

## STORIA ANTICA DI UN AEROMODELLISTA SOLITARIO.

*E' la mia iniziale povera storia di aeromodellista. Nacqui a La Spezia nel 1931. Mio padre, milanese, di nome Achille, classe 1902, fu capo elettricista nei sommergibili e sopravvisse miracolosamente alla guerra; malgrado le sue disavventure, egli fu molto attento a indirizzarmi culturalmente. Nella seconda metà degli anni trenta, mio padre tentò di insegnarmi a suonare la fisarmonica ma la innata mia negazione per la musica gli procurò una profonda delusione tradendo anche le tradizioni familiari: mia nonna fu insegnante di violino al conservatorio e mio papà fu cultore di vari strumenti esibendosi in teatro come bambino prodigo. Nella seconda metà degli anni trenta fui testimone a La Spezia di attività aeromodellistica tra i ragazzi che sovente vedevo con aeromodelli in strada per recarsi nei prati di periferia per lanci a mano. All'epoca il governo finanziava le scuole di aeromodellismo e periodicamente venivano organizzate gare negli stadi con lo schieramento di "Figli Della Lupa", di "Balilla" e di "Avanguardisti". Aspiravo a diventare "Balilla Moschettiere" ma le disastrose vicende belliche interruppero la mia ambiziosa carriera. Assistetti in tenuta da "Balilla" ad una gara aeromodellistica nello stadio di La Spezia con molte autorità civili e militari. Ricordo modelli con fusoliera a tubo con propulsione elastica accompagnati nel volo dal rullo dei tamburi. Vidi modelli dal brevissimo volo impattato a terra; altri decollati in cabrata e poi precipitati in stallo; un modello decollò regolarmente, superò il recinto dello stadio e si schiantò nel palazzo di fronte. Ricordo anche che un modello decollò, eseguì alcuni giri entro lo stadio e atterrò regolarmente: all'arresto dei tamburi si elevò un entusiastico applauso. Un giorno uscii con papà, in divisa di maresciallo di marina, e incontrammo due ragazzi con un bellissimo veleggiatore sui due metri di apertura con fusoliera ovoidale, ne fummo attratti e mio padre, complimentandosi, chiese al costruttore le caratteristiche di quel modello; il ragazzo fu prodigo di informazioni e trovandosi vicino ad un prato volle mostrarcelo in volo con un lancio a mano; il modello eseguì una lunga planata e all'atterraggio un'ala si sfilò mostrando il dettaglio di una baionetta*

orizzontale. Ricordo un episodio che mi provocò una profonda delusione: papà a sorpresa mi portò a casa un modello ad elastico con le ali e gli impennaggi in filo di acciaio armonico ricoperte in seta e la fusoliera a bastone; volle subito mostrarmelo in volo; caricò la matassa in giardino, mise il modello con le ruote a terra, lasciò l'elica e il modello spiccò il volo in veloce virata infilandosi, attraverso la finestra del bagno, direttamente nella vasca con il bucato della mamma. Il modello risultò malconcio e mio padre mi promise di ripararlo ma questo non avvenne. Qualche tempo dopo papà arrivò a casa con una scatola contenente un modello sui 70cm di apertura molto simile al libratore SG38. Questa volta egli non ebbe tempo di metterlo in volo e ne fui incaricato io. Lessi attentamente le istruzioni, mi recai in un prato vicino a casa, fissai l'estremità di un lungo filo elastico al suolo, agganciai il modello e al rilascio assistetti a voli sempre instabili e non riuscii mai a fargli fare nemmeno un volo regolare. Un altro giorno papà mi portò una scatola contenente un modello da lanciare con la fionda. Il modello aveva anch'esso le ali e gli impennaggi in filo di acciaio armonico e la fusoliera era in profilato di alluminio con un bel musetto in gomma rossa. Egli lo collaudò questa volta con successo: il modello salì velocissimo fino al sesto piano di una casa e dopo alcune evoluzioni atterrò regolarmente. Finalmente ebbi un modello che feci volare più volte con soddisfazione. Sempre verso la fine degli anni trenta, papà, di ritorno da Milano, mi procurò un catalogo della MOVO in carta patinata, con fotografie di aeromodelli in struttura su fondo nero e poi ricoperti.

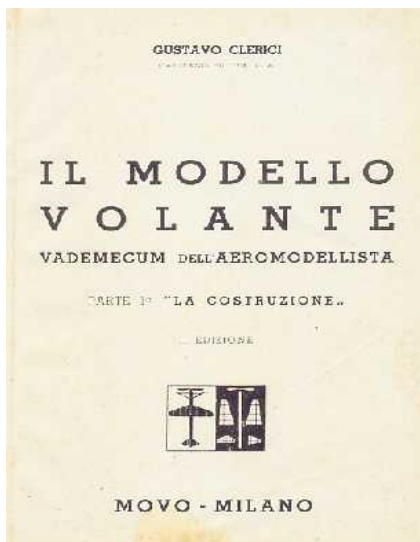


Fu questo catalogo che mi suscitò grande interesse per l'aeromodellismo.

Fui folgorato da quelle costruzioni e mio padre mi promise di costruirne uno; si procurò dei listelli, del compensato e della tela sterlingata (sic) ma non seppi il modello che intendesse costruire. Il 10 giugno 1940 scoppiò la seconda guerra mondiale e il mio genitore ebbe altri pensieri sovrastanti quelli aeromodellistici. Papà fece brevi apparizioni in licenza, tra una missione e l'altra; il materiale aeromodellistico, conservato in un ripostiglio, non fu più toccato ed ebbi la raccomandazione di esercitarmi con il traforo su disegni di oggetti particolarmente ornati come vassoi, portagioielli, fantasie da parete etc.. Dal "VITTORIOSO", imparai a costruire gli aquiloni che feci volare sul lungomare di La Spezia. Papà lo vidi di rado e ogni volta mi appariva come un sopravvissuto. Prima della guerra l'Italia schierò 120 sommergibili e nel 1943 ne rimasero meno della metà. Mio padre fu ferito in combattimento nel '43 e venne assegnato alle scuole per l'insegnamento ai marinai elettricisti a Forte dei Marmi: fu la sua salvezza, i sommergibili dove si sarebbe imbarcato furono affondati. Fu in questo luogo che costruii molti aquiloni che feci innalzare oltre 100m di quota sulla spiaggia durante l'estate fino a che i carabinieri mi proibirono questo mio gioco temendo segnalazioni utili al nemico. Fui spesso nelle scuole delle Regia Marina dove in un laboratorio gli allievi marinai costruivano modelli in legno pieno di aeroplani nemici per facilitarne il loro riconoscimento: i marinai mi regalarono due modelli in legno, il B29 e lo SPITFIRE. Venne l'8 settembre del 1943, papà continuò la guerra nella Repubblica Sociale Italiana e fu destinato nelle batterie contraeree all'isola della Palmaria a La Spezia. L'anno scolastico 43-44, sotto i bombardamenti frequenti, lo superai a La Spezia in prima media. Il fronte bellico si stava avvicinando e le batterie contraeree vennero trasferite a S.Michele Extra (Verona). L'estate 1944 la strascorsi traforando su disegno, vassoi, custodie per orologi a muro, portagioielli, portaoggetti vari che regalai anche ai padroni della villa dove alloggiammo. Mi recai spesso da mio padre nella batterie contraeree dove ero equipaggiato di elmetto e binocoli e protetto, durante gli attacchi aerei, in un bunker pieno zeppo di munizioni. L'anno scolastico 44-45 non ebbe luogo a S.Michele Extra per i continui bombardamenti su Verona che distava di pochi

