MODELLI VOLANTI
ALLE PENDICI DEL VESUVIO

di Rinaldo (Aldo) Zona

Settembre 2012

INDICE

- Premessa

Cap. 1 - Gli anni 1947 e 1948

Cap. 2 - L' anno 1949

Cap. 3 - L' anno 1950

Cap. 4 - Gli annI 1951, 1952 ...

Cap. 5 - Appendice

- Note

- Indice delle Figure
  e delle Fotografie

Settembre 2012

PREMESSA

Riassumo brevemente le vicende che mi portarono a praticare l'aeromodellismo, per un breve, ma intenso periodo, a Napoli, dove sono nato nel dicembre del 1933.
Alla fine del '42, mentre mio padre era sotto le armi in Albania (e poi in Grecia), con mia mamma e la mia sorella gemella eravamo sfollati presso i nonni materni a Revere, in provincia di Mantova, sul Po.
Non si rilevò poi una scelta molto felice perché, nel luglio del '44, iniziarono i bombardamenti del ponte che univa Revere con Ostiglia, dall'altro lato del fiume, e su cui passavano la linea ferroviaria e la statale del Brennero.
I due paesi vennero per metà distrutti mentre noi, per metterci al riparo, finimmo, dopo varie vicissitudini, in un casale in aperta campagna nei pressi di Concordia.
L'8 settembre del 43 mio padre era stato sorpreso dagli avvenimenti mentre, per fortuna, era in Italia con la sua unità per un avvicendamento e dopo qualche tempo riuscì a raggiungerci. Rifiutò di entrare nell'esercito della Repubblica di Salò e quindi per noi come per tanti altri, cominciò un periodo difficile e spesso drammatico, fino alla fine della guerra.
Dopo la Liberazione, nell'estate del '45, mia sorella ed io superammo l'esame di prima media (che non avevamo frequentato), mentre mio padre riotteneva l'impiego di venditore di “articoli vari” presso la filiale di Napoli della Pirelli.
A quel punto quattro capi famiglia, che dovevano tornare al Sud, tra cui mio padre, requisirono presso la stazione di Ostiglia un carro merci in buone condizioni. Dopo un viaggio avventuroso, durato una settimana attraverso l'Italia distrutta, raggiungemmo la nostra destinazione a Napoli e riprese la vita normale.
Normale si fa per dire, perché coabitammo felicemente per più di un anno con un'altra famiglia di quattro persone in un appartamento di 80 metri quadri, le scuole funzionavano su tre turni (alcune ore per due giorni la mattina, per due giorni a metà giornata e per due alla sera) e in città la situazione era molto difficile.
Tuttavia solo il fatto di non dovere più temere bombardamenti, mitragliamenti, rastrellamenti e quant'altro, rendeva tutti ottimisti.
Ancora una nota, quando ero ragazzo tutti mi chiamavano Aldo.

Cap. 1 - GLI ANNI 1947 E 1948

Mi ero già cimentato nella costruzione di piccoli modelli statici, ma finalmente nei primi giorni del ‘47 iniziai la costruzione di modelli volanti (sul momento poco volanti in verità). Un evento storico (per me, naturalmente).
Cominciai con una scatola di montaggio (della Aviominima di Firenze, mi pare), di cui avevo visto la pubblicità su un albo di Topolino alla fine del '46 e che mi era arrivata dopo una lunghissima attesa. D'altra parte la ricostruzione era appena iniziata e molte cose, tra cui le poste, funzionavano ancora in modo incerto.
Si trattava di un piccolo e semplice veleggiatore scuola. Lo misi insieme in fretta e in modo approssimativo e non riuscii a farlo volare correttamente, perché ignoravo troppe cose. La scatola conteneva, oltre al materiale, i disegni, ma non c’erano istruzioni di nessun tipo. Il collante non era incluso, usai della colla di pesce e della coccoina per la carta (normale carta velina), ma non sapevo nemmeno come fare per tenderla. Nei tentativi di farlo volare andò presto distrutto.
Ciò nonostante, proseguii con incrollabile entusiasmo con modelli di mia invenzione, ma con risultati non ancora positivi.
Trassi ispirazione, in modo piuttosto singolare, dalla “Enciclopedia Pratica Bompiani” (1), che mio papà aveva comprato prima della guerra, dove avevo trovato, in fondo alla sezione “Te l'insegno io” (dove veniva spiegato come realizzare: paralumi, scarpiere, piccoli giocattoli, ecc. o come rilegare libri), un paragrafo dedicato ai “modelli volanti” (fig. A, B e C), consistente in una pagina di testo e corredato da tre tavole che mostravano: un modello a tubo, un elastico e un veleggiatore. Neanche mal fatto per l'epoca.
Optai subito per il veleggiatore, per il semplice motivo che era quello strutturalmente più complesso (con le ali a gabbiano), ed esteticamente accattivante, ovviamente la scelta meno ragionevole.
Lo costruii da un metro di apertura, tutto di un pezzo, con centine e ordinate di compensato e listelli di faggio (sic), che mi aveva tagliato un falegname vicino di casa, e ricoperto di carta rossa (non tesa). Pesava come un cane morto.
In effetti era difficile procurarsi i materiali necessari, perché in città non esisteva ancora nessun negozio che li vendesse.
Bisognava procedere in modo assolutamente autarchico.
Come ho accennato, perfino la colla era un problema, l’unica disponibile era la colla di pesce usata dai falegnami, scura e puzzolente, Dopo averla sperimentata, lessi per fortuna da qualche parte che si poteva realizzare in casa il collante cellulosico, che era il prodotto adatto per i modelli. Non era comunque un’operazione banale. Bisognava innanzi tutto fare il giro dei fotografi o dei cinema, per ottenere spezzoni di vecchia pellicola fotografica o cinematografica ancora realizzati in celluloide, fare bollire la pellicola per raschiare via la gelatina, tagliare a pezzetti la pellicola pulita e trasparente e infine metterli in una bottiglia con dell’acetone. Poi agitare a lungo aggiungendo acetone fino ad ottenere un prodotto omogeneo.
Ne produssi dei notevoli quantitativi ma non era gran che.
La svolta avvenne una sera, nei pressi della casa dove abitavo, in Piazza Medaglie d’Oro (2), che allora era un grandissimo prato sul quale erano solo tracciate in parte delle strade con i cordoli dei marciapiedi. Mentre cercavo di

fare volare il riluttante veleggiatore di cui sopra, incontrai per caso Riccardo Buonomo detto Riccardino (non si sa perché dato che era magro ed altissimo), che mi fece notare quello che non andava: Il modello era pesantissimo, non era centrato, aveva un profilo alare improbabile, ecc..
Riccardino, che era molto più anziano di me (di 8 anni), era uno storico aeromodellista napoletano, di limitata produzione, ma di alta qualità e di elevato pensiero e mi mise subito in contatto con l'ambiente aeromodellistico napoletano.
Nel seguito, mi ha insegnato molte cose e mi ha indirizzato in modo tecnicamente corretto. Ricordo anche che, più volte, mi regalò del materiale allora difficilmente trovabile (3).
Nel '47 realizzai un paio di veleggiatori che volavano (foto 1) e un modello ad elastico (per fare le matasse circolava un filo elastico sottile, di qualità scadente, ricavato da non so quale residuato americano). Cominciai a frequentare i raduni del Gruppo Aeromodellisti Napoletani (G.A.N.), all'aeroporto abbandonato di Pomigliano d'Arco.
Verso la fine dell'anno ero riuscito, con l'aiuto di genitori e parenti, a comprarmi un motore, il Movo D2, che costava ben 400 lire. Per realizzare questo progetto avevo anche venduto, in giro per il quartiere, a ragazzi della mia età, delle camere d'aria per palloni da calcio, (Pirelli naturalmente), con fatiche inenarrabili per ottenerne il pagamento.
Per prima cosa utilizzai il Movo D2 per un U-control da velocità, applicazione per la quale era particolarmente inadatto, poi tornai a più miti e ragionevoli consigli.
Un motomodello per volo libero (foto 2), immediatamente realizzato nei primi mesi del 48, lo persi di vista poco tempo dopo, a Pomigliano d'Arco, per un mio errore. Non avevo azionato il limitatore del tempo di funzionamento del motore. Quindi, prima che si esaurisse la miscela, era salito ad una quota elevata ed era entrato in una termica, perciò scomparve nel cielo con mia profonda desolazione e disperazione.
Il modello fu poi ritrovato fortunosamente, un mese dopo, nelle campagne vicino a Nola con l'aiuto di amici e conoscenti (un aereo dell'Aero Club di Napoli aveva perfino lanciato manifestini).
Per fare la miscela non avevo difficoltà a comprare l'etere solforico in farmacia, dove lo vendevano tranquillamente anche a un ragazzino come me (avevo poco più di 13 anni) (4). Se mai non era facile trovare la nafta, i rari distributori di carburanti offrivano un liquido nero e maleodorante.
Gli aeromodellisti storici, che avevano svolto attività anche prima o durante la guerra, avevano costituito il G.A.N. (Gruppo Aeromodellisti Napoletani), che ho già citato, aderente all'Aero Club di Napoli, e a cui mi ero naturalmente iscritto.
Se ne occupavano attivamente i fratelli Canestrelli.
Nell'aprile del 1948 il G.A.N. organizzò il "Trofeo Vesuvio", forse l'unica e sola competizione, svoltasi a Napoli, che avesse l'ambizione di richiamare aeromodellisti, non solo della Campania, ma anche di altre regioni.
Certamente vi fu un'ampia partecipazione di aeromodellisti romani e credo che venisse qualcuno anche dalla Toscana.
I Canestrelli si prodigarono per il successo della manifestazione che comprendeva, oltre alle classiche categorie: veleggiatori, elastico e motomodelli, anche una gara di volo vincolato (vedi foto 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10).

Nel corso del 48 progettai e costruii altri due motomodelli per volo libero con il Movo D2 che portai ad alcune gare e un piccolo veleggiatore tutt'ala fatto apposta per una competizione in piazza Medaglie d'Oro.
Ben presto ritornai però alla mia vecchia passione, i veleggiatori, che oltretutto era la categoria più economica.
Volevo assolutamente fare un veleggiatore un po' grande ed elegante, con fusoliera a sezione ellittica, realizzata da un blocco di balsa, come aveva fatto l'amico Riccardo. Lui però ritenne l'idea un po' ambiziosa per le mie capacità e mi consigliò, per fortuna, di disegnare e realizzare qualche cosa di più semplice, magari con fusoliera a sezione poligonale.
Seguii a malincuore il suo consiglio e, siccome non avevo voglia di ritagliare le ordinate in compensato con il seghetto da traforo, come era la pratica costruttiva del tempo, scelsi di fare la fusoliera a traliccio, molto più rapida da realizzare. Il traliccio era a sezione romboidale e, a circa a metà dei lati, erano applicati altri 4 listelli di balsa in modo da ottenere una sezione ottagonale.
Il rivestimento, senza l'interruzione delle ordinate risultava regolare e liscio. e
Ne venne fuori un modello, che chiamai "Belzebù" (5), che volava molto bene e con il quale vinsi diverse competizioni locali contro il 3 m. di Cappuccio o il 3,5 m. di Tesorone, e che mi diede una certa notorietà nell'ambiente (lo feci volare fino a tutto il 1950). (vedi foto 11, 12, 13 e Fig. D).
Partecipavo anche regolarmente alle riunioni del G.A.N. che si tenevano presso la sede dell' Aero Club che mi pare fosse in via S. Brigida. Si trovava in un vasto appartamento di un vecchio palazzo con grandi ambienti dal soffitto alto, scuri e freschi, alcuni attrezzati con tavoli da gioco, in cui stagnava un odore di fumo stantio di sigaretta.
Da allora mi è rimasta l'impressione, confortata anche da altre esperienze, che una caratteristica di tutti club sportivi tradizionali, fosse quella che, indipendentemente dallo sport, i soci anziani fossero accomunati da una sfrenata passione per il poker e per il fumo.
A parte questo, ci incontravamo e si discuteva delle attività da programmare, della partecipazione a gare e di altre questioni, come ad esempio, dove trovare certi materiali.
Conobbi in quegli anni tante persone appassionate di aeromodellismo, di ogni età e condizione. Oltre ai Canestrelli e Buonomo, di cui ho detto, ricordo tra i vecchi aeromodellisti anteguerra, ovviamente i fratelli Gino e Nino Pascale, poi Gagliotta e Messina.
Tra quelli ancora attivi: Donzelli, Marengo, Privitera, Bonaiuto, Cappuccio, Papa, Tesorone, Dironza e Montuoro, poi il tabaccaio Buonocunto, l'impiegato Torre, Antonio Podda, Enzo Forino e più tardi Francesco Musella e tanti altri ancora (6).
Nel '48 Pio Canestrelli costruiva, in uno scantinato della bella e allora tranquilla via Mergellina, dei motori per aeromodelli di suo disegno, gli "Olimpia" da 3 c.c. (autoaccensione), e cercava di venderli in tutta Italia.
Andai varie volte nella sua officina di fortuna, perché mi serviva un'ogiva e mi aveva promesso che me l'avrebbe costruita in un ritaglio di tempo. Restavo per un poco a guardare con ammirazione mentre lavorava al tornio o su una rudimentale fresatrice.
La motoristica napoletana aveva un illustre precedente in Perifano che aveva già realizzato il "Pierino", il "Teseo", e il "Superteseo". Avevo avuto modo di

ammirare uno dei suoi motori una sera che qualcuno, non ricordo chi, lo aveva portato per farlo vedere e mi pare che il carter avesse una bella anodizzazione dorata.
Ricordo ancora che, verso la fine del '48, il G.A.N. organizzò una gara in pendio sui Camaldoli (7) con modelli a perdere, dove andai come spettatore,
I Canestrelli, in particolare Antonio, avevano una produzione di modelli vasta e multiforme. Oltre a veleggiatori, elastico e motomodelli, anche telecomandati da velocità, acrobazia e riproduzioni rientravano nel loro programma di costruzioni (8).
In un certo periodo si erano appassionati ai modelli da sala con rivestimento in microfilm (che personalmente non son mai riuscito a fare bene) e, dopo avere trascinato su questo filone anche altri aeromodellisti, organizzarono perfino una gara in una chiesa sconsacrata per la quale avevano ottenuto un permesso speciale per potere entrare.
Nonostante la quantità, la costruzione dei loro modelli era molto curata, ricordo perfettamente un Wakefield, di uno dei due fratelli, la cui fusoliera, a sezione ellittica, era ricavata da un blocco di balsa sagomato e scavato fino a renderlo spesso pochi millimetri. Naturalmente ben levigato e lucidato alla nitro.
Nell'autunno del 1948 ho conosciuto anche Dario Capozzi, a Napoli, in un vicolo dei quartieri "spagnoli" vicino a Via Roma, dove c'era un piccolo negozio, in pratica un angolo di magazzino, gestito da Antonio Canestrelli (9). Vi si poteva finalmente comprare qualche materiale essenziale (a quei tempi era disponibile ben poco, per la costruzione di aeromodelli).
La mia amicizia con Dario si intreccerà infatti strettamente, con la nostra attività di aeromodellisti.

Cap. 2 - L' ANNO 1949

L'incontro con Dario fu subito positivo, lui però frequentava un'altra scuola, e abitava in centro, in un rione popolare vicino al quartiere di Chiaia, in una strada con un bellissimo nome (via Egiziaca a Pizzofalcone), ma che in realtà era poco più di un vicolo.
Forse anche per questi aspetti logistici non cominciammo subito a lavorare assieme.
In compenso sempre in quell'anno, Dario ed io ci impegnammo in una impresa epica, la conquista della "balsa" (Ochroma Pyramidale, per gli intenditori), questo mitico ed esotico legno originario dell'America meridionale, materiale base per la costruzione di aeromodelli. Un legno che aveva molte varietà, che poteva essere morbido e fragile come oggi il polistirolo, fino ad essere piuttosto duro e fibroso, resistente, ma sempre leggero. La segatura aveva un odore pungente, come di spezie.
Qui devo aprire una parentesi di notevoli proporzioni.
La balsa che si trovava in commercio era molto cara, per noi, e di modesta qualità. Tuttavia esisteva una potenziale fonte di approvvigionamento che, come in un miraggio, prometteva, a un costo minimo, una quantità enorme di questo legno bianco più leggero del sughero, ed erano i canotti di salvataggio dismessi dalla U.S. Navy!
Esistevano, nella periferia della città o nei paesi vicini, dei "campi" ufficialmente denominati campi A.R.A.R. (Azienda Rilievo e Alienazione Residuati), molto noti e frequentati, dove venivano venduti al pubblico a basso prezzo ogni sorta di materiali che l'esercito americano aveva inviato in Europa per alimentare l'attività bellica e il cui incessante arrivo nel porto di Napoli era continuato per inerzia anche dopo la fine della guerra ed il graduale rientro dei soldati americani in patria. C'era di tutto, dalle posate, ai motori di ricambio per aereo.
Naturalmente c'erano oggetti molto richiesti (come le gomme o le ruote per autocarri), che diventarono subito rari, ma altri, di uso piuttosto improbabile, (bazooka resi inutilizzabili, o cingoli di ricambio per carri armati), che erano disponibili a prezzi irrisori.
I canotti erano dei "taralli" (anelli) di forma rettangolare con gli spigoli arrotondati, lunghi credo più di 3 metri e larghi 2, di sezione quadrata di circa 40 centimetri di lato. Erano tutti fasciati con nastro gommato e verniciato per non fare impregnare il legno leggero e poroso con acqua di mare. All'interno dell'anello era legato con cime un robusto pagliolo di tavole di legno duro. Non so quanto pesassero completi, ma sicuramente parecchie centinaia di chili.
L'impresa, come ho detto, era epica, ma l'obiettivo era grandioso, ci si assicurava una disponibilità di balsa "for life".
Una mattina, presso un campo ARAR, entrammo in possesso di un intero canotto di salvataggio USA residuato bellico, che venne, con grande fatica, trasportato in città con un carretto a mano noleggiato, depositato in un angolo del cortile della casa di Riccardo, spellato del rivestimento impermeabile, segato in quattro pezzi ed infine trascinato con un carrettino in segheria.
Detto così sembra facile, ma vi assicuro che è stata un'impresa impegnativa. Solo segare il canotto in quattro parti con una vecchia sega da falegname, rivoltando quel pesante canotto per potere aggredire il taglio da tutti i lati fu un lavoraccio. In segheria poi, gli operai protestavano frequentemente e si

rifiutavano di continuare il lavoro perché dicevano che la caseina, un adesivo molto duro con cui erano incollati i blocchi di balsa, rovinava il filo della lama della sega a nastro.
Per festeggiare adeguatamente la conclusione dell'operazione Dario mi offrì una birra (la prima!), una Lowenbrau, in una birreria di piazza Municipio.
Il lavoro sulla balsa però non era ancora completo.
Nel primo passaggio in segheria si ottenevano dei blocchi di varie dimensioni che dovevano poi essere selezionati scegliendo i più adatti e scartando quelli corti o di qualità decisamente scadente.
I blocchi scelti andavano riportali in segheria dova bisognava convincere il titolare che con molta attenzione si potevano tagliare delle tavolette di piccolo e vario spessore.
Le tavolette così faticosamente ottenute avevano una superficie ruvida e grossolana, dato che erano tagliate con una normale sega a nastro.
Bisognava carteggiarle pazientemente con carta vetrata di diversa grana fino ad ottenere delle tavoletta lisce e dello spessore uniforme voluto (più o meno).
Durante tutto questo processo gli sfridi non erano pochi, perciò occorreva mettere in lavorazione molto più materiale di quanto alla fine fosse necessario .
A questo punto il problema era solo dove mettere tutta la balsa.
In casa, sopra l'armadio e sotto il letto mi era consentito di stivarne solo modiche quantità per uso a breve termine, anche perché vi trovavano già posto la tavola di montaggio ed i modelli in costruzione, ma per fortuna in fondo al terrazzo c'era uno sgabuzzino di sgombero che venne adeguatamente riempito (10) .
A dire il vero ormai le tavolette di balsa erano disponibili nel negozio gestito da Antonio Canestrelli, ma erano molto care e la scelta limitata. C'era però altro materiale utile (di provenienza Movo, mi pare), come: filo d'acciaio armonico, ottimi listelli di tiglio, longherine di faggio, fettuccia elastica per matasse di buona qualità, compensato di betulla da un mm. in su, (belle eliche ma troppo care), ecc.
Intanto il G.A.N. (e cioè Antonio Canestrelli), era sempre molto attivo. Oltre ai consueti raduni a Pomigliano (vedi foto 14 e 15), organizzò anche, seguendo la moda, delle garette per U-Control nella centralissima Piazza Plebiscito, che allora era completamente sgombra. Perciò realizzai una riproduzione per volo vincolato dell'MB 308 equipaggiata con un GB-18 che avevo scambiato con il D2 (vedi foto16 e 17).
In luglio si tenne sempre in Piazza plebiscito una esibizione di volo vincolato a cui venne invitato il già famoso Ninetto Ridenti ed altri aeromodellisti romani (foto 18). Dopo un inizio a cui assistevano solo pochi curiosi, nel corso della mattina, il rumore assordante dei motori richiamò un pubblico consistente e l'avvenimento ebbe un buon successo e gli onori della cronaca sui giornali cittadini.
Nel 1949 realizzai finalmente il veleggiatore che volevo, il Belzebù 2° da due metri e mezzo d'apertura alare e, dato che ormai navigavamo nella balsa, con la fusoliera ricavata per la metà anteriore da un blocco sagomato e scavato e per la metà posteriore completata con ordinate e listelli e rivestita con doghe esterne di balsa.
Per le ali avevo adottato una particolare soluzione, che verrà utilizzata, in seguito, con qualche perfezionamento, per tutti i modelli prodotti, e cioè quella

di realizzare, oltre che un rivestimento del bordo d'entrata, anche un rivestimento del bordo d'uscita, e di applicare sul dorso e sul ventre delle centine una costolina di balsa raccordata con i due rivestimenti. In questo modo si ottenevano centine con sezione a doppio T e, nell'insieme, una struttura leggera e rigida.
Il Belzebù 2° (11) era risultato un po' pesante e la fusoliera aveva qualche difetto di costruzione, ma volava maestosamente. (vedi: foto 19, Fig. E, foto 20, 21 e 22).
Tutte queste fatiche trovavano la loro ricompensa nel piacere di vedere un volo perfetto.
Ma oltre al più o meno lungo periodo di progettazione e costruzione, per fare volare un modello bisognava soffrire ancora un poco. Quando era fissato un raduno a Pomigliano uscivo la mattina della domenica alle sei, d'inverno era ancora buio, dietro casa prendevo il tram per la stazione, che sferragliava in discesa per via Salvator Rosa, e poi, passando davanti al Museo Nazionale, percorreva via Foria e infine arrivava a destinazione.
Lì, ci si incontrava con gli altri amici aeromodellisti e si prendeva la Circumvesuviana fino alla stazione di Pomigliano d'Arco; a piedi si raggiungeva il grande ex aeroporto militare, attraversando lo stabilimento dell'Alfa Romeo distrutto dai bombardamenti, e quindi si arrivava sulla pista per le sette e mezza, otto.
Nelle belle giornate (dato che non esistevano le previsioni meteo, a volte poteva anche capitare che piovesse), il campo di Pomigliano era una meraviglia, un silenzio profondo, il Vesuvio sullo sfondo, qualche gregge di pecore che pascolava, e diversi chilometri quadrati erbosi a disposizione.
Si cominciavano a togliere gli strati di carta che proteggevano i modelli ed era un momento particolare. Se qualcuno aveva portato un modello nuovo o addirittura era comparso un nuovo motore, si formavano subito animati gruppi che commentavano, domandavano (e in certi casi sfottevano), l'amico di turno. I nuovi modelli venivano analizzati mettendo in evidenza pregi e difetti spesso con opinioni contrastanti. Ovviamente i giovani venivano incoraggiati, mentre il trattamento riservato agli aeromodellisti esperti era, diciamo così, molto più vivace, per usare un eufemismo.
Poi le prove, qualche immancabile rottura, e il cielo si popolava di questi inconsueti ospiti.
Col passare delle ore il tempo migliorava o peggiorava, il vento calava o aumentava, comunque si facevano delle belle corse per seguire i modelli.
A fine mattinata si faceva una pausa per mangiare quello che ciascuno si era portato da casa e, al ritorno, ci concedevamo il lusso di una gazzosa alla stazione della Circumvesuviana. Si arrivava a casa nel pomeriggio, c'era ancora (teoricamente), il tempo di studiare per il lunedì.
Nel settembre del '49 partecipai per la prima volta ad una competizione a livello nazionale e cioè al XII Concorso Nazionale a Cremona, non con un mio modello, perché purtroppo, con il Belzebù 2°, mi ero classificato secondo nelle eliminatorie, vinte da Vittorio Tedesco.
Il G.A.N. mi faceva sostituire Antonio Buonocunto che aveva vinto le eliminatorie nella categoria elastico, ma, dato che era titolare di una tabaccheria, non poteva in quei giorni muoversi da Napoli.
La tabaccheria di Antonio si trovava in in vicolo del quartiere spagnolo e aveva

un microscopico retrobottega ingombro di scatole di sigarette, sapone, brillantina, ecc. Qui il nostro aeromodellista si era organizzato, scegliendo opportunamente gli elastico, che avevano piccole dimensioni, con una tavoletta di montaggio e d una attrezzatura ridotta al minimo.
Tornando a questa storica trasferta tutte le spese erano coperte da uno "sponsor", il dottor Di Maggio (?) un farmacista di via Foria (sic!).
La partecipazione al XII° Concorso Nazionale fu una vera avventura, innanzi tutto perché era la prima volta che viaggiavo senza essere in compagnia di almeno uno dei miei genitori, poi perché le ferrovie funzionavano ancora con qualche difficoltà. Della spedizione faceva parte anche la squadra di Salerno guidata dall'indimenticabile Eugenio Libertino (12)
Lo "sponsor" inoltre non era potuto andare oltre la terza classe, che offriva sedili durissimi in legno.
Pio Canestrelli guidava la squadra e dopo un lunghissimo viaggio, per i tre giorni di gare (per le tre categorie: veleggiatori, modelli ad elastico e motomodelli), venimmo ospitati gratuitamente in una caserma dell'aeronautica, in stanzoni umidi e già freddi, anche se era ancora autunno. Il cibo della mensa era ovviamente pessimo, ma durante la guerra avevamo fatto un buon allenamento.
La mattina presto una corriera ci portava sull'aeroporto di Ghedi, dove ebbi il modo di vedere il meglio della produzione nazionale e trarne ispirazione (vedi foto 23, 24, 25, 26, e 27). Insomma per me fu un'esperienza molto importante.
I risultati ottenuti dalla squadra non furono eccezionali, tuttavia Tedesco si classificò 5° nei veleggiatori e Antonio Podda 8° n ei motomodelli. L'elastico di Buonocunto credo si fermò a metà classifica. Non sono sicuro ma era forse la prima volta dopo la fine della guerra che una squadra napoletana partecipava ad una competizione nazionale.
Al ritorno mi aspettavano l'iscrizione alla prima liceo e l'inizio di una intensa collaborazione con Dario.

