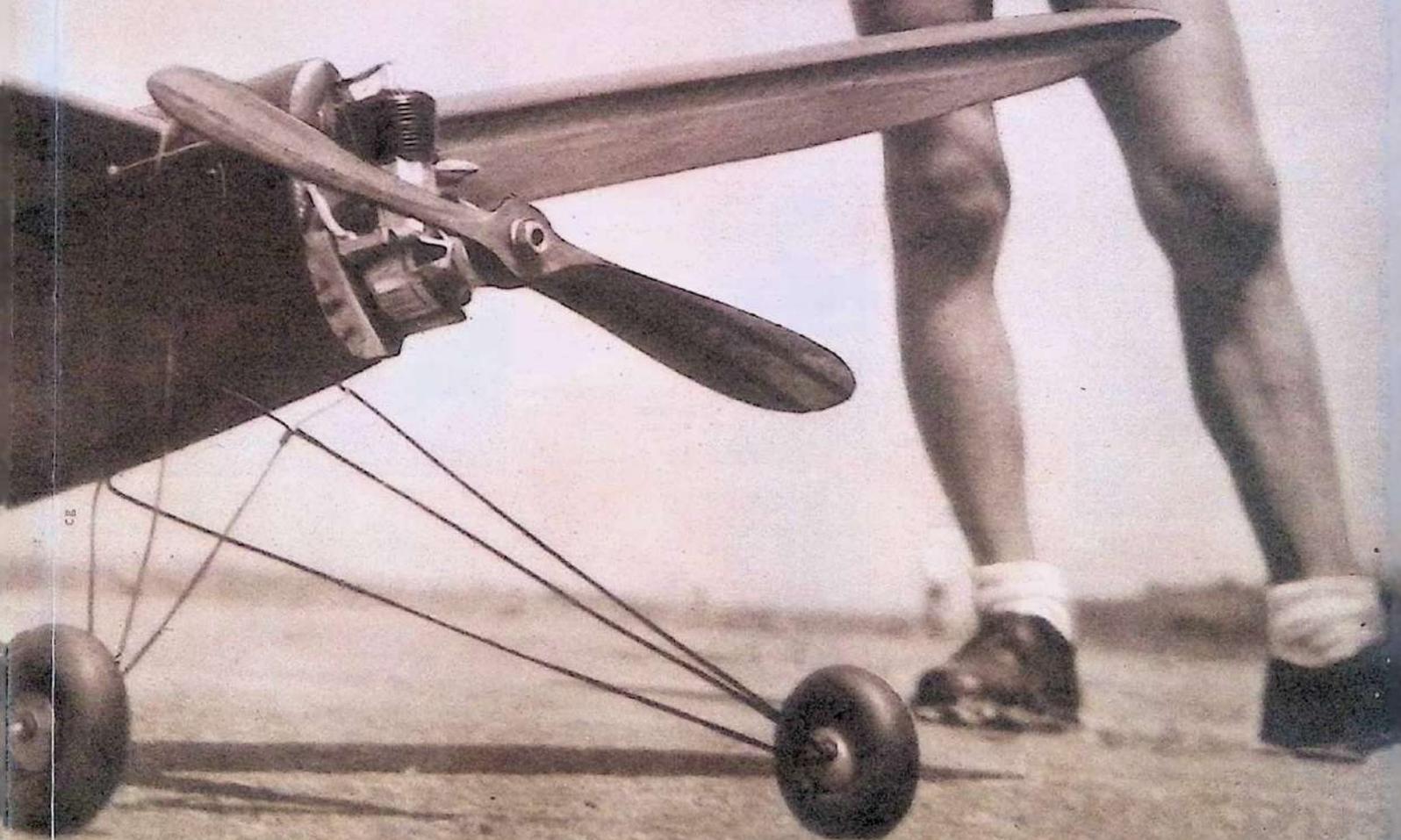


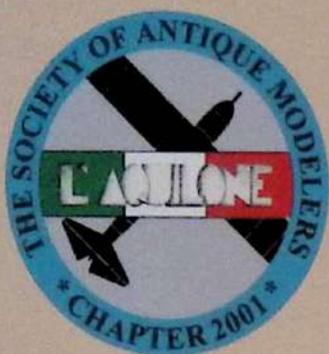
LITTORIO

8 GIUGNO 1939

1^A GARA DI AEROMODELLI
A MOTORE A SCOPPIO
FRA GIORNALISTI

L'AQUILONE
SAM 2001





L'AQUILONE SAM 2001

Associazione Sportiva Culturale

Presidente Giovanni Ridenti
V.Presidente Giancarlo Gosio
Segretario Giuseppe Carbini

Sito : www.SAM2001.it

E-Mail : info@sam2001.it

Scopo di SAM 2001 è la ricerca, la salvaguardia, la valorizzazione e la diffusione delle testimonianze e delle documentazioni che compongono la storia dell'aeromodellismo, specie di quello italiano.

Quanto si viene raccogliendo dovrebbe costituire un patrimonio di grande valore anche per i tanti che ritengono sia degno di interesse solo quanto avvenuto fuori dai nostri confini.

SAM 2001 is dedicated to the research, preservation, appreciation and diffusion of the memories and documents that form the history of aeromodelling, in particular that of Italy.

The material we collect should constitute a heritage of great value, even for those who believe that only what took place beyond our border is worthy of interest.



Dedichiamo questo lavoro per una volta non agli amici scomparsi, che avranno altro cui pensare, ma agli aeromodellisti di oggi perché diano un'occhiata a quanto fatto dai nostri padri e dai nostri nonni in quegli anni lontani. Non dovremmo mai ignorare quanto avvenuto: il presente, anche intensamente vissuto, è solo un breve momento ed ogni istante va subito a formare un ricco o povero passato, che altri esamineranno.

Come abbiamo cercato di fare noi.

SAM 2001 L'Aquilone
Febbraio 2012

For once we would like to dedicate this work not to the passed away friends, who have other things to think about, but to today's aeromodellers, so that they can take a look at what our fathers and grandfathers achieved in days gone by. We should never forget what has gone before: the present, even when lived intensely, is only a brief moment and every instant contributes to forming a rich or meagre past which others will later examine.

As we have endeavoured to do.

*SAM 2001 L'Aquilone
February 2012*

1° Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica
1^ Gara di Aeromodelli a Motore a Scoppio fra Giornalisti
Roma, 8 giugno 1939

1st International Meeting of the Aeronautical Press
1st Competition for Journalists and IC-Powered Model Aircraft
Rome, 8th June 1939

Ricostruzione a cura di Daniele Vescovi
Testo inglese di Tony Wilkinson
Impaginazione a cura di Pino Carbini

Reconstruction by Daniele Vescovi
English text by Tony Wilkinson
Paging by Pino Carbini

In copertina

Il modello di Uberto Travagli (l'Aquilone) munito di
Ohlsson .23 ed un quindicenne Luigi Chiarottini.

Cover

*Uberto Travagli's model (l'Aquilone) with an
Ohlsson .23 and an fifteen years old Luigi Chiarottini.*

PREMESSE E DEBITI

Questa ricostruzione non sarebbe nemmeno stata tentata senza l'appassionata iniziativa di Giovanni Ridenti, presidente di SAM L'Aquilone, che si è in ogni modo adoperato per non far scomparire nell'oblio uno degli eventi più importanti dell'aeromodellismo italiano d'anteguerra. Presa visione di quanto reperito nell'archivio di Uberto Travagli, Ninetto ha preso contatto con quanti erano all'epoca aeromodellisti attivi ed ha scavato nella loro memoria, a volte ormai flebile. E' riuscito a rendere disponibili le magnifiche raccolte fotografiche di Aldo Calza e di Loris Kannevorff, purtroppo di recente scomparsi. Quando poi, tramite Pino Carbini si è arrivati, grazie alla cortesia di Carlo Cobianchi, a godere della visione dell'imponente archivio MOVO, il corredo iconografico disponibile si è oltremodo arricchito. Importanti aiuti sono giunti dalla memoria di Edolo Perini, da quella di Volveno Pecorari, dalla disponibilità e dalla passione di Giacomo Mauro, di Lionello Lione, di Riccardo Taccani, di Luca La Rovere, di Adriano Ghiselli, di Giancarlo Gosio, di Carlo Turbino, di Ilario Biagi, di Cesare De Robertis e di quella di Giorgio Colla. Altre notizie e fotografie sono infine arrivate da Stefano Sacconi, figlio di quell'Angiolino Sacconi concorrente alla gara, custode delle memorie aeromodellistiche parmensi.

I giornali dai quali abbiamo attinto prezioso materiale sono, soprattutto L'Ala d'Italia, Il Giornale di Genova, L'Aquilone, Auto Moto Avio, La Stampa, Le Vie dell'Aria, Il Corriere Padano, Il Piccolo e Volandum; poi La Gazzetta dello Sport, Il Giornale d'Italia, Il Lavoro Fascista, Il Mattino, La Nazione.

Certamente ci sono ancora vuoti importanti, che dispiace non essere riusciti a riempire. Può essere, e ce lo auguriamo, che la lettura di questo elaborato desti altre memorie e renda disponibili altre documentazioni.

Questo è quanto siamo riusciti a fare.

SAM 2001 L'Aquilone

ACKNOWLEDGEMENTS AND FOREWORD

This reconstruction would never even have been attempted without the passion and initiative of Giovanni Ridenti, chairman of SAM L'Aquilone, who has done everything possible to keep alive the memory of one of the most important events in pre-war Italian aeromodelling. Having seen the contents of Uberto Travagli's archives, Ninetto made contact with those who were active aeromodellers at the time and began probing their (often vague) memories. He managed to make available the magnificent photographic collections of the late Aldo Calza and Loris Kannevorff. When, thanks to Pino Carbini and the kindness of Carlo Cobianchi, the massive MOVO archive was consulted the available iconography became even richer. Important contributions came from the memories of Edolo Perini and Volveno Pecorari, and from the helpfulness and enthusiasm of Giacomo Mauro, Lionello Lione, Riccardo Taccani, Luca La Rovere, Adriano Ghiselli, Giancarlo Gosio, Carlo Turbino, Ilario Biagi, Cesare di Robertis and Giorgio Colla. Further contributions and photos came from Stefano Saccani, son of competitor Angiolino Saccani, who keeps track of the aeromodelling history of Parma.

The publications from which we obtained valuable material were, above all: L'Ala d'Italia, Il Giornale di Genova, L'Aquilone, Auto Moto Avio, La Stampa, Le Vie dell'Aria, Il Corriere Padano, Il Piccolo e Vollandum; poi La Gazzetta dello Sport, Il Giornale d'Italia, Il Lavoro Fascista, Il Mattino, La Nazione.

There are still some important gaps, which we are sorry not to have filled. Perhaps, and this is our hope, reading this work will stimulate other memories and lead to further documentation.

This is it!

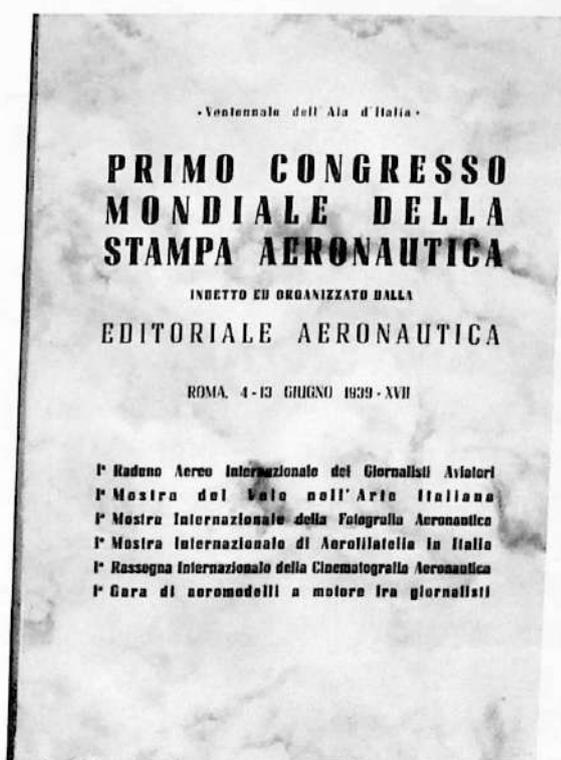
SAM 2001 L'Aquilone

1° Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica
1^ Gara di Aeromodelli a Motore a Scoppio fra Giornalisti
Roma, 8 giugno 1939

1st International Meeting of the Aeronautical Press
1st Competition for Journalists and IC-Powered Model Aircraft
Rome, 8th June 1939

Nella primavera del 1939 l'aviazione italiana deteneva ancora una gran parte dei primati mondiali aeronautici (velocità, quota, distanza) registrati presso la F.A.I. (Federation Aeronautique Internationale). Questo fatto non avrebbe purtroppo avuto rilevanza alcuna nel corso della vicina guerra, ma il governo di allora, probabilmente sotto la spinta dell'attivissimo, anche se confinato in Libia, Italo Balbo, ritenne di ribadire l'indubbio primato ed indisse ed organizzò a Roma il 'Primo Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica'.

In the spring of 1939 Italian aviation still held a large number of the aeronautical world records (speed, height, distance) registered with the F.A.I. (Federation Aeronautique Internationale). This fact was unfortunately to have no relevance in the coming war, but the government at the time, probably upon the insistence of Italo Balbo (even though he was confined to Lybia), decided to emphasise Italy's pre-eminence and announced and organised the 'First International Meeting of the Aeronautical Press'.



Alla manifestazione, che ebbe ampia pubblicità sulla stampa italiana del settore ma anche su altri periodici e quotidiani, sembra abbiano dato l'adesione 150 testate di tutto il mondo. Venne per l'occasione coniata una bella medaglia e l'organizzazione venne curata, nel ventennale della rivista 'l'Ala d'Italia', dall'Editoriale Aeronautica e dalla R.U.N.A.

The event received much publicity in the Italian aeronautical press but also in other periodicals and dailies and this led to the participation of 150 publications from all over the world. A memorial coin was produced for the occasion and the organisation, in the 20th year of the magazine 'l'Ala d'Italia', was handled by the Editoriale Aeronautica and R.U.N.A.



Di lì a pochi mesi il mondo avrebbe conosciuto il problema di Danzica e l'inizio della seconda guerra mondiale, ma in quel mese di Giugno ebbero regolarmente luogo a Roma i numerosi eventi del ricco programma: si tenne il 1° Raduno Aereo Internazionale dei Giornalisti Aviatori (una gara aerea ad handicap), si inaugurò la 1^a Mostra del Volo nell'Arte Italiana, la 1^a Mostra Internazionale della Fotografia Aeronautica e quella sulla Aerofilatelia, si tenne la 1^a Rassegna Internazionale di Cinematografia Aeronautica e, ciò che più ci interessa, l'8 giugno si svolse la 1^a Gara di Aeromodelli a Motore a scoppio fra Giornalisti.

A few months later the world would experience the problem of Danzica and the beginning of the second world war, but in that month of June numerous events were held: the 1st International Meeting for Journalist Pilots (a speed competition with a handicap related to power), the 1st Exhibition of Flight in Italian Art, the 1st Exhibition of Aeronautical Photography and Philately, the 1st International Meeting of Aeronautical Cinema and, most interesting for us, the 1st Competition for Journalists and IC-Powered Model Aircraft.

Essendo ovviamente pochissimi tra i giornalisti i costruttori di aeromodelli, ogni testata affidò la costruzione del modello e la sua condotta in gara ad un vero aeromodellista, cui affiancò un giornalista professionista che prese le vesti di narratore dell'evento. Questa fu una sciagura, come poi si vide, dato che non una nota tecnica attendibile apparve nei servizi dedicati alla gara: una ricostruzione decentemente precisa delle vicende venne così resa difficilissima, mancando dappertutto qualsivoglia nota inerente i tempi di volo, lo svolgersi preciso dei lanci, gli equipaggiamenti motoristici.

Incredibilmente, neppure le riviste del settore (*L'Aquilone* e *L'Ala d'Italia*) brillarono, e preferirono dare spazio a pezzi di fantasia, spesso con clamorose invenzioni, piuttosto che ad articoli precisi sui risultati tecnici e le prestazioni di volo.

Un po' di responsabilità si può anche dare agli organizzatori, che pensarono bene di prevedere un premio di Lire 1000 per il 'miglior articolo giornalistico relativo alla gara. Inevitabilmente tutti si buttarono sul 'colore', forse perché non avrebbero saputo far di meglio. Anche la sorte di queste mille lire rimane però ignota.

Il regolamento di gara venne diffuso per tempo e, anche con gli occhi di oggi, appare ragionevolmente ben fatto, prevedendo due prove per lancio, una cilindrata massima per il motore, dimensioni e carico alare massimi per il modello, tempo motore a 30".

Since there were very few builders of model aircraft among the journalists, each publication entrusted the building and flying of the model to a 'real' aeromodeller, aided by a professional journalist who acted as narrator of the event. This was a disaster as soon became evident, since not one reliable technical comment appeared in the articles written! A reasonably accurate reconstruction of the event thus became very difficult since records of flight orders, times of flight, engines used and so on were totally lacking.

*Incredibly, the aeromodelling magazines (*L'Aquilone* and *L'Ala d'Italia*) didn't do much better and preferred devoting space to articles of sheer fantasy, often absurdly inventive, rather than articles with precise information regarding technical solutions and flight performance. Some responsibility for this lay with the organisers, who thought it a good idea to give a prize of 1000 lire for the 'best article' written about the competition; inevitably every writer went for 'colour', perhaps because they were incapable of doing otherwise. Who won the 1000 lire still remains a mystery!*

The rules for the competition were distributed beforehand and, even through modern eyes, seem quite well thought-out, allowing for two tries for each round, a maximum engine capacity, maximum dimensions and maximum wing loading for the model and an engine run of 30 seconds.

Agli aeromodellisti che non disponevano di un motore, il giornale lo forniva per la gara e probabilmente anche definitivamente. L'autoscatto, allora un costoso aggeggio, in genere di fabbricazione tedesca, per macchine fotografiche, veniva messo a disposizione dall'organizzazione (in prestito) ed alloggiato in apposito vano da prevedersi sul modello. Per i lanci di prova, a tempo motore limitatissimo, molti non ricorrevano all'autoscatto ma ad un interruttore della corrente montato sul modello, azionato da uno spago lungo qualche decina di metri un capo del quale rimaneva nelle mani dell'aeromodellista. Se le cose si mettevano male subito dopo il decollo, uno strattone allo spago spegneva il motore e poteva salvare il modello: l'aggeggio, che si può vedere in funzione in uno dei filmati LUCE, era anche in vendita a poche lire presso la MOVO (pagg. 143 e 144).

La gara si svolse sull'aeroporto del Littorio, in una zona limitata e confinante sottovento con i fabbricati aeroportuali ed i capannoni dell'Ala Littoria (allora la compagnia di bandiera): la scelta del luogo ebbe esiti nefasti, come ampiamente prevedibile, e molti modelli finirono contro i muri, danneggiandosi o distruggendosi.

Altri, che la sorte o le doti portarono oltre i fabbricati, vennero persi di vista e penalizzati quindi nella registrazione dei tempi di volo.

Sorprende un po' il fatto che già l'anno precedente, dopo il Concorso Nazionale 1938, svoltosi sempre sull'ae-

For those modellers who did not possess an engine the publication in question provided one for the competition - and probably thereafter. The timer, which was in those days an expensive device usually fabricated in Germany for use with cameras, was provided (on loan) by the organisers and seated in a bay built in to the model. For the trial flights, with a very limited engine run time, many didn't use the timer at all but resorted to a switch mounted on the model and activated by a length of string, one end of which was held in the modeller's hand! If things started to go wrong a tug on the string stopped the engine and saved the model; the device, which can be seen in action in one of the LUCE films, was on sale from MOVO for a few pence (pagg. 143 e 144).

The competition took place at Littorio airport, in a limited area adjacent to the airport buildings downwind and the hangars of Ala Littoria (in those days the national airline). The choice of site had disastrous consequences, as could easily have been foreseen, and many models were damaged or destroyed when they crashed into the walls.

Others, which through luck or ability got past the buildings, went out of sight and were penalised in the recording of flight times.

It is worth noting that the previous year, after the 1938 National Competition, Gastone Martini had

roporto del Littorio, Gastone Martini su *L'Aquilone* avesse scritto peste e corna del campo, avesse descritto perfettamente i rischi ed i guai e detto chiaramente che mai più vi si sarebbe dovuta svolgere una gara nazionale. I pericoli erano quindi noti a tutti, ma la gara dei giornalisti era inserita nel programma più vasto del Congresso Internazionale della Stampa Aeronautica, le cui varie attività avevano luogo o in città o proprio nel vicinissimo Aeroporto del Littorio. Qui dunque doveva svolgersi la gara; qualche modello perso o sfasciato era cosa, in fondo, sopportabile.

L'inizio dei lanci era previsto per il primo pomeriggio, ma molti effettuarono voli nella mattinata e furono quelli che conseguirono i risultati migliori, dato che il vento poi rinforzò notevolmente. Restò un mistero il fatto che questo voli, evidentemente cronometrati ufficialmente, fossero entrati in classifica sino a quando apprendemmo da *Il Piccolo* di Trieste che la gara ebbe inizio alle 10 di mattina. Non si sa quando sia stata comunicata l'apertura anticipata dei lanci, ed immaginiamo che sia stato fatto tempestivamente. Certamente un dubbio rimane, un po' rinforzato dal fatto che, prima del regolamento ufficiale, era comparsa su *L'Aquilone* una bozza di regolamento nella quale, per la formulazione delle classifiche, si accennava non solo ai tempi di volo ma a valutazioni generiche sui modelli, le costruzioni, le finiture ecc. Ciò giustificherebbe ampiamente la presenza nella classifica ufficiale di modelli che, a detta dei co-

complained bitterly in L'Aquilone, describing in detail the risks and problems related to the site and had stated clearly that no national competition should ever be held there again. The dangers were therefore known to everyone, but the Journalists' competition was part of the bigger programme for the International Meeting of the Aeronautical Press, of which the various activities took place either in the town or at the nearby Littorio airport. The competition therefore had to take place there; the loss or breakage of some models was, after all, acceptable.

The first flights were planned for the early afternoon, but many flew in the morning and achieved better results since the wind increased later on. It was a mystery as to why these flights were officially timed and recorded until we read in Trieste's Il Piccolo that the competition started at 10:00 a.m. It is not known when the earlier start was communicated, but we can only imagine it was well in advance. A certain doubt remains, to some extent reinforced by the fact that, before the official rules were released, draft rules appeared in L'Aquilone in which it was suggested that scores would depend not only on flight times but also on a general assessment of the models - building, finishing and so on. This would amply justify the presence in the official results of models which, according to their builders, never flew at all.

struttori stessi, non avevano affatto volato.

Certo occorre arrampicarsi un po' sugli specchi, ma non sembra fuori luogo immaginare l'applicazione - a posteriori - di un criterio misto di valutazione, che potesse portare ad una classifica comunque accettabile, anche se i tempi di volo noti sono solo cinque. Può essere cosa cattiva pensarlo, ma può darsi che davvero solo cinque siano stati i voli validi (con tempi superiori ai 30 secondi).

Le iscrizioni arrivarono al bel numero di 34, i partecipanti furono 28 ed i classificati 25. Fu la gara italiana per motomodelli più frequentata di quegli anni e probabilmente anche in assoluto, fino ai giorni nostri. Con la cilindrata ammessa fino a 10 cc, i modelli, tranne poche eccezioni, avevano apertura alare di due metri ed oltre ed erano, come allora era ovvio e, con l'eccezione degli M 18 della MOVO di cui diremo poi, di progetto e costruzione personale.

Per i motori, abbiamo notizia dell'impiego di motori americani (Brown Jr., Hurlleman, Ohlsson, Baby Cyclone) e nazionali (Grazzini, Garofali, Dinamite); meraviglia un po' l'assenza dei motori Kratmo, in teoria più comodi da acquistare ma probabilmente in fin dei conti più cari, per gli inevitabili dazi doganali. Nessuno dei motori americani era infatti di regolare importazione, dato che arrivavano in Italia nelle tasche di qualche amico marittimo o aviatore delle linee regolari col Nord America.

Secondo il regolamento i modelli do-

We can only guess, but it seems likely that - after the event - a mixed system of scoring was adopted to give acceptable results despite the fact that only five flight times were actually recorded. Now this may seem a little harsh, but it's quite possible that only five valid flights (with times above 30 seconds) were achieved.

The entries were a healthy 34, the participants 28 and 25 achieved a placing. It was the best-attended competition for motorised models in those times and probably the best-attended ever, up to modern times. With an engine capacity up to 10cc the models, with few exceptions, had a wingspan of 2 metres and above and they were all, with the exception of the M18 from MOVO, obviously home-designed and home-built.

As far as engines are concerned we know of the use of American powerplants (Brown Jr., Hurlleman, Ohlsson, Baby Cyclone) and Italian ones (Grazzini, Garofali, Dinamite); we were surprised by the absence of Kratmo engines, in theory easier to acquire but probably more expensive at the end of the day because of the customs charges. None of the American engines were in fact regularly imported; they reached Italy in the pockets of friends who sailed or flew on the regular lines to North America.

According to the rules each model had to display clearly the name of the publication for which it competed, but

vevano riportare ben visibile il nome della testata per la quale concorrevano, ma dalle foto scattate prima della gara ben pochi erano i modelli in regola. Molti arrivarono a farlo all'ultimo minuto, spesso ritagliando la testata dal giornale ed appiccicandola all'ala o alla fusoliera.

Gustavo Clerici, il *patron* della MOVO, da mesi aveva dato l'incarico ad Ermenegildo Preti, non ancora ingegnere, di progettare un modello adatto a concorrere in questa grande gara: nacque l'M 18, un progetto aerodinamicamente raffinato e costruttivamente logico, di cui veniva fornito il disegno e la scatola di montaggio. Alcuni modelli vennero addirittura costruiti in ditta e consegnati pronti al volo a chi non era stato in grado di provvedere ad una costruzione personale. L'Ing. Clerici presenziò alla gara, seguendo naturalmente in modo particolare le sue 'creature' e fornendo con la sua *Leica* una ricca documentazione fotografica dell'evento (fortunatamente ora disponibile grazie al ritrovamento dell'archivio fotografico della MOVO). Il Movo M 18 è ancor oggi una delle migliori scelte per chi si dedica alle gare 'Old Time'.

from the photos taken before the competition very few were in order. Many builders attended to this at the last minute, often cutting the headings from a newspaper and sticking them to the wing or fuselage.

Some months earlier Gustavo Clerici, director of MOVO, had given Ermenegildo Preti, who at that time was not yet a qualified engineer, the task of designing a suitable model for this great competition: the M18 was born, an aerodynamically refined and logically constructed project for which Gustavo provided the plans and the kit. A few models were even built in the factory and delivered ready to fly for those who were unable to build the model themselves.

Clerici attended the competition, naturally following his own creations in particular and using his Leica to provide a rich documentation of the event (now fortunately available thanks to the re-discovery of the MOVO photographic archives). The MOVO M18 is still one of the best choices for those dedicated to Old Time competitions.

I PRECEDENTI

THE FORERUNNERS

Nell'Italia degli anni '30 l'industrializzazione era solo agli inizi e l'economia nazionale ancora sostanzialmente agricola.

Il primo tentativo di motorizzazione di massa è del 1932 (Fiat 508 'Balilla'), mentre la FIAT 500 'Topolino' è del '36. L'aviazione aveva già raggiunto livelli d'eccellenza (Coppa Schneider e primati) ma rimaneva pur sempre un fenomeno d'élite.

In Italy in the thirties industrialisation was just beginning and the economy was mainly agricultural.

The first attempt at motorisation on a large scale was in 1932 (Fiat 508 'Balilla'), while the Fiat 500 'Topolino' appeared in '36. Italian aviation had already achieved excellence (the Schneider Cup and various records) but remained essentially for the élite.



Un bel modello ad aria compressa dei fratelli Tedeschi di Modena
Geo regge il modello e Mirko ha una mano sulla fusoliera

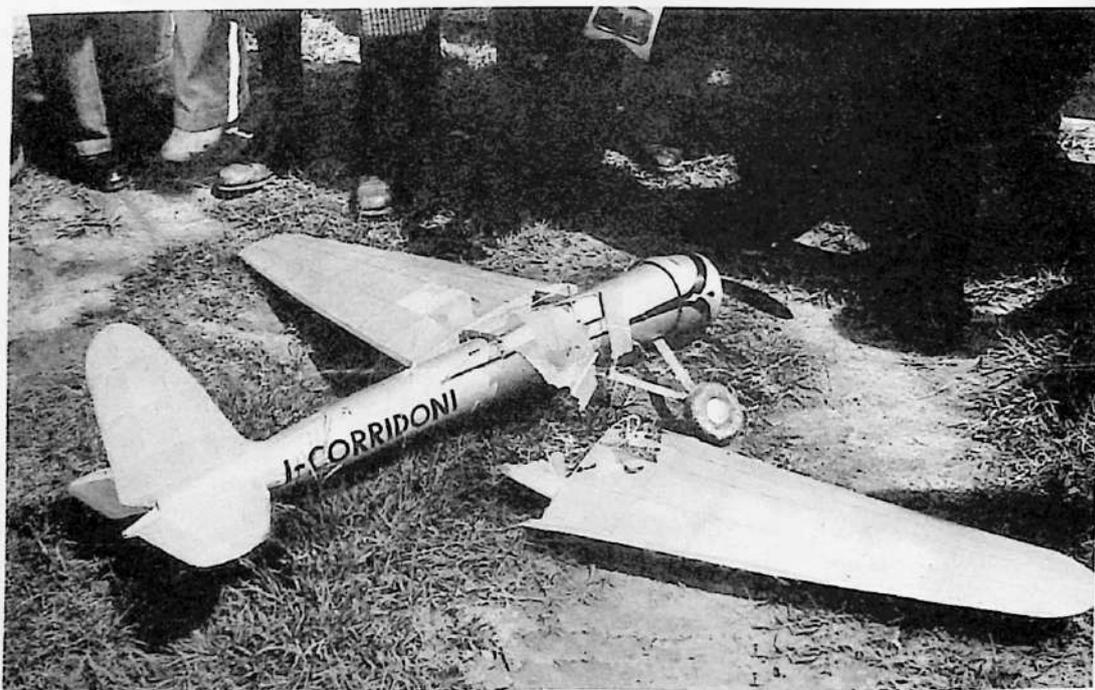
*A beautiful compressed-air model by the Tedeschi brothers in Modena
Geo is supporting the model and Mirko has one hand on the fuselage*

In questo ambito, i motori a scoppio per aeromodelli erano ben poco diffusi: costosi, quasi sempre di fabbricazione USA, erano noti e disponibili a pochi aeromodellisti fortunati per censo.

In this period IC engines for model aircraft were few and far between: expensive and nearly always of American production, they were known and available to very few wealthy aeromodellers.



Una foto famosa: Efreem Nobili di Molinella lancia il suo 'aria compressa'
A famous photo: Efreem Nobili from Molinella launches his compressed-air model



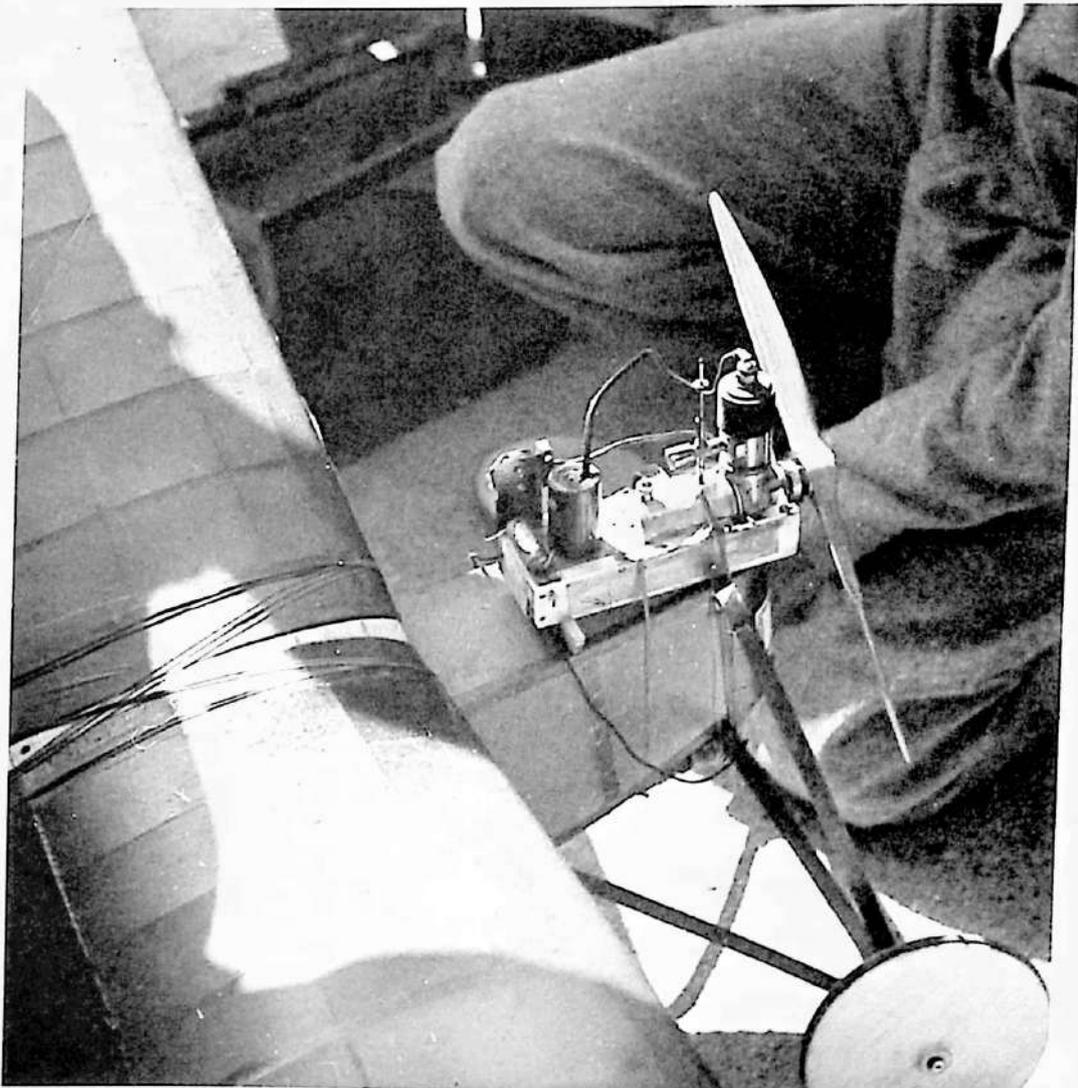
I modelli ad aria compressa potevano raggiungere notevoli risultati estetici
Eccone uno, purtroppo dopo una scassatura, con il motore perfettamente carenato
*Compressed-air models were often beautifully built
This one, seen after an unfortunate crash, has the motor perfectly cowled*

Gli altri, quelli che non si accontentavano dei veleggiatori e degli elastico, si dedicavano ai motori ad aria compressa, molto meno cari e di più facile fabbricazione casalinga anche con modeste attrezzature.

Bisogna arrivare verso il 1935 perché si vedano in Italia i primi motori a scoppio per aeromodelli. Il romano Elvio Tosaroni si procura un *Hurleman*, Guglielmo Barthel di Livorno un *Brown Jr.*, e lo stesso fa il bolognese Valerio Ciampolini. Debbono far venire dall'e-

The rest, those who were not content with gliders or rubber-powered models, turned to compressed-air motors, which were much less expensive and easy to build at home with modest equipment.

We have to wait until 1935 to see the first IC engines for models in Italy. Elvio Tosaroni in Rome acquires a Hurleman, Guglielmo Barthel in Livorno a Brown Jr. and Valerio Ciampolini in Bologna another. They have to get spark plugs, coils and



Il fissaggio ad elastici del motore sul modello di Ciampolini e ...
The attaching by rubber of the engine to Ciampolini's model and ...

stero (USA) naturalmente anche candele, bobine, condensatori, ma questo non è un grosso problema, dato che tutti e tre provengono da famiglie di solide condizioni economiche.

Hanno anche un buon passato aeromodellistico e, con soluzioni diverse, passano ben presto a provare le combinazioni motore/modello.

Alle volte le applicazioni non brillano per eleganza e logica meccanica ed appare ad esempio primitivo ed assurdo il fissaggio con elastici del gruppo motore *Brown* sul modello di Ciampolini, soluzione forse non estranea alla scarsatura del modello.

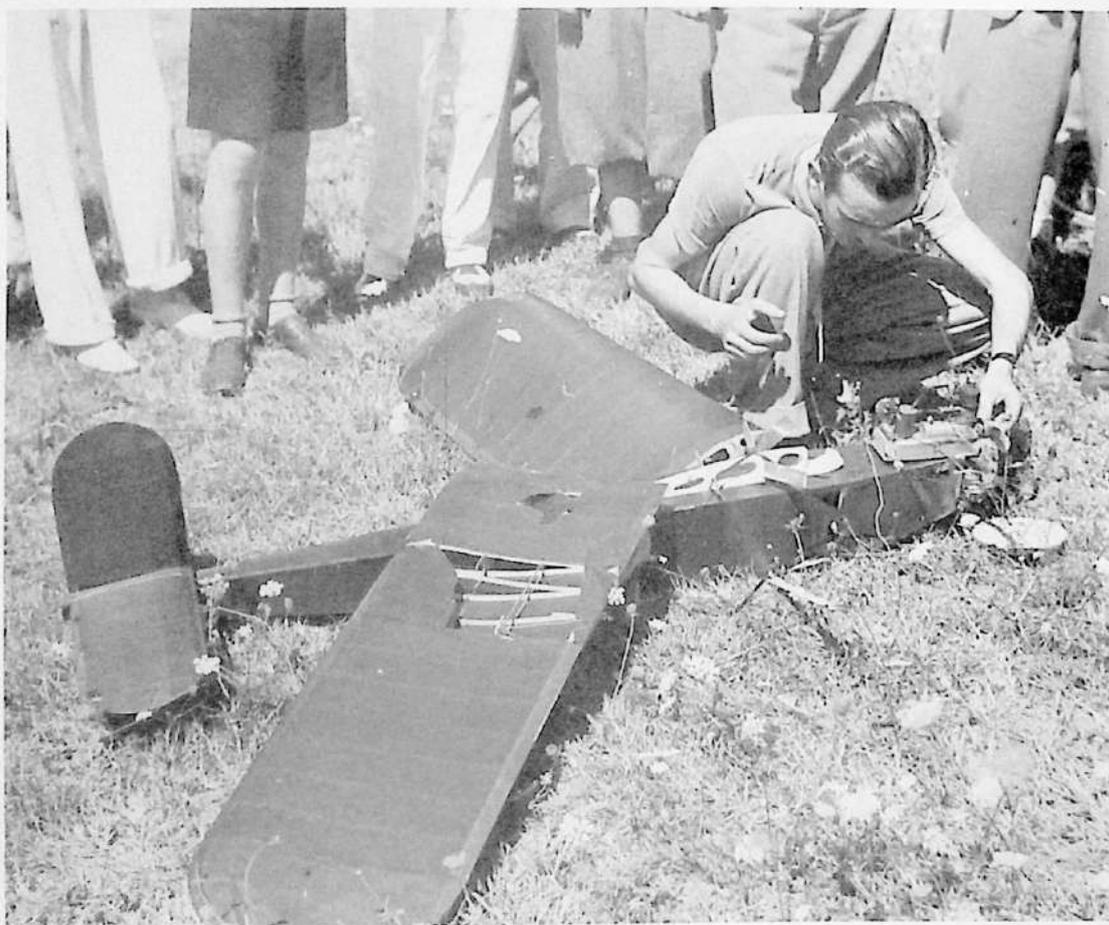
Molto più razionali le soluzioni adot-

condensers from the USA but this isn't a great problem given that all three come from well-to-do families.

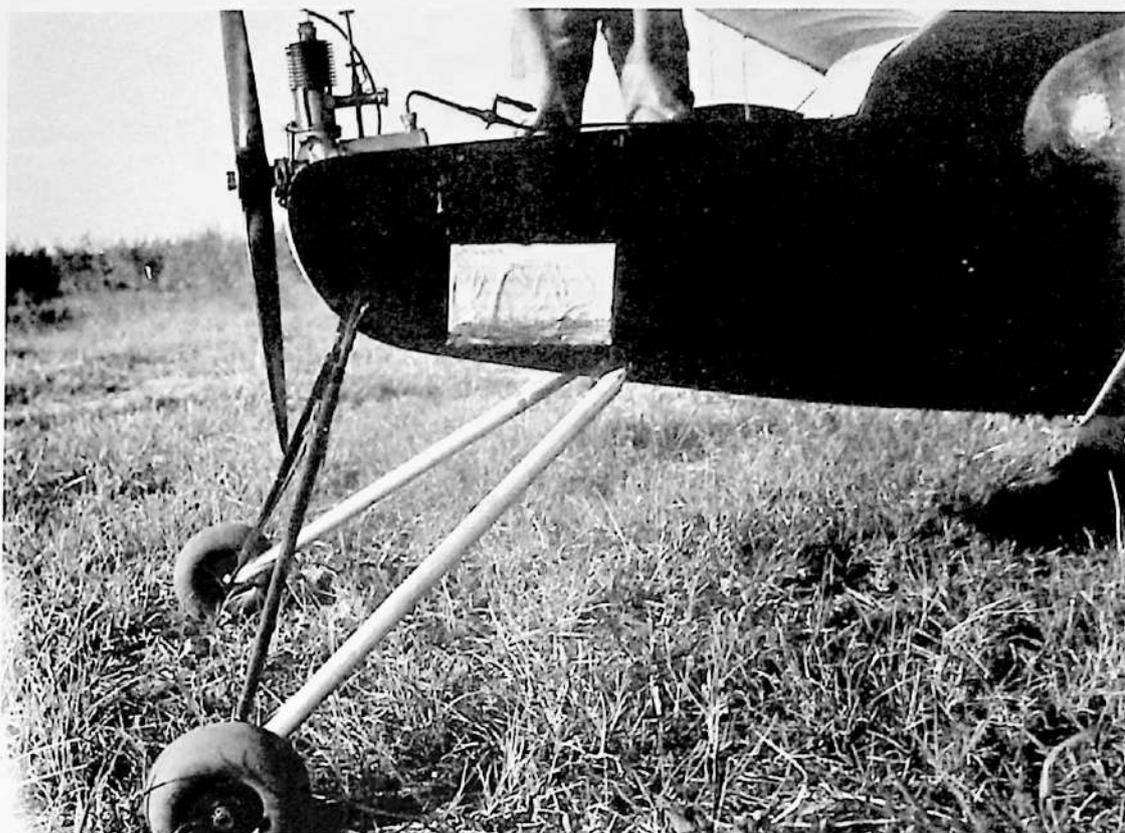
They also have good aeromodelling backgrounds and, with different approaches, soon try out engine/model combinations.

At times the solutions are not aesthetically or mechanically brilliant; for example the method of attaching the Brown's engine unit to Ciampolini's model seems primitive if not absurd and probably had a lot to do with the model's subsequent demise...

Tosaroni and Barthel adopted much



... l'inevitabile conseguenza
... *the subsequent demise.*



Una successiva versione del modello, che verrà chiamato "Il Nonno"
mostra una più decente applicazione del motore

*A later version of the model, named "Il Nonno" (Granddad)
shows a better method of fixing the engine*



Il modello di Elvio Tosaroni
Elvio Tosaroni's model



Un modello di Guglielmo Barthel
One of Guglielmo Barthel's models

tate da Tosaroni e da Barthel, i cui modelli hanno senza dubbio un' estetica più gradevole.

Al concorso Nazionale del 1936 era prevista anche la categoria dei motomodelli, ma non si ebbe nessun classificato. Parteciparono comunque nelle categorie elastico e veleggiatori nomi di noti motomodellisti come Elvio Tosaroni, Jaurès Garofali, Italo Vaccaro.

Ci fu poi la rumorosa presenza di Paolo 'Giarella' Nobili quale caposquadra dei bolognesi.

Fu al Concorso Nazionale del 1937 che si videro davvero in gara i primi modelli a motore: sembra che concorressero assieme motori ad aria compressa e motori a scoppio. Dalla cronaca su *L'Aquilone* dovuta alla penna di Fidia Piattelli apprendiamo che i modelli più notevoli ovviamente furono, a parte un mostruoso modello, del trie-

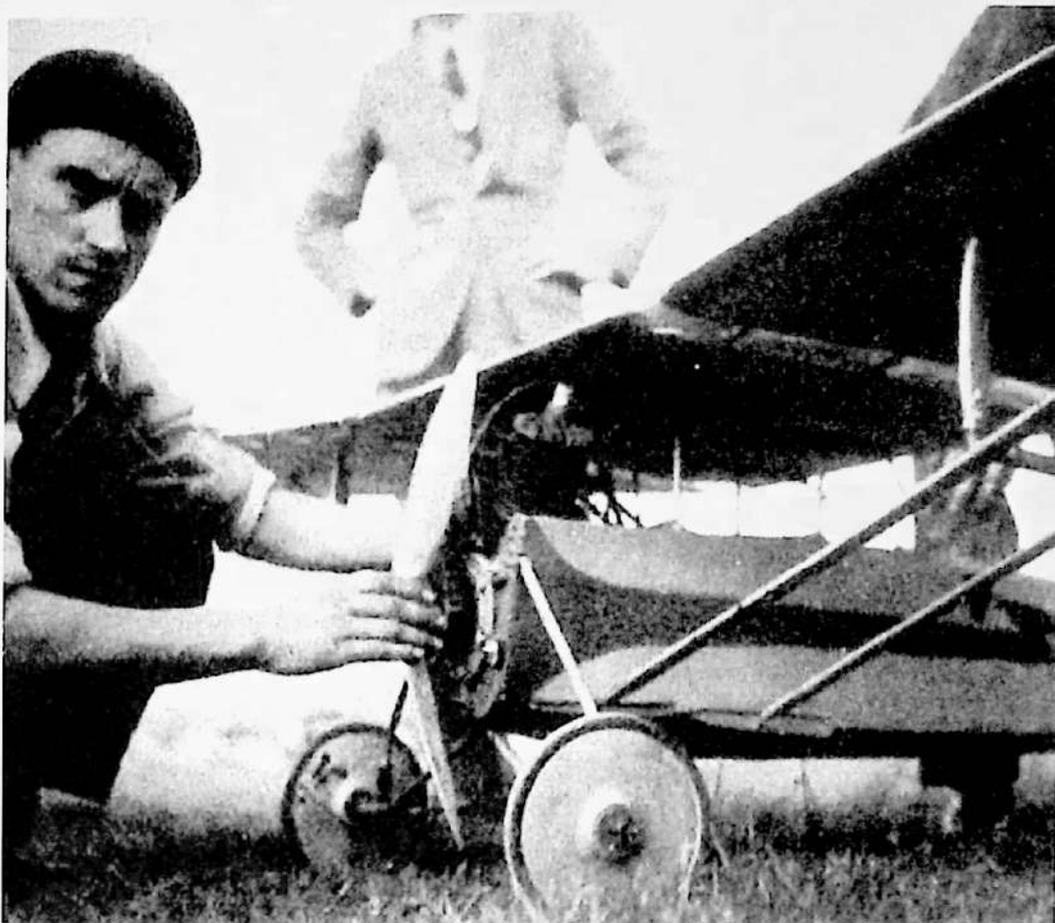
more rational approaches and their models undoubtedly have a more pleasing appearance.

In the national competition of 1936 there was a category for motorised models, but no-one managed to qualify. In the rubber power and gliding categories there were important names like Elvio Tosaroni, Jaurès Garofali and Italo Vaccaro. There was also the noisy presence of Paolo 'Giarella' Nobili as the Bolognese team captain.

It was in the National Competition in 1937 that the first motorised models were seen to compete realistically: apparently compressed air and i.c. engines competed together. We learn from Fidia Piattelli's report in L'Aquilone that the models most worthy of note, apart from a monstrous model entered by

stino Fioravante Rizzi, pesante 15 kg e con motore motociclistico da 65 cc che non andò in moto, quelli di Valerio Ciampolini, Guglielmo Barthel ed Elvio Tosaroni. L'unico a compiere un volo notevole, di oltre mezz'ora, fu il mo-

Fioravante Rizzi of Trieste, weighting 15 kg and powered by a 65cc motorcycle engine which wouldn't start, were the models of Valerio Ciampolini, Guglielmo Barthel and Elvio Tosaroni. The only one to achieve a notable



Il modello di Fioravante Rizzi
Fioravante Rizzi's model

dello di Ciampolini; Barthel fece un volo breve, per arresto prematuro del motore, mentre Tosaroni non riuscì a decollare.

Si era nel frattempo costituita a Bologna la società O.S.A.M. (Officina Sperimentale Apparecchi a Motore) formata da Valerio Ciampolini, Jaurès Garofali e Corrado Bertuzzi. Il giova-

flight of over half an hour was Ciampolini; Barthel made a short flight because his motor stopped prematurely and Tosaroni didn't manage to take off.

In the meantime Valerio Ciampolini, Jaurès Garofali and Corrado Bertuzzi had formed O.S.A.M. (Officina Sperimentale Apparecchi a Motore - Experimental Workshop for



Il trio OSAM: Ciampolini, Bertuzzi e Garofali davanti al 'Nonno'. Questa versione del modello presenta due navicelle carenate sotto le semiali, forse dovute alla necessità di raggiungere la minima sezione frontale secondo le regole FAI e forse usate come serbatoi supplementari. Non si era ancora limitato il tempo di funzionamento del motore

The OSAM trio: Ciampolini, Bertuzzi and Garofali in front of the 'Nonno'. This version of the model has two streamlined tanks below the wings, perhaps needed to achieve the minimum frontal area required by the FAI regulations and possibly used as supplementary fuel tanks. The limitation on engine run time had not yet been introduced

nissimo 'Sorino' Garofali prese a curare la parte motoristica dei modelli di Ciampolini, e si arrivò al Concorso Nazionale del 1938.

Al Concorso Nazionale del 1938, svoltosi sempre al Littorio nel mese di settembre, le cronache ci dicono di una dozzina di iscritti. Dalla foto di gruppo risultano 8 partecipanti, ma siamo riusciti ad identificarne solo 6. Due rimangono purtroppo sconosciuti.

Il vincitore fu Attilio Obino, con un modello costruito da Elvio Tosaroni.

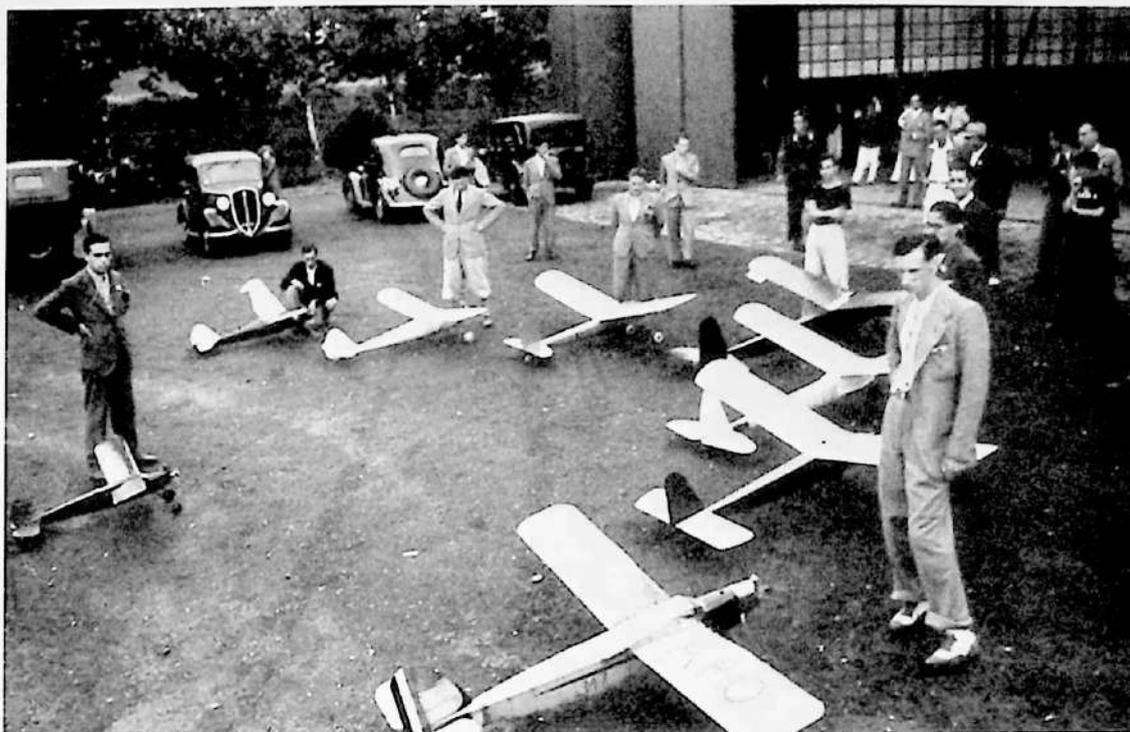
Il modello volò per oltre 41 minuti, seguito in volo da Alberto Guerri (il noto 'Crivello') a bordo di un Capronci-

Motorised Aircraft). The very young 'Sorino' Garofali took care of the engines on Ciampolini's models and they entered the National Competition in 1938.

In the 1938 National Competition, held again at Littorio in September, there were apparently 12 participants. In the group photo there are 8, but we have only managed to identify 6 of these; the other two unfortunately remain unidentified.

The winner was Attilio Obino, with a model built by Elvio Tosaroni.

The model flew for over 41 minutes, followed by Alberto Guerri (nicknamed 'Crivello') aboard a 'Caproncino' and



Alcuni dei partecipanti al C.N. 1938. Da sinistra a destra ed in senso orario: un ignoto, Attilio Obino (con modello di Elvio Tosaroni), Francesco Longar, Paride Piccardi, Jaurès Garofali (col modello di Valerio Ciampolini), Guglielmo Barthel (modello bianco), un altro ignoto, Italo Vaccaro (I-NAPO)

Some of the participants in the 1938 Nationals. From left to right and clockwise: unknown, Attilio Obino (with Elvio Tosaroni's model), Francesco Longar, Paride Piccardi, Jaurès Garofali (with Valerio Ciampolini's model), Guglielmo Barthel (white model), another unknown, Italo Vaccaro (I-NAPO)

no, ed atterrò ad 8 Km di distanza all'interno del Forte Tiburtino. Il recupero fu possibile solo grazie all'intervento del Duca Borea d'Olmo, Ciambellano di Corte, che vi si recò a bordo di una vettura con le insegne di Casa Savoia.

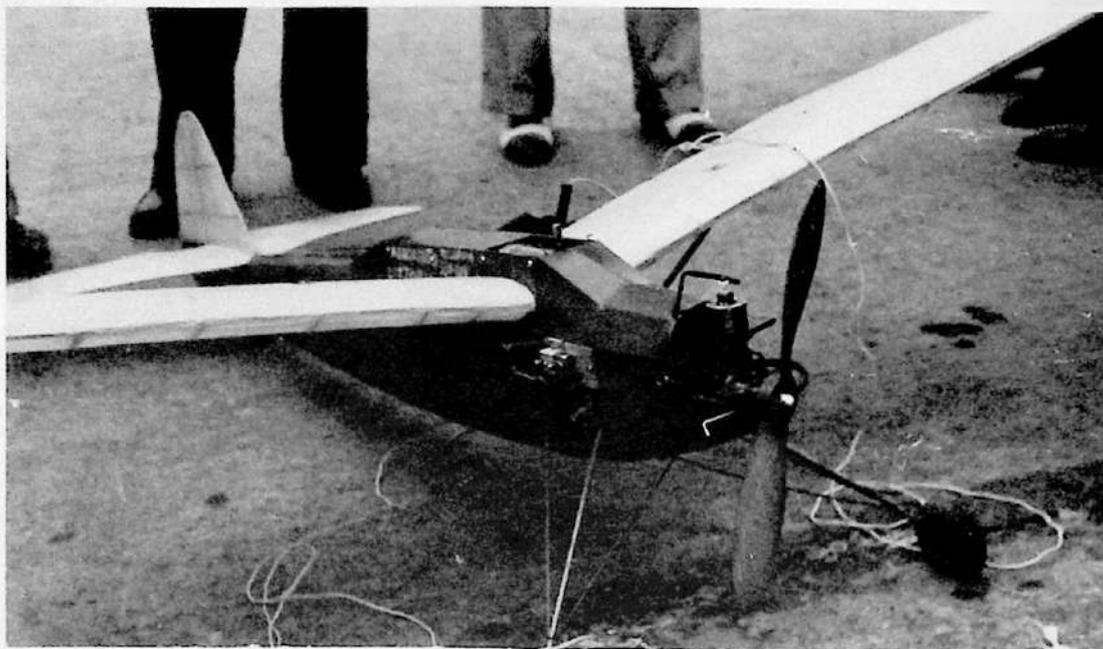
Secondo classificato, con 27'40", il giovane Sorino Garofali, che portò a questo brillante risultato il 'Nonno' di Ciampolini. Motore Brown Jr.

Buon terzo fu Italo Vaccaro, genovese, ma anche istruttore della RUNA di Napoli, il cui modello realizzò il tempo di 8'50".

landed 8km away inside the Tiburtino Fort. The recovery of the model was made possible only by the intervention of Duke Borea d'Olmo, court chamberlain, who went to the Fort in a car displaying the coat of arms of the Savoia family.

Second with a time of 27'40", young Sorino Garofali, who achieved this brilliant result with the 'Nonno' built by Ciampolini. Engine Brown Jr.

Italo Vaccaro, from Genoa but also an instructor with RUNA in Naples, came a respectable third with a time of 8'50".