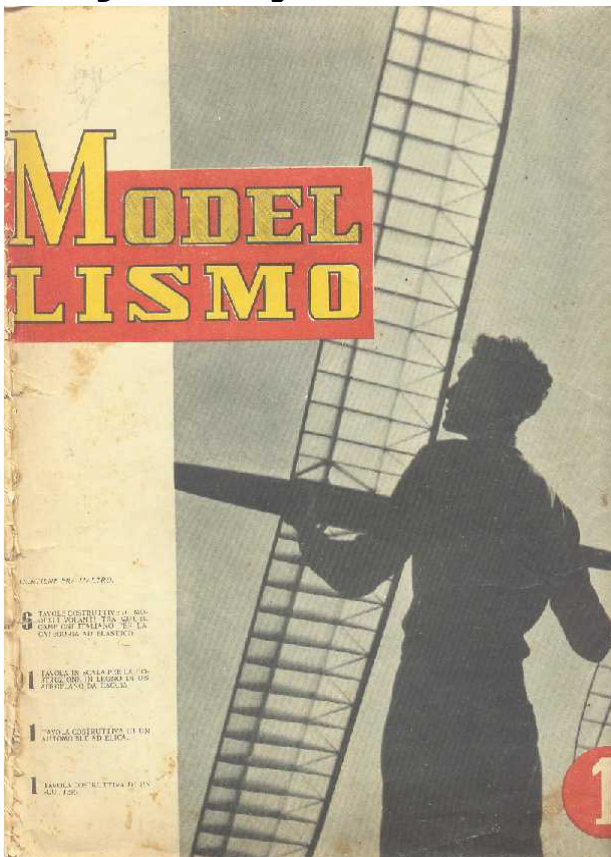
chilometri. Il mio genitore incaricò un suo soldato, ex maestro, di impartirmi lezioni private sui programmi della seconda media. Per iniziativa di un gruppo di militari, ex attori, venne organizzata una recita teatrale dove venni coinvolto in una piccola parte di un bimbo scavezzacollo. Partecipai a numerose prove ma il debutto non avvenne per l'avvento del 25 aprile del 45. Mio padre sfuggì, per il suo "sangue freddo" ad un tentativo di cattura notturna ma fu fatto prigioniero, il 26 aprile del 45, dai partigiani che lo consegnarono agli americani. Per sei lunghi mesi non avemmo notizie di papà. Con mia mamma tornai nella nostra casa a La Spezia con l'organizzazione dell'Arcivescovado per i profughi. Trovammo la nostra casa miracolosamente graziata dai bombardamenti ma svuotata dai ladri, così come la casa in campagna dove avevamo messo in salvo altre masserizie. Mio nonno materno Giuseppe, ufficiale di marina in pensione, si prese cura di noi. Essendo molto addestrato nell'uso del traforo, tentai la costruzione di un aeromodello con il solo compensato da 3mm. Traforai le centine alleggerendole, il contorno dell'ala, le ordinate della fusoliera alleggerite e i correntini tutti in compensato. Mio nonno fu molto interessato alla mia costruzione e sovente, seduto, mani sul ricurvo manico del bastone e mento sulle mani, seguiva con attenzione e in silenzio le mie lavorazioni. Ne risultò un modello ad elastico simile allo SPITFIRE ricoperto in carta velina ma non riuscii mai a farlo volare, danneggiandolo ogni volta.

Finalmente papà tornò rocambolescamente dalla prigionia avvenuta a Coltano (PI) e ci trasferimmo a Milano, ospiti dei miei zii; egli, con il suo lavoro da elettricista, riprese a occuparsi di me abbonandomi ad un settimanale per ragazzi, il "DIELETTTRINO", in cui si trattavano esperienze elettrotecniche: questo campo di studi mi piacque e mi indusse ad indirizzarmi più tardi alla professione di perito industriale elettrotecnico. Particolarmente gradito fu il libro, donatomi da papà, "IL MODELLO VOLANTE" di Gustavo Clerici, fondatore e proprietario della MOVVO, che studiai con grande attenzione. Mio padre venne richiamato in marina per un breve periodo a La Spezia per subire una così detta "epurazione", per aver collaborato con la Repubblica Sociale Italiana, e venne poi congedato senza punizione.