Cap. 3 - L' ANNO 1950

Nel 1950 ormai frequentavo la prima liceo classico, per di più avevo un fidanzatina e all' epoca, data la scarsa libertà di cui godevano le fanciulle, incontrarsi anche per poco tempo richiedeva: organizzazione, impegno e pazienza.
Si potrebbe perciò supporre che i modelli volanti venissero trascurati per mancanza di tempo Invece proprio quegli anni corrisposero ad una attività particolarmente intensa, direi quasi frenetica. Ma a quell'età è noto che il tempo scorre lentamente .
Il periodo più propizio per la costruzione era naturalmente durante le vacanze estive.
Ci sono state però varie eccezioni di modelli realizzati durante l'anno, sfruttando i ritagli di tempo o facendo tardi la sera. Disponevo di una bella tavola di montaggio che durante il giorno potevo fare sparire sull'armadio.
Avevo intanto consolidato la mia pratica costruttiva e una certa confidenza progettuale (forse eccessiva), che mi consentivano di esprimermi liberamente.
Tra l'autunno del '49 e i primi mesi del '50 collaboravo con l'amico Mario Chieffi (13), con cui realizzai un bel modello ad elastico formula Wakefield (vedi foto 28 e 29) e partecipammo a qualche gara locale.
Intanto ai primi di marzo il GAN organizzò le eliminatorie per la III Coppa Tevere che si sarebbe tenuta a fine mese e partecipai con il Belzebù II°(vedi foto 30).
A questo modello avevo fatto solo qualche piccolo miglioramento (invece di rifare una fusoliera più leggera come saggiamente raccomandava l'amico Riccardo!), modificando l'antitermica a miccia, piazzato nello spessore della deriva (una mia brillante idea), che rilasciava un paracadute di frenata.
Il paracadute, poco pratico, venne sostituito con due superfici simmetriche sui lati della deriva, che, aprendosi a libro, funzionavano come aerofreni).
Mi qualificai e partimmo speranzosi per Roma. Mi pare di ricordare che ci ospitarono in uno dei grandi edifici che erano stati attrezzati come ostelli per i pellegrini dell'Anno Santo. Tra l' altro siccome l'Aero Club si era concesso il lusso di inviare due modelli per categoria ebbi il piacere che della squadra facesse parte anche l'amico e maestro Riccardo Buonomo (che si era riavvicinato temporaneamente all'aeromodellismo attivo), con il suo storico veleggiatore (vedi Foto 31).
Le gare si tenevano ancora sui prati della Marcigliana (vedi foto 32 e 33),
Per gli elastico partecipavano, oltre all'immancabile Antonio Buonocunto, anche Enzo Forino che sperimentava questa specialità, mentre per i motomodelli la squadra schierava Pio Canestrelli e il mio amico Dario Capozzi che portava un piccolo modello equipaggiato con lo Zena 0,6.
Ci divertimmo molto e la squadra ottenne un discreto successo. Infatti Riccardo e Pio si classificarono secondi nelle rispettive categorie (io mi dovetti accontentare di un 19°posto.
Con l'avvicinarsi dell'estate proseguivano regolarmente i raduni organizzati dal G.A.N. all'aeroporto di Pomigliano d'Arco di cui qualcuno competitivo ed altri semplici incontri per fare volare i modelli (foto 34).
Appena finito l'anno scolastico della prima liceo, disegnai e costruii un grande veleggiatore tuttala di tre metri di apertura alare, bello ed imponente, con le ali rivestite di carta Movo giallo chiaro e la corta fusoliera, ricavata da un blocco di

balsa, perfettamente stuccata e verniciata di un nero lucente.
Purtroppo, durante la progettazione, mi ero messo in mente, chissà perché, che questo modello dovesse essere molto veloce, forse per passare da una corrente ascendente all'altra, e quindi per volare a lungo senza perdersi in altezza. Perciò avevo deciso di adottare un profilo alare piano convesso, inoltre avevo disegnato degli alettoni un poco bizzarri. Risultò infatti piuttosto veloce e molto stabile. Lo provai a fine agosto (vedi foto 35, 36 e 37) e in seguito modificai più volte il sistema di alettoni, portandolo diverse volte sul campo, finché non risultarono efficienti. Era un modello fine a se stesso, con cui non partecipai a nessuna gara.
In quei mesi era anche iniziata la collaborazione con Dario.
La divisione del lavoro era più o meno questa: il progetto veniva sviluppato discutendolo assieme ed esaminando degli schizzi, poi io preparavo i disegni costruttivi e Dario realizzava le ali e i piani orizzontali a casa sua. Lavorava bene e con precisione. Dividendoci le coppie di centine dall'accoppiamento semiali–fusoliera e le baionette e le relative guaine, le parti finite si montavano perfettamente.
Come si può immaginare, questa intensa collaborazione richiedeva dei contatti frequenti, per cui andavo spesso a casa di Dario (anche lui veniva spesso da me), solo che le due case erano parecchio distanti. Le funicolari riducevano di poco il percorso ma evitavano una bella salita. Con il tram ci voleva troppo tempo, per cui queste trasferte avvenivano prevalentemente a piedi e di corsa (sempre in discesa e spesso anche in salita), anche per risparmiare la spesa del biglietto .
Durante queste corse, a volte mi concedevo il lusso di fermarmi ad un chiosco in qualche piazzetta e bere un bicchiere di acqua di Ferrarelle che portavano dalla sorgente (dalle parti di Caserta) dentro degli orci di terracotta, che la tenevano fresca. Costava solo qualche centesimo ed era molto buona.
Nella primavera del '50 Dario era entrato in possesso di un motore "glow plug" americano, l' "Ohlsson & Rice 29" (con una cilindrata di ben cinque centimetri cubici!), la cui potenza a quei tempi era considerata mostruosa (era un concorrente del Mc Coy usato sui telecomandati da velocità).
La miscela per questi motori (metanolo e olio di ricino) aveva anche il pregio di produrre gas di scarico con l'inebriante profumo delle moto da corsa.
In primavera gli avevamo costruito subito un modello troppo piccolo (solo un metro e mezzo di apertura alare), che andò immediatamente distrutto.
Completato il tuttala, nella tarda estate, con Dario decidemmo di realizzare finalmente un modello adatto per l' Ohlsson; avevamo in mente un motomodello dalle linee eleganti, con due metri di apertura e con una robusta fusoliera a guscio in balsa. Lo costruimmo rapidamente e lo provammo a fine settembre (vedi foto 38, 39, 40, 41 e Fig. F) ad una gara, dove realizzò un ottimo volo di quasi cinque minuti con soli dodici secondi di motore (14).
Il primo ottobre il GAN organizzò le eliminatorie per il Concorso Nazionale dove Dario ed io partecipammo con l' "Ohlsson" nei motomodelli mentre io portavo il Belzebù 2° nei veleggiatori.
Con l' "Ohlsson" facemmo un primo volo di 4' e nella foto (42) si può vedere il pacifico atterraggio. Poco dopo, però, si era alzato il vento, il secondo lancio con il motore al massimo è immortalato dalla foto (43) dove si vede Riccardo Buonomo in primo piano che lascia il modello, sullo sfondo assiste alla scena

Antonio Podda mentre a destra, dietro Riccardo, si vede Torre che segue con partecipazione la scena e infine Dario Capozzi che si tura le orecchie per il rumore prodotto dall' Ohlsson. Il modello si scassò per un'imbardata (vedi foto 44), ma solo le ali erano rimaste danneggiate perciò venne riparato e volò ancora più volte.
Come consolazione vinsi le eliminatorie con il Belzebù 2° (foto 45).
A proposito della partecipazione al XIII° Concorso Nazionale a Bologna (12 e 13 ottobre 1950, aeroporto di Borgo Panigale - Bologna) ho scarsissimi ricordi, anzi non ne ho nessuno, non mi so spiegare per quale motivo. Forse perchè non ho trovato nessuna fotografia, le foto in effetti sono un'ottimo strumento per tenere viva la memoria (ed evitare che si deformi col tempo). Ho solo trovato scritto da qualche parte che con il Belzebù II° mi ero classificato 12°. Anche le cronache dell'epoca che sono andato a cercare sono scarne, quindi non sono riuscito nemmeno a ricostruire come era composta la squadra.
Ho invece trovato tracce di un singolare Campionato Campano tenutosi l'ultimo dell'anno 1950 dove l' "Ohlsson" si piazzò secondo ed il° Belzebù 2° quarto.

Cap. 4 - GLI ANNI 1951-1952 ...

Mentre si concludeva questa prima parentesi motoristica con Dario, tra il Natale e il Capodanno del '50 disegnai un veleggiatore “Formula A2” (detta Nordica) che cominciava ad essere di moda anche in Italia.
Cominciai a costruirlo già nei primi giorni del '51: era un piccolo modello, meno di due metri di apertura alare, ma ero deciso a portare alla massima espressione la mia tecnica costruttiva.
Sia l’ala, che i piani orizzontali erano a pianta ellittica, con costoline sulle centine e bordo d’uscita tutto in tavolette sottili.
Non avevo però ancora capito che avrei dovuto chiudere internamente il rivestimento del bordo d'entrata ed uscita con setti verticali (a fibra verticale), in modo da ottenere due “D-Box”.
La fusoliera, in traliccio romboidale con 8 listelli esterni per formare una sezione dodecagonale.
Le ali erano rivestite di carta seta bianca trasparente e la fusoliera verniciata di blù (vedi Fig. G).
Il “Gayaneh” (15), così si chiamava quel veleggiatore, volava bene, e ci vinsi diverse competizioni locali Partecipai a varie gare nazionali fino alla fine del ‘52, epoca della mia iscrizione all’università.
Intanto l’”Ohlsson”aveva ripreso a volare (vedi foto 46 e 47).
Ai primi di marzo il G.A.N. organizzo le eliminatorie per la partecipazione alla IV Coppa Tevere nella foto (48) è immortalato il gruppo dei partecipanti e si vedono, in basso da sinistra, Antonio Podda, Pio Canestrelli e Antonio Buonocunto; dietro da sinistra, un primo aeromodellista di cui non ricordo il nome, seguono Francesco Musella, Zona, Antonio Canestrelli, un altro di cui non ricordo il nome, Tesorone, e infine Torre.
Vinsi le eliminatorie con il “Gaianeh” ma anche di questa Coppa Tevere non ho un ricordo chiaro.
Ritengo che la squadra napoletana non combinasse gran che. Le gare si tennero il 17,18 e 19 marzo del '50 a Fiumicino dove era appena iniziata la costruzione del nuovo grande aeroporto di Roma ma che si presentava ancora come una distesa di prati verdi a perdita d'occhio (vedi foto 49, 50, 51 e 52).
Comunque osservai con attenzione tutti i nuovi modelli degli aeromodellisti più affermati.
Faceva parte della spedizione l'indimenticabile Eugenio Libertino questa volta munito di un motomodello.
Per qualche strano meccanismo invece mi ricordo che in quei giorni a Roma mi procurai un vistoso sette sul ginocchio dell’unico paio di pantaloni invernali (un cedimento per uso eccessivamente prolungato, a mio avviso), e fui costretto ad una riparazione di emergenza, incollando all’interno della carta seta. Un lavoro perfetto, non si vedeva niente (da lontano).
In una della svariate volte che ci vedevamo a Pomigliano uno dei Canestrelli, credo Antonio, per confermare la loro multiforme attività produttiva, si presento, tra lo stupore dei presenti, con un modello equipaggiato con un piccolo motore a razzo (Jetex?). Il motore consisteva in un piccolo involucro cilindrico di alluminio al cui interno si collocava una cartuccia di combustibile e un piccola miccia che fuoriusciva dall'ugello. Destò molto interesse ma il sistema era un po' costoso.

Spesso qualche persona giovane, o meno giovane, si accostava all'ambiente aeromodellistico e veniva accolta cordialmente dal gruppo che offriva aiuto ed assistenza. Nella maggior parte dei casi tuttavia il loro entusiasmo iniziale svaniva in un tempo più o meno breve. Alcuni a volte arrivavano perfino a comprarsi un motore, facevano progetti, si vedevano spesso anche sul campo ma poi abbandonavano l'impresa. Naturalmente questo è fisiologico ed i casi che invece maturano tengono in vita l'aeromodellismo.
*C*orreva l'estate dell'anno 1951 quando Dario si procurò un magnifico motore italiano; era lo straordinario "Supertigre G-20" della Micromeccanica Saturno di Bologna (2,47 cc, glow plug, peso 120g.), progettato da Jaures Garofoli.
Decidemmo subito di costruire un modello per utilizzare il nuovo motore.
L'idea originale era quella di fare un modello ispirato all' "Italian Giant" di Piero Gnesi, oggetto di grande ammirazione, ma strada facendo ne uscì un modello completamente diverso.
Nel corso del progetto, considerando la possibilità di installare il motore in posizione orizzontale per abbassare il baricentro, venne deciso di sistemarlo in una gondola a forma di tronco d'ala, appesa ad una fusoliera ridotta ad una sottile trave verticale. Inoltre il motore era montato con l'asse spostato lateralmente rispetto alla mezzeria, per ridurre l'ingombro frontale della gondola, che si voleva simmetrica, e per compensare la coppia dell'elica.
Si trattava quindi nel complesso un'architettura piuttosto originale.
Era, per la storia, verniciato di giallo vivo con le ali rosse.
Lo provammo ai primi di settembre e fece un bel volo di quasi 4'.
Fu l'ultimo di 17 modelli (volanti) costruito in quegli anni favolosi e venne sempre chiamato semplicemente il "G-20" (come era successo per l' "Ohlsson").
Lo portammo subito alle eliminatorie per il Concorso Nazionale che si tennero il 21 settembre (foto 53 e 54) ma si classificò 2°.
Mi qualificai invece con il "Gayaneh" con il quale partecipai al XIV° Concorso Nazionale che ebbe luogo il 25, 26, 27, ottobre del 1951 a Milano, all'aeroporto di Bresso per il volo libero (vedi foto 55, 56, e 57), e l'ultimo giorno a Linate (un aeroporto ancora deserto!), per il volo vincolato. Qui destarono molto interesse i modelli di Marcenaro di Genova (vedi foto 58), equipaggiati con motori a reazione (pulsogetti).
Era la prima volta che vedevamo "dal vivo" questi oggetti, "non plus ultra" della tecnologia, di cui in precedenza si erano viste solo immagini sulla riviste.
In azione facevano un rumore impressionante.
Per quanto ricordo Pio Canestrelli era impegnato come commissario e forse da Napoli partecipavano due squadre perchè c'era anche Compagnoni con un'altro veleggiatore, ma per gli altri ho ricordo solo di Buonocunto con l'immancabile elastico e Enzo Forino con un motomodello.
Conquistai un brillante (sic!) 17° piazzamento su 4 3 concorrenti, Buonocunto si classificò 10° e Forino 14°
Durante il 1952 l'attività costruttiva si interruppe ma partecipai ancora a qualche raduno e, sempre con il "Gayaneh", vinsi le eliminatorie per il VX° Concorso Nazionale (foto 59).
Quest'ultima gara si tenne a Roma (aeroporto di Fiumicinio) dal 9 al 12 ottobre del '52 (vedi foto 60 e 61).
Traini mal riusciti misero fuori gara il mio veleggiatore (32°) ma Antonio Canestrelli arrivò 6°, questa volta con un elastico , e Buonocunto 13°, mentre

Torre scassò sfortunatamente il suo motomodello mi pare durante una prova.
Nel 53 gli impegni universitari mi costrinsero a trascurare l'aeromodellismo.
Pio Canestrelli mi chiese di tornare a Pomigliano d'Arco con il “Tuttala” per farlo vedere agli amici. Così ai primi di dicembre spolverai il modello e lo riportai sul campo dove si esibì in quattro o cinque traini con tempi intorno ai 3'. Fu anche l'ultima volta che feci volare un modello. Nella foto 62) si vede quest'ultimo atterraggio in uno scenario bucolico.
L'anno successivo e precisamente il 2 novembre del '54 lasciai Napoli per raggiungere Milano dove stava per trasferirsi la mia famiglia.
Lasciai tutti i modelli e il materiale a Dario e sfortunatamente, alcuni anni dopo, quando Dario si era trasferito a Brindisi per lavoro, in un incidente durante un trasloco andarono distrutti.
Tranne uno! Il “Gayaneh” che Dario mi aveva portato a Milano nel ’55 quando era venuto a trovarmi. E' l’unico modello sopravvissuto fino ad oggi, attraverso innumerevoli miei traslochi, sia pure con la carta infragilita e rotta e la vernice screpolata.
Gli avevo lasciato anche da finire un piccolo tuttala con lo Zena-06 montato propulsivo sul bordo d'uscita.
A Milano al Politecnico incontrai come compagno di corso Vincenzo Pignataro, un aeromodellista fratello del più noto Oreste, che per alleviare la nostalgia mi fece partecipare come commissario a qualche competizione milanese.
Nostalgia acuita dal fatto che tutte le sere uscendo dal Politecnico passavo davanti alle finestre dello scantinato dell'Istituto di Costruzioni Aeronautiche dove era in costruzione un bell'aliante biposto, il C.V.V.- 8 “Bonaventura”.
Naturalmente sono tornato varie volte a Napoli per qualche settimana durante l'estate e qui devo fare un necessario “flash back” a proposito dei fratelli Pascale.
Per ottenere una perfetta finitura le fusoliere dei modelli era meglio verniciarle a spruzzo, anche perché lo strato di vernice era più sottile e pesava meno, ma l’unico mezzo manuale utilizzabile erano le pompe per insetticidi. Era un sistema faticoso e dai risultati imperfetti (non esistevano naturalmente le bombolette spray).
Per fare questa operazione, su suggerimento di Riccardo, andavamo perciò in pellegrinaggio al garage-officina dei fratelli Gino e Nino Pascale, che avevano avuto un passato di aeromodellisti nel periodo pionieristico, e quindi erano molto ospitali.
Nel grande garage della loro casa di via Tasso, oltre che dalla disponibilità del compressore d’aria e della pistola per verniciare, ci attraeva il fatto che vi era in costruzione il primo degli aerei progettati da Gino e costruiti con il fratello, e qualche aiuto di mano d'opera specializzata, il P48 “Astore” (che volò il 2 aprile del 1951), di cui seguivamo con ammirazione i progressi.
Un’altra meraviglia era la Lambretta A, che i fratelli avevano acquistata appena messa in commercio.
Gino era già ingegnere ed era assistente all’Istituto di Costruzioni Aeronautiche dell’Università, mentre Nino, il fratello minore, teoricamente studiava legge. Appartenevano ad una famiglia benestante ed erano accomunati da una eccezionale passione per gli aerei e per il volo a cui dedicheranno con successo tutta la vita (16).
Devo dire che ho sempre ammirato questa loro dedizione ad un progetto valido

per tutta l'esistenza.
Alla fine del '52 e poi durante il '53 e parte del '54 Gino mi aveva proposto di andare a lavorare nella loro officina tutte le volte che avevo un po' di tempo. Sul nuovo aereo P-52 Tigrotto (17), in corso di realizzazione, lavorai ai raccordi piani orizzontali-deriva e a quelli ali-fusoliera sagomando blocchi di balsa o a piccoli interventi che non richiedevano una competenza specifica. Le ore fatte, segnate su un foglio appeso alla parete mi venivano ricompensate (a mio avviso) anch troppo generosamente.
Nel maggio del '55 in un viaggio a Napoli in via eccezionale per visite mediche, per (evitare) il servizio militare ebbi occasione l'8 maggio di assistere a Capodichino al collaudo del bellissimo P-55 “Tornado” (18).
Nell'agosto del '56 ero appena arrivato a Napoli quando venni a sapere che Gino Pascale era riuscito a farsi assegnare dall’Aero Club d’Italia un aliante biposto Canguro e che aveva iniziato a svolgere un’attività di volo a vela nell’ex aeroporto militare di Capua. Ci andai con Dario in Lambretta e Gino ci fece provare l’ebbrezza del primo volo in assoluto (era il primo agosto 1956).
Era una giornata caldissima, e, nonostante fossi seduto nel posto di dietro, sotto l’ala, che non offre una grande visibilità, ne ricevetti una impressione fortissima. Dopo lo sgancio dall’aereo trainatore il silenzio, rotto solo dal fruscio dell’aria sulle superfici, e la sensazione di un miracoloso galleggiamento anche tra le turbolenze, mi fecero toccare il cielo con un dito (questa espressione mi sembra particolarmente appropriata). In quella occasione promisi a me stesso che avrei preso il brevetto di pilota non appena ne avessi avuto la possibilità (19). Ma questa è un'altra storia.

APPENDICE

Per concludere questo racconto mi è venuto in mente di aggiungere ancora qualche cosa.

- Ho l'impressione, da quel che leggo su notiziari e riviste, che oggi l'aeromodellismo a Napoli e dintorni non sia particolarmente fiorente, almeno per quanto riguarda l'attività “old timer”.

Tuttavia quel gruppo di appassionati che operavano negli anni '40 e '50 non è stato del tutto dimenticato. Ho notato che, tra i trittici d'epoca pubblicati su “L'Aquilone” (una delle pregevoli iniziative della redazione), ve ne sono un certo numero che ripropongono modelli degli aeromodellisti napoletani storici (8 su circa 170, una discreta percentuale). Li ricordo nella nota (20).

Nel volume “Modelli Volanti d' Epoca / Volo Libero 1936-1955” di Ferdinando Galè (La Bancarella Aeronautica, Torino-Milano 2002) sono anche ricordati i veleggiatori di Antonio Canestrelli: A.C. 20 (pag. 27), A.C. 21 (pag. 35), A.C. 40 (pag.80) ed il motomodello P-33 dei fratelli Pascale (pag, 200).

Antonio Canestrelli è stato ancora citato nello speciale “Modelli d'Epoca” (supplemento al n° 92 di “ MODELLISMO”), a pag. 138 , dove è riportato il veleggiatore “Sangue e arena” del '48.

Nel volume “Cento Anni di Modelli Volanti – Storia dell'Aeromodellismo Italiano” (supplemento all'Informatore F.I.A.M. Anno XVI Luglio 2011), si trova, nel Cap. IV “L'epoca “eroica” 1905-1959”, un breve cenno a pag. 96 circa l'organizzazione nel 1948 del “Trofeo Vesuvio” e sull'attività del fratelli Canestrelli e Pascale.

A pag.102, tra le attività del 1955, vengono citati lo svolgimento a Salerno della Coppa Capriolo e l'indimenticabile Eugenio Libertino.

- Dal 1947 in poi l'aeromodellismo italiano comincia a “strutturarsi” ed un eco di questo processo l'ho trovata in alcune carte del periodo '47-'52.

Nel 1949, per esempio, avevo solo una semplice tessera del G.A.N.

Nel 1950 ci voleva già un permesso rilasciato dall'Aero Club per l'ingresso all'aeroporto di Pomigliano d'Arco (vedi Fig. H). Un permesso simbolico perchè a Pomigliano si entrava da tutte le parti e nessuno si sognava di controllare.

Nel 1951 già esiste un “attestato di aeromodellista” (Fig. L), e infine nel 1952 viene rilasciata dalla F.A.I. e dall'Aero Club d'Italia (vedi Fig. M), una “Licenza Sportiva (aeromodelli)” .

- Dario Capozzi, guardando queste fotografie, mi ha fatto notare come spesso gli aeromodellisti di quegli anni siano sul campo vestiti in giacca e cravatta, in modo stranamente formale per le nostre abitudini attuali. Penso che a quei tempi non ci fosse molta scelta, se uno aveva un vestito lo usava. Insomma un abito per tutte le stagioni.

- Aggiungo, come curiosità, nelle Fig. N e P i trittici ricostruiti del veleggiatore “Tuttala” e del motomodello “G-20” che all'epoca non furono mai pubblicati.

- Concludo questo excursus ancora con una immagine (foto 65) del 1948 dove si vede Gaetano Dironza con il suo primo veleggiatore bello e ben fatto e dalle linee particolarmente moderne per quei tempi.

