruttiva, ricerca delle prestazioni.

La seconda mutazione riposizionò l'azienda nel settore dei dispositivi medicali per impianti dentali.

Sicuramente, vista la qualità sempre voluta e praticata dai fratelli Cipolla, non fu un problema ottenere le certificazioni Iso 9001, 9002 e 46.001.

#### Note

(1) *Modellistica* n. 89, aprile 1965.

(2) *Il Nuovo Longherone-Csi Augusta*, n. 2 anno 1969, testo di Aldo Zana.

(3) La finale fu vinta da Voghera-Menozi 7'53” davanti a Cipolla-Cipolla 7'56” e Peracchi-Cipolla 8'15”. Tutti e tre gli equipaggi usavano il motore Cipolla.

## Tessere Fai di concorrenti giudici organizzatori

Per gli aeromodellisti il numero della tessera Fai è come la targa per l'automobile. Accompagna tutta la carriera agonistica e deve essere riportato sui modelli da gara. La numerazione italiana sembra sia partita a fine anni Quaranta/inizio anni Cinquanta, ma non esistono certezze. E nemmeno liste ufficiali e complete che lo stesso Aero Club d'Italia, ente erogante, dichiara di non possedere. L'elenco, largamente incompleto, che segue è stato ricavato da contatti e segnalazioni personali, primi tra tutti quelli con Paola Battaini (Fiam) e Carlo d'Agostino.

<b>A</b>	Fontana Piero	2094	Pennisi Roberto	2676	
Amerio Giorgio	2008	Furlan Dionisio	5919	Penso Giancarlo	4222
Amodio Franco	1139	Furlan Vittorio	11305	Peracchi Adolfo	4818
Angrisani Enrico	4413	<b>G</b>		Pirazzini Elvis	3925
Arbuffi Mario	3121	Garlato Giorgio	151	Pirazzoli Ivo	5417
Arcifa Stefano	9038	Garofali Leonardo	3089	Poggi Mario	10658
<b>B</b>	Grandesso Renzo	154	Pompele Nunzio	2326	
Bagalini Walter	1294	Grossi Luca	15218	Prati Amato	290
Ballesio Franco	4179	Grossi Lorenzo	15606	<b>R</b>	
Banderali Alessandro	1483	Grossi Sergio	13341	Redaelli Carlo	1241
Battistella Guido	321	Guattari Giancarlo	937	Ricci Franco	8394
Beia Alessandro	15534	<b>K</b>		Ricci Giancarlo	566
Bellasi Guglielmo	66	Kannevorff Loris	242	Rolando Mario	356
Benedusi Bruno	3601	<b>L</b>		Rossi Andrea	8568
Bergamaschi Carlo	115	Lanzoni Luigi	7647	Rossi Cesare	643
Bernabè Alberto	4194	Lavazza Piero	1294	Rossi Ugo	644
Bernini Angelo	15844	Lomiry Massimo	3387	<b>S</b>	
Berti Livio	620	Losi Adriano	1049	Saudella Carlo	1989
Bianchi Luigi	15488	Losi Roberto	4706	Sbragia Giancarlo	3642
Bizzozero Ettore	6	Lugli Rolando	436	Scaramella Claudia	15845
Bosio Mario	5090	<b>M</b>		Schirru Sandro	616
Bosio Aivia	15695	Macchi Enrico	4352	Semoli Massimo	7663
Botti Pietro	13272	Maggi Alberto	10758	Sighinolfi Giorgio	3255
Bugada Franco	3266	Maggi Angelo	4046	Signorini Carlo	2171
Busatto Ivano	2907	Magli Vinicio	11	Spezia Giancarlo	15487
<b>C</b>	Magli Marcello	3989	<b>T</b>		
Cantelli Aldo	964	Mantellassi Duilio	2454	Taberna Silvio	1026
Cappi Clemente	211	Mapelli Carlo	3261	Taddei Marcello	1246
Casale Carlo	4305	Marasini Giorgio	1839	Tamburini Daniele	11237
Casarola Giuseppe	10195	Marcenaro Franco	199	Tomasini Dante	2859
Castro Francesco	9005	Marini Pierpaolo	4221	Tomelleri Sergio	3572
Cereda Roberto	3391	Martini Giancarlo	6167	Torchio Olimpico	3717
Cipolla Alberto	4047	Maugeri Antonio	10276	Turlizzi Uccio	2169
Cipolla Carlo	3389	Mauletti Enrico	10659	Turlizzi Nino	2170
Cipolla Paolo	3388	Mazza Antonio	214	<b>V</b>	
Colucci Alfonso	3281	Menozi Marco	8035	Valliera Marco	15273
Compostella Luciano	2172	Milani Maurizio	15315	Verri Renato	5738
Condello Lillo	13638	Mocchetti Antonio	3414	Villani Gianfranco	3431
Contini Marco	1179	Muzio Piero	241	Vita Otello	312
Contini Fabio	133	Muzio Fredy	3110	Vittori Paolo	314
<b>D</b>	<b>N</b>	Nocentini Rinaldo	5805	Voghera Gino	8034
D'Agostino Carlo	2675	<b>O</b>		Zana Aldo	3265
Dall'Acqua Ambrogio	5363	Onesti Silvano	3114	Zanin Elio	1831
De Angelis Bruno	3734	Orsini Claudio	2505	Zanin Paolo	1832
<b>F</b>	Ossanna Paolo	3576	Zanin Stefano	11745	
Falivena Luca	8908	<b>P</b>	Zanotti Lino	3021	
Felici Giacomo	7326	Padovano Eraldo	96	Zenere Giorgio	15555
Fermi Flaviano	120	Pagani Gianpaolo	2198	Zini Luciano	3674
Ferrari Fausto	3254	Pagani Sergio	15486		
Ferroni Luigi	4208	Panizzi Pietro	3418		
Fialdini Dino	2200	Pattina Davide	3425		
Fiussello Mauro	10506	Pelliconi Tomaso	14415		
Fiussello Silvia	13246				