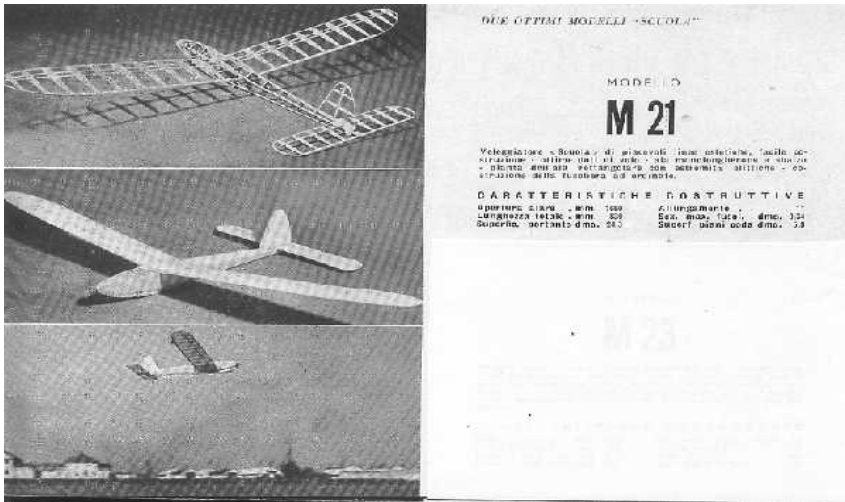
*Questo prezioso libro mi istruì alla corretta costruzione di un aeromodello.*

*Un giorno papà mi portò il primo numero di MODELLISMO e rimasi fulminato dalla foto in controluce di un grande veleggiatore ed ebbi in seguito i numeri successivi di MODELLISMO che lessi sempre con entusiasmo animato dalla mia genuina passione.*



*Fui folgorato da questa copertina!*

*I miei zii mi regalarono poi il disegno e il materiale del MOVO-M21.*



*Il MOVO-M21 come appare dal catalogo.*

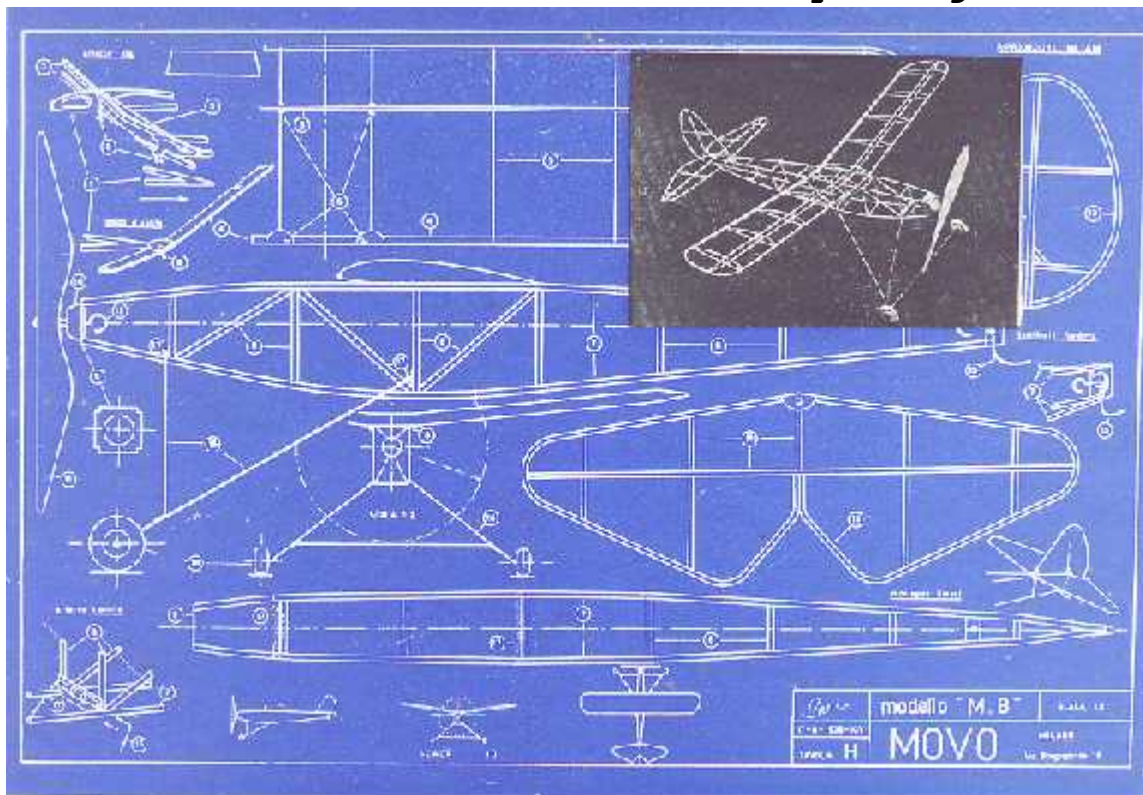


*Il mio "primo" modello MOVO-M21: con mia mamma e papà richiamato per un breve periodo in marina militare.*

*che costruii appena terminata la seconda media dell'anno scolastico, 45-46. Il collaudo, effettuato in un vasto prato vicino alla chiesa di S. Achilleo, fu drammatico: mio padre sostenne il veleggiatore ed io iniziai la corsa vedendo le ali chiudersi a farfalla durante il mio troppo energico traino. Mi disperai ma mio padre mi tranquillizzò assicurandomi sulla possibile riparazione. Non guardai il rottame per due giorni e quando lo ripresi in mano avevo già le idee chiare come intervenire. Il successivo collaudo avvenne in un tardo pomeriggio alla presenza dei miei zii Nino e Tina, dei miei genitori Achille e Nina e delle mie due cuginette Marisa e Serenella. Lanciai in traino più volte il MOVO-M21, aiutato da mio padre, e ogni volta il veleggiatore*



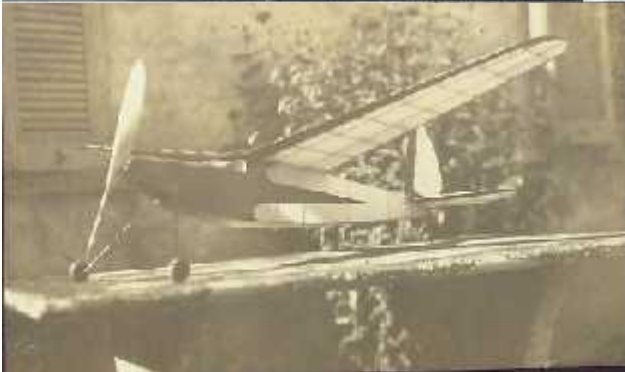
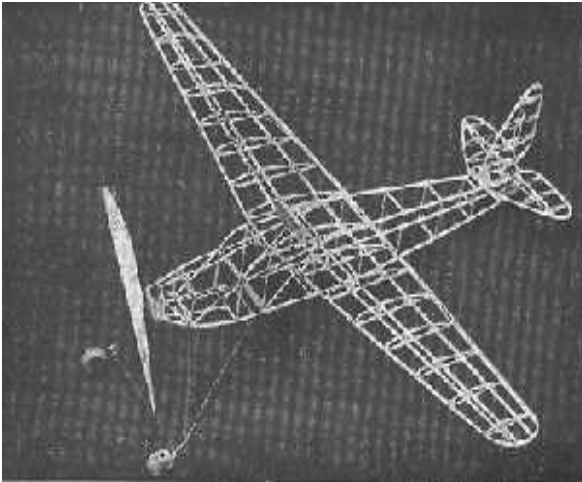
*eseguiva delle lunghe e placide planate: vidi papà felice e mamma piangere dalla gioia. Questa riuscita prova, indusse i miei zii a regalarmi il materiale del modello ad elastico MOVVO-M8 che costruii in pochi giorni.*