NOTE

(1) - L' ”Enciclopedia Pratica Bompiani” edizione 1938 era un curiosa pubblicazione costituita da due volumi ciascuno delle dimensioni di un normale vocabolario, destinata all'italiano medio, naturalmente con un buon contenuto di propaganda (su 30 sezioni una era dedicato all' “Impero Italiano nel Mondo” ed un altra allo “Stato Fascista”), mentre il resto spaziava dal fisco allo sport, dalle nozioni di grammatica Italiana, francese, inglese e tedesca, all'orticoltura e all'allevamento del bambino. C'era anche una sezione: “Dizionario Mitologico” ed una: “Dizionario Araldico”, cosa ci fosse di “pratico” in questi argomenti resta un mistero.
L'aeromodellismo o meglio la costruzione di ”modelli volanti”, non era considerato uno sport ma piuttosto un hobby (al tempo si sarebbe detto un passatempo).
Il fatto che l'Enciclopedia fosse edita nel 1938 mi ha fatto venire in mente una cosa che credo non sia nota a tutti. L'ultima volta che sono passato da Mosca (2004) sono sceso per caso alla stazione della metropolitana “Ploshsad Revolutsii” (Piazza della Rivoluzione), inaugurata proprio nel 1938, che è decorata con oltre 70 statue in bronzo che rappresentano le varie attività del popolo russo (naturalmente sono rappresentati: soldati, ferrovieri, allevatori, agricoltori, atleti di ogni sport, aviatori, operai, studenti, artisti, ecc.). Ebbene proprio nel corridoio di uscita corrispondente al vagone da cui scendevo, in una delle statue poste agli angoli, ho visto rappresentato indiscutibilmente un aeromodellista! Un giovane con un modello tra le mani. Ho subito tirato fuori la macchina fotografica, cercando di resistere alla folla che prima cercava di portarmi fuori e poi di rimandarmi dentro, ma purtroppo la pellicola era finita (non mi ero portato quella digitale!). Mi sono proposto di tornare lì ma non ne ho più avuto occasione. Ho cercato su internet ma su tutti i siti vengono proposte le sculture più popolari, come quella della guardia di frontiera con il cane (strofinare il naso del cane si dice che porti fortuna agli studenti, o agli innamorati, per cui ogni tanto lo devono rifare). Eppure l'ho vista con i mei occhi esiste una statua in bronzo, quasi a grandezza naturale, dedicata all'aeromodellista!

(2) - Piazza Medaglie d'Oro da tempo è al centro di un grandissimo e popoloso quartiere pieno di palazzoni e straripante di auto parcheggiate ma nel '47 era un luogo all'estrema periferia della città. Ancora negli anni successivi gli aeromodellisti napoletani ci organizzavano garette cittadine per piccoli veleggiatori con cavo corto di 25-30 m, modelli ad elastico, volo vincolato,ecc.

(3) - Riccardo era anche e sopra tutto un appassionato radioamatore, la sua stanza era ingombra di apparecchi ricetrasmittenti smontati o in costruzione, frequentava i primi anni di ingegneria (con scarsi risultati). Spesso quando passavo da casa sua, mi apriva il padre, l’ingegnere Buonomo, una persona grande e grossa, che, guardandomi severamente, diceva: “Riccardino c’è, ma deve studiare”. Poi mi faceva entrare per “cinque minuti” e trovavo Riccardino seduto al tavolo, con un libro davanti, con una espressione lugubre, in una stanza perfettamente riordinata.
Non si è poi laureato, ma è diventato un grande esperto di avionica.

Abbiamo ripreso contatto da qualche anno, con grandissimo piacere e l'ho sentito per il Natale 2011.

(4) - Eppure l'etere solforico (CH3-CH2-O-CH2-CH3), è stato uno dei più antichi anestetici, (assieme al protossido d'azoto).
Ha anche un effetto simile all'ebbrezza alcolica per cui è stato utilizzato come droga nell'800.
Se si considerano anche le proprietà allucinogene delle vernici o collanti alla nitro, di cui sono venuto a conoscenza molti anni dopo, si potrebbe pensare ad una relazione tra l'aeromodellismo ed il mondo dei sogni.

(5) - Pubblicai sul numero di febbraio del 1949 della rivista "Modellismo" i piani del "Belzebù", (Fig. D) per suggerimento di Pio Canestrelli, e, con mia grande sorpresa, ho scoperto qualche tempo fa che quel modello aveva riscosso, nel corso degli anni un certo successo.
Il trittico del "Belzebù" si trova anche sul sito: www.samitalia62.it nella sezione "Archivio" -"Trittici di vari modelli d'epoca italiani" (n°38).
Sono venuto a conoscenza di tutto questo, ed altro, per puro caso. Ho abbandonato l'aeromodellismo attivo nel '52, ma negli anni scorsi, parlando con Dario, è capitato di ricordare i tempi passati.
Così, qualche anno fa, gli dissi che a Genova, nelle edicole, vedevo solo riviste di aeromodellismo straniere e mai italiane. Mi rispose che invece a Milano aveva trovato in edicola la rivista "Modellismo", un'antica testata che era pubblicata anche ai nostri tempi, e me ne spedì qualche copia.
Sfogliando uno di questi numeri, mentre mi rendevo conto che l'aeromodellismo moderno è diventato ormai una attività supertecnologica, ho notato, in una rubrica dedicata all'aeromodellismo "d'epoca", la fotografia di un mio modello con la didascalia: "*Un bel controluce di un veleggiatore al traino durante il XIV Concorso Nazionale (1951); modello e modellista sconosciuti …*". Così mi è venuta l'idea di scrivere al direttore della rivista, spiegandogli quando e come era stata fatta e pubblicata, a quell'epoca, la fotografia, raccontandogli brevemente della mia attività in quegli anni lontani. Il direttore, Cesare de Robertis, ne fece un articolo che pubblicò sul numero di maggio 2005 della rivista. Da questo momento è cominciato il mio lento ma inesorabile riavvicinamento all'aeromodellismo.
Nel seguito, alcuni affermati aeromodellisti "old timers" attivi (Mario Gialanella, Maurizio Sagnotti, ...), mi hanno scritto per dirmi che avevano realizzato delle repliche del "Belzebù", secondo i piani pubblicati nel '49, e che ne erano stati soddisfatti. Uno di loro in particolare, Rover Mersecchi (Campione Europeo 2009 OTVR). ne ha realizzato una replica con la quale ha partecipato a numerose competizioni dal 2006 al 2010 con buoni piazzamenti.
Del modello rappresentato nella fotografia ne parlerò più avanti (vedi nota 15).

(6) - Alcuni nomi li ricordavo altri li ho ritrovati nelle cronache di Napoli pubblicate su una quindicina di vecchi numeri di "Modellismo" e de "L'Ala", sopravissuti a un numero considerevole di traslochi ed infine Dironza mi ha ripescato tramite Facebook e siamo ora in piacevole contatto mail.
Il bravissimo Antonio Podda nel 51, se ricordo bene, si trasferì per cercare lavoro a Genova dove ha continuato a produrre e fare volare modelli (essenziali

ed efficienti). Dopo la pensione si è ritirato in un paese dell'entroterra ligure. Qualche anno fa l'ho raggiunto per telefono poi l'ho perso di vista. Con Francesco Musella ci siamo incontrati per caso sul lavoro anni dopo e siamo tuttora in contatto.

(7) - La collina dei Camaldoli, di forma allungata, si trova ai margini orientali della città. Sulla sommità sorge un santuario e ci si affaccia, da un costone abbastanza ripido, sulla piana di Bagnoli verso il mare e Pianura verso l'interno. Vi si arriva dal Vomero passando per il quartiere di Antignano. Le possibilità di recupero sono minime e in quella occasione, come recita la cronaca riportata su L'Ala (n° 17-18 del 1948), su 12 modelli nel giro di tre ore se ne persero di vista 10. I modelli per questo evento erano messi assieme con parti di vecchi modelli danneggiati. Dironza si classificò 2° dopo Antonio Canestrelli.

(8) - I Canestrelli, che non erano più ragazzi, si industriavano in varie attività mentre erano alla ricerca di un lavoro stabile. Vivevano con i loro genitori in un palazzotto di via Salute. Lì si erano conquistati una di quelle torrette che in un certo periodo architettonico venivano costruite in cima agli edifici per dargli un certo tono. Qualche volta mi capitò di passare da loro e questa torretta era una specie di antro delle meraviglie. Oltre al banco di lavoro c'erano modelli immagazzinati dappertutto, montati e smontati, appesi al soffitto, in perfette condizioni o danneggiati. E poi motori disseminati qua e là.
Con Dario li abbiamo cercati (dopo una vita), qualche anno fa e non erano in buone condizioni. Le rispettive mogli hanno insistito per farci parlare ma è stato inutile.
Chissà se tutto il loro lavoro è andato disperso.

(9) - Era una dipendenza di un grosso negozio chiamato "La Fonte della Gomma" che si trovava nella trafficata via Roma (detta comunemente Via Toledo). Antonio Canestrelli, presentato da mio papà, aveva concordato con il proprietario questa attività. Gli aeromodellisti napoletani avevano finalmente un punto di approvvigionamento.

(10) - Mia mamma sopportava (non sempre stoicamente), ma sopportava sia la segatura e la polvere impalpabile di balsa che invadevano la casa, sia l'odore delle vernici alla nitrocellulosa che aleggiava a lungo negli ambienti, anche perchè trovava bello il risultato.
Nella buona stagione potevo trasformare la terrazza in un laboratorio all'aperto dove provare i motori, lavorare intensamente di carta vetrata, addirittura ospitare altri aeromodellisti in ristrettezze di spazio. Alla sera, quello che non si era portato via il vento, lo faceva sparire una buona spazzata. D'inverno certo era tutto più complicato ma l'inverno napoletano può essere rigido, ma non è lungo.

(11) - Anche il Belzebù 2° ha trovato, a distanza di oltre 50 anni, degli amatori. Nel 2008 una replica, realizzata da Rover Mersecchi, ha vinto alla prima uscita sul campo, la Coppa Modenese Old Timer il 13-04-08 nella categoria OTVR.
Avevo pubblicato i piani di questo modello su "L'ALA" (Anno VI, n° 16, Agosto-Settembre 1951, vedi fig. E), e sono stati ripubblicati a cura di Rover Mersecchi

su ”MODELLISTICA n°9 (595), Settembre 2009.
Il trittico del Belzebù 2° è stato anche riportato in “Modelli Volanti d'Epoca / Volo Libero 1936-1955”, pag. 241, di Ferdinando Galè (La Bancarella Aeronautica, Torino-Milano 2002).

(12) - Ho incontrato Eugenio Libertino più volte sul campo di volo negli anni dal '47 ai primi anni '50 e ne conservo un gran bel ricordo. Poi ne ho avuto ogni tanto notizie. Ha dedicato all’aeromodellismo sentimento, passione ed energia e sono certo sia stato così in ogni aspetto della sua vita. Grande personaggio e grande persona .

(13) - Mario Chieffi che persi ben presto di vista, si trasferì pochi anni dopo ad Anversa.
Ho scoperto recentemente e per puro caso su internet che suo figlio Tommaso è stato skipper dell’imbarcazione “Shosholoza” (Sud Africa) nella Coppa America del 2007.
Non sono riuscito tuttavia a mettermi in contatto con Mario.

(14) - Questo modello ha avuto recentemente una particolare popolarità. Nel 2007, sfogliando vecchie carte e fotografie, mi è venuto in mente di pubblicare su “Modellismo” (n° 88, gennaio-febbraio 2007), un articoletto dal titolo “Breve vita felice di un motomodello”, con le foto che mostravano il modello in tutto il suo splendore, seguite da quella che fissava il momento drammatico del decollo conclusosi con una scassatura.
In seguito ho ricevuto, da parte di Fabrizio Landini di Siena, noto aeromodellista “old timer”, richiesta dei disegni del modello che purtroppo non avevo più. Per non deluderlo ho ricostruito il trittico sulla base delle fotografie e di qualche schizzo originale dell’epoca (vedi Fig. F).
Attualmente sono state costruite diverse repliche del motomodello “Ohlsson”. Quello realizzato da Marcello Cancelli da Siena si è classificato primo, nella categoria Texaco, nella Coppa Modenese Old Timer (13-04-08).
Landini invece ha sfiorato un grande successo nel 2010 al Concorso Nazionale, classificandosi comunque al secondo posto

(15) - “Gayaneh” è il nome di una eroina armena che ha ispirato l’omonimo balletto del compositore Aram Khatchaturian. Da questo balletto è tratta la popolare “Danza delle Spade”. Mi sfugge il motivo per cui diedi questo nome al modello, probabilmente pensavo che suonasse bene.
Il relativo trittico venne pubblicato su “L’ALA” n° 16 del 1951 (vedi Fig. G) e ripubblicato su “Modellismo” n° 75, maggio-giugno 2 005.

(16) - I fratelli Pascale fondarono nel 1953 una loro società la “Partenavia”, che ha prodotto per molti anni numerosi aerei leggeri progettati da Gino, tra questi il piccolo bimotore P-38 dalla perfetta aerodinamica e dalle ottime prestazioni. Bellissima la variante “Observer” con il musone completamente trasparente.
Gino è stato anche titolare della cattedra di Costruzioni Aeronautiche dell’Università di Napoli.
Nino è scomparso qualche anno fa, mentre Gino è ancor oggi attivo, nonostante la rispettabile età e presidente della Tecnam, un’azienda che continua la

produzione della Partenavia, diretta dal figlio Paolo che ha ereditato la passione del padre.
Il P48 “Astore” di cui si parla era un monomotore da turismo ad ala alta controventata, biposto in tandem, con un motore Lycoming da 50 Hp e fusoliera in traliccio di tubi di acciaio rivestita in tela ed ali in legno controventate. Insomma molto simile al leggendario “Piper Cub” ma con linee più dolci.

(17) - Il P-52 “Tigrotto” era un aereo da turismo ad ala bassa a tre posti con carrello retrattile ed equipaggiato con un motore Continental da 90 Hp e strutture interamente in legno. Volò nel '53.

(18) - Il P-55 “Tornado” della Partenavia, progettato da Gino Pascale, era un aereo da turismo biposto, ordinato dall’editore Ceschina, dalla linea elegante, con ala media, carrello retrattile triciclo, costruzione interamente lignea. Equipaggiato con un motore Lycoming da 75 Hp poteva raggiungere una velocità di 350 Km/h.

(19) - Ci riuscii solo nel 1961. Mi iscrissi all’A.V.M. (Aeroclub Volovelistico Milanese) alla fine del 60 (in quel periodo lavoravo a Ispra), e il 3 novembre del 61 affrontai il volo di brevetto all'aeroporto di Bresso sul Canguro I-AVMO. Poco dopo mi trasferii per lavoro a Roma e volai a Rieti dove tra l'altro ebbi occasione di provare il C.V.V.-8 “Bonaventura” che avevo visto in costruzione a Milano..
L'ultimo volo nell’ ottobre ‘68 a Bologna (Borgo Panigale), sul “Blanik”, bellissimo aliante cecoslovacco interamente metallico.

20) - Trittici di modelli napoletani pubblicati su ”L'Aquilone” negli ultimo anni (da inizio 2002 a fine 2011). L' elenco completo di tutti i trittici è riportato nel n°58 (novembre-dicembre 2011) de “L'Aquilone”.

AQ16 R. Buonomo, motomodello “GAN 3” (1946)
AQ19 S. Gagliotta, elastico “Super Pinkye” (1947)
AQ19 S. Gagliotta, wakefield “Tabioka” (1946)
AQ22 A. Canestrelli, veleggiatore “ A.C.21” (1941)
AQ22 A. Canestrelli, veleggiatore “ Sangue e Arena” (1948)
AQ34 A. Canestrelli, veleggiatore “ Zenit A.C.82” (1950)
AQ50 A. Podda, motomodello “F.A.I. 601” (1955)
AQ57 P. Canestrelli, U-Control “Raul” (1946)

INDICE delle Figure e delle Fotografie

Foglio **1**

Fig. **A**) “Enciclopedia Pratica Bompiani” Ed. 1938, Vol. II, Cap. 29 “Te lo insegno io” / “Modelli Volanti” (pag. 1148 e tav. XII).

Foglio **2**

Fig. **B**) “Enciclopedia Pratica Bompiani” Ed. 1938, Vol. II, Cap. 29 “Te lo insegno io” / “Modelli Volanti” tav. XIII e tav. XIV.

Foglio **3**

Fig. **C**) “Enciclopedia Pratica Bompiani” Ed. 1938, Vol. II, Cap. 29 “Te lo insegno io” / “Modelli Volanti” pag. 1152 e 1153.

Foglio **4**

Foto **1**) 10-03-1947 (Napoli) strana foto di Rinaldo (Aldo) Zona con alle spalle il veleggiatore “Squalo”, dalle forme pipistrellesche, forse ispirato da qualche fumetto, che tuttavia si classificò 1°in un raduno G.A.N. di quell'anno.

Foto **2)** 04-04-1948 (Pomigliano) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”, Rinaldo Zona con il primo motomodello con il Movo D2.

Foglio **5**

Foto **3)** 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”, un U-control di Ridenti e l'elastico di Janni.

Foto **4**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N: “Trofeo Vesuvio”, il motomodello P-33 di Gino e Nino Pascale con il Kratmo 10 cc.

Foglio **6**

Foto **5**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”, un motomodello .

Foto **6**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco), G.A.N. “Trofeo Vesuvio”, il bellissimo “Sangue e Arena” di Antonio Canestrelli.

Foglio **7**

Foto **7**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”, il veleggiatore di Eugenio Libertino (Salerno).

Foto **8**) 04-04-1948 (Pomigliano d'arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio” il veleggiatore di Dick Van de Velde (Roma)

Foglio **8**

Foto **9**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”, il veleggiatore di Tesorone (Napoli).

Foto **10**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”, Antonio Podda con il motomodello di Rinaldo Zona.

Foglio **9**

Foto **11**) 01-08-1948 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N., il “Belzebù” di Rinaldo Zona in volo (1°classificato)

Foto **12**) 14-11-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Coppa d'Autunno”, Pausa pranzo: (Pio Canestrelli, Giulio (?), Rinaldo Zona).

Foglio **10**

Foto **13**) 14-11-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. ”Coppa d'Autunno”. I primi tre classificati: veleggiatori, Rinaldo Zona (Belzebù) - motomodelli, Pio Canestrelli - elastico, Enzo Forino.

Foglio **11**

Fig. **D**) “Belzebù” - MODELLISMO (Anno V, Vol II, n°24, Fe bbraio 1949).

Foglio **12**

Foto **14**) 02-01-1949 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Un gruppo di aeromodellisti, nonostante le avverse condizioni meteo, si avvia fiducioso verso il campo di Pomigliano.

Foto **15**) 21-01-1049, (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Al centro e davanti: Antonio Podda ancora vestito da militare e Rinaldo Zona.

Foglio **13**

Foto **16**) 24-04-1949 (Piazza Plebiscito - Napoli) Raduno G.A.N., la riproduzione per volo vincolato dell' MB-308 di Rinaldo Zona.

Foto **17**) 24-04-1949 (Piazza Plebiscito - Napoli) Raduno G.A.N., ancora una foto della riproduzione dell' MB-308.

Foglio **14**

Foto **18**) 15-07-1949, G.A.N..(Piazza Plebiscito - Napoli) Esibizione di Volo Vincolato, il modello di Ridenti.

Foto **19**) 07-08-1949 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XII Concorso Nazionale, Rinaldo Zona con il Belzebù 2°da vernic iare.

Foglio **15**

Fig. **E**) “Belzebù 2°” - L'ALA (Anno VI, n°16, Agosto-Set tembre 1951)

(Trittico riportato anche in “MODELLI VOLANTI D'EPOCA / VOLO LIBERO 1936-1955”, pag. 241, di Ferdinando Galè (La Bancarella Aeronautica, Torino-Milano 2002). Ripubblicato a cura di Rover Mersecchi su ”MODELLISTICA n° 9 (595), Settembre 2009.

Foglio **16**

Foto **20**) 07-08-1949, (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XII Concorso Nazionale. Antonio Canestrelli lancia il “Belzebù 2°”.

Foto **21**) 07-08-1949 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XII Concorso Nazionale. Ancora una foto del “Belzebù 2°”.

Foglio **17**

Foto **22**) 07-08-1949 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XII Concorso Nazionale. Pio Canestrelli con il “Belzebù 2º” di Zona

Foto **23**) 15-09-1949 (Ghedi) “XII Concorso Nazionale. Le squadre di Napoli e Salerno. Da destra: (?), Eugenio Libertino, lo “Sponsor”, Rinaldo Zona, Antonio Canestrelli, (?), Enzo Forino, Antonio Podda.

Foglio **18**

Foto **24**) 14-09-1949 (Ghedi) “XII Concorso Nazionale”. In primo piano il veleggiatore di. Otello Manucelli (Reggio Emilia) e dietro quello di PaoloTorchi (Genova), 3° classificato.

Foto **25**) 14-09-1949 (Ghedi) “XII Concorso Nazionale”. Un veleggiatore della squadra di Trieste (?).

Foglio **19**

Foto **26**) 14-09-1949 (Ghedi) “XII Concorso Nazionale. Il veleggiatore di Martorello (?).

Foto **27**) 14-09-1949 (Ghedi) “XII Concorso Nazionale”. Il veleggiatore di Silvano Macera (Livorno), 1° classificato.

Foglio **20**

Foto **28**) 08-01-1950 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Rinaldo Zona e Mario Chieffi con il “Belzebù” e il il Wakefiekld “AVA” costruito in collaborazione,

Foto **29**) 08-01-1950 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Rinaldo Zona e Mario Chieffi con il Wakefiekld “AVA”

Foglio **21**

Foto **30**) 12-03-1950 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per la III Coppa Tevere. Riccardo Buonomo con il “Belzebù 2º” di Zona (1°Class.).

Foto **31**) 25-03-1950 (Roma-Marcigliana) “III Coppa Tevere”. Riccardo Buonomo e Rinaldo Zona con i loro veleggiatori.

Foglio **22**

Foto **32**) 25-03-50 (Roma-Marcigliana) “III Coppa Tevere”. Un traino del “Belzebù 2º”.

Foto **33**) 25-03-1050 (Roma-Marcigliana) “III Coppa Tevere”. Il “Belzebù 2º” in atterraggio.

Foglio **23**

Foto **34**) 02-06-1950 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Pio Canestrelli con il “Belzebù 2º” di Zona.

Foto **35**) 23-08-1950 (Pomigliano d'Arco), Rinaldo Zona con il “Tuttala”

Foglio **24**

Foto **36**) 23-08-50 (Pomigliano d'Arco), particolare della fusoliera del “Tuttala”

Foto **37**) 23-08-50 (Pomigliano d'Arco), il “Tuttala” pronto per il collaudo.

Foglio **25**

Foto **38**) 24-09-1950 (Pomigliano d'Arco) Zona con l' “Ohlsson” per la prima volta sul campo.

Foto **39**) 24-09-1950 (Pomigliano d'Arco) Dario Capozzi e Rinaldo Zona con l' ”Ohlsson”.

Foglio **26**

Foto **40**) 24-09-1950 (Pomigliano d'arco) L' ”Ohlsson” a terra.

Foto **41**) 24-09-1950 (Pomigliano d'arco) Particolare della fusoliera dell'”Ohlsson”.

Foglio **27**

Fig. **F**) “Ohlsson” - Trittico pubblicato recentemente su MODELLISMO (AnnoXV, n°88, Luglio-Agosto 2007).

Foglio **28**

Foto **42**) 01-10-1950 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIII Concorso Nazionale. L' “Ohlsson” in atterraggio dopo un primo lancio.

Foto **43**) 01-10-1950 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIII Concorso Nazionale. L' ”Ohlsson” in decollo al secondo lancio, lasciato da Riccardo Buonomo.

Foglio **29**

Foto **44**) 01-10-1950 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIII Concorso Nazionale. L' ”Ohlsson” scassato.

Foto **45**) 01-10-1950 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIII Concorso Nazionale. Un traino del “Belzebù 2º” (1° classificato), sulla sinistra Dario Capozzi.

Foglio **30**

Fig. **G**) “Gaianeh” - L'ALA (Anno VII, n°16, Novembre 1951).

(Trittico riportato anche in “MODELLI VOLANTI D'EPOCA / VOLO LIBERO 1936-1955”, pag. 266, di Ferdinando Galè (La Bancarella Aeronautica, Torino-Milano 2002) e ripubblicato su ”MODELLISMO” n°75, Maggio-Giugno 2005.

Foglio **31**

Foto **46**) Primi mesi del 1951 (Pomigliano d'Arco), Dario Capozzi con l'“Ohlsson” riparato.

Foto **47**) Primi mesi del 1951 (Pomigliano d'Arco), Dario Capozzi alle prese con l'avviamento dell' “Ohlsson & Rice - 29”. Lo assistono platonicamente il fratello Paolo a sinistra e Giacomino Rosa Rosa a destra.

Foglio **32**

Foto **48**) 04-03-1951 (Pomigliano d'Arco), G.A.N. Eliminatorie per la IV Coppa Tevere. In basso da sinistra, Antonio Podda, Pio Canestrelli e Antonio Buonocunto; dietro da sinistra, un primo aeromodellista di cui non ricordo il nome, seguono: Francesco Musella, Zona, Antonio Canestrelli, un'altro di cui non ricordo il nome, Tesorone, e infine Torre.

Foto **49**) 17-03-1951 (Roma- Fiumicino). “IV Coppa Tevere”. Si montano i modelli, sullo sfondo la sagoma inconfondibile di Eugenio Libertino col berretto di lana.

Foglio **33**

Foto **50**) 18-03-1951 (Roma-Fiumicinino) “IV Coppa Tevere”. Eugenio Libertino con il suo motomodello.

Foto **51**) 18-03-1951 (Roma-Fiumicinino) “IV Coppa Tevere”. Il Motomodello di Piero Gnesi.

Foglio **34**

Foto **52**) 18-03-1951 (Roma-Fiumicino) “IV Coppa Tevere”. Il motomodello di Gianni Cellini 1°classificato.

Foto **53**) 09-09-1951 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Il motomodello “G-20” di Zona e Capozzi pronto per il collaudo.