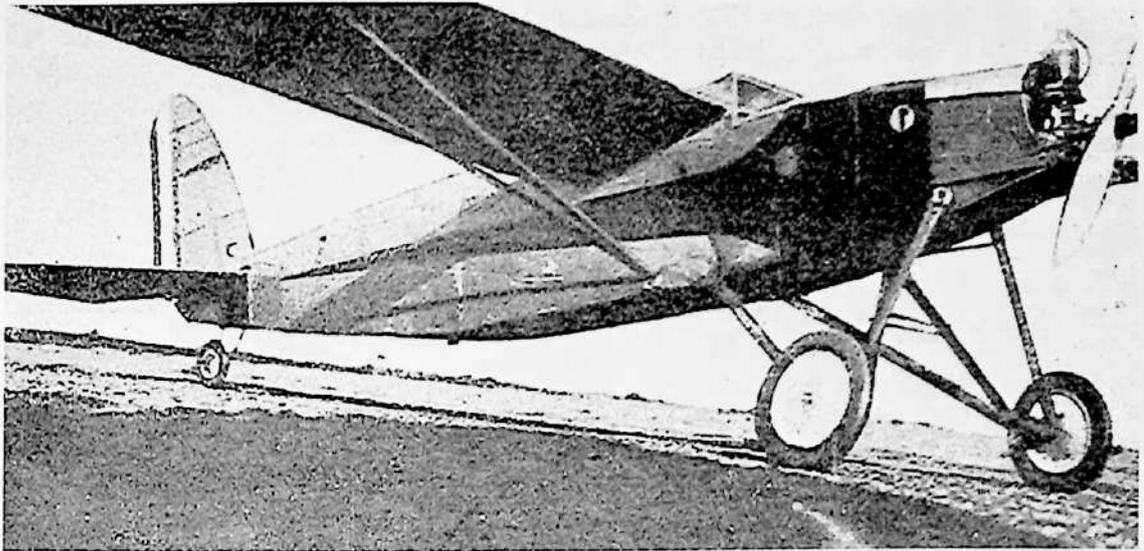
Il modello vincitore del C.N. 1938. Motore Baby Cyclone
The winning model in the 1938 Nationals, powered by a Baby Cyclone



Sorino Garofali, secondo classificato, intento al rifornimento
Refuelling time for Sorino Garofali, second place

Al quarto posto con 8'05" si classificò il fiorentino Paride Piccardi, il cui modello era munito di motore Giglio 10.

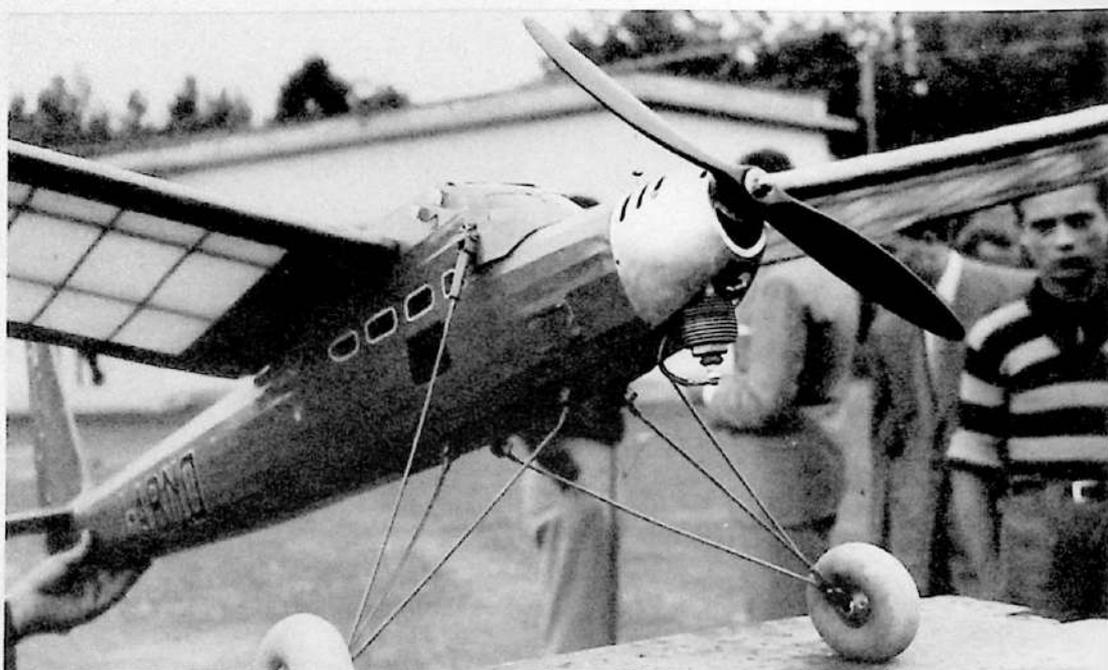
With a time of 8' 05", fourth place went to the florentine Paride Piccardi, whose model was powered by a Giglio 10.



Il modello di Italo Vaccaro, terzo e ...
Italo Vaccaro's model, third and ...



... poco prima del decollo
... a little before the take-off



Il modello quarto classificato di Paride Piccardi
Paride Piccardi's model fourth

Al quinto posto troviamo il triestino Francesco Longar, con 2'05", qui ritratto però con un modello che non usò in questa gara.

Francesco Longar from Trieste, who gained fifth place with 2' 05, is shown here with a model he didn't fly in the competition.



Francesco Longar



Guglielmo Barthel

Non figurò in classifica Guglielmo Barthel, col suo bianco modello, il cui motore Brown si rifiutò di andare in moto.

Questo in breve quanto successo 'motoristicamente' in Italia prima della grande gara 'fra giornalisti' di giovedì 8 giugno 1939.

Guglielmo Barthel, with his white model, was unclassified because his engine, a Brown, refused to start.

There you have it - a short history of what had happened 'engine-wise' in Italy before the big competition between journalists on Thursday 8th June 1939.

LA GARA

THE COMPETITION

In barba alla presenza massiccia della stampa di settore, le uniche notizie attendibili sullo svolgimento della gara e sui tempi di volo registrati sono dovute al quotidiano *Il Piccolo* di Trieste, e probabilmente alla penna di Aldo Germini, il giornalista iscritto dalla testata. Apprendiamo così che, contrariamente a quanto previsto dal regolamento, la gara ebbe inizio alle 10 del mattino.

I due aeromodellisti triestini, Alberto Celio per *Il Popolo di Trieste* e Tullio Pascutto per *Il Piccolo* possedevano un solo motore, un Brown Jr. che doveva quindi essere montato alternativamente sui due modelli. Di questo motore, procurato probabilmente da un marittimo delle linee di navigazione per gli USA, parla Volveno Pecorari - allora bambino - ricordando il lungo rodaggio effettuato nella cucina di casa sua. Il modello di Celio era il *Miss America*, quello di Pascutto una libera interpretazione, con fusoliera rettangolare anziché ovoidale del *Thor*.

Non sappiamo se i due triestini avessero avuto le scatole di montaggio o solo i disegni; certo è che gli accoppiamenti modello/motore si rivelarono i più affidabili. Celio lanciò subito e, alla seconda prova fece registrare il tempo di 1' 23" 2/5, che rimarrà imbattuto per il resto della gara. Pascut-

*Despite the presence of so many from the aeronautical press, the only reliable reports of the events and recorded flight times come from the daily *Il Piccolo* of Trieste, and probably from the pen of Aldo Germini, the journalist who represented that publication. We learn that, contrary to the published rules, the competition started at 10 a.m.*

*The two modellers from Trieste, Alberto Celio representing *Il Popolo di Trieste* and Tullio Pascutto flying for *Il Piccolo* had only one engine between them, a Brown Jr., and so had to swap the engine from one model to the other! Volveno Pecorari, still a child at the time, talks about this engine - which was probably obtained by a sailor on one of the liners to the USA - and remembers the long running-in which took place in the kitchen at his home. Celio's model was a *Miss America*, Pascutto's a 'liberal representation' model of the *Thor*, with a rectangular rather than oval fuselage cross-section.*

We don't know whether the two from Trieste had obtained kits or simply plans; certainly the model/engine combinations were seen to be the most reliable. Celio flew early on and, on his second attempt, achieved a flight of 1' 23" 2/5 which remained

to, dopo una prova nulla al mattino, ottenne nel pomeriggio un buon 1' 11" 2/5 (con un po' di rammarico per la scomparsa alla vista dietro i capannoni dell'Ala Littoria) che gli assicurò comunque il secondo posto.

Sempre grazie a *Il Piccolo* di Trieste, sappiamo che al terzo posto, col tempo di 58", si classificò *Il Giornale d'Italia* e purtroppo, salvo una foto del modello (pag. 26), non abbiamo trovato nulla che ci dica del costruttore (Travagli?). Una ricerca nell'archivio del giornale, ci ha fatto imbattere solo in una nota sgradevole dell'articolista, che accenna alla gara con distacco e quasi derisione.

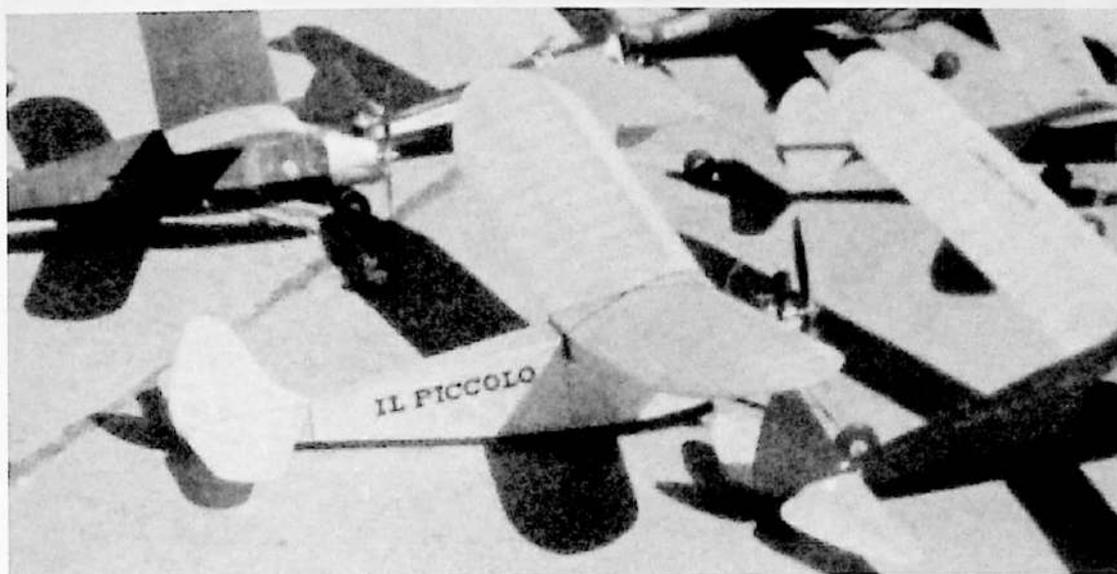
unbeaten for the rest of the event. Pascutto, after a null score in the morning, scored a good 1' 11" 2/5 in the afternoon (with a little frustration when the model disappeared from sight behind the Ala Littoria hangars) and earned second place.

Thanks once more to Il Piccolo of Trieste, we know that third place, with a time of 58", went to Il Giornale d'Italia but, apart from a photo of the model (pag. 26), we have found no record of the builder (Travagli?).

A search through the paper's archives brought to light only a disagreeable note from the columnist, who refers to the competition with little enthusiasm and some derision.



Il modello del vincitore
The winner's model



Il Thor di Pascutto
The Pascutto's Thor

Troviamo al 4° posto *La Gazzetta dello Sport*, con 53". Il giornalista iscritto era Spartaco Trevisan, nome noto anche in ambito aeromodellistico, ed il modello era un MOVO M 18, che ci risulta costruito dai fratelli Aghib di Milano, munito del motore Giglio di Grazzini (pag. 26).

Segue al 5° posto *Il Balilla*, col tempo di 49" 4/5. Il modello era costruito da Elvio Tosaroni, aveva il carrello triciclo e montava un motore USA, un Hurleman da 10 cc (pag. 27).

Da questo punto in poi, abbiamo una semplice classifica delle testate, senza tempi di volo: abbiamo cercato di ricostruire gli accoppiamenti col costruttore e, ove possibile, di rintracciare la relativa immagine del modello.

Al 6° posto figura *Il Mattino* di Napoli. Il bel modello (pag. 28) è stato costruito da Italo Vaccaro, genovese,

In 4th place we find La Gazzetta dello Sport with a time of 53". The journalist entered was Spartaco Trevisan, a well-known name in aeromodelling circles, and the model was a MOVO M18, which we believe was built by the Aghib brothers of Milan, and was powered by Grazzini's Giglio engine (pag. 26).

In fifth place was Il Balilla with a time of 49" 4/5. This model was built by Elvio Tosaroni, had a tricycle undercarriage and was powered by an American engine, the Hurleman 10cc (pag. 27).

From this point on we have a simple rank order of the entries without flight times; we have tried to match each with the model builder and, where possible, to find the relevant photo of the model.

Il Mattino of Naples took 6th place. This nice model (pag. 28) was built by



Il modello terzo classificato
The third placed model

studente del terzo anno del Politecnico e istruttore della scuola di aeromodellismo di Napoli. Le note apparse sul giornale aggiungono che il costo del modello era attorno alle 2000 lire e che in gara l'autoscatto non funzionò, superando i 30" ammessi. Appare quindi almeno misterioso il suo buon piazzamento.

Italo Vaccaro, a genoese student in his third year at the Polytechnic and an instructor in the Neapolitan school of aeromodelling. Notes in the article mention that the model cost about 2000 lire and that it's timer didn't function correctly in the contest, overrunning the 30" allowed. It is therefore a little mysterious that the model was so well placed.



L'M 18 de La Gazzetta dello Sport
The M 18 of La Gazzetta dello sport

La rivista *Auto Moto Avio* è al 7° posto. Il modello è un MOVO M18 munito di motore Grazzini. La stessa rivista era presente anche con un modello bitrave ben fatto, di grandissime dimensioni, che figura in diverse immagini ma non è in classifica e neppure fra i non classificati.

Volandum era la rivista dell'Ala Littoria, piazzata all'8° posto. Il modello è ancora un Movo M18, che ha la particolarità di avere le ali con le estremità rialzate (pag. 29). Non abbiamo notizia del costruttore, per cui ci sembra probabile si tratti di modello fornito direttamente dalla MOVO. Il modello ha sicuramente volato, e lo si vede in sicura salita nel filmato dell'Istituto Luce.

The magazine Auto Moto Avio took 7th place. Their model was a MOVO M18, with a Grazzini engine. This magazine also entered a very large, well-made twin-boom model which appears in various photos but not in the results nor among the unclassifieds.

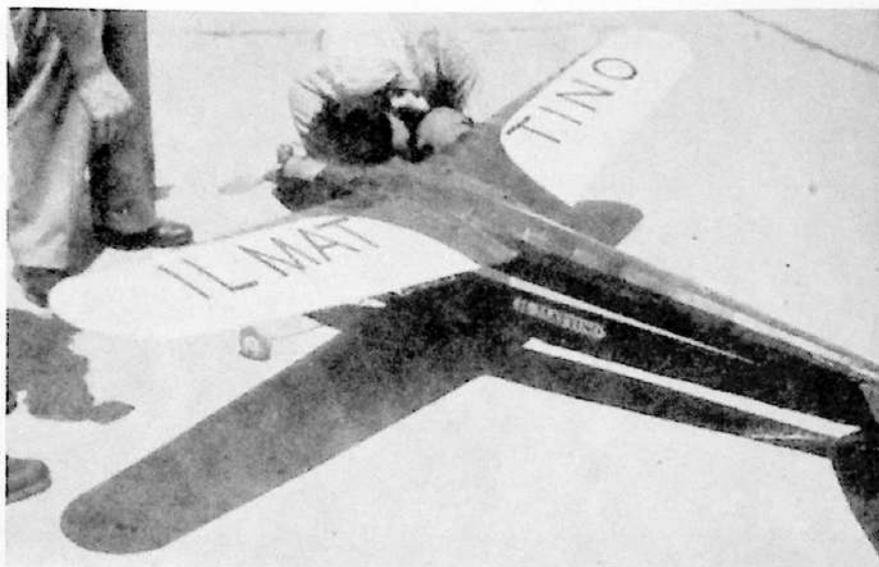
Volandum was the magazine of Ala Littoria and achieved 8th place. The model was another MOVO M18, with unusual raised wingtips (pag. 29). We don't know who the builder was, so it seems likely that the model was provided by MOVO. The model certainly flew, and it can be seen in a steady climb in the film from Istituto Luce.



Il modello di Tosaroni per Il Balilla
Tosaroni's model for Il Balilla

Troviamo *L'Aquilone* solo al 9° posto, con il primo dei modelli presentati. Si tratta di un modello relativamente piccolo, munito di motore Ohlsson .23, costruito da Uberto Travagli (pag. 30).

We find L'Aquilone only in 9th place with the first model entered. This was a relatively small model fitted with an Ohlsson .23 and built by Uberto Travagli (pag. 30).



Il modello de Il Mattino
Il Mattino's model

Segue al 10° *Le Vie dell'Aria*, un settimanale che per la durata del Congresso divenne quotidiano e cui dobbiamo l'elenco degli accoppiamenti testata/giornalista. Il modello, con carrello triciclo, risulta costruito da Elvio Tosaroni; il motore pare fosse un Dinamite (pag. 30).

In 10th place we have Le Vie dell'Aria, a weekly that for the duration of the meeting became a daily and to which we owe the list of the columnists for each publication. This model had a tricycle undercarriage and was built by Elvio Tosaroni; the engine was apparently a Dinamite (pag. 30).



L'M 18 della rivista Auto Moto Avio
The M 18 of the Auto Moto Avio revue

L'Ala d'Italia aveva iscritto due modelli, e figura nelle classifiche all' 11° ed al 25° posto. Abbiamo diverse immagini del modello biplano costruito da Fulvio Papalia: era una semiriproduzione del Fiat CR 32 e montava un Baby Cyclone. Dalle poche note trovate è sicuro che il modello non riuscì a decollare, ribaltandosi sul prato.

Dell'altro modello non sappiamo assolutamente nulla.

L'Ala d'Italia had entered two models and appears in 11th and 25th places in the results. We have several pictures of the biplane built by Fulvio Papalia: it was a semi-scale model of the Fiat CR 32 powered by a Baby Cyclone. From the few references we found, this model overturned on the take-off run and never flew. We know nothing at all about the other model.



Il modello di Volandum
The Volandum's model

Per *Il Popolo d'Italia* sappiamo che concorse Valerio Ciampolini, che inopinatamente figurava come giornalista iscritto a rappresentare la rivista *Volandum*. Portò un modello inusuale, di grandi dimensioni ed a linea di trazione alta, munito di Brown Jr. col quale, stando a quanto leggiamo su *l'Aquilone*, si pavoneggiò a lungo davanti alle cineprese dell'Istituto Luce. Il modello ruppe la fusoliera il mattino, venne ap-

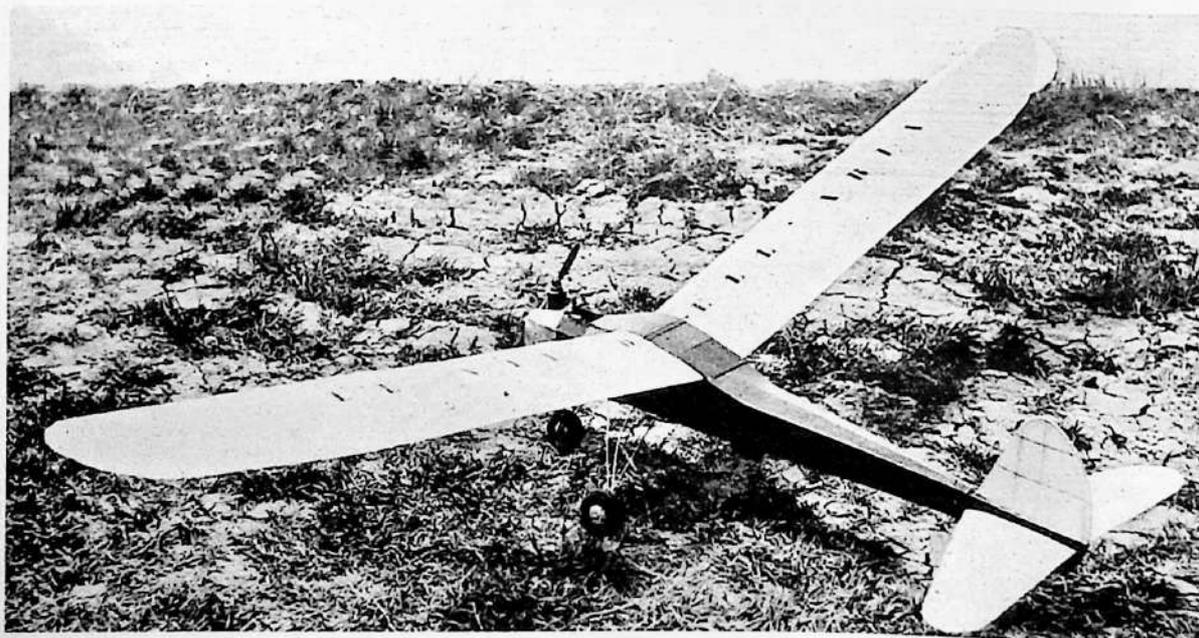
We know that Valerio Ciampolini competed for Il Popolo d'Italia although unexpectedly he was entered to represent the magazine Volandum. He brought along an unusual model - very large and with a high thrust line, powered by a Brown Jr. - with which, according to l'Aquilone, he strutted at length in front of the Istituto Luce cameras. The model suffered a broken fuselage in the morning and was set



Il modello de L'Aquilone (Travagli)
The L'Aquilone's model

partato per la riparazione (dalla foto a pag. 32 lo si vede con una barretta di legno assicurata ad evitare deformazioni), ma non volò più. Ciampolini concorse anche per *Il Corriere della Sera*, e lo fece con il vecchio modello denominato 'il Nonno'. Di questo modello la MOVO mise in commercio la tavola costruttiva, fortunatamente disponibile anche oggi: si tratta del Movo M 15.

aside for repairs (we see in the photo a wooden splint used to prevent warping), but didn't fly again. Ciampolini also competed for Il Corriere della Sera with his old model 'Il Nonno'. MOVO put on sale the plans for this model, the MOVO M15, and fortunately they are still available today.



Modello de Le Vie dell'Aria (Tosaroni)
Le Vie dell'Aria's model



Il CR.32 de L'Ala d'Italia
The CR.32 of L'Ala d'Italia

Valerio Ciampolini fu un pioniere dell'aeromodellismo a motore in Italia ma alla sua indubbia bravura e competenza accoppiava un carattere impossibile e non destava certamente simpatie. Perfino su L'Aquilone non mancarono note anche pesantemente ironiche: riferendosi al proclamato (da Ciampolini) prossimo sicuro record mondiale di durata, da conseguirsi col modello 'strano', ricordiamo un trefiletto nel quale lo si invitava a sbrigarsi a conseguirlo. Già l'anno prima, in occasione di altro tentativo di primato effettuato col 'Nonno', in un gustoso servizio di A.Carretto, si possono leggere note di questo tenore:

"... per chi non lo sapesse, l'O.S.A.M.

Valerio Ciampolini was a pioneer of motorised aeromodelling in Italy but his undoubted skill and competence were accompanied by an impossibly difficult character which made him hard to get along with. Even in L'Aquilone there were ironic comments: in reference to his proclaimed forthcoming world record in duration, to be achieved with his 'strange' model, we remember a note in which he was invited to hurry up and get on with it. The year before, on the occasion of another record attempt with the 'Nonno', we read in a splendid report by A. Carretto:

".. for those who don't know it,



Il Nonno de Il Corriere della Sera
 The 'Nonno' of Il Corriere della Sera

non è la sigla di una qualche organizzazione spionistica, ma il nome che pomposamente Ciampolini si compiace di dare, tra le sfottiture di quanti lo intendono, all'Officina Sperimentale Apparecchi a Motore, che è una specie di organismo industriale in cui direttore, capitalista, progettista, maestranze è l'ing. Valerio Ciampolini, coadiuvato nel suo lavoro da due entusiasti e bravi ragazzi: Jaures Garofali (capotecnico e maestranze) e Corrado Bertuzzi (amministratore e maestranze, nonché impianto refrigerante per le sue battute fulminanti)...

Dopo la partenza di modello ed inseguitori (cui si era unito Paolo Nobili, il

O.S.A.M. is not the abbreviation of a spy network, but the name which Ciampolini pompously likes to give, accompanied by the jokes of those in the know, to the Officina Sperimentale Apparecchi a Motore (Experimental Workshop for Motorised Aircraft), which is a kind of industrial organization of which Valerio Ciampolini is director, financier, designer and builder, assisted in his work by two enthusiastic and expert young men: Jaurès Garofali (chief technician and builder) and Corrado Bertuzzi (administrator and builder, but also shock absorber for Ciampolini's crushing comments)..."



Modello de Il Resto del Carlino
Il Resto del Carlino's model

popolare 'Giarella') da Bologna verso le campagne di Baricella dove sembrava essere atterrato il Nonno, localizzata la zona d'atterraggio (il modello era stato nel frattempo recuperato e custodito da locali villici), si legge che, parlando con i contadini

"... il buon Giarella intanto conduceva una inchiesta per conto proprio, cercando di sapere come stavano le quaglie, che attendono con timore l'avvicinarsi della data in cui l'inesorabile doppietta dell'apparentemente mite Giarella seminerà tra esse lutti e sgo-mento ..."

VOLANDUM era la rivista dell'Ala Littoria, allora la compagnia di bandie-

After the take-off of the model its followers (joined by Paolo Nobili, the popular 'Giarella') headed from Bologna towards the Baricella countryside where the model seemed to have landed. Once they had localised the landing area (the model having been recovered and guarded in the meantime by the locals) we read of this conversation with the country folk:

"... our good man Giarella meanwhile conducted an inquiry on his own behalf, trying to find out about the local quail, which await with trepidation the time when the seemingly mild Giarella will spread fear and death among them with his trusty shotgun ..."

ra. Iscrise due modelli: uno, l'M 18 classificato 8° a nome di Ciampolini e l'altro a nome di Cristoforo Mercati Krimer. In classifica questo risulta al 14° posto con un modello di cui nulla si sa.

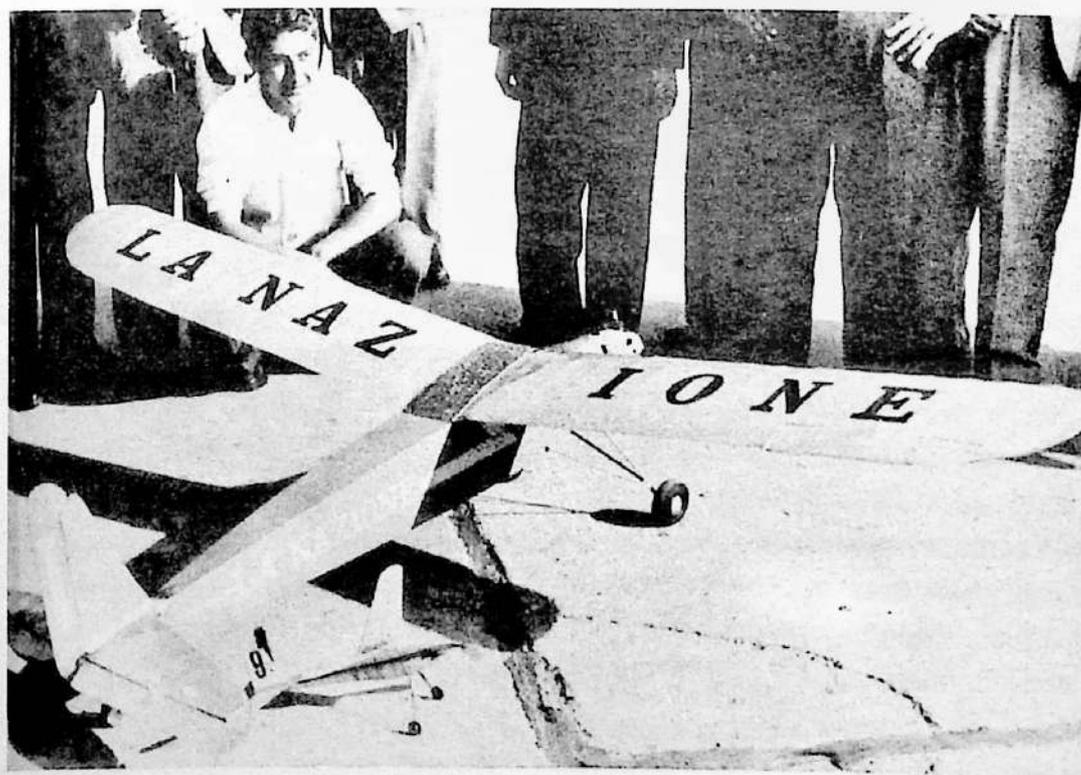
Segue *Il Resto del Carlino* di Bologna. Il modello venne costruito da Paolo Nobili, più noto come 'Giarella', e montava un motore Garofali da 10 cc. Nella foto (pag. 33) si vede il buon Giarella seduto davanti al modello, sulla fusoliera del quale risulta la testata del giornale ritagliata con le forbici ed incollata in qualche modo.

Abbiamo poi *La Nazione* di Firenze, il cui bel modello era stato finito a meraviglia da Paride Piccardi. Il motore era un Giglio 10 di Grazzini. Degne di nota le superfici mobili, in altre occa-

VOLANDUM was the magazine of *Ala Littoria*, in those days the national airline. It entered two models: Ciampolini's M18 which took 8th place and another flown by Cristoforo Mercati Krimer which took 14th place but of which we know nothing.

Next was *Il resto del Carlino* from Bologna. The model was built by Paolo Nobili, better known as 'Giarella', and used a 10cc Garofali engine. In the photo (pag. 33) we see Giarella sitting in front of the model and the name of the newspaper which has been cut out and somehow stuck to the fuselage.

We then have *La Nazione* of Florence, whose fine model had been beautifully finished by Paride Piccardi. The engine was a Giglio 10 by Grazzini. It is worth noting the control surfaces which on other occasions



Il bel modello de *La Nazione* di Firenze
The kind model of La Nazione of Florence

sioni previste per un volo autocomandato (abbastanza in voga in quegli anni). I movimenti erano comandati da camme, mosse da un motore ad orologeria, le cui forme erano studiate e dimensionate con cura e modificate accuratamente a colpi di lima.

Dell' *Azione Coloniale* abbiamo visto il modello in volo in un film Luce dedicato alla Gara. Si vede qui in azione il dispositivo di spegnimento del motore azionato da una cordicella lunga una ventina di metri, tirando la quale all'occorrenza si interrompeva un contatto elettrico e si arrestava il motore. Già su un libro di Frank Zaic del '36 si vede un disegno esplicativo del sistema (pagg. 143 e 144).

Siamo arrivati al 18° posto, con *Il Corriere Emiliano*. Questo quotidiano, che aveva da poco inglobato *La Gazzetta di Parma*, aveva iscritto come giornalista concorrente Adriano Mantelli, il famoso asso dell'aviazione, ma - non si sa come - aveva previsto di inviare tre modelli. Uno era stato costruito da Mario Ferrarini, l'istruttore di aeromodellismo della RUNA di Parma: era il Ferr. 39. Gli altri erano il GAP 239 ed il biplano F 339, entrambi opera del duo Saccani - Scrocchi. La formula biplana non era ai tempi una bizzarria: Saccani e Scrocchi (ma era Angiolino Saccani il progettista) sperimentarono felicemente questa architettura su un modello ad elastico e Fidia Piattelli su *L'Aquilone* in un lungo articolo ne sostenne la validità. Esempi di biplani a volo libero, sia ad elastico

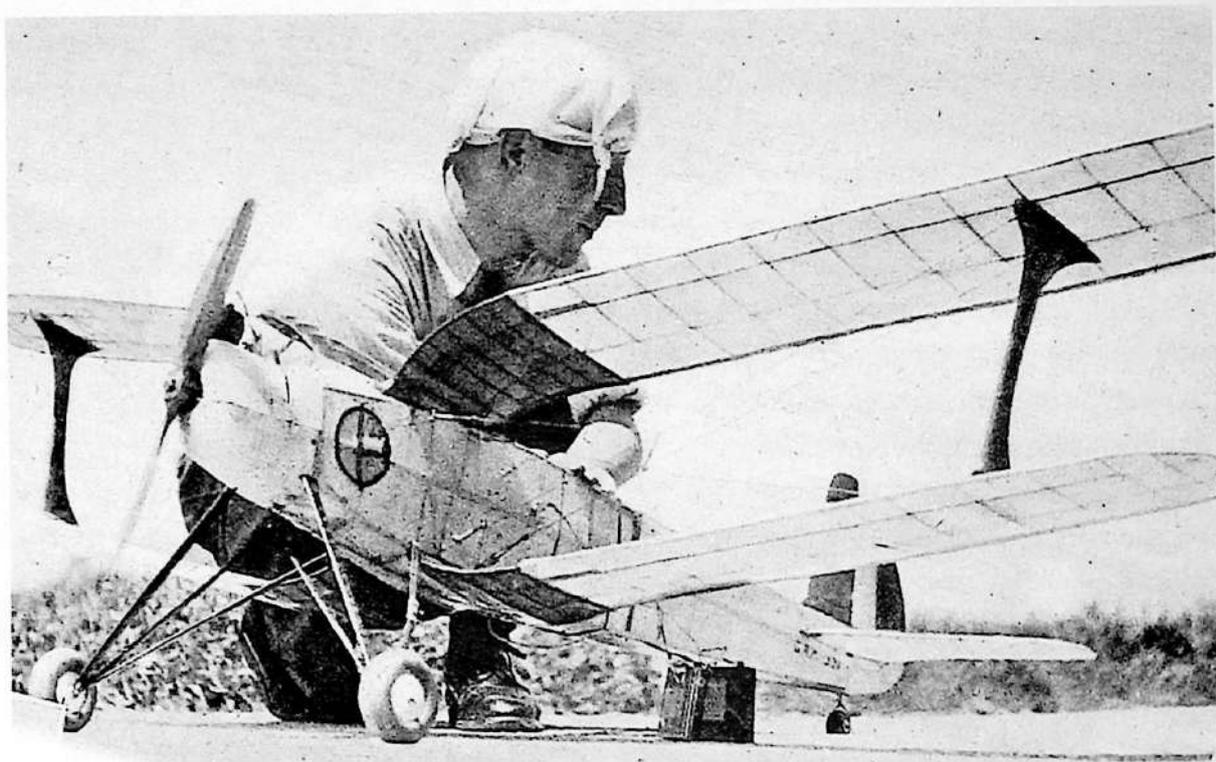
were used for autocontrolled flight which was in fashion in those times. The control movements were governed by cams, driven by a clockwork mechanism; their profile had been studied and shaped with care and then precisely modified by filing.

We have seen the model entered by Azione Coloniale in flight in a film of the competition made by Luce. The film shows the device used to stop the engine, activated by a twenty metre length of string; pulling the string opened a switch and stopped the engine. An explanatory diagram of the system had already been published in a book by Frank Zaic in '36 (pagg. 143 and 144).

We're now down to 18th place with the *Corriere Emiliano*. This daily paper, which had recently absorbed the *Gazzetta di Parma*, had entered Adriano Mantelli, the famous aviator, as journalist but - who knows how - had planned to send three models. One had been built by Mario Ferrarini, the aeromodelling instructor from RUNA in Parma: this was the Ferr. 39. The others were the GAP 239 and the F 339 biplane, both the work of the Saccani - Scrocchi duo. The biplane format was not unusual at the time: Saccani e Scrocchi (Angiolino Saccani was the designer) had experimented successfully with this architecture on a rubber-powered model and Fidia Piattelli had proposed its validity in a long article in *L'Aquilone*. There are also many examples of free-flight

che motomodelli si trovano con abbondanza nei libri di Frank Zaic.

biplanes, using both rubber and IC power, in Frank Zaic's books.



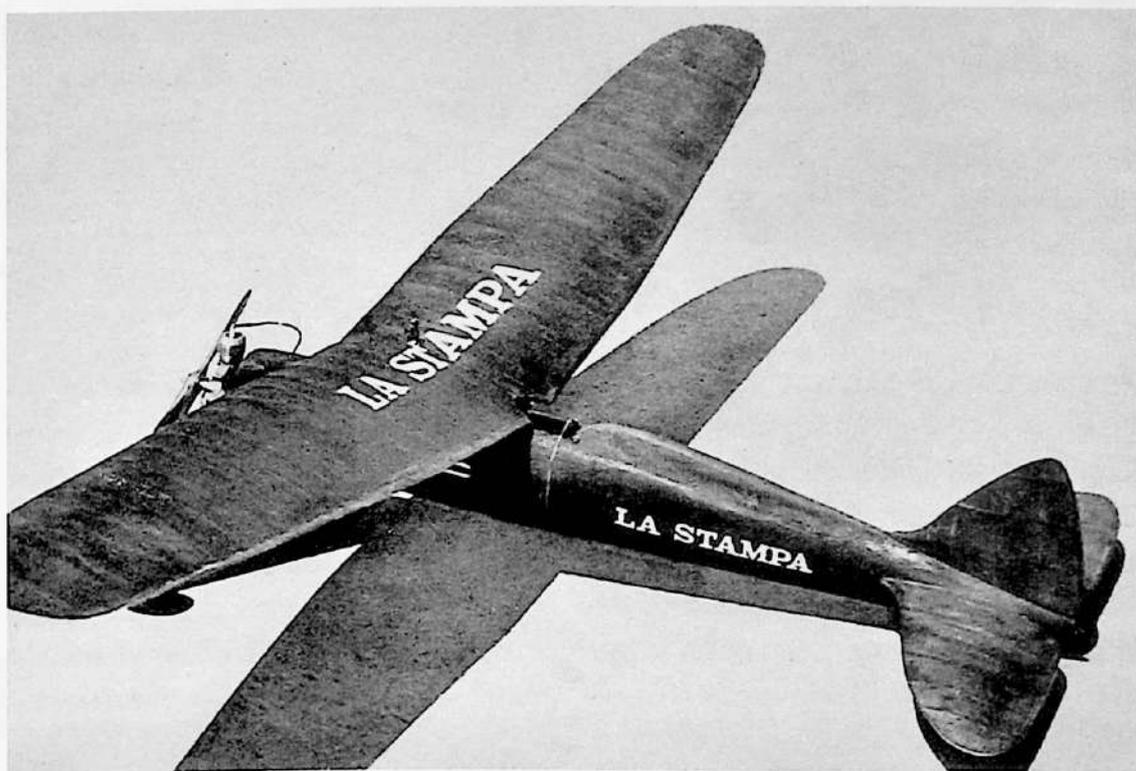
Il biplano del Corriere Emiliano (Saccani)
Corriere Emiliano's biplane

Grazie al ritrovamento di un quaderno di memorie di Ferrarini abbiamo appreso che questi, per sopraggiunti motivi di lavoro, non potè partecipare alla gara, cui andarono perciò solo Angiolino Saccani e Primo Scrocchi. Entrambi i modelli erano muniti di motori Giglio e, secondo quanto riporta Ferrarini, solo il biplano riuscì a partire, infrangendosi però ben presto contro un capannone mentre al GAP 239 non si riuscì a mettere in moto il motore. Purtroppo, di queste vicende nulla è raccontato sul giornale di Parma, che riporta come al solito solo la classifica delle testate.

Thanks to the unearthing of a notebook of Ferrarini's we learned that, because of unexpected work commitments, he was unable to participate in the competition, so only Angiolino Saccani and Primo Scrocchi went along. Both models used Giglio engines and, according to Ferrarini's report, only the biplane managed to take off, crashing into a hangar quite soon after, while the engine of the GAP 239 refused to start. Unfortunately none of this was related in the Parma newspaper, which merely listed the placing of the various publications.

La Stampa di Torino era rappresentata da un bel modello che ci dicono dipinto di un verde scuro. Il modello

La Stampa of Turin was represented by a fine model which was apparently painted dark green. The



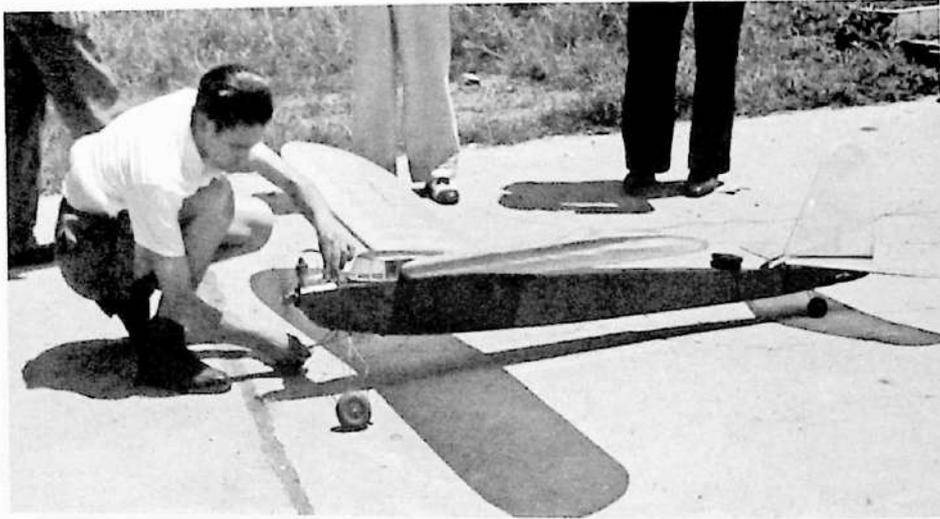
Il modello de La Stampa
La Stampa's model

risulta progettato dall'Ing. Enrico Rolandi e costruito da Agostino Bruno. Ancora una volta le cronache ci dicono che anch'esso finì con lo schiantarsi contro un muro. Classificato 19°, montava un Baby Cyclone.

Il bellissimo modello della foto seguente (pag. 38) è opera di Aldo Calza; di apertura notevole (250 cm), con ben eseguita cabina trasparente, monta un Giglio 10. Figura al 20° posto, ma Calza stesso ha detto che il modello non ha mai volato in gara. Era il secondo modello iscritto da *Il Balilla*.

model was designed by Ing. Enrico Rolandi and built by Agostino Bruno. Once again the reports tell us that the model ended up crashing into a wall. It was powered by a Baby Cyclone and finished 19th.

*The splendid model in the next photo (pag. 38) was the work of Aldo Calza; it had a large wingspan (250cm), a nicely executed transparent cabin and was powered by a Giglio 10. It appears in 20th place, but Calza himself said that the model never flew in the competition. It was the second model entered by *Il Balilla*.*



Aldo Calza alle prese col motore del modello de Il Balilla
Aldo Calza starts the engine of the Il Balilla's model

Il più insolito modello in campo era il 'canard' de *Il Lavoro Fascista* (pag. 38). Montava un motore Giglio del primo tipo, propulsivo e non sappiamo da chi sia stato costruito e se si sia alzato da terra, ma risulta in classifica al 21° posto.

The most unusual model on the field was the 'canard' entered by Il Lavoro Fascista (pag. 38). It used one of the first Giglio Engines in pusher configuration and we don't know who built it or whether it ever left the ground, but it was placed 21st.



Inconsueto il canard de Il Lavoro Fascista
The unusual canard of Il Lavoro Fascista

L'Aquilone, col secondo modello classificato, figura al 22° posto, ma non si hanno notizie del costruttore.

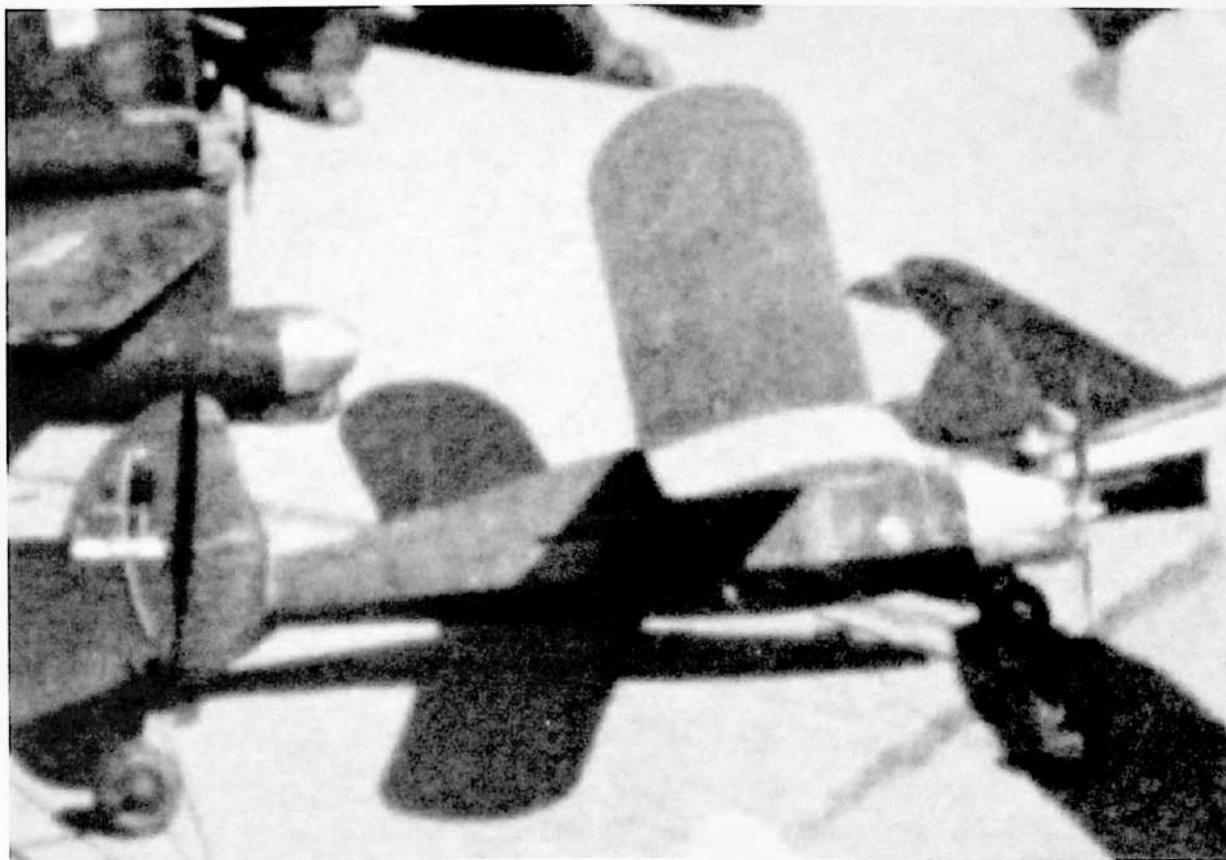
Il giornale aveva iscritto ben quattro modelli, a nome di Mario Guerri, Giorgio Bacchelli, Antonino Foschini ed Uberto Travagli, ma i risultati - probabilmente per il prevalere degli impegni organizzativi su quelli sportivi, furono ben inferiori alle attese.

In classifica troviamo poi 23° *Il Giornale di Genova*, rappresentato da Livio Demicheli il cui modello, secondo le cronache, finì in decollo contro i curiosi al margine della pista, danneggiandosi irreparabilmente. Era munito di motore Baby Cyclone.

L'Aquilone, with its second model in the ranking, appears in 22nd place, but we know nothing of its builder.

The magazine had entered four models under the names of Mario Guerri, Giorgio Bacchelli, Antonino Foschini and Uberto Travagli, but their results - probably because their work as organisers took precedence over their sporting activities - were well below expectations.

Next in the results table we find in 23rd place *Il Giornale di Genova* represented by Livio Demicheli. During the take-off his model crashed into the spectators beside the runway and was damaged beyond repair. Here again the engine was a Baby Cyclone.



Il modello di Demicheli per *Il Giornale di Genova*
Demicheli built this model for Il Giornale di Genova

Il Belvedere, rivista d'arte di Napoli, concorse con un bel modello ad ala media, con una voluminosa 'naca' a coprire il motore, con cabina arretrata alla maniera dei racers e tutte le superfici ben raccordate alla fusoliera. Il modello (24°) era opera di Gualtiero Ciranni e Luigi Messina su progetto - si dice - Movo.

Il Belvedere, an art magazine from Naples, competed with a nice mid-wing model which sported a spacious cowl covering the engine, a rearward cockpit as seen on racers and all the flying surfaces well faired to the fuselage. The model (it came 24th) was the work of Gualtiero Ciranni and Luigi Messina and said to be from a Movo plan.



Molto bello il modello de Il Belvedere di Napoli
The very beautiful model of Il Belvedere of Naples

Nella foto, il modello appare con la semiala sinistra smontata.

Si leggono sulla naca le scritte: RUNA in stampatello, 'Napoli' in corsivo, le lettere grandi G e D e, più in piccolo, CW 116.

In the picture, the model appears with the left wing removed.

On the cowl, reads RUNA in block letters, Napoli in italic, the letters G and D and, in smaller, CW 116.

L'iscrizione per *Il Belvedere* era fatta a nome di Clara Falcone, unica giornalista donna presente sul campo.

The entry for Il Belvedere was in the name of Clara Falcone, the only female journalist present on the field.



Dall'archivio Movo - Un'insolita posizione per fotografare
From Movo's archive - A strange position to make photos

Per questo ci piace immaginare sia la Signora Falcone intenta a terra a fotografare un modello, conservando comunque anche nella scomoda posizione un'ammirevole compostezza.

For this reason we'd like to think that this is the Mistress Falcone intent on photographing a model and admirably managing to maintain her composure despite her uncomfortable position.

I MODELLI NON CLASSIFICATI

THE UNPLACED MODELS

Ci risulta ancora misterioso il criterio usato per porre entro o fuori classifica i modelli. Tra i modelli in classifica figurano infatti modelli che sicuramente non hanno volato, mentre fuori classifica ci sono modelli che hanno sicuramente volato.

Il modello di Alessandro Martorello, che concorreva per *Il Corriere Padano*, volò anche troppo, dato che l'autoscatto non funzionò. Dopo un volo di oltre un'ora il modello venne ritrovato a diversi chilometri di distanza, troppo

We still find the criteria used to place or not place models very mysterious. There are models which definitely never flew and yet were placed, while others which certainly flew were still unplaced.

Alessandro Martorello's model, which competed for Il Corriere Padano, flew rather too much since its timer didn't work. After a flight of more than an hour the model was found several kilometers away and it



Il modello di Martorello
Martorello's model

tardi per una seconda prova. Martorello usava un motore di Garofali, che funzionò invece a meraviglia.

Del *Corriere Adriatico* abbiamo due immagini: una fra i modelli radunati probabilmente prima della gara ed un'altra sul terreno, smontato per aggiustamenti o riparazioni. Purtroppo ancora una volta dobbiamo dire che non sappiamo nulla del costruttore e neppure del nome del giornalista iscritto.

Il modello è evidentemente un Movo M 18, probabilmente 'aziendale'.

was too late for a second try. Martorello used a Garofali engine that, on the other hand, worked very well. We have two photos for the Corriere Adriatico: one among the models collected together before the competition and another on the field, with the model dismantled for adjustment or repair. Unfortunately we have to say once again that we have no information about the builder, nor even the name of the journalist.

The model is evidently a Movo M18, probably supplied ready-built.



L'M 18 del Corriere Adriatico
The M 18 of the Corriere Adriatico

Ci sono altri modelli, sicuramente presenti sul campo, che non risultano né fra i classificati né fra quelli non classificati. Uno di questi è un magnifico modello di grandi dimensioni iscritto dalla rivista *Auto Moto Avio*, costruito da Ermanno Brusadelli.

Fra i non classificati anche questo

There are other models that were certainly present on the field but which neither appear among those placed nor among those unplaced. One of these is a magnificent model of large dimensions, entered by the magazine Auto Moto Avio and built by Ermanno Brusadelli.



Il modello presentato dalla rivista Auto-moto-Avio
The model presented by the Auto-moto-Avio revue

bel modello, iscritto per il periodico *Gente Nostra*, di cui non conosciamo il costruttore, probabilmente un romano. Il vano sul dorso della fusoliera ospitava probabilmente la batteria e l'impianto elettrico.

Il motore è un Giglio 10.

Another fine model, unplaced, entered by the periodical Gente Nostra; the builder, probably from Rome, is unknown. The hatch on top of the fuselage probably held the battery and electrical equipment.

The engine is a Giglio 10.



Il modello di *Gente Nostra*
Gente Nostra's model

Anche un modello di Renato Caducri era sicuramente presente, ma non sappiamo per quale testata.

A model of Renato Caducri was surely present, but we don't know the name of the revue.



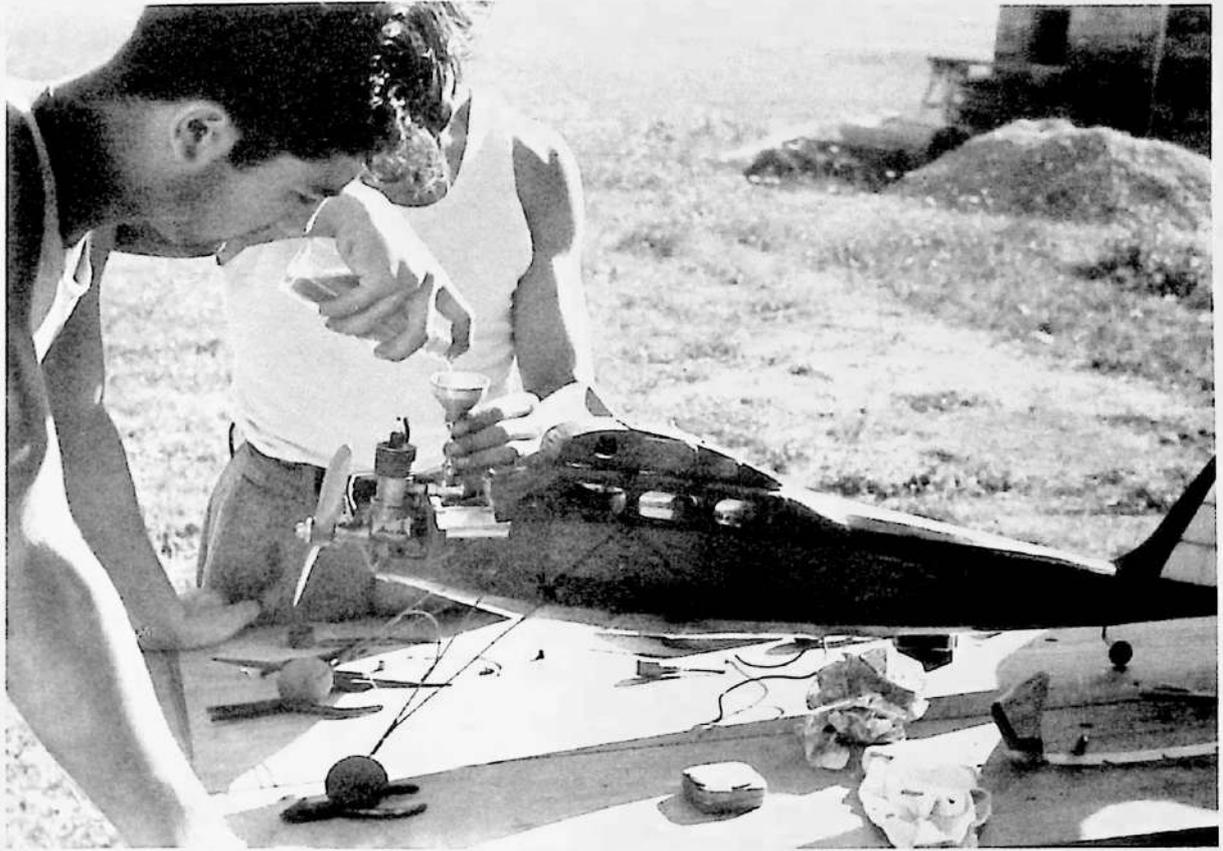
Il modello di Cauderi
Cauderi's model

Sembra fosse presente al Littorio anche il modello costruito da Elvio Tosaroni e portato in gara da Attilio Obino al Concorso Nazionale del 1938, che vinse col tempo di oltre 40'. Il modello montava un motore Baby Cyclone (pag. 18).

It seems that at Littorio there was also the model, built by Elvio Tosarini, which was flown by Attilio Obino in the National Competition of 1938 where it won with a time of over 40 minutes. The model was powered by a Baby Cyclone. (pag.18)

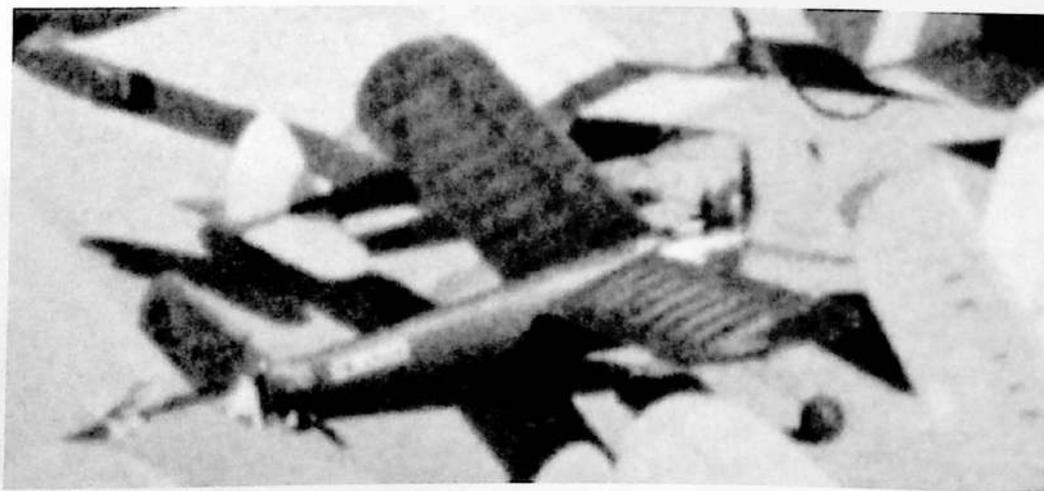
Sempre il giorno della gara sono state scattate le foto della pagina seguente, ma non siamo riusciti a collegarle con un aeromodellista e con un giornale. Il motore è un Giglio 10 cc.