# Indice analitico dei nomi

L'indice analitico dei nomi di persona indica le pagine in cui la persona è citata nel testo o nella didascalia di una fotografia. Non considera le citazioni nelle classifiche di gara.

## A

Agazzi, Renzo 113, 123, 124, 143, 144, 161  
 Agorni, Marisa 199, 200  
 Aldrich, George 87  
 Ambiveri, Franco 88  
 Ambrosini, Angelo 8, 18, 27  
 Amerio, Giorgio 234  
 Amodio, Franco 98, 104, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 160, 166, 169, 181, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 198, 199, 200, 229, 230, 231, 233  
 Amorosi, Gianfranco 164  
 Appiano, Giampiero 101, 103, 104, 105  
 Ardizzone, Gianni 224, 231  
**B**  
 Bagalini, Walter 221, 226  
 Ballesio, Franco 194  
 Banderali, Alessandro 88, 91, 108  
 Banfi, Pier Franco 161, 217, 225  
 Barbini, Giovanni 132  
 Barkov, Victor 97  
 Barthel, Guglielmo 113, 114, 127, 148, 151  
 Barzaghi, Luca 196, 206, 208, 209  
 Battaini, Paola 249  
 Battistella, Guido 34, 44, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 76, 84, 93, 94, 112, 160, 175  
 Beia, Alessandro 192, 195, 197, 199  
 Bellasi, Guglielmo 88, 91  
 Bellavita, Paolo 22  
 Beltrame, Nevico 87  
 Benedusi, Bruno 107, 164, 180, 181  
 Bergamaschi, Carlo 16, 68, 75, 84, 85, 86, 89, 92, 93, 96, 104, 105, 107, 130, 135, 141, 182  
 Bernabé, Alberto 221, 229  
 Berselli, Paolo 101, 102, 114, 121, 124  
 Berti, Livio 44, 77, 84, 86, 88, 94, 104, 112, 130, 142  
 Bettini, Marcello 175  
 Bianchi, Luigi 197, 199, 208, 211