Foglio **35**

Foto **54**) 16-09-51 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIV Concorso Nazionale. Il motomodello “G-20” di Zona e Capozzi a terra.

Foto **55**) 16-09-51 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIV Concorso Nazionale. Zona con Il motomodello “G-20”.

Foglio **36**

Foto **56**) 25-10-1951 (Milano-Bresso) “XIV Concorso Nazionale”. Pio Canestrelli impegnato alla punzonatura.

Foto **57**) 25-10-1951 (Milano-Bresso) “XIV Concorso Nazionale”. Ill “Gaianeh” sotto traino lasciato da Antonio Canestrelli.

Foglio **37**

Foto **58**) 27-10-1951 (Milano-Bresso) “XIV Concorso Nazionale”. Un motomodello di Monfalcone (?)

Foto **59** 28-10-1951 (Milano-Linate) “XIV Concorso Nazionale”. L'U-Control a reazione di Marcenaro (Genova).

Foglio **38**

Foto **60**) 21-9-1952 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XV Concorso Nazionale. Il “Gaianeh” 1°Class.

Foto **61**) 28-09-1952 (Pomigliano) Raduno G.A.N. Riparazione dell' acrobatico di Dario Capozzi.

Foglio **39**

Foto **62**) 23-10-1952 (Roma-Fiumicino) XV Concorso Nazionale. Antonio Canestrelli al lancio del veleggiatore “Gaianeh” di Rinaldo Zona.

Foto **63**) 25-10-1952 (Roma-Fiumicino) XV Concorso Nazionale.Si tenta la riparazione del motomodello di Torre.

Foglio **40**

Foto **64**) 06-11-1953 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Ultimo atterraggio tra le pecore del “Tuttala” di Zona.

Foglio **41**

Fig. **H**) Tessera G.A.N. del 1949 e tessera dell' "Aero Club di Napoli del 1950 con l'autorizzazione per entrare nell'aeroporto di Pomigliano d'Arco.

Foglio **42**

Fig. **L**) Attestato di aeromodellista dell' Aero Club d'Italia del 1951.

Foglio **43**

Fig. **M**) Licenza Sportiva (aeromodelli) del 1952 rilasciata dalla F.A.I. (Federazione Aeronautica Internazionale) e dall'Aero Club d'Italia.

Foglio **44**

Fig. **N**) Veleggiatore “Tuttala” di Rinaldo Zona (1950)

Foglio 4**5**

Fig. **P**) Il motomodello “G-20” di Zona e Capozzi (1951)

Foglio 4**6**

Foto **65**) Per concludere una fotografia del 1948. Gaetano Dironza con il suo primo veleggiatore dalle linee eccezionalmente moderne per l'epoca

modo che la parte anteriore venga ad assomigliare alla prua delle vere navi.

Tracciate quindi esattamente nel mezzo dell'asticella una linea sulla quale infiggerete gli alberi delle vele. Le vele potranno essere due, tre, quattro, come preferite: esse sono fatte di carta alquanto resistente, di forma quadrata. Per applicarle agli alberi farete con la punta del temperino in alto e in basso, lasciando tre centimetri di margine, una piccola incisione entro cui farete passare l'albero stesso. Gli alberi sono fatti di bastoncini sottili. Avranno un'estremità appuntita in modo che possa entrare facilmente nello scafo della nave, nel quale praticherete con un trapano, a distanza uguale l'uno dall'altro, tanti fori quante sono le vele che vorrete applicare.

Eccovi le dimensioni per un veliero modello: lunghezza dello scafo 30 cm., larghezza 10 cm., altezza dell'albero 20 cm. La vela sarà un foglio di carta quadrato di 10 cm. per lato.

Date una mano di colore al vostro capolavoro, dopo aver levigato il legno con una raspa e con carta vetrata.

L'OMETTO INSTANCABILE.

Prendete un vecchio turacciolo e segnatelo come vi indica la figura. Fate in basso due fessure diseguali, cioè una più stretta e una più larga. Ritagliate in un cartoncino una testa, a cui disegnerete occhi, naso e bocca con matite colorate, due braccia e due gambe. Introducete una gamba nella fessura più stretta del turacciolo, e l'altra gamba in quella più grande, in modo che attraversandola per il punto segnato sul disegno con un filo di ferro, rimanga immobile. Fissate le due braccia sul busto mediante lo stesso filo di ferro che lascerete sporgere alquanto dai due lati. La testa può venire incollata o inchiodata (Tav. XXI).

Fatto questo, prendete un filo di ferro alquanto forte, lungo circa 50 cm., dategli la forma riportata nella figura, e collocatelo nei due estremi di un rocchetto da cucire vuoto, che avrete scelto alquanto grosso. In ultimo infilate il fantoccio entro i due supporti verticali dell'armatura, in modo che i due piedi appoggino leggermente sul centro del rocchetto. Per farlo muovere basta impugnare il giochetto e trascinarlo, vedrete così le povere gambette del fantoccio muoversi instancabilmente.

L'OCHETTA.

Tagliate in un cartoncino alquanto solido la testa e il collo di un'oca. All'estremità del collo applicate qualche goccia di ceralacca, come se dovesse fare un timbro. Le zampe dovranno essere ritagliate nello stesso cartoncino, per le ali invece userete carta da disegno bianca (Tav. XXI).

Prendete un uovo; svuotatelo asportandone nettamente una fetta dalla parte più grande. Potete usare uno dei gusci avanzati a tavola. Introducete in questo foro il collo dell'oca, che fisserete per mezzo di un sottile filo di refe, applicato nel cartoncino proprio sopra la ceralacca, passato attraverso un forellino praticato nel guscio dell'uovo e fermato con un doppio nodo.

Incollate le ali e le zampe, e fissate l'animale sopra un'asticella o un cartone pesante, munito di quattro ruote, che potete ricavare dal cartone stesso; oppure nel sughero. Fissate una cordicella per poter trascinare il giocattolo, e nel movimento vedrete che l'oca agiterà il collo in tutte le direzioni. Avrete così fatto senza spesa e con poca fatica un balocco fragile, ma divertente per vostro figlio.

MODELLI VOLANTI.

Il modello volante è un aeroplano in scala ridotta, vola perchè è costruito secondo regole di aerodinamica, le stesse adottate nelle costruzioni aeronautiche. Vi sono modelli volanti per velocità, per durata, con motore a elastico, ad aria compressa, a scoppio o veleggiatori.

La prima dote del modello volante è la leggerezza, quindi deve essere costruito con materiali leggerissimi e cioè: alluminio e listelli di legno di pioppo compensato in piccoli spessori. Si usa anche un legno leggerissimo chiamato *balsa*, il cui peso specifico è di 0,120. Il peso di un modello normale può variare dai 5 a 15 grammi di carico per ogni dm.² di superficie dell'ala (p. e. un modello di un metro di apertura d'ali per un metro di lunghezza di fusoliera, non deve pesare più di 350 grammi). L'organo più importante è l'ala, che in virtù della sua sezione appositamente studiata, sostiene il modello in volo. A seconda della sezione o profilo dell'ala e della pianta della medesima, variano le caratteristiche del modello. L'ala deve essere posta in corrispondenza del centro di gravità del modello. Il timone di profondità, e cioè quello orizzontale, serve a mantenere il modello in linea di volo e la sua superficie varia da $^1/_5$ a $^1/_{12}$ della superficie dell'ala a seconda che i timoni sono vicini o lontani dall'ala. La superficie del timone di direzione deve essere metà di quella del timone di profondità.

Il motore del modello, sia esso a elastico, ad aria compressa o a scoppio, è contenuto dalla fusoliera. Il carrello che serve ad attutire gli urti nell'atterraggio è costruito in filo di acciaio armonico.

Istruzioni per la costruzione dei modelli qui illustrati.

Il modello della Tav. XXII è l'espressione più semplice di un modello volante; si comincerà la costruzione dalla parte più importante, cioè l'ala.

Disegnare quindi in grandezza naturale le varie centine che compongono l'ala, secondo il profilo illustrato nel disegno. Incollare, o riportare, i disegni così ottenuti, su impiallacciature di pioppo di 1 mm. di spessore. Dato che le centine sono a coppie, le traforeremo a coppie per mezzo di una seghetta da traforo. Sul disegno della pianta dell'ala, che si sarà riportato in grandezza naturale, si disseranno a mezzo di chiodi o spilli, le centine, osservando le distanze rispettive, introducendo e incollando nei fori delle centine, in corrispondenza al punto dei longheroni, dei tondini di pioppo del diametro di 3 mm. Anche il bordo di attacco sarà costituito da un tondino di pioppo di 3 mm., la parte curva all'estremità si otterrà bagnando a lungo il tondino in acqua e curvandolo su una superficie curva (es. una bottiglia).

Il bordo d'uscita è un listello a sezione triangolare che porta degli incastri, nei quali alloggiano le punte estreme delle centine.

Analogo procedimento si adotterà per la costruzione dei timoni. Le strutture così ottenute verranno ricoperte con una leggera carta velina incollata sui bordi della struttura stessa. Durante l'applicazione della carta si cercherà di tenderla leggermente con le dita in modo uniforme. Asciutta l'incollatura, si inumidirà la carta con acqua, usando un batuffolo di cotone. Questa ultima operazione dovrà essere eseguita tenendo l'ala pressata su di un piano in modo che durante l'asciugamento e la tensione della carta, la struttura non abbia a deformarsi. Per impermeabilizzare la copertura si usi una vernice alla gomma lacca. In questo modello la fusoliera è schematicamente rappresentata da un tubo di impiallacciatura di acero ottenuto avvolgendo attorno ad un tubo di ottone una striscia di impiallacciatura dello spessore di sei decimi. Detta striscia avrà una larghezza uguale alla circonferenza del tubo-anima più dieci mm. che serviranno alla sovrapposizione per l'incollatura. Il tubo porterà agli estremi due tappi in legno torniti, quello anteriore servirà da supporto all'asse dell'elica, mentre il posteriore porterà un gancio e fra questo e il gancio dell'asse dell'elica sarà avvolta una matassa di fili di elastico di sez. uno per tre millimetri.

Il carrello è costruito con fili di acciaio saldato ed è collegato al tubo per mezzo di elastici.

Data la difficoltà della costruzione dell'elica, sarà opportuno acquistarla già fatta presso le ditte specializzate.

Tanto l'ala che i timoni porteranno dei ganciett in filo di acciaio a mezzo dei quali saranno fissati al tubo.

Per il centraggio del modello si usi il metodo seguente: si sospenda il modello, esclusa l'ala, attaccando un filo al tubo, e si sposti il filo affinchè il modello assuma una posizione orizzontale; in questo punto, che è il baricentro del modello, si faccia

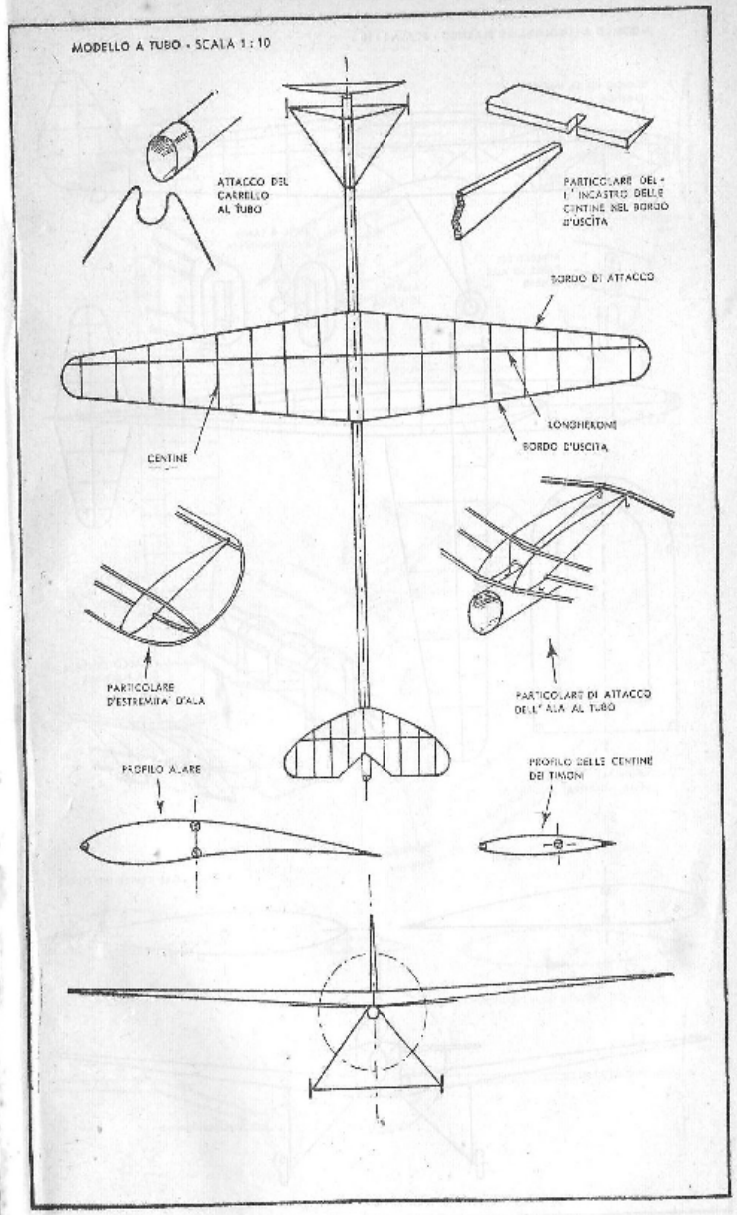


Fig. **A** - "Enciclopedia Pratica Bompiani" Ed. 1938, Vol. II, Cap. 29 "Te l'insegno io", "Modelli Volanti" (pag. 1148 e tav. XII).

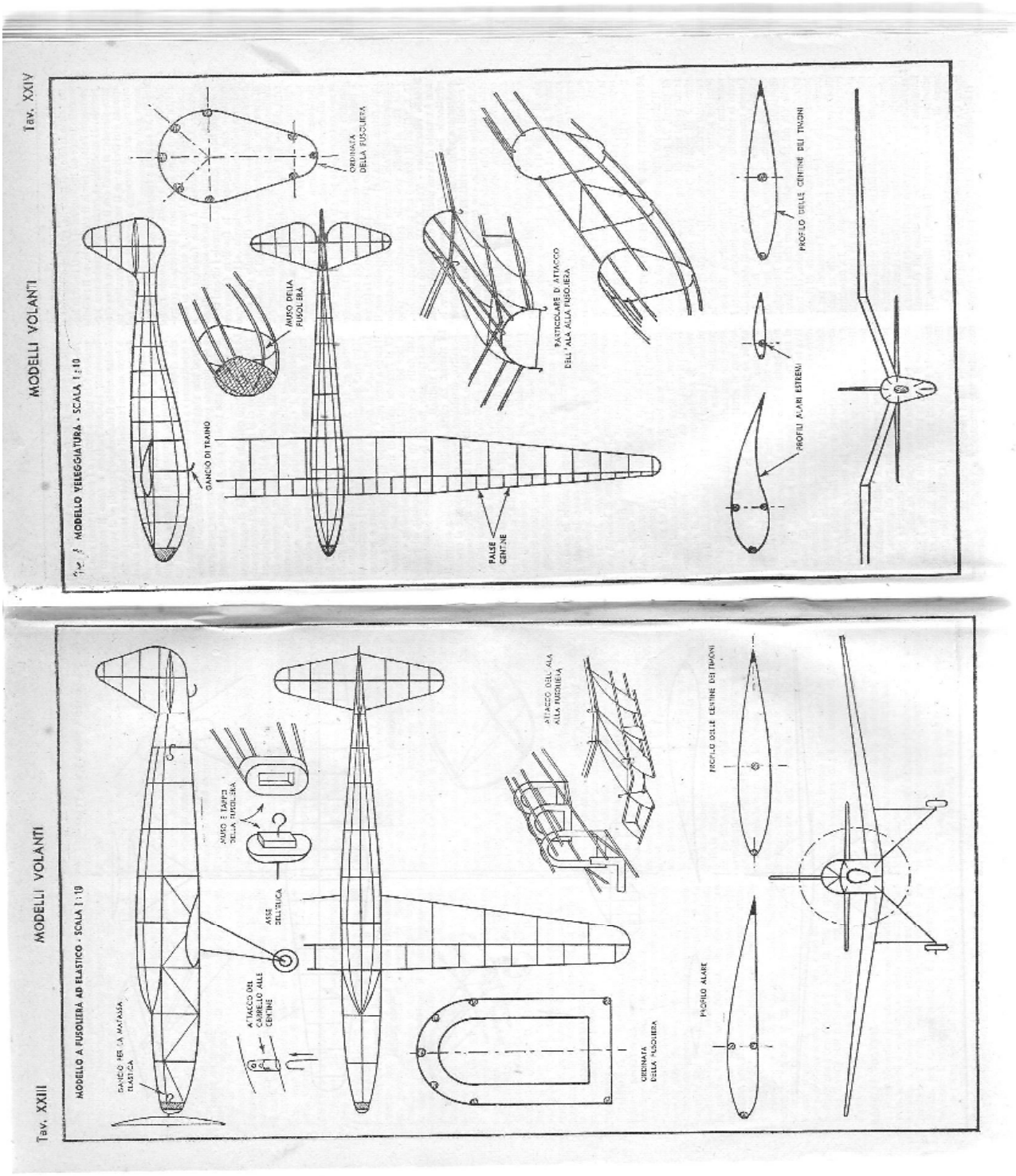


Fig. **B** - “Enciclopedia Pratica Bompiani” Ed. 1938, Vol. II, Cap. 29 “Te l'insegno io”, “Modelli Volanti” (tav. XIII e tav. XIV)**.**

corrispondere il longherone dell'ala; si effettui, così, un primo lancio del modello, ad elica ferma. Se il modello tende ad impennarsi si sposti indietro leggermente l'ala: si faccia il contrario, se il modello picchia. Il modello, se centrato, compirà una leggera planata; si lanci ora il modello, con circa cinquanta giri d'elica: se il modello non mantiene un volo regolare, si corregga ancora il centraggio nel modo suddetto.

Modello ad elastico a fusoliera - Tav. XXIII. Questo modello a fusoliera risulta esteticamente molto simile ad un vero aeroplano; il sistema di costruzione sia dell'ala che dei timoni, è analogo al precedente. Questo modello è una fusoliera vera e propria, che si costruirà nel modo seguente. Dopo aver riportato in grandezza naturale i disegni delle ordinate che compongono la fusoliera (osservare la forma delle ordinate sulla tavola), si traforeranno dette ordinate da compensato di betulla da 2 mm. di spessore, si congiungeranno quindi le ordinate, mediante piombini di pioppo di 3 mm. di diametro, fatti passare nei rispettivi incastri e osservando le distanze, come da disegno. La fusoliera in corrispondenza della parte centrale dell'ala, porta una rientranza della forma del profilo dell'ala, atta ad alloggiare l'ala stessa. Per la copertura vale lo stesso metodo usato per ala e timoni, i quali sono incollati rigidamente con la fusoliera. Il carrello è fissato alla seconda centina dell'ala per mezzo di tubetti di alluminio (vedi particolare) e l'attacco della prima gamba del carrello, corrisponde con il longherone dell'ala. Centrare il modello spostando l'ala fino al limite possibile, poi aggiungere peso (p. e. palitini di piombo) nel muso dell'apparecchio.

Modello veleggiatore - Tav. XXIV. Questo modello non è munito di alcun metodo di propulsione, vola sfruttando le correnti d'aria ascendenti. Per la costruzione valgono le stesse regole adottate per i modelli sopra descritti. Si noti, durante il disegno delle centine dell'ala, che questa è un profilo variabile e cioè l'ala parte dal centro con un profilo concavo ed arriva all'ultima centina con un profilo biconvesso; i vari passaggi dovranno essere quindi graduali, centina per centina.

Dopo aver accuratamente effettuato il centraggio, si lancerà il modello nel modo seguente. Nel gancio fissato nel ventre della fusoliera, in corrispondenza della quinta ordinata, verrà infilato un capo di un filo lungo circa cento metri, l'altro capo sarà tenuto da una persona la quale correndo porterà il modello in volo. Raggiunta la quota voluta la persona rallenterà la corsa fino a fermarsi, di conseguenza, per il proprio peso, il filo scorrerà dal gancio ed il modello sarà libero di librare nell'aria.

AVVERTIMENTI AL FOTOGRAFO DILETTANTE.

Il pittore per dipingere un quadro, può disporre di giorni. Al fotografo invece, sono concessi soltanto pochi secondi. Non c'è possibilità di correggere nè di pentirsi. Perchè non concentrarsi un momento prima, in modo che il risultato di questo semplice scatto sia soddisfacente; osservare che la macchina sia ben ferma, l'inquadratura del soggetto la migliore possibile, l'illuminazione esatta? Questa concentrazione ristretta a pochi secondi disponibili, questa rapida meticolosità, fanno la buona fotografia. Vi sono almeno due specie di dilettanti: coloro che sanno tutto sulla fotografia, molto più dei professionisti, coloro che si affidano principalmente, non all'esperienza tecnica, che non possegono, ma alle capacità meccaniche di riproduzione della macchina e dei suoi accessori, per i quali hanno una fiducia illimitata, anche se male compensata dai fatti e dai risultati. La macchina anche se è buona o eccellente, non dà tutto quello che è necessario per fare una buona fotografia. La fotografia non è soltanto un fatto di ottica meccanica, ma anche un risultato di diversi accorgimenti o cognizioni che ora illustreremo in forma elementare.

L'esposizione. La prima cosa per ottenere una buona fotografia è l'esposizione. Tre sono gli elementi principali da osservare: il *fuoco*, il *diaframma*, il *tempo di posa*.

Il *fuoco* si ottiene con lo « specchio » o col « telemetro », e deve essere assolutamente perfetto.

Il *diaframma* va usato il più possibile se si vuole ottenere una fotografia con delle linee nette o taglienti. Inoltre il *diaframma*, serve per ottenere il *fuoco* in profondità. Se il soggetto che si vuol fotografare è in primo piano, e i secondi piani non interessano, basterà mettere a *fuoco* il soggetto e lasciare tutto il *diaframma* aperto; se si vuol avere a *fuoco* anche i secondi piani, bisogna tanto più diaframmare quanto più lontani sono i secondi piani.

Altra cosa di grande importanza è il *tempo di posa*, che è in proporzione alla chiusura del *diaframma*. A questo proposito il miglior consiglio che si possa dare, è quello di provvedersi di un « esposimetro » a cellula fotoelettrica. Dopo qualche tempo non sbaglierete più un sol tempo di posa, e non dovrete perdere troppo tempo per acquistare in materia una pratica che non sempre può essere perfetta.

Lo sviluppo. Dopo qualche tempo che si eseguiscono fotografie, non ci si accontenta più di lavorare soltanto d'obbiettivo, ma si è il desiderio di sviluppare personalmente negativi e stampare le proprie fotografie. Lo sviluppo è molto semplice, dato che, adoperando l'« esposimetro », le prese saranno tutte giuste come esposizione. Dunque un solo rivelatore servirà allo scopo. Ecco una buona ricetta di rivelatore lento a grana fine: Metolo gr. 2,5; Solfito di sodio anidro gr. 100; Idrochinone gr. 5; Borace gr. 10; Acido borico gr. 10; Acqua fino a 1000 cm.³ Sciogliere uno dopo l'altro i componenti in 800 cm.³ di acqua a 40°; raffreddare e portare il tutto a 1000 cm.³, tempo di sviluppo da 20' a 30'. Ci si fornisca quindi di una scatola per sviluppo a luce bianca del formato dell'apparecchio, e, aiutati dalla descrizione di questa scatola, si potrà così sviluppare, fissare, lavare, e vedere immediatamente i risultati.

La stampa. La carta sensibile si applica contro il negativo, emulsione contro emulsione, e si espone alla luce. Le zone chiare nel negativo diventeranno oscure, nel positivo, le scure diventeranno chiare. Questa impressione, si sviluppa, si fissa e si lava. Le carte si distinguono per la sensibilità e per la gradazione. Per trovare la sensibilità, e quindi la esatta esposizione del negativo, si consiglia di tagliare in strisce un foglio di carta, queste strisce serviranno per fare delle prove, o per non sciupare della carta inutilmente.

Le gradazioni sono diverse secondo le case di produzione e secondo il tipo delle carte. Le quattro gradazioni principali sono: *morbida*, *normale* o *contrasto*, *extra dura* o *extra contrasto*. Mentre la *morbida* è una gamma lunghissima di tonalità che vanno dal bianco al nero, questa gamma sarà sempre più corta nelle altre finchè, nell'*extra dura*, si arriverà ad un passaggio quasi repentino dal bianco al nero. Lo scopo di questa gradazione è di ottenere una buona copia anche da un negativo mediocre. Un negativo duro vedrà attenuati i suoi eccessivi contrasti da una carta *morbida* e viceversa. È assolutamente necessario se si voglion ottenere dei buoni risultati, che la carta sia il più possibile adatta ai negativi: bisogna tener presente che con carta di gradazione non adatta, non solo non si sfrutterà il negativo al massimo, ma anche se questo è ottimo la copia sarà mediocre o pessima. Una volta esposta la carta si sviluppa per due minuti (si troverà la formula di sviluppo nella busta della carta che si adopera), si sciacqua, si tuffa nello stesso fissaggio dei negativi, e poi si lava in acqua corrente per almeno un'ora. Le carte oltre che differenze chimiche hanno anche differenze fisiche, variano, cioè di tonalità: *bianca*, *camoscio*, *avorio*, e hanno diverse superfici: *lisce* (*lucida* o *mat*) e *rugose* con varie grane. La scelta è sempre « ad libitum » del fotografo. Le carte lucide inoltre si possono smaltare, stendendole su di un cristallo (che deve essere perfettamente pulito) bagnato e pressate facendo scorrere un rullo di gomma, in modo da levarne completamente l'acqua. Le copie asciutte e smaltate si staccheranno da sole.

