

Il FOLGORE LN2 è un motore italiano costruito nel 1945-46, e allora distribuito da AVIOMODELLI di Cremona.

**Le caratteristiche sono:
Corsa m/m 18
Alesaggio m/m 12
Cilindrata cm³ 1,99
Giri 6.500
Potenza 0,12 cv
Peso Kg 0,140**

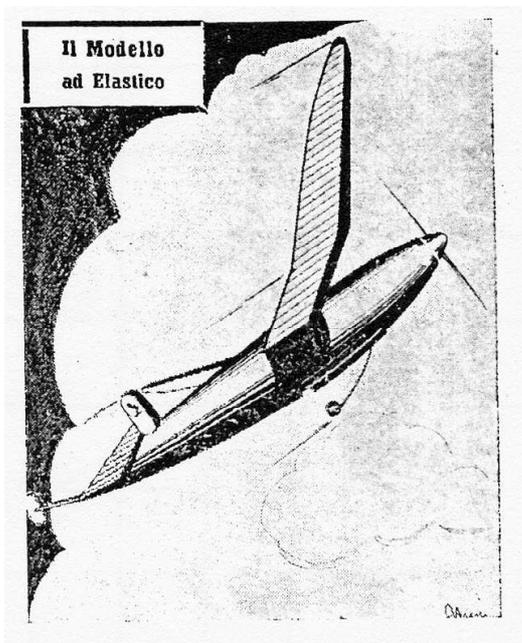
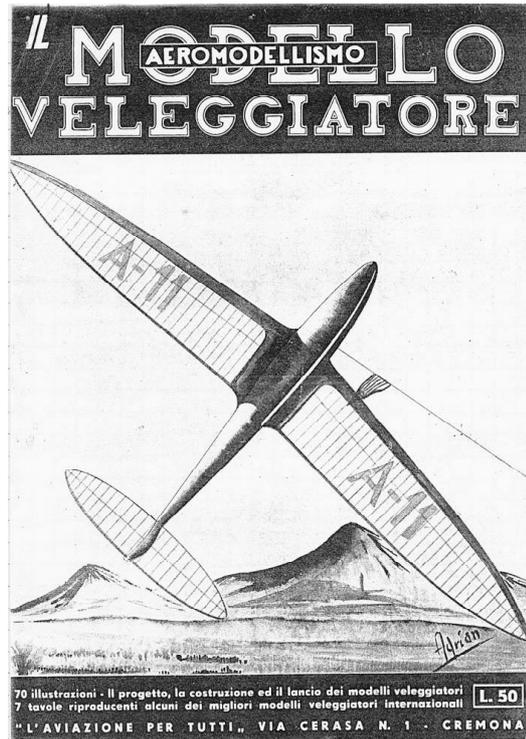
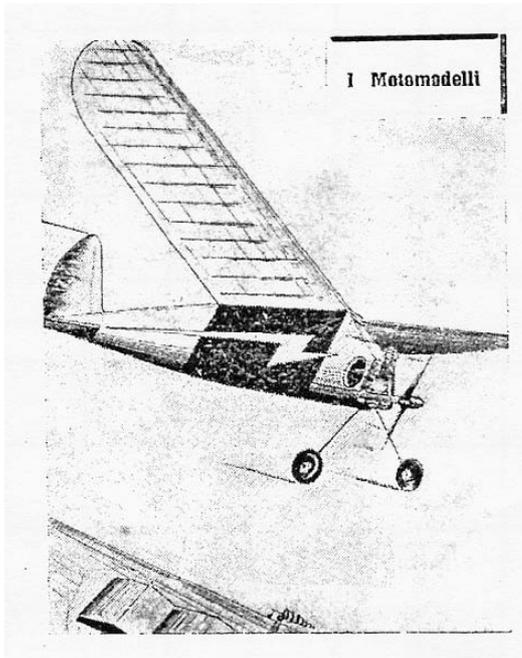
Si deve al sig. Casal Helmut, il quale ci ha messo a disposizione uno dei pochissimi esemplari ancora esistenti, se oggi è stato possibile farne una replica. Di questa replica attualmente è disponibile solo fusione e disegni costruttivi.



L'Uragano", costruito nel 1947 dall'Aviomodelli facendo uso dell'accoppiamento del Supertigre G14.

L'Uragano utilizza infatti un albero con una fasatura dell'aspirazione tale da permettere il funzionamento sia in senso sinistrorso che destrorso, ma la cosa, se da una parte può sembrare un pregio, dall'altra va inevitabilmente a scapito delle prestazioni.

I Libri di Adriano Castellani:



Ancora un altro libro di Adriano Castellani! Questo è dedicato ai profili. Ne ho notizia solo attraverso una pubblicità da un'altra sua pubblicazione.

Giancarlo Capitani

L'AVIAZIONE *popolare*

In quel di Cremona, nel 1945, anno non certo facile, Adriano Castellani diede vita a due riviste (e forse anche ad una terza), di cui era direttore nonché principale redattore e disegnatore (spesso con lo pseudonimo Adrian e sospetto anche con altri); scrisse anche alcuni libri, o "fascicoli", come preferiva chiamarli lui stesso. Fu anche aeromodellista attivissimo. Fu poi, soprattutto, il "patron" della storica ditta "Aviomodelli" di Cremona.

Vale la pena notare come tutte le "grandi" ditte dell'epoca abbiano avuto come fondatori dei veri aeromodellisti: appunto Adriano Castellani-Aviomodelli (Cremona), Franco Conte-Aeropiccola (Torino), Uberto Travagli-Aviominima (Roma), Gustavo Clerici-Movo (Milano), o tecnici aeronautici: "Aldo e Peppe"-Aeromodelli (Roma).

"L'Aviazione Popolare", nel 1945, ebbe quattro uscite mensili. Nel 1946 prosperò poi come quindicinale anche se il formato iniziale (tipo A4) fu ridotto (A5, sicuramente già dal numero 6) ed anche la veste tipografica fu più dimessa; il prezzo di copertina dalle 40 lire iniziali venne quindi portato a 25 lire per poi ricrescere, al passo con l'infazione di quegli anni, quasi ad ogni numero!

Difficile capire la differenza di linea editoriale rispetto alla rivista gemella "L'Aviazione per Tutti". Entrambe avevano un buon contenuto aeromodellistico (fino al 50%); il resto era dedicato all'aviazione turistico/sportiva (a vela ed a motore), alla tecnica, alla descrizione di aeroplani famosi.