The photos on the facing page were also taken on the day of the competition, but we have been unable to connect them to an aeromodeller or to a publication. The engine is a Giglio 10 cc.



Ancora due modelli di cui non abbiamo notizie.

Another two 'unknown' models.



I PREMI

La gara era dotata di un consistente monte premi, da assegnare sia ai giornalisti coinvolti sia agli aeromodellisti costruttori dei modelli. Ecco un elenco di quanto messo in palio dai vari Enti, Ditte, Istituzioni e la specifica dell'assegnazione dei premi e riconoscimenti.

Dal MINISTERO DELL'AERONAUTICA :

- Coppa artistica alla pubblicazione prima classificata *Il Popolo di Trieste*
- Medaglia d'argento grande alla seconda " *Il Piccolo*
- Medaglia d'argento alla terza " *Il Giornale d'Italia*

Dalla R.U.N.A. :

- Materiale aeromodellistico da assegnare ai costruttori dei modelli:

- per Lit. 300 al primo classificato *Alberto Celio*
- per Lit. 200 al secondo " *Tullio Pascutto*
- per Lit. 150 al terzo " *?? (forse Uberto Travagli)*
- per Lit. 100 al quarto " *Fratelli Aghib*
- per Lit. 50 al quinto " *Elvio Tosaroni*

Dall' ALA LITTORIA :

- Al giornalista primo classificato: un biglietto di andata e ritorno per viaggio aereo sulle linee nazionali per qualsiasi località. (*Goliardo Paoloni*)
- al secondo class.: un modello da tavolo di un apparecchio delle linee civili (*Aldo Germini*)
- al terzo class.: un modello da tavolo di un aereo delle linee civili (*Adone Nosari*)
- Un oggetto utile a tutti i giornalisti partecipanti alla gara.

Dall' EDITORIALE AERONAUTICA :

- Medaglia ricordo a tutti i concorrenti (giornalisti e aeromodellisti).
- Lit 1000 al giornalista autore del migliore resoconto giornalistico sulla gara o sull'aeromodellismo in genere.

Dalla Ditta GRAZZINI :

- Un motore a scoppio 'Giglio' della cilindrata di 10 cc al costruttore del modello più originale.

Dalla Ditta AVIOMINIMA :

- Buono per l'acquisto di Lit. 200 di materiale aeromodellistico al costruttore del modello di realizzazione più pratica e di costruzione più accurata.

Rimane in dubbio la sorte delle 150 lire di materiali messe in palio dalla RUNA e destinate all'aeromodellista terzo classificato e resta sconosciuta l'assegnazione delle 1000 lire dell'Editoriale Aeronautica, del motore GIGLIO offerto da Bruno Grazzini e delle 200 lire di materiale aeromodellistico messe a disposizione dalla AVIOMINIMA di Uberto Travagli.

THE AWARDS

The competition was equipped with a great deal of awards, to assign both for journalists involved that to the builders of the models. Here is a list of what offered by the various Boards, Companies, Institutions and the specific allocation of the awards and recognitions.

From AIR MINISTRY:

- Artistic cup to the publication first classified Il Popolo di Trieste
- Great Silver Medal to the second " Il Piccolo
- Silver Medal to the third " Il Giornale d'Italia

From R.U.N.A. :

- Model building materials to assign to the builders of the models:

- for 300 Lire to the first classified Alberto Celio
- for 200 Lire to the second " Tullio Pascutto
- for 150 Lire to the third " ?? (maybe Uberto Travagli)
- for 100 Lire to the fourth " Fratelli Aghib
- for 50 Lire to the fifth " Elvio Tosaroni

From ALA LITTORIA :

- To the journalist first classified: a go and return ticket for travel on National lines for any location. (Goliardo Paoloni)
- To the second classified: a table model of an airplane of civil lines. (Aldo Germini)
- To the third classified: a table model of an airplane of civil lines (Adone Nosari)
- An useful objet to all the journalists participating to the competition.

From EDITORIALE AERONAUTICA :

- Souvenir medal to all the competitors (journalists and air model builders).
- 1,000 Lire to the journalist author of the best report on the competition or on air models building generally.

From Ditta GRAZZINI :

- An IC engine 'Giglio' with a capacity of 10 cc to the builder of the most original model.

From Ditta AVIOMINIMA :

- Purchase bond of 200 Lire for model building material to the builder of the model more practically realized and more accurate building.

Remains in doubt the fate of the 150 lire of building materials offered as a award by RUNA and intended for the model builder third classified and remains unknown the assignment of the 1000 lire of Editoriale Aeronautica, of thr GIGLIO engine offered by Bruno Grazzini and of the 200 lire of air model building materials placed at disposal by AVIOMINIMA of Uberto Travagli.

LA STAMPA

THE PRESS

Delle 26 testate presenti con modelli sul campo, alcune sono scomparse da tempo, di altre non si sa dove siano custoditi gli archivi, per altre ancora non ci è stato possibile arrivare ad una consultazione diretta. Non abbiamo potuto prendere visione dei giornali: *Il Popolo d'Italia*, *Il Balilla*, *La Scure*, *Il Belvedere*, *Il Popolo di Trieste*.

Abbiamo potuto consultare le copie del mese di giugno 1939 de *Il Corriere della Sera*, del *Corriere Adriatico*, del *Corriere Emiliano*, de *L'Azione Coloniale*, di *Gente Nostra* che non hanno dedicato una riga alla gara, benché avessero modelli che li rappresentavano.

Degli altri, proviamo a presentare una selezione degli articoli dedicati all'evento, a testimonianza delle difficoltà incontrate nella ricostruzione delle prestazioni e dei risultati sportivi, e di quanto la stampa ci abbia fornito a sostegno di questo lavoro di ricerca.

Si deve, come già detto, ad un giornale non specializzato, il quotidiano *Il Piccolo* di Trieste, l'unico servizio coi tempi di volo riferiti a modelli, aeromodellisti e testate (almeno per le prime cinque posizioni), notizia non riportata neppure da *L'Aquilone*, che pure negli anni precedenti aveva sempre

Of the 26 titles that had models on the field, some have disappeared over time, others are unable to locate their records and for others it has not been possible to consult their archives. We have not been able to see these papers: Il Popolo d'Italia, Il Balilla, La Scure, Il Belvedere, Il Popolo di Trieste.

We have been able to consult the copies for the month of June 1939 of Il Corriere della Sera, the Corriere Adriatico, the Corriere Emiliano, the Azione Coloniale, Gente Nostra, but they didn't publish anything about the competition even though they had models representing them.

We present here a selection of articles dedicated to the event, to give an idea of the difficulties encountered in reconstructing the performances and results and also to show to what extent the press was able to help in our research.

As we already remarked, the daily Il Piccolo of Trieste published the only report with flight times referred to the models, the modellers and the publications (at least for the first five places). Not even L'Aquilone published useful information, although it had in previous years provided complete and precise results for the

fornito le classifiche esatte e complete delle varie edizioni del Concorso Nazionale. Lo stesso *Il Piccolo* fornisce anche una attendibile cronaca della gara, senza fronzoli, se pure incentrata sulle vicende dei due concorrenti triestini: Alberto Celio per *il Popolo di Trieste* e Tullio Pascutto per *il Piccolo*.

Vediamo ora quanto ebbe a scrivere *il Giornale d'Italia* nel numero del 9 giugno 1939, sperabilmente non con la penna di Adone Nosari, il grande giornalista iscritto:

"...Le gare di apparecchietti 'giganti' di 50 centimetri d'ala ed altrettanti di fusoliera, con motore di 1/6 di cavallino erano organizzate dal baldo Aquilone... Taluni apparecchi, come quello che portava orgogliosamente il nome del nostro giornale, hanno tenuto vittoriosamente il cielo ..."

Giorgio Aiazzi, sul *Giornale di Genova*, ci racconta:

"... Sono entrato stamane quasi nel centro degli apparecchi lillipuziani, dove aleggiavano solenni con le ventate delle piccole eliche i cicloni del dramma ... Fra i 34 apparecchi non ho stentato a riconoscere quello del *Giornale di Genova*. E' rosso e blu. Lo ha costruito Lidio De Micheli (Livio Demicheli), diciassettenne ... Un crepitio di mitragliatrice tascabile che diventa un ronzio petulante allorché gli anticipi e le accensioni infilano la via della giustezza. Ma ecco che il motore è al massimo. La sua testa ronzante falcia i fili d'erba più lunghi e fa sanguinare una due volte la mano del povero figlio-

various editions of the *National Competition*. *Il Piccolo* also provided a reliable 'no frills' account of the competition, although it centred on the exploits of the two competitors from Trieste: Alberto Celio for *Il Popolo di Trieste* and Tullio Pascutto for *Il Piccolo*.

Let's see what *Il Giornale d'Italia* had to say in the edition of 9th June 1939; hopefully this was not from the pen of Adone Nosari, the great journalist who took part:

"... The flights of 'giant' aircraft with a wingspan and length of 50 cm and engines of 1/6 horsepower were organised by the stalwart Aquilone. Some planes, like those that bore the name of our newspaper, flew victoriously across the sky ..."

Giorgio Aiazzi reports in the *Giornale di Genova*:

"... This morning I found myself in the midst of these Lilliputian flying machines, which floated around with the wind from their little propellers... Among the 34 aircraft on the ground I had no trouble in recognising that of the *Giornale di Genova*. It is red and blue. It was built by Lidio De Micheli (Livio Demicheli), a seventeen-year-old... A burst of miniature machine-gun fire which becomes a petulant buzz when the advance and the ignition are adjusted. But now the engine is at maximum power. Its buzzing head mows the long grass and with vicious cuts draws blood once, twice from the hand of the poor young man ... If Lidio

lo con i suoi colpi secchi ... Se Lidio De Micheli avesse messo il suo cuore grande e volitivo al posto del motore, l'apparecchio suo non avrebbe fallito. Perché il cuore di ogni giovane nostro è come la terra al seme: aperto al vento di tutte le vittorie"

Il grande aviatore Maner Lualdi scrive su *La Stampa*:

"... tutti attendono un certo specialissimo momento che non appare mai abbastanza favorevole per tentare l'impresa ... l'attimo di passione, questi ragazzi, lo vogliono ritardare il più possibile, una partenza falsa o un soffio di vento paragonabile allo starnuto di un uomo corpulento potrebbe provocare la catastrofe. Si provano i motori: il suono è quello di una zanzara col compressore ... ho notato che le cicale si tacciono e già temono il piccolo ordigno volante, e anche qualche margherita cede il passo, e fuggono con l'ali battenti, del volo umano, le farfalle. Una piccola vittoria su alcuni rappresentanti un poco fiacchi della natura ..."

Ho assistito a molti lanci, avendo accanto a me il costruttore Sig. (Agostino - ndr) Bruno del modello de La Stampa (progettato dall'ing. Enrico Rolandi, vero mago nell'argomento) l'apparecchio più ammirato di quanti si siano presentati alla gara ..."

Daniele Occhipinti, su *il Corriere Padano* di Ferrara, dipinge:

"...li troviamo lì sul prato verde del Littorio, attorno ai piccoli velivoli dalle ali luccicanti e trasparenti, larve più che farfalle, ma quando i motori lillipu-

De Micheli had had his big, determined heart in place of the engine, his aeroplane would not have failed. For the heart of every one of our young men is like the fertile earth: open to the winds of victory..."

The great aviator Maner Lualdi writes in La Stampa:

"... everyone waits for that special moment that never seems favourable enough to attempt the flight ... these young men want to delay as long as possible the critical moment; a false start or a breath of wind no greater than a fat man's sneeze could spell disaster ... They try the engines; the sound is that of a mosquito with a compressor ... I noticed that the crickets are silent and seem to fear the little flying machines, even the odd daisy lets them by, and the butterflies flee with beating wings. A small victory over a few small representatives of nature ..."

I was present at many flights, having beside me Sig. (Agostino - ndr) Bruno, builder of the model entered by La Stampa (designed by engineer Enrico Rolandi, a real expert in the field) which was the most admired model out of all those in the competition..."

Daniele Occhipinti, writing for Il Corriere Padano of Ferrara, paints this picture:

"... we find them on Littorio's green lawn, gathered around the little aeroplanes with shining transparent wings, larvae rather than butterflies,

ziani cominciano a girare e le eliche tracciano un cerchio di luce vorticoso, le crisalidi fremono nel presentimento del volo, poi, non più trattenute dai costruttori, si librano nel cielo, dapprima esitanti come uccelli da poco usciti dal nido, poi più sicure ... L'aeromodellista è un poeta, un artista quindicenne, puro come tutti i veri artisti. La sua passione è fatta di controllate emozioni di ricerca ordinata sulle leggi aerodinamiche e dall'equilibrio raggiunto fra il cuore che vuole librarsi ed il cervello quasi adulto che si sottomette alla disciplina La nostra razza votata alla poesia, che cerca di fare in ogni atto della sua vita anzitutto opera di bellezza. E' la passione di volare, che per primo Leonardo nella sua mente sintetica ha reso attuabile ... ed è conaturata ad un popolo creato per la poesia dell'azione ..."

E veniamo a *L'Ala d'Italia*. Il servizio sul numero 13 di luglio è a firma di Guglielmo Peirce, giornalista, scrittore e pittore, che ci racconta:

"... Questi aeromodellisti sono, per me, come i poeti puri: essi fanno realmente l'arte per l'arte. Alla fine, vincitori e battuti, si ritrovano tutti col medesimo entusiasmo ... abbronzati dal gran sole preso, più freschi e gioiosi di come erano giunti al mattino ... tutti affratellati da una gioia comune. Si vedeva subito che erano italiani, perché questo entusiasmo continuo e bruciante è una qualità tipicamente virile, cioè italiana. Se, al loro posto, vi fossero stati, mettiamo, americani, francesi e olandesi, avremmo visto certis-

but when the Lilliputian engines begin to turn and the propellers trace their disc of light the chrysalides shiver with the promise of flight then, no longer restrained by their builders, take to the sky, at first hesitantly like small birds just out of the nest, then with greater assurance ... The aeromodeller is a poet, a fifteen-year-old artist, as pure as any artist. He carries out his research into the laws of aerodynamics with passion and controlled excitement, and finds a delicate equilibrium between a heart that yearns for flight and a mind that submits to discipline ... Our people are dedicated to poetry and try to make every act a work of beauty. It is the passion for flight, first explored by the extraordinary mind of Leonardo (da Vinci) ... and inborn in a nation created for poetry in action..."

And now we come to L'Ala d'Italia. The article in the 13th edition in July is penned by Guglielmo Peirce, a journalist, writer and painter, who tells this story:

"... These aeromodellers are, for me, like poets pure and simple: they really practice art for art's sake. In the end winners and losers gather together with the same enthusiasm ... tanned after a long day in the sun, even fresher and more cheerful than they were in the morning ... all sharing the same joy. They were obviously Italians, because this endless fiery enthusiasm is typically virile, hence Italian. If there had been others in their place, let's say Americans,

*simamente visi da funerale... Questi aeromodelli che decollavano uno dopo l'altro dall'Aeroporto del Littorio, che si impennavano e guadagnavano quota rapidamente e rabbiosamente, sono stati il segno stesso della nuova Italia, sono stati il segno stesso del Fascismo ... Un aeromodello si sente organismo terrestre a malincuore: egli è più figlio del cielo che della terra; il suo periodo terrestre è puramente transitorio. Noi, però, li abbiamo voluti tenere prigionieri, come uccelli tenuti nel palmo della mano ... appena trenta secondi di funzionamento del motore. Come gelosi della loro concreta capacità di evasione, li abbiamo voluti tener legati alla terra, a noi, al nostro peso di uomini materiali. Abbiamo avuto invidia della loro favolosa angelicità. Però, nonostante questi furbi accorgimenti, qualcuno (leggi: l'aeromodello de il Piccolo di Trieste *) ci ha voluto salutare per sempre: ha voluto raggiungere i suoi amici e protettori: gli angeli.*

* Non è vero: il modello cui non ha funzionato l'autoscatto è stato quello di Martorello del *Corriere Padano*.

Una boccata d'aria fresca ci viene da *Le Vie dell'Aria*, settimanale divenuto quotidiano per la durata del Congresso della Stampa Aeronautica, che nel numero del 9 giugno 1939 dedica l'intera prima pagina alla Gara dei modelli volanti tra giornalisti. Aldo Mariotti si astiene dal ricorrere a voli pindarici, uccellini e fiorellini e si limita a raccontare la gara, senza fornirci purtroppo neppure lui i tempi di volo e le

French and Dutch, we would have seen funereal faces ... These model aircraft that took off one after another from Littorio Airport, aiming upwards and gaining height rapidly and angrily, were a sign of the new Italy, a sign of Fascism ... A model aeroplane is hardly a creature of the earth: it is more a creature of the sky; its time on earth is purely transitory. We, however, have wanted to keep them prisoner, like birds held in the palm of a hand ... just thirty seconds of engine run. As if jealous of their ability to escape, we have kept them bound to earth, to us, to our material weight. We have been envious of their fabulously angelical nature. Nevertheless, despite these cunning strategies, at least one (i.e. the model of *Il Piccolo* from Trieste*) managed to leave us for ever and join its friends and protectors: the angels.

* *This is not true: the model on which the timer didn't work was that of Martorello, representing the Corriere Padano.*

A breath of fresh air comes from Le Vie dell'Aria, a weekly that became a daily paper during the Meeting of the Aeronautical Press and which, in the edition of 9th June 1939 dedicated the whole of its front page to the competition. Aldo Mariotti avoids writing about birds, flowers and the poetry of flight and limits himself to an account of the competition without, unfortunately, supplying us with flight times or the

corrispondenze fra testate ed aeromodellisti. Cosa buona, l'articolo ci fornisce però i nomi dei giornalisti accoppiati alle testate iscritte.

La Gazzetta dello Sport era rappresentata da Spartaco Trevisan, giornalista noto anche in campo aeromodellistico, ma dal suo servizio abbastanza attento abbiamo potuto trarre ben poche notizie utili. Trevisan dice:

"... predominavano, si capisce, i monoplani a forte diedro. Ma non mancavano i biplani, come quello presentato da l'Ala d'Italia, che riproduceva un nostro biplano da caccia (era il CR 32 di Papalia, ma non lo dice) e come l'altro anche più interessante che montava una cellula molto simile a quella del Gloster preparato per la Coppa Schneider (era l'F 339 di Angelo Sacconi, ma ancora non lo dice) ...

... uno ce n'era con un bellissimo trave di coda monocoque (il modello di Ciampolini per il Popolo d'Italia) e un altro con due travi e due derive (il grande bitrave di Auto Moto Avio, il cui costruttore rimane ignoto, e Trevisan non ci illumina). ... gli atterraggi, quasi sempre a due ruote ballon (immaginiamo parli dei carrelli) ...

... I motori, tutti monocilindrici, con grande prevalenza dei nostri "Giglio", che invero dettero buona prova anche di contro ai celebrati Baby Cyclone, agli Ohlsson ed ai Brown stranieri. Erano in lizza anche dei 'GIL' italiani (chissà se è vero ...) ...

... Eliche tutte monopale (probabilmente intendeva bipala) e in

names of the modellers representing each publication. The article does, however, give us the names of the journalists coupled to the publications.

La Gazzetta dello Sport was represented by Spartaco Trevisan, a well-known journalist in aeromodelling circles, but we gained little useful information from his account. Trevisan says:

"... there was a predominance of monoplanes with marked dihedral. But there were also biplanes, like that entered by Ala d'Italia, a replica of one of our fighter biplanes (it was Papalia's CR 32, but he doesn't say this) and another, even more interesting, which had a cockpit much like that of the Gloster built for the Schneider Cup (this was the Angelo Sacconi's F 339 but again he doesn't mention this)...

... one model had a beautiful monocoque tail (Ciampolini's model for Il Popolo d'Italia) and another had a twin boom and twin fin (the large model for Auto Moto Avio, builder unknown and Trevisan doesn't illuminate us) ... the landers, almost always with balloon wheels (we assume he is referring to undercarriage) ...

... The engines were all single-cylinder, with a predominance of our "Giglio", which performed really well against the famous Baby Cyclones, the Ohlssons and the Browns from overseas. There were also some Italian 'GIL' engines (who knows whether this is true...) ...

... Propellers all single-bladed (he

legno ...

... 'Il Lavoro Fascista' ha presentato un 'canard' di notevole fattura (e non ci dice il costruttore) e 'il Balilla' un modello a guida interna ottimamente costruito (con 'guida interna' probabilmente intende con cabina chiusa: probabilmente si tratta del bel modello di Aldo Calza, ma Trevisan non si sogna di dirlo).

Ed ecco le uniche parti del servizio dove troviamo notizie utili:

"... I due modelli dei giornali triestini ebbero l'enorme vantaggio su tutti gli altri di essere costruiti in legno di balsa... (ciò ci fa sospettare che Pascutto e Celio si fossero procurati non solo i disegni ma anche le scatole di montaggio).

"... ottimo il modello del Giornale d'Italia costruito, crediamo, da Travagli."

"... i grossi modelli 'M 18' preparati da Clerici e dai fratelli Aghib per la Gazzetta dello Sport e per Auto-Moto-Avio sono quelli che hanno volato più correttamente ..."

E veniamo infine, ahinoi, a L'Aquilone.

Quella che doveva essere una miniera di informazioni, ci ha fornito solamente un buon numero di foto, purtroppo spesso tagliuzzate nei contorni e con didascalie o generiche o addirittura errate. Anche L'Aquilone, come tutti gli altri giornali, ci ha dato solo la classifica delle testate, senza i tempi di volo, e solo qua e là nei vari servizi sulla gara si può pescare un accenno a qualche accoppiamento aeromodellista-giornale. Ecco un po' di quanto ci propina un tale AGI, premettendo 'C'ero anch'io':

probably meant two-bladed) and of wood...

... 'Il Lavoro Fascista' entered a particularly well-built 'canard' (and he doesn't tell us who built it) and 'the Balilla' a very well constructed airframe with internal guidance ('internal guidance' probably means it had a closed cabin: this was probably Aldo Calza's model, but Trevisan doesn't dream of telling us).

Here are the only parts of the article where we find useful information:

"... The two models of the Trieste papers had the enormous advantage over the others of being constructed using balsa wood ... (this makes us think that Pascutto and Celio had obtained not only the plans but also the kits).

"... the model entered by the Giornale d'Italia and built, we believe, by Travagli was very good ..."

"... the big 'M 18' models prepared by Clerici and the Aghib brothers for the Gazzetta dello Sport and for Auto-Moto-Avio were the ones that flew best ..."

And we come at last, alas, to L'Aquilone. What should have been a mine of information supplied us only a good number of photos, unfortunately often badly cut and with captions that were vague or even erroneous.

L'Aquilone, like all the others, gave us only the ranking of the publications, without flight times, and only here and there in the various articles can we find a hint of the aeromodeller-publication pairing. Here is an excerpt

"... da una cassa con tanto di 'fragile' scritto da tutte le parti si sta tirando fuori un modello con la delicatezza e i riguardi dovuti per lo meno ad una mummia egiziana. La piccola folla dei disoccupati che ha già depresso gli apparecchi in terra e gira e guarda e fa paragoni, si riunisce intorno al nuovo concorrente che viene alla luce. E' in balsa e con motore americano. ... "un aeromodellista avrà i suoi cinquant'anni suonati e sta lì disteso sull'erba con il sigaro in bocca, tutto accigliato dietro il motorino che non va; e si sente proprio a posto tra gli altri ragazzi e nessuno fa caso alla sua età ..."

"... sul prato sono aperte valigette e scatole; in terra, un po' dovunque, cacciaviti, chiavi, pile elettriche, stracci, fil di ferro, eliche, carte e carrelli. Tutti sono intorno ad un bell'apparecchio che strepita forte e uniforme. Il costruttore grida di fare largo e chiama un cronometrista; poi corre più avanti con il suo monoplano rosso che freme ... l'apparecchio parte veloce, rulla brevemente, si alza un po' imbarcato a sinistra ... il motorino tira e l'aereo sale ..."

Il cronometrista registra il tempo, tutti corrono gridando verso l'apparecchio che ha atterrato... (chi era? Che tempo ha fatto?)

... Tra voli di prova e lanci di gara, ormai è un movimento continuo di modelli ed è difficile tener dietro a tutti ... vi è un gruppo di mamme e di sorelle e di ragazze sedute indietro per non dare fastidio, che seguono sorridenti lo svolgimento della gara ...

... Una puntata decisa sulla mia testa

from the writing of one 'AGI', who insists I was there too' :

"... from a crate with 'fragile' written all over it they are extracting a model, with all the care reserved for an Egyptian mummy. The small crowd of competitors who have already set their models on the ground and are wandering about making comparisons gathers around this new model as it is revealed. It is made of balsa and has an American engine. ... an aeromodeller who is at least fifty years old is stretched out on the grass with a cigar in his mouth, frowning at his engine which won't start, and he feels quite at home among the boys; no-one remarks upon his age..."

"... there are boxes and cases open on the grass and just about everywhere there are screwdrivers, batteries, rags, iron wire, propellers, paper and trolleys. Everyone is gathered around a fine model with its engine running strongly and steadily. The builder shouts to make space and calls a timekeeper; then he runs forward with his red monoplane raring to go... the model sets off fast, taxis briefly, takes off slightly banked to the left ... the engine pulls and the plane rises ... The timekeeper records the time, everyone shouts and runs towards the model that has now landed ... (Who was it? What time was recorded?)

... With practice flights and official flights taking place there is now so much activity that it is difficult to follow everyone... there is a group of mums, sisters and girlfriends, seated

mi obbliga ad uno scarto veloce, per non ricevere in pieno un rossobianco modello evidentemente dei reparti d'assalto ...

... Ogni tanto un apparecchio saetta in aria, altalena, picchia, corre, spirala, poi scende giù tra l'erba altissima, troppo alta, del campo.

Questo fermento, questo gridio, questo va e vieni pieno di vita, sempre sonorizzato dal ronzio petulante dei motorini, si placa solo allorquando una voce stentorea urla: " Tutti a tavola! Offre L'Aquilone! "

E, per finire, sempre su *L'Aquilone* Renato Giani ci regala:

"... Dopo la muta, finito il periodo di chiusa, gli aeromodelli ottengono il permesso di uscire. L'oscurità gli ha giovato, le ali brillano, sono tese rigide. Le ali sono pronte al vento.

Falconieri, gli aeromodellisti tengono consiglio. Arrostitisce a fuoco lento il prato del Littorio, sotto il sole ...

... Voci roche stizzose bizzose petulanti hanno i motorini degli aeromodelli. E il pubblico vuole assistere alle prove della voce ...

... Gentilezze di questo verde, fresco fieno tagliato. A erba, a erba oggi. E' festa: oggi è vacanza ...

... Passa in aria folgorando nel sole un aeromodello. Il Popolo di Trieste è partito. Non è un aeromodello, è un vero aeroplano, vola si muove in aria, festeggia le nuvole. Poi cala, ritorna aeromodello, voce rabbiosetta chimica terragna ...

... Il Corriere Padano fugge in cielo. Una nuvola lo veglia, lo guatava prima:

further back so as not to bother anyone, who smilingly follow the progress of the competition...

... I have to dodge quickly when a red and white model, presumably from the fighter squadron, aims straight for my head...

... Every so often another model shoots into the air, see-saws, dives, climbs, spirals then descends into the long (too long) grass of the field.

This frenetic activity, this excitement, this lively enthusiasm accompanied by the insistent buzz of the engines only stops when a voice shouts: "Everyone at table! L'Aquilone is offering lunch!"

Finally we have this contribution from Renato Giani in L'Aquilone:

"... after the period of metamorphosis the models are able to emerge. The dark has done them good, the wings shine, they are firm and taut. The wings are ready to take to the wind.

... Like falconers the aeromodellers gather around. Beneath the fierce sun the Littorio field roasts everyone slowly...

... The engines sound petulant, hoarse, angry, capricious. And the onlookers want to hear their auditions...

... The freshly cut green grass smells good. Let's get on the grass today - it's a holiday!

... A model flies by glinting in the sun. A cloud watches over it, at first menacing, then swallowing it. The journalists talk of "a great aerial

ora l'assimila. I giornalisti parlano di "una grande aerea avventura", innocente come questi prati.

E questa ci pare una degna conclusione della breve rassegna stampa.

adventure", as innocent as these fields.

And this seems to us a fitting conclusion to this collection of articles!

Due parole su altre fonti. Nel corso della gara, l'Istituto LUCE ha effettuato diverse riprese, che sono state conservate in un brevissimo (54") filmato che è stato comunque attentamente esaminato. Facendo scorrere fotogramma per fotogramma, si è riusciti a carpire l'immagine del modello de *l'Azione Coloniale*, (di cui non si sapeva, e si continua a non sapere nulla) in fase di decollo. L'identificazione della scritta sull'ala è stata un po' laboriosa, ma è sicura.

A few words about another source. During the competition, the Istituto Luce took a number of film shots, which were conserved in a very short (54") film which we studied carefully. By watching it frame by frame we were able to capture an image of the model entered by Azione Coloniale (of which we knew and continue to know nothing) during its take-off. It was difficult to identify the writing on the wing, but it is now certain.

I MODELLI

THE MODELS

Sarebbe bello poter fare un esame dei progetti e delle caratteristiche dei modelli partecipanti alla gara, anche per verificare lo stato dell'arte dell'aeromodellismo a motore di quegli anni in Italia.

La cosa si presenta però difficile e quasi impossibile per il fatto che, a parte le poche eccezioni di cui diremo, non è arrivato a noi praticamente nessun disegno e nessuna relazione inerente al progetto dei 34 modelli in gara. Abbiamo una buona serie di fotografie, dalle quali cercheremo di trarre con ragionevole arbitrio i possibili concetti informativi relativi alle realizzazioni in campo.

Iniziamo da qualche modello di conformazione non classica.

Il modello certamente meno tradizionale è il 'canard' presentato da *Il Lavoro Fascista*, di cui ignoriamo purtroppo il costruttore (pag. 38).

Questa configurazione probabilmente è stata scelta in quanto è la meno predisposta allo stallo, anche se richiede meno abituali procedure per il centraggio.

Di non classica architettura era anche il modello a trazione alta presentato da Ciampolini per *Il Popolo d'Italia*. Di grande apertura e superficie, se messo a punto avrebbe potuto dare anch'esso dare pochi problemi in salita.

It would be interesting to be able to examine the plans and characteristics of the models in the competition, to verify the state of the art of motorised aeromodelling in Italy at the time.

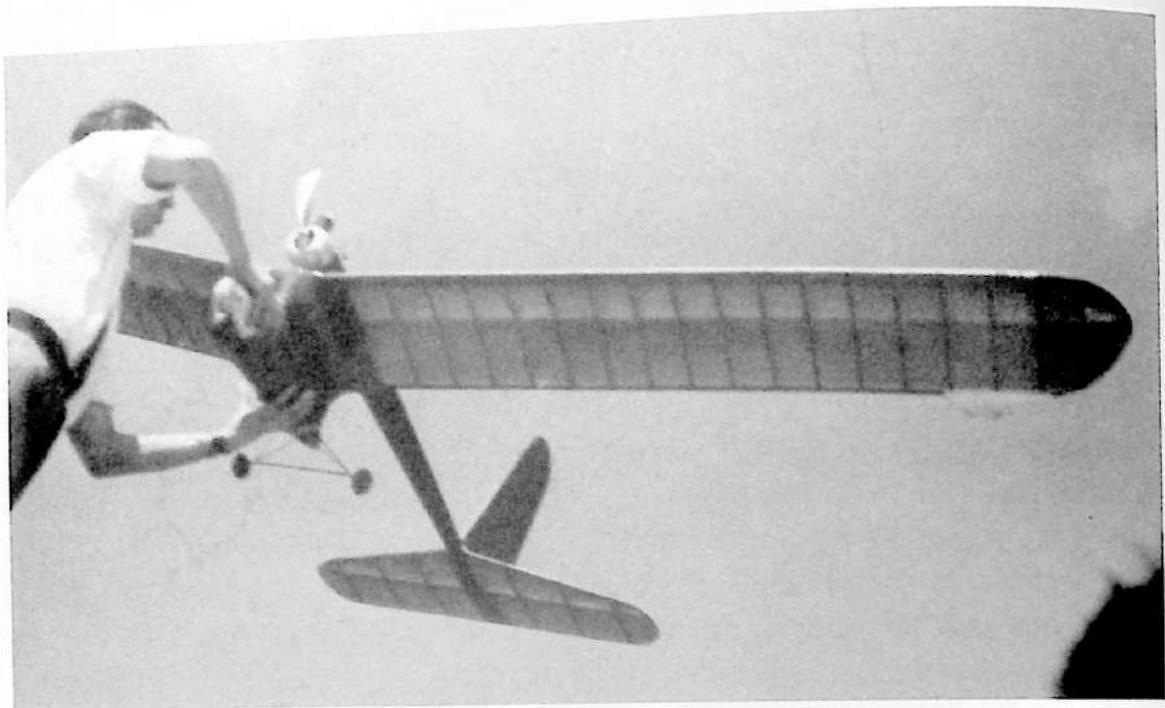
This is, however, almost impossible because, apart from the few exceptions we shall relate, no plans or detailed descriptions of the 34 models in the competition have reached us. We have a good collection of photos from which we shall try, using our best judgement, to derive information about the way the models had been constructed.

We'll begin with some models of unorthodox design.

The least traditional model is undoubtedly the 'canard' representing Il Lavoro Fascista, whose builder is unfortunately unknown (pag. 38).

This configuration was probably chosen because it is the least inclined to stall, even though it requires unusual procedures for trimming.

Ciampolini's high thrust-line tractor model for Il Popolo d'Italia was also of non-classical architecture. It had a large wingspan and wing area and would have had no problem in the climb-out.



Il grande modello di Ciampolini, in gara per *il Popolo d'Italia*.
Ciampolini's big model, competing for Il Popolo d'Italia

La vasta gondola sottostante però sembrava studiata per ospitare un grosso serbatoio atto a contenere una notevole quantità di carburante, in vista di un tentativo di battere il record di durata.

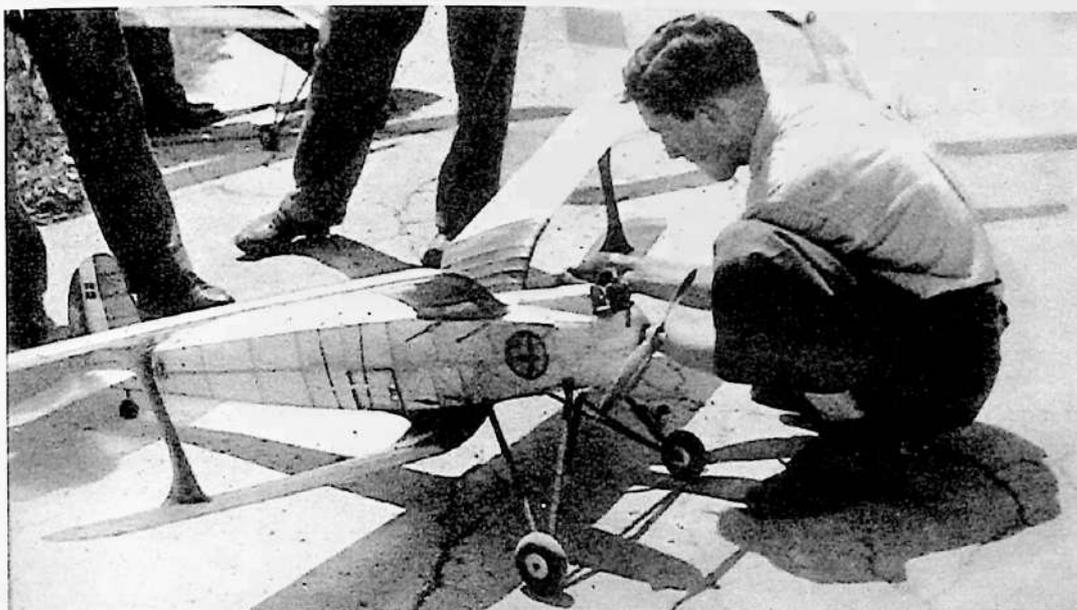
Infatti, se durante la gara del '39 valeva la regola della durata massima di funzionamento del motore a 30 secondi (oltre alla cilindrata massima di 10 cc ed al peso di 3 Kg), per lo stabilimento di record di durata riconosciuti dalla FAI queste limitazioni non valevano, come dimostrano i tentativi messi in atto nel 1940 sia da Ciampolini che da Mario Ferrarini, i cui modelli si portarono in volo oltre un litro e mezzo di benzina.

Altro modello 'non tradizionale' era il biplano F339 di Angiolino Saccani di Parma.

The vast gondola beneath it seemed designed to carry a large fuel tank suitable for a considerable quantity of fuel, in view of an attempt on the duration record.

In fact although the motor run in the '39 competition was limited to 30 seconds (apart from the limitations of 10cc engine capacity and 3kg weight), these limitations did not apply to attempts on FAI records for duration, as demonstrated by the attempts carried out in 1940 by Ciampolini and Mario Ferrarini, whose models flew with more than a litre and a half of fuel.

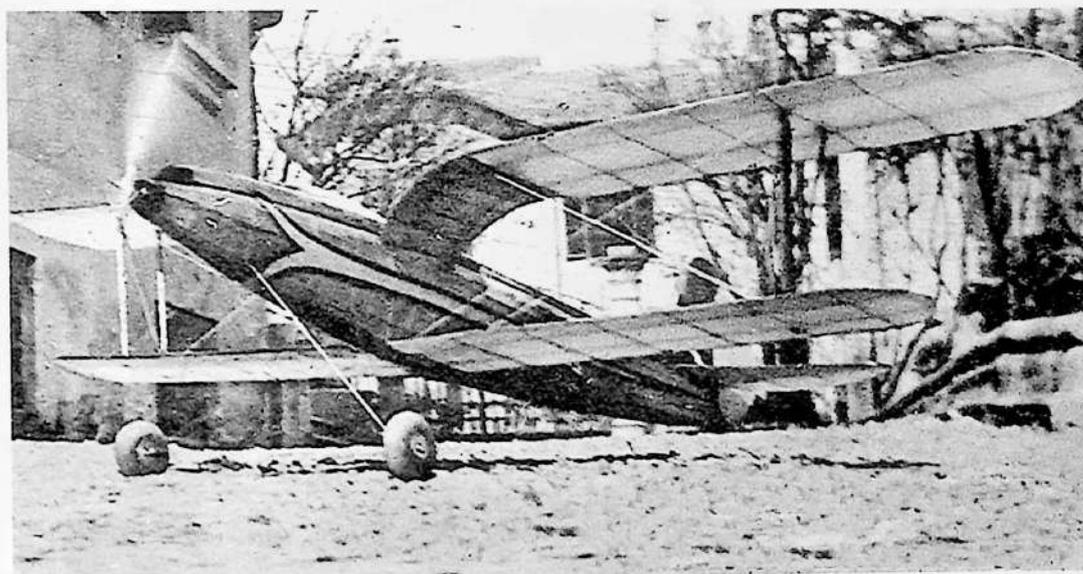
Another non-traditional model was the F339 biplane of Angiolino Saccani from Parma.



Il biplano F339 di Angiolino Saccani, in gara per il *Corriere Emiliano* di Parma.
Angiolino Saccani's F339 biplane, competing for the Corriere Emiliano of Parma.

Per lo studio del comportamento in volo di questa configurazione, era stato in precedenza costruito e provato da Angiolino Saccani un modello ad elastico che aveva le stesse velature del motomodello.

In order to study the flight characteristics of this configuration, Angiolino Saccani had previously built and flown a rubber-powered model with the same wing design as the motorised version.



Il biplano ad elastico costruito per testare la configurazione dell'F339
The rubber powered biplane built to test the F339's configuration

Altro biplano in campo era la semiproduzione del CR 32 di Fulvio Papalia, in campo per *L'Ala d'Italia*. In questo caso l'unica spiegazione della bizzarra scelta pensiamo sia stata la voglia di stupire, a costo dei problemi di messa a punto, regolarmente incontrati e non superati.

Another biplane on the field was Fulvio Papalia's semi-scale model of the CR 32, flying for L'Ala d'Italia. In this case we think that the only explanation for the bizarre choice was a desire to surprise everyone in spite of the difficulties in trimming that were duly met but not resolved.



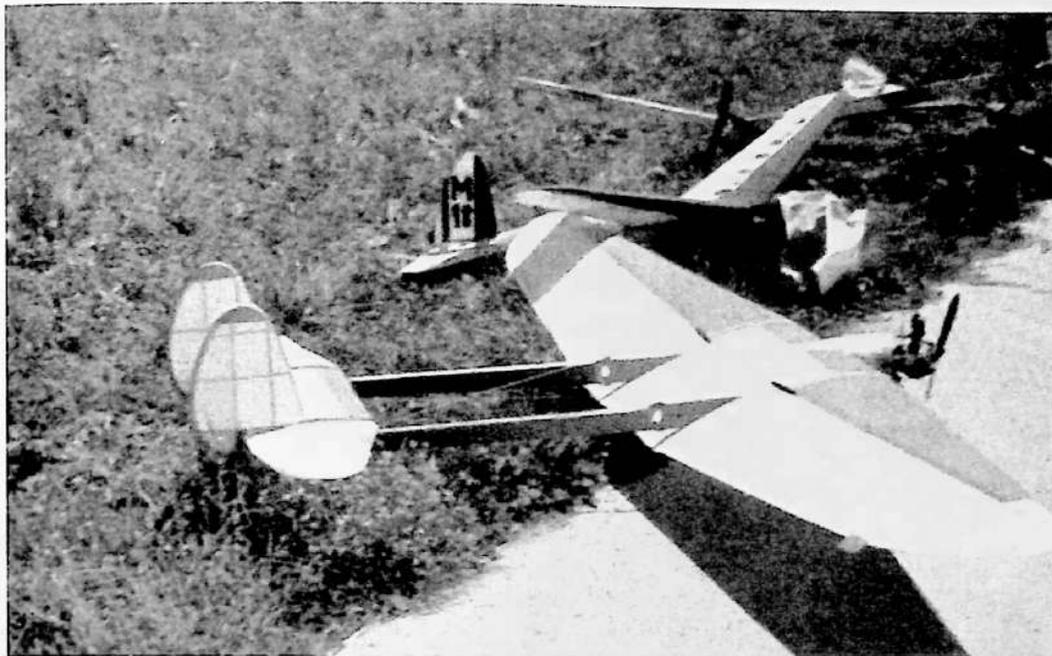
Il CR-32 di Fulvio Papalia
The CR-32 of Fulvio Papalia

Per rimanere nel non tradizionale, segnaliamo la presenza di un bel modello di grandi dimensioni in configurazione bitrave, l'A.M.A.1 presentato da Auto Moto Avio e costruito da Ermanno Brusadelli.

Passando ai modelli 'normali' o classici, tra quelli di cui abbiamo i disegni figurano per fortuna quello del vincitore Alberto Celio, il modello USA Miss

Another non-traditional subject was this large twin-boom model presented by Auto-Moto-Avio; the A.M.A.1 built by Ermanno Brusadelli.

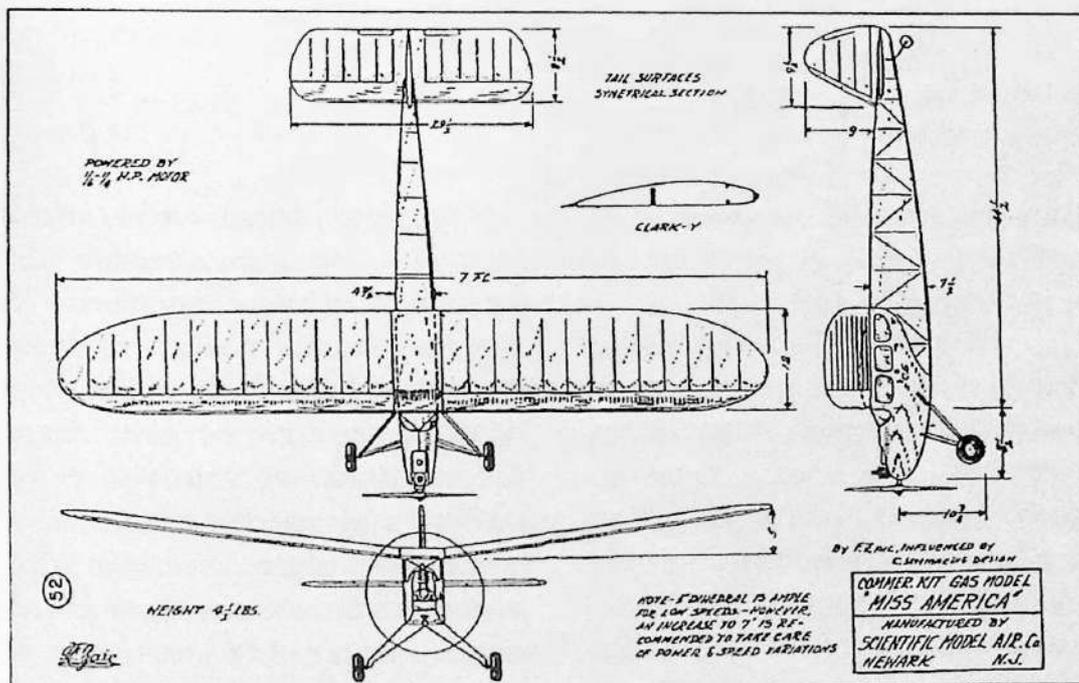
Moving on to 'normal' or classical models, we are lucky enough to have the plans for the winner, Alberto Celio's Miss America from the USA, flying for Il Popolo di Trieste, and for



L'interessante modello presentato da Auto Moto Avio
The interesting model presented from Auto Moto Avio

America concorrente per *Il Popolo di Trieste* e del secondo, il modello ispirato al 'Thor' di Tullio Pascutto per *Il Piccolo* (di Trieste). Si tratta di classi-

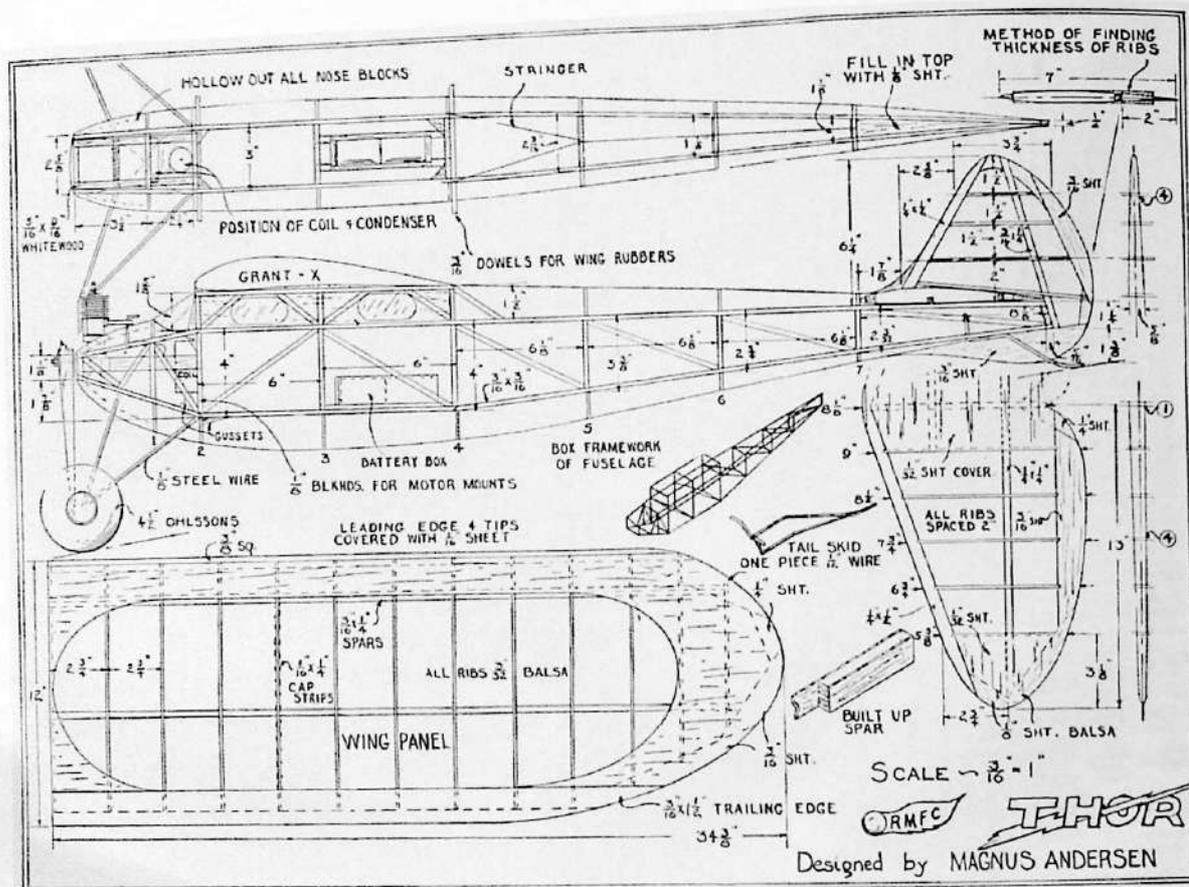
Tullio Pascutto's model, inspired by the 'Thor' and flying for Il Piccolo (of Trieste), which came second. These were classical American models of the



Il *Miss America* di Frank Zaic. In gara con Alberto Celio per il *Popolo di Trieste*
Frank Zaic's Miss America. Flown by Alberto Celio for Il Popolo di Trieste

ci modelli USA del periodo, di sagoma 'cabin' classica e costruiti in patria in numerosissimi esemplari.

period, with a classical 'cabin' profile, and many had been built in the USA.



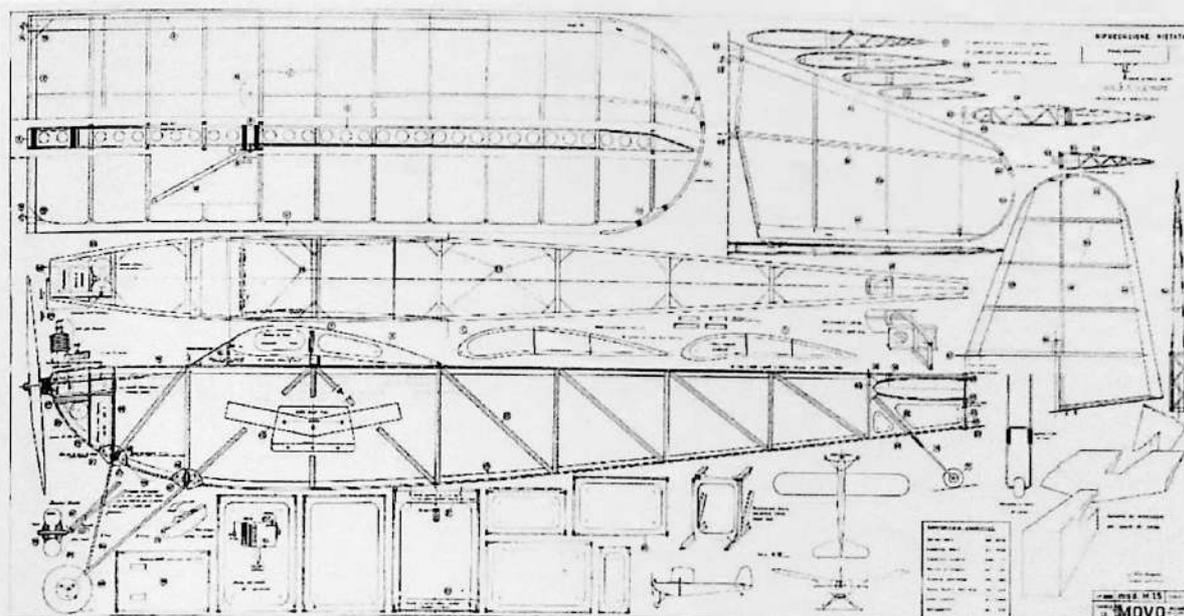
Il Thor di Magnus Andersen. Apertura alare 2180 mm. Profilo Grant X
 The Thor by Magnus Andersen. Wingspan 2180 mm. Profile Grant X

Godevano quindi di una ben verificata affidabilità e lo dimostrarono alla perfezione in gara. La struttura era in balsa, e pare che i due triestini oltre ai disegni si fossero procurati, se non le scatole di montaggio almeno i pacchi materiale.

Ciò li rendeva, assieme alle dimensioni più ridotte, più leggeri dei modelli nazionali e, considerate le motorizzazioni più o meno equivalenti, con caratteristiche di salita un po' meno stentate.

They enjoyed a well-established reliability and demonstrated this to perfection in the competition. Their structure was of balsa, and it seems that the modellers from Trieste had obtained not only the plans but also the kits, or at least the wood packs.

Given also their smaller size, this made them lighter than the Italian models and, considering that their power plants were more or less equivalent, less problematical in the climb-out.

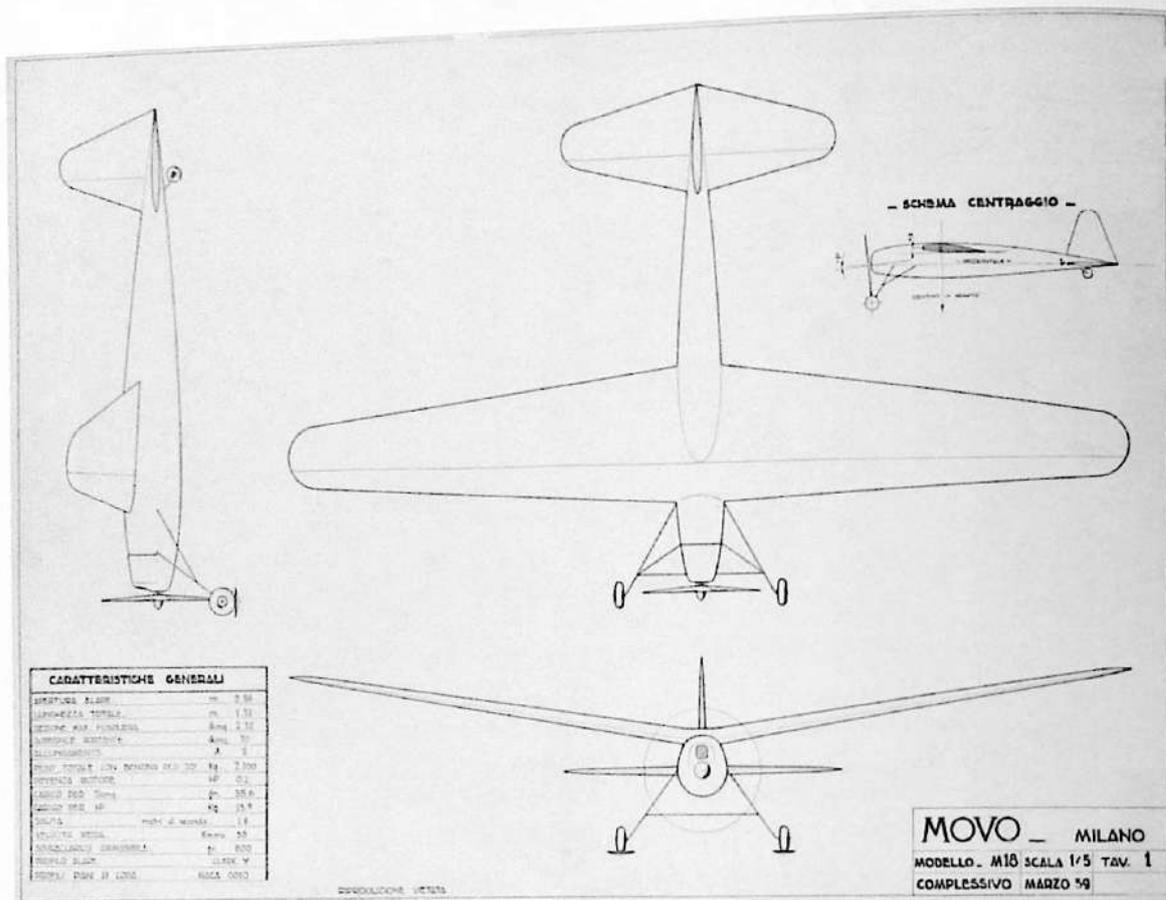


Il 'Nonno' (M15) di Ciampolini. Apertura alare 2350 mm
 Peso 2800 grammi. Profilo Grant X. Per il *Corriere della Sera*.
The 'Nonno' (M15) by Ciampolini. Wingspan 2350 mm. Weight 2800g
Profile Grant X. It flew for the Corriere della Sera.

Abbiamo fortunatamente i disegni anche di due modelli nazionali: il 'Nonno' di Ciampolini (messo poi a catalogo dalla MOVO come M15), sviluppo del primo motomodello che abbia volato in Italia, ed il MOVO M18, progettato dall'Ing. Ermenegildo Preti, che per molti motivi richiede un discorso a parte.

Fra le varie soluzioni proposte per la scelta del modello adatto a concorrere in maniera competitiva nella vicina gara dei giornalisti, Gustavo Clerici, patron della MOVO, scelse oculatamente il progetto dell'Ing. Ermenegildo Preti. Il disegno ricorreva a scelte aerodinamiche classiche (profilo piano Clark Y, piani biconvessi, centraggio al 30%, fusoliera ben avviata) ed a soluzioni costruttive di facile realizzazione (accompagnate da istruzioni dettagliate e complete) e talvolta del tutto innovative, che anticipavano i tempi.