*I progetti della MOVVO sono stati disegnati da neolaureati del politecnico di Milano, alcuni dei quali divenuti poi famosi progettisti di aeroplani.*

*Il collaudo avvenne nel solito grande prato con diversi lanci a mano. Quella volta non ebbi assistenti. Ricordo che provai ad aumentare l'incidenza alare e a spostare l'ala sulla fusoliera per trovare la condizione migliore di volo planato. Con emozione caricai la matassa girando semplicemente l'elica, non essendo attrezzato per l'estrazione dell'elastico. Lanciai e assistetti al fenomeno della coppia di reazione dell'elica che corressi inclinandola opportunamente. Con gioia e soddisfazione riuscii a far volare in alto e regolarmente il MOVVO-M8. Il catalogo della MOVVO mi suggeriva altre realizzazioni. Non potevo assolutamente chiedere ulteriori regali ai miei genitori e nemmeno ai miei zii tutti in ristrettezze economiche. Un giorno mi trovai in Via Manzoni a Milano e scopersi un negozio di articoli sportivi con aeromodelli in vetrina, denominato NOE'; entrai e chiesi informazioni sulla provenienza di quegli aeromodelli: mi dissero che erano prodotti da aeromodellisti. In breve vendetti i miei due M21 e M8 e con i soldi ricavati mi recai subito*

*in Via S.Spirito, dalla MOVO, per comprare il disegno e il materiale del MOVO-M7 che mi interessava particolarmente per la doppia matassa con trasmissione ad ingranaggi.*

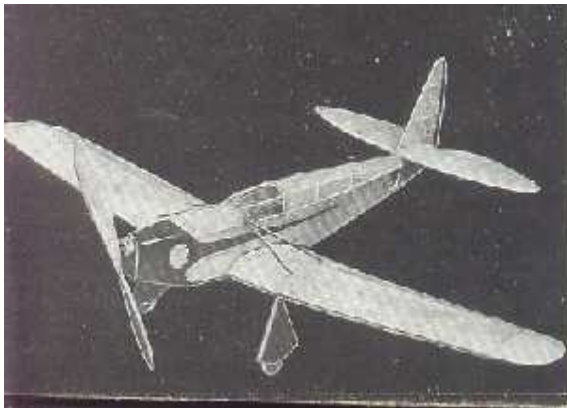


*Il MOVO-M7, con doppia matassa e ingranaggi, come da catalogo e come lo ho realizzato io: mi dette molte soddisfazioni per il suo volo regolare.*

*Una volta incontrai per strada a Milano un ragazzo in bicicletta con un motomodello che riconobbi nel MOVO-M26, ebbi un sussulto ma non potei far altro che vederlo svoltare in fondo alla strada. In un'altra occasione in Piazzale Susa vidi un bambino con un piccolo veleggiatore, che riconobbi nel MOVO-M9, che fece planare più volte in un'ampia aiuola. Una volta, per l'acquisto di materiale, mi recai nel negozio FRAM, in Via Farini 60; il commesso era alle prese con un motorino FRAM il cui proprietario asseriva di non riuscire a mettere in moto. Per la prima volta, con interesse ed emozione, assistetti al funzionamento assordante di un motore per aeromodelli e ne respirai il "profumo" del gas combusto. Nel frattempo, sempre nell'estate del 1946, ci trasferimmo a Robbiate, tra Milano e Bergamo, in un appartamento di una villa di una anziana contessa che, con la domestica Giuseppina e la cagnetta Rara, usava*



svernare a Milano e aveva bisogno di custodi. Mio padre fu anche assunto presso la fabbrica di lampadari "LAMPERTI" in Robbiate e, appena sistemati, realizzai in alcune settimane il modello M7. La fusoliera a traliccio, per il sistema della doppia matassa con trasmissione ad ingranaggi, non veniva perciò sollecitata a torsione ma solo a compressione e le due matasse lavoravano in parallelo. Non vedevo l'ora di provarlo in volo. Nei pressi della stazione di Robbiate, vidi un prato sufficientemente ampio per le prove di questo modello. In una bella mattinata estiva di cui ricordo l'intenso profumo dei gelsi, in bicicletta e con il dorso del modello appoggiato sul mio fianco, mi avviai verso la stazione ma un'ala si infilò nei raggi fratturandosi. Mogio mogio, tornai a casa per la riparazione rimandando il collaudo al giorno successivo. Nel frattempo i figli dei contadini si allertarono e vollero assistere alle mie prove. Il giorno successivo, in bicicletta con il modello sostenuto cautamente al mio fianco, mi avviai verso il prato scelto seguito da una frotta di ragazzini in bici. Mi collocai su un posto sopraelevato sul prato e iniziai i lanci a mano. I bambini si prodigarono per i recuperi e temetti seriamente per l'incolumità del mio modello. Venne il momento più atteso per il lancio con l'elica in moto. La modesta superficie del prato non mi consentiva la piena carica e dovetti accontentarmi di cariche parziali al solo scopo di centrare ulteriormente il modello. Non restava che la prova a piena carica. Mi recai da solo, qualche giorno dopo, in treno, in tram e poi a piedi sul campo d'aviazione di Orio Al Serio di Bergamo, attrezzato all'addestramento di piloti militari con una squadriglia di SPITFIRE. Diedi piena carica, senza allungare le matasse. Furono necessari alcuni spostamenti dell'ala sulla fusoliera, alcuni piccoli ritocchi dell'incidenza alare nonché sull'orientamento dell'asse dell'elica per compensare la coppia di reazione e assistetti finalmente a voli molto regolari con discreta durata. Due giorni dopo, mi recai da NOE' in Via Manzoni a Milano per vendere il mio MOVO-M7 e per comprare, con parte del ricavato, il disegno e il materiale del MOVO-M11, riprodotto il BREDA-39.