Bistacchi, Carlo 141  
 Bizzozero, Ettore 174  
 Boreani, Leonardo 31, 32  
 Borgato, Giovanni 98, 104  
 Bosio, Mario 209  
 Botti, Pietro 200, 208, 211  
 Bovo, Luigi 45, 231, 245  
 Broggi, Livio 87, 109, 111, 113, 119, 122, 123, 130, 144, 149, 150, 153, 155, 159, 164, 165  
 Brotto, Franco 53  
 Brown, Colin 246, 248  
 Bugada, Franco 97, 107, 149, 163, 171, 174, 175, 218, 231  
 Bugl, Paul 189, 229, 230

## C

Cajelli, Alessandro 175  
 Cantelli, Aldo 196, 198, 213, 234  
 Cappi, Clemente 16, 38, 40, 44, 53, 54, 55, 56, 67, 69, 75, 76, 84, 87, 94, 95, 101, 103, 130, 194, 196  
 Casale, Carlo 192  
 Casolari, Giorgio 149, 229  
 Castellani, Adriano 29, 132  
 Cattaneo, Robustino 174  
 Cellini, Giovanni 40, 67, 69, 70  
 Cereda, Roberto 160, 168, 174, 180, 193, 202, 217, 219, 220  
 Cetti Serbelloni, Francesco 10  
 Cioci, Leonardo 180  
 Cipolla, Alberto 179, 180, 181, 182, 187, 221, 222, 224, 225, 229, 231, 232, 233, 234, 236, 240, 244, 245  
 Cipolla, Carlo 143, 156, 160, 168, 197, 200, 208, 216, 217, 218, 224, 225, 232, 234, 236, 240, 244, 245, 248  
 Cipolla, Ovidio 242  
 Cipolla, Paolo 143, 160, 168, 180, 181, 182, 187, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 224, 225, 229, 231, 232, 233, 234, 240, 241, 244, 245, 247, 248  
 Cipriani, Gian Carlo 75  
 Clerici, Gustavo 131, 132  
 Colucci, Alfonso 156, 157  
 Compostella, Luciano 91, 107, 108, 148, 174, 193, 194, 202, 232, 235  
 Conci, Dimitri 89

Condello, Lillo 196  
 Conte, Domenico "Franco" 16, 22, 132  
 Contini, Fabio 85, 88, 89, 91, 101, 103, 104, 107, 108, 113, 114, 116, 117, 123, 124, 127, 130, 142, 143, 144, 148, 152, 153, 154, 155, 168, 169  
 Contini, Marco 84, 88, 89, 99, 100, 101, 103, 104, 107, 122, 123, 124, 127, 130, 134, 142, 143, 144, 148, 152, 153, 154, 155, 168, 183  
 Cordier, Robert 53  
 Corsetti, Carlo 33  
 Costa, Sandro 156, 157, 180, 181  
 Crucitti, Emilio 16, 22, 25, 26, 176  
**D**  
 Dall'Acqua, Ambrogio 225  
 d'Agostino, Carlo 107, 122, 124, 141, 144, 149, 160, 162, 163, 164, 165, 174, 218, 220, 226  
 D'Andolfo, Ezio 124  
 d'Aumiller, Corrado 50, 75  
 Davenport, Robert 56, 58, 59, 60, 61, 66, 67, 68, 84  
 De Angelis, Bruno 184, 231, 232  
 De Bolt, Harold 68, 136  
 De Dionigi, Giulio 165, 166, 175, 17  
 De Mori, Luigi 32  
 Della Torre, Gianluigi 107, 108  
 Dell'Acqua, Ezio 125  
 Dessaucy, Luc 200, 201  
 Dooling, Russell, Harris, Tom 42  
**E**  
 Eliasson, Per-Axel 59  
 Ericsson, Olle 58  
**F**  
 Fabbri, Giorgio 166  
 Fanoli, Enrico 16, 32, 58, 59, 60, 61, 66, 67, 75, 76  
 Fasano, Guido 206, 208  
 Felici, Giacomo 205, 207, 213  
 Fermi, Flaviano 9, 15, 16, 17, 31, 58, 59, 84, 87, 88, 89, 98, 100, 103, 104, 105, 108, 119, 120, 122, 123, 129, 130, 153, 180  
 Ferraresi, Vittorio 122