Come si vede, la tecnica della fotografia, è tutta racchiusa in questi pochi elementi. Ma non ci si illuda, poichè essa non è del tutto semplice come può sembrare. Soprattutto bisogna ricordare che per riuscire buoni fotografi, occorre, come in ogni cosa della vita, entusiasmo e volontà.

MANUALETTO DEL VIAGGIATORE

N.B. - *In relazione al D. M. 2061 del 27 dicembre 1942 è temporaneamente sospeso il rilascio dei biglietti delle facilitazioni contrassegnate da asterisco* *

PARTE I

Norme di carattere generale

CENNI SULL'ORGANIZZAZIONE FERROVIARIA.

In Italia occorre distinguere due gruppi di linee ferroviarie: uno prevalente per importanza ed estensione (km. 16.980 (1)) che costituisce la rete principale ed è gestito direttamente dallo Stato (Ferrovie dello Stato); altro molto più ridotto (km. 5.970 circa), suddiviso fra molte amministrazioni private (2) le quali gestiscono le linee per effetto di concessione e sotto la sorveglianza dello Stato. L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato fa parte del Ministero delle Comunicazioni, da cui dipendono anche: l'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi (i telefoni sono in concessione privata sotto sorveglianza statale); l'Ispettorato Generale delle ferrovie, tranvie ed automobili (che provvede fra l'altro alla concessione e sorveglianza delle ferrovie) e la Direzione Generale della Marina Mercantile. All'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato presiede il Ministro Segretario di Stato per le Comunicazioni, assistito da un Consiglio di Amministrazione, e coadiuvato da un Direttore Generale (grado 3° della gerarchia statale) al quale ultimo è affidata la dirigenza tecnica ed amministrativa dell'Azienda ferroviaria. Il Consiglio di Amministrazione è presieduto dallo stesso Ministro Segretario di Stato per le Comunicazioni (ed in sua assenza od impedimento dal Sotto-segretario alle Comunicazioni) e ne fanno parte, oltrechè il Ministro e il Direttore Generale, 19 Consiglieri dei quali due funzionari scelti nel personale stesso delle Ferrovie dello Stato, tre funzionari dello Stato (uno del Ministero delle Finanze, uno del Ministero dei Lavori Pubblici, uno dell'Avvocatura Generale dello Stato) e di quattro altre persone scelte fra cittadini non funzionari che abbiano dato prova di capacità tecnica ed organizzativa. Inoltre è aggregato al Consiglio, senza voto, un ufficiale superiore del Regio Esercito in attività di servizio. L'Amministrazione delle FF. SS. è ripartita al centro in 7 grandi servizi: Movimento, Commerciale e Traffico, Materiale e Trazione, Lavori e Costruzioni, Personale e Affari Generali, Ragioneria, Approvvigionamenti; i primi quattro sono considerati servizi dell'esercizio. Vi sono inoltre quattro uffici speciali centrali: Sanitario, Istituto Sperimentale, Dopolavoro ferroviario, Mobilitazione. A ciascun servizio propriamente detto è preposto un Capo Servizio Principale (grado 4° della gerarchia statale), coadiuvato da uno o più Capi Servizi aggiunti. Alla periferia l'Amministrazione è suddivisa in 13 grandi compartimenti (corrispondenti per la loro circoscrizione grosso modo alle singole regioni italiane, ossia: Piemonte, Lombardia, Veneto, ecc.) ed una delegazione (è un compartimento più ridotto) per la Sardegna. A ciascun compartimento è preposto un Capo Compartimento (grado 4° della gerarchia statale). Egli ha alla diretta dipendenza l'Ufficio Personale Compartimentale e fa opera di sovraintendenza e di collegamento sui diversi uffici compartimentali: Sezione Movimento, Sezione Commerciale e del Traffico, Sezione Materiale e Trazione, Sezione Lavori (a ciascuna sezione è preposto un funzionario di grado 5° o 6° della gerarchia statale (1)), Ispettorato Sanitario. In molte località sede di compartimento trovasi un Ufficio Ispettivo di Ragioneria e una Cassa Compartimentale alla quale vengono versati gli introiti di stazione; inoltre vi sono in varie località Officine per locomotive ed Officine per veicoli. Esistono poi, dipendendo dal Servizio Commerciale e del Traffico, per il riscontro delle tassazioni: a Firenze un Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli e un Ufficio Controllo Merci per il servizio cumulativo italiano; a Torino un Ufficio Controllo Merci interno ed internazionale. All'estero le Ferrovie italiane dello Stato hanno speciali rappresentanze. Per gli affari commerciali: agenzie a Berna, Vienna, Budapest, Praga ecc.; per gli approvvigionamenti: agenzie ed uffici a Essen, Gotesbalen, Rotterdam, ecc.

La separazione del Servizio Commerciale e del Traffico dal Servizio Movimento, tanto al centro quanto nei compartimenti, è stata operata da epoca relativamente recente, per ragioni di carattere contingente ed allo scopo di trattare con maggior cura e con mezzi più rapidi gli affari commerciali nel periodo di crisi che attraversano le ferrovie per fatto specialmente della concorrenza di altri mezzi di trasporto.

UFFICI FERROVIARI CHE MAGGIORMENTE INTERESSANO IL PUBBLICO.

E' precisamente con gli Uffici del Servizio Commerciale (Sede Centrale a Roma e Sezioni periferiche in ciascuna regione) che il pubblico in genere, il viaggiatore in particolare, hanno maggiormente motivo ed occasione di avere contatto per le questioni concernenti i trasporti (vertenze, regolarizzazioni, reclami, organizzazione di viaggi e simili) quando questi rapporti eccedano i limiti di competenza delle stazioni. Con il Servizio Movimento e le relative Sezioni periferiche deve tuttavia l'utente pur prendere accorgi per ciò che riguarda l'esecuzione tecnica del trasporto. In questi ultimi anni le competenze per i rapporti con il pubblico dei funzionari preposti alle stazioni sono state notevolmente aumentate. Nelle piccole stazioni il *Capo Stazione* cumula tanto la parte commerciale quanto quella tecnica del movimento. In quelle grandi le funzioni sono specializzate e ripartite: i *Capi stazione* di massima si occupano soltanto del movimento dei treni, mentre tutta la parte commerciale e di traffico è affidata invece ai *Capi-gestione*. Vi può essere un Capo gestione (coadiuvato da uno o più aggiunti) dirigente la biglietteria, altro dirigente l'Ufficio grande velocità, altro dirigente quello della piccola velocità e così via.

Il pubblico deve trattare più direttamente con i capi gestione per le informazioni, le pratiche e le amorevolezze riguardanti il traffico. Tengasi peraltro presente che anche nelle grandi stazioni dove l'importanza del traffico ha indotto ad una suddivisione di lavoro adibendo impiegati particolarmente specializzati per il traffico, cioè i Capi-gestione, questi tuttavia rimangono, come tutti gli altri impiegati di stazione, sotto la sovraintendenza del Capo stazione titolare. Il Capo stazione titolare (o l'impiegato da lui delegato) ha alcune facoltà discrezionali concesseglì dai regolamenti per definire le vertenze più correnti, liquidare indennizzi, provvedere a regolarizzazioni, rendere validi i biglietti per altri treni, attestare la mancata o parziale utilizzazione dei biglietti, definire

(1) Di cui 4.859 elettrificati.

(2) Ad esempio: Ferrovie Nord-Milano (km. 248), Ferrovia Centrale Umbra (km. 113), Ferrovia Roma-Nord (km. 105), Ferrovie del Sud-Est (km. 488), Ferrovia Sangritana (km. 159), Ferrovie Vicinali (km. 107), Ferrovie Calabro-Lucane (km. 741), Strade Ferrate Sarde (km. 159), Ferrovie Complementari Sarde (km. 686), Ferrovie Meridionali Sardo (km. 113) ecc.

(1) Ogni Sezione ha poi alla sua dipendenza più reparti, a capo di ciascuno dei quali trovasi in genere un Ispettore, per la sorveglianza di un determinato gruppo di linee.

Fig. **C** - "Enciclopedia Pratica Bompiani" Ed. 1938, Vol. II, Cap. 29 "Te l'insegno io", "Modelli Volanti" (pag. 1152 e 1153).

Foto **1**) 10-03-1947 (Napoli). Strana foto di Rinaldo (Aldo) Zona con alle spalle il veleggiatore “Squalo”, di forme di pipistrellesche, forse ispirato da qualche fumetto, che tuttavia si classificò 1°in un raduno G.A.N. di quell'anno.

Foto **2)** 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”. Rinaldo Zona con il primo motomodello con il Movo D2.

Foto **3**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”. L'U-control di Ridenti e l'elastico di Janni.

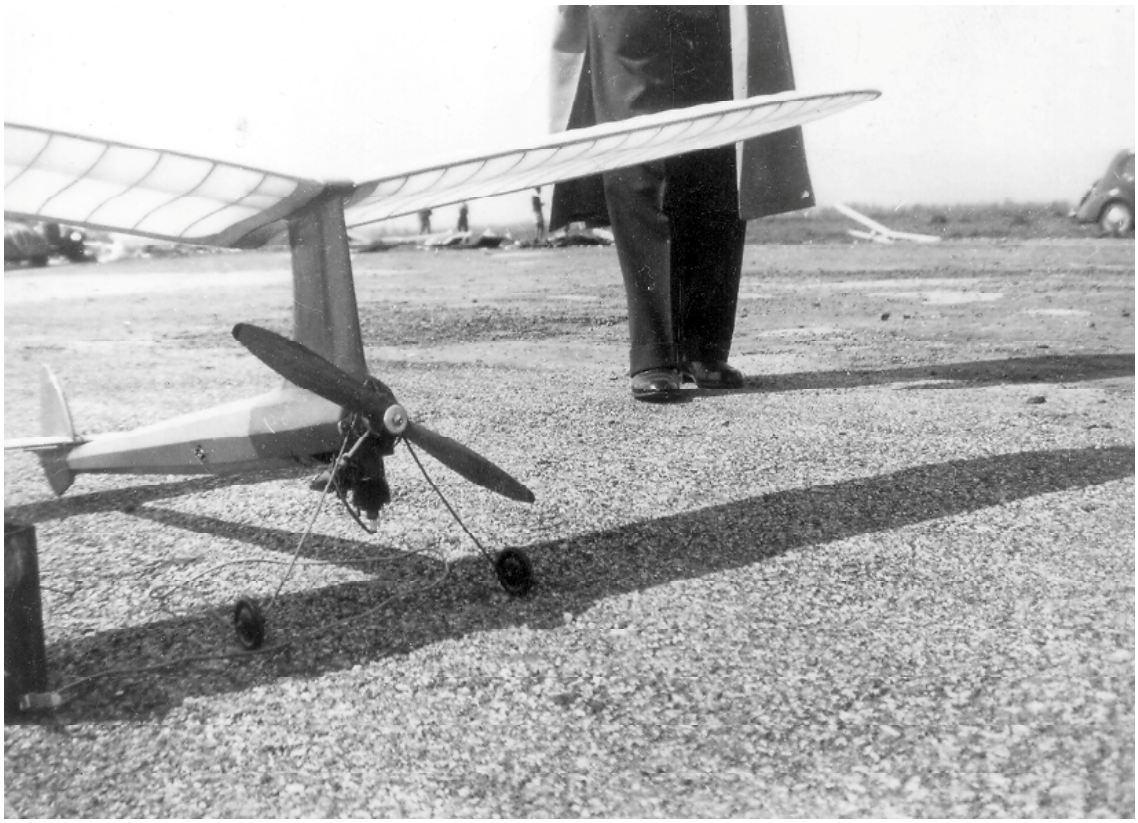


Foto **4**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”. Il motomodello P-33 di Gino e Nino Pascale con il Kratmo 10 cc.

Foto **5**) 04-04-1948, (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”. Un motomodello.

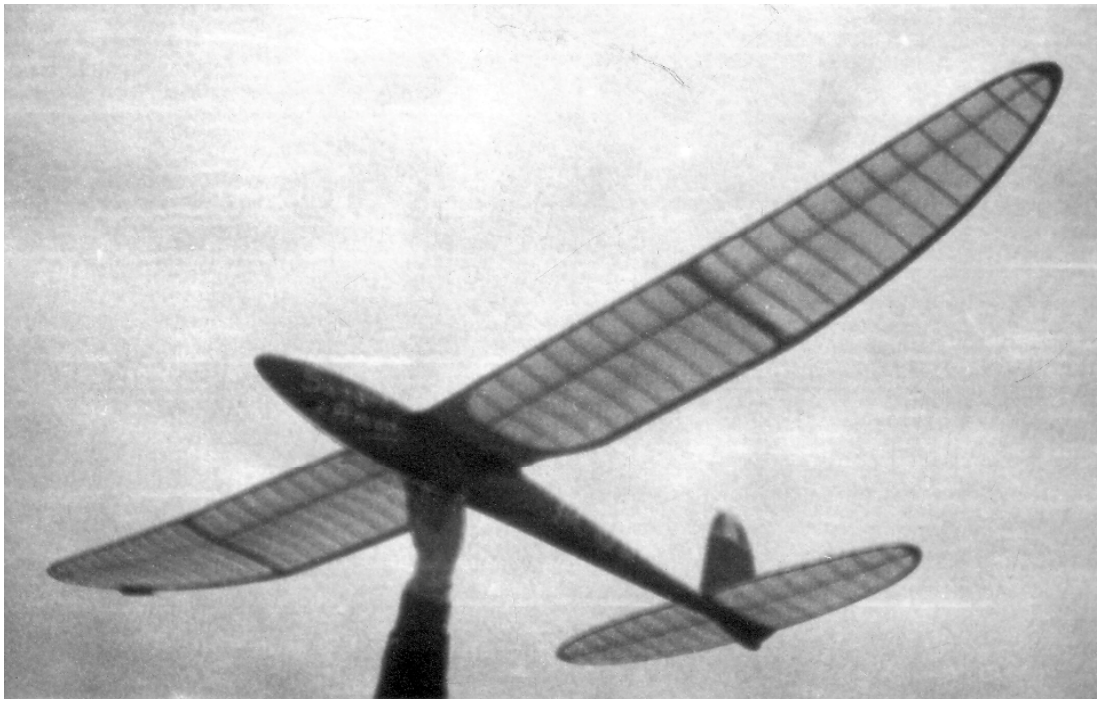


Foto **6)** 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”. Il bellissimo “Sangue e Arena” di Antonio Canestrelli.

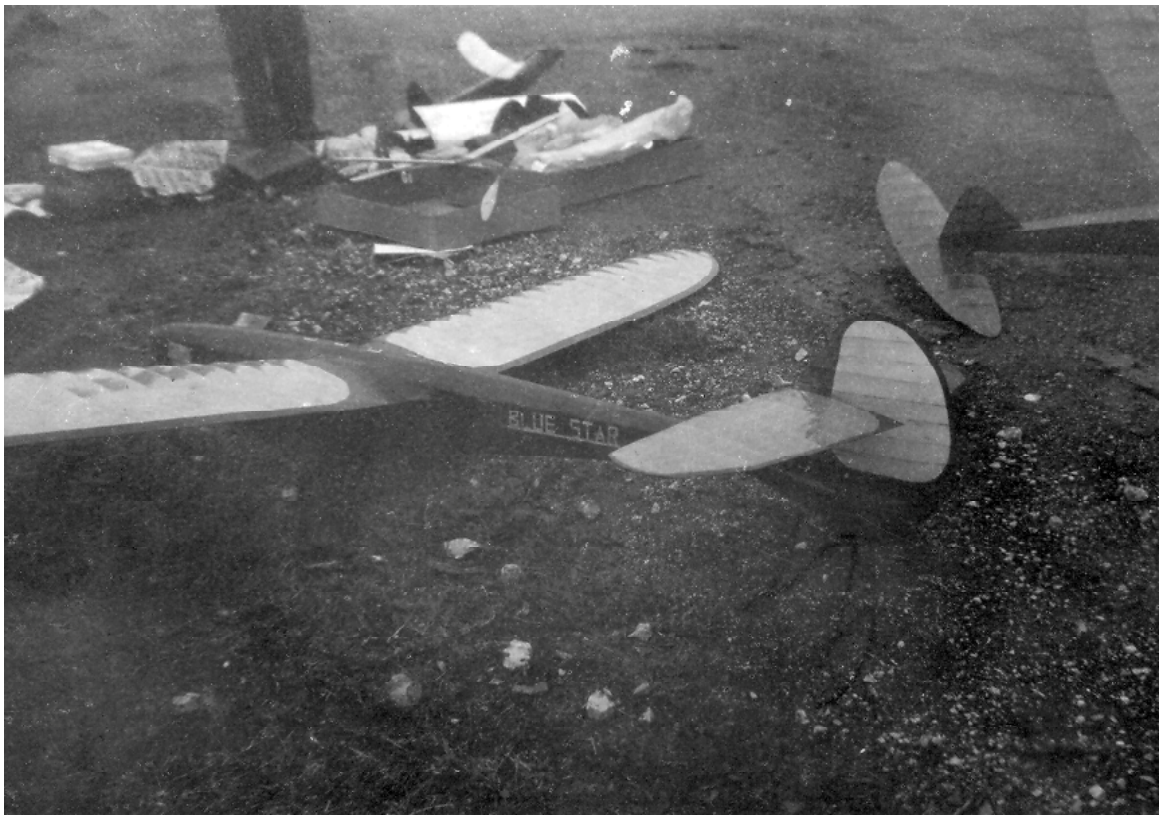


Foto **7**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”. Il veleggiatore di Eugenio Libertino (Salerno).

Foto **8**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”. Il veleggiatore di Dick Van de Velde (Roma)

Foto **9**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”. Il veleggiatore di Tesorone (Napoli).

Foto **10**) 04-04-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Trofeo Vesuvio”. Antonio Podda con il motomodello di Rinaldo Zona.

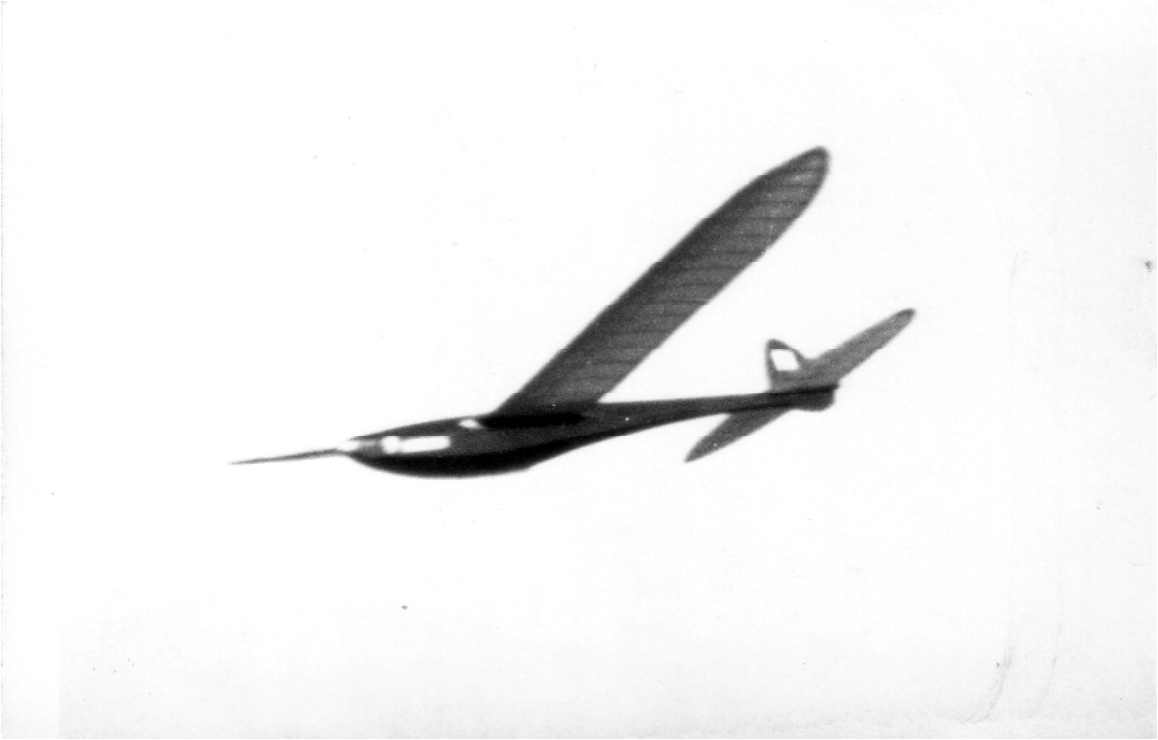


Foto **11**) 12-07-1948 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Il Belzebù di Rinaldo Zona in volo.

Foto **12**) 14-11-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. “Coppa d'Autunno”. Pausa pranzo (Pio Canestrelli, Giulio (?), Rinaldo Zona).

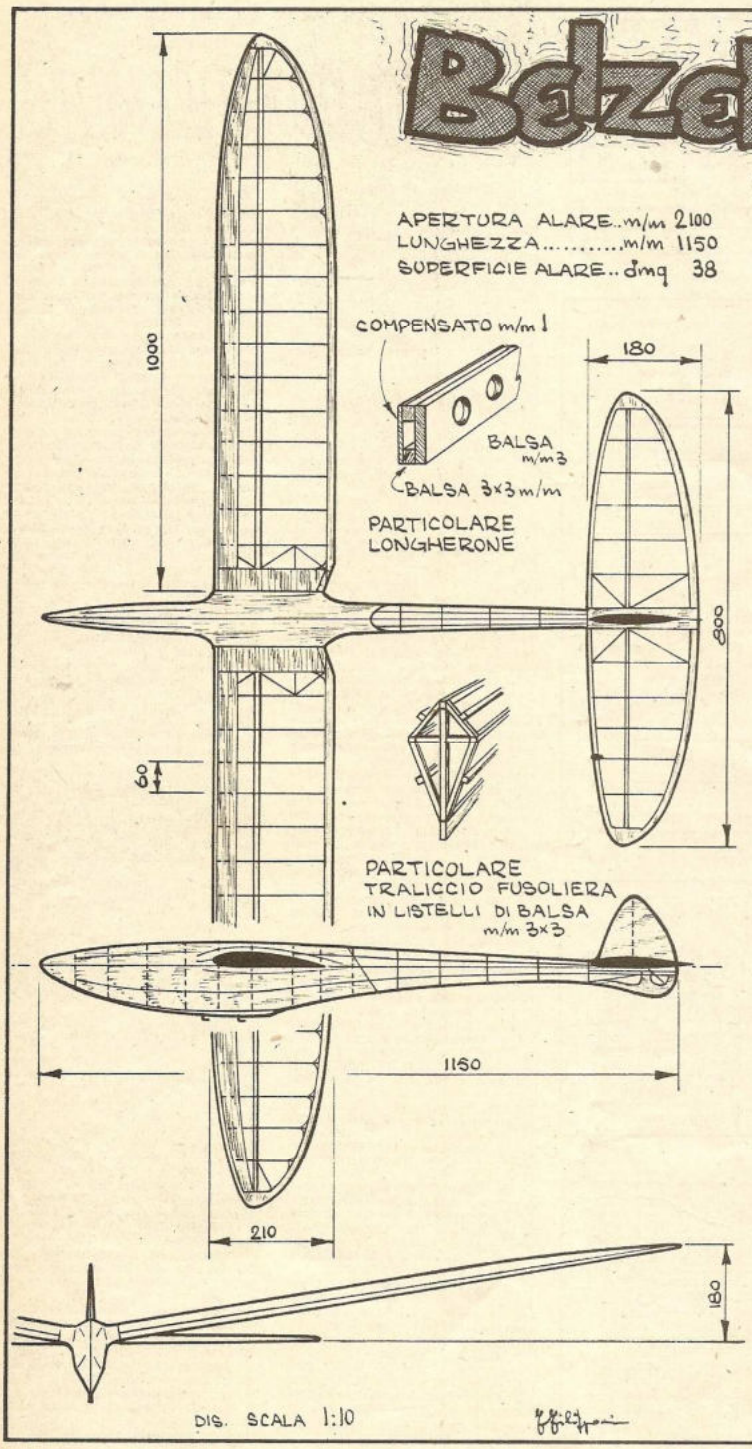
Foto **13**) 14-11-1948 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. ”Coppa d'Autunno”. I primi tre classificati: veleggiatori, Rinaldo Zona (Belzebù) - motomodelli, Pio Canestrelli - elastico, Enzo Forino .

Belzebù

DI A. ZONA

APERTURA ALARE..m/m 2100
LUNGHEZZA.....m/m 1150
SUPERFICIE ALARE..dmq 38

CARICO ALARE g.15 PER dmq
PESO.....gr. 580
PROFILO ALA EIFFEL 400
PROFILO IMPEN. EIFFEL 338



Il modello che presentiamo è il vincitore di diverse gare Napoletane, e con tempi sempre veramente buoni; la sua costruzione non presenta particolari difficoltà, e quindi la consigliamo a quanti volessero realizzare un buon modello da gara, con poca spesa e certezza di riuscita.

Questo modello, ha vinto una gara il 1. agosto col tempo di 3' e 46", si è piazzato secondo ad una altra svolasi il 12 settembre, primo infine a quella del 14 novembre col tempo non comune di 17,4".

La fusoliera è a traliccio in croce formato da listelli di balsa 3x3. Sulla fiancata verticale vanno piazzati i listelli orizzontali, quindi i traversini; su questi ultimi poi si pongono altri quattro listelli (uno per lato) a completare la sezione poligonale. La parte anteriore della fusoliera, fino alla ordinaja subito posteriore all'attacco alare, va ricoperta e rinforzata con tavolette di balsa, dello spessore di mm. 1. Due ordinate in compensato stanno invece a formare i raccordi che vanno purè coperti in balsa.