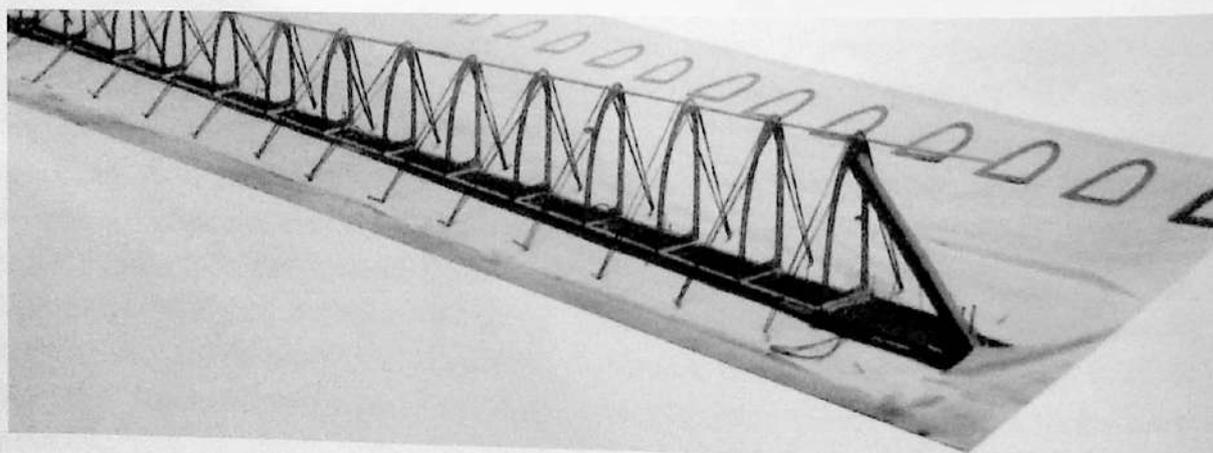
Luckily we have the plans of the two Italian models: Ciampolini's 'Nonno', which evolved from the first i.c.-powered model to fly in Italy (and which later appeared in the MOVO catalogue as the M15), and the MOVO M18, designed by engineer Ermenegildo Preti, which for many reasons deserves a section all to itself. Among the various proposals for the choice of a competitive model in the journalists' event, Gustavo Clerici, director of MOVO, was wise in choosing engineer Ermenegildo Preti's design. It employed a classical approach to aerodynamics (Clark Y profile, biconvex tail surfaces, C.G. at 30%, a well-established fuselage profile) and a straightforward approach to construction (it was supplied with complete and detailed instructions) that was also innovative and ahead of its time.



Il MOVO M18 di Ermenegildo Preti. Apertura alare 2560 mm. Peso 2700. Profilo Clark Y
In gara per: la *Gazzetta dello Sport*, *Auto Moto Avio*, *Volandum*, il *Corriere Adriatico*
Ermenegildo Preti's MOVO M18. Wingspan 2560mm. Weight 2700g. Profile Clark Y
Competing for: Gazzetta dello Sport, Auto Moto Avio, Volandum, Corriere Adriatico

Si veda, ad esempio, la struttura dell'ala: per la prima volta vediamo un cassone anteriore antitorsione (che oggi è chiamato 'D Box').

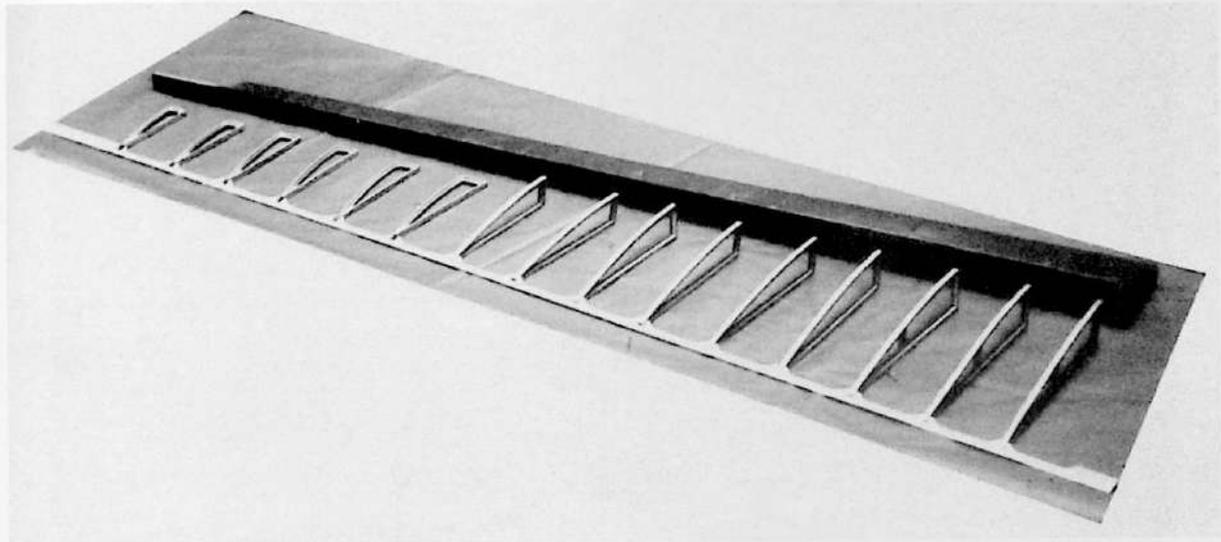
Take a look at the wing structure, for example: for the first time we see an anti-torsional leading edge design (now known as a 'D Box').



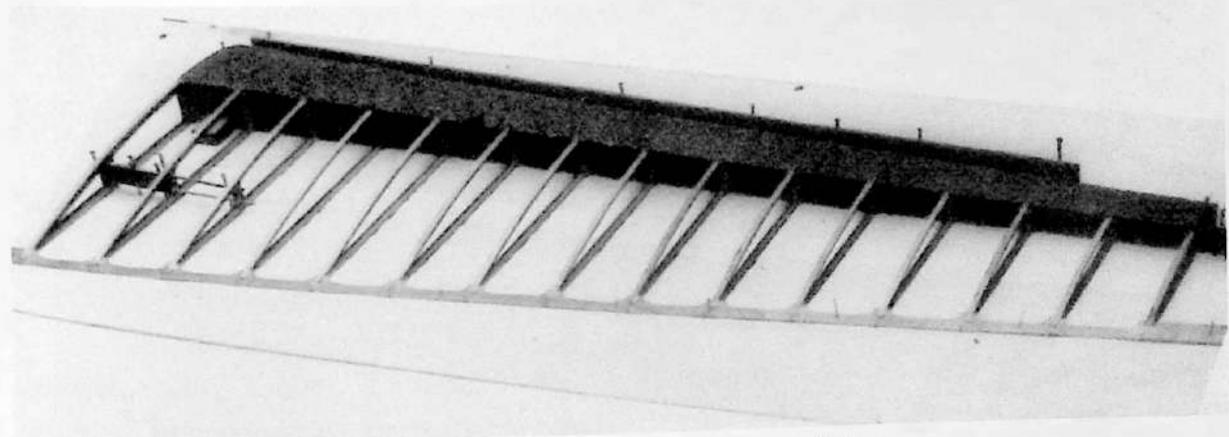
L'incollatura dei nasi di centina al longherone chiuso
Gluing the front rib sections to the spar



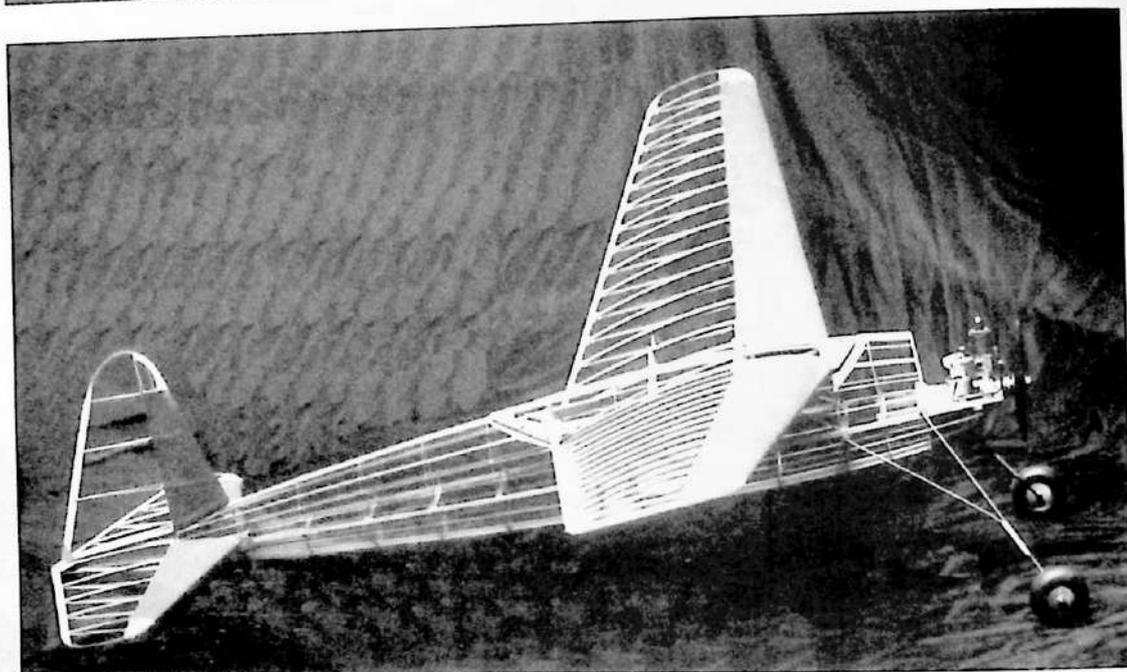
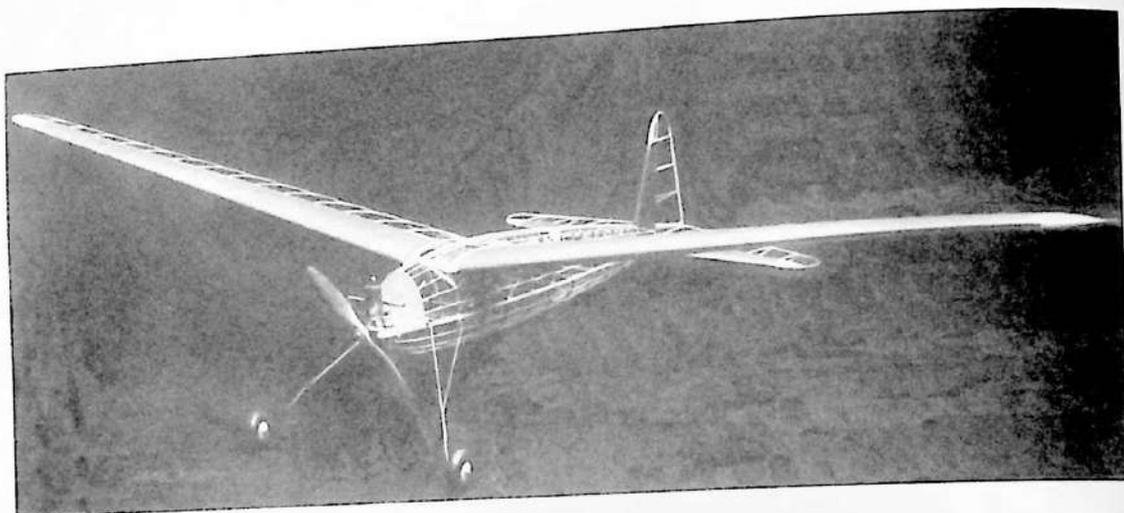
La ricopertura dei nasi di centina con cartoncino Bristol
incollato al bordo d'entrata ed al longherone
*Covering the front rib sections with Bristol card
glued to the leading edge and to the spar*



L'unione della struttura posteriore (code di centina e bordo d'uscita) al cassone anteriore
Joining the rear rib sections and trailing edge to the front box section



La struttura dell'ala praticamente finita
The wing structure is practically finished.



Nelle due foto sopra la bella struttura del Movo M 18, completa
In the two photos, the fine structure of the MOVO M18, ready to cover

Degli altri modelli italiani, possiamo dare solo un parere estetico.

Sopra gli altri di un buono scalino, sotto questo aspetto possiamo mettere i modelli di Aldo Calza e di Paride Piccardi.

Nel modello di Piccardi, la carenatura del muso si prolunga sin dietro l'ala ed è ricavata da alluminio battuto e bulinato.

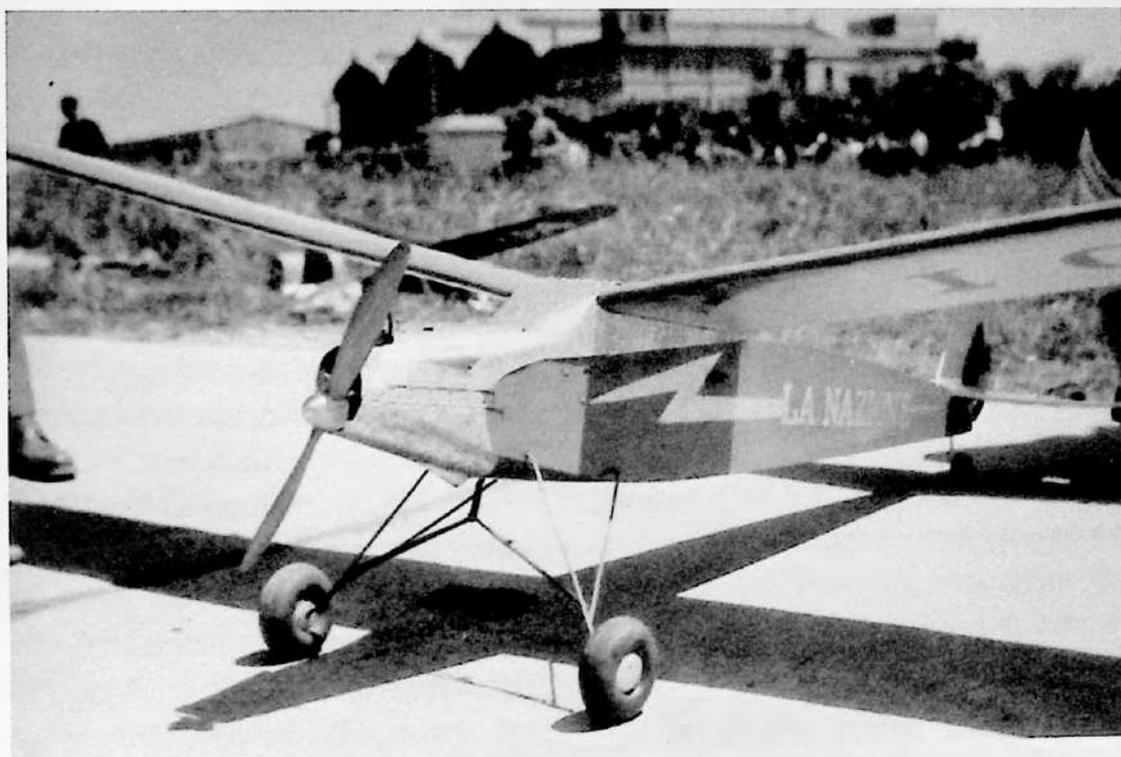
As far as the other Italian models are concerned, we can only give an aesthetic opinion.

The models of Aldo Calza and Paride Piccardi were a cut above the others in this respect.

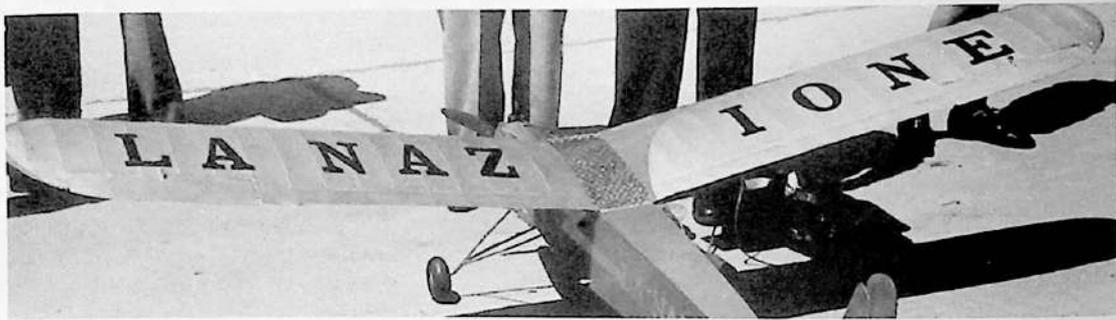
In Piccardi's model, the cowling extends beyond the wing and is made of hammered and engraved aluminium



Il modello di Aldo Calza. Notevoli la cabina e la giovanissima età dell'autore
Aldo Calza's nice model. Note the cabin and the tender age of the modeller



Il modello molto curato di Paride Piccardi
The very fine model of Paride Piccardi



In questa foto del modello de La Nazione si possono vedere gli alettoni mobili
In this photo of La Nazione's model we can see the moving ailerons

Nello stesso modello, oltre alla carenatura d'alluminio che ricopre la parte centrale dell'ala, si notano le parti mobili (alettoni e piani) tipiche di altri modelli toscani (Barthel) forse previste per l'autocomando ma qui probabilmente usate in fase di centraggio.

Pare impossibile, ma è così, che non si sappia e non si possa quindi dire nulla del modello italiano meglio classificato, che figura al terzo posto in classifica, in rappresentanza del Giornale d'Italia.

Si dice che sia opera di Uberto Travagli, ma questo è tutto.

Nulla dice lo spocchioso giornale romano che rappresentava, che dedica all'evento poche inutili righe.

Per l'aspetto degli altri modelli in gara, rimandiamo alla numerose immagini presenti nel testo, dato che non potremmo aggiungere alcun dato utile.

Le dimensioni andavano dai due metri ai due e cinquanta di apertura per i modelli muniti di motori da 10 cc e qualcosa meno, talvolta, per quelli con motore di cilindrata inferiore. Fa eccezione il modello bitrave A.M.A. 1 di Auto Moto Avio, di apertura alare di

The same model - note the aluminium covering the wing center section and the control surfaces (ailerons, elevator and rudder) typical of Tuscan models (Barthel), which were perhaps intended for auto-control but were probably used here for trimming.

It seems impossible but unfortunately it's true that we know nothing of the Italian model that fared best and came third in the final results, representing the Giornale d'Italia.

Apparently it was built by Uberto Travagli, but that's all we have learned.

The self-indulgent roman newspaper represented told us nothing about this model, and dedicated only a few unhelpful lines to the whole event.

For the appearance of the other models in the competition we refer you to the numerous photos included in the text, since we cannot add any useful details.

Wingspans were between two and two and a half metres for the models with 10cc engines and usually a little less for those with smaller power



Il bel modello de Il Giornale d'italia
The kind model of Il Giornale d'Italia

tre metri e ventisei cm. Forse è più interessante parlare del carico alare, ragionando ovviamente sui dati noti. Il Miss America, con una superficie portante di 60 dmq, aveva un carico di 34 gr/dmq; il Thor, con una superficie di 56 dmq, stava a 35 gr/dmq; il MOVO M18, con 70 dmq, aveva 38 gr/dmq ed il Nonno, con 77 dmq, vantava 30 gr/dmq. Il bitrave A.M.A. 1 di Brusadelli, con una superficie di 134 dmq aveva un incredibile carico di 21 g/dmq. Sappiamo anche che il modello di Piccardi denunciava un carico di 46 gr/dmq.

Da ciò è facile dedurre che c'era sì un vantaggio per i modelli costruiti in balsa, ma non poi così notevole. E' noto infatti che, a parità di resistenza, i vantaggi in leggerezza delle strutture in balsa diminuiscono con l'aumentare delle dimensioni del modello.

Ne è prova il fatto che, anche nel

plants. One exception was the twin-boom model A.M.A. 1, flying for Auto Moto Avio, whose wingspan was of three meters and twenty-six cm. Perhaps it is more interesting to talk about the wing loading, working with known data. The Miss America, with a wing area of 60 sq dm, had a loading of 34 g/sq dm; the Thor, with a wing area of 56 sq dm, came out at 35 g/sq dm; the MOVO M18, with 70 sq dm, carried 38 g/sq dm and the Nonno, with 77 sq dm, boasted 30 g/sq dm. The twin boom of Brusadelli had an incredible wing loading of 21 g/sq dm. We also know that Piccardi's model had a wing loading of 46 g/sq dm.

From this it's easy to see that the models built from balsa had an advantage, but not to a great extent. It is generally accepted that, for a given strength, the advantage of low

dopoguerra, tutti i grandi bellissimi veleggiatori italiani da 3,50 m erano costruiti con materiali nazionali ed il balsa, se c'era, era confinato in riempiamenti e carenature.

Qualche riflessione si può fare guardando il cortissimo film che l'Istituto LUCE ha riservato all'evento. Si vedono brevissimamente alcuni modelli in volo, generalmente nella fase di decollo e di salita. Quasi sempre si nota una tendenza a situazioni di prestallo e di virata in salita a sinistra, sintomi di insufficiente negativa e di scarsa destra al motore. Sono cose che si vedono anche oggi nelle rievocazioni e nelle gare dei modelli d'epoca, a stento controllate dalla comodità del radiocomando, e raramente corrette a terra.

Allora però i concorrenti erano quasi tutti ragazzi di vent'anni o poco più (e talvolta meno), con una esperienza motoristica generalmente breve. Avevano però il corredo degli insegnamenti de *L'Aquilone* e della RUNA, che forniva loro le conoscenze per por rimedio agli errori. Uniamo a ciò il fatto, non diciamo se positivo o negativo, che in quegli anni la maturazione dei ragazzi avveniva molto più rapidamente di quanto non accada oggi, ed abbiamo un buon argomento di meditazione. Per chi ancora medita.

weight in balsa models diminishes with increasing size of model. Proof of this is seen in the beautiful Italian post-war gliders of 3.50m wingspan, which were all built using Italian wood and only used balsa for filling and fairing.

*The very short film dedicated to the event by the Istituto Luce allows us to reflect a little. We see, very briefly, a few models in flight, most often during the take-off and climb-out. Almost always we note a tendency to stall and to veer to the left in the climb, symptoms of insufficient down-thrust and side-thrust of the engines. These are things we still see today in old-timer events and competitions, barely controlled even with the advantage of radio control and rarely corrected on the ground. In those days the competitors were almost all young men, twenty years old or a little more (and sometimes less), who generally had little experience with motorised models. On the other hand they did have the benefit of the teachings of *L'Aquilone* and *RUNA*, which gave them the knowledge needed to correct their mistakes. Add to this the fact, whether positive or negative, that in those years young men matured much more rapidly than they do now, and we have an interesting subject for meditation - for those who still like to meditate.*

I MOTORI

THE ENGINES

In gara vennero usati diversi tipi di motore, quasi sempre della cilindrata di 10 cc, ma con una buona presenza di motori di cilindrata inferiore. Erano tutti ovviamente con accensione a scintilla (spark). Vediamo quelli che siamo riusciti ad identificare:

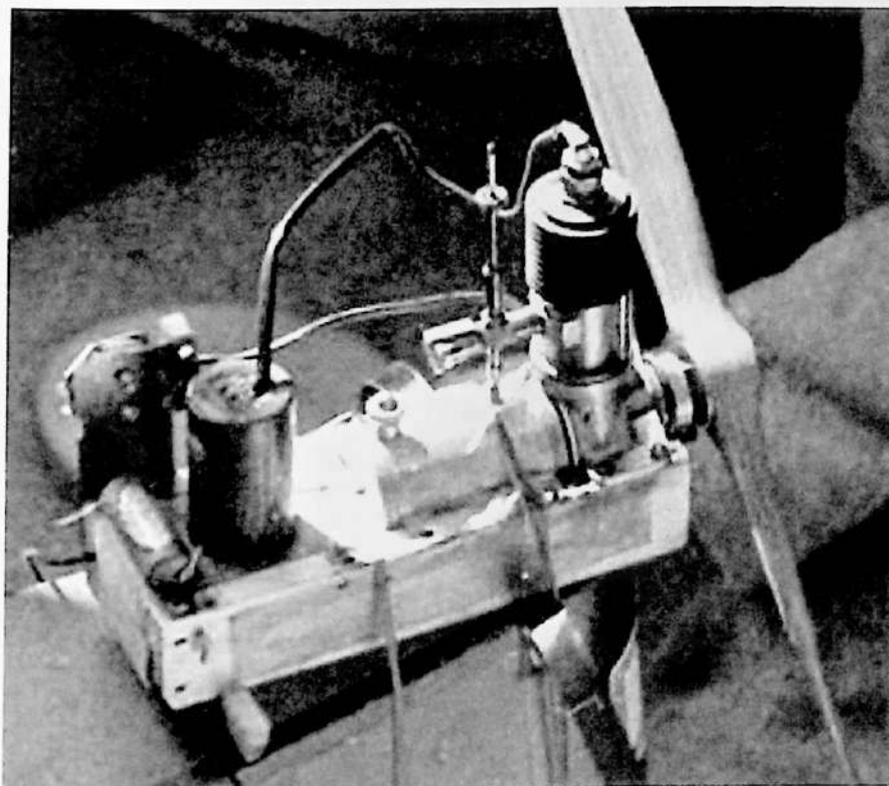
A number of different engines were used in the competition; most were of 10cc capacity but a good number were of smaller size. Not surprisingly they were all spark ignition engines.

Let's see how many we have been able to identify:

BROWN Junior

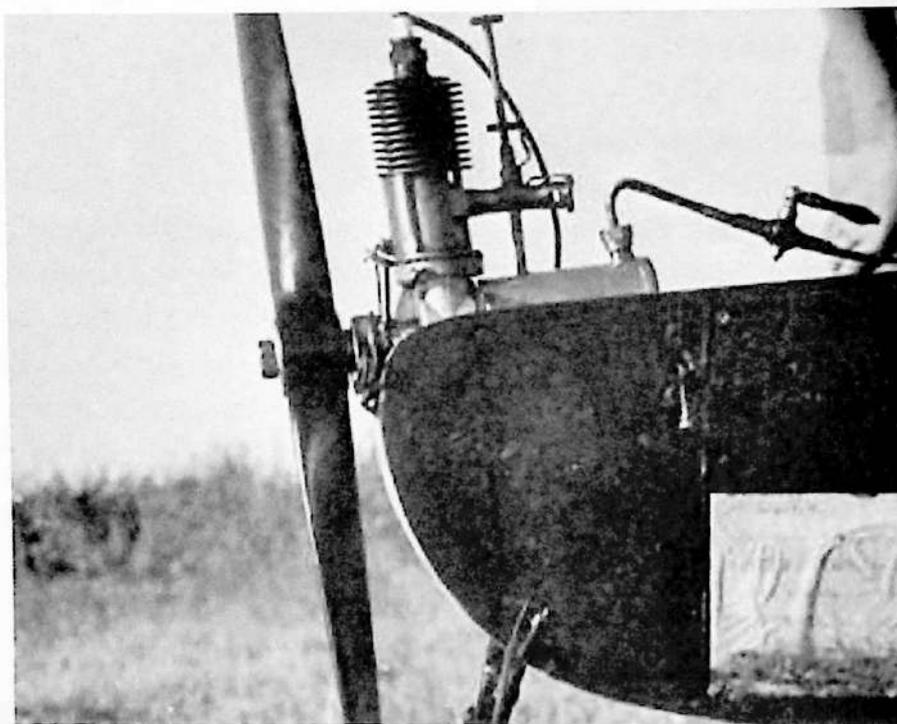
Prodotto negli USA dal 1934 a Filadelfia dalla Junior Motors, cilindrata .601 cu.i. (9,85 cc), è stato uno dei motori più popolari negli Stati Uniti.

Produced from 1934 onwards by Junior Motors in Philadelphia USA, capacity 0.601cu. in. (9.85cc), this was one of the most popular engines in the States.



Il Brown Jr. della foto è l'esemplare montato in maniera un po' precaria in un vecchio modello di Ciampolini del 1936. Probabilmente il primo modello con motore a scoppio a volare in Italia

The Brown Jr. in the photo was rather precariously mounted on one of Ciampolini's old models in 1936. This was probably the first i.c.-powered model to fly in Italy



Più razionale la sistemazione del Brown Jr sul 'Nonno', sempre di Valerio Ciampolini, nel '39
More rational the installation of the Brown Jr on Valerio Ciampolini's 'Nonno' in 1939

All'epoca del suo arrivo in Italia, ne erano state fabbricate già diverse migliaia; il carter era già allora ottenuto per pressofusione. Di prestazioni non eccezionali, ma sicure, aveva un facile e comodo sistema di regolazione delle puntine.

At the time of its arrival in Italy several thousand had been produced; the crankcase was already made by casting. It had a reliable though not exceptional performance and an easy method of adjusting the points.

Il Brown Jr. era montato sui modelli di:

The Brown Jr. was the power plant for the following models:

- Alberto Celio - Miss America (*Il Popolo di Trieste*) - 1° class.
- Tullio Pascutto - The Thor (*Il Piccolo*) - 2° class
- Valerio Ciampolini - 'anomalo' (*Il Popolo d'Italia*) - 12° class
- Valerio Ciampolini - 'il Nonno' (*Corriere della Sera*) - 13° class

- Alberto Celio - Miss America (*Il Popolo di Trieste*) - 1st place
- Tullio Pascutto - The Thor (*Il Piccolo*) - 2nd place
- Valerio Ciampolini - 'anomalo' (*Il Popolo d'Italia*) - 12th place
- Valerio Ciampolini - *il Nonno* (*Corriere della Sera*) - 13th place

BABY CYCLONE

Disegnato da Bill Atwood e da Mel Anderson presso la Baby & Super Cyclone Aircraft Industries di Glendale (CA) aveva una cilindrata di .364 cu.i. (5,97 cc).

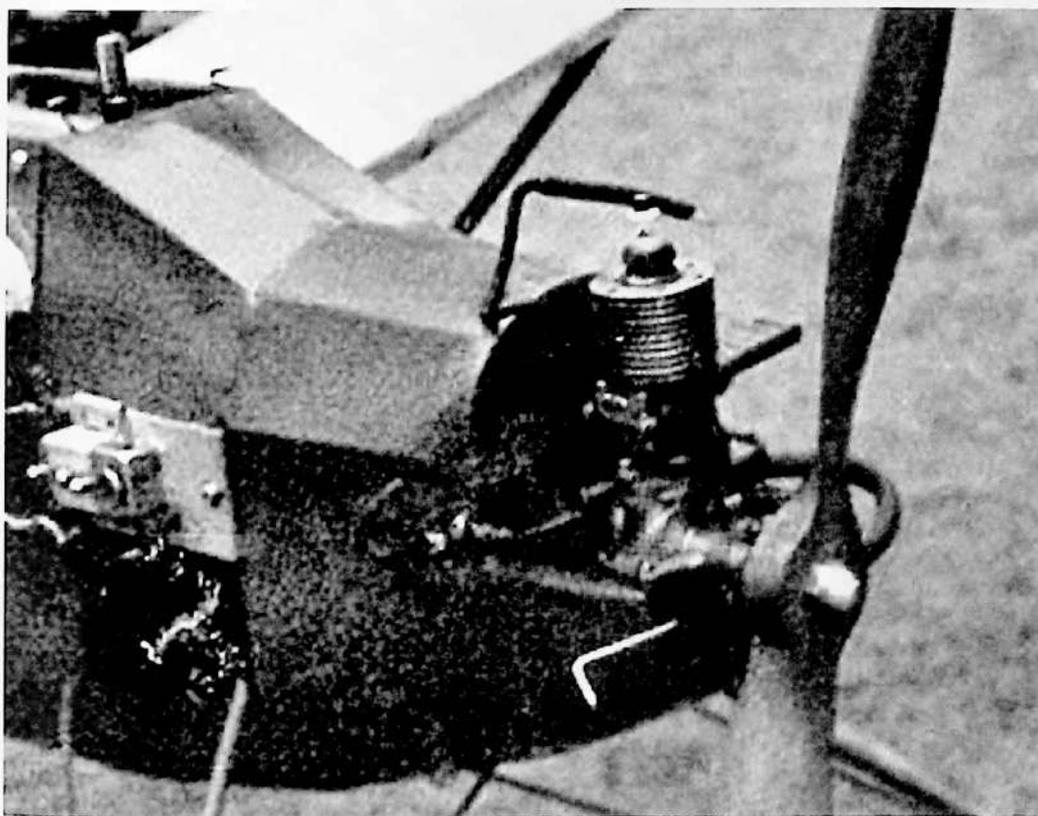
Prodotto dal 1936 al '40, è stato all'epoca il motore di media cilindrata più diffuso negli USA.

Aveva il carter fuso in lega di Zinco (Zama).

Designed by Bill Atwood and Mel Anderson of the Baby & Super Cyclone Aircraft Industries in Glendale California, this engine had a capacity of 0.364cu. in. (5.97cc).

It was produced between 1936 and 1940 and was at the time the most popular mid-sized engine in the USA.

The crankcase was cast in a Zinc alloy (Zama).

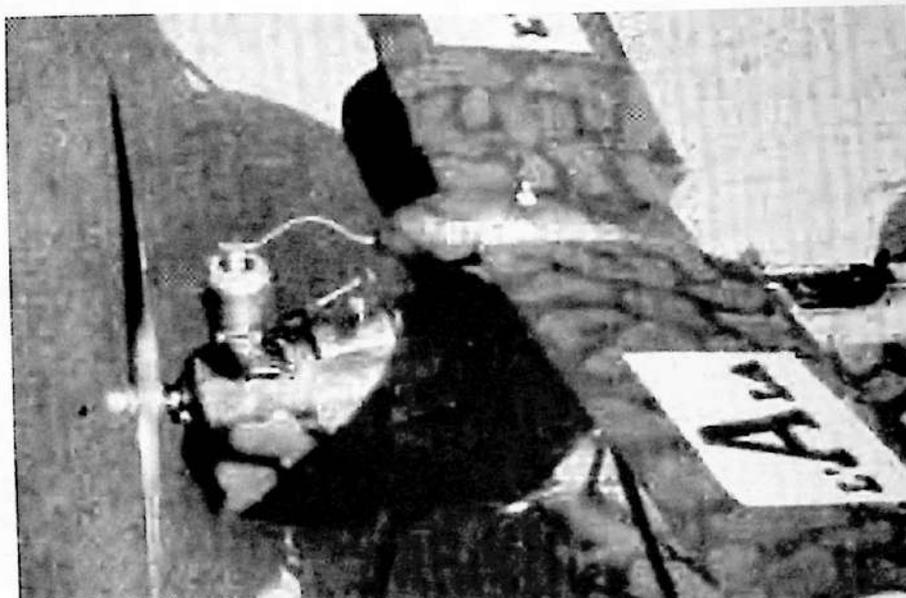


Qui abbiamo l'esemplare montato sul modello di Elvio Tosaroni che, affidato ad Attilio Obino, vinse il C.N. del 1938 e che probabilmente partecipò - non si sa per quale testata - anche alla gara fra giornalisti del '39. Questo motore, con la testa piatta, priva di alettature, appartiene alle prime serie, del 1936. Probabilmente una 'B', dato che manca la regolazione dell'anticipo

Da notare sul modello la presenza del costoso autoscatto tedesco per macchina fotografica 'HAKA Auto Knips', impiegato per interrompere la corrente

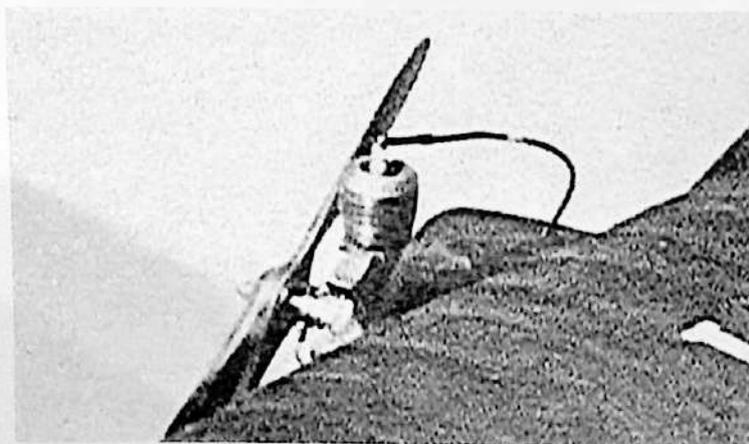
Here is the engine on Elvio Tosaroni's model which, flown by Attilio Obino, won the national comp in 1938 and which probably took part in the competition between journalists in '39, although we don't know which publication it represented. This engine, with its flat, finless head was one of the first series from 1936. It was probably a 'B' version, since it has no provision for adjustment of the timing

It's worth noting the expensive German camera timer, a 'HAKA Auto Knips', fitted to the model to switch off the electrical supply



Un'altra foto disponibile del Baby Cyclone è questa, molto sgranata, del modello di Fulvio Papalia, 11° classificato. In questo caso si tratta di un motore della serie F del '38, con regolazione dell'anticipo, comando dello spillo lungo e testa alettata

Another photo of a Baby Cyclone, on Fulvio Papalia's model, which came 11th. This one is a series F from 1938, with adjustable timing, long needle and finned head.



Il Baby Cyclone serie E o F montato sul modello de La Stampa
The Baby Cyclone E or F type mounted on La stampa's model

Il Baby Cyclone risulta sia stato montato sui modelli di:

- Fulvio Papalia - CR 32 - (*L'Ala d'Italia*) - 11° class.
- Enrico Rolandi / Agostino Bruno - (*La Stampa*) - 19° class
- Livio Demicheli - (*Il Giornale di Genova*) - 23° class
- Elvio Tosaroni - ?? - ??

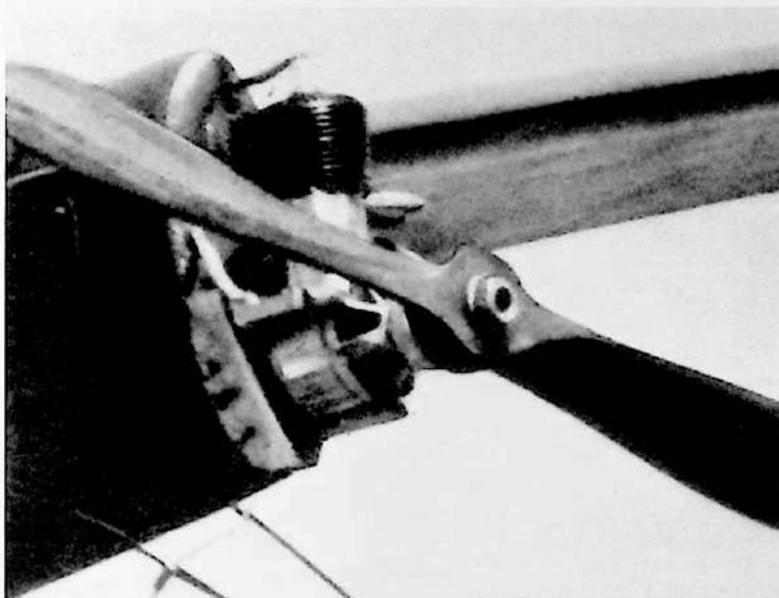
These models used the Baby Cyclone:

- Fulvio Papalia - CR 32 - (*L'Ala d'Italia*) - 11th place
- Enrico Rolandi / Agostino Bruno - (*La Stampa*) - 19th place
- Livio Demicheli - (*Il Giornale di Genova*) - 23rd place
- Elvio Tosaroni - ?? - ??

OHLSSON .23

Prodotto da Irwin Ohlsson a Los Angeles (CA) a partire dal 1938 fino al 1944 (quando la ditta divenne Ohlsson & Rice), ha una cilindrata di .232 cu.i. (3,80 cc).

Produced by Irwin Ohlsson in Los Angeles California from 1938 to 1944 (when the company became Ohlsson & Rice), it had a capacity of 0.232cu. in. (3.80 cc).



L'unico esemplare in gara era quello di Uberto Travagli.

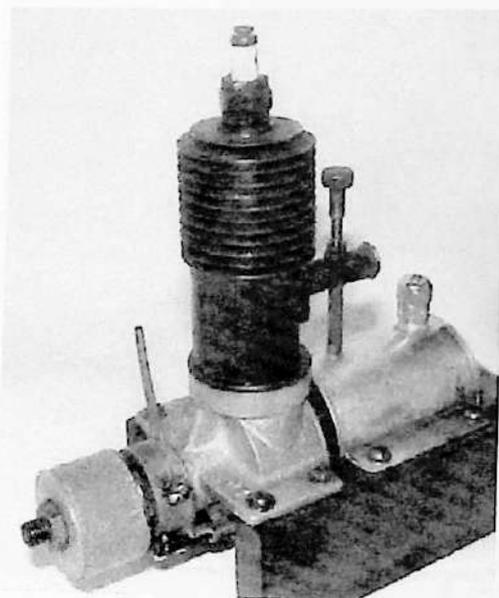
Concorreva per *L'Aquilone* e risulta al 9° posto in classifica.

The only one in the competition was that of Uberto Travagli, who competed for L'Aquilone and earned himself 9th place.

HURLEMAN 10 'Aristocrat'

Prodotto da Walter Hurleman a Filadelfia a partire dal 1933, era di cilindrata .604 cu.i. (9,90 cc) , si presentava molto simile al Brown Jr. ed aveva il carter fuso in terra.

Produced by Walter Hurleman in Philadelphia from 1933 onwards, it had a capacity of 0.604cu. in. (9.90 cc), was very similar to the Brown Jr. and had a crankcase produced by sand casting.



Era montato sul modello di Elvio Tosaroni con carrello triciclo che concorreva per *il Balilla* e si classificò al 5° posto.

*It was mounted on Elvio Tosaroni's tricycle model which competed for *Il Balilla* and achieved 5th place.*

GAROFALI 10

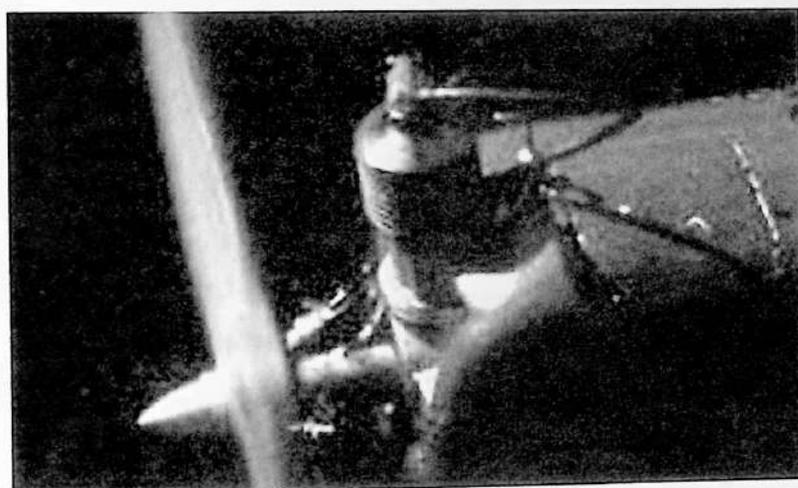
Progettato e costruito da Jaurès 'Sorino' Garofali e "commercializzato" da Paolo 'Giarella' Nobili di Bologna negli anni 1938 e '39, il motore aveva una cilindrata di 9,50 cc.

Designed and built by Jaurès 'Sorino' Garofali and marketed by Paolo 'Giarella' Nobili from Bologna in 1938 and '39, this engine had a capacity of 9.50cc.



Venne portato in gara da Paolo Nobili in rappresentanza del giornale *il Resto del Carlino* e si piazzò 15°.

Paolo Nobili used this engine for Il Resto del Carlino and was placed 15th

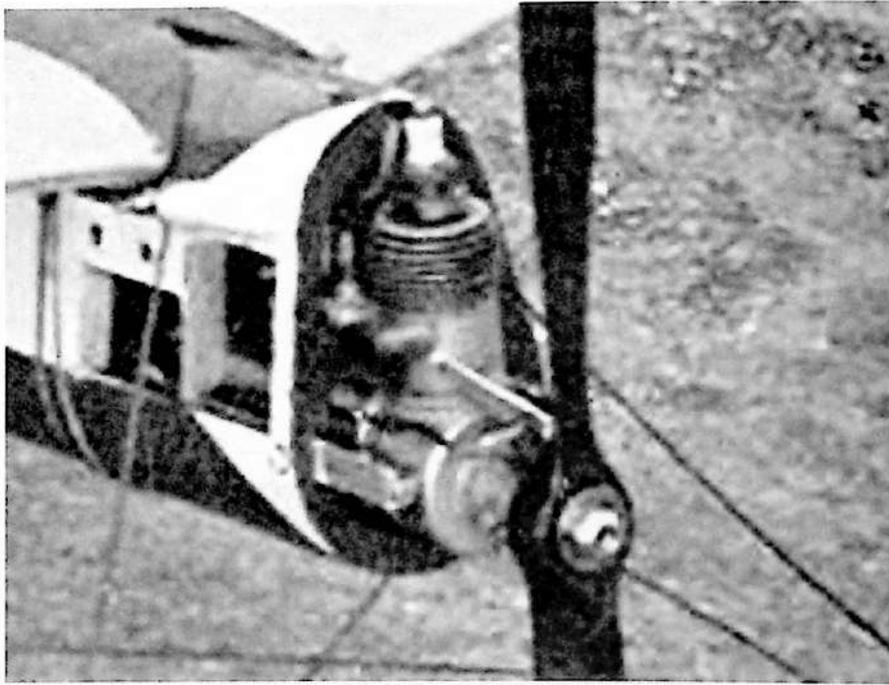


Lo stesso motore era montato sul modello di Alessandro Martorello, che concorreva per *Il Corriere Padano*.

Il mancato funzionamento dell'auto-scatto lo portò fuori classifica.

The same engine was used on Alessandro Martorello's model, which competed for Il Corriere Padano.

The timer's failure to function excluded it from the ranking.



E' molto probabilmente un motore di Garofali quello montato sul modello di Cadueri, forse un prototipo che ha preceduto il G 9.

Fra i due aeromodellisti vi erano stretti i rapporti, tanto che nel 1945, a guerra appena finita, Cadueri acquistò da Sorino uno dei primissimi G 13 andando da Roma fino a Bologna - a casa sua - a ritirarlo.

It was probably one of Garofali's engines mounted on this model of Cadueri's, probably a prototype that preceded the G 9.

The two modellers had built up a close relationship, so much so that in 1945, immediately after the war, Cadueri bought from Sorino one of the first G 13 travelling from Rome to Bologna to collect it.

GIGLIO 10

Il motore Giglio fu probabilmente quello utilizzato dal maggior numero di concorrenti. Costruito a Firenze da Bruno Grazzini dal 1938 al 1942, era presente con esemplari appartenenti a diverse serie costruttive, distinguibili dalle dimensioni del carter (testa di biella montata o no su cuscinetti) e dalla posizione dello scarico (a sinistra o a destra). Bruno Grazzini era presente sul campo per dare assistenza a chi montava i suoi motori, quasi tutti da 10 cc. Alcuni di questi presentano sulla testa un rigrosso esagonale, probabilmente un adattatore con filettatura interna atta ad ospitare candele di passo e diametro diversi.

The Giglio was probably the engine used by the largest number of competitors. Built in Florence by Bruno Grazzini between 1938 and 1942, it was present in various versions, distinguishable by the size of the crankcase (big end with or without ball-bearing) and by the position of the exhaust (left or right). Bruno was there on the field to assist those who used his engines, which were nearly all of 10cc capacity. Some engines had a hexagonal extension on the cylinder head, probably an internally threaded adaptor to allow the use of plugs with different diameter and thread.

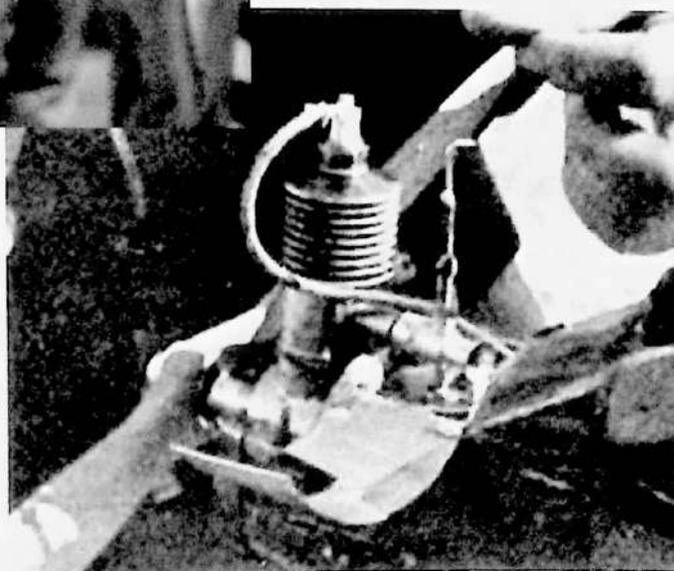


Un Giglio prima serie montato sul modello di Piccardi al C.N. 1938

A first-series Giglio mounted on Piccardi's model in the national comp of 1938

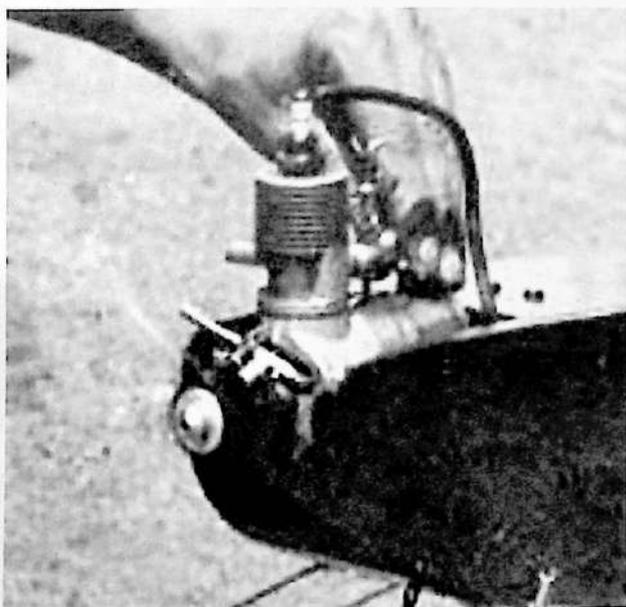
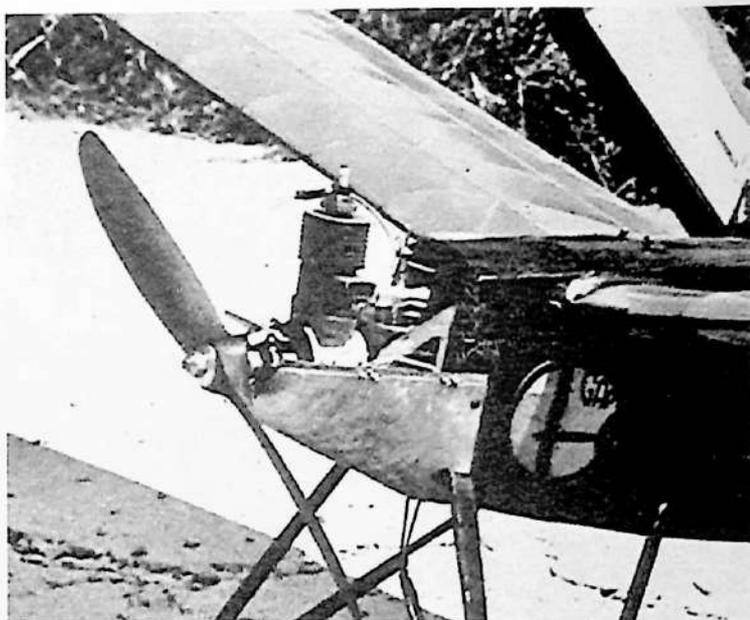
Il Giglio 1939 montato sul modello di un concorrente sconosciuto

The 1939 Giglio on an unknown competitor's model.



Un Giglio con carter grosso e scarico a sinistra montato sul modello di Angiolino Saccani: il GAP 239 (non classificato) del Corriere Emiliano

A Giglio with large crankcase and left-hand exhaust on Angiolino Saccani's model, the GAP 239 (unplaced) for Corriere Emiliano

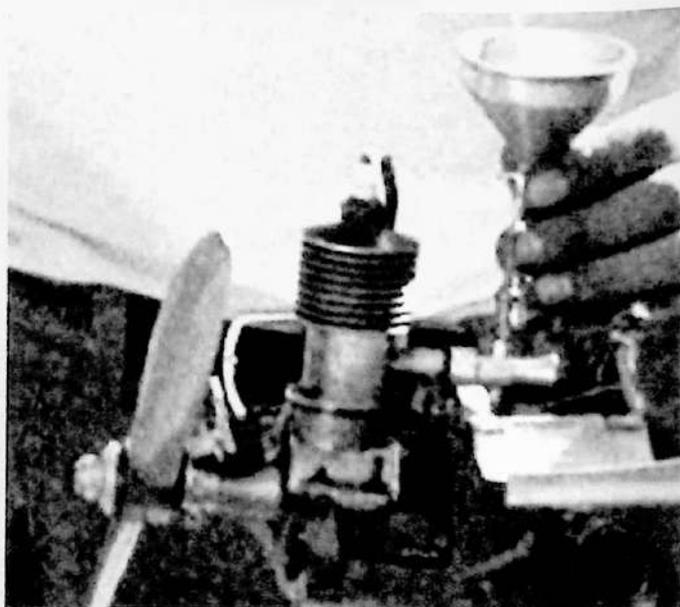


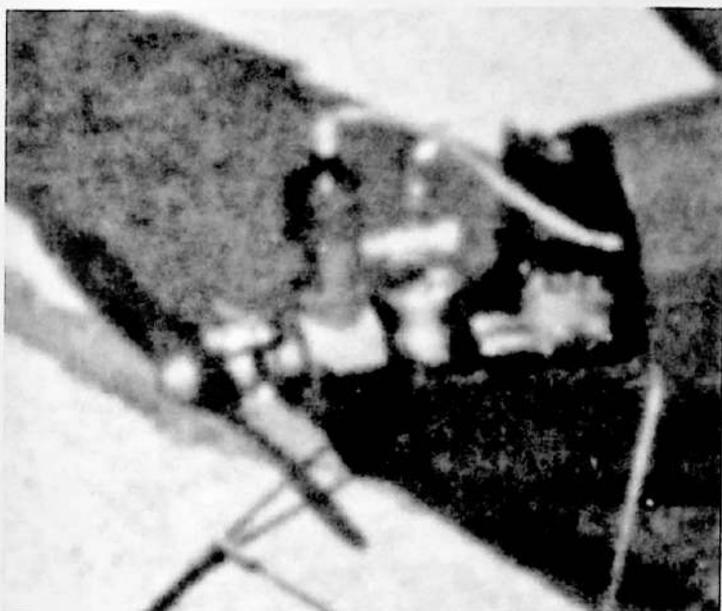
Il Giglio con carter grosso e scarico a destra montato nel 1939 su un modello di (probabilmente) Aldo Calza

The Giglio with large crankcase and right-hand exhaust on a model, probably Aldo Calza's, in 1939

Un esemplare ancora diverso, di concorrente sconosciuto

Yet another version, from an unknown competitor



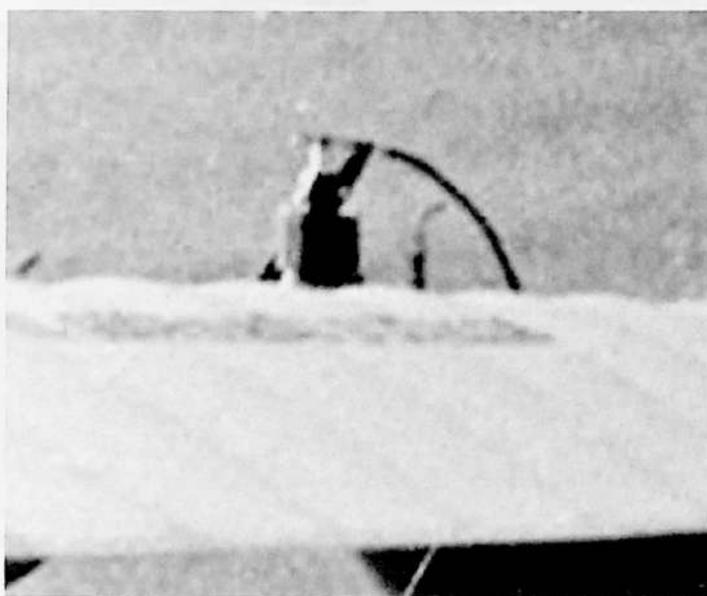


Bruttissima foto del Giglio montato sul MOVO M 18 di Auto Moto Avio (7° classificato)

A very bad photo of a Giglio on the MOVO M 18 for Auto Moto Avio (7th place)

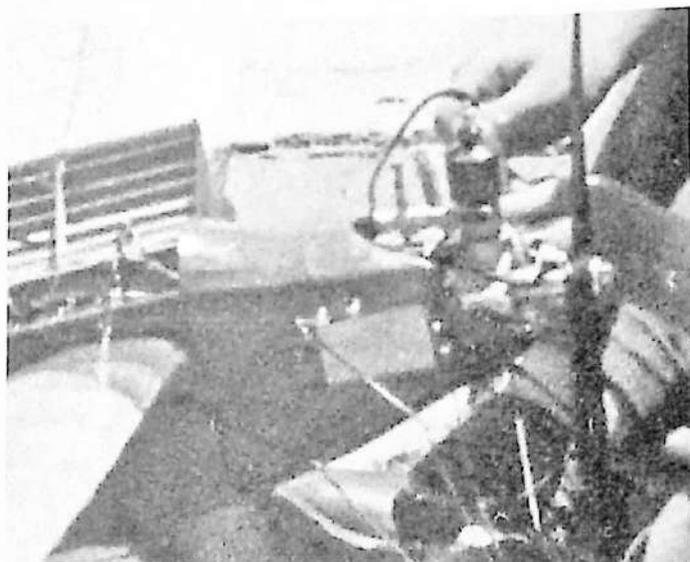
Questo particolare del modello del Giornale d'Italia, 3° classificato, ci mostra un motore che è con tutta probabilità un Giglio 10 (vedi il ri-grosso fra testa e candela)

This shot of the model representing Giornale d'Italia, in 3^d place, shows a probable Giglio 10, as evidenced by the extension on the head.