MODELLO

M 11

Il modello M 11 è prodotto esattamente il tipo originale.  
Ma il primo motore è Breda 35 e con la cassa è un tipo leggero.  
Poco ingombrata, buona fusoliera, ruota carinata, costruzione  
della fusoliera ad ordine, bellissimi atterraggi.

**CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE**

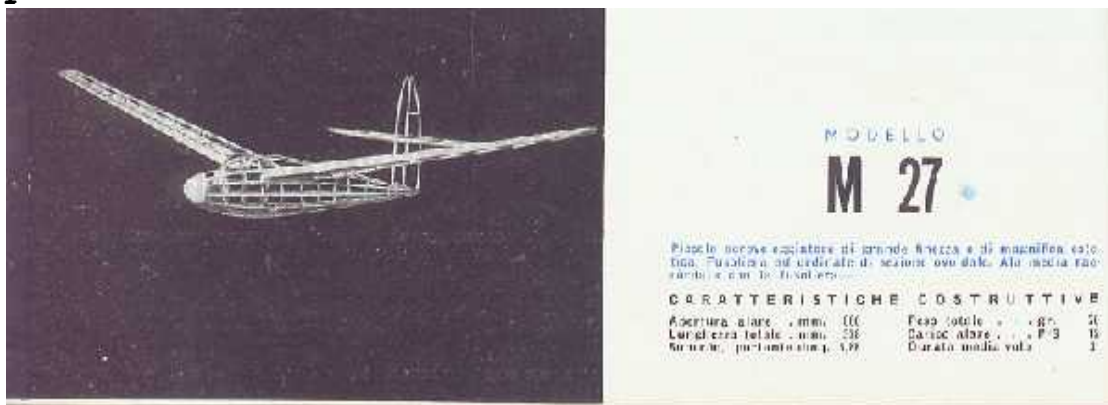
Altezza alare	in m. 4,4	Diametro dell'elica	mm. 210
Lunghezza totale	mm. 658	Peso a vuoto elica	mm. 280
Superficie portante	mm. 11	Distanza di volo	mm. 150



*Veramente bella questa riproduzione del Breda-39, così come appare da catalogo e come lo ho realizzato io, qui con mio padre che era orgoglioso delle mie realizzazioni.*

*Quel modello mi appassionò particolarmente ma non riuscii mai a farlo volare regolarmente. Doveva rullare, decollare, elevarsi a qualche metro di quota e atterrare dopo un volo di circa 150m. In realtà imbardeva durante il rullaggio e anche staccando le ruote dal suolo si abbatteva in stallo. Potenziai la motorizzazione con doppia matassa e la trasmissione ad ingranaggi ma il modello risultava assolutamente instabile e si abbatteva inesorabilmente a terra anche con danni. Tentai anche sulla neve con gli sci ma neanche riusciva a decollare. L'unico modo per vederlo volare fu in volo circolare trainato che però non mi piacque come anche il normale volo vincolato di cui non presi in considerazione alcun modello. Il MOVO-M11 non lo vendetti e lo tenni appeso ad una parete per alcuni anni finchè, più tardi nel 1953, fece una orribile fine: mia cugina Liliana per tranquillizzare il suo bimbo Pierangelo di 4 anni piangente gli diede il MOVO-M11 che venne lanciato ripetutamente dalla finestra nel prato sottostante! Non dissi nulla e quel modello profanato non lo volli più*

vedere. Mia cugina, che ora compirà 94 anni, non ha mai saputo e mai saprà il dispiacere che mi produsse. Un veleggiatore particolarmente attraente fu il MOVO-M27, di appena 880mm di apertura, che realizzai modificandolo con le ali a gabbiano. Quel modello mi limitai a lanciarlo a mano e a centrarlo gradualmente fino ad ottenerne delle planate regolari. Lo donai al mio maestro pittore Comboni al quale mio padre chiese di insegnarmi l'arte della pittura ad olio.



Veramente affascinante questo mini veleggiatore di 880mm di apertura alare che modificai con le ali a gabbiano e riprodussi anche ingrandito a 2000mm di apertura.

Frequentai la terza media dell'anno scolastico 46-47 nell'Istituto Alessandro Manzoni di Merate. Non riuscii a suggestionare alcun mio compagno con il mio entusiasmo per l'aeromodellismo. Promosso, con soddisfazione dei miei genitori, volli riprodurre il MOVO-M27 maggiorato a 2m di apertura alare, ma con le ali a gabbiano e riuscii a fargli fare sul campo di aviazione di Orio al Serio dei voli trainati, dalla pista senza l'aiuto di alcuno, molto regolari e rischiando più volte di perderlo in termica. Anche il MOVO-M27 fece bella mostra di sé nella vetrina di NOE' il cui proprietario mi chiese di fornirgli dei piccoli modelli ad elastico di 65cm di apertura alare. Egli mi chiese un prototipo, che

denominai GAM3, che gli piacque e me ne chiese subito una serie di dieci.



Il mio primo progetto, il GAM3, di 650mm di apertura di cui ne produssi una trentina per il negozio NOE' di Milano.

Organizzai in casa una produzione in serie e l'estate del 47 trascorse lavorando piacevolmente, collaudandoli uno ad uno, nel prato vicino alla stazione, e riuscendo a consegnare i 10 GAM3 prima dell'inizio dell'anno scolastico al primo corso dell'ITS "ESPERIA" di Bergamo. L'impatto con l'ESPERIA fu molto impegnativo per la severità, e per il pochissimo tempo disponibile a casa per lo studio. Le otto ore giornaliere di scuola con laboratori vari, le quattro ore del sabato, i trasferimenti in treno da Robbiate a Bergamo della durata di un'ora circa e viceversa lasciavano pochissimo tempo allo studio. Leggevo MODELLISMO, l'ALA e, per un breve periodo anche l'AQUILONE, in treno. La mia manualità mi favorì nei lavori d'officina. Gli articoli di aerotecnica mi favorirono nello studio individuando nelle varie materie gli argomenti teorici utili alla loro comprensione. Cercai tra i compagni di scuola se ci fosse qualche aeromodellista. Un giorno un certo Consoli capitò a scuola con un'elica di legno per modello ad elastico, ebbi un sussulto di gioia ma quel ragazzo non era appassionato e nemmeno appassionabile perciò non mi suscitò alcun interesse. Solo al secondo anno due miei compagni di scuola, Lozza e Stegagno, sempre appaiati, si proposero di costruire un motorino a scoppio sui 2cmc ma la lavorazione si interruppe dopo la realizzazione del pistone, della biella e del cilindro: fu inevitabile che venissero denominati "pistone" e "cilindro".