L'ala è costruita pressochè interamente in balsa, con bordo di entrata formato da un listello 4x4 messo di spigolo e copertura del primo tratto, superiore ed inferiore, con tavoletta di balsa da mm. 0,5, larghezza circa 5 cm. Anche il bordo di uscita è in balsa, ed ha una sezione di mm. 3x15. Il longherone è a cassetta, formato da due listelli di balsa da mm. 3x3, da una soletta di balsa da mm. 3 e da un'altra, per un certo tratto, in compensato da mm. 1. Profilo alare l'Eifel 400.

I piani di coda, a pianta ellittica, non presentano nulla di particolare; bordo d'uscita un 3x12 triangolare, lamellato ove necessario, bordo d'attacco un 3x3 messo di spigolo. Centine, come al solito, in balsa da mm. 1, corda massima mm. 180, profilo un biconvesso Eiffel 338. Piano verticale con copertura integrale in balsa.

La ricopertura delle ali e dei piani di coda è in carta MOVO gialla, verniciata con tre mani di nitro trasparente. Per la fusoliera carta «Superavio» 30, con verniciatura in bleu.

Il centraggio non presenterà alcuna difficoltà, soprattutto se le incidenze saranno state messe con la massima accuratezza: 2 gradi positivi all'ala, zero ai piani di coda. Attenzione al peso, che non deve essere inferiore ai 500 grammi; d'altra parte non è conveniente allontanarsi molto da questo limite, minimo concesso dai regolamenti.

Buon lavoro!

FIG. **D** - "Belzebù" - MODELLISMO (Anno V, Vol. II, n°24, Feb braio 1949)

Foto **14**) 02-01-1949 (Pomigliano D'Arco) Raduno G.A.N. Un gruppo di aeromodellisti, nonostante le avverse condizioni meteo, si avvia fiducioso verso il campo di Pomigliano.

Foto **15**) 21-01-1049 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Al centro e davanti, Antonio Podda ancora vestito da militare e Rinaldo Zona.

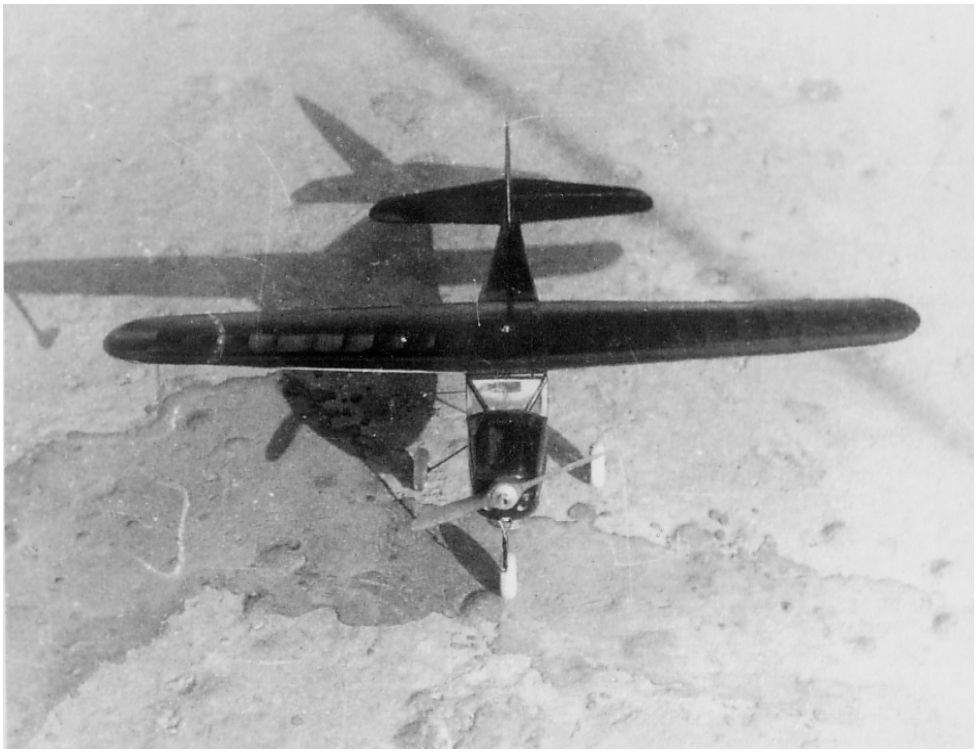


Foto **16**) 24-04-1949 (Napoli-Piazza Plebiscito) Raduno G.A.N.
La riproduzione per volo vincolato dell'MB-308 di Rinaldo Zona

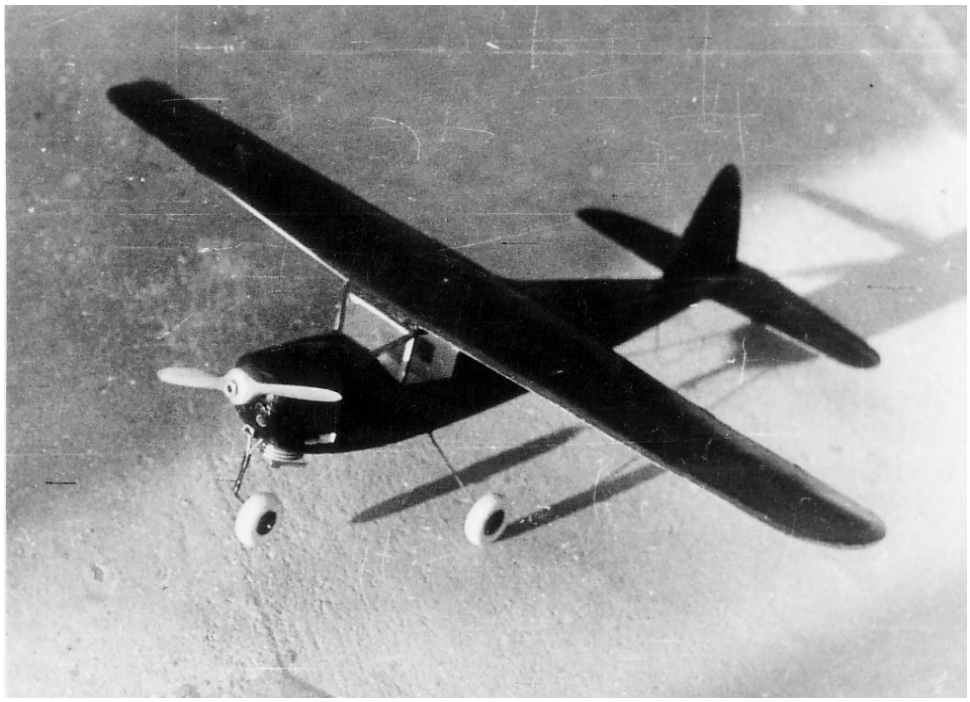


Foto **17**) 24-04-1949 (Napoli-Piazza Plebiscito) Raduno G.A.N.
Ancora una foto della riproduzione dell'MB-308.

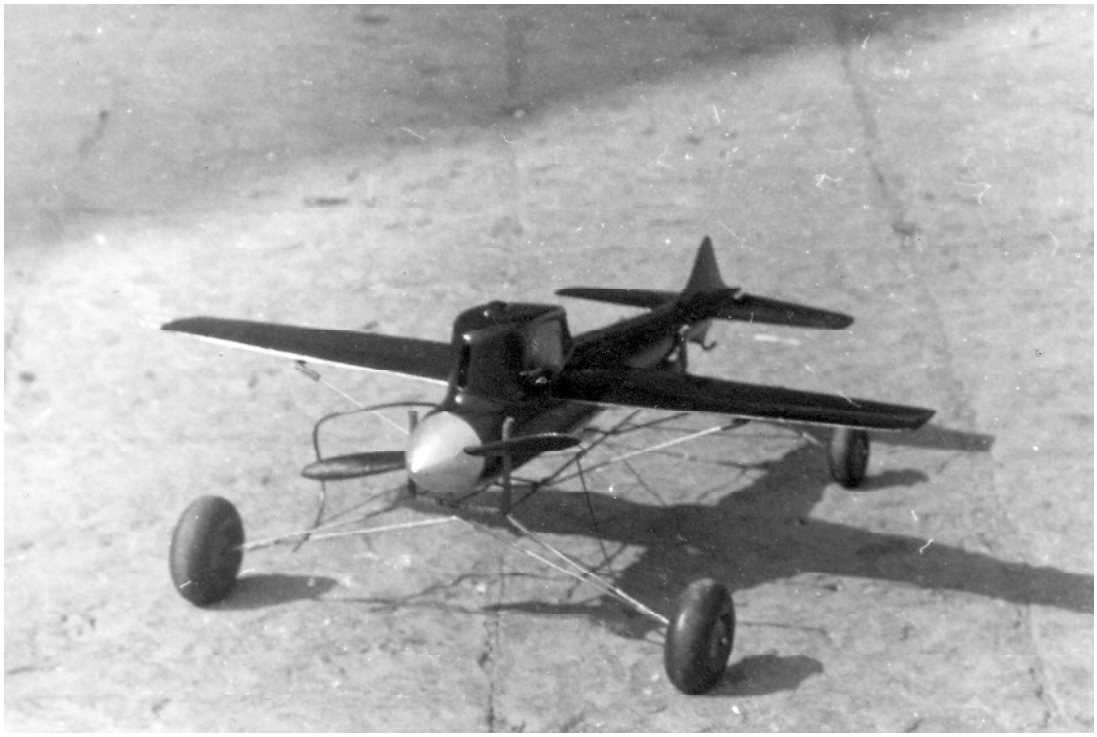


Foto **18**) 15-07-1949, G.A.N..(Piazza Plebiscito - Napoli) Esibizione di Volo Vincolato, il modello di Ninetto Ridenti.

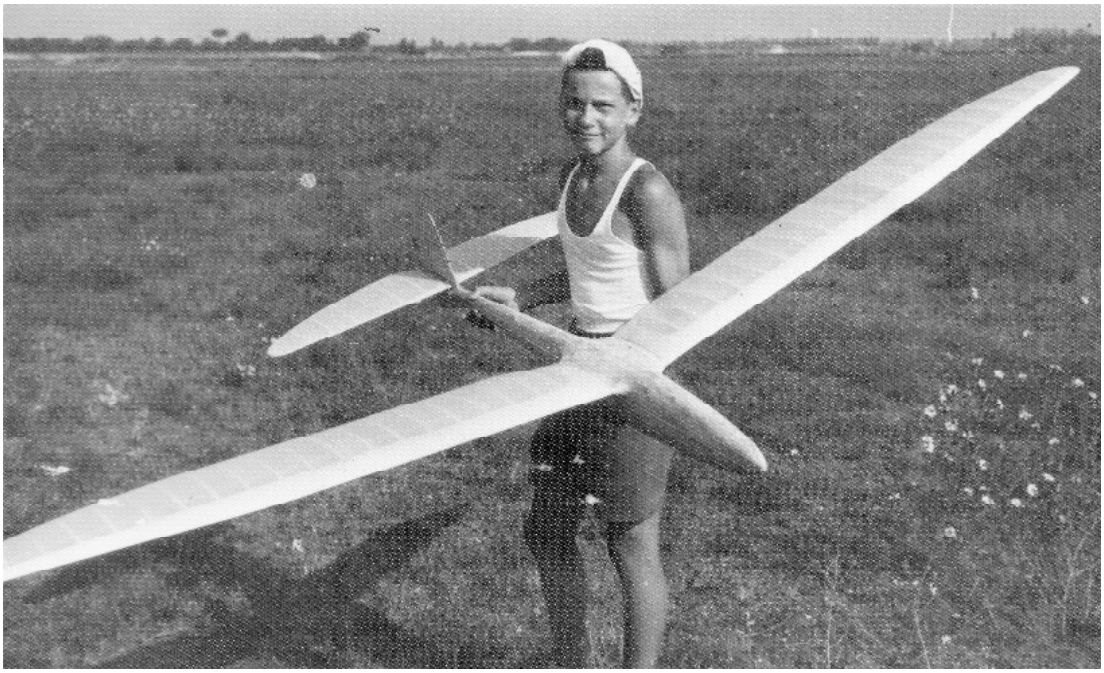


Foto**19**) 07-08-1949 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XII Concorso Nazionale. Rinaldo Zona con il Belzebù 2°da vernic iare.

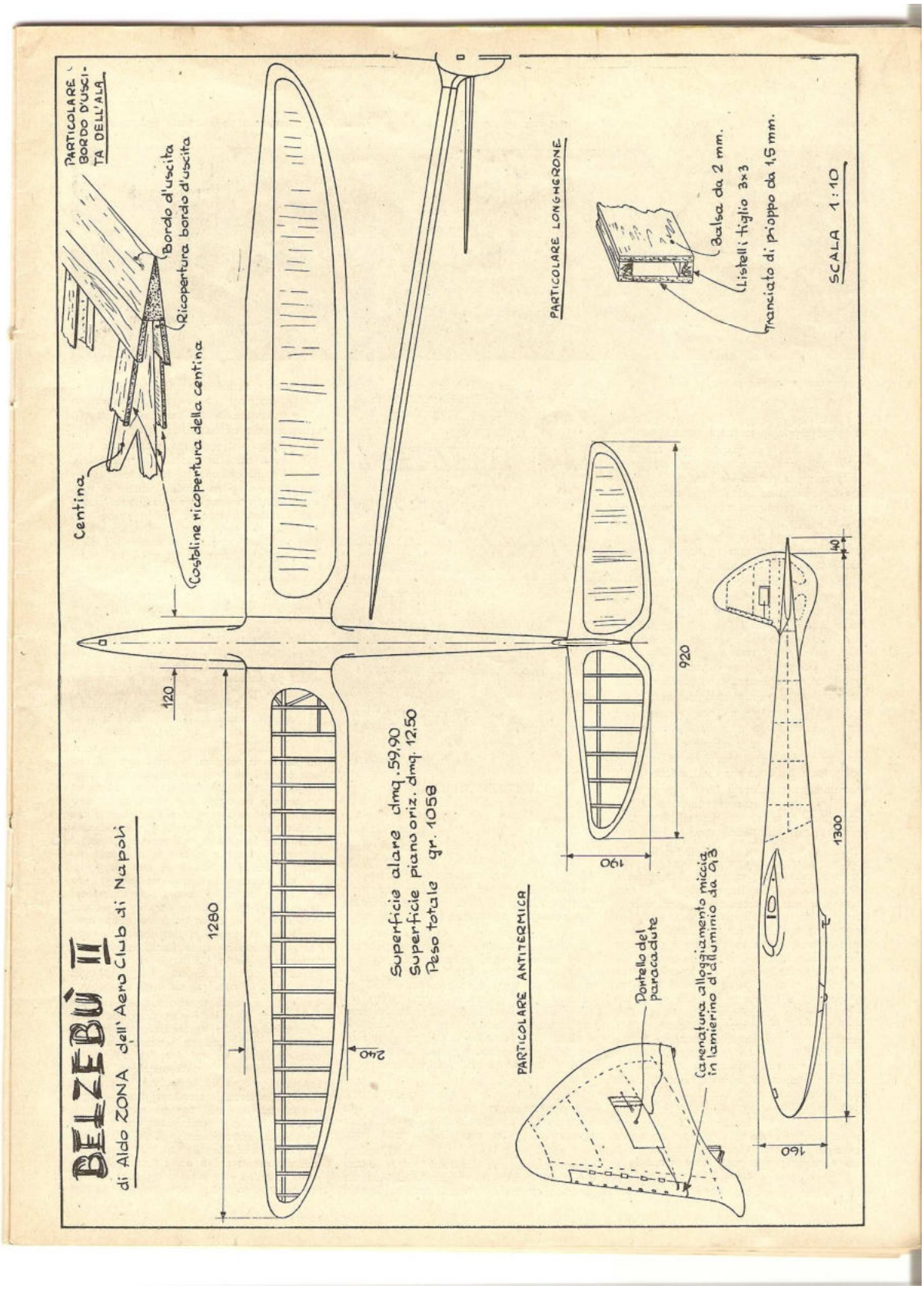


Fig. **E** - “Belzebù 2°” - L'ALA (Anno VI, n°16, Agosto-Se ttembre 1951)

Foto **20**) 07-08-1949, (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XII Concorso Nazionale. Antonio Canestrelli lancia il Belzebù 2°.

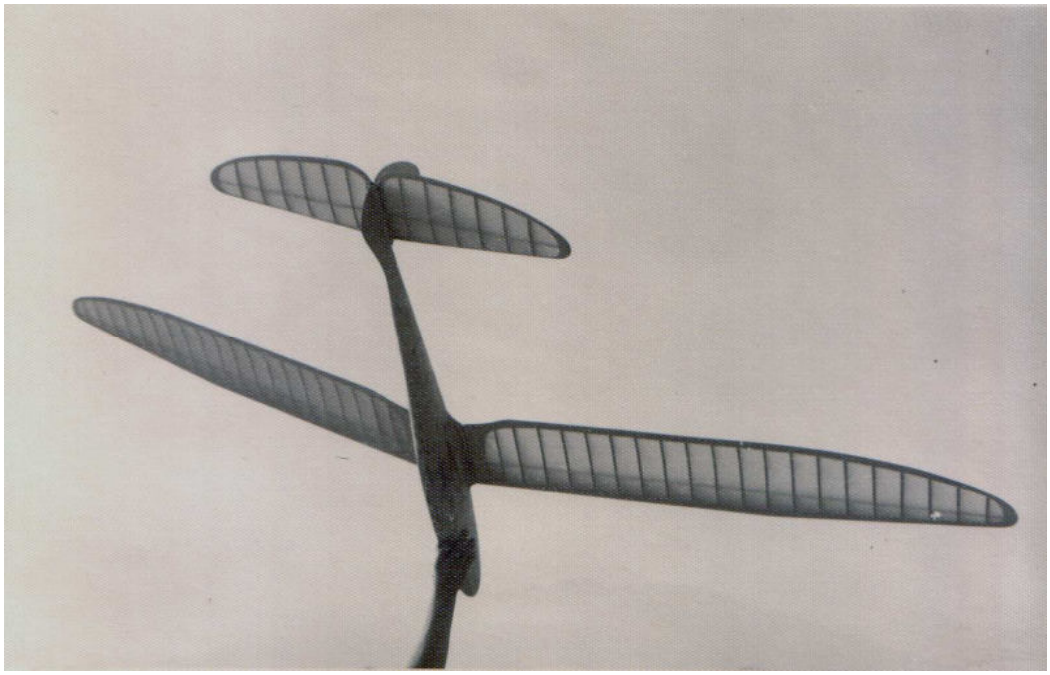


Foto **21**) 07-08-1949 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XII Concorso Nazionale. Ancora una foto del Belzebù 2°.

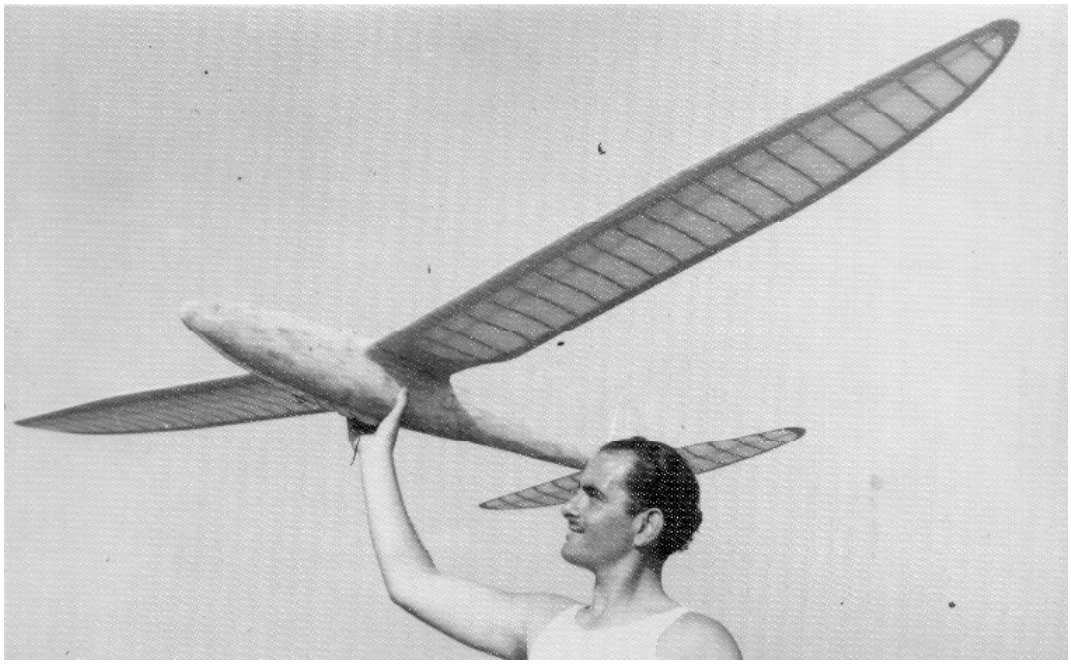


Foto **22**) 07-08-1949 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie Concorso Nazionale. Pio Canestrelli con il Belzebù 2°di Zona.

Foto **23**) 15-09-1949 (Ghedi) “XII Concorso Nazionale”. Le squadre di Napoli e Salerno. Da destra: (?), Eugenio Libertino, lo “Sponsor”, Rinaldo Zona, Antonio Canestrelli, (?), Enzo Forino, Antonio Podda.

Foto **24**) 14-09-1949 (Ghedi) “XII Concorso Nazionale”. In primo piano il veleggiatore di. Otello Manucelli (Reggio Emilia) e dietro quello di PaoloTorchi (Genova), 3°classificato.

Foto **25**) 14-09-1949 (Ghedi) “XII Concorso Nazionale”. Un veleggiatore della squadra di Trieste (?)

Foto **26**)14-09-1949 (Ghedi) “XII Concorso Nazionale”. Il veleggiatore di Martorello (?)

Foto **27**)14-09-1949 (Ghedi) “XII Concorso Nazionale”. Il veleggiatore di Silvano Macera (Livorno), 1°classificato.

Foto **28**) 08-01-1950 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Rinaldo Zona e Mario Chieffi con il “Belzebù” e il il Wakefiekld “AVA” costruito in collaborazione,

Foto **29**) 08-01-1950 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Rinaldo Zona e Mario Chieffi con il Wakefiekld “AVA” .

Foto **30**) 12-03-1950, (Pomigliano d'Arco), G.A.N. Eliminatorie per la III Coppa Tevere. Riccardo Buonomo con il “Belzebù 2º” di Zona (1ºClass.)

Foto **31)** 25-03-1950 (Roma- Marcigliana) “ III Coppa Tevere”. Riccardo Buonomo e Rinaldo Zona con i loro veleggiatori.

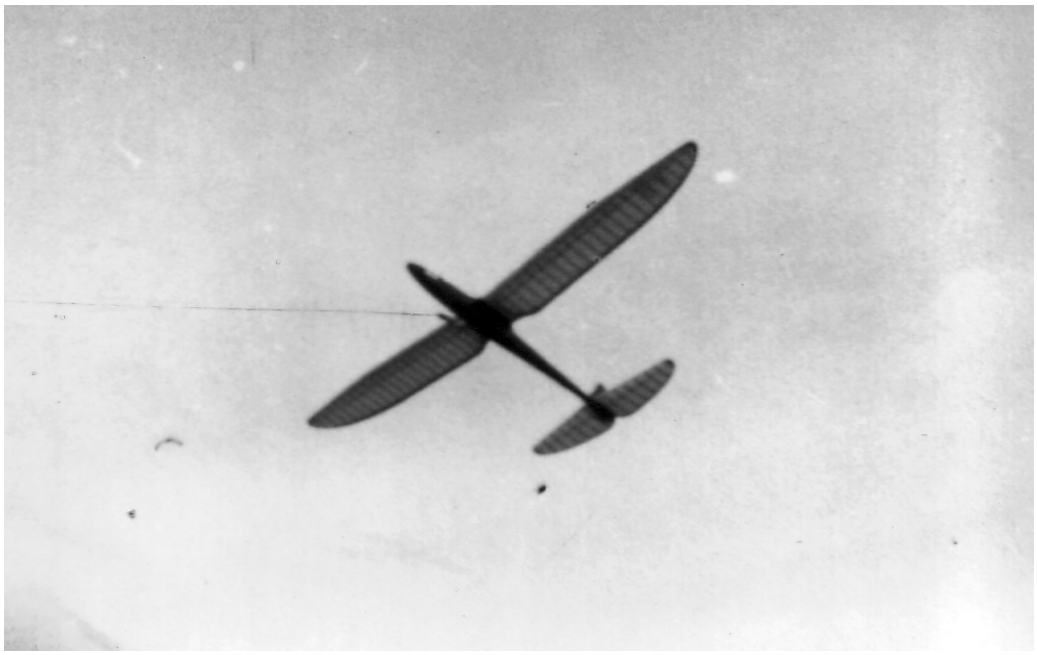


Foto **32**) 25-03-50 (Roma-Marcigliana) “III Coppa Tevere”.
Un traino del “Belzebù 2º”.