- Ferrari, Fausto 149, 220, 225  
 Ferrari, Giorgio 25  
 Ferroni, Cesare 222  
 Ferroni, Luigi 221, 222, 223, 224, 225, 229, 231  
 Fialdini, Dino 87, 88, 89, 103  
 Fiorini, Giovanni "Gianni" 16, 27, 58, 59, 76  
 Fiussello, Mauro 194, 207  
 Fiussello, Silvia 194, 205, 206, 208  
 Flores, Enrico 235  
 Fochi, Giovanni 132  
 Foi, don Giovanni 107, 150  
 Fong, George 68  
 Fontana, Giuditta 198, 199, 200, 201, 234, 236, 237  
 Fontana, Piero 152, 153, 154, 156, 157, 160, 166, 169, 181, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 198, 229, 230, 231, 233  
 Fontanella, Paolo 220  
 Frachetti, Lucio 26, 83, 84, 89  
 Frachetti, Nino 11, 16, 23, 24, 37, 38, 41, 49, 51, 53, 54, 61, 63, 69, 75, 83, 87, 98, 99, 104, 108, 123  
 Furlan, Dionisio 194  
 Furlan, Vittorio 194, 205
- G**  
 Garlato, Giorgio 40, 41, 52, 53, 54, 55, 56  
 Garofali, Jaures "Sorino" 25, 31, 32, 34, 59, 67, 70, 79, 112, 117, 127, 136, 138, 139, 148, 178, 189, 225  
 Garofali, Leonardo 225  
 Ghibaudi, Bruno 95  
 Giagoni, Maddalena "Nena" 164  
 Gipponi, Luciano 220  
 Giubilei, Ferruccio 112  
 Giuponi, Antonio 101  
 Giussani, Camillo 53  
 Gnesi, Pier Luigi 27, 40, 84, 101, 102  
 Gottarelli, Giuseppe "Pino" 16, 27, 76, 88, 120, 199  
 Gozzo, Italice 107, 150, 153, 155, 165  
 Grandesso, Franco 151, 165  
 Grandesso, Marco 53, 75  
 Grandesso, Renzo 75, 78, 112, 121, 142, 151, 156, 159, 160, 165, 167, 175, 177, 180  
 Greppi, Antonio 8, 15, 19, 27  
 Grossi, Lorenzo 200, 201, 208, 211  
 Grossi, Luca 194, 196, 199, 201, 203, 204, 208, 210, 212, 213  
 Grossi, Sergio 196, 203  
 Guagnellini, Iginio 144, 151  
 Guattari, Giancarlo 107, 122, 154, 169, 170, 217  
 Guedi, Jean 61  
 Guidi, Leonardo 30, 31  
 Guidotti, Piero 19  
 Guzzoni, Antonio 52
- J**  
 Janni, Gustavo 19, 51  
 Jansens, Jacques 53
- K**  
 Kanneworff, Loris 19, 61, 69
- L**  
 Labardè, Robert 38, 39, 51, 53, 58, 67  
 Lanzoni, Luigi 208, 211  
 Lavazza, Piero 143  
 Leoni, Giuseppe 202  
 Lombardi, Ettore 116  
 Lomiry, Massimo 166  
 Losi, Adriano 113, 123, 124, 161, 224, 225  
 Losi, Roberto 195, 196, 197, 199, 200, 201, 208, 210, 212, 213, 224, 229  
 Lugli, Rolando 149, 218, 220, 229
- M**  
 Macchi, Enrico 192, 193, 220, 229  
 Maggi, Alberto 194, 196, 202, 206, 207, 213  
 Maggi, Angelo 180, 182  
 Magli, Marcello 162, 195, 197, 198, 200, 201, 208, 212, 213, 222, 223, 224, 225, 229  
 Magli, Vinicio 79, 149, 162, 222, 229  
 Magrotti, Italo 178  
 Malfait, Serge 40, 53, 59, 69  
 Malfatti, Ivo 89, 93  
 Mangini, Dante 29  
 Mantellassi, Duilio 114, 143, 148, 169, 182, 217  
 Mantellassi, Valerio 114, 143, 148  