Appare essere un Giglio (forse da 5 cc) con scarico a sinistra il motore montato da Fulvio Papalia sul CR 32 in un giorno precedente la gara, nella quale usò invece un Baby Cyclone

This looks like a Giglio (perhaps 5cc) with left-hand exhaust mounted on Fulvio Papalia's CR 32 before the competition, in which he used a Baby Cyclone instead.



E' sicuramente un Giglio 10 il motore montato sul modello di Gente Nostra

This is definitely a Giglio 10, on the model flying for Gente Nostra

Il motore Giglio 10 risultava quindi montato sui modelli di:

- Costruttore ignoto - *Il Giornale d'Italia* - 3° class.
- Spartaco Trevisan - M 18 - *La Gazzetta dello Sport* - 4° class
- F.lli Aghib - M 18 - *Auto Moto Avio* - 7° class
- Paride Piccardi per *La Nazione* - 16° class
- Angiolino Saccani - F339 bipl. de *Il Corriere Emiliano* - 18° class
- Aldo Calza per *Il Balilla* - 20° class
- Mod 'canard' de *Il Lavoro Fascista* - 21° class
- Ciranni/Messina per *Il Belvedere* - 24° class
- Angiolino Saccani - GAP 239 - *Il Corriere Emiliano* - non class.
- Costruttore ignoto - *Gente Nostra* non class.
- Ermanno Brusadelli - A.M.A. 1 - *Auto Moto Avio* - non class.

Un motore Giglio da 5 cc sembra fosse montato sul modello di:

- Fulvio Papalia - CR 32 - *L'Ala d'Italia* - non in gara.

The Giglio 10 was thus used on these models:

- *Unknown builder* - *Il Giornale d'Italia* - 3rd place
- *Spartaco Trevisan* - M 18 - *La Gazzetta dello Sport* - 4th place
- *F.lli Aghib* - M 18 - *Auto Moto Avio* - 7th place
- *Paride Piccardi* - *La Nazione* - 16th place
- *Angiolino Saccani* - F339 bipe - *Il Corriere Emiliano* - 8th place
- *Aldo Calza* - *Il Balilla* - 20th place
- *'Canard'* - *Il Lavoro Fascista* - 21st place
- *Ciranni/Messina* - *Il Belvedere* - 24th place
- *Angiolino Saccani* - GAP 239 - *Il Corriere Emiliano* - unplaced
- *Unknown modeller* - *Gente Nostra* - unplaced.
- *Ermanno Brusadelli* - A.M.A. 1 - *Auto Moto Avio* - unplaced.

A Giglio 5cc seems to have been used (though not in the contest) by:

- *Fulvio Papalia* - CR 32 - *L'Ala d'Italia* - not in competition.

DINAMITE

Su *L'Aquilone*, a partire dalla primavera del 1938, a cura dello studente d'ingegneria Ugo Luccardi, apparve una serie di articoli che guidavano gli appassionati alla costruzione personale di un motore per aeromodelli, fornendo disegni quotati dei vari componenti ed indicazioni e consigli per la realizzazione.

Sembra che Uberto Travagli, poi *patron* de l'Aviominima, sia stato fra i pochi a realizzare uno o due prototipi funzionanti, e che uno di questi sia finito nelle mani di Elvio Tosaroni. Questi lo avrebbe montato su un modello per la Gara dei Giornalisti (non si sa per conto di quale testata).

Il motore aveva una cilindrata di 6,28 cc.

L'Aviominima mise in commercio nel 1942 i disegni di questo motore col nome **DINAMITE**, che è quindi postumo rispetto alla data del suo primo impiego in gara.

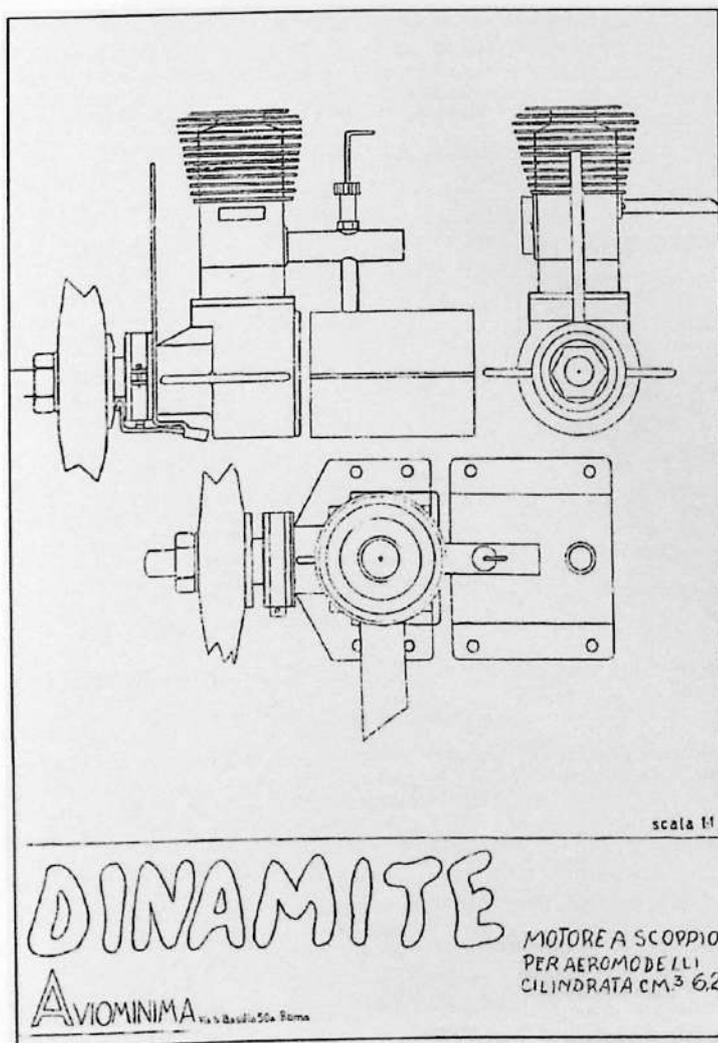
In spring 1938 Ugo Luccardi, a student of engineering, began a series of articles in L'Aquilone to guide enthusiasts who wanted to build their own model aero engine, supplying drawings of the various components, instructions and advice.

It seems that Uberto Travagli, who later became sponsor of Aviominima, was one of the few who built one or two working prototypes, and that one of these ended up in the hands of Elvio Tosaroni, who mounted it on a

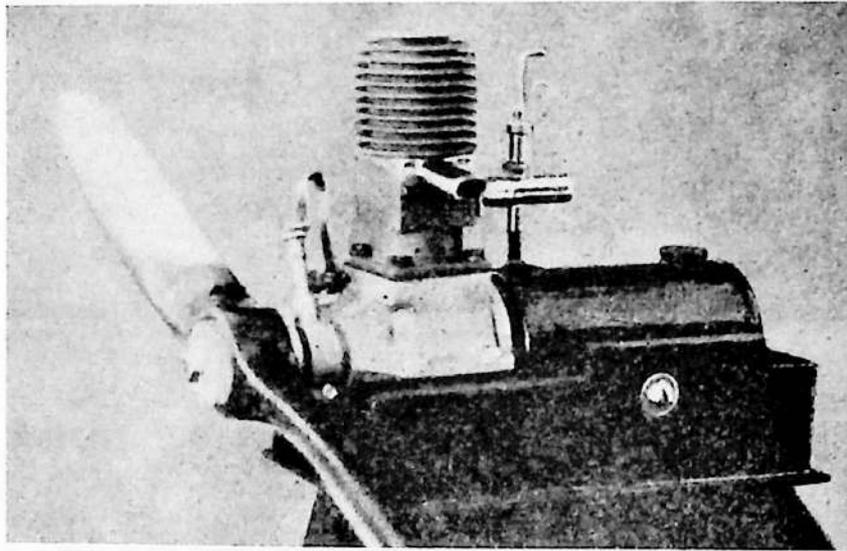
model for the journalists' competition (though we don't know for which publication).

The engine had a capacity of 6.28cc.

*In 1942, when the engine had already been used in competition, Aviominima marketed the plans for it under the name **DINAMITE**.*

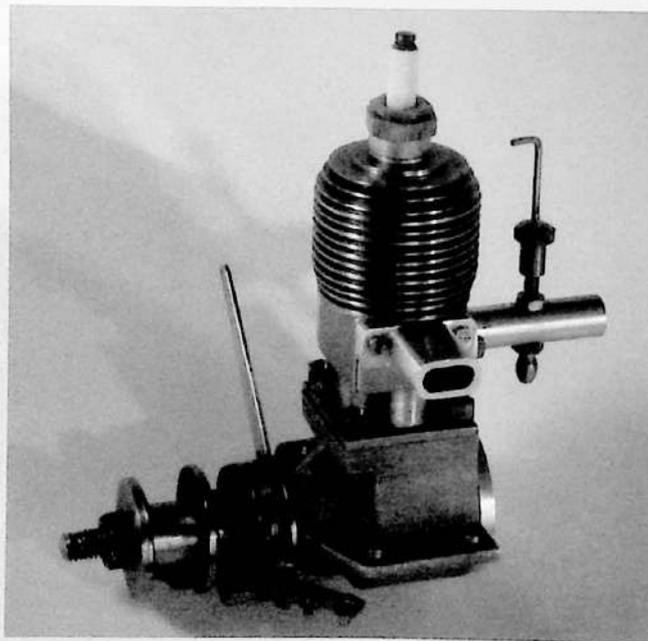


Particolare della tavola dell'Aviominima
Particular of Aviominima's plan



Un prototipo del motore progettato per l'autocostruzione, che si chiamerà poi Dinamite. Presenta qualche variante rispetto ai disegni (aletatura cilindrica anziché sagomata, un diverso convogliatore allo scarico, ruttore Grazzini). Probabilmente fu un motore simile a questo quello che partecipò con poca fortuna alla gara dei giornalisti di Roma del '39.

A prototype of the engine designed for home-building, which was later named Dinamite. It shows several variations from the original design (cylindrical rather than tapered profile for the cylinder fins, modified exhaust stack, Grazzini contact breaker). It was probably a similar engine that was used, with little success, in the journalists' competition in '39.



Una recente replica del Dinamite
A recent Dinamite's replica

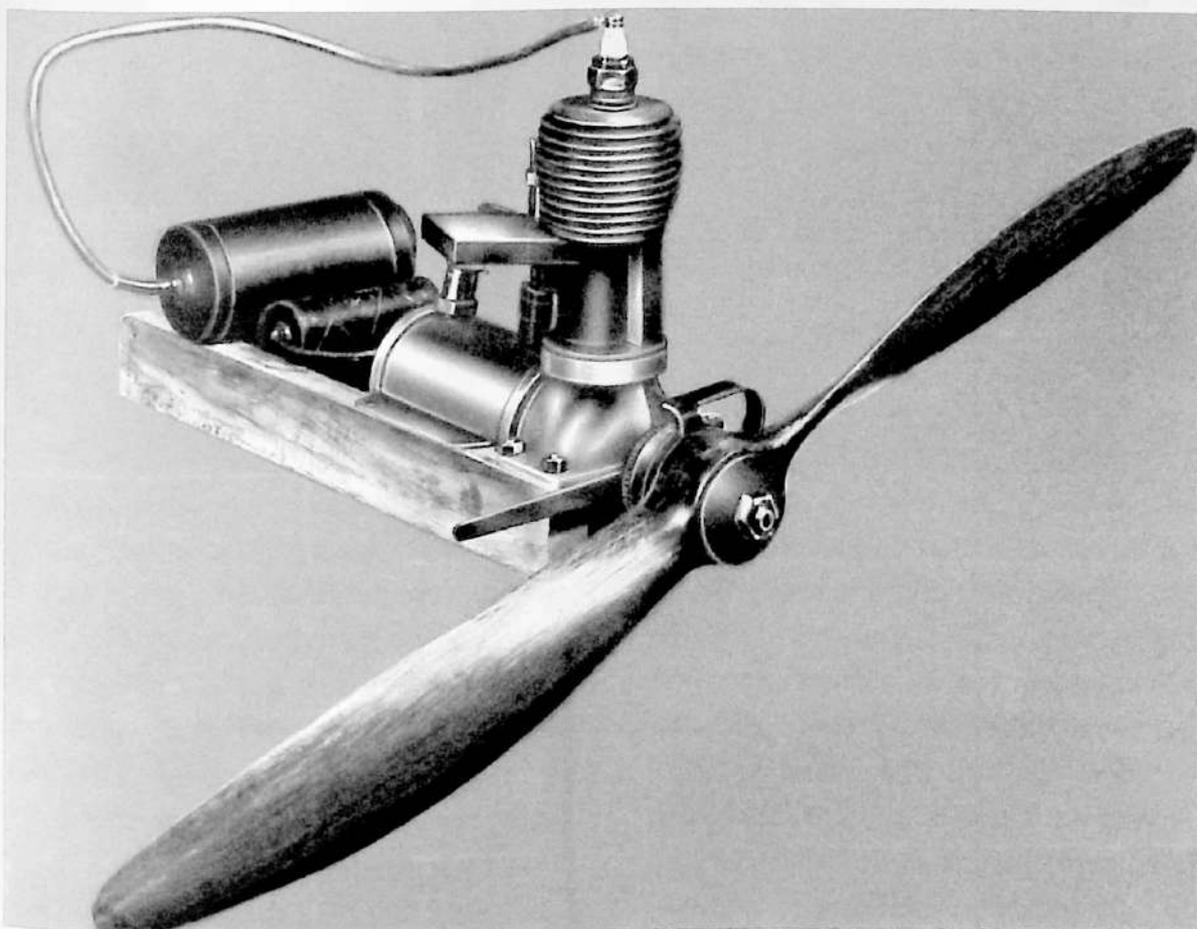
IL MOVO 'GIL'

Nel listino MOVO del 1939 viene presentato il "motore GIL per aeromodelli" da 10 cc. di cilindrata. Lo si descrive come "costruito in serie dopo lunghe esperienze" e lo si dice "quanto di più perfetto sia possibile trovare in questo campo. Materiali impiegati di prima qualità, ogni motore numerato, garantito nel funzionamento, e collaudato in fabbrica prima della vendita"

Il motore compare anche nei successivi listini del '40 e '41, ma in questi ultimi perde il nome 'GIL' e rimane anonimo.

The 10cc "GIL engine for model aircraft" appears in the MOVO price list of 1939. It is described as "produced in series with the benefit of long experience" and "the nearest to perfection that can be found in the field. High quality materials, every engine numbered, guaranteed to run and tested in the factory before sale."

The engine also appears in the price lists for '40 and '41, but without the name 'GIL' - it becomes anonymous.

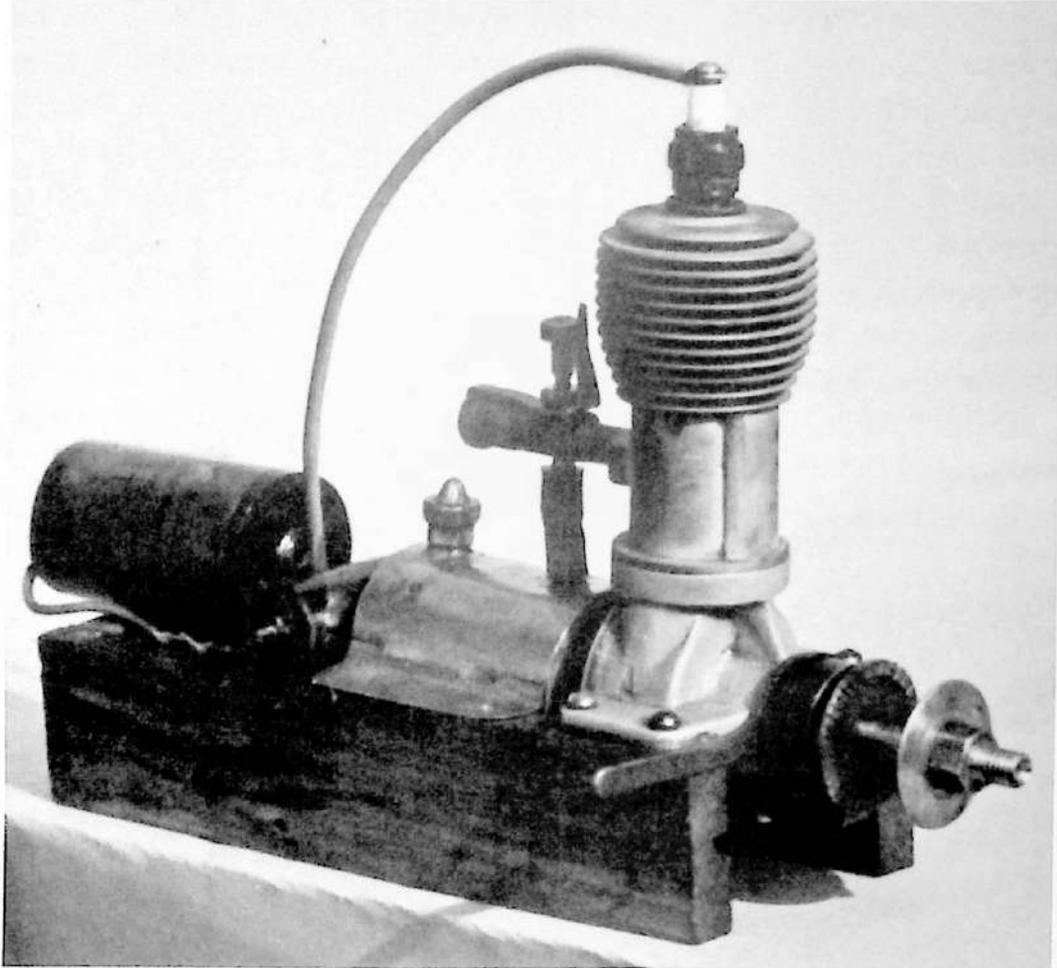


Nella presentazione del motore, la Movo offriva la disponibilità di ogni pezzo di ricambio. Nel 1939 costava

In presenting the engine MOVO offered availability of spare parts. In 1939 it cost 400 Lire complete with

400 Lire, completo di impianto elettrico (bobina, condensatore, ecc.). Nei successivi listini del '40 e del '41 il prezzo passava a 500 Lire.

electrical components (coil, condenser, etc.) In the later price lists of '40 and '41 the price went up to 500 Lire.



In realtà non si sa quanti pezzi ne siano stati fabbricati, oltre ai prototipi. Qualcuno, come Giovanni Fabbi su *L'Aquilone* e Spartaco Trevisan su *la Gazzetta dello sport*, accenna alla presenza di questo motore alla Gara dei Giornalisti del '39, ma senza fornire precise indicazioni.

La vaghezza, per la nostra stampa, era abituale.

It is not known how many were produced apart from the prototypes. Some people, such as Giovanni Fabbi in L'Aquilone and Spartaco Trevisan in La Gazzetta dello sport, hint at the presence of this engine in the journalists' competition of '39, but without further detail.

This vagueness was habitual for our press.

QUANTO COSTAVANO

Sappiamo che Bruno Grazzini, tramite il fratello Radio, vendeva i suoi motori in Francia col marchio 'Radium' a 450 Franchi, e che i suoi *Giglio* si potevano avere in Italia a circa 350 Lire.

Gioverà ora paragonare il prezzo di vendita dei motori nazionali con quello dei motori esteri presenti in gara.

Il *Brown Jr.*, al netto dei dazi doganali, si poteva trovare negli USA nel 1939 a circa 320 Lire. L'enorme produzione del motore aveva consentito un forte ribasso, se si considera che nel 1935/36 - anni dell'arrivo in Italia dei primi esemplari - il prezzo era di 540 Lire.

L'*Hurleman 'Aristocrat'*, meno diffuso, costava 550 Lire.

L'*Ohlsson .23*, di relativamente piccola cilindrata, si trovava per circa 400 Lire.

Il *Baby Cyclone*, molto popolare, era offerto nel 1937/38 a 440 Lire, ma nel 1939, ormai fuori produzione, si trovava a meno di 230 Lire.

Abbiamo indicato i prezzi in Lire, riferendoci al cambio reale Lira/Dollaro (25 Lire per 1 Dollaro) nel 1939, e non a quello ufficiale (19,50 Lire per 1 Dollaro).

Se azzardiamo un raffronto, difficile e sempre opinabile, fra i costi e i redditi medi del 1939 e quelli del 2011, possiamo ipotizzare che un motore, nazionale od estero, costasse allora l'equivalente di una cifra fra i 1500 ed i 2000 Euro.

HOW MUCH DID THEY COST

We know that Bruno Grazzini, with the help of his brother, sold his engines in France under the trade-mark 'Radium' at a price of 450 Francs, and that his Giglio engines could be bought in Italy for about 350 Lire. It is interesting to compare the prices of the Italian engines with those of the foreign engines used in the competition.

The Brown Jr. could be found in the USA (without import duties) for about 320 Lire in 1939. The large numbers produced had permitted a big reduction in cost, considering that in 1935/36 - when the first examples arrived in Italy - the price was 540 Lire.

The Hurleman 'Aristocrat', less widely distributed, cost 550 Lire.

The Ohlsson .23, with a relatively small capacity, could be found for about 400 Lire.

The Baby Cyclone, a very popular engine, was sold in 1937/38 at 440 Lire, but in 1939, when it was out of production, it could be picked up for less than 230 Lire.

We have indicated prices in Lire, applying the real Lira/Dollar exchange rate (25 Lire for 1 Dollar) in 1939, and not the official rate (19.50 Lire for 1 Dollar).

If we hazard a comparison, however difficult and subjective, between the average income in 1939 and that in 2011, we can estimate that an Italian or foreign engine in those days cost the equivalent of between 1500 and 2000 Euro.

LE ORIGINI DEL MOTORISMO IN ITALIA

ORIGINS OF MOTORISED AEROMODELLING IN ITALY

Non è mai facile fissare delle date di inizio. In genere si riesce solo a risalire a fatti accertati nel tentativo di desumere come siano andate le cose. Sappiamo ad esempio che al Concorso Nazionale del 1934 era prevista una gara di motomodelli, ma fra i 50 concorrenti solo quattro avevano modelli provvisti di motore, naturalmente ad aria compressa. Il primo vero volo di un modello munito di motore a scoppio doveva avvenire solo nel 1936 a Vigna di Valle, fuori gara. Era il modello di Valerio Ciampolini, bolognese, munito di un *Brown Jr.* da 10 cc fissato in maniera precaria al muso della fusoliera e messo in moto da un giovanissimo (16 anni) meccanico, di nome Jaurès Garofali. Il modello era pure munito di autoscatto, ricavato da un orologio da polso. Riparato e rifatto dopo ogni scassatura, il modello di Ciampolini, per la sua lunga militanza venne poi chiamato 'il Nonno' e messo a catalogo dalla MOVO come M15.

In quell'anno pare che gli aeromodellisti italiani disponessero in tutto di una decina di *Brown Jr.*, di un paio di *Hurleman* e di alcuni *Baby Cyclone*: erano oggetti molto cari, da ricchi appassionati, a volte neppure in grado di mettere in moto quei 'gioielli'. Fra i pochi fortunati che nel 1936 avevano la possibilità di comprare motori e disponevano anche della capacità di farne uso, c'erano Elvio Tosaroni ed Uberto

It's not easy to establish when it all started; we can only look at the known facts and try to deduce how things developed. We know, for example, that in the National Competition of 1934 there was an event for motorised models, but there only four of the 50 contestants had models with engines, and those were naturally compressed-air. The first real flight of a model powered by an internal combustion engine took place in 1936 at Vigna di Valle, and not in a competition. The model was built by Valerio Ciampolini from Bologna and had a 10cc Brown Jr. precariously fixed to the nose. The engine was started by a very young (16 year old) mechanic named Jaurès Garofali and the model was fitted with a timer made from a wristwatch. Ciampolini's model was repaired and remade so many times that it was christened 'Nonno' (Grandad) and it later appeared in the MOVO catalogue as the M15.

In that year it seems that Italian aeromodellers possessed in all about ten Brown Jr.'s, a couple of Hurlemans and a few Baby Cyclones: they were very expensive, for rich enthusiasts who at times were not even capable of starting those 'jewels'. Among the fortunate few who in 1936 had the means to buy engines and the skill to put them to use, there were Elvio

Travagli a Roma, Barthel a Livorno e Valerio Ciampolini a Bologna. Ogni motore, all'epoca, aveva dietro una storia, fatta anche di sacrifici e di astuzie. Il *Brown Jr.* di Arve Mozzarini ad esempio fu comprato a Chicago da uno dei piloti della trasvolata atlantica di Balbo ed arrivò in Italia nelle sue tasche. Tempo dopo arrivò nelle mani di Arve, che lavorava come disegnatore aeronautico alla Caproni di Taliedo.

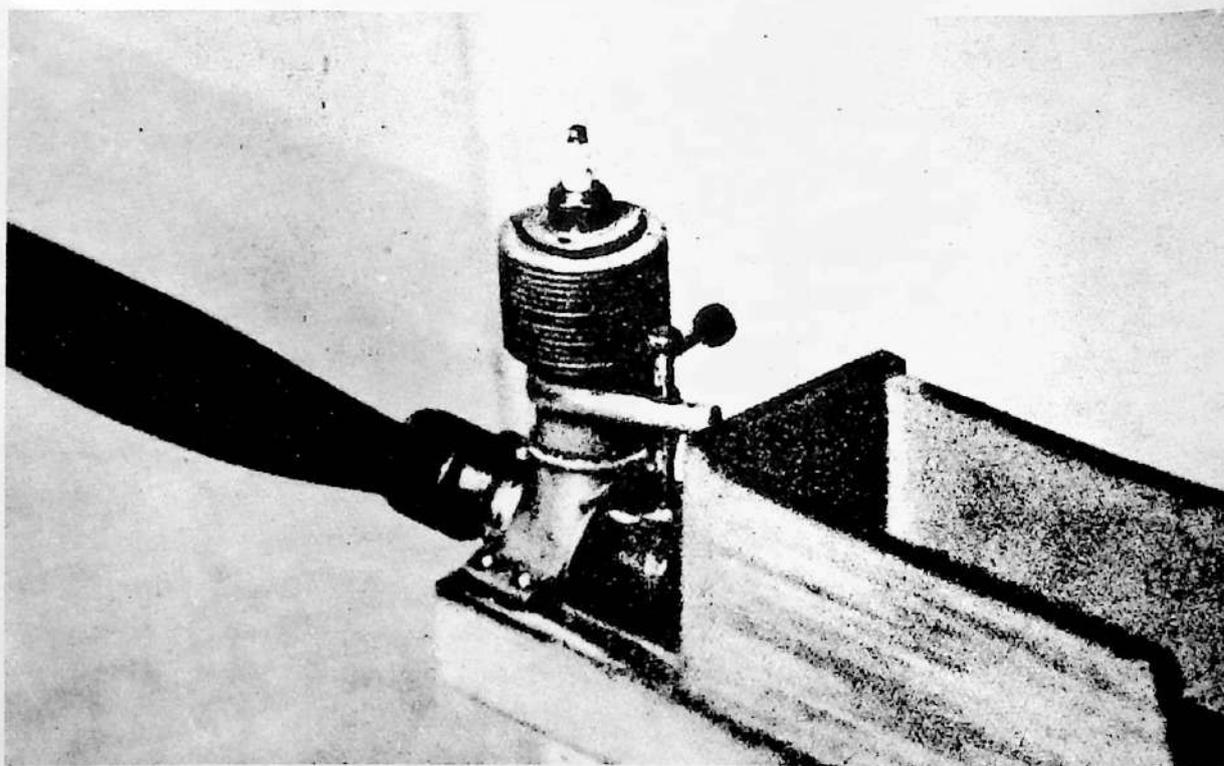
Lui ne copiò il progetto trasformando tutte le misure nel sistema metrico e ne lucidò la tavola quando lavorava a Guidonia agli ordini del Capitano Valerio Ciampolini.

Nel 1940 nacque la sua versione del *Brown Jr.* (scarico e travaso erano girati di 90° e l'alettatura era più estesa).

Tosaroni and Uberto Travagli in Rome, Barthel in Livorno and Valerio Ciampolini in Bologna. Every engine at the time had a story behind it, often involving sacrifice and ingenuity. Arve Mozzarini's Brown Jr., for example, was purchased in Chicago by one of the pilots of Balbo's transatlantic flight and arrived in Italy in his pocket. Some time later it reached Arve, who worked as an aeronautical designer with Caproni in Taliedo.

He copied the design, converting all the measurements to the metric system, and perfected the design when he worked under Captain Valerio Ciampolini in Guidonia.

In 1940 he produced his version of the Brown Jr. (the exhaust and transfer port were rotated by 90° and the finning was more extensive).

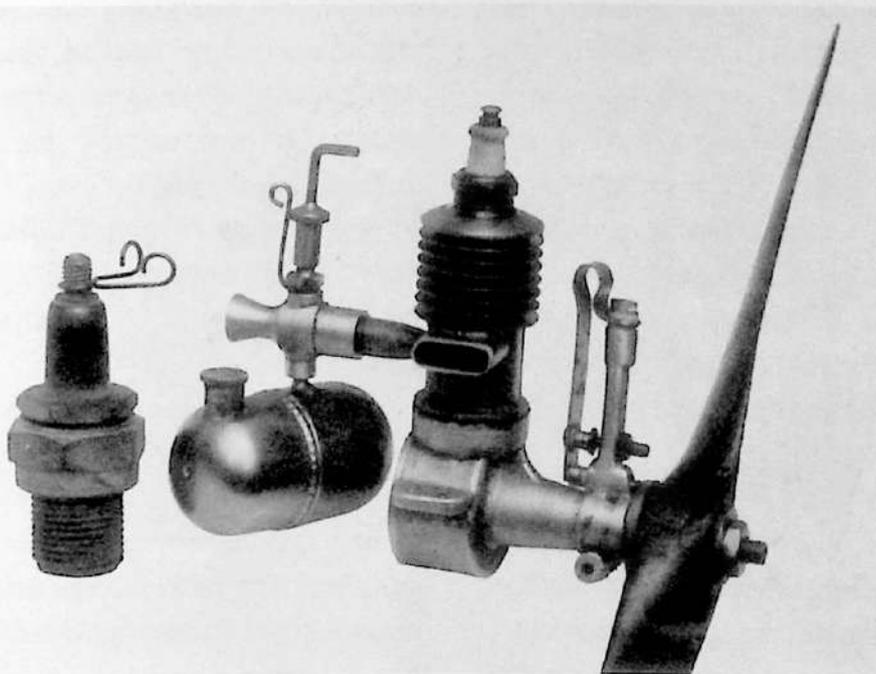


Il Brown Jr. modificato di Arve Mozzarini
The Brown Jr. modified by Arve Mozzarini

A partire sempre dal '36 si avviaron i primi tentativi di costruzione motoristica di Bruno Grazzini a Firenze.

Aveva un fratello, di nome Radio, che viveva a Parigi, aveva contatti in quell'ambiente motoristico ed era attivissimo, tanto da presentare un suo motore da 3 cc. all'Esposizione Universale di Parigi del 1937. Arrivò a vendere bene in Francia i motori che faceva suo fratello a Firenze; i motori venivano presentati col marchio 'Radium' ed

From 1936 onwards Bruno Grazzini in Florence made his first attempts at building engines. His brother Radio, who lived in Paris, had contacts with local modellers and was also very active, so much so that he presented his own 3cc engine at the Esposizione Universale in Paris in 1937. He was also successful in marketing in France the engines made by his brother in Florence; the engines were sold with the 'Radium' trademark and were advertised as 'authentically French' to



Dall'archivio Movo una immagine del Grazzini 'Radium' da 3 cc
A photo of Grazzini's 3cc 'Radium' from the MOVO archives

erano spacciati per *'autenticamente francesi'* per aggirare il noto sciovinismo dei nostri cugini d'oltralpe. Al Concorso Nazionale del 1937 si videro in gara i primi modelli con motore a scoppio. Erano di Ciampolini, Barthel e Tosaroni e solo il primo fece un volo notevole: con il quantitativo di carburante ancora libero volò per 33 minuti. Montava, come detto, un *Brown Jr.*

by-pass the well known chauvinism of our cousins on the other side of the Alps.

The first models with i.c. engines were seen at the National Competition of 1937. They were brought to the event by Ciampolini, Barthel and Tosaroni but only Ciampolini's made a notable flight: having no limit on the volume of fuel it flew for 33 minutes.

Nella seconda metà del '37 i motori di Grazzini erano già abbastanza regolarmente disponibili: si potevano acquistare direttamente in ditta e venivano forniti in una elegante cassetta di legno. Anche Vantini iniziava allora le sue esperienze motoristiche, di cui però pochi sapevano al di fuori del ristretto ambito padovano.

Al Concorso Nazionale del 1938 venne stabilito che non potevano partecipare motori di oltre 10 cc di cilindrata. Si ebbe un ragionevole numero di iscritti (una dozzina), ma rimase chiaro che la produzione nazionale di motori, insufficiente in quantità, era anche molto al di fuori delle possibilità di acquisto del nostro modellista medio.

Si diffuse quindi il desiderio di poter arrivare alla fabbricazione casalinga del proprio motore ed a questo punto intervenne (bene) il giornale *L'Aquilone*.

Nel 1938 iniziò una serie di articoli a firma del (quasi) Ing. Ugo Luccardi prima introduttivi poi specifici con la pubblicazione dei disegni costruttivi di un motore da 6,28 cc. Questi articoli vennero letti in tutto il territorio nazionale, e contribuirono alla formazione di una 'coscienza motoristica' presso gli aeromodellisti italiani.

Il motore venne costruito in vari esemplari e 'funzionava': il progetto venne pubblicato sull'edizione 1942 de *'Il Costruttore di Aeromodelli'* di Martini e Nobili ed i disegni del motore, nel frattempo battezzato *'Dynamite'* vennero messi in vendita dall'Editoriale Aeronautica e dall'Aviominima.

It was powered by a Brown Jr., as mentioned earlier.

In the second half of '37 Grazzini's engines were quite easily obtainable: they could be purchased directly from the workshop and were supplied in an elegant wooden case. Vantini too started to experiment with engines, but few outside Padova were aware of this.

In the National Competition of 1938 the rules prohibited engines of over 10cc. There was a reasonable number of entries (a dozen), but it was clear that Italian engines were not produced in sufficient numbers and were beyond the means of the average modeller.

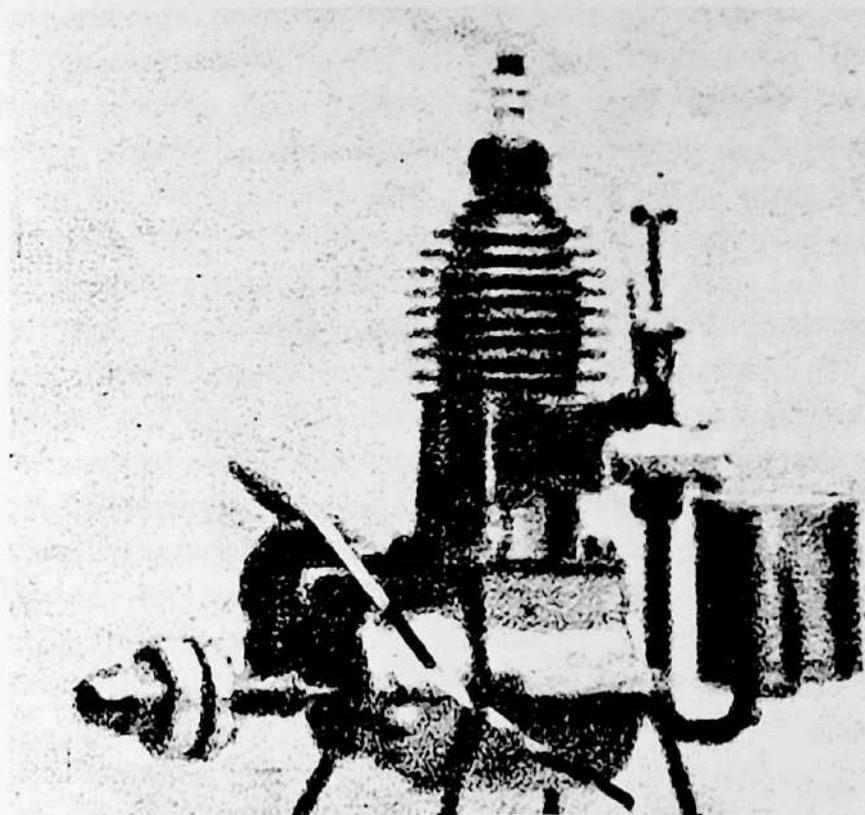
*The desire to home-build an engine was thus widespread and at this point the journal *L'Aquilone* rightly intervened.*

In 1938 engineer Ugo Luccardi began a series of articles, at first as an introduction and later with more detail, and published drawings for the construction of a 6.28cc engine. These articles were read throughout Italy, and helped to develop an understanding of model engines among Italian modellers.

*Many examples of the engine were built and, moreover, they worked. The project was published in the 1942 edition of *'Il Costruttore di Aeromodelli'* (The Builder of Model Aircraft) by Martini and Nobili and the drawings for the engine, in the meantime christened *'Dynamite'*, were put on sale by the Editoriale Aeronautica and by Aviominima.*

Fra le realizzazioni documentate basate sul progetto di Luccardi possiamo mettere il motore costruito dal parmense Ronconi, e da lui battezzato *Zodiaco*.

Among the documented examples of Luccardi's project we can mention one made by Ronconi from Parma, which he called the Zodiac.



Il motore 'Zodiaco' del parmense Ronconi
The 'Zodiac' made by Ronconi

Presentato da Giovanni Fabbi su l'Aquilone n.23 del giugno 1941, il motore corrisponde in tutto - tranne la forma e la posizione del serbatoio - ai disegni costruttivi pubblicati dallo stesso giornale nel 1938.

It was described by Giovanni Fabbi in L'Aquilone no.23 in June 1941 and, apart from the shape and position of the fuel tank, it corresponds exactly to the drawings published by the same journal in 1938.

Il Concorso Nazionale per modelli a motore del 1939 non ebbe luogo, in quanto fu sostituito dalla gara dei giornalisti, che costituì il vero momento di nascita del modellismo a motore nel nostro paese. Non pare un caso che alla gara non si vide nessun motore inglese o francese. Per i motori inglesi

The 1939 edition of the National Competition for engine-powered models didn't take place, because it was replaced by the journalists' competition, which marked the true birth of motorised aeromodelling in Italy. It was no coincidence that there were no English or French

doveva dipendere dal costo di acquisto reso astronomico dal cambio della sterlina ed anche dal fatto che le loro prestazioni non erano tali da invogliare al sacrificio economico. Per la produzione francese, nei cui confronti il divario monetario non era avvertito, dipendeva forse dal fatto che, sebbene fossero disponibili dei motori onesti, in complesso la loro qualità non appariva superiore alla coeva produzione italiana.

I motori esteri presenti in gara erano soltanto americani, e questo potrebbe avere una spiegazione banale.

La marineria italiana di quegli anni era una grossa realtà ed aveva quindi un indotto considerevole. Ciò significava grandi masse di marittimi il cui transito per le dogane era un fatto abituale. Contrabbandare un Brown o un Ohlsson nelle tasche capaci di un qualche marittimo compiacente doveva essere una banalità nei grandi porti come Genova, Trieste, Livorno o Napoli. Evitando il pagamento dei dazi doganali si otteneva un abbassamento notevole dei costi.

La cosa non doveva essere così facile nel caso delle frontiere terrestri, ed infatti alla gara non era presente neppure un motore tedesco. Solo un anno o due dopo, seguendo canali ufficiali, venne deciso un acquisto 'di Stato' di un centinaio di motori *Kratmo 10* che, dopo attente valutazioni 'politiche', vennero messi a disposizione delle varie sedi della RUNA.

Si trattava di oggetti spesso intangibili che tuttavia costituivano un

engines seen in the competition. The English engines were astronomically expensive because of the sterling exchange rate and their performance was not good enough to encourage the economic sacrifice. The exchange rate was not a problem for the French engines but, while their quality was acceptable, it did not appear superior to that of Italian engines of the same period.

The foreign engines present at the competition were solely American, and this could have a simple explanation. The Italian navy in those years was very extensive and thus had many men enlisted. This meant that the passage of a large number of sailors through customs was an everyday event. Smuggling a Brown or an Ohlsson through customs in the capacious pockets of an obliging sailor was no problem in large ports such as Genova, Trieste, Livorno or Naples, and avoiding customs duties meant making a considerable saving.

*Things must have been more complicated at the terrestrial borders, and there was in fact not one German engine in the competition. It was only a year or two later that, through official channels, a hundred or so *Kratmo 10* engines were purchased and, after careful 'political' consideration, made available to the various RUNA centres.*

They often appeared to be intangible objects, but nevertheless constituted a 'sign', a 'presence'. Only

'segno', una 'presenza'. Giusto di segno si trattava, dato che spesso non c'erano né candele, né batterie e figuriamoci i ricambi. Bisognerebbe conoscere meglio le vicende della GIL e della RUNA di quegli anni per capire come un burocrate ottuso e ignorante abbia potuto ordinare alla B.B. (Brevetti Baroncini) di Bologna delle candele, copie delle *Champion V1*, filettate 3/8"x24, quando i *Kratmo* ed anche i successivi *Vega* prevedevano candele filettate M10x1. Questo assurdo fatto può aiutare a comprendere lo strano inserto di testata dei motori *Giglio* di più remota costruzione che comparvero alla gara dei giornalisti del '39. Erano degli adattatori per le filettature delle diverse candele reperibili.

a sign, however, since often there were no plugs or batteries, let alone spares. We would have to be familiar with the way things worked at GIL and RUNA in those days to understand how an ignorant and obtuse bureaucrat managed to order from B.B. (Brevetti Baroncini) in Bologna a number of plugs, copies of the Champion V1 and threaded 3/8" x 24, when the Kratmo and also the later Vega needed plugs threaded M10 x 1. This absurd fact helps us to understand the strange inserts seen on the cylinder heads of the older Giglio engines at the journalists' competition in '39 - they were adaptors for the threads on the various plugs available.



L'adattatore per la candela montato sulla testa di un Giglio 1938 a carter grosso
The plug adaptor on the cylinder head of a Giglio 1938 with large crankcase

A quella gara si trovarono a competere motori di normale reperibilità negli USA assieme al meglio della produzione motoristica italiana, ed i rispettivi quantitativi erano più o meno pari.

Certo è che il motore che vinse fu il *Brown Jr.*, che arrivò primo e secondo: quell'esemplare era stato comprato in società dai bravi Celio e Pascutto e, in gara dovette essere montato e smontato ripetutamente dai rispettivi modelli, cosa indubbiamente noiosa e fastidiosa anche allora, ed oggi del tutto inconcepibile.

A proposito di motorizzazioni USA, va sottolineato il fatto che anche l'innossidabile grosso modello di Valerio Ciampolini volava con un *Brown Jr.* e ciò fin dal 1936. Il che chiarisce che anche il motore doveva essere longevo (o che Ciampolini ne aveva due ...)

Per certo, alla gara dei giornalisti, il modello che era il decano dei motomodelli italiani era stato battezzato 'il Nonno' ed entrò nel catalogo MOVO col nome di M.15.

Il *Giglio 10* che si classificò terzo era quello installato sul modello de *il Giornale d'Italia* di cui non si conosce il costruttore. La foto di cui si dispone fa pensare che si tratti di un *Giglio* con l'inserito in testata (quindi versione più datata nella serie a carter grosso e testa di biella su cuscinetto a sfere).

Tra gli spunti di riflessione da non trascurare c'è l'installazione dell'auto-scatto. Anche questo era un oggetto

Competing in that competition were engines routinely available in the USA together with the best of the Italian engines, and they were more or less equal in number.

The winning engine was a Brown Jr., which took first and second places: that particular engine had been bought by Celio and Pascutto in partnership and, during the competition, had to be swapped from one model to another repeatedly, a procedure which must have been very troublesome at the time and is unthinkable today.

Regarding American engines it should be emphasized that even Valerio Ciampolini's much-campaigned large model had been flying with a Brown Jr. since 1936. This means that either the engine lasted well or Ciampolini had two of them...

Certainly the model most highly regarded at the journalists' competition was Ciampolini's, christened 'Il Nonno' (Grandad), and it soon appeared in the MOVO catalogue as the M.15.

The Giglio 10 that took third place was installed in the model representing Il Giornale d'Italia, whose builder is unknown. The photo we have seems to show a Giglio with a head insert (so it is the older version of the series with large crankcase and ball-bearing on the big end).

The installation of the timer gives us food for thought. This too was a very expensive device and so not

ing. Tullio Ciampolini

Guidonia 19-11-38 XVII

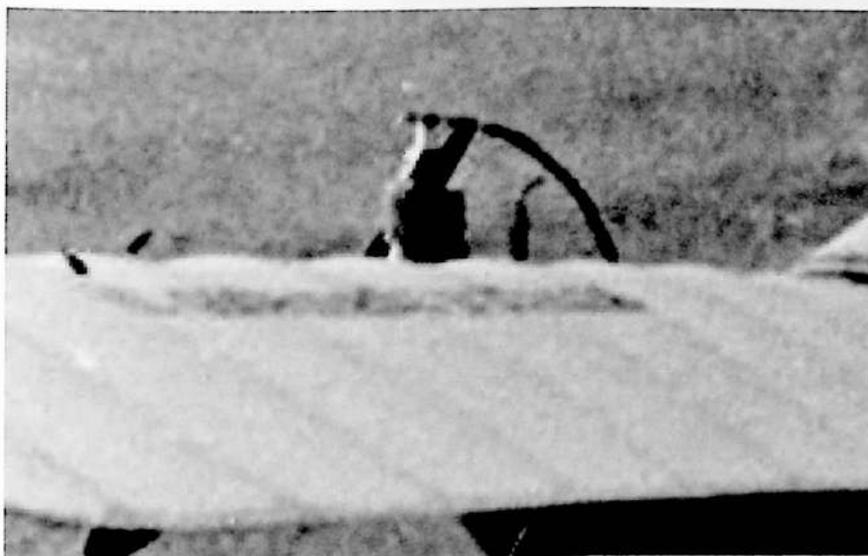
Nº ■■■	mod. M.15	SCALA 1:1
TAVOLA U	MOVVO	<u>MILANO</u> Via S. Spirito 14

Particolare del disegno dell'M.15, datato Guidonia 19/11/38 e autografato da Ciampolini
Detail of the plan of M.15, dated Guidonia 19/11/38 and signed by Ciampolini

assai costoso quindi non alla portata di tutte le tasche.

I migliori erano gli *Auto Knips*, tedeschi della *Haka*. Per i partecipanti alla gara del '39 il problema fu risolto dalla provvida organizzazione. I modellisti dovevano avere predisposto i modelli in modo da poter installare l'auto-scatto sul campo prima del decollo.

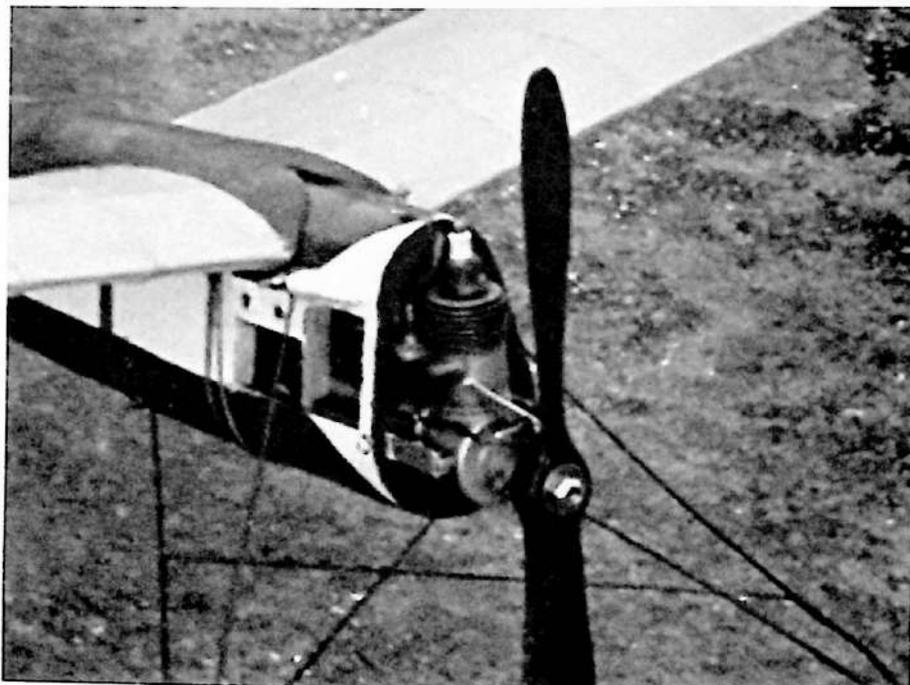
within the reach of everyone. The best timers were those made by Auto Knips, the German manufacturer of Haka and for the participants in the 1939 competition the problem of cost was solved by the forethought of the organizers: the modellers had to design their models so that the timer could be installed on the field before take-off.



Il Giglio 10 sul modello de Il giornale d'Italia
The Giglio 10 on the Il Giornale d'Italia's model

Chiara testimonianza di questo fatto ci viene dalla foto del modello di Cadueri: sulla fiancata si vede bene la sede rettangolare ed i due fori su cui doveva impegnarsi il costoso autoscatto.

Evidence of this is clearly shown in the photo of Cadueri's model: the rectangular bay with two holes for mounting the timer can be seen on the side of the fuselage.



Il modello di Cadueri con l'alloggiamento dell'autoscatto
Cadueri's model with the bay for the timer

Il regolamento di gara recitava: *"Gli aeromodelli dovranno essere muniti di un dispositivo di scatto automatico il quale, applicato al circuito elettrico, permetterà il funzionamento del motore per soli trenta secondi.*

Questo dispositivo sarà fornito da L'Aquilone' a richiesta dei concorrenti, e dovrà essere tarato davanti alla giuria prima della partenza dell'aeromodello."

Parrebbe un po' macchinoso, ma nessuno parve stupirsi, quindi non era ritenuta una cosa eccezionale. A noi resta da chiederci come fecero a trova-

The competition rules stated: "The models must be fitted with an automatic timer which, by interrupting the electrical supply, limits the engine run to 30 seconds.

This device will be provided by L'Aquilone at the request of the competitors, and must be adjusted in the presence of the judges before the flight."

This all seems rather complicated but no-one seemed to be surprised so it must not have been considered exceptional. We are left wondering

re il tempo per far decollare i modelli che dovevano volare in uno spazio aereo reso angusto dal vento e dagli alti hangar (più d'uno ci andò a sbattere contro), con motori recalcitranti, le pile piatte da 4,5 V che si scaricavano in fretta, le necessarie riparazioni e stretti pure dalla necessità di installare l'autoscatto sul campo nella speranza che funzionasse a dovere. E risulta che in diversi casi non funzionò.

Non sappiamo bene come andarono le cose motoristiche di quella giornata, però va sottolineato che erano presenti sul campo sia Bruno Grazzini che Jaurès Garofali a provvedere personalmente alla messa a punto dei loro motori più recalcitranti.

Adirittura, nel caso di Aldo Calza col *Giglio 10* (è presente l'inserito di adattamento del codolo della candela ed il ruttore è del tipo introdotto, forse, nel 1938), neanche l'esperto mano del costruttore riuscì a far girare il motore per più di pochi secondi a terra.

Quindi sappiamo, dalla diretta testimonianza del costruttore, che il modello, che risulta 20° in classifica in rappresentanza del giornale *'Il Balilla'*, in gara non potè volare.

Forse, considerati tutti i problemi di messa a punto dei modelli a motore, la direzione di gara stabili di far confluire nel punteggio complessivo, oltre al tempo di volo generalmente molto modesto, anche altri elementi riguardanti il modello, col risultato di ottenere una posizione in classifica anche in assenza di volo.

how they found time to fly their models, given the space restricted by the wind and the tall hangars (more than one model crashed into them), the temperamental engines, the 4.5 volt batteries that discharged quickly, the necessary repairs and on top of this the requirement to install a timer on the field in the hope that it would work properly... and in several cases it didn't.

We don't know much about how the engines performed on the day but we should point out that Bruno Grazzini and Jaurès Garofali were on the field to help adjusting their engines if it proved difficult.

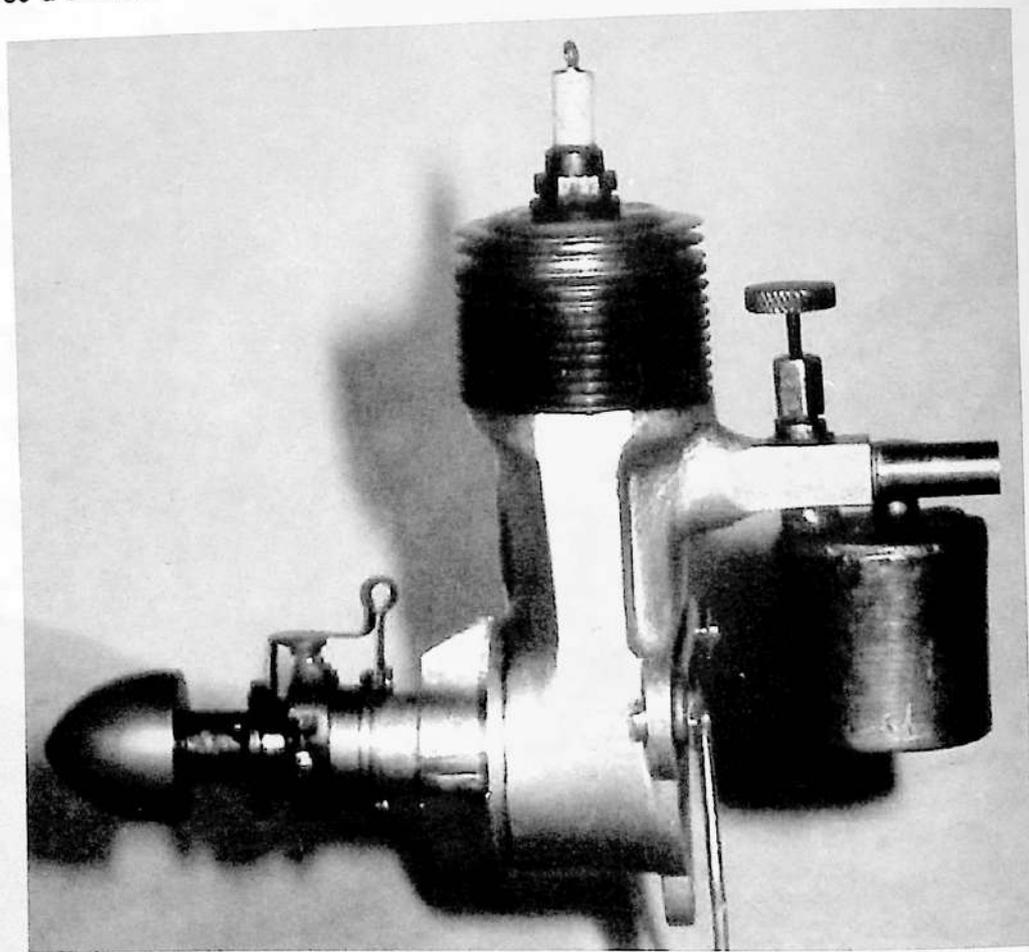
In the case of Aldo Calza's Giglio 10 (it had the plug adaptor and the contact-breaker probably introduced in 1938), not even the engine's constructor was able to make it run for more than a few seconds on the ground.

We know from the builder's own account that the model, which was placed 20th representing the paper 'Il Balilla', could not fly in the competition.

Perhaps, given all the problems involved in starting and adjusting the engines, the contest organisers decided to make allowance in the scoring for aspects of the model itself as well as its flight time (which was generally very modest), with the result that a model could achieve a placing without actually flying.

Non sorprende troppo che alla gara dei giornalisti non fosse presente nessun motore prodotto da Vantini a Padova. Sappiamo infatti che prese a pubblicizzare i suoi Vega 7, con carter fuso in conchiglia a gravità, a partire dal 1942, ma è noto che li vendeva già dal '39 con carter fuso in terra e lo scarico a destra.

It is not really surprising that no engines produced by Vantini of Padova appeared in the contest. In fact we know that he began to advertise his Vega 7, with a shell moulded crankcase in 1942, but he had already sold it with a sand cast crankcase and right-hand exhaust back in '39.



Un esemplare di preserie del 'Vega 7' di Vantini col carter fuso in terra e scarico a destra (1939/40)

A pre-production of Vantini's 'Vega 7 with sand cast crankcase and right-hand exhaust (1939/40)

Un discorso più complesso andrebbe fatto per la MOVO che, è indubbio, fu l'unica azienda modellistica italiana che, pur con tutte le limitazioni dell'Italia di allora, cercò di misurarsi con le

MOVO deserves a more in-depth treatment since it was the only modelling company to try and keep up with international trends despite the limitations imposed by Italy at the

tendenze internazionali. Non è casuale che alla data della gara esistesse il progetto di un modello di caratteristiche competitive che, almeno nelle intenzioni, doveva essere equipaggiato con un motore aziendale.