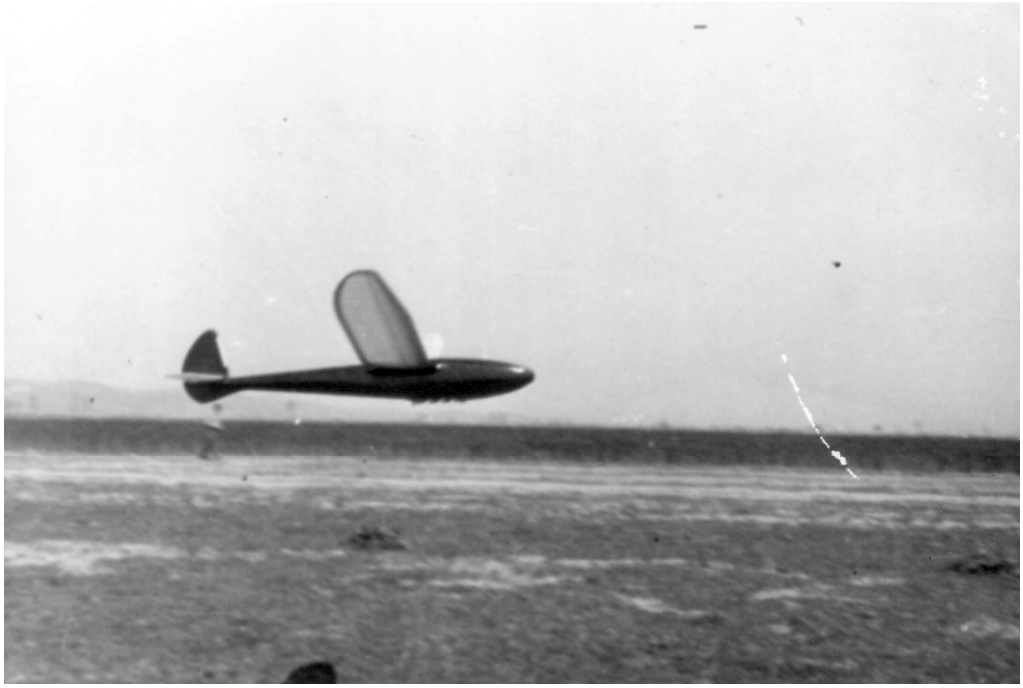


Foto **33)** 25-03-1050 (Roma-Marcigliana) “III Coppa Tevere”.
Il “Belzebù 2º‘ in atterraggio.

Foto **34**) 02-06-1950 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Pio Canestrelli con il “Belzebù 2º” di Zona.

Foto **35**) 23-08-50 (Pomigliano d'Arco), Rinaldo Zona con il “Tuttala”

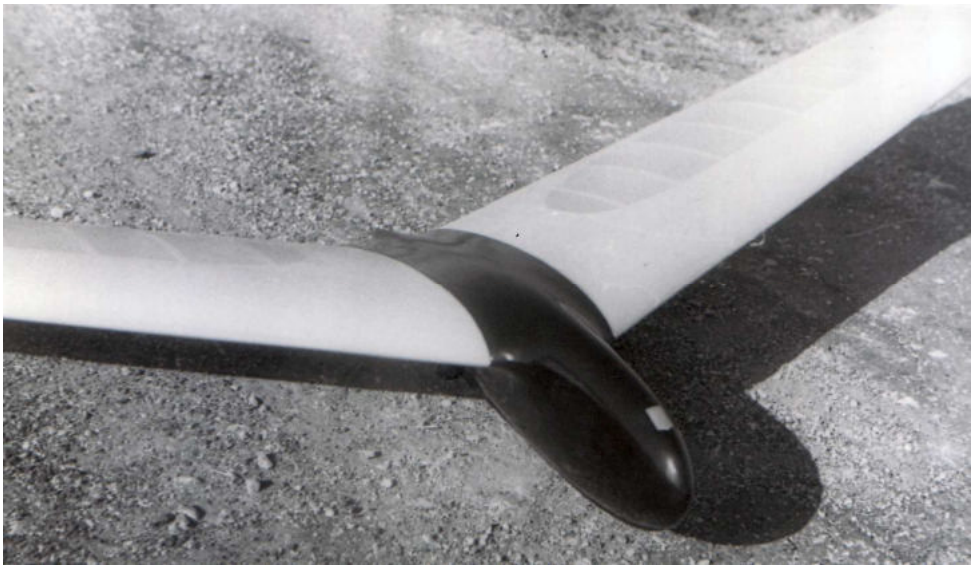


Foto **36**) 23-08-50 (Pomigliano d'Arco). Particolare della fusoliera del “Tuttala”.

Foto **37**) 23-08-50 (Pomigliano d'Arco). Il “Tuttala” pronto per il collaudo.

Foto **38**) 24-09-1950 (Pomigliano d'Arco). Zona con l' ”Ohlsson” per la prima volta sul campo.

Foto **39**) 24-09-1950 (Pomigliano d'Arco). Dario Capozzi e Rinaldo Zona con l' ”Ohlsson”.

Foto **40**) 24-09-1950 (Pomigliano d'Arco). L' ”Ohlsson” a terra.

Foto **41**) 24-09-1950 (Pomigliano d'Arco). Particolare della fusoliera dell' ”Ohlsson”.

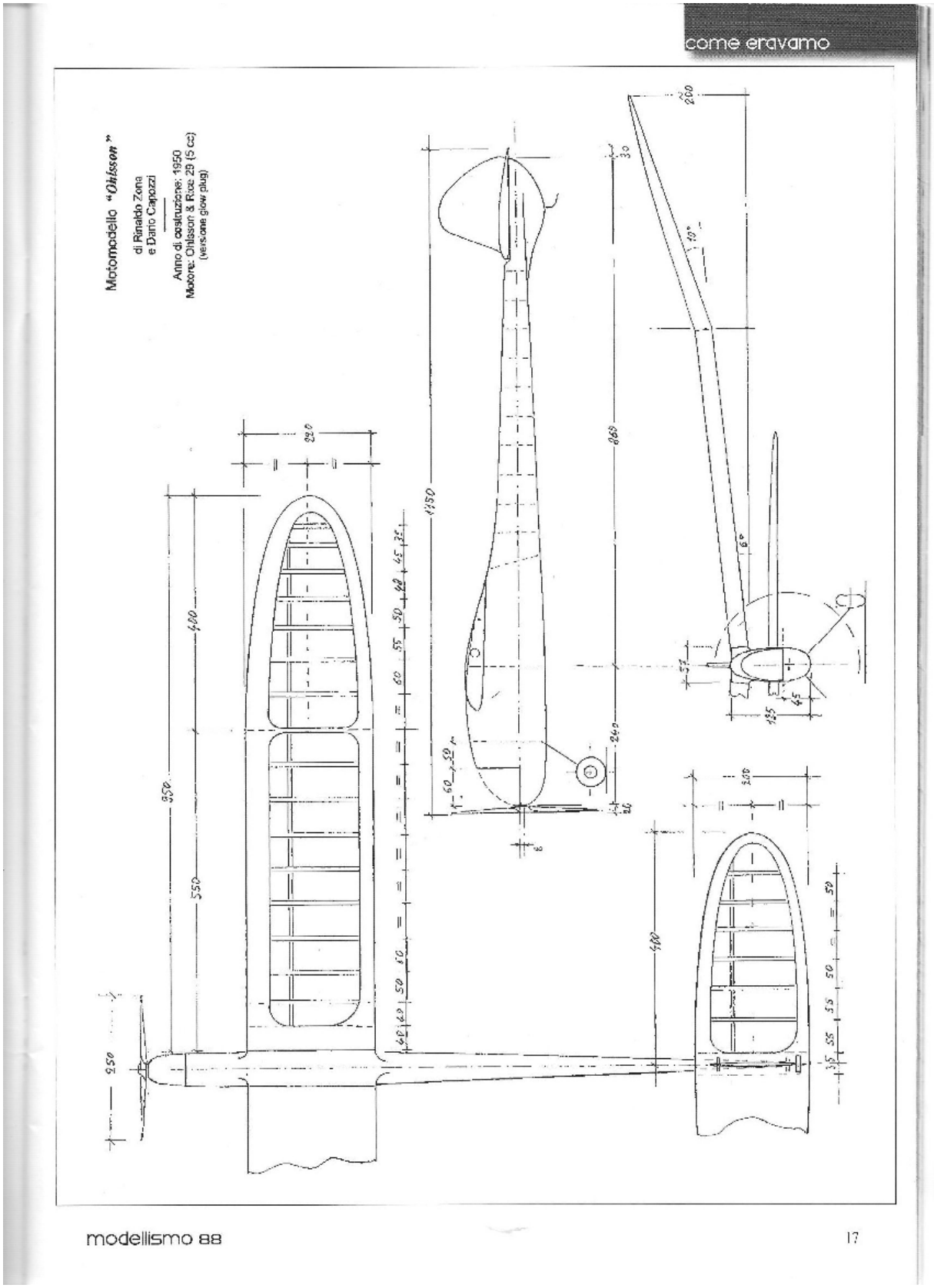


Fig. **F** - "Ohlsson" - Trittico pubblicato recentemente su "MODELLISMO" (AnnoXV, n°88, Luglio-Agosto 2007)

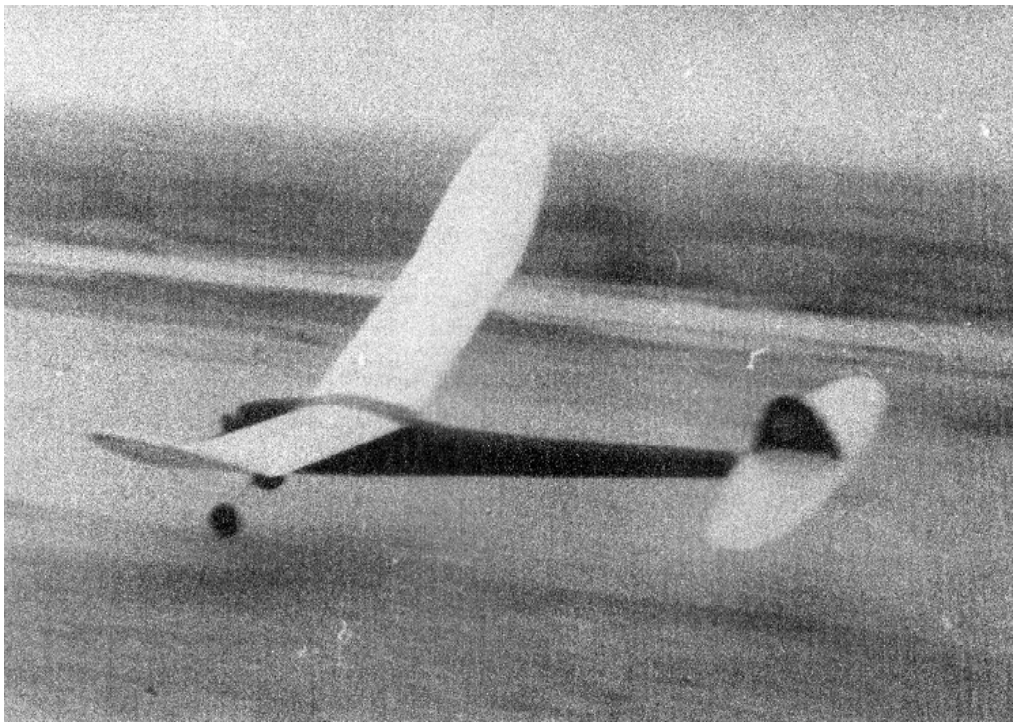


Foto **42**) 01-10-1950 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIII Concorso Nazionale. L' “Ohlsson” in atterraggio dopo un primo lancio.

Foto **43**) 01-10-1950 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIII Concorso Nazionale. L'“Ohlsson” in decollo al secondo lancio, lasciato da Riccardo Buonomo.

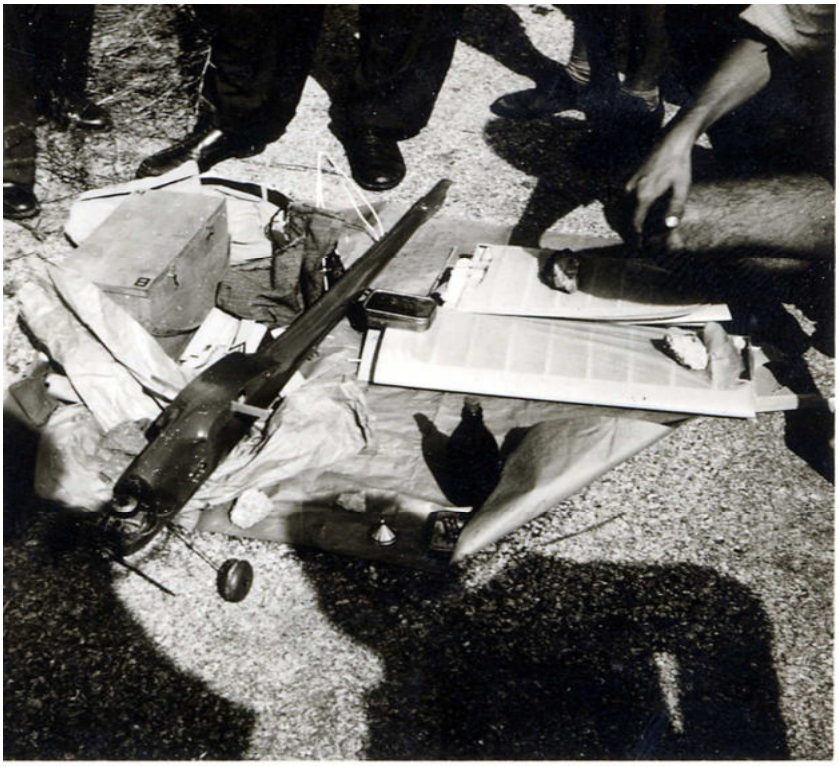


Foto **44**) 01-10-1950 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIII Concorso Nazionale. L' ”Ohlsson” scassato.

Foto **45**) 01-10-1950 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIII Concorso Nazionale. Un traino del “Belzebù II” (1° classificato), sulla sinistra Dario Capozzi.

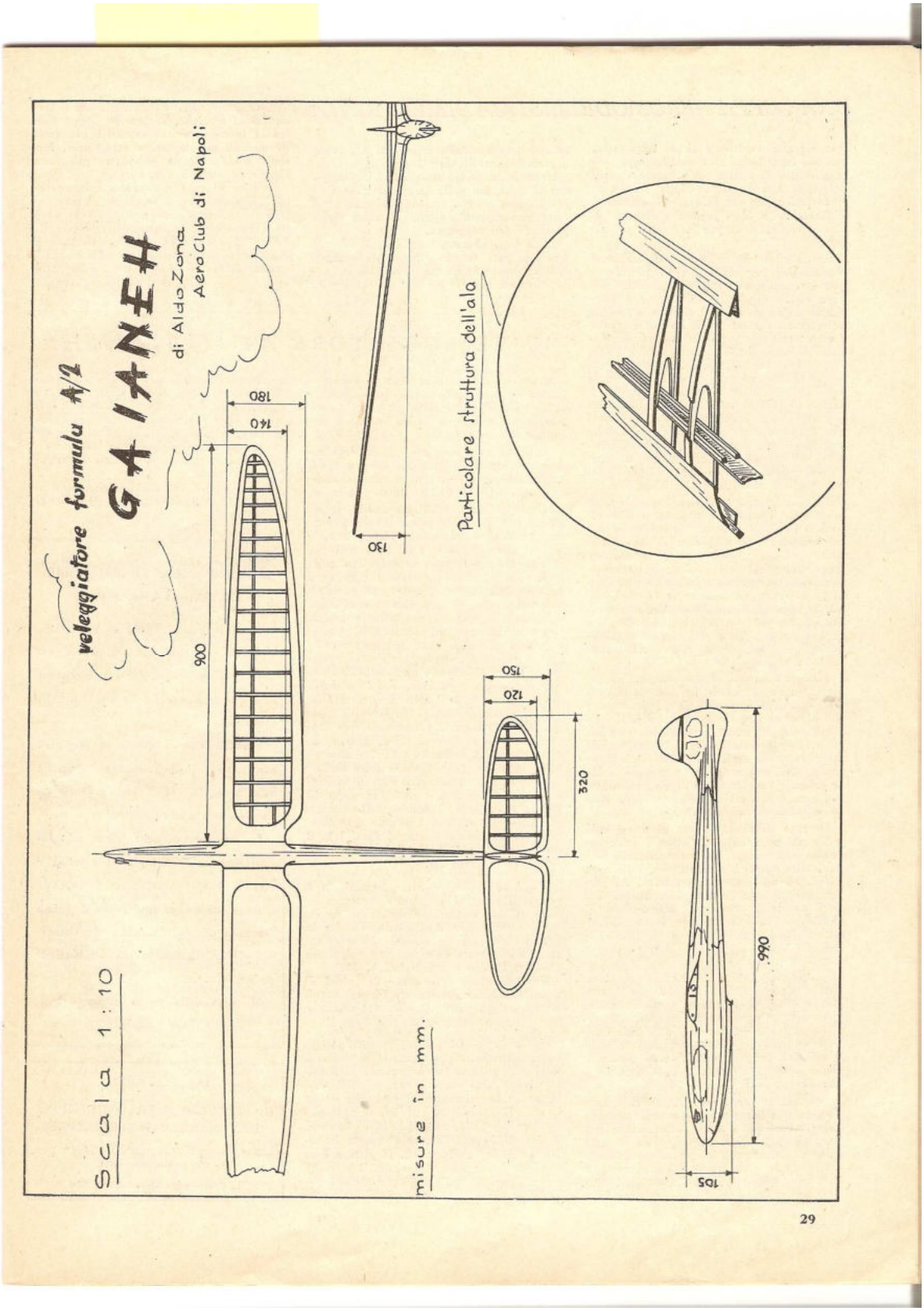


Fig. **G** - “Gaianeh” - L'ALA (Anno VII, n°16, Novembre 195 1)

Foto **46**) Primi mesi del 1951 (Pomigliano d'Arco). Dario Capozzi con l' “Ohlsson” riparato.

Foto **47**) Primi mesi del 1951 (Pomigliano d'Arco). Dario Capozzi alle prese con l'avviamento dell' “Ohlsson & Rice – 29”. Lo assistono platonicamente il fratello Paolo a sinistra e Giacomino Rosa Rosa a destra.

Foto **48**) 04-03-1951 (Pomigliano d'Arco). G.A.N. Eliminatorie per la IV Coppa Tevere. In basso da sinistra, Antonio Podda, Pio Canestrelli e Antonio Buonocunto; dietro da sinistra, un primo aeromodellista di cui non ricordo il nome, seguono: Francesco Musella, Zona, Antonio Canestrelli, un altro di cui non ricordo il nome, Tesorone, e infine Torre.

Foto **49**) 17-03-1951 (Roma- Fiumicino) “IV Coppa Tevere”. Si montano i modelli, sullo sfondo la sagoma inconfondibile di Eugenio Libertino col berretto di lana.

Foto **50**) 18-03-1951 (Roma-Fiumicinino) “IV Coppa Tevere”.
Eugenio Libertino con il suo motomodello.

Foto **51**) 18-03-1951 (Roma-Fiumicinino) “IV Coppa Tevere”.
Il Motomodello di Piero Gnesi.

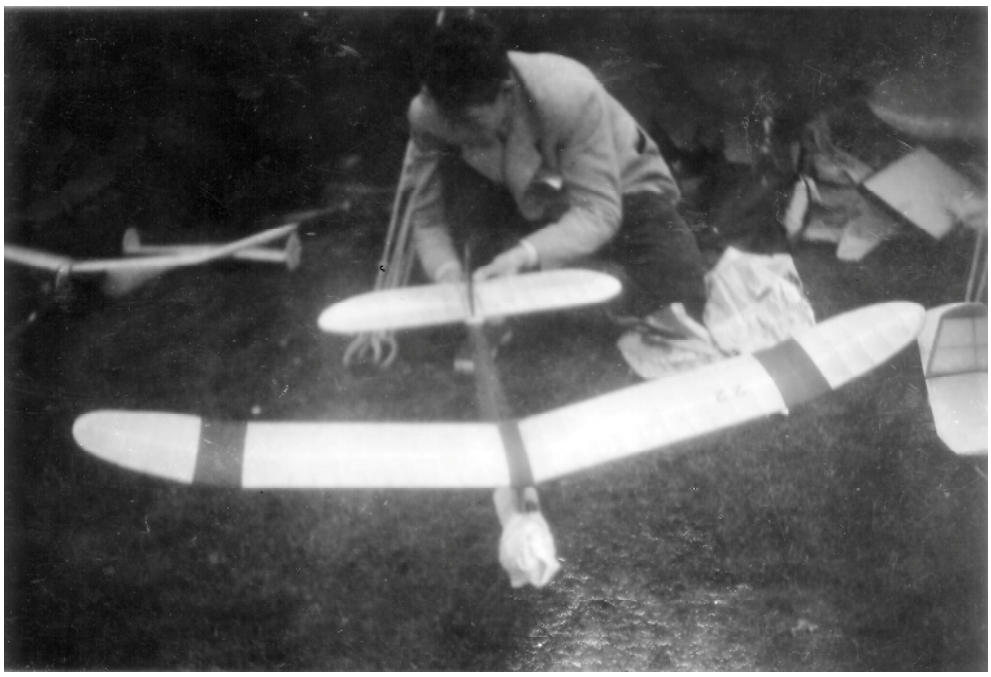


Foto **52**) 18-03-1951 (Roma-Fiumicino) “IV Coppa Tevere”.
Il motomodello di Gianni Cellini 1°classificato.

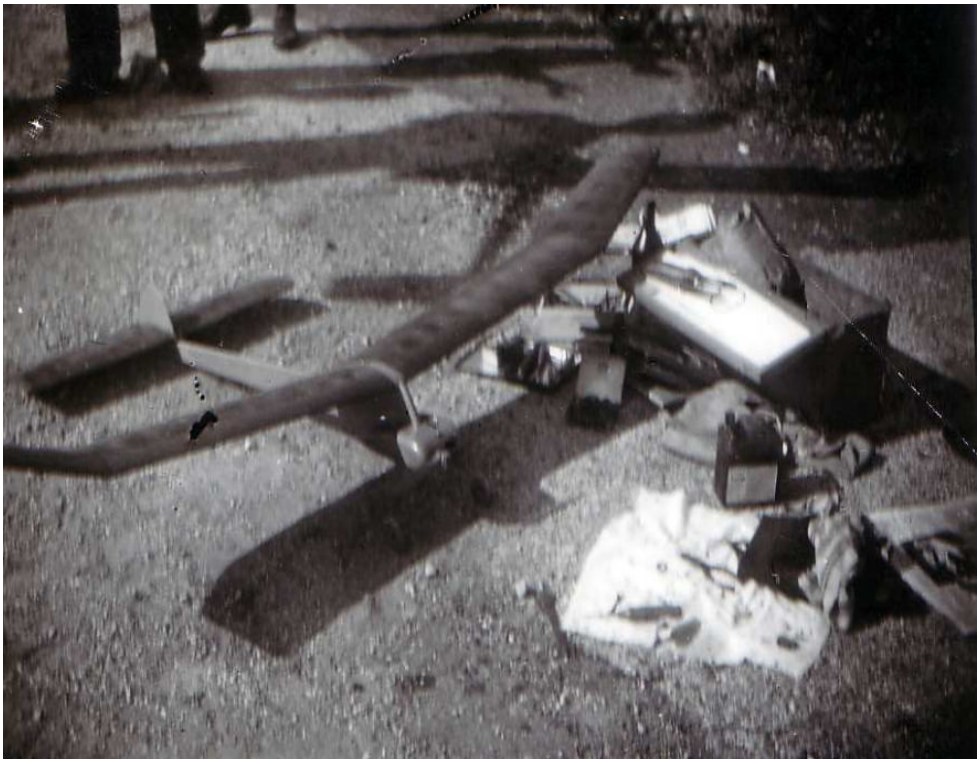


Foto **53**) 09-09-1951 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N.
Il motomodello “G-20” di Zona e Capozzi pronto per il collaudo.

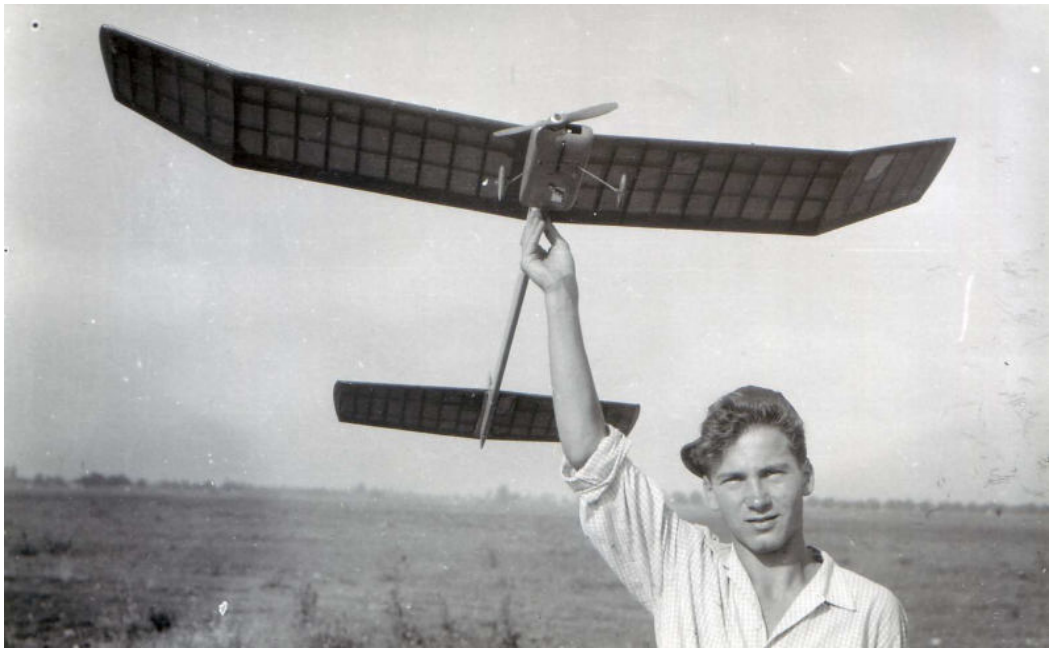


Foto **54**) 16-9-1951 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIV Concorso Nazionale. Zona con Il motomodello “G-20”.