 Marasini, Giorgio 218, 220  
 Marasini, Roberto 195, 196, 197, 218, 229  
 Marcelli, Fabrizio 180, 181  
 Marcenaro, Franco 22, 23, 26, 40, 53, 68, 75, 76, 78, 84, 85, 87, 89, 101, 103, 112, 130, 160, 177, 178, 192, 202, 213, 214  
 Marchon, Robert 26, 27  
 Marconi, Antonio 75, 83, 84, 88  
 Marcora, Carlo 142, 160  
 Mariani, Stefano 143, 151, 152, 156  
 Marini, Pierpaolo 221, 229, 231  
 Marrè, Carlo 107  
 Martinengo, Giuseppe 196  
 Martini, Gastone 56, 63, 75  
 Martini, Giancarlo 193, 195, 196, 197, 200, 208, 210, 212, 213, 225, 229, 230  
 Massari, Stefano 231, 232  
 Massazza, Gianfranco 16  
 Mazza, Antonio 91, 94, 95, 103, 104, 123, 130  
 McCoy, Dick 46, 48  
 Menozzi, Marco 190, 193, 195, 196, 197, 199, 213, 225, 226, 229, 230, 234, 236, 245  
 Metkemeyer, Bert 235  
 Meuwly, Roger 39  
 Milani, Maurizio 194, 196  
 Millet, Louis 38, 51, 53  
 Molinari, gen. Edoardo 151  
 Mondani, Gildo 44  
 Montanari, Aldo e Giorgio 19  
 Monti, Franco 114, 160  
 Morosini, Carlo 174  
 Mossotti, Alessandro 13  
 Moulton, Ronald Godfrey "Ron" 27, 28  
 Mozzarini, Arve 16, 29  
 Mult, Josef 236  
 Musaio, Marcello 107  
 Musso, Carlo 156  
 Muzio, Fredy 192, 201  
 Muzio, Piero 142, 151, 159, 160, 179
- O**  
 Onesti, Silvano 149, 162, 229, 232, 233  
 Ossanna, Paolo 222  
 Ostali, Alberto 10
- P**  
 Padovano, Eraldo 38, 94, 122, 161, 162  
 Pagani, Gianpaolo 141, 161, 217, 218, 221  
 Pagani, Mario 109, 174  
 Pagani, Sergio 197  
 Panizzi, Pietro 218, 221, 222, 229  
 Parramon, Luis 236  
 Pattina, Davide 107, 149  
 Pecllet, Roger 38  
 Pelliconi, Tomaso 194, 196  
 Pennisi, Roberto 6, 97, 107, 143, 144, 148, 149, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 160, 163, 164, 168, w170, 171, 174, 197, 200, 208, 217, 218, 219, 220, 221, 226, 229, 231, 234  
 Penso, Giancarlo 221, 229, 231  
 Peracchi, Adolfo 38, 198, 202, 220, 225, 229, 232, 234, 245  
 Peressini, Giorgio 149, 161, 163, 218, 222, 225  
 Perotti, Beppe 75  
 Pezzani, Giovanni 70  
 Pezzini, Marino 154  
 Pirazzini, Elvis 194, 197, 198, 200, 201, 208, 210, 212, 213, 229, 232, 233  
 Pirazzini, Mariangela 206, 208  
 Pirazzoli, Ivo 194, 196, 199, 203, 204, 206, 213  
 Pocaterra, Claudio 199, 208  
 Podda, Antonio 85, 87, 112, 143  
 Poloni, Ivan 109, 174  
 Pompele, Nunzio 107, 144, 149  
 Porcù, Antonio 123, 144, 150, 155, 161  
 Prati, Amato 58, 67, 68, 75, 76, 78, 79, 83, 84, 101, 112, 129, 143, 148, 151, 156, 158, 159, 177, 178, 180
- R**  
 Rampinelli, Roberto 16, 53  
 Rancarani, Carlo 202  
 Rancarani, Valeria 202  
 Ravera, Oreste 101, 103, 104, 105  
 Redaelli, Carlo 142  
 Reverdy, Claudio 123, 150, 156, 164