Il modello M.18 nacque a seguito di un lungo lavoro di cui rimane traccia nelle immagini di diversi prototipi di architettura variegata (probabilmente costruiti da modellisti diversi in base alle specifiche assegnate) e fu un successo.

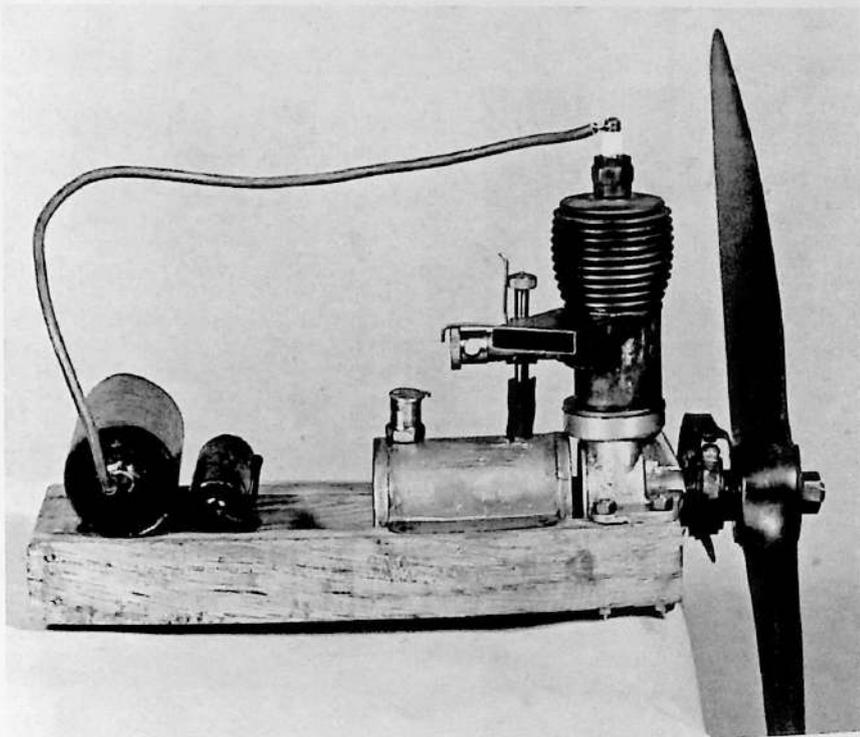
Il motore GIL che, con quel nome, avrebbe dovuto essere un prodotto 'di regime' fu costruito, forse, in solo due prototipi di officina. Va dato atto però che, in un panorama italiano che non prendeva neanche in considerazione la vendita di ricambi motoristici, il

time. It's no coincidence that MOVO had developed for the contest a competitive model that, at least in theory, was to use an engine from the same company.

The M18 model was born after a long period of development, as illustrated by the photos of various prototypes with different architecture (probably built by different modellers according to precise specifications), and was a success.

The corresponding GIL engine, given the name, should have been an impressive design, but perhaps only two workshop prototypes were produced.

It should be noted, by the way, that in times when the sale of engine

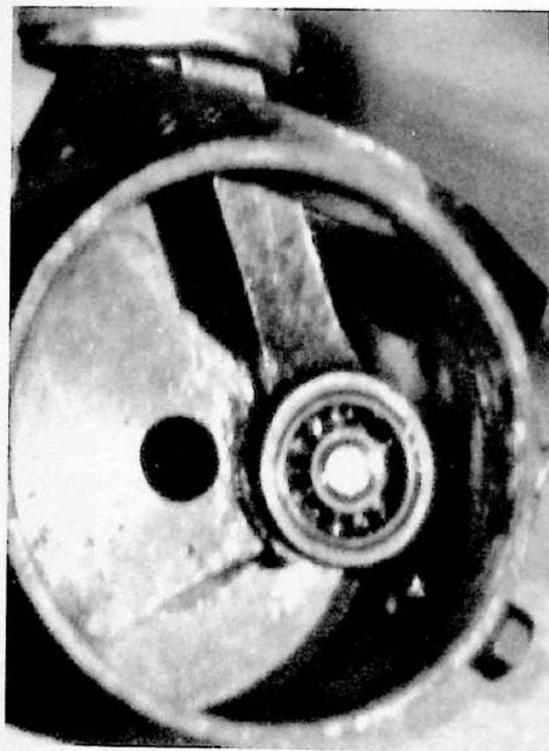


*Un prototipo del MOVO 'GIL'
A prototype of the MOVO 'GIL'*

catalogo MOVVO forniva l'elenco di quelli del motore GIL.

Un vero peccato che la modestia del mercato o la mancanza di una qualche 'sponsorizzazione' governativa abbia impedito la nascita di un prodotto nazionale realmente industriale, che avrebbe dovuto fare la sua comparsa ufficiale alla gara dei giornalisti. La realizzazione del motore DP23, probabilmente del 1942, è largamente fuori dalla data che stiamo cercando di illustrare.

Per quanto riguarda i motori *Giglio*, alla gara se ne videro una decina in cilindrate che vanno dai 5 ai 10 cc. Complessivamente disponiamo di informazioni modeste su quella produzione; sappiamo però che ci fu un lungo momento iniziale protratto sino al 1939 in cui i carter del 10 cc erano particolarmente voluminosi. La cosa era imposta dalla presenza di una testa di biella montata su cuscinetto a sfere.



spares in Italy was still not widespread, the spares for GIL engines could already be found in the MOVVO catalogue. It is a great pity that the lack of demand and of government sponsorship prevented the debut of a truly mass-produced engine at the journalists' competition. The production of the DP23 engine, probably in 1942, came long after the events we are dealing with here.

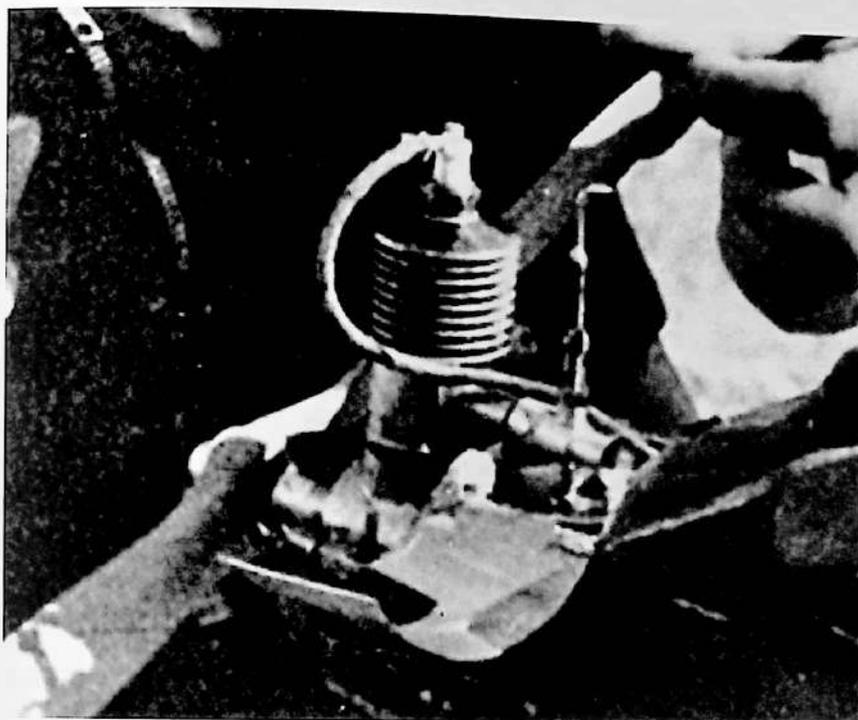
As far as the Giglio engines are concerned, about ten of them were seen at the contest in sizes from 5 to 10cc. On the whole we know little about them, but we do know there was an initial production up until 1939 in which the crankcase of the 10cc engine was particularly large. This was a consequence of having the connecting rod big end fitted with a ball bearing.

La foto presenta l'imbiellaggio di un prototipo Grazzini con la soluzione della testa di biella su cuscinetto a sfere, che rimase in produzione sino almeno alla metà del 1939

This photo shows the connecting rod big end of a Grazzini prototype with its ball bearing. This version remained in production until at least mid-1939

Col senno di poi una scelta di progetto di questo tipo trova poche giustificazioni. Vuol dire che Bruno Grazzini, producendo onesti motori dotati di una grossa coppia ad un numero di giri non certo esasperato, temeva che la sopravvivenza della testa di biella e

With hindsight the choice of this solution finds little justification. It implies that Bruno Grazzini, producing honest engines capable of large torque at fairly low revs, feared that the life of the big end and the crankpin would be too short.



Un Giglio con testa conica e priva di adattatore per la candela
A Giglio engine with conical head and no plug adaptor

del bottone di manovella fosse troppo breve. Comunque, anche nella serie col carter voluminoso, si riconoscono diversi momenti produttivi. All'origine, per esempio, la testa più o meno piana disponeva di un grosso inserto filettato ad accogliere la candela. Il cilindro era più fittamente alettato (10 sottili alette al cilindro). A partire forse dal 1938 la camma era stata assai semplificata a scapito della complessità del ruttore. Questo consente di muoversi con un minimo di sicurezza fra le foto

Even within the series with large crankcase different versions were produced. Originally the cylinder head was more or less flat, with a large threaded insert to take the plug and the cylinder was provided with ten thin fins.

From about 1938 the cam was much simplified, which meant that the contact breaker became more complex. These differences allow us to identify the engines in the photos with some certainty.

dei motori Giglio di questa pubblicazione.

Già nel 1939 era più o meno pacifico che la candela avesse un codolo da 3/8" x 24, ma fino a poco tempo prima il codolo poteva essere assai diverso. Da qui derivava la necessità, negli anni precedenti, di prevedere un inserto di adattamento.

Sicuramente nel 1937 e forse per una parte dell'anno successivo anche il ruttore era diverso, prevedendo un tastatore ad astina parallelo all'asse del motore ed azionato da una camma ricavata di fresa sul retro del trascinatore dell'elica. Già nel 1938 il ruttore cambia parecchio: infatti la camma è diventata assai più semplice (un semplice sbasso fatto con la mola sulla periferia del trascinatore dell'elica) ed il tastatore è, di conseguenza, assai inclinato ad azionare la puntina mobile.

Non è ben chiaro quando Grazzini abbia modificato l'alettatura del cilindro dei suoi 10 cc. Quelli più numerosi apparsi alla gara dei giornalisti possiedono cilindri con 9 alette ed una testata leggermente conica priva dell'adattatore per la candela. Tutti indistintamente hanno una soluzione autonoma per il venturi. Il Brown Jr. possedeva sull'estremità del venturi un corpo cilindrico sfinestrato. Ruotandolo si otteneva la laminazione dell'aria in ingresso. Grazzini fece a meno di questa complicazione costruendo dei venturi di alluminio dotati di sede filettata che si impegnavano sull'estremità del tubo di aspirazione brasato sul cilindro.

In 1939 it was more or less accepted that plugs would have a 3/8" x 24 thread, but before that many different threads were used, hence the necessity of providing a plug adaptor for the cylinder head.

In 1937 and perhaps part of the following year the contact breaker too was different, having a cam follower with its rod parallel to the shaft, which was moved by a cam milled into the back of the prop driver.

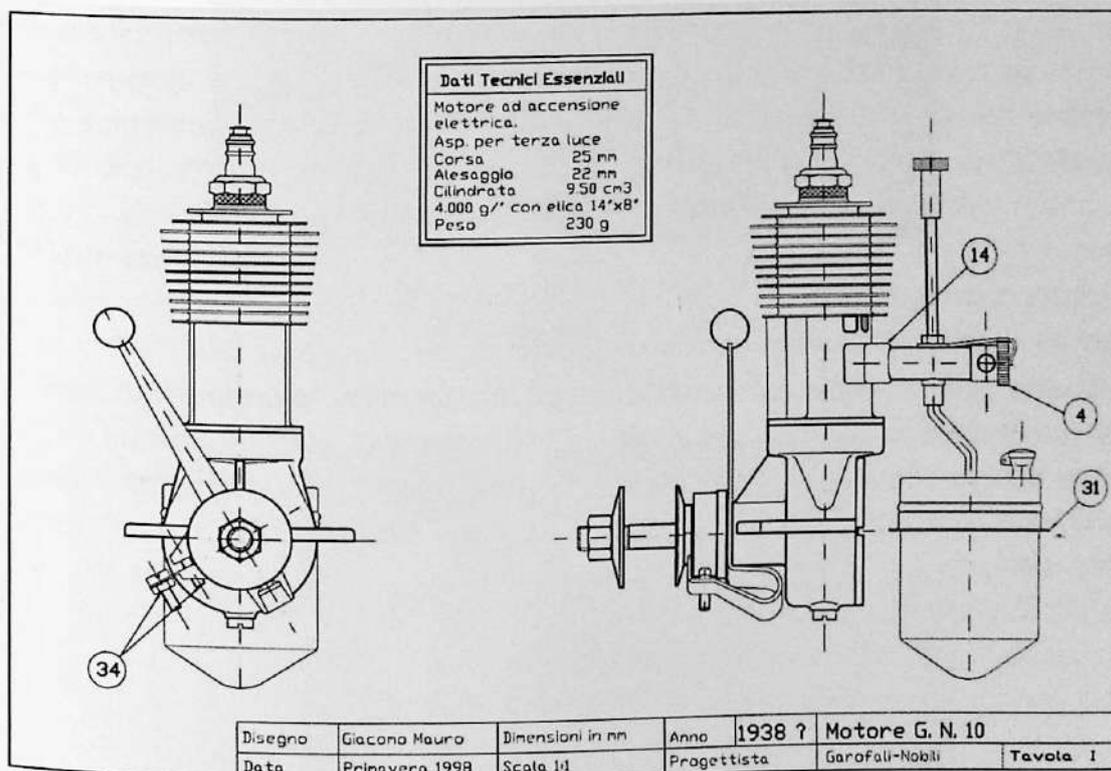
In 1938 the contact breaker was modified: the cam became simpler (a depression on the outer rim of the prop driver) and the cam follower consequently had to be greatly inclined to the shaft in order to operate the points.

It is not clear when Grazzini modified the cylinder fins of his 10cc engine. Most of those that appeared at the journalists' contest had cylinder heads with 9 fins and a slightly conical head without a plug adaptor.

All of them had adopted their own solution for the venturi. The Brown Jr. had a slotted cylinder at the top of the venturi; rotating this allowed the air flow to be controlled. Grazzini did away with this complication, employing an aluminium venturi screwed into the intake tube that was brased to the cylinder.

Qualche parola va spesa per quello che riguarda la produzione di Garofali, che non utilizzava a quella data la sigla OSAM che, pur essendo una sigla d'anteguerra, non era nella sua piena disponibilità a quel momento. Dal fortunato ritrovamento del progetto ridisegnato da Paolo Nobili, deriva una dettagliata conoscenza del motore GN 10 (la sigla con ogni probabilità significa Garofali-Nobili), che mostra ancora una certa filiazione col Brown Jr., ma possiede già numerosi spunti personali.

Garofali's production merits a few words; he was not using the trademark OSAM in those days because, although it dated back to pre-war times, it was not fully operative. We have detailed knowledge of the GN 10 engine as a consequence of the fortunate recovery of the project as re-designed by Paolo Nobili (the GN probably signifies Garofali-Nobili); it still shows a certain resemblance to the Brown Jr., but has numerous modifications.



Due viste del GN 10 disegnate da Giacomo Mauro
Two views of the GN 10, traced by Giacomo Mauro

Un motore di Garofali era montato sul modello di 'Giarella' Nobili, che rappresentava *Il Resto del Carlino* di Bologna e che si piazzò al 15° posto.

One of Garofali's engines was fitted on 'Giarella' Nobili's model which represented Il Resto del Carlino from Bologna and was placed 15th.

Purtroppo non sappiamo collocare questo motore nella successione dei G.

Unfortunately we have not been able to place this engine accurately in

Anche il modello di Martorello montava lo stesso motore, il che dimostra come, già allora, i prodotti di quel 'ragazzo prodigio' disponevano di buona reputazione.

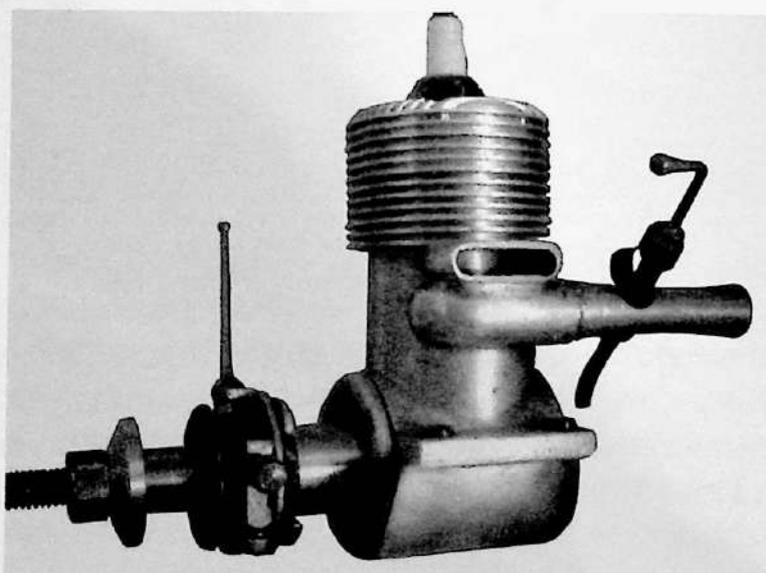
the 'G' series. Martorello's model also used the same engine, which shows what a good reputation young Garofali's engines had already earned.



Il Garofali 10 montato sul modello di 'Giarella' Nobili
A Garofali 10 on 'Giarella' Nobili's model

L'attento esame della documentazione fotografica di quell'evento ci fa venire il dubbio che alla gara dei giornalisti fosse presente anche un altro

A careful examination of the photographic documentation of the event leads us to think that another engine of Garofali's, of smaller



Il Garofali G9
The Garofali G9

motore di Garofali, ma di cilindrata inferiore. A ben vedere, infatti, il motore montato dal romano Cadueri possiede più di qualche caratteristica che compare anche nel successivo G9. Per esempio, prevede una camicia inserita nel carter monolitico di fusione di alluminio e non già un cilindro avvitato.

Questa soluzione appare una grossa innovazione nel panorama italiano e presuppone grande autonomia di progetto e non comuni capacità costruttive. Per certo, la strada per superare le numerose limitazioni dei motori più o meno derivati dal Brown era stata correttamente individuata. Si noti ancora la soluzione della testata avvitata sul cilindro, che fu poi la soluzione standard di Garofali nella sua produzione di motori diesel fino al 1949.

Le alette di fissaggio sono estremamente ridotte ed i volumi complessivi del motore appaiono compattati al

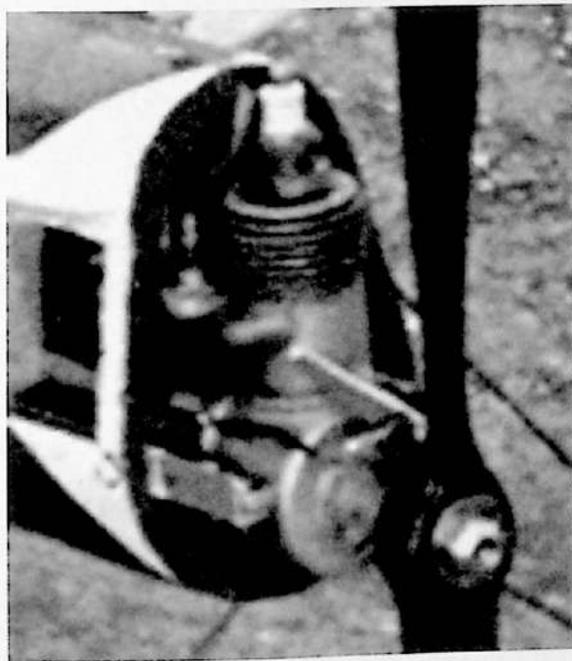
capacity, was being used. In fact the engine used by Cadueri from Rome has a number of the characteristics which appeared in the later G9. It has, for example, a cylinder liner inserted in a cast aluminium crankcase instead of a screwed-in cylinder.

This solution was a great innovation in Italy and demonstrates great independence and uncommon skill.

The way forward, to overcome the numerous limitations of the engines derived from the Brown, had certainly been well thought out.

Note also the cylinder head screwed onto the cylinder, which was the standard solution in all Garofali's diesel engines up to 1949.

The mounting lugs are very small and the engine as a whole is extremely compact, which was to be a

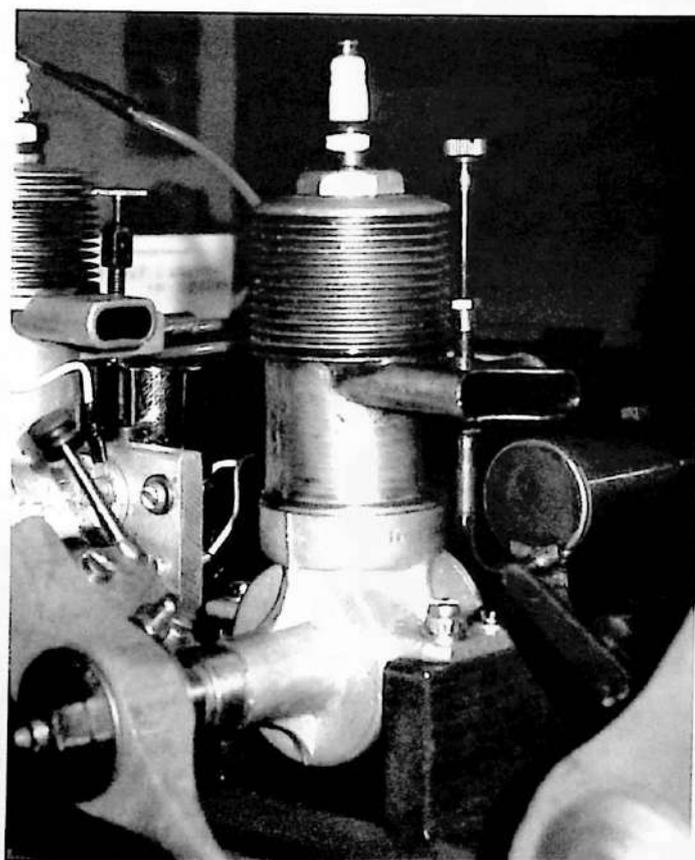


Il motore di probabile costruzione Garofali sul modello di Renato Cadueri
This engine on Renato Cadueri's model was probably one of Garofali's

massimo, il che fu sempre una caratteristica di progetto in tutta la produzione successiva. E' pure noto che Cadueri conoscesse assai bene Jaurès Garofali, come dimostra il fatto che gli capitava spesso di disporre nell'immediato di autentiche 'primizie' della produzione bolognese. Per esempio, a guerra finita da forse una settimana, ebbe uno dei primissimi G13, pare direttamente comprato a Bologna a casa del suo costruttore.

characteristic of all the production that followed. Cadueri certainly knew Jaurès Garofali well, as shown by his access to authentic 'firsts' from the workshops in Bologna.

He had, for example, one of the first G13's about a week after the end of the war, apparently having bought it directly from Garofali at his house in Bologna.



Un Giglio 10 del 1940
A Giglio 10 from 1940

In definitiva, la realtà motoristica italiana che veniva conclusa con quella gara è quella di un paese che, consapevole dei suoi limiti e della sua povertà di mezzi, si sforza in ogni maniera di superarli. La vicenda della nascita del Movo M18 (che in gara fu presente con

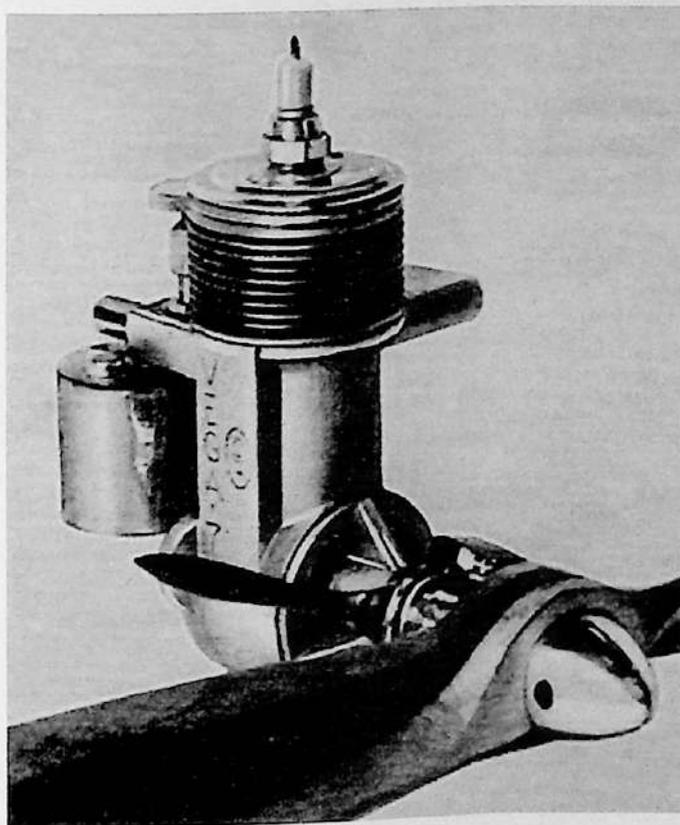
To summarise, the situation of motorised aeromodelling in Italy at the time of the contest was that of a country which, fully aware of its limitations and lack of material, tried to overcome them in every possible way.

diversi modelli dall'aria 'aziendale') e dello sfortunato tentativo di produrre un motore adatto alla sua motorizzazione è a suo modo emblematica.

Subito dopo la situazione cominciò a cambiare. Ad esempio, Grazzini modificò il suo motore da 10 cc: rese l'imbiellaggio assai più razionale togliendo il cuscinetto dalla testa di biella e adottando quindi finalmente un carter di dimensioni 'normali'. Fu anche controllata meglio la temperatura di funzionamento del motore aggiungendo delle alette alla testata. Arrivarono pure alla ribalta i Vega 7 di Vantini che disponevano di un progetto più progredito (la camicia è accolta nella fusione di alluminio, il che consente fra l'altro travasi più generosi e meglio eseguiti) e che dettero prova fin dalle prime uscite, di buona funzionalità.

The story of the Movo M18 (of which several examples competed, apparently made in the factory) and the unsuccessful attempt to make an engine suitable for it is emblematic.

Immediately afterwards the situation began to change. Grazzini, for example, modified his 10cc engine, making the big end more rational by removing the ball bearing and thus adopting a crankcase of 'normal' size. The running temperature of the engine was also better controlled by adding more fins to the cylinder. Vantini's Vega 7's also arrived on the scene; they had an advanced design (the cylinder liner was a sliding fit in the aluminium casting, which allowed for larger and better transfer ports) and they proved very effective from the outset.

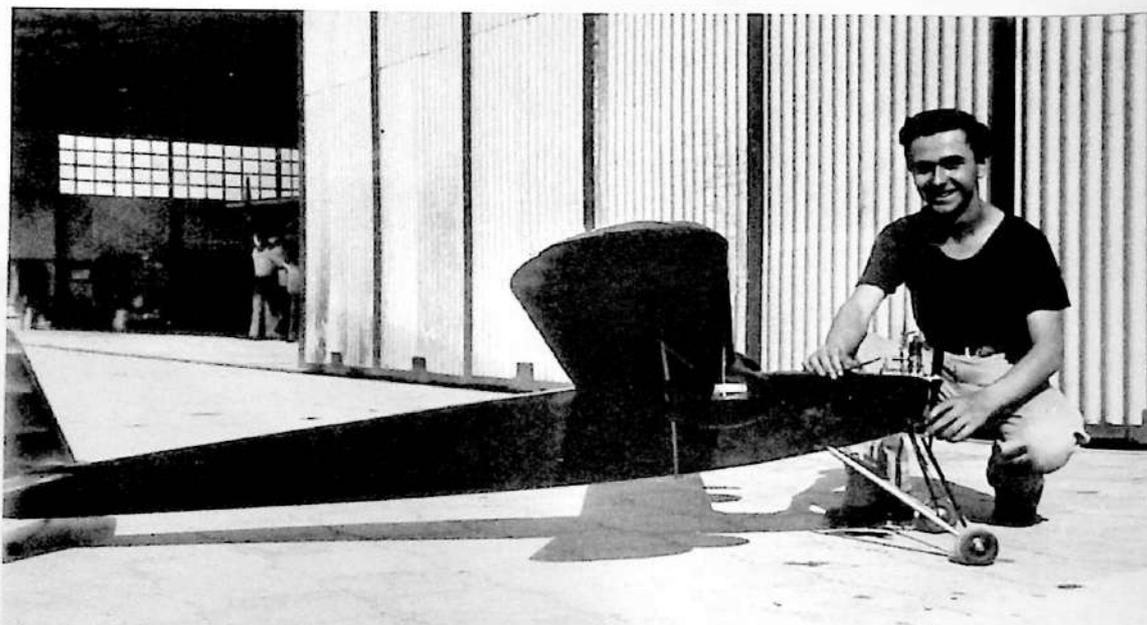


Il Vega 7 di serie
A standard Vega 7

Solo il precipitare degli eventi sulla scena politica nazionale ed internazionale impedì il più rapido maturare di quelle che già si intravedevano come sicure promesse. Bisognò attendere la fine della tragedia della guerra per vedere emergere con decisione la figura di Garofali che, col senno di poi appare evidente, fra i presenti a quella gara fu proprio colui che seppe meglio cogliere gli spunti che condussero al suo grande futuro la produzione italiana di motori per modellismo.

Further developments were clearly on the way but were delayed by political events on the national and international scene.

We had to wait until the end of the war to see Garofali emerge, though with hindsight it is clear that, of all those present at the contest, he was the one destined to take up the challenge that would lead him to success in producing Italian engines for modellers.



Sorino Garofali, a 18 anni, col 'Nonno' di Ciampolini
Sorino Garofali, then 18 years old, with Ciampolini's 'Nonno'

ADDENDA

Un motore di Garofali sconosciuto

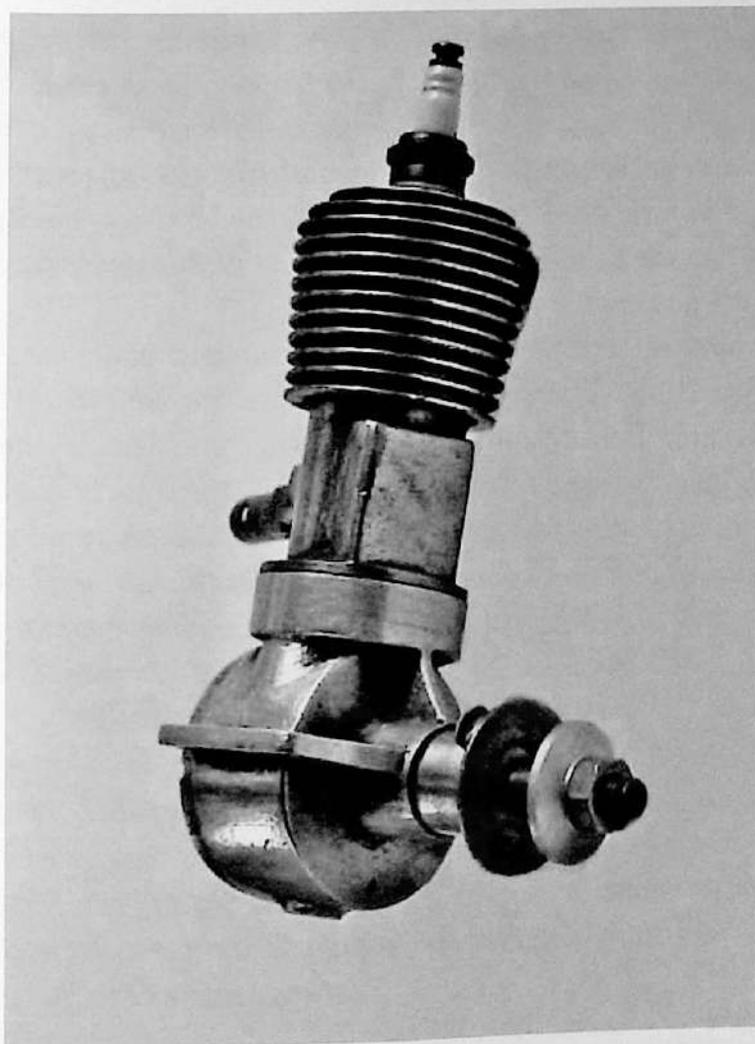
Ogni tanto la fortuna ci soccorre. Pochi mesi fa Adriano Ghiselli è entrato in possesso di alcuni vecchi motori già di proprietà di un anziano modellista bolognese: fra questi vi era uno 'spark' che somigliava ad un Brown Jr. Esaminato meglio il reperto, si ebbe subito la sensazione che il motore avesse l'aria di essere un prodotto di casa, e che potesse essere una realizzazione di Garofali. Dopo telefonate e descrizioni, il motore venne spedito a Ninetto Ridenti, grande esperto di motori ed anche fra i pochi veri amici di Sorino, per un esame critico.

Smontato nei vari componenti, il motore venne poi esaminato anche da Giacomo Mauro, consulente tecnico di SAM 2001. In breve si venne alla conclusione che si tratta di un motore davvero attribuibile a

An unknown Garofali's engine

Every now and then the fortune help us. A few months ago Adriano Ghiselli obtained some old engines of a late old modeler in Bologna. Among them there was a spark that shows some affinities to a Brown Jr. After a better look, we had soon the feeling that it would be one of the Garofali's oldest prototypes. After some phone calls, the engine was posted to Ninetto Ridenti, famous engine expert and one of very few old Garofali's friend, to obtain an expertise.

The engine was entirely dismantled and examined in order to understand its origins also by Giacomo Mauro, SAM 2001's technical advisor. Their shared opinion is that the engine is an evolution of the GN 10 that was a Garofali's design inked by Paolo



Garofali, e che sia un'evoluzione del GN 10, il motore progettato da Garofali verso la fine del 1938 e disegnato da Paolo Nobili. (Si veda il disegno revisionato dall'ing. Mauro a pag. 109).

Rispetto al progetto del GN 10 questo motore presenta diverse migliorie: il carter ha spessori maggiori nelle parti più sollecitate, il canale di travaso è di sezione maggiore e di disegno più moderno, la fasatura è diversa (travasa di più) e l'albero è meglio bilanciato. Mentre è relativamente certa la paternità del progetto, rimaneva da accertare se anche la costruzione delle parti fosse opera di Sorino.

Ninetto Ridenti, per lunga consuetudine con le opere di Garofali ritiene di sì. In quegli anni, in Italia, solo lui lucidava a specchio i carter fusi in terra e nichelava gli esterni dei cilindri alettati. Anche il pistone in ghisa mostra due piccole rigature circonferenziali, che Garofali ha usato in tutti i suoi prototipi fino al G 13. Rimane solo da stabilire quale posizione occupino il GN 10 e questo esemplare migliorato nella successione dei progetti di Garofali, ma questo è un problema ben secondario di fronte alla fortuna di avere ritrovato in vita un motore da gara progettato da un Sorino diciottenne, e prodotto probabilmente in non più di cinque o sei esemplari.

Sarebbe bello pensare che questo motore abbia partecipato alla gara dei giornalisti del '39, ma non possiamo certo sostenerlo: rimane il miracolo della sua sopravvivenza e del suo ritrovamento.

Nobili round in the late 1938 (see the drawing revised by Giacomo Mauro at pag. 109).

The comparison between GN 10 and this engine shows several refinements: the crankcase thickness is greater, the bypass channel has a wider area, the timing is different (it transfers more), the shaft balancing is better.

If is quite easy to verify the provenience of an engine's design, but it's much more difficult to understand if Sorino materially machined the parts. Ninetto Ridenti, that had a long familiarity with the Garofali's skill says: "yes".

For instance, those years, in Italy, Sorino only was used to polishing the aluminum sand cast crankcase and to nickel the finned liner. Also the piston shows two little grooves, that Garofali used on all his prototypes till the G 13.

It remains only to determine what position the GN 10 and this improved exemplary takes in the succession of Garofali's projects, but this is a problem well secondary in comparison of the good fortune to have found in life a racing engine designed by an eighteen-year-old Sorino, and made only in five or six samples.

It would be nice to think that this engine was present in the competition for Journalists of 1939, but we cannot uphold it: remains the miracle of his survival and of its discovery

1^ Gara di Aeromodelli a Motore a Scoppio fra Giornalisti
Roma, 8 giugno 1939

*1st Competition for Journalists and
IC-Powered Model Aircraft
Rome, 8th June 1939*

APPENDICI

APPENDIX

PRIMA GARA DI AEROMODELLI A MOTORE A SCOPPIO FRA GIORNALISTI

8 GIUGNO 1939 - XVII

REGOLAMENTO

- 1.- In occasione del Primo Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica che si terrà a Roma a partire dal 5 di giugno, "L'Aquilone", settimanale per la gioventù, d'accordo con la Reale Unione Nazionale Aeronautica, indice una gara di volo per aeromodelli con motorino a scoppio, iscritti da giornali o da riviste e periodici italiani.
- 2.- La gara si svolgerà a Roma all'Aeroporto del Littorio nel pomeriggio dell'8 giugno 1939-XVII.
- 3.- Gli aeromodelli concorrenti potranno avere un'apertura alare massima di metri 3.5, una cilindrata del motore non superiore ai 10 centimetri cubici e un peso totale non superiore ai tre chili.
- 4.- Gli aeromodelli dovranno essere muniti di un dispositivo di scatto automatico, il quale, applicato al circuito elettrico, permetterà il funzionamento del motore per soli trenta secondi. Questo dispositivo sarà fornito dall'"Aquilone" a richiesta dei concorrenti, e dovrà essere tarato davanti alla giuria prima della partenza dell'aeromodello.
- 5.- La partenza dell'aeromodello si effettuerà lasciandolo libero subito dopo aver messo in azione il dispositivo di scatto automatico. La classifica sarà fatta in base alla durata del volo. Il tempo sarà calcolato dal momento dell'inizio di funzionamento del dispositivo automatico di scatto sino a quello del ritorno dell'aeromodello al suolo, o sino all'istante in cui l'apparecchio dovesse scomparire alla vista alla giuria.
- 6.- I concorrenti potranno effettuare due lanci in gara; di questi lanci sarà classificato soltanto il migliore. Non verranno classificati i voli di durata inferiore ai trenta secondi.
- 7.- La durata di funzionamento del motore sarà controllata, oltre che dallo speciale dispositivo a scatto automatico, anche da cronometristi a terra. Nel caso di irregolare funzionamento dello scatto automatico sarà detratto o aggiunto al tempo di volo il triplo dei secondi che il motore ha funzionato in più o in meno oltre i trenta secondi stabiliti. E' ammesso uno scarto massimo di tre secondi, oltre i quali il lancio non è ritenuto valido. Il concorrente ha diritto a ritentare ogni lancio in gara non più di due volte.
- 8.- Sulla fusoliera e sull'ala dell'aeromodello dovrà essere dipinto in maniera ben visibile il nome del giornale al quale il concorrente appartiene.
- 9.- I giornali concorrenti potranno iscrivere uno o più aeromodelli e dovranno all'atto dell'iscrizione comunicare i nomi dei costruttori.
- 10.- La giuria del concorso sarà composta da due Commissari Sportivi della Reale Unione Nazionale Aeronautica, da un rappresentante de "L'Aquilone" e da uno dell'Editoriale Aeronautica.

1st COMPETITION FOR JOURNALISTS AND IC-POWERED MODEL AIRCRAFT

8th June 1939 - XVII

CONTEST RULES

- 1.- On the occasion of the First International Meeting of the Aeronautical Press to be held in Rome as from on 5th June "L'Aquilone", the weekly youth magazine, in conjunction with the Royal National Aeronautical Union, announces a competition for model aircraft with internal combustion engines, open to entries from newspapers, magazines and periodicals.
- 2.- The competition will be held in Rome at Littorio Airport on the afternoon of 8th June 1939 - XVII.
- 3.- The models competing shall have a maximum wingspan of 3.5m, a maximum engine capacity of 10cc and a maximum total weight of 3kg.
- 4.- The models must be fitted with an automatic timer which, by interrupting the electrical supply, limits the engine run to 30 seconds. This device will be supplied by "L'Aquilone" at the request of by the competitors and must be adjusted in the presence of the judges before the model's flight.
- 5.- The launch of the model will take place by releasing it immediately after starting the timer. The flight time will be calculated from the moment the timer is started to the moment the model reaches the ground or disappears from the view of the judges.
- 6.- The competitors may carry out two flights; only the better time will be counted in the results. Flight times of less than 30 seconds will not be counted.
- 7.- The engine run time will be measured by timekeepers on the ground as well as by the automatic timer. In case the timer malfunctions, a time equal to thrice the period for which the engine run was greater than or less than 30 seconds will be subtracted from or added to the actual flight time. If the engine run differs from that allowed by more than 3 seconds, the flight will not be counted in the results. Each contestant may attempt a flight not more than twice.
- 8.- The name of the publication represented by the contestant must be clearly painted on the fuselage and on the wing of the model.
- 9.- The competing publications may enter one or more models and must communicate the names of their builders when they are entered.
- 10.- The jury will be composed of two Sports Commissioners from the Royal National Aeronautical Union, one representative of the Air Ministry, one of "L'Aquilone" and one of the Aeronautical Press.

PRIMA GARA DI AEROMODELLI A MOTORE A SCOPPIO FRA GIORNALISTI

8 GIUGNO 1939-XVII

REGOLAMENTO

1. — In occasione del Primo Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica che si terrà in Roma a partire dal 5 di giugno, «L'Aquilone», settimanale per la gioventù, d'accordo con la Reale Unione Nazionale Aeronautica, indice una gara di volo per aeromodelli con motorino a scoppio, iscritti da giornali o da riviste e periodici italiani.
2. — La gara si svolgerà a Roma all'Aeroporto del Littorio nel pomeriggio dell'8 giugno 1939-XVII.
3. — Gli aeromodelli concorrenti potranno avere un'apertura alare massima di metri 3,5, una cilindrata del motore non superiore ai 10 centimetri cubici e un peso totale non superiore ai tre chili.
4. — Gli aeromodelli dovranno essere muniti di un dispositivo di scatto automatico, il quale, applicato al circuito elettrico, permetterà il funzionamento del motore per soli trenta secondi. Questo dispositivo sarà fornito dall'«Aquilone» a richiesta dei concorrenti, e dovrà essere provato e tarato davanti alla giuria prima della partenza dell'aeromodello.
5. — La partenza dell'aeromodello si effettuerà lasciandolo libero subito dopo aver messo in azione il dispositivo di scatto automatico. La classifica sarà fatta in base alla durata del volo. Il tempo sarà calcolato dal momento dell'inizio di funzionamento del

dispositivo automatico di scatto sino a quello del ritorno dell'aeromodello al suolo, o sino all'istante in cui l'apparecchio dovesse scomparire alla vista della giuria.

6. — I concorrenti potranno effettuare due lanci in gara; di questi lanci sarà classificato soltanto il migliore. Non verranno classificati i voli di durata inferiore a trenta secondi.
7. — La durata di funzionamento del motore sarà controllata, oltre che dallo speciale dispositivo a scatto automatico, anche da cronometristi a terra. Nel caso di irregolare funzionamento dello scatto automatico sarà detratto o aggiunto al tempo di volo il triplo dei secondi che il motore ha funzionato in più o in meno oltre i trenta secondi stabiliti. È ammesso uno scarto massimo di tre secondi, oltre i quali il lancio non è ritenuto valido. Il concorrente ha diritto a ripetere ogni lancio in gara non più di due volte.
8. — Sulla fusoliera e sull'ala dell'aeromodello dovrà essere dipinto in maniera ben visibile il nome del giornale al quale il concorrente appartiene.
9. — I giornali concorrenti potranno iscrivere uno o più aeromodelli e dovranno all'atto dell'iscrizione comunicare il nome dei costruttori.
10. — La giuria del concorso sarà composta da due Commissari Sportivi della Reale Unione Nazionale Aeronautica, da un rappresentante del Ministero dell'Aeronautica, da un rappresentante de «L'Aquilone» e da uno dell'Editoriale Aeronautica.

21

22

Il regolamento nella veste ufficiale
The official contest rules

Un particolare:
A detail from the rules:

PRIMA GARA DI AEROMODELLI A MOTORE A SCOPPIO FRA GIORNALISTI

8 GIUGNO 1939-XVII

REGOLAMENTO

Per ribadire che i motori dovevano essere a scoppio, si è ritenuto di rinforzare il concetto, arricchendo la parola 'scoppio' di una 'p' supplementare.

To remind everyone that the engines had to be internal combustion, it seems that someone decided to add a third 'p' to the word scoppio.

—(the word means explosion).

FIRST EXPLOSION-ENGINE AIR MODELS' COMPETITION FOR JOURNALISTS

JUNE 8th 1939-XVII

ART. 1. — On the occasion of the First World Meeting of the Aero Press, to be held in Rome from June the 5th, «L'Aquilone» a weekly Paper for the Youth, organizes, in agreement with the Reale Unione Nazionale Aeronautica, a competition open to explosion-engined Aircraft Models, entered by Italian Daily Papers, Reviews or Periodicals.

ART. 2. — The competition will take place in Rome, in the Littorio Airport, on June 8 in the afternoon, 1939-XVII.

ART. 3. — The competition is open to airmodels not exceeding 3,50 metres wing-span, not exceeding 10 cube-centimetres of stroke volume and not exceeding a total weight of 3 kg.

ART. 4. — All airmodels shall be equipped with an automatic release device which, applied to the electric circuit, will not permit its functioning for longer than 30 seconds. *L'Aquilone* will on request of the competitors provide this device, which will be tested and tared in the presence of the Jury before each airmodel starts.

ART. 5. — The airmodel will, at the start, be released immediately after the automatic device has been put into action. The classification will be made according to the duration of flight; and this duration will be reckoned from the moment when the automatic device has begun functioning, to the moment when the airmodel comes again in touch with the ground; or to the moment when the model were to disappear from the sight of the Jury.

105

ART. 6. — The competitors are given the right to launch twice their model; only the best launching shall be classified. Flights of less than 30 seconds' duration shall not be classified.

ART. 7. — The functioning time of the motor shall be controlled not only by the special automatic device, but also by time-keepers on the ground. In case of irregular functioning of the automatic release, there will be deducted or added to the flying time, thrice as many seconds as the motor has run below or beyond the thirty seconds regularly allowed. A maximum allowance of three seconds is made, in excess or in defect, beyond which the flight is not considered valid. Each competitor shall not do the launching more than twice.

ART. 8. — Upon the fuselage and upon the wing of the model the name of the Paper to which the competitor belongs, shall be conspicuously painted.

ART. 9. — The competing Papers may enter one or more airmodels, and they shall give for every model the name of the constructor.

ART. 10. — The Jury will consist of: two Sport Commissioners of the « Reale Unione Nazionale Aeronautica », one representative of the Air Ministry, one representative of *L'Aquilone*, and one representative of the *Editoriale Aeronautica*.

106

L'Editoriale Aeronautica dedicò una pubblicazione in quattro lingue (italiano, francese, inglese e tedesco) agli eventi relativi al 1° Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica. Questo è il testo inglese del regolamento della 1ª Gara di Aeromodelli a Motore fra Giornalisti dell'8 giugno 1939.

The Aeronautical Press dedicated a publication in four languages (Italian, French, English and German) to the events related to the 1st World Meeting of the Aeronautical Press. This is the English version of the contest rules for the 1st Competition for Journalists and IC-Powered Model Aircraft on 8th June 1939.

Classifica finale della Gara dei Giornalisti

Roma, 8 giugno 1939

Da l'Ala d'Italia del 1-15 luglio 1939 (solo per le testate)

Classificati

giornale	modello	costruttore	motore
1) Il Popolo di Trieste	Miss America	A. Celio	Brown Jr.
2) Il Piccolo	The Thor	T. Pascutto	Brown Jr.
3) Il Giornale d'Italia	personale	U. Travagli (?)	Giglio 10
4) Gazzetta dello Sport	Movo M 18	F.lli Aghib	Giglio 10
5) Il Balilla 1°	personale	E. Tosaroni	Hurleman 10 cc
6) Il Mattino	personale	I. Vaccaro	
7) Auto Moto Avio	Movo M 18	F.lli Aghib	Giglio 10
8) Volandum	Movo M 18		
9) L'Aquilone 1°	personale	U. Travagli	Ohlsson .23
10) Le Vie dell'Aria	personale	E. Tosaroni	
11) L'Ala d'Italia 1°	C.R. 32	F. Papalia	Baby Cyclone
12) Il Popolo d'Italia	personale	V. Ciampolini	Brown Jr.
13) Corriere della Sera	Il Nonno (M 15)	V. Ciampolini	Brown Jr.
14) Volandum 2°			
15) Il Resto del Carlino	personale	P. Nobili	Garofali 10
16) La Nazione	personale	P. Piccardi	Giglio 10
17) Azione Coloniale	personale		
18) Corriere Emiliano	biplano F 339	A. Saccani-Scrocchi	Giglio 10
19) La Stampa	personale	E. Rolandi - A. Bruno	Baby Cyclone
20) Il Balilla 2°	personale	A. Calza	Giglio 10
21) Il Lavoro Fascista	personale 'canard'		Grazzini 1° tipo
22) L'Aquilone 2°			
23) il Giornale di Genova	personale	L. Demicheli	Baby Cyclone
24) Il Belvedere	personale	G. Ciranni - L. Messina	Giglio 10
25) L'Ala d'Italia 2°			

Non classificati

giornale	modello	costruttore	motore
• Corriere Padano	personale	A. Martorello	Garofali 10
• Gente Nostra	personale		Giglio 10
• Corriere Emiliano 2°	GAP 239	Saccani-Scrocchi	Giglio 10
• Corriere Adriatico	Movo M 18		
• Auto Moto Avio 2°	A.M.A. 1	E. Brusadelli	Giglio 10

Final Results of the Journalists' Competition

Rome, 8th June 1939

From L'Ala d'Italia, 1-15 July 1939 (for the publications)

Placings

revue	model	builder	engine
1) Il Popolo di Trieste	Miss America	A. Celio	Brown Jr.
2) Il Piccolo	The Thor	T. Pascutto	Brown Jr.
3) Il Giornale d'Italia	own design	U. Travagli (?)	Giglio 10
4) Gazzetta dello Sport	Movo M 18	F.lli Aghib	Giglio 10
5) Il Balilla 1°	own design	E. Tosaroni	Hurleman 10 cc
6) Il Mattino	own design	I. Vaccaro	
7) Auto Moto Avio	Movo M 18	F.lli Aghib	Giglio 10
8) Volandum	Movo M 18		
9) L'Aquilone 1°	own design	U. Travagli	Ohlsson .23
10) Le Vie dell'Aria	own design	E. Tosaroni	
11) L'Ala d'Italia 1°	C.R. 32	F. Papalia	Baby Cyclone
12) Il Popolo d'Italia	own design	V. Ciampolini	Brown Jr.
13) Corriere della Sera	Il Nonno (M 15)	V. Ciampolini	Brown Jr.
14) Volandum 2°			
15) Il Resto del Carlino	own design	P. Nobili	Garofali 10
16) La Nazione	own design	P. Piccardi	Giglio 10
17) Azione Coloniale	own design		
18) Corriere Emiliano	biplano F 339	A. Saccani-Scrocchi	Giglio 10
19) La Stampa	own design	E. Rolandi - A. Bruno	Baby Cyclone
20) Il Balilla 2°	own design	A. Calza	Giglio 10
21) Il Lavoro Fascista	own design canard		Grazzini 1° tipo
22) L'Aquilone 2°			
23) il Giornale di Genova	own design	L. Demicheli	Baby Cyclone
24) Il Belvedere	own design	G. Ciranni - L. Messina	Giglio 10
25) L'Ala d'Italia 2°			

Unplaced

revue	model	builder	engine
• Corriere Padano	own design	A. Martorello	Garofali 10
• Gente Nostra	own design		Giglio 10
• Corriere Emiliano 2°	GAP 239	Saccani-Scrocchi	Giglio 10
• Corriere Adriatico	Movo M 18		Giglio 10
• Auto Moto Avio 2°	A.M.A.1	E. Brusadelli	Giglio 10

Gara per giornalisti - Roma - 8 giugno 1939

Accoppiamenti testate/giornalisti

(da 'Le Vie dell'Aria' - 9 giugno 1939)

Journalists' Competition - Rome 8th June 1939

Pairing of publications and journalists

(from 'Le Vie dell'Aria' - 9th June 1939)

Il Popolo d'Italia	Silvio Petrucci
Il Corriere della Sera	Achille Romanelli
La Gazzetta dello Sport	Spartaco Trevisan
Auto Moto Avio	Enrico Rebora
Il Giornale d'Italia	Adone Nosari
L'Aquilone	Mario Guerri Giorgio Bacchelli Antonino Foschini Uberto Travagli
L'Ala d'Italia	Armando Silvestri Mario Forino
Le Vie dell'Aria	Ugo Luccardi Guglielmo Peirce
Il Corriere Padano	Daniele Occhipinti
Il Lavoro Fascista	Ettore Feliciani
L'Azione Coloniale	Marco Pomilio
Gente Nostra	Renato Giani
Il Balilla	Enzo Bertocci Roberto Savarese

Volandum	Valerio Ciampolini Cristoforo Mercati Krimer
La Stampa	Maner Lualdi
Il Corriere Emiliano	Adriano Mantelli
La Nazione Il Giornale di Genova	Beppe Pegolotti Giorgio Aiazzi
Il Mattino	Ernesto Grassi
Il Piccolo	Aldo Germini
Il Resto del Carlino	Vero Roberti
La Scure	Renzo Masotta
Il Popolo di Trieste	Goliardo Paoloni
Il Belvedere	Clara Falcone

Mancano i nomi dei giornalisti delle testate:

The names of the journalists of these papers are missing:

Il Popolo di Sicilia
Il Corriere Adriatico

C'è stranamente in più il giornalista Renzo Masotta, del giornale di Piacenza 'La Scure', mai citato altrove.

The journalist Renzo Masotta, of 'La Scure' in Piacenza mysteriously appears here but is not mentioned elsewhere.

ALBUM



Roma 1939 - Il manifesto illustrante le manifestazioni previste nell'ambito del 1° Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica. E' opera di Mario Sironi.

Rome 1939 - The poster, Mario Sironi's work, illustrating the events planned in the 1st International Meeting of the Aeronautical Press



Roma 1939 - Come per le altre manifestazioni programmate nell'ambito del 1° Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica, venne preparato un manifesto che illustrava la Prima Gara di Modelli con Motore a Scoppio fra giornalisti. Non siamo riusciti a reperirne un esemplare originale: possiamo solo mostrare l'immagine seminasosta apparsa su l'Ala d'Italia del luglio '39. Non ci sembra un grande esempio di grafica: vi appare una specie di modello da sala munito di motore bicilindrico boxer posto sulla sagoma dell'Italia fatta con ritagli di giornale. Un mediocre manifesto.

Roma 1939 - As for the other events planned in the context of 1th International Meeting of the Aeronautical Press, it was prepared a poster that illustrated the 1th Competition for journalists and IC powered model aircraft. We have not found an original copy: we can only show the image appeared on L'ala d'Italia of '39 July. It does not seem to be a great example of graphic art: there we see a kind of indoor model equipped with a two-cylinders boxer engine placed on a map of Italy made with newspaper clippings. A second rate poster.



1939 - L' M18 di Auto Moto Avio. A sinistra, di spalle, l'Ing. Gustavo Clerici
1939 - The M18 of Auto Moto Avio. Gustavo Clerici is on the far left



C.N. 1938 - il 'Nonno' di Ciampolini con le navicelle carenate sotto le ali
C.N. 1938 - Ciampolini's 'Nonno' with its streamlined tanks below the wings



C.N. 1938 - il modello di Guglielmo Barthel (Brown Jr.)
C.N. 1938 - Guglielmo Barthel's Model (Brown Jr.)