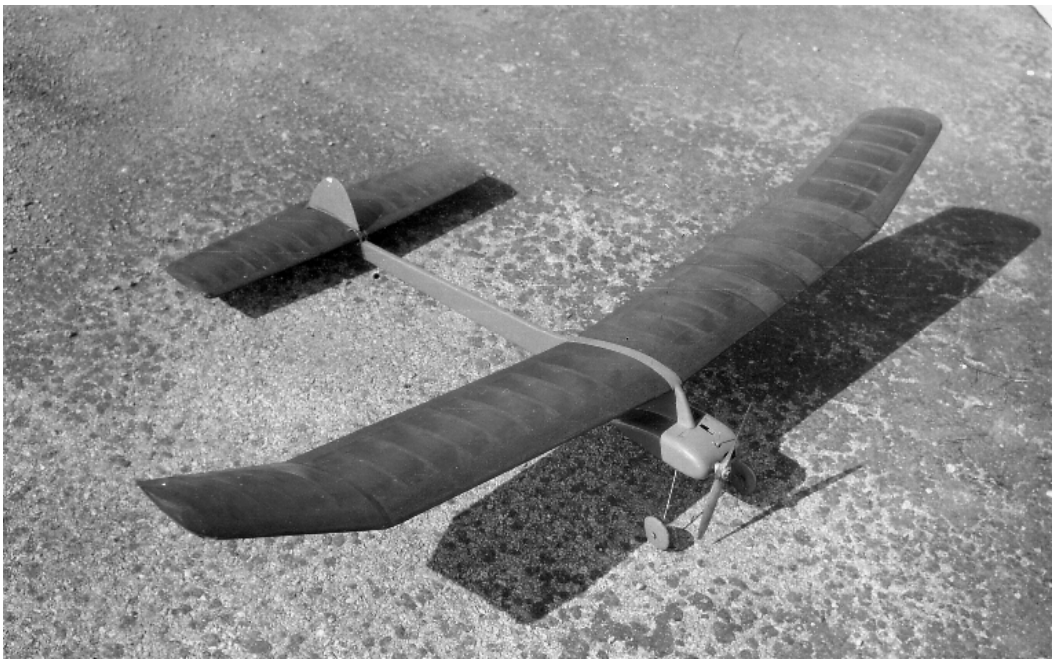


Foto **55**)16-9-1951 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XIV Concorso Nazionale. Il motomodello “G-20” a terra.

Foto **56**) 27-10-1951 (Milano-Bresso) “XIV Concorso Nazionale”. Pio Canestrelli impegnato alla punzonatura.

Foto **57**) 27-10-1951 (Milano-Bresso) “XIV Concorso Nazionale”. Il “Gaianeh” sotto traino lasciato da Antonio Canestrelli.

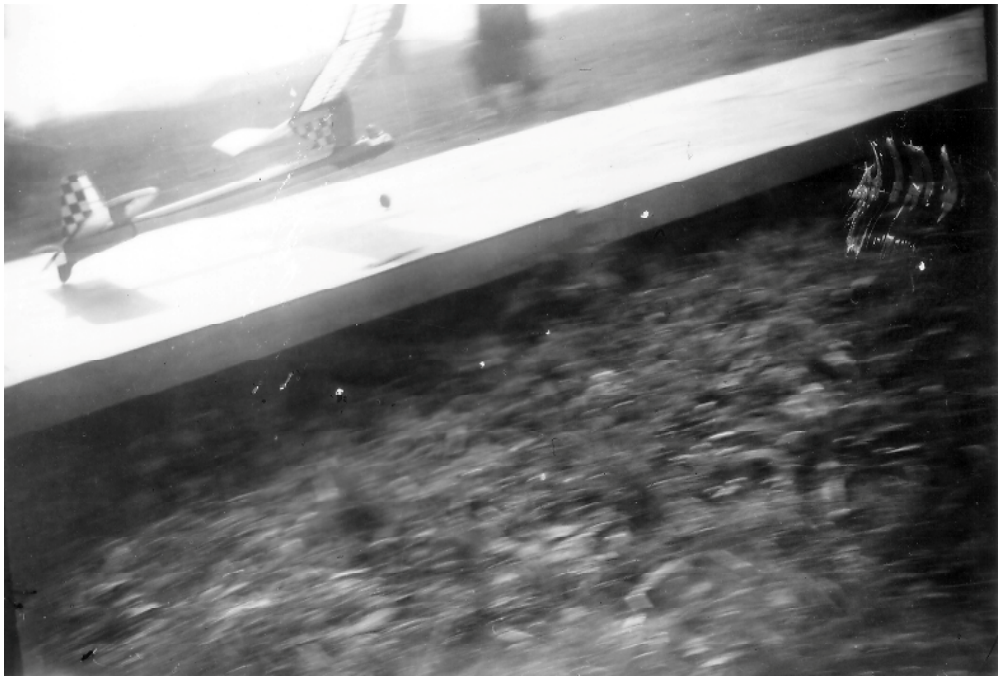


Foto **58**) 27-10-1951 (Milano-Bresso) “XIV Concorso Nazionale”.
Un motomodello di Monfalcone (?)

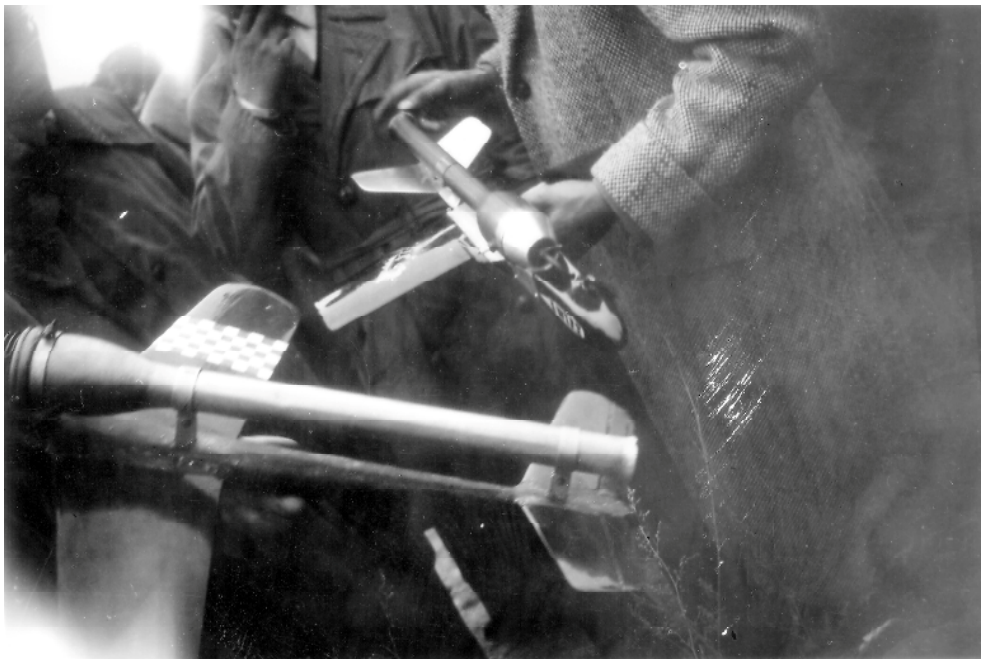


Foto **59**) 28-10-1951 (Milano-Linate) “XIV Concorso Nazionale”. L'U-Control
a reazione di Marcenaro (Genova).

Foto **60**) 21-9-1952 (Pomigliano d'Arco) G.A.N. Eliminatorie per il XV Concorso Nazionale. Il “Gaianeh” (1°Class.).

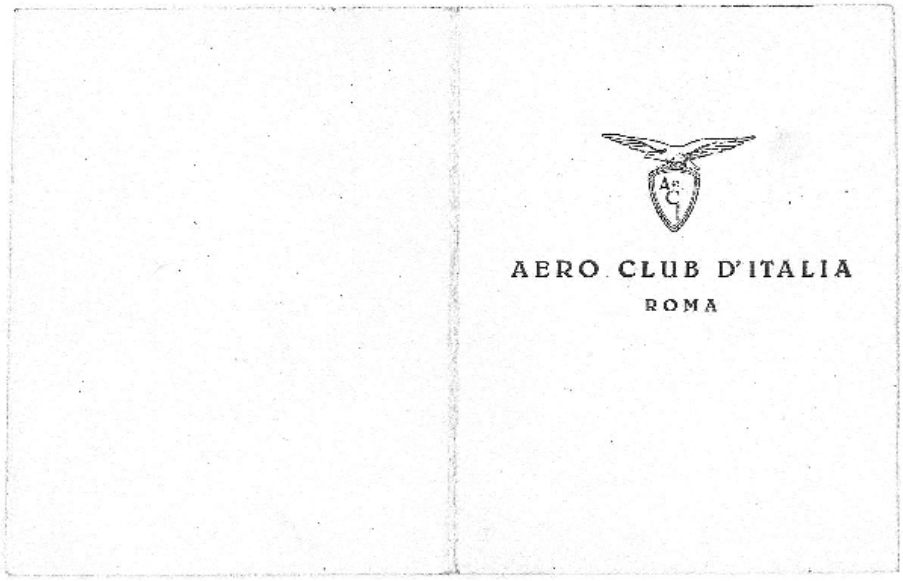
Foto **61**) 28-09-1952 (Pomigliano d,Arco) Raduno G.A.N. Riparazione dell' acrobatico di Dario Capozzi.

Foto **62**) 23-10-1952 (Roma-Fiumicino) “XV Concorso Nazionale”. Antonio Canestrelli al lancio del veleggiatore “Gaianeh” di Rinaldo Zona.

Foto **63**) 25-10-1952 (Roma-Fiumicino) “XV Concorso Nazionale”.Si tenta la riparazione del motomodello di Torre.

Foto **64**) 06-11-1953 (Pomigliano d'Arco) Raduno G.A.N. Ultimo atterraggio tra le pecore del “Tuttala” di Zona.

Fig. **H** - Tessera G.A.N. del 1949 e tessera dell' Aero Club di Napoli del 1950 con l'autorizzazione per entrare nell'aeroporto di Pomigliano d'Arco.



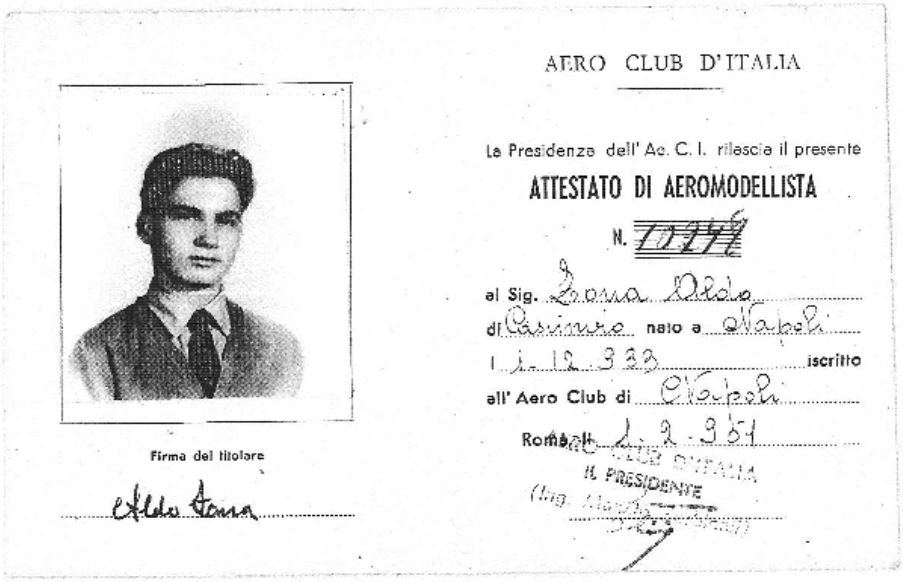
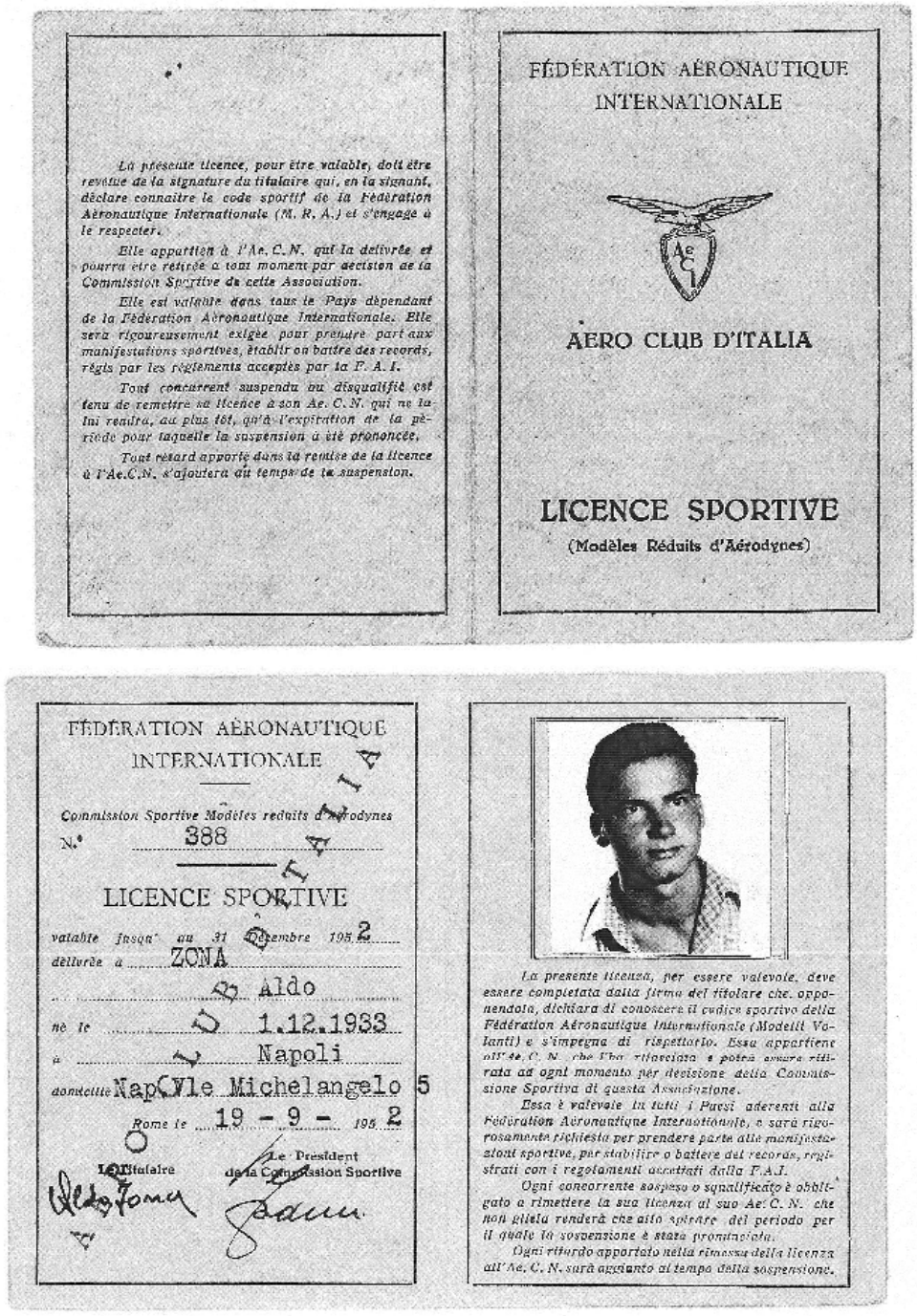


Fig. **L** - Un attestato di aeromodellista dell' Aero Club d'Italia del 1951.



La présente licence, pour être valable, doit être revêtue de la signature du titulaire qui, en la signant, déclare connaître le code sportif de la Fédération Aéronautique Internationale (M. R. A.) et s'engage à le respecter.

Elle appartient à l'Ae. C. N. qui la délivrée et pourra être retirée à tout moment par decision de la Commission Sportive de cette Association.

Elle est valable dans tous le Pays dépendant de la Fédération Aéronautique Internationale. Elle sera rigoureusement exigée pour prendre part aux manifestations sportives, établir ou battre des records, régis par les règlements acceptés par la F. A. I.

Tout concurrent suspendu ou disqualifié est tenu de remettre sa licence à son Ae. C. N. qui ne la lui rendra, au plus tôt, qu'à l'expiration de la période pour laquelle la suspension a été prononcée.

Tout retard apporté dans la remise de la licence à l'Ae.C.N. s'ajoutera au temps de la suspension.

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

AERO CLUB D'ITALIA

LICENCE SPORTIVE

(Modèles Réduits d'Aérodynes)

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

Commission Sportive Modèles reduits d'Aérodynes

N.° 388

LICENCE SPORTIVE

valable jusqu' au 31 Décembre 1952

délivrée à ZONA

Aldo

né le 1.12.1933

à Napoli

domicilie Napoli Michelangelo 5

Rome le 19 - 9 - 1952

Le Titulaire

Le President de la Commission Sportive

La presente licenza, per essere valevole, deve essere completata dalla firma del titolare che, apponendola, dichiara di conoscere il codice sportivo della Fédération Aéronautique Internationale (Modelli Volanti) e s'impegna di rispettarlo. Essa appartiene all'Ae. C. N. che l'ha rilasciata e potrà essere ritirata ad ogni momento per decisione della Commissione Sportiva di questa Associazione.

Essa è valevole in tutti i Paesi aderenti alla Fédération Aéronautique Internationale, e sarà rigorosamente richiesta per prendere parte alle manifestazioni sportive, per stabilire o battere dei records, registrati con i regolamenti accettati dalla F.A.I.

Ogni concorrente sospeso o squalificato è obbligato a rimettere la sua licenza al suo Ae. C. N. che non gliela renderà che allo spirare del periodo per il quale la sospensione è stata pronunciata.

Ogni ritardo apportato nella rimessa della licenza all'Ae. C. N. sarà aggiunto al tempo della sospensione.

Fig. **M** - Licenza Sportiva (aeromodelli) del 1952 rilasciata dalla F.A.I. (Federazione Aeronautica Internazionale) e dall' Aero Club d'Italia del 1952.

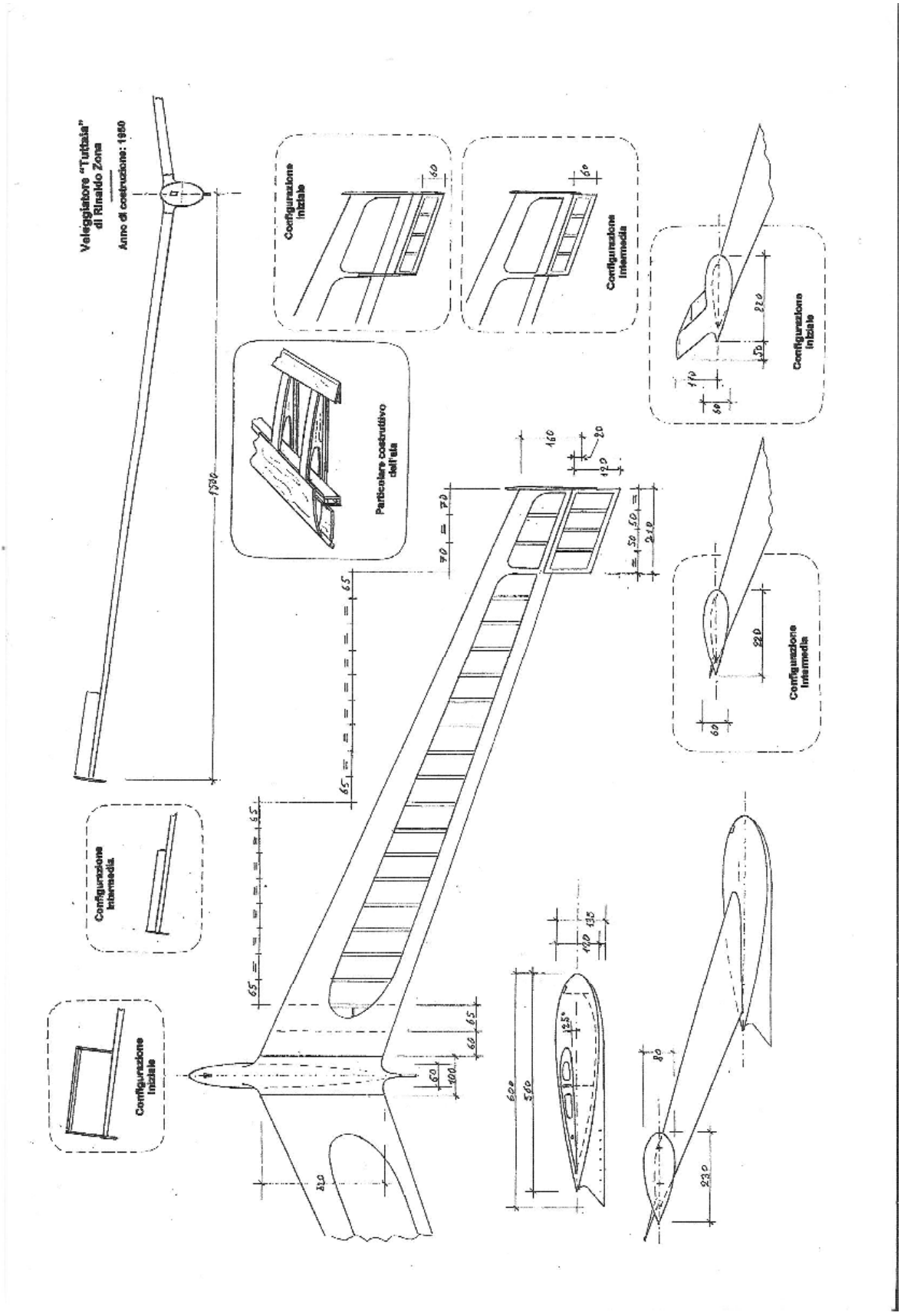


Fig. **N** - Veleggiatore “Tuttala” di Rinaldo Zona (1950)

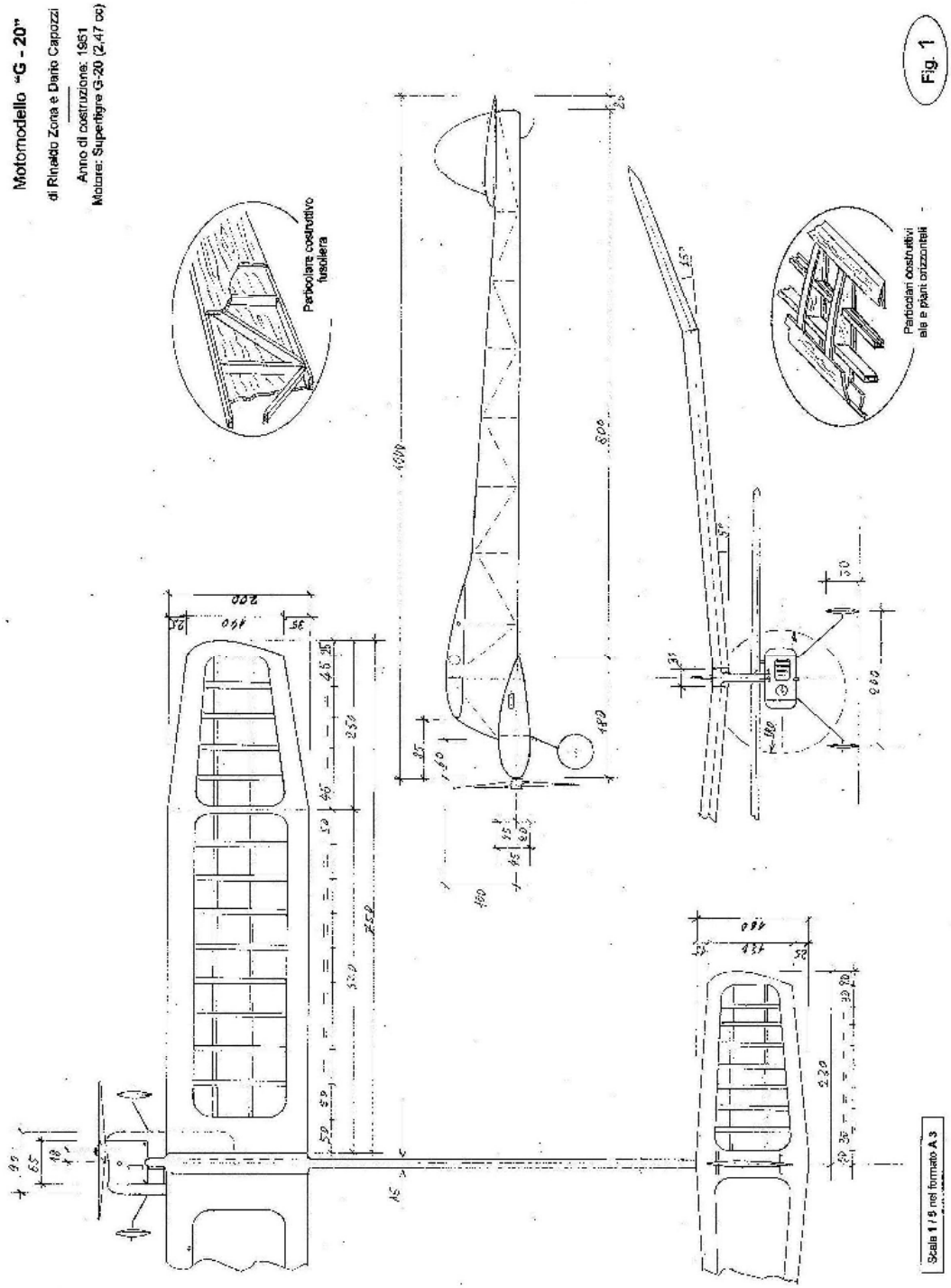


Fig. **P** - Il motomodello " G-20" di Zona e Capozzi (1951)

Foto **65**) Per concludere una fotografia del 1948.
Gaetano Dironza con il suo primo veleggiatore dalle linee eccezionalmente moderne per l'epoca.