

# L'ACQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 59

Gennaio - Febbraio 2012



*Centine ...! Immagine per "iniziati"!?*



# SAM 2001 L' AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: **www.sam2001.it**

## CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente:** **Giovanni Ridenti**  
Via di S.Godenza, 42  
00189 Roma  
Tel. 06.331.16.89
- V.Presidente:** **Giancarlo Gosio**  
Via Napoli, 74/6  
16134 Genova  
Tel. 010.230.919  
Cell. 339.31.05.413  
E-mail: giangosio@alice.it
- Segretario:** **Giuseppe Carbini**  
Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa  
Tel. 0424.350.58  
E-mail: info@sam2001.it
- Tesoriere :** **Pier Angelo Quaglieri**  
Via Locke, 15 scala F  
00156 Roma  
Tel. 06.820.020.26  
Cell. 338.96.36.660  
E-mail: qpierangelo@yahoo.it
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**  
Via Cammello, 34  
44100 Ferrara  
Tel. 0532.790.410  
Cell. 348.33.02.035  
E-mail: avvince@gmail.com

**In redazione:** **Marcello Zunica**  
Via Palermo, 7  
35142 Padova PD  
Tel. 049.651.134  
E-mail: marzu.aercad@alice.it

**Giuseppe Carbini** (Vedi sopra)

**Sezione Tecnica** **Giacomo Mauro**  
Via G. Venezian, 10  
98122 Messina ME  
Tel. 090.771.153  
E-mail: giac.mauro@tiscalinet.it

**Giuseppe Tortora**  
V.le dei Quattro Venti, 120  
00152 Roma RM  
Tel. 06.580.30.97

Attività sportiva: **Vincenzo Canestraro** (Vedi sopra)

## SOMMARIO

- Dalla Redazione	M. Zunica	"	1
- La penna al Segretario	G. Carbini	"	2
- Assemblea Ordinaria	C. Giustozzi	"	3
- "Vacche magre"	E. Padovano	"	5
- Da Ninetto 14.01.2012	C. Nicolucci	"	6
- Qualche considerazione	S. Benini	"	8
- L'Aquilone 1937 (Padovano)	MarZu	"	9
- Radiocomando OMU	G. Pitton	"	10
- MT 247-MT480-Penna 10	MarZu (a cura)	"	14
- Garofali e Castellani	D. Vescovi	"	17
- Modelloni e modellini	MarZu (a cura)	"	21
- Calendario attività	Segreteria	"	24

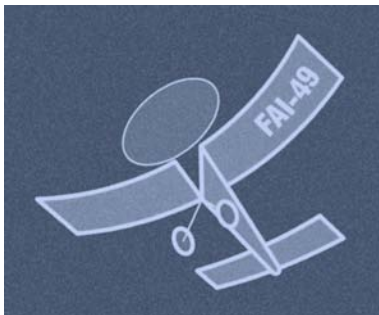


Nella terza di copertina  
**Istruzioni per l'uso**

La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da Bertolani, Castagnetti, Lione, Nicolucci (Carlo e Chiara), Pinton, Zunica; la documentazione grafica elaborata e tratta dagli archivi di Vescovi e Zunica.

Nella prima di copertina «Centine ...! Immagine per "iniziati"!?» [foto MarZu]. Nella quarta «I Wakefield di De Nicola» [foto De Nicola].

## DALLA REDAZIONE



*Passate le festività la "tipografia" si accinge a riprendere la sua attività contando molto sulla ben nota (!?) proverbiale collaborazione dei lettori ai quali chiedo anche un po' di comprensione per le esigenze redazionali. Ho fatto per l'ennesima volta domanda di "pensionamento" ma gli echi mi dicono come nelle "Alte Sfere" si faccia orecchie da mercante. Allora avanti così, con le raccomandazioni appena fatte e semmai con la richiesta dell'impegno a suggerire una linea editoriale capace di soddisfare le esigenze di quanti*

*ci seguono e soprattutto dei nuovi arrivati, molti dei quali fortunatamente giovani.*

*Se folta si è fatta la schiera dei "girotondini", che peraltro mi sembra abbia una sua editoria, non mancano voci di "giovani" con la voglia di apprendere quello che facevamo noi a livello dei modelli e soprattutto delle tecniche di costruzione degli anni '40.*

*Una raccomandazione: tutti si stanno attrezzando con i nuovi PC portatili, naturalmente con i nuovi programmi. Anch'io l'ho fatto e in qualche modo riesco a leggervi ma non sono in grado - almeno fino a quando non avrò fatto un buon allenamento - di scaricare i vostri lavori perciò per il momento usate, per piacere, i vecchi programmi e rivolgetevi alla rivista a livello di "Programmi Storici" tanto per rimanere in tema.*