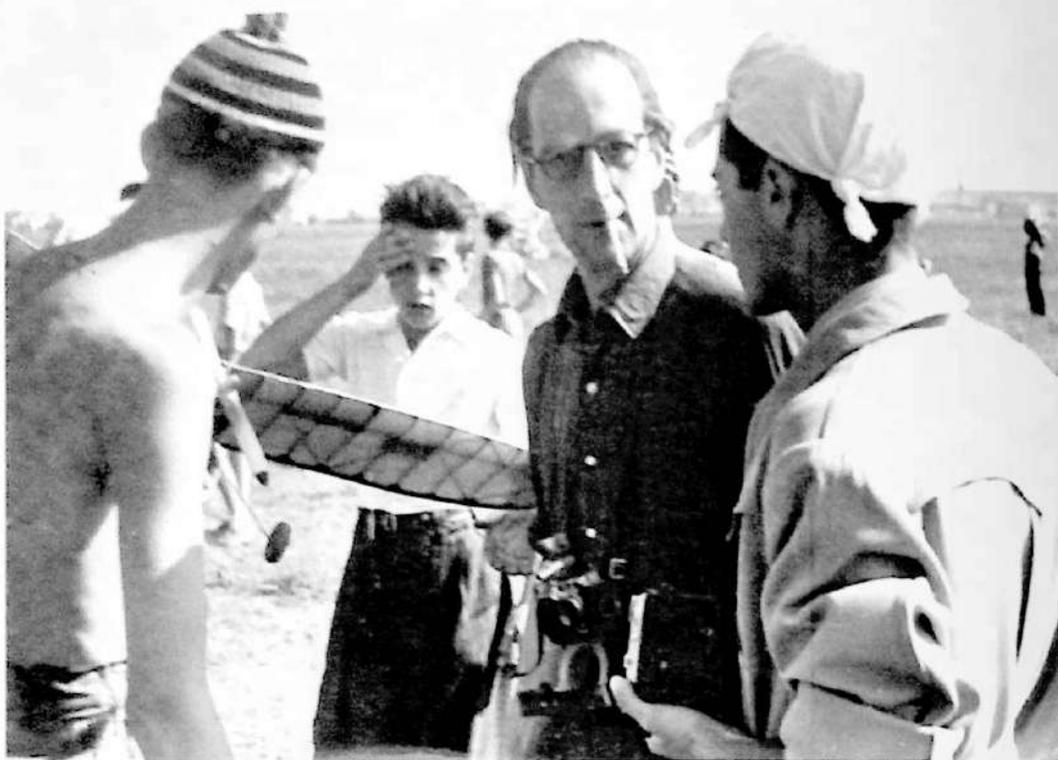
C.N. 1938 - Particolare dello stesso modello
C.N. 1938 - Detail of the same model



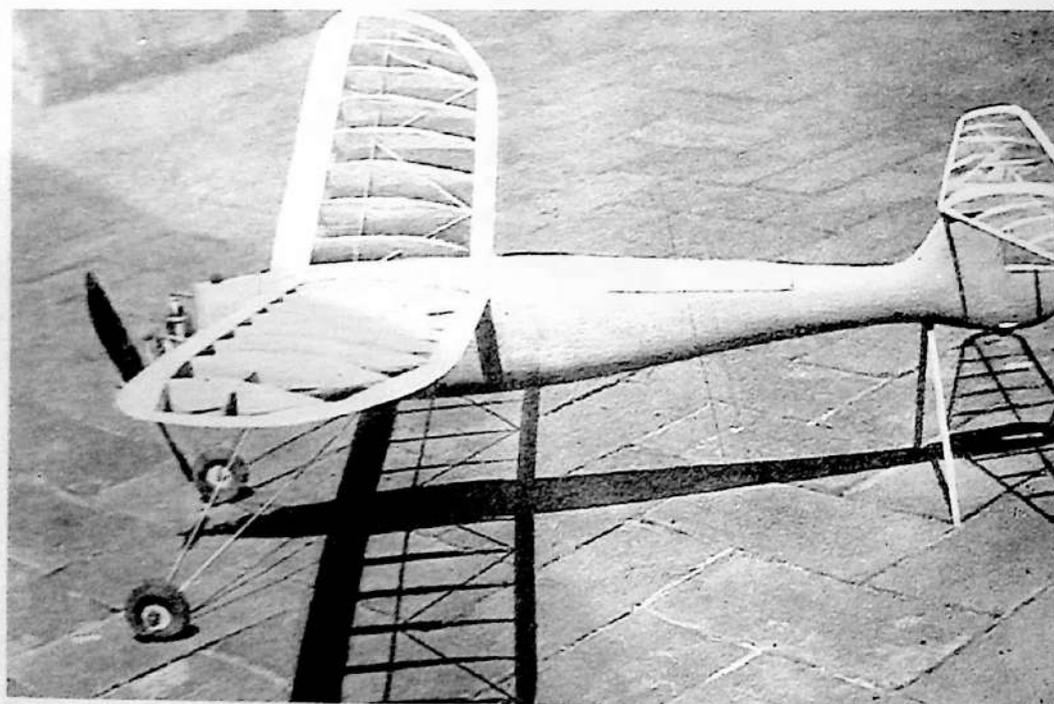
C.N. 1938 - il grande Frank Zaic con Raffaello Guzman e l'ing. Fidia Piattelli
C.N. 1938 - the great Frank Zaic with Raffaello Guzman and Fidia Piattelli



C.N. 1938 - il giovane Jaurès Garofali col modello di Ciampolini tra il capo del
Registro aeronautico e il Segretario Generale della R.U.N.A.
*C.N. 1938 - young Jaurès Garofali with Ciampolini's model between the
Aeroutical Register's chief and General Secretary of R.U.N.A.*



1939 - L'ing. Gustavo Clerici: sigaretta, Leica IIIIf con mirino multifocale Leitz
1939 - Gustavo Clerici: cigarette, Leica IIIIf, Leitz multifocal viewfinder

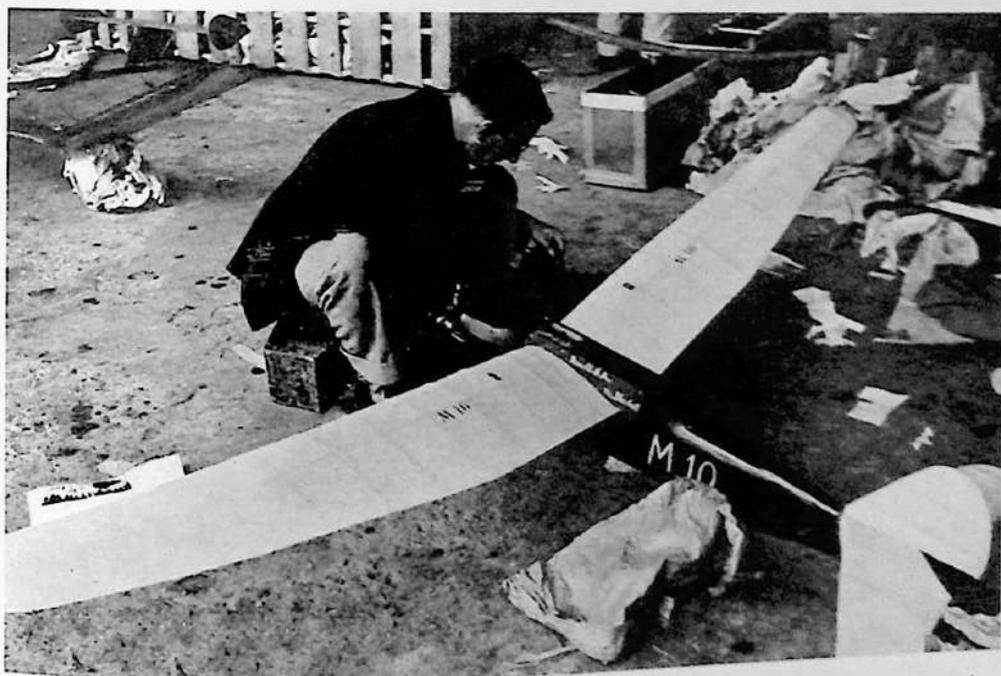


1939 - Il modello di Travagli (l'Aquilone) prima della ricopertura
1939 - Travagli's model (for L'Aquilone) ready to cover



1939 - Modello de 'il Resto del Carlino'. Particolari del motore Garofali-Nobili 'Cimice' all'occhiello di Giarella

1939 - The model competing for 'Il Resto del Carlino' - detail of the Garofali-Nobili engine. Note the badge on Giarella's buttonhole



C.N. 1938 - Attilio Obino col modello di Tosaroni, che sembra in una discarica. In realtà si tratta di giornali e carta per l'imballo tolta dai cassoni

C.N. 1938 - Attilio Obino with Tosaroni's model, surrounded by the waste paper used to protect the model in its box.



Dal lascito degli eredi di Aldo Calza a SAM 2001,
il bel modellino, scala 1:10 del modello che ha partecipato alla gara per Il Balilla
*From the bequest of the heirs of Aldo Calza, this fine little model,
1:10 scale of the model that participated to the competition for Il Balilla*



1939 - Un decollo del 'Nonno' di Ciampolini. (Corriere della Sera)
1939 - Ciampolini's 'Nonno' taking off (Corriere della Sera)



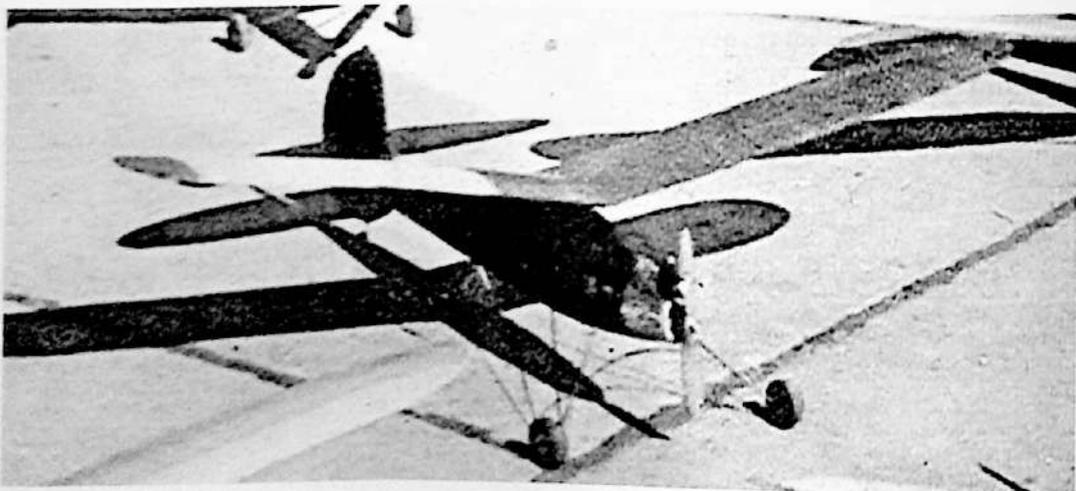
1939 - Il modello di Paride Piccardi per *la Nazione*
1939 - *Paride Piccardi's model for La Nazione*



1938 - Il modello di Guglielmo Barthel
1938 - *Guglielmo Barthel's model*



1938 - Un MOVO M18 (probabilmente il prototipo)
1938 - a MOVO M18 (probably a prototype)



1939 - Il modello di Livio Demicheli (Il Giornale di Genova)
1939 - Livio Demicheli's model (Il Giornale di Genova)

Same photo
pg. 155

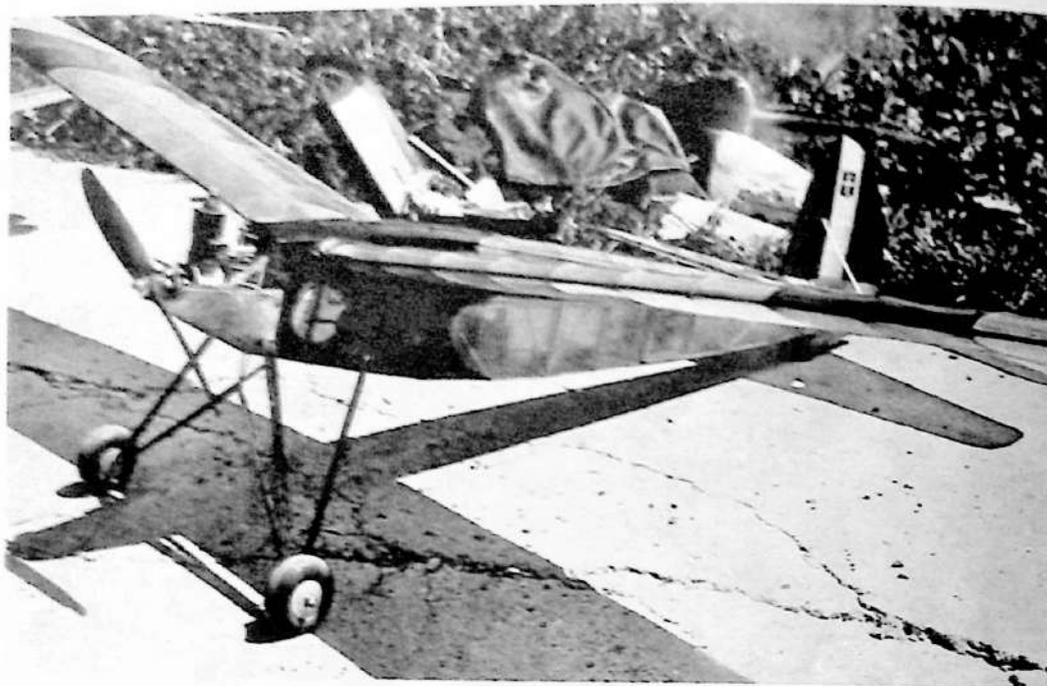


C.N. 1938 - Un 'granchio' preso da l'Aquilone: non si tratta di Rizzi ma di Francesco Longar di Trieste, 5° classificato al C.N.

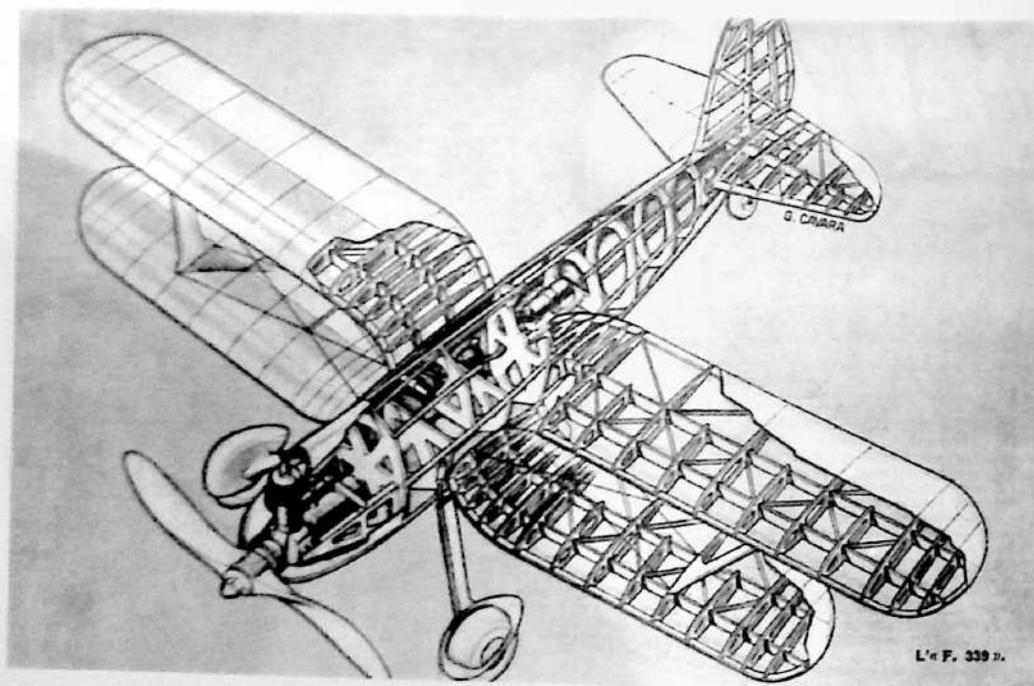
C.N. 1938 - L'Aquilone made a mistake here: it's not Rizzi in the photo but Francesco Longar from Trieste, who placed 5th in the national comp

Nota : L'aereo in secondo piano è il FAIRCHILD 24 C appartenuto al Conte Francesco Mazzotti Biancinelli Foglia

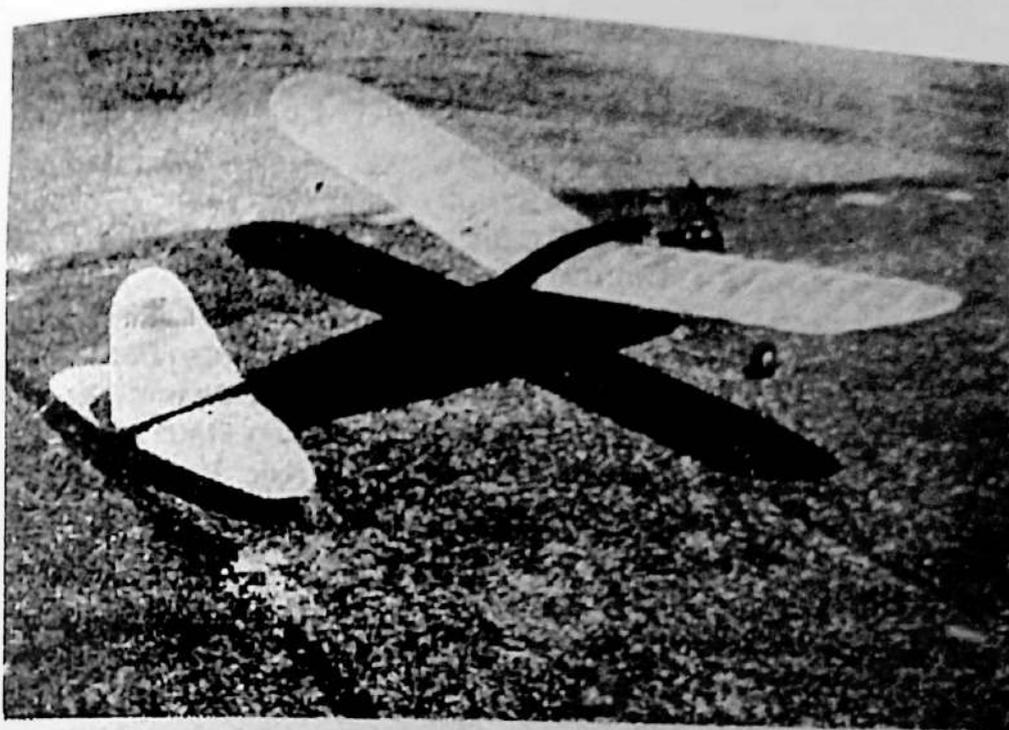
Note: The aeroplane in the background is the FAIRCHILD 24 C that belonged to Count Francesco Mazzotti Biancinelli Foglia.



1939 - il GAP 239 di Saccani-Scrocchi (*Corriere Emiliano-Parma*)
1939 - the GAP 239 made by Saccani-Scrocchi (*Corriere Emiliano-Parma*)



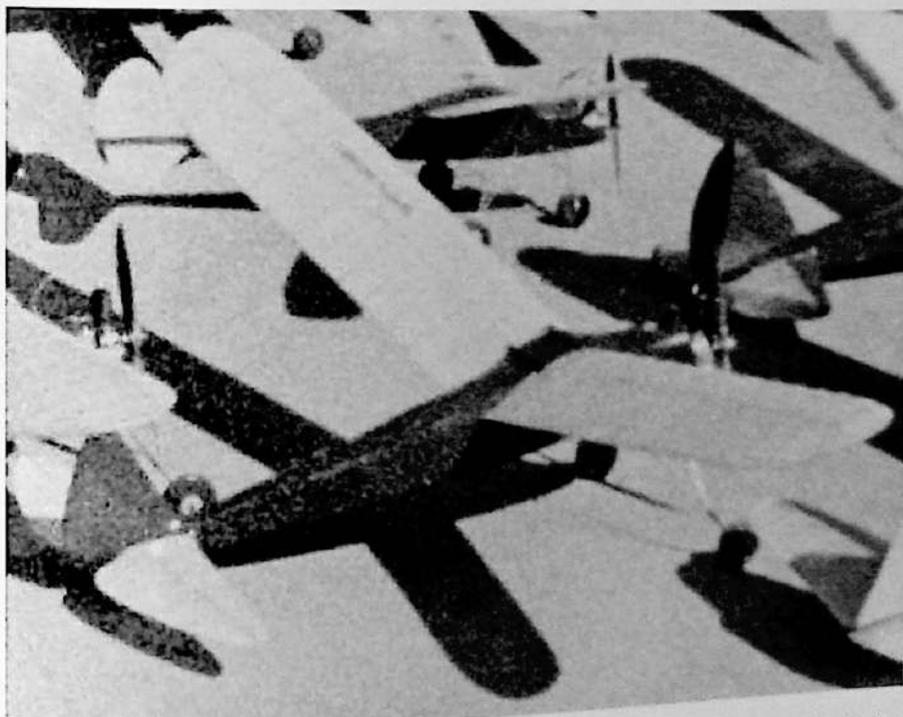
Bella assonometria dell'F.339, il biplano di Angiolino Saccani
A good assonometric view of F.339 Angiolino Saccani's



Il model'o con motore a scoppio di un quinto di cavallo del "Corriere Padano" costruito per la gara aeromodellistica fra giornalisti che si disputerà stamane, giovedì, a Roma all'Aeroporto del Littorio.

1939 - un 'granchio' preso dal *Corriere Padano* di giovedì 8 giugno
 Questo non è il modello del *Corriere Padano*, ma quello di Aldo Calza per il *Balilla*

1939 - here the caption given by *Corriere Padano* on 8th June states that
 the model was theirs; in fact it was Aldo Calza's built for il *Balilla*



1939 - QUESTO è il modello di Alessandro Martorello (*Corriere Padano*)
 1939 - THIS ONE is the model built by Alessandro Martorello (*Corriere Padano*)



C.N. 1938 - Il modello di Piccardi, 4° al Concorso Nazionale di Roma
C.N. 1938 - Piccardi's model, 4th in the Nazionale Competition in Rome



1939 - Attorno al GAP 239 di Parma: Adriano Mantelli, Primo Scrocchi
Angiolino Saccani e Sergio Passalacqua
*1939 - Gathered around the GAP 239 from Parma: Adriano Mantelli, Primo Scrocchi
Angiolino Saccani and Sergio Passalacqua*



1939 - Una curiosa immagine di Fulvio Papalia mentre traina con uno spago il CR 32
1939 - An amusing shot of Fulvio Papalia towing his CR 32



1939 - Altra immagine del CR 32 di Papalia (*L'Ala d'Italia*)
1939 - Another photo of Papalia's CR 32 (L'Ala d'Italia)

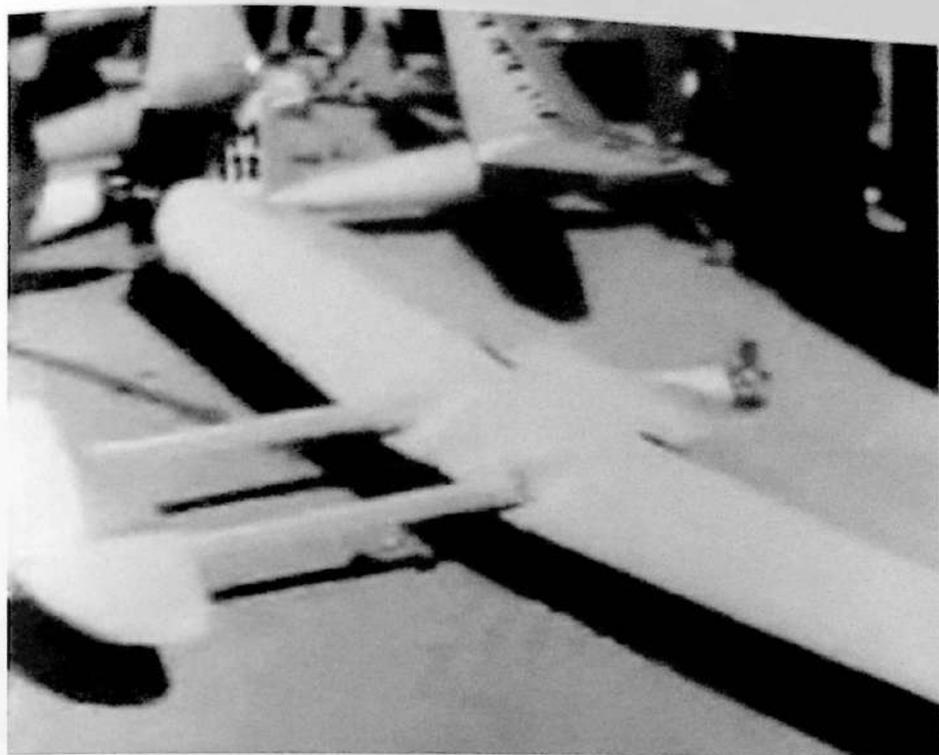


1939 - Alcuni dei protagonisti della Gara fra Giornalisti dell'8 giugno
Da sinistra:

Valerio Ciampolini (camicia bianca, cravatta e mani in tasca)
Bruno Chinchella (cappellino bianco, maglietta, pantaloni alla zuava)
Adriano Mantelli (abito scuro)
Tullio Pascutto (canottiera e braccia incrociate)
Alberto Celio (pantaloni corti bianchi)
Sorino Garofali (accigliato ed in maglietta scura)

1939 - Some of the competitors in the Journalists' Competition on 8th June
From the left:

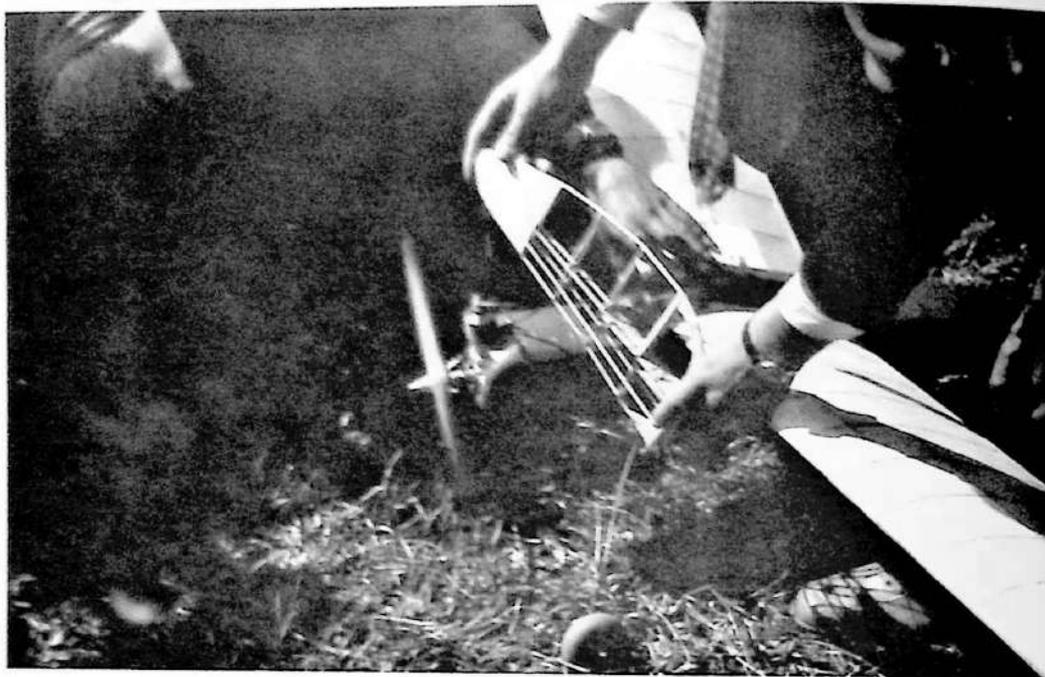
Valerio Ciampolini (white shirt, tie, hands in pockets)
Bruno Chinchella (white hat, T-shirt)
Adriano Mantelli (dark suit)
Tullio Pascutto (sleeveless vest, arms crossed)
Alberto Celio (white shorts)
Sorino Garofali (dark T-shirt, frowning)



1939 - Il MOVO M 18 ed il grande modello bitrave di *Auto Moto Avio*
1939 - The MOVO M 18 and the large twin-boom model of *Auto Moto Avio*



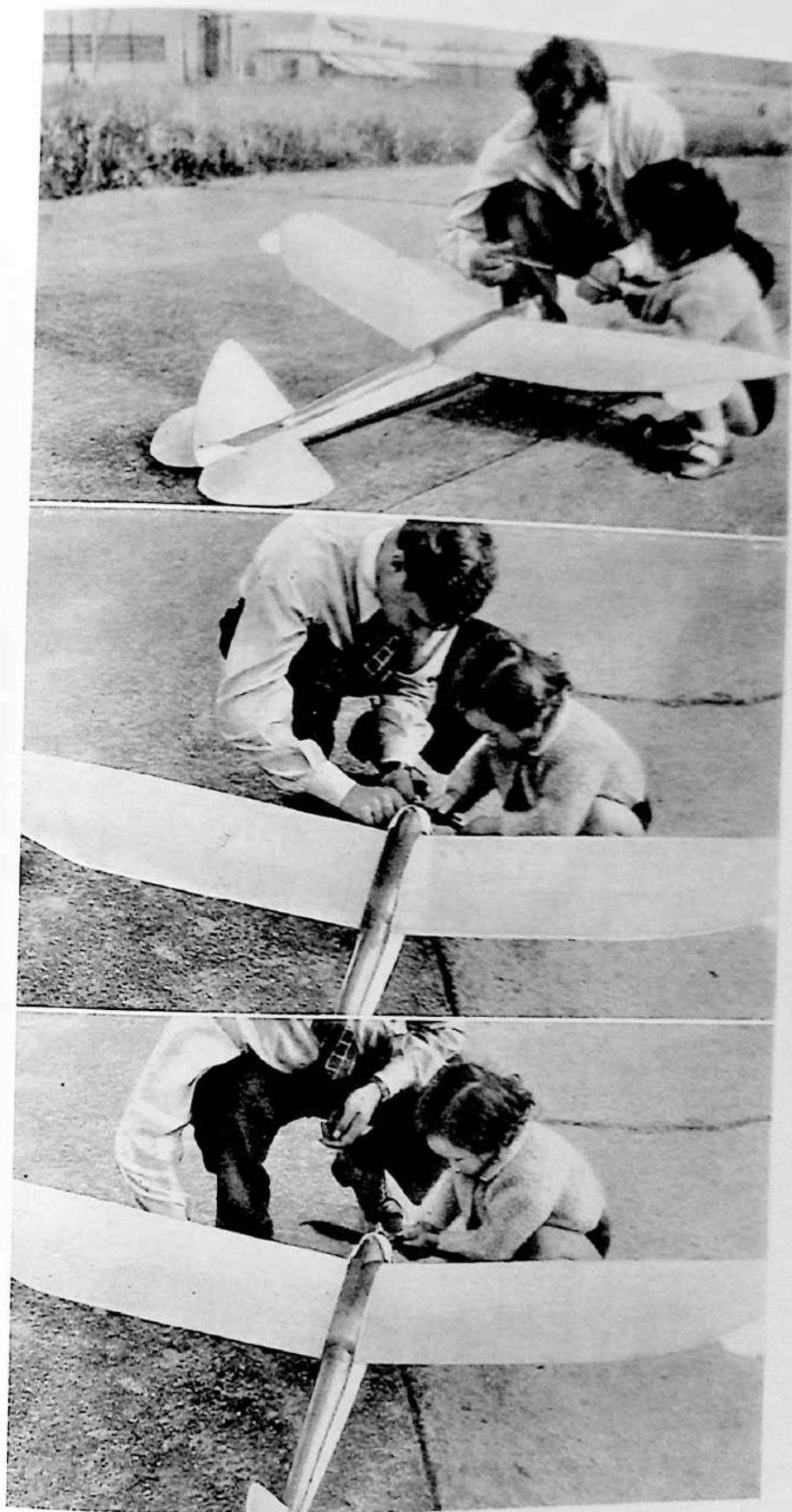
1939 - Il MOVO M 18 del *Corriere Adriatico*
1939 - The MOVO M 18 for *Corriere Adriatico*



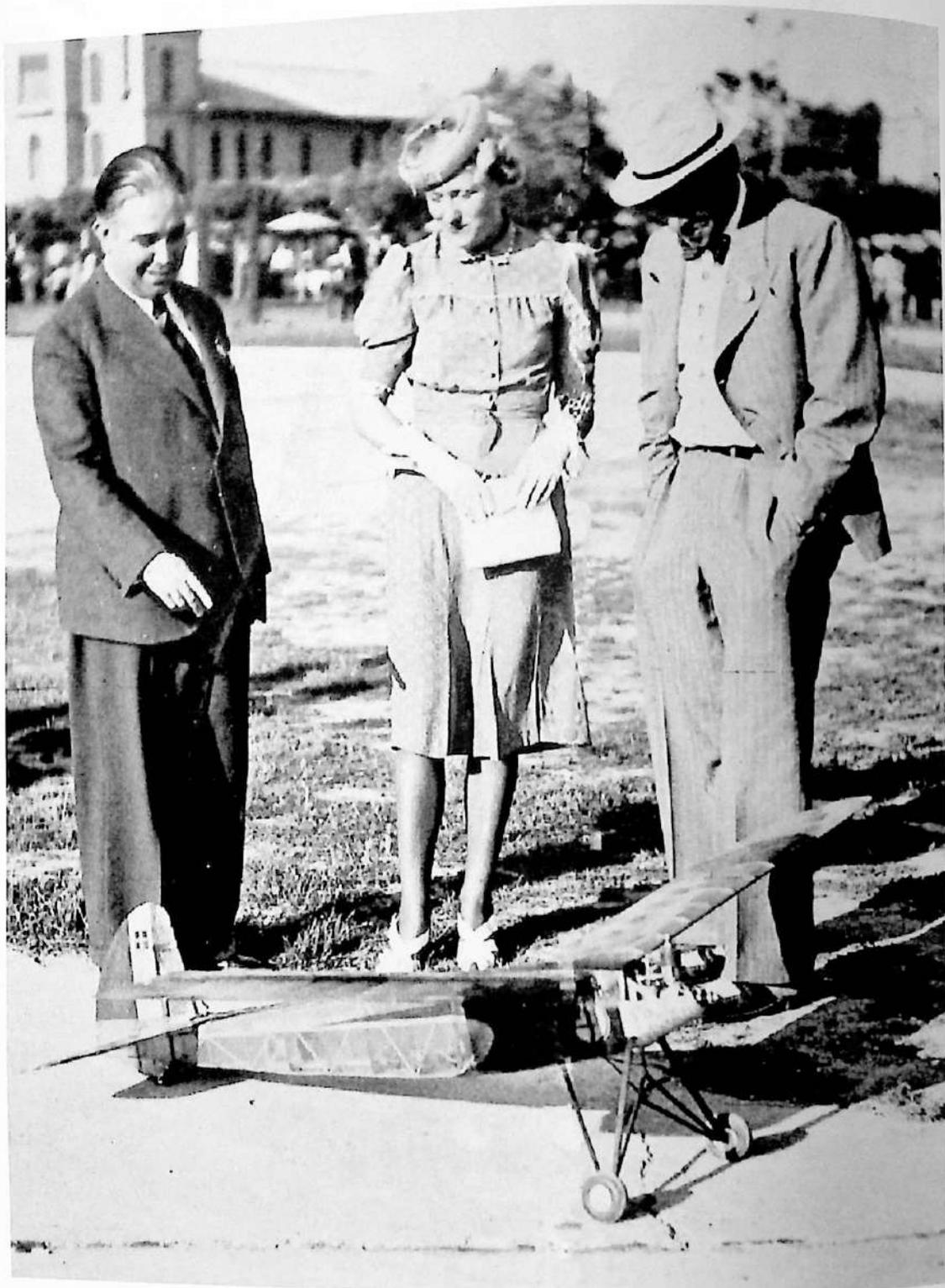
1939 - Come accelerare l'asciugatura della colla dopo una riparazione
1939 - One way to dry quickly the glue after a repair



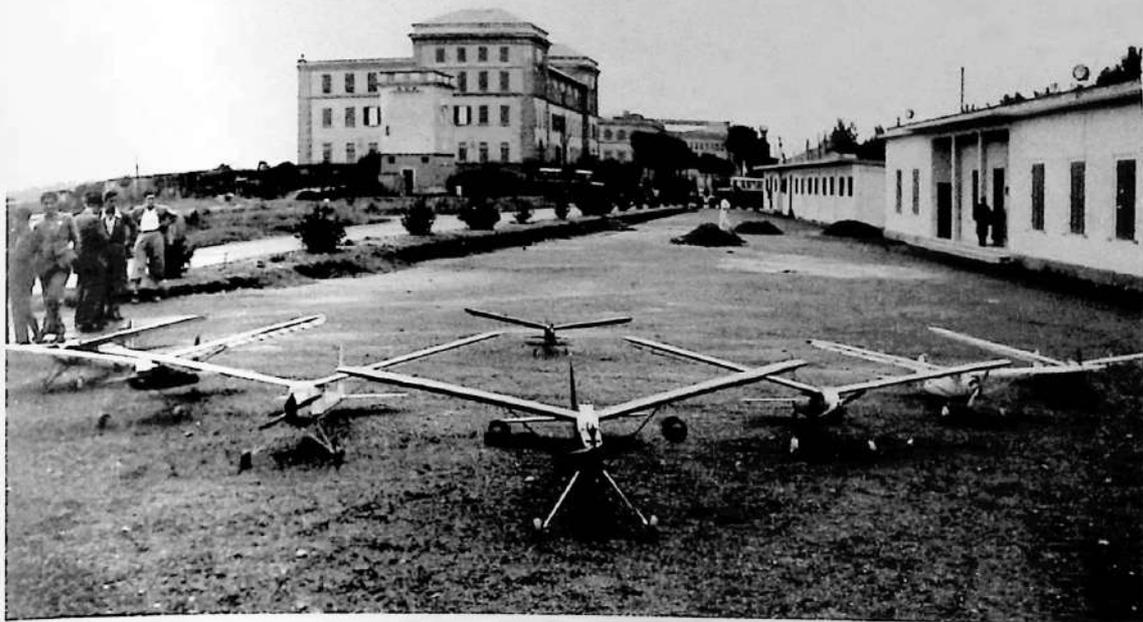
1938 - Il prototipo del MOVO M 18 al collaudo
1938 - The MOVO M 18 prototype ready to go



1939 - Renato Caduero con il modello costruito per la Gara fra Giornalisti
a Roma si fa aiutare a montare l'elica da un bimbo di due anni
*1939 - Renato Caduero with the model he built for the competition
A two years-old child helps to install the propeller*



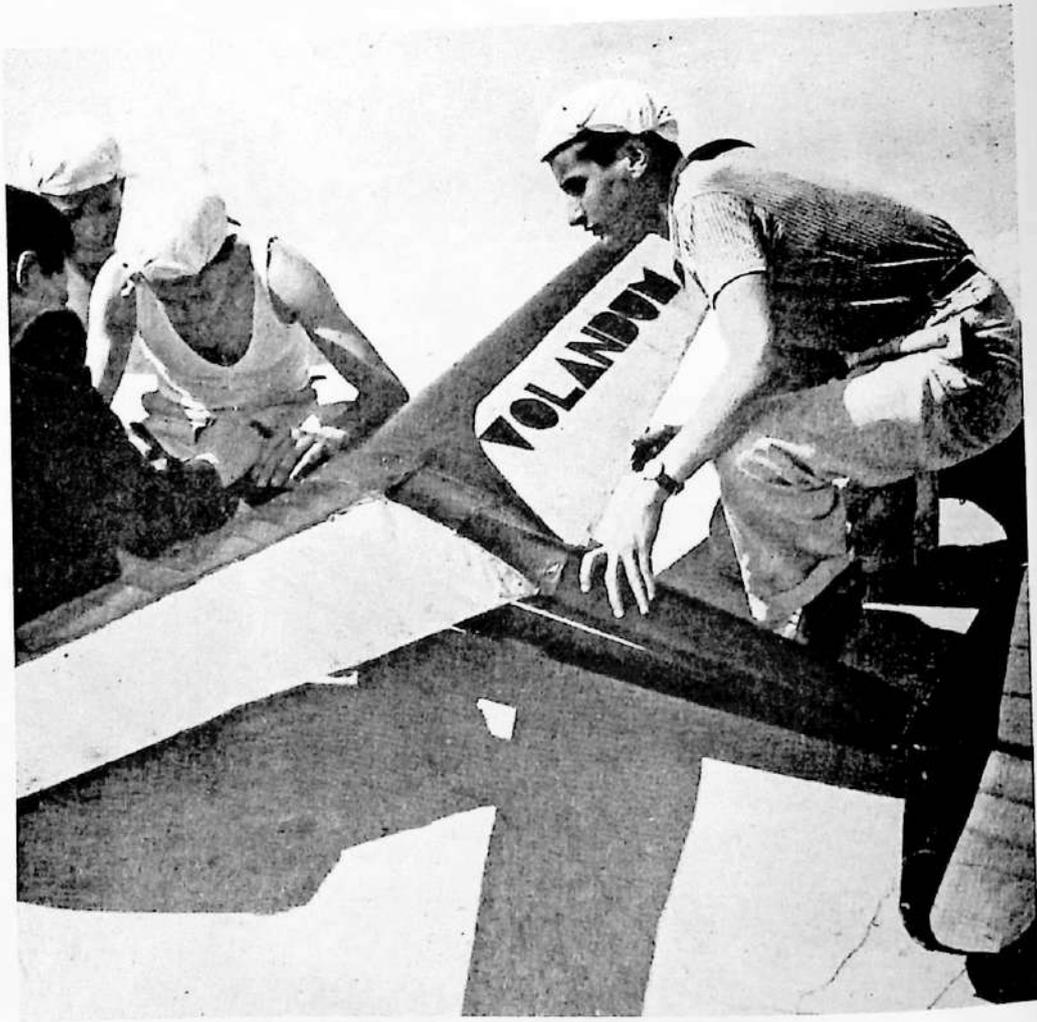
Roma 1939 - Elegante Signora con cappellino guarda il GAP 239 di Saccani
Rome 1939 - Elegant Lady watching the GAP 239 of Saccani



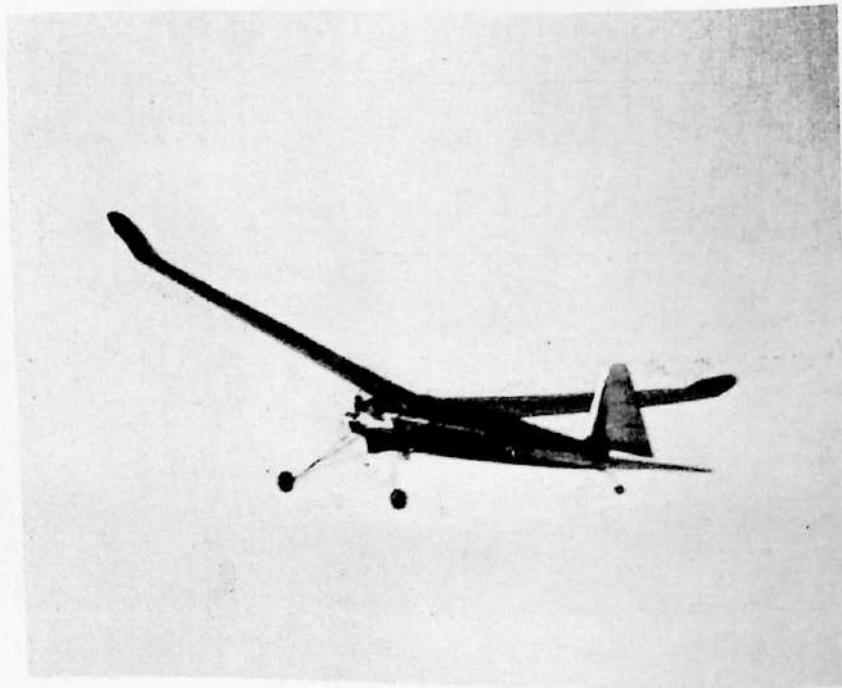
C.N. 1938 - Vista frontale degli otto motomodelli partecipanti
C.N. 1938 - Frontal view of the eight models attending



Roma 1939 - In tanti ammirano il modello di Piccardi (in piedi a destra) per La Nazione
Roma 1939 - Many admire the model of Piccardi (standing up at right) for La Nazione



1939 - il MOVO M 18 della rivista *Volandum*
1939 - the MOVO M 18 for *Volandum* magazine



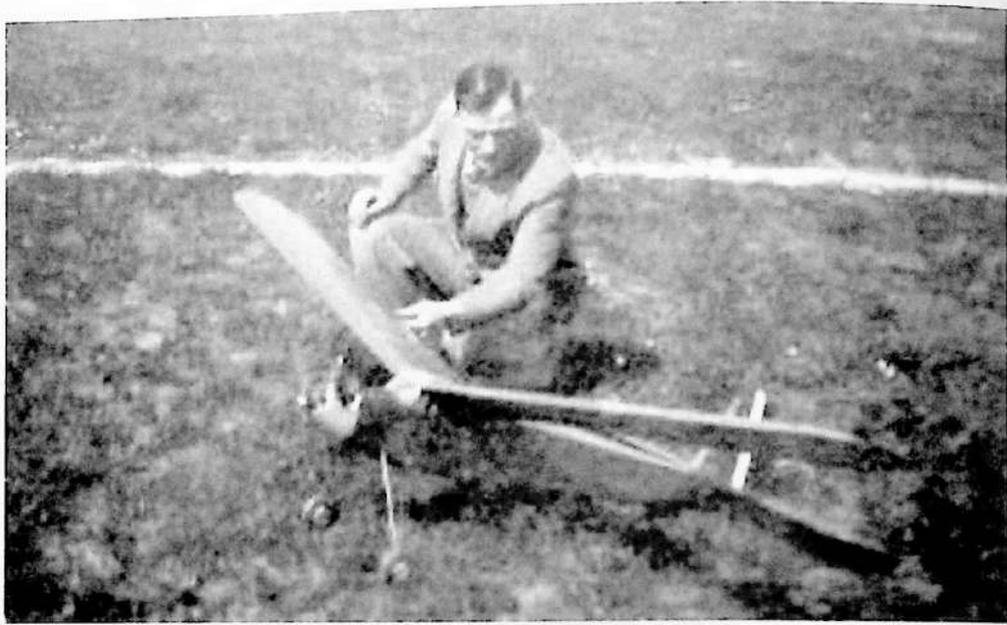
1939 - lo stesso modello in volo
1939 - the same M18 in flight



1939 - il modello di Alessandro Martorello (*Corriere Padano*)
1939 - Alessandro Martorello's model (*Corriere Padano*)



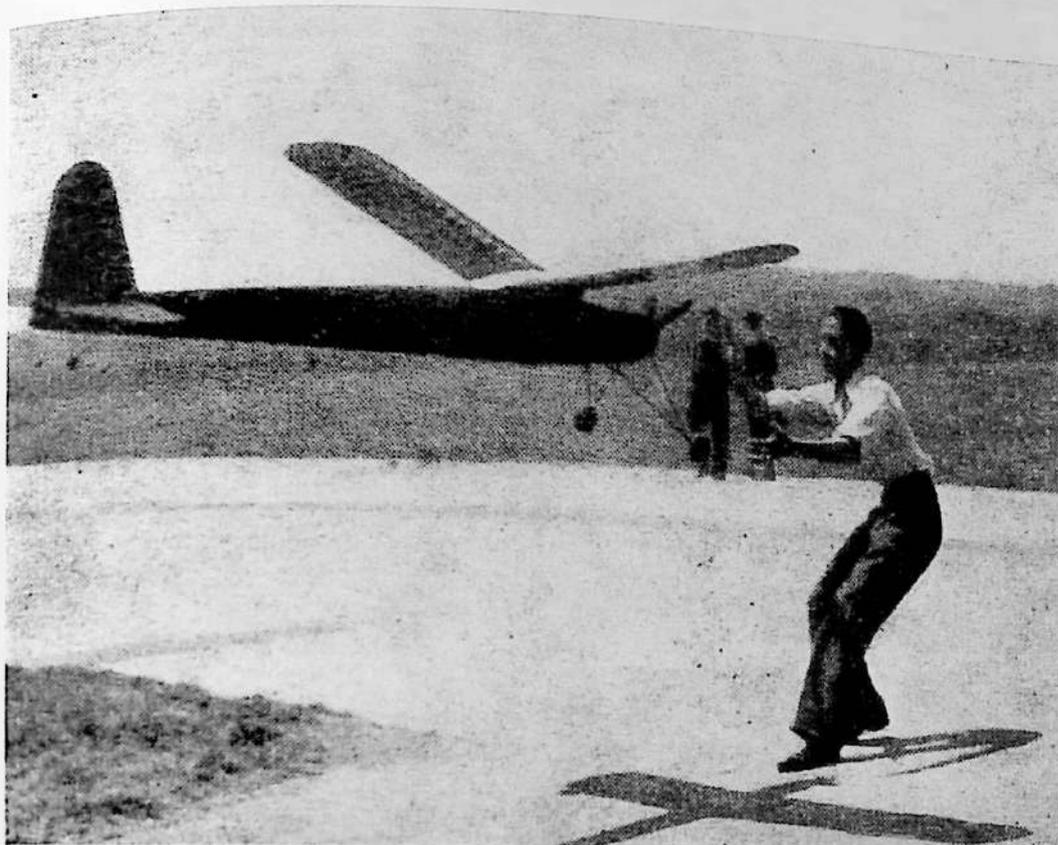
1938 - il modello di Enrico Levi, costruito per la Gara fra Giornalisti,
cui non si sa se abbia partecipato.
1938 - Enrico Levi built this model for the competition,
but we don't know whether he actually took part.



1939 - Mario Ferrarini, istruttore della RUNA di Parma, col FERR 39, modello col quale avrebbe dovuto partecipare alla Gara fra Giornalisti di Roma
1939 - Mario Ferrarini, instructor with RUNA of Parma, with the FERR 39, the model with which he should have competed



1939 - altra immagine del modello della *Stampa* di Torino
1939 - another shot of the model entered for La Stampa from Turin



Da Aeromodeller del '46, una immagine di Valerio Ciampolini,
che tenta di afferrare il 'Nonno' in atterraggio.

This photo of Valerio Ciampolini catching his 'Nonno' is taken from Aeromodeller (1946)

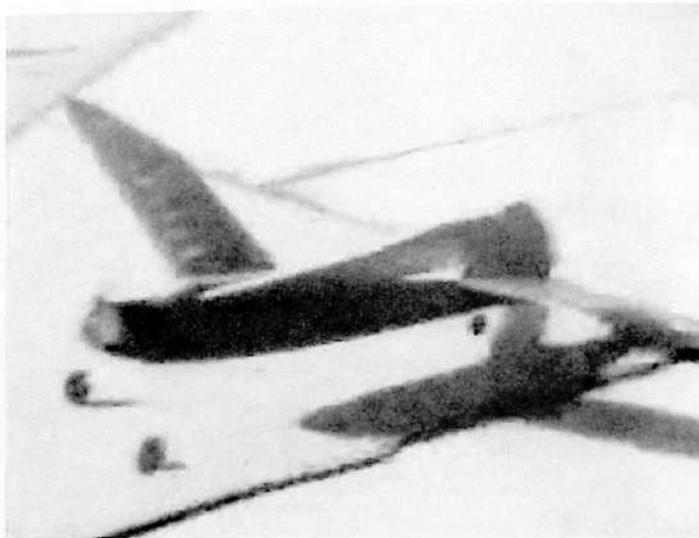
HINTS FOR GAS JOBS

*FOR TESTING SHIPS
HAVE AN EXTERNAL
SWITCH - ATTACH
THREAD TO IT -
START MOTOR
AND LET GO THE
SHIP - IF IT MIS-
BEHAVES PULL
THE STRING
AND SO STOP
THE MOTOR*

By J. CONDON (NEWARK)

Il sistema di spegnimento del motore tirando una cordicella che provoca
l'interruzione del contatto elettrico (da Frank Zaic J.B.1936)
A simple method of stopping the engine by pulling a string to switch off
the power supply (Frank Zaic J.B. 1936)

1939 - Il decollo del modello de l'Azione Coloniale
1939 - The take-off of the model representing L'Azione Coloniale:



Per un volo di prova, il concorrente corre col modello, tenendo la funicella che interromperà il contatto elettrico, spegnendo il motore
For a trimming flight the competitor runs with the model, holding the string that cuts off the power supply and stops the engine



1939 - il modello 'anomalo' di Valerio Ciampolini (*il Popolo d'Italia*)
 In gara non volò, ma figura in classifica al 12° posto

1939 - Valerio Ciampolini's unusual model (il Popolo d'Italia)
It didn't fly, but was placed 12th

UNA PROMESSA MANCATA



Alla gara fra giornalisti svoltasi l'8 giugno del 1939 sul Littorio, a Roma, Valerio Ciampolini partecipò con un originale modello da lui progettato per il primato mondiale di durata. Noi non vedemmo volare il modello, del quale non sapemmo poi più nulla. Saremmo curiosi di conoscere le cause di questa defezione.

Su l'Aquilone n.17 del 1940 una didascalia un po' acida
In L'Aquilone no. 17 (1940) we find a rather sarcastic note about the fact that Ciampolini's model didn't fly in the event



1939 - Uberto Travagli col dito fasciato, probabilmente dopo un contraccolpo del suo Ohlsson .23
 1939 - *Uberto Travagli with a bandaged finger, probably after being 'bitten' by his Ohlsson .23*

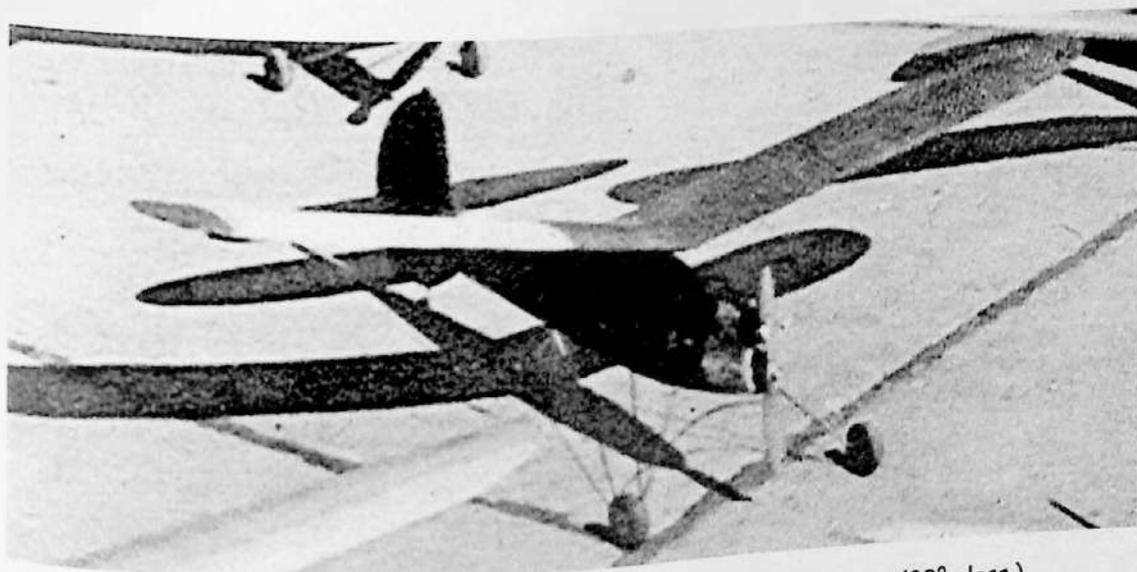


1939 - Questo modello di Tosaroni era presente alla Gara dei Giornalisti Si può ipotizzare sia il modello de l'Aquilone, finito al 22° posto. Probabilmente il motore è un Baby Ciclone
 1939 - *This model of Tosaroni's was present at the event; we think it was the one that finished in 22nd place, competing for L'Aquilone. The engine is probably a Baby Cyclone*



1939 - Gruppo di concorrenti, curiosi e modelli sul campo del Littorio. Questa foto de l'Aquilone ha consentito l'identificazione del modello del *Giornale di Genova*. Carlo Turbino possiede la copia de l'Aquilone sulla quale Livio Demicheli ha tracciato a matita una freccia con la scritta 'il mio modello'. Sempre da Carlo sappiamo che la RUNA di Genova acquistò 4 motori *Baby Cyclone* da assegnare ai più meritevoli: è quindi sicuro che questo modello ne era munito.

1939 - A group of competitors, spectators and models on the field at Littorio Airport. This photo from *L'Aquilone* allowed us to identify the model competing for *Giornale di Genova*. Carlo Turbino still possesses the copy of *L'Aquilone* on which Livio Demicheli pencilled an arrow labelled 'il mio modello' (my model). Carlo also tells us that RUNA in Genova purchased four *Baby Cyclones* to give to those most deserving, so certainly this model was fitted with one.