- Ricci, Franco 208, 211  
 Ricci, Giancarlo 148, 151, 156, 158, 159, 165, 177, 178, 180  
 Ridenti, Ninetto 12, 15, 19, 32  
 Rio, Giuseppe 53  
 Rolando, Mario 75, 180  
 Rossi, Andrea 107, 144, 200, 202, 208, 210, 213, 234, 235, 236  
 Rossi, Cesare 46, 111, 112, 114, 121, 123, 124, 126, 127, 129, 141, 142, 144, 151, 156, 175  
 Rossi, Federico 234, 235, 236  
 Rossi, Giovanni 126, 127, 141, 151, 175  
 Rossi, Lamberto 11  
 Rossi, Salvatore 234, 235  
 Rossi, Ugo 111, 112, 114, 121, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 141, 142, 151, 153, 156, 175, 178
- S**  
 Sabbadin, Mario 33, 53, 112, 142  
 Sabbadin, Sergio 25, 26, 38, 104  
 Saccavino, Cesare 200, 201  
 Sangiacomo, Massimo 194, 206, 208  
 Saudella, Carlo 15, 16, 22, 26, 39, 179  
 Sbragia, Giancarlo 234, 235  
 Scaramella, Claudia 204, 206, 213  
 Schirru, Sandro 161, 162  
 Schneider, Rudi 38, 53, 67, 75, 76  
 Secomandi, Felice 29  
 Semoli, Massimo 194  
 Senn, Kurt 40  
 Sighinolfi, Giorgio 149, 200, 220, 225  
 Signorini, Carlo 156, 160, 168, 180, 181, 182, 187, 202, 216, 217, 218, 228, 229, 230  
 Signorini, Cécilie 202  
 Sineri, Guglielmo 108, 151  
 Skinner, Bert 59  
 Smith, Stevie 246, 248  
 Spezia, Giancarlo 197  
 Stevanato, Oscar 128, 129, 141, 142, 144  
 Stoppani, Mario 29  
 Suraev, Vladimir 97
- T**  
 Taberna, Silvio 13, 14, 16, 30, 31, 136  
 Tacchella, Elio 15, 16, 26, 27, 34, 35, 133, 134  
 Taddei, Marcello 88, 89, 112, 113, 114, 122, 123, 132, 169  
 Telaroli, Giuseppe 101, 104  
 Tione, Carlo 10, 70  
 Tomasini, Dante 86, 176, 179, 180  
 Tomelleri, Sergio 194, 196, 199, 200, 201, 203, 204, 206, 213  
 Torchio, Olimpio 194, 206, 207  
 Trevisan, Spartaco 63  
 Turlizzi, Uccio 180, 181, 182, 187, 221, 224, 225, 226, 228, 229, 230, 244
- V**  
 Valdonio, Francesco 143, 149, 156, 168  
 Vallet, Georges 39, 76  
 Valliera, Marco 194, 196, 205, 206, 209  
 Veronesi, Ermi 143, 148  
 Verri, Renato 208, 211  
 Villani, Gianfranco 218, 221, 222, 229  
 Vita, Otello 75, 196  
 Vittori, Paolo 81, 94  
 Voghera, Gino 226, 229, 234, 236, 245, 246, 248
- W**  
 Wolf, Max 70
- Z**  
 Zambrelli, Marco 192  
 Zana, Aldo 6, 97, 109, 143, 144, 148, 149, 152, 153, 154, 156, 157, 160, 161, 163, 168, 169, 170, 171, 174, 197, 199, 200, 202, 217, 218, 219, 221, 226, 229, 231  
 Zanin, Elio 101, 102, 112, 124, 156, 177, 180, 194, 196  
 Zanin, Paolo 112, 177  
 Zanin, Stefano 194, 196  
 Zanotti, Lino 108, 141, 143, 144, 149, 156  
 Zenere, Giorgio 196  
 Zini, Luciano 164, 177, 178, 180, 181, 182