*Un'altra cosa mi sta molto a cuore: ormai per i campi si vedono modelli sempre più vecchi, sempre più rattoppati, sempre più brutti (naturalmente dal punto di vista della livrea), sempre più di "altri" poiché si abusa del passaggio di mano, infatti i pochi che mantengono un minimo di senso estetico si disfano del vecchio. Allora è chiaro che si debba cambiare qualcosa. Non penso al punteggio a terra ma a riscoprire il gusto di interpretare un trittico italiano e di ricostruirlo, tanto per dare un taglio al "copia-incolla" del modello in scatola: sembra che non ci sia più la soddisfazione nel costruire e sia meglio stare solo col naso all'insù!*

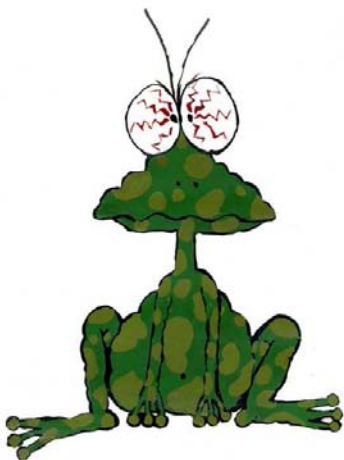
*L'altra volta Padovano faceva la proposta sulle "vacche magre"; io la rispolvero per i corti di memoria, e il "giovane" Benini (v. pag. 8) sicuramente ci darà una mano: apriamo i nostri cassette, sfogliamo le nostre foto ingiallite, recuperiamo i nostri vecchi trittici e le tavole al naturale, spremiamoci le meningi e confezioniamo queste poche pagine! Certamente troveremo chi le organizza al meglio e chi le stampa.*

*D'altronde in questa babele di regolamenti, per me insensati, senza un minimo di conoscenza di cosa si faceva una volta cerchiamo anche di volare con le regole che si "costumavano"; certo i campi sono microscopici ma lasciamo il modello alla variabilità del tempo atmosferico e le radio a limitare i tempi motore, se occorre, e al volo veleggiato - "libero" - per recuperare (con lo stop del cronometrista quando si riprende in mano la radio) il nostro capolavoro.*

*E' nata la "Formula Italia" (ci risentiamo col prossimo numero !?) ... se i regolamenti non lo permettono ci possiamo arrangiare in proprio !!!*

*Marcello Zunica*

## LA PENNA AL SEGRETARIO



*Come avrete modo di leggere nella pagina a lato, il 2012 è un anno importante per noi.*

*E', infatti, anno di elezioni per il rinnovo delle cariche sociali. Il nostro Statuto sociale, che tutti quanti voi avete avuto al momento dell'adesione, precisa quali siano le cose da fare e la loro tempistica. L'Assemblea ha deciso che le candidature debbano essere presentate entro Luglio e che le elezioni si svolgano in Ottobre.*

*A proposito di candidature, l'Assemblea è stata informata dal Consiglio Direttivo (in seguito CD) in carica che, dopo vari sondaggi tra i soci, non sarebbe stato facile trovare candidati per le cariche di Presidente e Segretario, attualmente coperte da Giovanni Ridenti e Giuseppe Carbini che, essendo già al secondo mandato, ai sensi dello Statuto in vigore, non possono più essere rieletti allo stesso incarico.*

*Il CD ha rappresentato in assemblea che la miglior soluzione al problema, vista la disponibilità dei suddetti a ricoprire l'incarico anche per un eventuale terzo mandato, sia quella di abolire il 3° comma dell'articolo 20 dello statuto che recita: **“Tutti i Consiglieri del Consiglio Direttivo sono rieleggibili consecutivamente per soli due mandati (in totale sei anni).”***

*Lo Statuto prevede che:*

- *Art. 15: il CD possa convocare un'Assemblea Straordinaria ogni volta che lo ritenga opportuno;*
- *Art. 16: le assemblee sono convocate con circolare che dovrà pervenire ai soci almeno 10 giorni prima della data fissata per l'assemblea;*
- *Art. 17: le deliberazioni delle Assemblee, ove stabilito dal CD, possono essere adottate a mezzo di Referendum Postale;*
- *Art. 19: le deliberazioni assembleari riguardanti le modifiche allo Statuto saranno valide solo se otterranno un numero di voti favorevoli pari ad almeno il 40% dei soci iscritti, e comunque il 10% superiore al numero dei voti contrari.*

*Visto che, al momento in cui scrivo, i soci in regola col versamento della quota sociale per l'anno in corso, che sono i soli ad avere diritto di voto, sono 175, ne discende che, perché il risultato del Referendum sia valido, i voti favorevoli debbano essere almeno 70 e quelli contrari non più di 63.*

*Significa che i voti validi dovranno essere almeno 133, pari al 76% dei soci.*

*Per ridurre la probabilità, sempre possibile, che qualche rinnovo non sia stato registrato (al momento attuale ho una ricarica telefonica di cui non conosco l'autore), tutti i soci che non risultino in regola, saranno contattati telefonicamente, sempre che si sia a conoscenza di un loro recapito telefonico.*

*Segue a pagina 24*

## ASSEMBLEA ORDINARIA - ROMA, 15 GENNAIO 2012.

L'assemblea inizia alle ore 10.41.