1939 - il modello di Livio Demicheli per il *Giornale di Genova* (23° class.)
 1939 - Livio Demicheli's model for *Il Giornale di Genova* (23rd place)

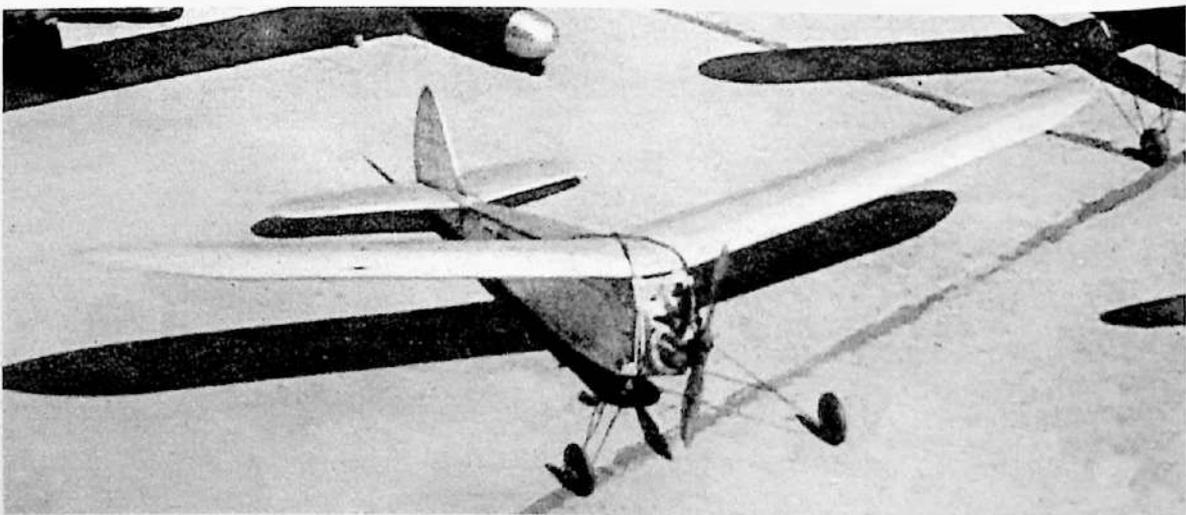
Same photo pg. 136

Demicheli - Turbino

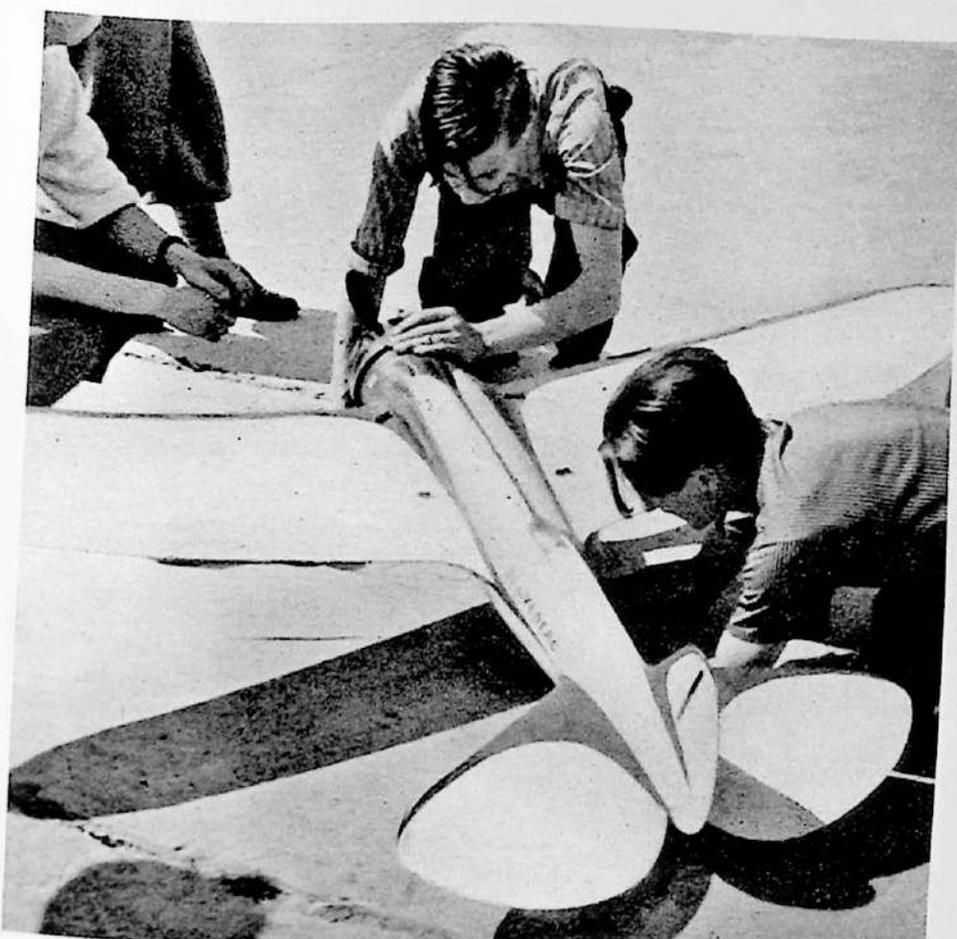


1939 - Roma
 Alberto Celio (*il Popolo di Trieste*) saluta agitando uno straccio. Siamo prima della gara, ma sembra già festeggiare.
 'Sorino' Garofali, stavolta col fazzoletto in testa, guarda il modello di Paolo 'Giarella' Nobili (*il Resto del Carlino*).

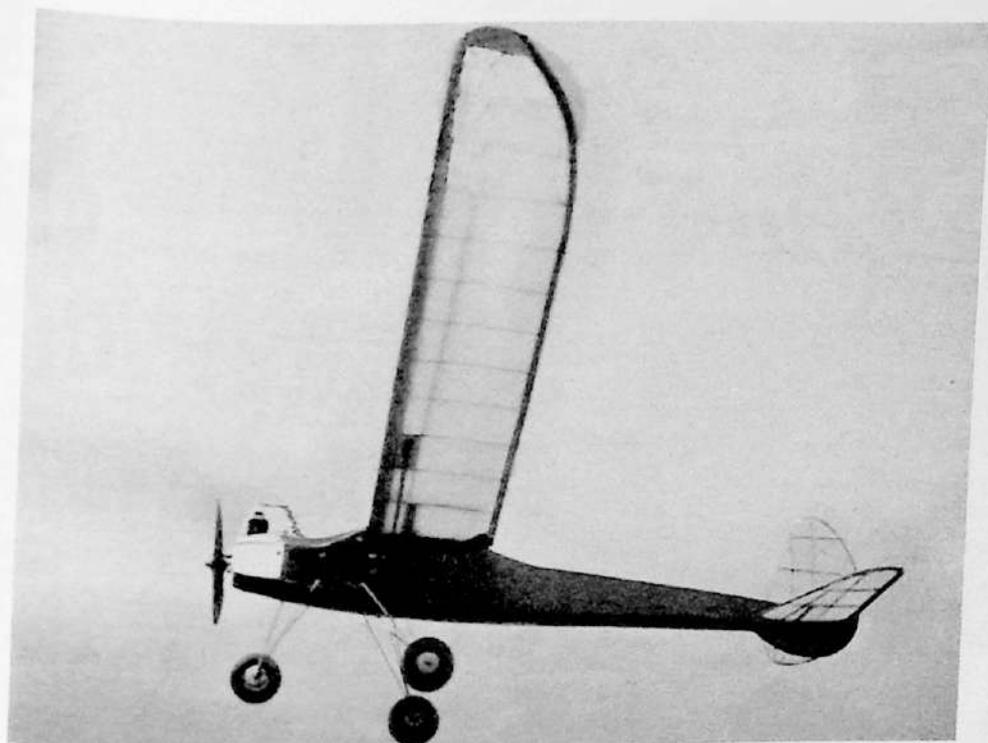
1939 - Rome
 Alberto Celio (*Il Popolo di Trieste*) waves a handkerchief. The competition hasn't started yet, but he's already celebrating...
 'Sorino' Garofali, with his handkerchief on his head, observes Paolo 'Giarella' Nobili's model (for *Il Resto del Carlino*).



1939 - un'altra immagine del Thor 'semplificato' di Tullio Pascutto (*il Piccolo*)
 1939 - another shot of Tullio Pascutto's 'simplified' Thor (for *Il Piccolo*)



1939 - Il modello di Ciranni-Messina per *il Belvedere*
1939 - The model built by Ciranni-Messina for *Il Belvedere*



1939 - In planata il modello di Tosaroni per *le Vie dell'Aria*
1939 - Tosaroni's model for *Le Vie dell'Aria* glides past



Roma 1939 - Un ecumenico Elvio Tosaroni tiene tra le gambe il "Nonno" di Ciampolini
Rome 1939 - An ecumenical Elvio Tosaroni holds between his legs the Ciampolini's "Nonno"



Roma 1939 - il magnifico AC 31, motomodello di Aldo Calza
Rome 1939 - The magnificent AC.31, Aldo Calza's model



C.N. 1938 - Messa in moto del modello di Paride Piccardi
C.N. 1938 - Starting the engine of Paride Piccardi's model



C.N. 1938 - 'Sorino' Garofali (18 anni) mette in moto il 'Nonno' di Ciampolini
C.N. 1938 - 'Sorino' Garofali (18 years old) starts the engine of Ciampolini's 'Nonno'



C.N. 1938 - Il diciottenne Sorino urla qualcosa a Valerio Ciampolini (in primo piano a destra)
 Si nota sotto al modello la firma di Sorino (Jaurés Garofali)
 C.N. 1938 - The eighteen years old Sorino screams something to Valerio Ciampolini (in right foreground). Please note under the model the Sorino (Jaurés Garofali) signature



A sorpresa, ripulendo la foto, salta fuori una scritta sulla fiancata: OSAM-1
 With surprise, rinsing the photo, jumps off a written on the side: OSAM-1



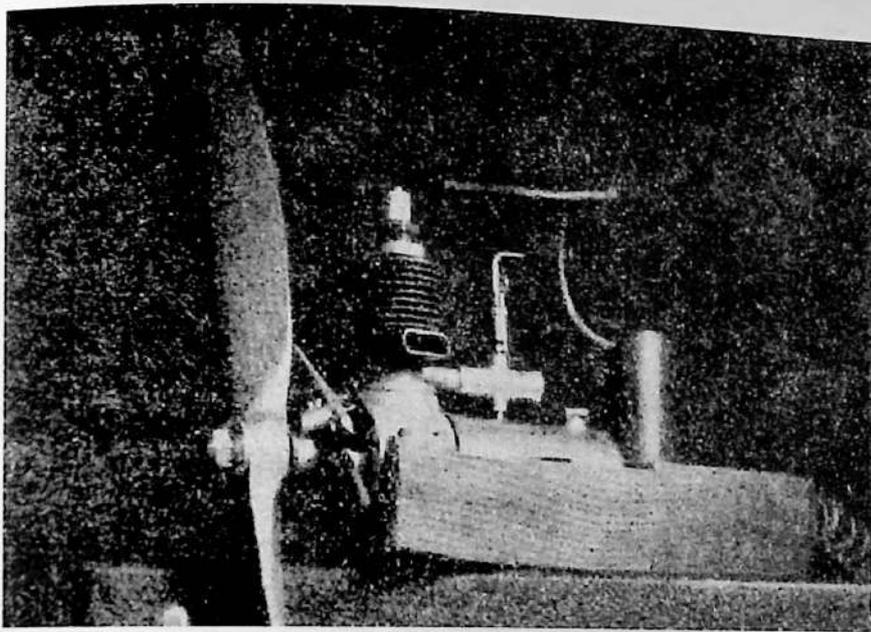
1939 - Il modello costruito da Gualtiero Ciranni e Luigi Messina per il Belvedere di Napoli

1939 - The model built by Gualtiero Ciranni and Luigi Messina for Napoli's Il Belvedere

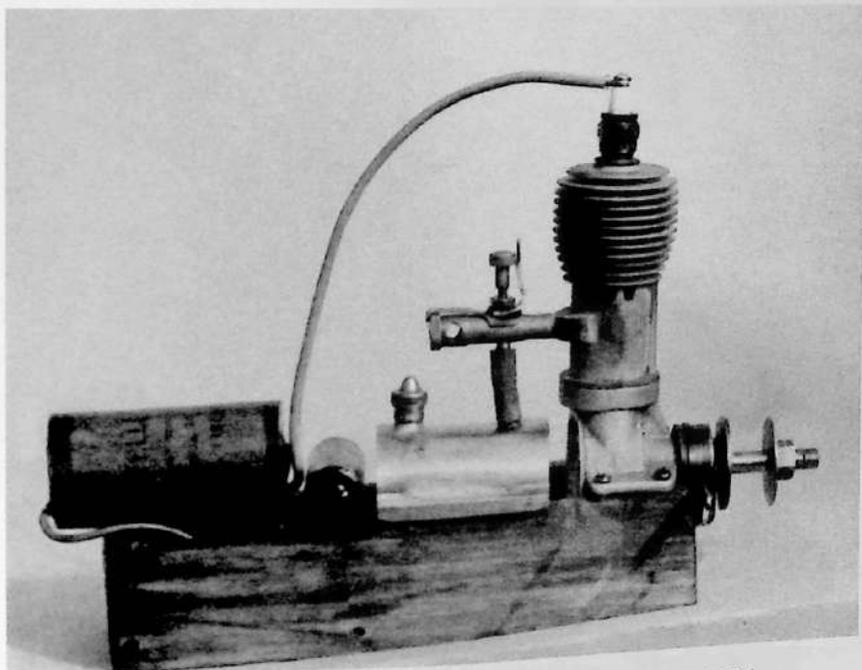


Particolare del muso dello stesso modello. Si notano le scritte di cui si parla nel testo e si intravede il motore Grazzini Giglio 10.

Nose's detail of the same model. We can see the writing described in the text and glimpse the Grazzini Giglio 10 engine.



1938 - Un Grazzini Giglio da 7 cc
1938 - A 7 cc Giglio engine



1939 - Altra immagine di un prototipo del MOVO 'GIL'
1939 - Another shot of the MOVO 'GIL' prototype



1939 - Due momenti prima della gara. Aldo Calza (a sinistra con camicia bianca) aiuta Uberto Tavagli accosciato a montare il modello. A destra, Ettore Ripandelli regge il modello di Martorello che infila una semiala

1939 - Before the competition. Aldo Calza (at left with a white racket helps Uberto Tavagli to mount the model. At right, Ettore Ripandelli holds the model of Martorello that mounts a wing

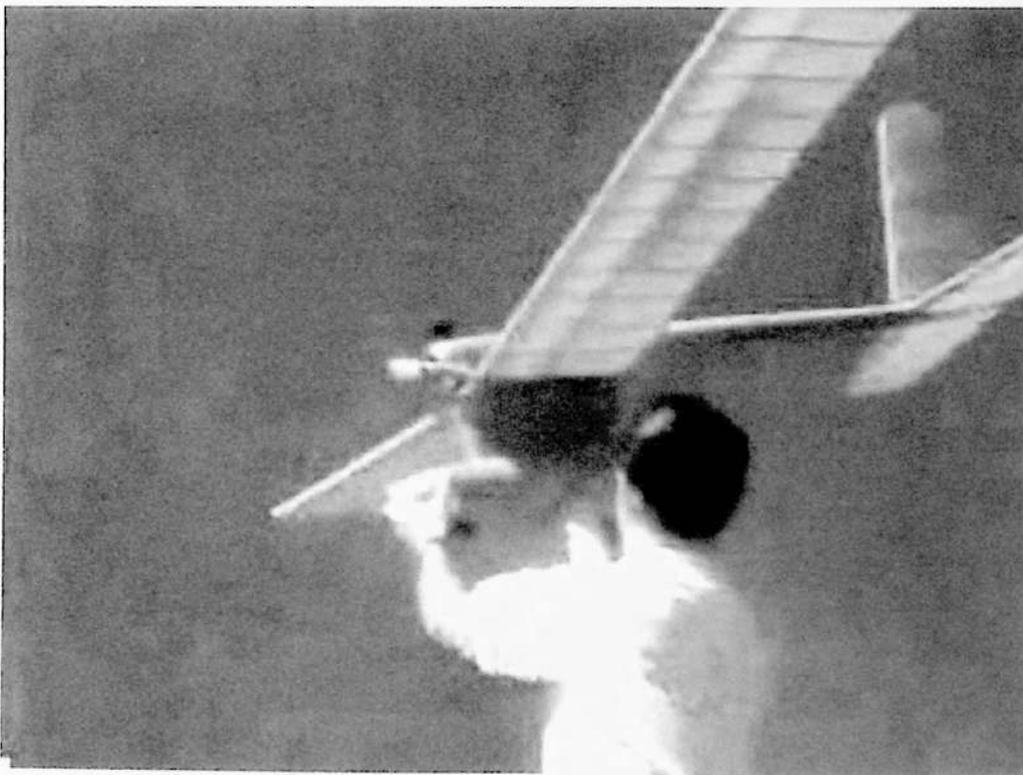


C.N. 1930 - Efrem Nobili ed il suo quattro cilindri ad aria compressa
col quale vinse percorrendo 1251 metri

*C.N. 1930 - Efrem Nobili and his compressed air's four cylinders
He won with 1251 meters*



1939 - Ignoto alle prese col motore del Nonno
1939 - Unknown working on the engine of the Nonno

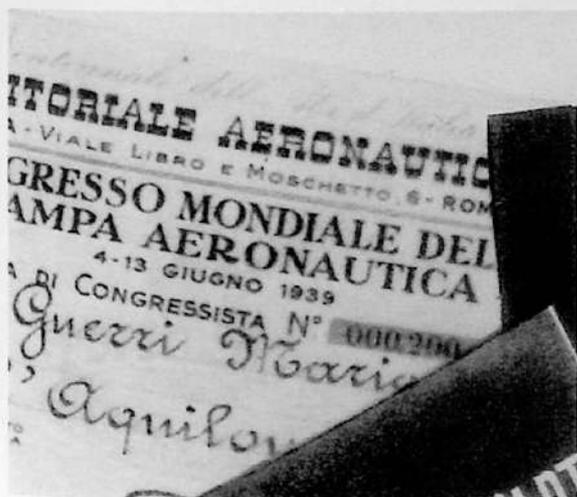


1939 - Ciampolini col modello "anomalo"
1939 - Ciampolini with his unusual model

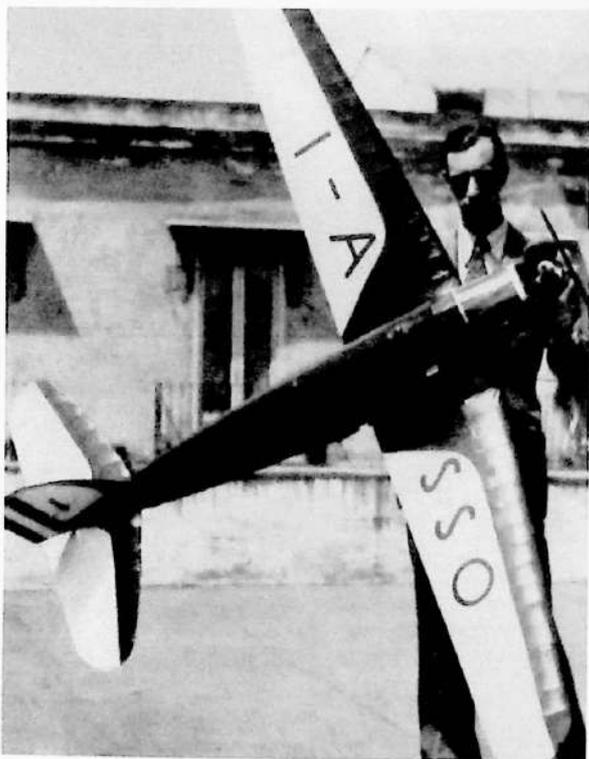


Roma 1939 - Il Duca Borea d'Olmo, Segretario Generale della R.U.N.A. di Roma che, nel Concorso Nazionale del 1938, recuperò il modello di Attilio Obino finito all'interno del Forte Tiburtino. Nel disegno di Publio Mangione è raffigurato anche il Caproncino che, pilotato da Alberto Guerri (Crivello), seguì in volo il modello per oltre 40 minuti.

Roma 1939 - Duke Borea d'Olmo, General Secretary of R.U.N.A. of Roma that, at the 1938 National competition, rescued Attilio Obino's model, landed in the Forte Tiburtino. On Publio Mangione's draft is the Caproncino that, piloted by Alberto Guerri (Crivello), followed in flight the model for more than 40 minutes



L'attestato e la medaglia di congressista di Mario Guerri, giornalista e disegnatore de l'Aquilone
The certificate and the congressman's medal of Mario Guerri, journalist and draftsman of L'Aquilone

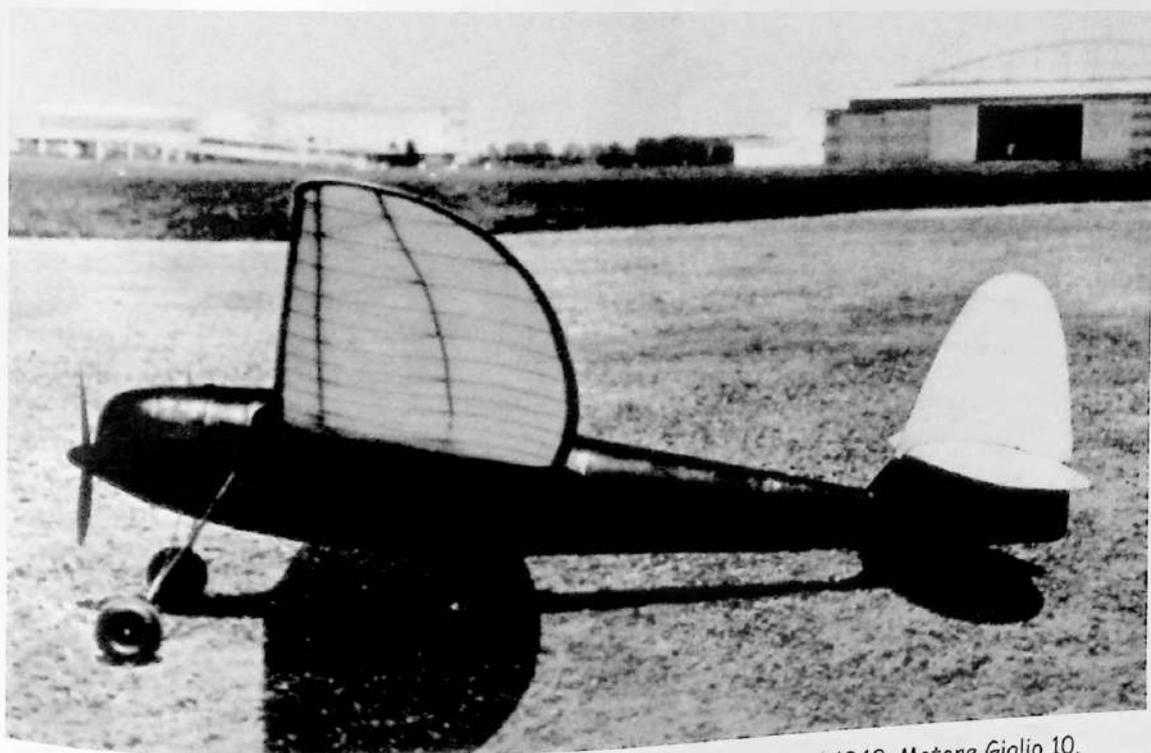


Il genovese Italo Vaccaro, istruttore della RUNA di Napoli, valido concorrente al C.N. del 1938 e, in rappresentanza de Il Mattino, alla gara dei Giornalisti del 1939 a Roma, ha costruito nel 1940 questo bellissimo ala bassa munito di motore Giglio 10.

Italo Vaccaro of Genoa, instructor of Naples's RUNA, valid competitor at 1938 C.N. and, representing Il Mattino, also at 1939 Journalists competition in Rome, has built in 1940 this beautiful low-wing fitted with a Giglio 10 engine



1939 - L'originale modello canard de Il Lavoro Fascista
1939 - The original canard model of Il Lavoro Fascista



Il modello col quale Stelio Frati vinse il Concorso Nazionale del 1940. Motore Giglio 10.
The model with wich Stelio Frati won the C.N. 1940. Engine Giglio 10.



C.N. 1938 - Di spalle, col modello I NEMO in mano, è Stelio Frati, il futuro ingegnere e progettista aeronautico. Concorse nella categoria veleggiatori, classificandosi al 4° posto su 17 concorrenti e qui è in coda per la punzonatura.

C.N. 1938 - With his back to the camera and holding his I NEMO is Stelio Frati, the future aeronautical engineer and designer. He competed in the glider category, gaining 4th place among 17 competitors. In this photo he's queuing up for the check in



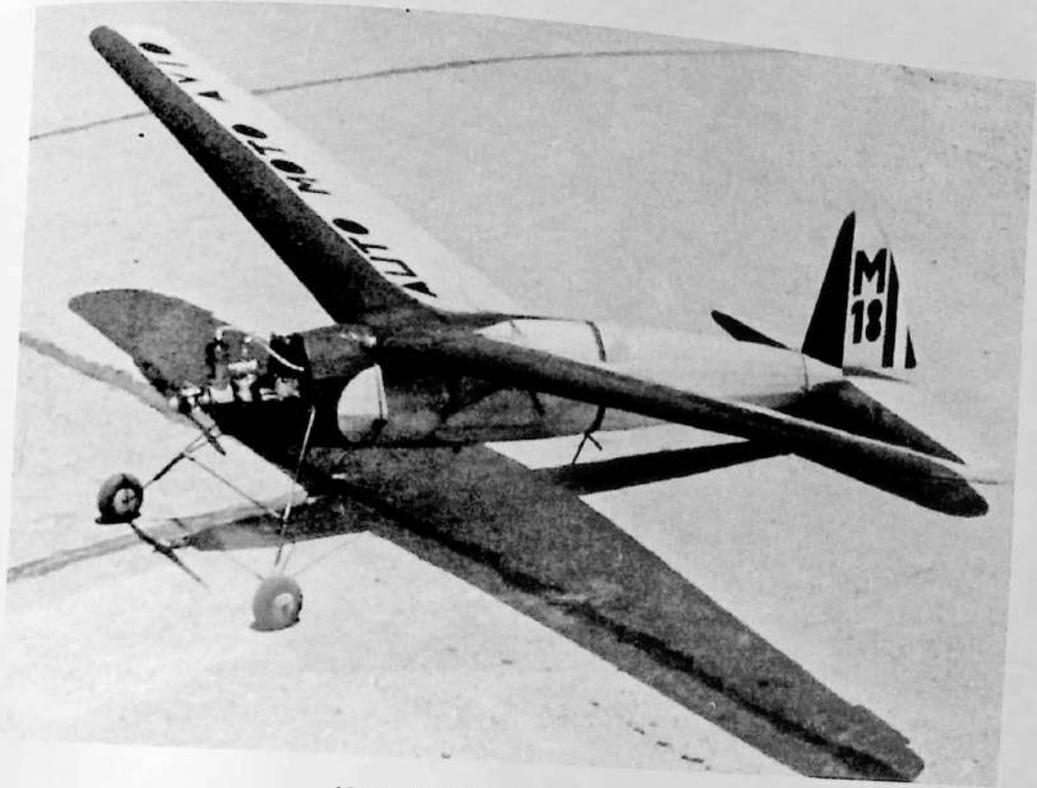
1942/43 - Il motore Garofali G 9
1942/43 - The Garofali G-9 engine



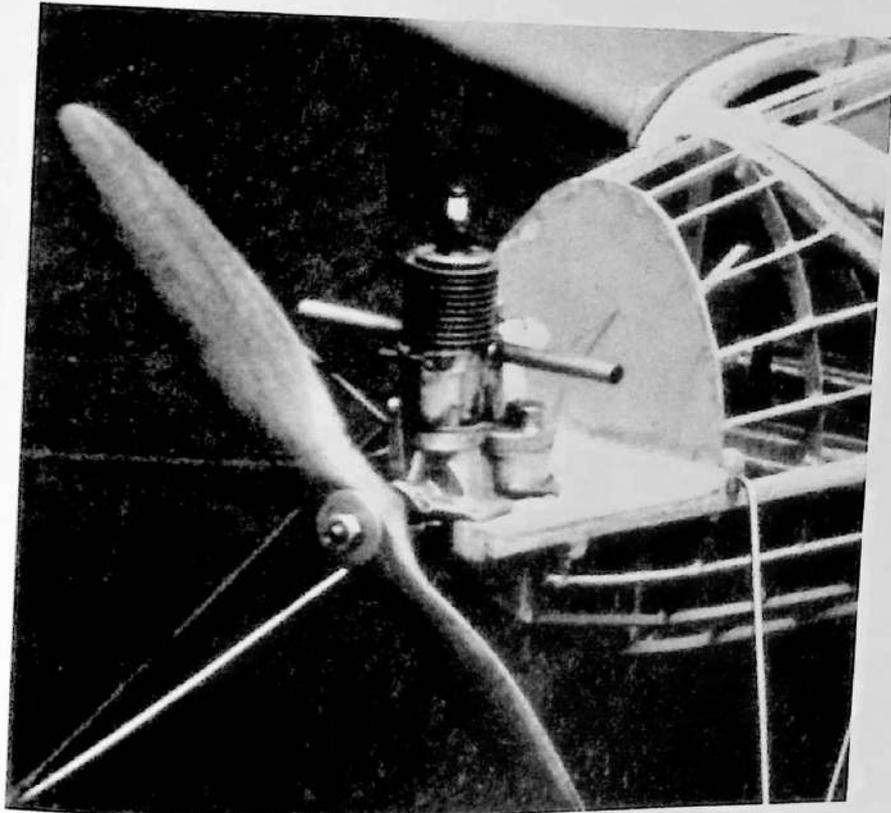
C.N. 1940 - Il modello di Barthel ed una bellissima Fiat 1500
C.N. 1940 - Barthel's model and a very fine Fiat 1500



C.N. 1940 - Il nuovo motomodello di Uberto Travagli
C.N. 1940 - The new model of Uberto Travagli



1939 - L'M 18 di Auto Moto Avio
1939 - The M 18 of Auto Moto Avio



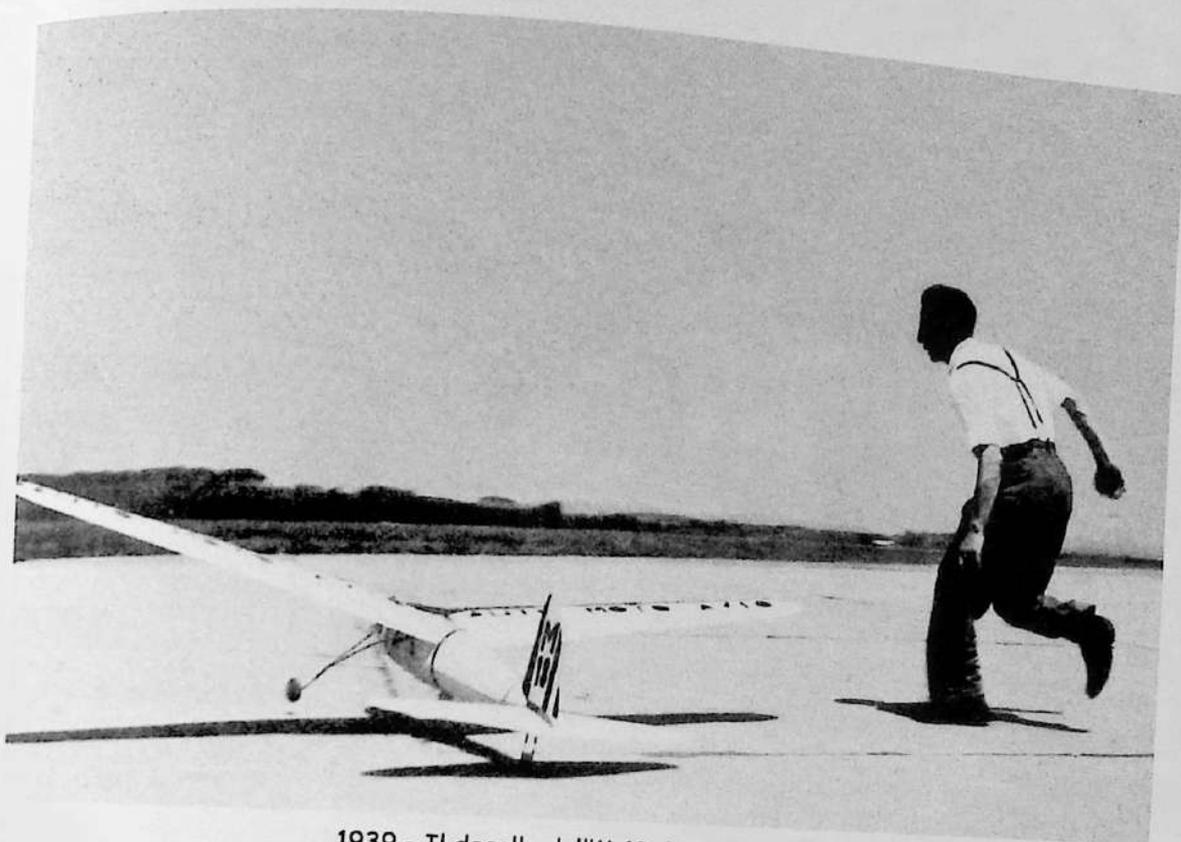
Particolare di M 18 con motore Brown Jr
Detail of an M 18 with a Brown Jr engine



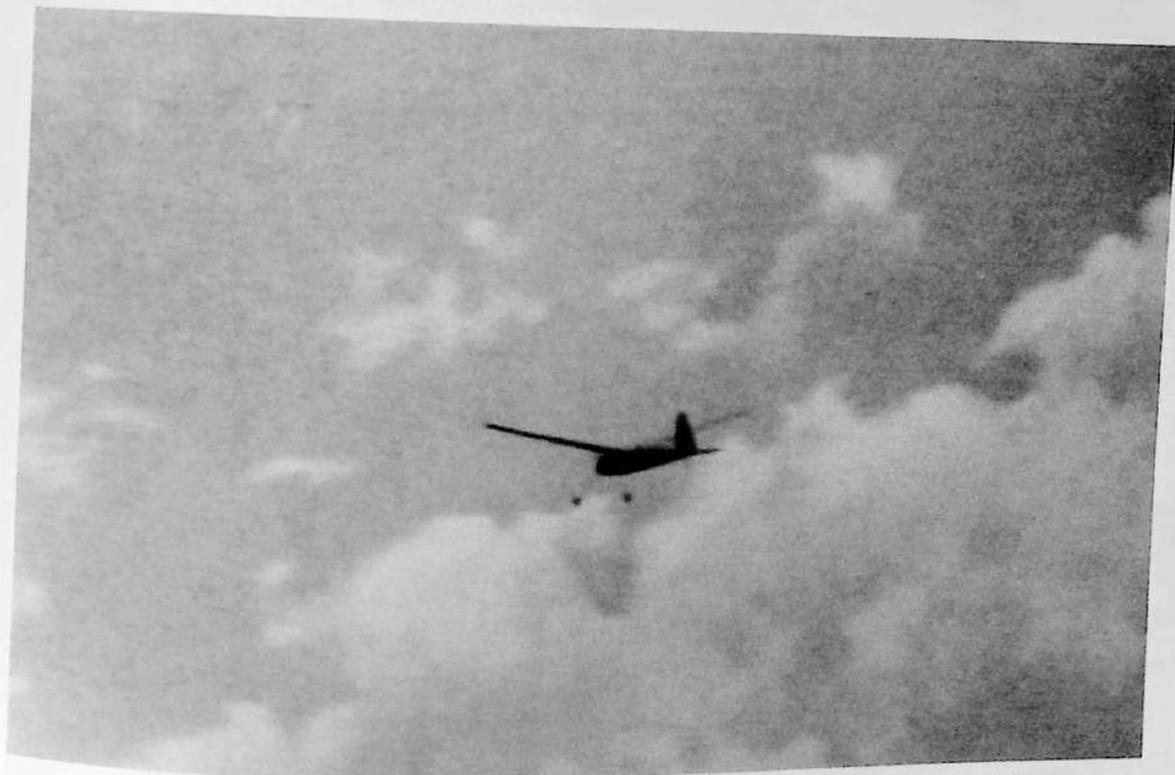
Roma 1939 - Il MOVO M 18 de *il Corriere Adriatico* e quello della *Gazzetta dello Sport* (bordo d'entrata scuro)
Rome 1939 - The MOVO M 18 from *il Corriere Adriatico* and another from *Gazzetta dello Sport* (dark leading edge)



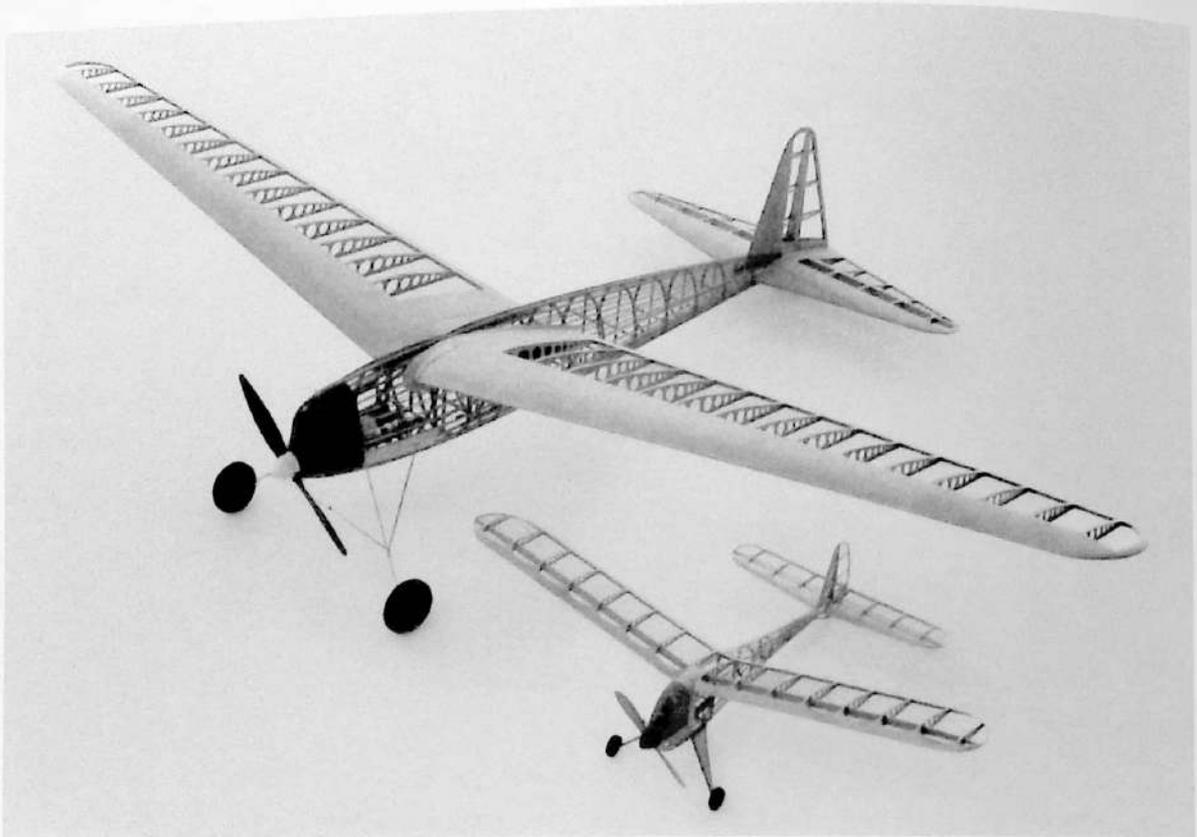
Roma 1939 - La salita del MOVO M 18 de *la Gazzetta dello Sport*
Rome 1939 - The MOVO M 18 for *La Gazzetta dello Sport* climbing out



1939 - Il decollo dell'M 18 di Auto Moto Avio
1939 - The take-off of the M 18 of Auto Moto Avio



1939 - Lo stesso modello in volo fra le nubi
1939 - The same model flying in the clouds

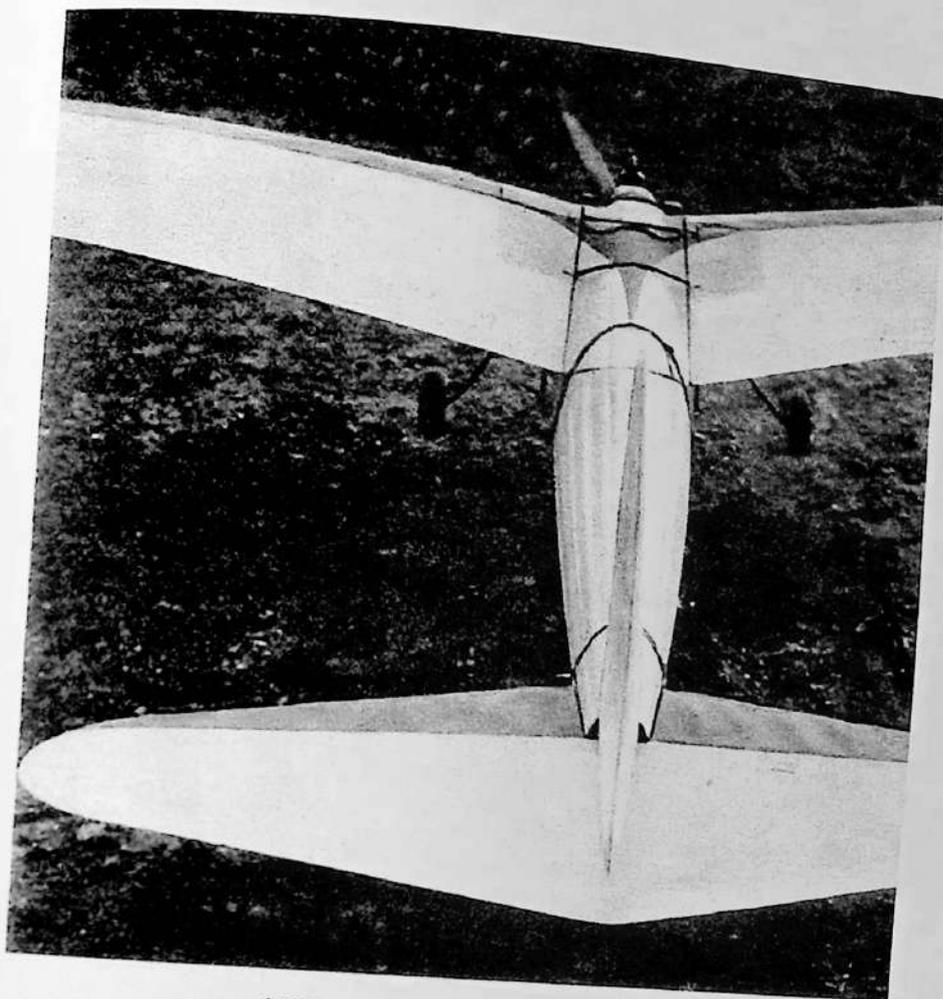


Una versione modificata del MOVO M 18, costruita da Arve Mozzarini negli anni '80,
qui assieme al piccolo M 32 'Dindi', del 1949.

*A modified version of MOVO M 18, made by Arve Mozzarini in the '80 years,
Here with the little M 32 'Dindi', of the 1949*



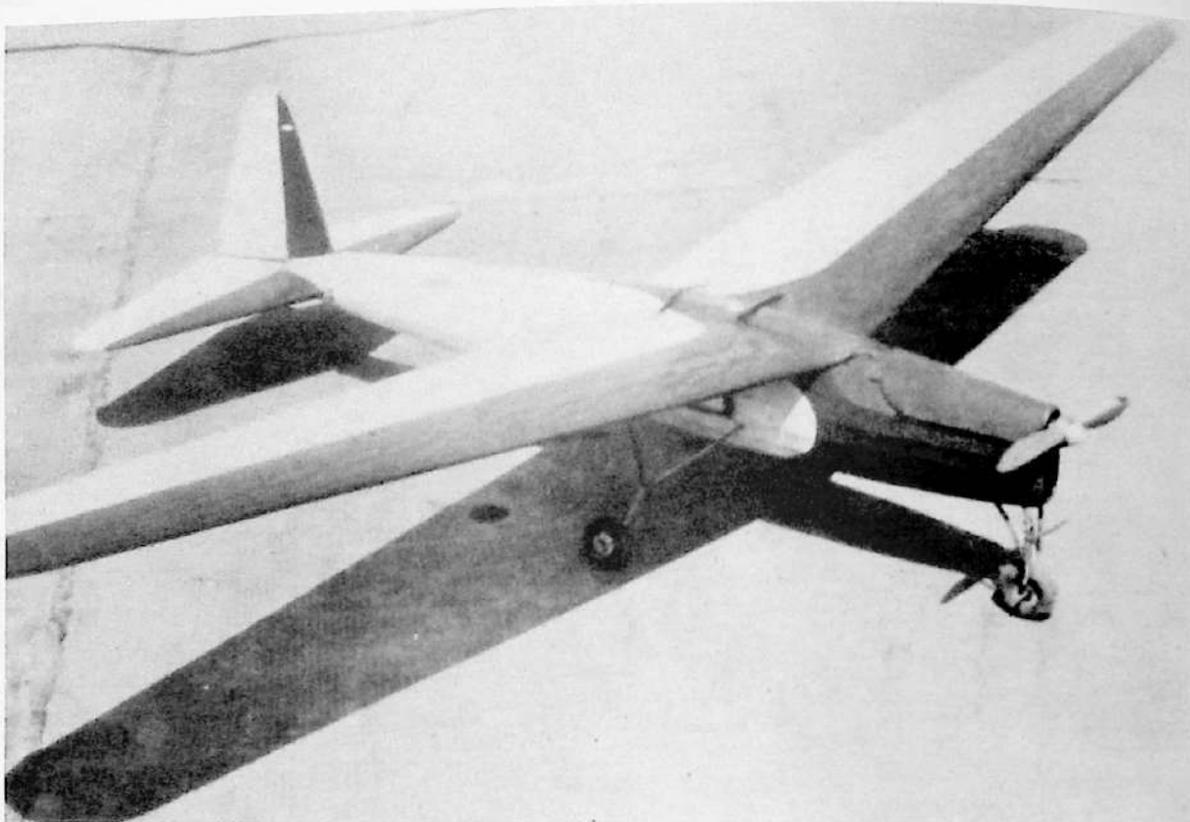
Bellissima replica dell'M 18 costruita da Ninetto Ridenti
Very fine replica of the M 18, made by Ninetto Ridenti



1939 - il prototipo del MOVO M 18
1939 - the prototype MOVO M 18



1939 - il prototipo del MOVO M 18 in volo
1939 - the same M 18 in flight



MOVO M 18 - Un esemplare sperimentale con carrello triciclo e motore invertito.
MOVO M 18 - Experimental exemplary with trike landing gear and inverted engine



MOVO M 18 - Altro esemplare sperimentale con carrello triciclo in prova sulla neve
MOVO M 18 - Another experimental with trike landing gear testing in the snow



L'ing. Gustavo Clerici, patron della MOVO, con la sua Leica. Fondatore della più antica casa aeromodellistica italiana, a lui ed alle sue iniziative si deve in gran parte lo sviluppo del nostro aeromodellismo. A partire dalla metà degli anni '30, generazioni di ragazzi si formarono sui disegni e sulle scatole della MOVO.

In previsione della Gara fra Giornalisti del giugno 1939, ebbe il merito di affidare ad Ermenegildo Preti lo studio e la progettazione di un modello adatto e competitivo. Nacque l'M 18, ancor oggi una delle migliori scelte per le gare di modelli d'epoca. Dopo la guerra, cui partecipò come Capitano Pilota nella Regia Aeronautica, Gustavo Clerici diede nuovo impulso ed ampliò la gamma dei prodotti della MOVO, che ancor oggi è, dopo 70 anni, una grande e viva realtà.

Engineer Gustavo Clerici, head of MOVO, with his Leica. He founded the first aeromodelling company in Italy and played a major part in the development of the hobby. From the mid-thirties onwards, generations of young modellers honed their skills on MOVO plans and kits.

He had the foresight to entrust Ermenegildo Preti with the design of a suitable model for the Journalists Competition of June 1939 and the M 18 was born; it remains one of the best choices for old-timer events. After the war, in which he participated as Pilot Captain in the Italian Royal Air Force, he returned to MOVO with renewed energy and extended the range of products; today, 70 years later, MOVO is still a great and living presence.

Bibliografia

Bibliography

L'Aquilone - anni 1936/37/38/39/40
L'Ala d'Italia - luglio 1939
Le Vie dell'Aria - giugno 1939
Frank Zaic - Yearbook 1936/1937
Il Piccolo - Trieste - giugno 1939
Il Giornale di Genova - giugno 1939
La Stampa - Torino - giugno 1939
Auto Moto Avio - giugno 1939
Il Corriere Padano - Ferrara - giugno 1939
La Gazzetta dello Sport - Milano - giugno 1939
Il Giornale d'Italia - Roma - giugno 1939
Il Mattino - Napoli - giugno 1939
La Nazione - Firenze - giugno 1939
Il Resto del Carlino - Bologna - giugno 1939
Volandum - Roma - luglio 1939
Mario Ferrarini - Parma - 'Ricordi'

Debiti fotografici

Photographic debt

L'Aquilone - anni 1936/37/38/39/40
L'Ala d'Italia - luglio 1939
Le Vie dell'Aria - giugno 1939
Auto Moto Avio - giugno 1939
Volandum - luglio 1939
La Gazzetta dello Sport - giugno 1939
Il Corriere Padano - giugno 1939
Aeromodeller - 1940-1941-1946
Model Builder - 1993
Radio Control for Model Aircraft - 1942
Gastone Martini - Il Costruttore di Aeromodelli - Ed. 1942
Giacomo Mauro - I motori italiani per autocostruzione sino al 1960 - Ed. 2006
Archivio MOVO
Archivio Aldo Calza
Archivio Carlo D'Agostino
Archivio Loris Kannevorff
Archivio Cesare de Robertis
Archivio Stefano Saccani
Archivio Giacomo Mauro
Archivio Ninetto Ridenti
Archivio Lionello Lione
Archivio Adriano Ghiselli
Archivio Pino Carbini

Indice dei nomi

Index of names

AGI	pag. 57
AGHIB F.lli	pagg. 25,49, 57, 86, 122
AIAZZI Giorgio	pagg. 52, 125
ANDERSEN Magnus	pag. 66
ANDERSON Mel	pag. 77
ATWOOD Bill	pag. 77
BACCHELLI Giorgio	pagg. 39, 124
BALBO Italo	pagg. 1, 94
BARTHEL Guglielmo	pagg. 11, 14, 15, 17, 21, 72, 94, 95, 130, 135, 172
B.B. (Brevetti Baroncini)	pag. 99
BERTOCCI Enzo	pag. 124
BERTUZZI Corrado	pagg. 15,16, 32
BIAGI Ilario	pagg. III, IV
BOREA D'Olmo (Duca)	pag. 17, 167
BRUNO Agostino	pagg. 37, 53, 78, 122
BRUSADELLI Ermanno	pag. 44, 64,73, 86, 122
CADUERI Renato	pagg. 46, 82, 102, 111, 112, 145
CALZA Aldo	pagg. IV, 37, 38, 57, 70, 71, 84, 86, 103, 122, 134, 164, 181
CARBINI Giuseppe (Pino)	pagg. I, III, IV, 181
CARRETTO A,	pag. 31
CELIO Alberto	pagg. 23, 49, 50, 57, 64, 65, 76, 100, 122, 142, 156
CHIAROTTINI Luigi	pag. I
CHINCHELLA Bruno	pag. 142
CIAMPOLINI Valerio	pagg. 11, 12, 15, 16, 17, 29, 30, 31, 32, 54, 61, 62, 67, 75, 76, 93, 94, 95, 100, 101, 122, 129, 131, 134, 142, 151, 153, 160, 161, 166
CIRANNI Gualtiero	pagg. 40, 86, 122, 157, 162
CLERICI Gustavo	pagg. 7, 57, 67, 129, 132, 179
COBIANCHI Carlo	pagg. III, IV
COLLA Giorgio	pagg. III, IV
D'AGOSTINO Carlo	pag. 181
DEMICHELI Livio	pagg. 39, 50, 51, 78, 122, 136, 155 <i>(Eurbino)</i>
DE ROBERTIS Cesare	pagg. III, IV, 181
FABBI Giovanni	pagg. 90, 97
FALCONE Clara	pagg. 41, 125
FELICIANI Ettore	pag. 124
FERRARINI Mario	pagg. 35, 36, 62, 150, 181
FORINO Mario	pag. 124
FOSCHINI Antonino	pagg. 39, 124
FRATI Stelio	pagg. 169, 170
GAROFALI Jaurès (Sorino)	pagg. 6, 14, 16, 17, 18, 32, 34, 44, 81, 82, 93, 103, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 116, 131, 142, 156, 160, 161, 171
GERMINI ALDO	pagg. 23, 49, 125

GHISELLI Adriano	pag. III, IV, 115, 181
GIANI Renato	pagg. 59, 124
GOSIO Giancarlo	pagg. III, IV
GRASSI Ernesto	pag. 125
GRAZZINI Bruno	pagg. 6, 25, 27, 34, 49, 83, 88, 91, 95, 103, 106, 107, 108, 113, 163
GRAZZINI Radio	pagg. 91, 95
GUERRI Alberto (Crivello)	pag. 167
GUERRI Mario	pagg. 39, 167
GUZMAN Raffaello	pag. 131
HURLEMAN Walter	pag. 80
KANNEWORFF Loris	pagg. III, IV, 181
LA ROVERE Luca	pagg. III, IV
LEVI Enrico	pag. 149
LIONE Lionello	pagg. III, IV, 181
LONGAR Francesco	pagg. 17, 20, 137
LUALDI Maner	pagg. 53, 125
LUCCARDI Ugo	pagg. 87, 96, 97, 120
LUCE Istituto	pagg. 4, 29, 60, 74
MANGIONE Publio	pag. 167
MANTELLI Adriano	pagg. 35, 125, 140, 142
MARIOTTI Aldo	pag. 55
MARTINI Gastone	pagg. 5, 96, 181
MARTORELLO Alessandro	pagg. 43, 44, 55, 81, 110, 122, 139, 149, 164
MASOTTA Renzo	pag. 125
MAURO Giacomo	pagg. III, IV, 109, 115, 116, 181
MAZZOTTI BIANCINELLI FAGLIA Francesco (Conte)	pag. 137
MERCATI KRIMER Cristoforo	pagg. 34, 125
MESSINA Luigi	pagg. 40, 86, 122, 157, 162
MOZZARINI Arve	pag. 94, 176
NOBILI Efrem	pag. 10, 164
NOBILI Paolo (Giarella)	pagg. 14, 32, 33, 34, 81, 96, 109, 110, 116, 122, 133, 156
NOSARI Adone	pagg. 49, 52, 124
OBINO Attilio	pagg. 16, 17, 46, 77, 133, 167
OCCHIPINTI Daniele	pagg. 53, 124
OHLSSON Irwin	pag. 79
PAOLONI Goliardo	pag. 49, 125
PAPALIA Fulvio	pagg. 29, 54, 64, 78, 85, 86, 122, 140
PASCUTTO Tullio	pagg. 23, 25, 49, 57, 65, 76, 100, 122, 142, 156
PASSALACQUA Sergio	pag. 140
PECORARI Volveno	pagg. III, IV, 23
PEGOLOTTI Beppe	pag. 125
PEIRCE Guglielmo	pagg. 54, 124
PERINI Edolo	pagg. III, IV
PETRUCCI Silvio	pag. 124
PIATTELLI Fidia	pagg. 14, 35, 131
PICCARDI Paride	pagg. 17, 18, 20, 34, 70, 71, 73, 83, 86, 122, 135, 140, 147, 160
POMILIO Marco	pag. 124

PRETI Ermenegildo	pagg. 7, 67, 68
REBORA Enrico	pag. 124
RIDENTI Giovanni (Ninetto)	pag. III, IV, 115, 116, 176, 181
RIZZI Fioravante	pagg. 15, 137
RIPANDELLI Ettore	pag. 164
ROBERTI Vero	pag. 125
ROLANDI Enrico	pagg. 37, 53, 76, 122
ROMANELLI Achille	pag. 124
RONCONI ?	pag. 97
SACCANI Angiolino	pagg. 35, 36, 54, 62, 63, 84, 86, 122, 138, 140, 146
SACCANI Stefano	pagg. III, IV, 181
SAVARESE Roberto	pag. 124
SCROCCHI Primo	pagg. 35, 36, 122, 138, 140
SILVESTRI Armando	pag. 124
SIRONI Mario	pag. 127
TACCANI Riccardo	pagg. III, IV
TEDESCHI Geo	pag. 9
TEDESCHI Mirko	pag. 9
TOSARONI Elvio	pagg. 11, 13, 14, 15, 16, 17, 25, 27, 29, 30, 46, 49, 77, 78, 80, 87, 95, 122, 133, 154, 157, 158
TRAVAGLI Uberto	pagg. I, III, IV, 24, 27, 30, 39, 49, 55, 71, 72, 79, 87, 94, 118, 122, 132, 154, 164, 172
TREVISAN Spartaco	pagg. 25, 56, 57, 86, 90, 124
TURBINO Carlo	pagg. III, IV, 147 155
VACCARO Italo	pagg. 14, 17, 19, 25, 122, 168
VANTINI Elios	pagg. 96, 104, 113
VESCOVI Daniele	pag. I
WILKINSON Tony	pag. I
ZAIC Frank	pagg. 35, 36, 45, 131, 151, 181

Indice

Premesse e debiti	
1° gara fra giornalisti	III
I precedenti	1
La gara	9
I modelli non classificati	23
I premi	43
La stampa	49
I modelli	51
I motori	61
	75
Le origini del motorismo in Italia	93
Appendici	117
Album	127
Bibliografia	181
Indice dei nomi	182

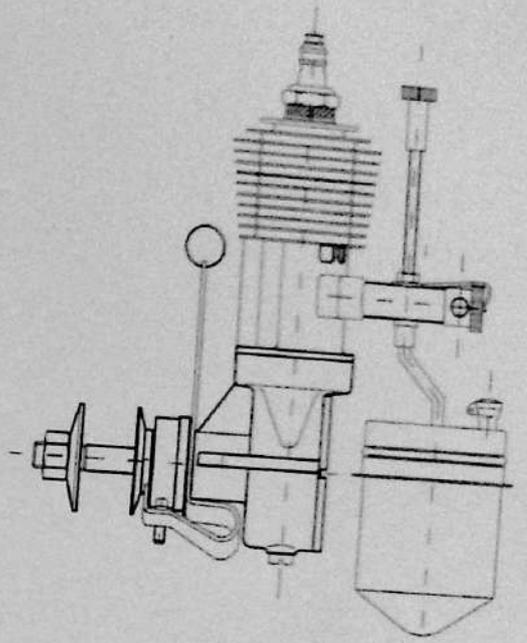
Index

<i>Aknowledgements and foreword</i>	<i>IV</i>
<i>1st Competition for Journalists</i>	<i>1</i>
<i>The forerunners</i>	<i>9</i>
<i>The competition</i>	<i>23</i>
<i>The unplaced models</i>	<i>43</i>
<i>The awards</i>	<i>50</i>
<i>The press</i>	<i>51</i>
<i>The models</i>	<i>61</i>
<i>The engines</i>	<i>75</i>
<i>The origins of motorized aeromodelling in Italy</i>	<i>93</i>
<i>Appendix</i>	<i>117</i>
<i>Album</i>	<i>127</i>
<i>Bibliography</i>	<i>181</i>
<i>Index of names</i>	<i>182</i>

Copertina: Cristiano Giustozzi

© Copyright by L'AQUILONE - SAM 2001

Finito di stampare nell'Aprile 2012 presso
Grafiche Fantinato - Romano d'Ezzelino (VI)



Garofali-Nobili 10 cc