*Superato con fatica e sacrificio il primo anno (47-48), le vacanze estive le dedicai a pieno ritmo all'aeromodellismo e alla pittura. Iniziai con una seconda serie di dieci GAM3 per il negozio NOE' di Milano. L'estate del 1948 trascorse dipingendo paesaggi, costruendo e collaudando i GAM3. Intanto mi stavo innamorando del MOVO-M16 che ammiravo su una parete del negozio MOVO ogni volta che mi recavo per l'approvvigionamento di materiale e di cui acquistai i due disegni cianografati. Il secondo anno dell'ESPERIA (48-49) trascorse con il consueto impegno e sacrificio. Prima di addormentarmi pensavo intensamente al MOVO-M16, alla sua struttura e alla sua realizzazione.*



*Mi innamorai di questo maxiveleggiatore vedendolo su una parete del negozio MOVO in via S.Spirito a Milano.*

*L'esperienza di volo già acquisita, rischiando diverse volte di perdere in altezza i veleggiatori ghermiti dalle termiche, mi induceva a sognare il radiocomando di cui seguivo le sperimentazioni americane con grande interesse. Un progetto mi frullava nella mente: quello di utilizzare la matassa elastica per la sola salita in quota del modello per poi recuperarla in caduta dalla massima quota raggiunta. Allo scopo ci voleva un modello ad elastico molto leggero e scelsi per questa sperimentazione l'AZ31 di Ercole Arseni pubblicato sul N°1 di MODELLISMO: 800mm di apertura, lungo 755mm e pesante appena 50grammi.*





Ercole Arseni e l'AZ 31 alla gara del 26 agosto 1943

*Scelsi l'AZ31 di Ercole Arseni per il mio progetto della matassa elastica sganciabile in volo alla massima quota raggiunta.*

*Terminato il secondo anno all'ESPERIA (48-49), volli realizzare il progetto della matassa elastica sganciabile in volo. Inizialmente realizzai il modello secondo il disegno di Arseni. Lo feci volare su un ampio prato che individuai nei pressi del laghetto di Sartirana, a circa 8Km da Robbiate. Presi nota dei risultati di volo e procedetti rapidamente per la modifica della fusoliera aprendo la parte inferiore, controventandola internamente per contrastare la torsione della matassa e facendo in modo che allentando la sua trazione si sganciasse dal fermo posteriore nonché dal supporto anteriore. Dovetti procedere al centraggio del modello con e senza matassa. L'ansia dell'esito della sperimentazione mi pervase. Mi recai in bici a Sartirana, provai più volte il volo planato senza matassa zavorrando opportunamente e variando l'incidenza. Ripetei i lanci a mano bilanciando la matassa. Diedi pochi giri alla matassa: il modello raggiunse circa 10m di quota, la matassa cadde, il modello si impennò in stallo e non riuscì a stabilizzarsi fino ad arrestarsi nell'erba. Alla fine provai con piena carica, il modello salì a circa 80m di quota, la matassa cadde e faticai a recuperarla nell'erba alta. Il modello, subito dopo lo sgancio, oscillò 3-4 volte prima di stabilizzarsi procedendo poi con una planata lunghissima in un ampio cerchio e atterrando poco distante. L'esperimento ebbe felice esito e ne fui molto contento. Il parroco di Sartirana, frate francescano, passò per caso in bici mentre sperimentavo l'AZ31. Egli si fermò e si interessò della mia attività e dei miei studi. Mi chiese se fossi disponibile per organizzare una scuola di aeromodellismo per i ragazzi della sua parrocchia.*

*Discutemmo prendendo in considerazione le varie possibilità. La mia mancanza di tempo e di risorse finanziarie del parroco ci fecero desistere dal progetto. Partecipai alcune volte alla S. Messa celebrata da quel frate: lo vidi imponente sul pulpito, agitare un giornale in mano e commentare un fatto di cronaca che scosse la popolazione locale. Seppi che quel parroco, dal temperamento sanguigno, sovente si prendeva a cuore le vicende umane per analizzarle alla luce dei Vangeli, come dovrebbe essere fatto normalmente. E venne il momento di dedicarmi al MOVO-M16. Un mio compagno di scuola, che abitava a Verderio e che prendeva il treno con me a Robbiate, Vittorino D'Antona, riuscì ad interessarlo all'aeromodellismo mostrandogli le varie riviste che portavo con me. Gli descrissi il mio progetto per realizzare il MOVO-M16 ed egli mi propose di costruirlo insieme. Gli suggerii di leggere prima il libro "IL MODELLO VOLANTE" e di costruire il veleggiatore MOVO-M3 che egli fece convincendomi ad associarmi a lui nella costruzione del MOVO-M16. Io mi dedicai alle ali con i timoni e Vittorino alla fusoliera. Credo che i due anni di addestramento in falegnameria all'ESPERIA siano stati assai utili alla nostra manualità. Il MOVO-M16 fu realizzato in un mese e mezzo. Vittorino ed io ci recammo per il collaudo in un ampio prato nelle nostre vicinanze e provammo con lanci a mano modificando il centraggio e aggiungendo un alettoncino su un'ala per correggere la tendenza a virare su un lato. Fummo entusiasti dalle lunghe planate e decidemmo di recarci il giorno dopo ad Orio al Serio. La notte precedente non riuscii a prendere sonno.*



*Il MOVO-M16 fu il mio più grande veleggiatore che volli realizzare in società con il mio compagno di scuola Vittorino D'Antona.*

*Ad Orio al Serio trovammo il sole, poche nubi sparse e una leggera brezza. Volli trainare io con appena 20m di cavo. Il MOVO-M16, imponente per i suoi 3,5m di apertura, salì maestoso e agganciò quasi subito una termica. Salì in larghi cerchi ad una quota incredibile. Tememmo di perderlo e cominciammo a inseguirlo correndo. Non so quanto fosse grande quel campo di aviazione ma lo attraversammo tutto. Finalmente Il nostro veleggiatore cominciò a scendere ed atterrò dolcemente su un campo arato e non si fece neanche un graffio. Quel volo ci bastò per suggellarlo nella nostra memoria e decidemmo di venderlo a NOE' dove fece bella mostra di sé per pochi giorni fino all'acquisto di un ignoto ammiratore. Quale sarà stata la storia successiva del MOVO-M16? Vittorino incassò metà del ricavato, realizzò poi il MOVO-M8 versione idrovolante, che fece volare nell'Adda, ma non procedette oltre nell'avventura aeromodellistica. Molti anni dopo seppi che Vittorino tentò di frequentare un corso di volo a vela impedito però da problemi all'udito. Casualmente incontrai a Merate due ragazzi con un veleggiatore rotto: mi dissero che lo avevano danneggiato in una prova con lancio a mano; il modello era costituito da ali, timoni e fusoliera di tre modelli diversi e mi dettero la netta impressione che fossero un pò pasticcioni. Quell'incontro, però, fu per me favorevole per l'acquisto di un motorino MOVO-D2 usato che uno dei due offriva con l'alettatura danneggiata e quindi a prezzo molto conveniente. Mi assicurai del corretto funzionamento del motorino, aiutato da mio padre che mi realizzò un supporto in legno per fissarlo al banco di prova.*



*Il MOVOD.2 fu sempre regolare nel suo funzionamento e consentì al motomodello M28 di effettuare lunghi ed entusiasmanti voli.*

*Il terzo anno dell'ESPERIA (49-50) fu particolarmente duro e assai selettivo, potei solo tenermi informato attraverso le riviste disponibili sugli eventi aeromodellistici e in particolare sull'evoluzione del radiocomando in America che evidenziava apparati molto pesanti, costosi e poco affidabili. Dal catalogo MOVOD presi in considerazione il motomodello M28 che mi proposi di costruire secondo il progetto di Raggi con le centine a traliccio, tutto in balsa.*



*Realizzai il MOVOD.28 di Raggi con le centine a traliccio in balsa: volò sempre con rimessa rapida e con tranquille lunghe planate.*

*Venne il termine dei corsi e potei dedicarmi finalmente al MOVOD-M28 che risultò assai laborioso e delicato per la centinatura a traliccio. Dopo un mese circa il modello era pronto per il collaudo. Mi recai in un posto assai più ampio dei precedenti ma circondato da alberi ad alto fusto. I lanci a mano dettero esito positivo. Occorreva fare la prova con motore però con poca miscela che durasse non più di 6-7 secondi. Mi posi nel bel centro*

del prato iniettai la poca miscela nel serbatoio e misi in moto dopo alcuni tentativi. Lanciai con il cuore in gola. Il modello assunse una rampa di 30° e la mantenne girando in un cerchio di circa 80m di diametro e mi parve che sfiorasse gli alberi intorno. All'arresto del motore assistetti ad una rapidissima ripresa ed a una placida planata sempre in cerchio. Solo dopo l'atterraggio mi resi conto del mio azzardo nel volare a motore in quel luogo. Dopo alcuni giorni mi recai ad Orio al Serio e potei volare a pieno motore ad alta quota. Feci numerosi lanci ma nell'ultimo il vento sospinse il motomodello sopra la zona militare degli SPITFIRE. Il modello venne rincorso con una JEEP e mi venne sequestrato. L'M28 mi venne restituito rotto solo dopo la mia manifestazione di disperazione e dopo aver subito un "cazziatone" da un capitano. Mi recai altre volte ad Orio al Serio ma mi collocai sempre molto distante dagli SPITFIRE e in modo che la direzione del vento non potesse sospingervi il mio modello. Fu in queste occasioni che incontrai alcuni aeromodellisti bergamaschi, di cui ricordo un certo Colombo, che apprezzarono particolarmente la mia costruzione e il volo sempre regolare del MOVO-M28. L'estate 1950 trascorse volando con il MOVO-M28 a Orio al Serio e costruendo una ulteriore serie di 10 GAM3 per NOE' di Milano. Frequentavo anche il pittore Comboni che accompagnavo per dipingere con lui i paesaggi orobici. Iniziiò il quarto anno scolastico 50-51 con maggiore impegno sulla formazione elettrotecnica di noi allievi. In un tema d'italiano accennai alla mia attività aeromodellistica e l'insegnante Virginia Ghersbach volle saperne di più e mi chiese di avvertirla quando mi fossi recato ad Orio al Serio. Una domenica mi recai su quel campo di aviazione, venne l'insegnante d'italiano con il marito e un figlio; vollero venire anche una parte dei miei compagni di classe. Misi in volo molte volte il MOVO-M28 che eseguì sempre voli prolungati e regolarissimi. Quella prova mi arrecò maggior credito dall'insegnate e dai miei compagni di classe. Ai giorni nostri, ogni anno il sodalizio dei diplomati dell'ESPERIA si riunisce più volte a Bergamo e alcuni di loro ricordano l'episodio della mia esibizione ad Orio al Serio con il MOVO-M28, sono passati 64 anni!

A questo punto è avvenuto un fatto destabilizzante per quanto riguarda la mia attività aeromodellistica. Durante l'anno scolastico 50-51, a mio padre venne offerta la



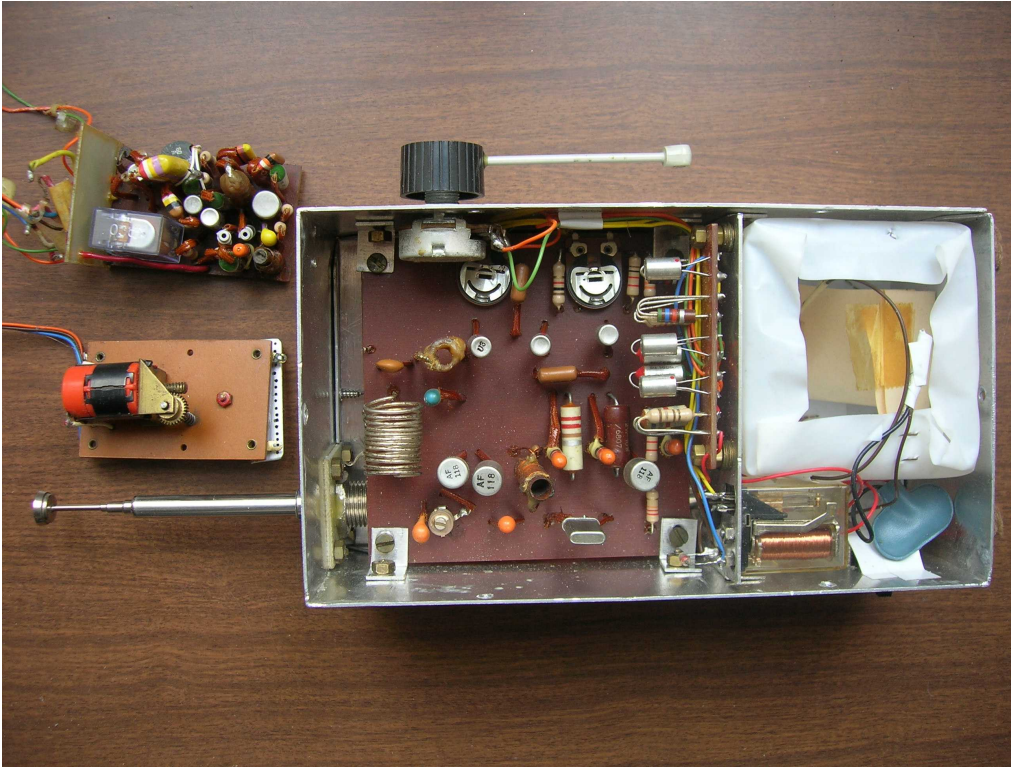
gestione del consorzio agrario di S.Margherita Ligure (GE). I miei genitori si trasferirono lasciando l'appartamento alla famiglia di Vittorino D'Antona. La contessa Sormani mi riservò una cameretta per poter proseguire gli studi all'ESPERIA. Durante le vacanze mi recai dai miei genitori a S.Margherita Ligure ma non potei dedicarmi alla realizzazione di alcun modello dovendo aiutare mio padre anche nella contabilità del consorzio che per la verità era molto laboriosa. Il Golfo del Tigullio per me era una splendida "aviosuperficie" e nell'estate 1951 non potei far altro che "sognare" e disegnare un idrovolante, che denominai GAM4, motorizzato con il MOVO-D2. L'anno scolastico 51-52 fu per me molto impegnativo per la preparazione all'esame di stato e per l'infortunio occorso ai miei genitori intossicati dagli anticrittogamici. Mio padre, più grave, richiese un lungo ricovero in ospedale mentre mia madre guarì dopo qualche mese con adeguate cure. Naturalmente il consorzio venne disattivato. Seguì un periodo di ristrettezze economiche ed io venni aiutato negli studi da mio nonno Giuseppe, da mia zia Maria e dalla cugina Liliana con suo marito Ulderico che abitavano a S.Lorenzo della Costa, vicino a S.Margherita Ligure e dove andarono ad abitare i miei genitori.

All'inizio del quinto corso ESPERIA, scrissi per MODELLISMO una idea per sperimentare al banco prova l'energia sviluppata da un motopropulsore a matassa elastica che venne pubblicata sul N°42 del novembre 1951: molti anni dopo il Prof.Gianfranco Pelliccia mi disse che realizzò quel dispositivo ottenendo utili indicazioni. Completato il ciclo scolastico all'ESPERIA e ricongiuntomi con i miei genitori a S.Lorenzo Della Costa, cercai lavoro laddove era possibile il mio impiego. Iniziai la preparazione ad un concorso nelle Ferrovie dello Stato e all'ENEL. Nei momenti liberi mi dedicai alla costruzione del GAM4 che fu completato nella stessa estate del 1952.



*Il mio progetto GAM-4, di 1.3m di apertura, e motorizzato con il MOVO-D2, volò in volo libero molte volte nei golfi Tigullio e Paradiso.*

*Il collaudo avvenne nel Golfo Tigullio al largo di S.Margherita Ligure. Affittai una barca a remi e, da solo, mi portai oltre e distante dalla diga. Misi in moto il MOVO-D2 e lanciai a mano il GAM4 che con una buona rampa salì a circa 100m di quota e iniziò una lunga planata rettilinea verso il largo. Iniziai a remare per inseguirlo, voltandogli le spalle, e lo persi di vista. L'avrei sicuramente perduto se non si fosse posto al suo inseguimento un provvidenziale volonteroso su motoscafo RIVA che me lo riconsegnò indenne assicurandomi di averlo visto ammarare senza capottare. IL GAM4 fu l'ultima realizzazione di questo periodo della mia vita aeromodellistica e lo posi in vendita in un negozio di articoli sportivi a Rapallo. Nel luglio del 1953, trovai impiego nella fabbrica PAOLO PISONI di componenti magnetici per l'industria civile e bellica a Camogli dove presi residenza con i miei genitori. Il lavoro era specifico alla mia preparazione scolastica e mi ci appassionai. Seguì una lunga pausa, per ragioni di lavoro, studio e famiglia. Mi sposai con Mariarosa nel 1961. Seguì però attentamente attraverso la stampa aeromodellistica l'evoluzione dei modelli e in particolare dei radiocomandi. Nel 1969, pensando di coinvolgere mio figlio Luca di 6 anni e maturati i tempi per la realizzazione di un radiocomando a transistor, ripresi l'attività aeromodellistica autocostruendomi il ricetrasmittitore SONIC ad impulsì.*



*Ho modificato il trasmettitore SONIC, monocanale ad impulsi, in proporzionale con un multivibratore. Il ricevitore è una supereterodina e l'attuatore è dell'Aeropiccola.*

*Verificata la funzionalità del mio radiocomando monocanale, progettai e costruii il motoveleggiatore GABBIANO con apertura alare di 3m, motorizzato con VEBRA-1.7cc, e lo feci volare nel Golfo Paradiso di Camogli.*



*Il Gabbiano lanciato, in pieno volo e ammarato dolcemente nel Golfo Paradiso di Camogli. Il radiocomando è autocostruito su progetto SONIC e modificato per ottenere il monocomando proporzionale. Il Gabbiano era perfettamente stagno.*

*Ma questa è tutta un'altra lunga storia di aeromodellismo, non più solitario tutt'ora in corso, che non so se riuscirò a raccontare per intero.*

*Ringrazio il mio amico Ing.Rinaldo Zona per la sua insistenza affinché scrivessi queste memorie; egli mi ha*

dato così l'opportunità di ricordare mio padre che mi ha educato al lavoro concreto per mezzo del nostro meraviglioso sport che è l'aeromodellismo. Questa mia raccolta di episodi vissuti vuole anche stimolare gli amici aeromodellisti "epocali" a scrivere i loro ricordi che sono preziosi anche per tutti gli aderenti alla "THE SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS".

Guido Mascherpa.

Camogli, aprile 2014.