Sono presenti tutti i componenti del Consiglio Direttivo.

- Ridenti Giovanni presidente
- Gosio Giancarlo vicepresidente
- Canestraro Vincenzo membro tecnico
- Carbini Giuseppe segretario
- Quaglieri Pierangelo tesoriere

La presidenza viene assunta dal presidente di SAM 2001 Giovanni Ridenti mentre l'incarico di segretario dell'assemblea viene affidato a Cristiano Giustozzi. All'inizio della riunione i presenti sono 23, vengono presentate 10 deleghe per cui le presenze valide sono 33.

Il presidente rivolge un saluto ai convenuti e presenta il volume sulla "Gara dei giornalisti" svoltasi all'aeroporto del Littorio di Roma (ora Aeroporto dell'Urbe) l'8 giugno 1939 nell'ambito del 1° Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica.

Prende la parola il tesoriere che illustra il rendiconto economico del 2011, distribuito in copia a tutti i presenti.

Il bilancio è in attivo.

I soci sono aumentati rispetto all'anno precedente.

Le entrate sono di circa 16.500 euro mentre le uscite sono circa 14.880 euro con una disponibilità a fine anno di circa 1.800 euro.

Il dettaglio compare nello specchio sottostante:

RENDICONTO ECONOMICO 2011			
CAUSALE	ENTRATE	USCITE	TOTALE
QUOTE SOCIALI	6.190,00		6.190,00
ASSICURAZIONE	1.800,00	1.801,00	-1,00
CONTRIBUTI	565,00	75,00	490,00
CASSA	5663,67	5660,87	2,80
STAMPA AQUILONE E REGOLAMENTI		3.120,88	-3.120,88
SPEDIZIONE AQUILONE		2.055,56	-2.055,56
GARE E RADUNI	160,00	996,02	-836,02
RISTAMPE E FOTOCOPIE	155,00	153,33	1,67
SPESE POSTALI		61,25	-61,25
SEGRETERIA VARIE		167,47	-167,47
MANTENIMENTO SITO		29,59	-29,59
ACQUISTI E VENDITE	305,10	599,87	-294,77
<b>TOTALI 2011</b>	<b>14.838,77</b>	<b>14.720,84</b>	<b>117,93</b>
<b>DISPONIBILITA' AL 01-01-2010</b>	<b>1.670,65</b>		<b>1.670,65</b>
<b>DISPONIBILITA' AL 31-12-2011</b>	<b>16.509,42</b>	<b>14.720,84</b>	<b>1.788,58</b>

Vista la forte incidenza delle spese di spedizione de L'Aquilone, Carbini e Quaglieri propongono di invitare chi non desidera ricevere L'Aquilone in formato cartaceo, ma solo in formato elettronico PDF, di comunicarlo al segretario.

Verrà messo un apposito avviso in terza di copertina.

Il bilancio viene messo ai voti per alzata di mano ed è approvato all'unanimità.

Anche il bilancio preventivo per il 2012, che ricalca il bilancio finale 2011 viene approvato all'u-

nanimità.

Prende la parola il segretario Carbini che completa la presentazione del libro sulla gara dei giornalisti. Il libro verrà stampato e ceduto ai soci a prezzo politico.

Appena si saprà il prezzo saranno aperte le prenotazioni.

Fabbri possiede il disegno originale del modello de "Il Popolo di Trieste" e lo mette a disposizione perché venga acquisito nell'archivio di SAM 2001.

Carbini ricorda che a fine anno scadono i mandati del Consiglio Direttivo. Ai sensi dello Statuto sociale le elezioni vengono fissate per Ottobre; le candidature devono essere presentate entro Luglio. Poiché lo statuto prevede che i membri del consiglio non possono essere rieletti per più di due volte, il presidente Ridenti e il segretario Carbini non sono rieleggibili, a meno che non venga cancellato il 3° comma dell'articolo 20 dello statuto. Ai sensi degli artt. 16, 18 e 19 il consiglio chiede all'assemblea un parere sull'indizione di un referendum postale per l'abolizione del predetto 3° comma dell'art. 20, entro i mesi di Febbraio - Marzo.

L'assemblea chiede in che modo avverranno le comunicazioni: se in forma cartacea o in forma elettronica. Poiché la spedizione tramite raccomandata verrebbe a pesare parecchio sul bilancio sociale, Carbini e Quagliari, sentiti alcuni consigli sull'argomento, propongono l'istituzione di una casella di posta elettronica certificata. Posa propone che venga data ricevuta dell'avvenuta ricezione delle varie comunicazioni.

L'assemblea approva all'unanimità le proposte fatte.

Per lo spoglio delle schede votate nelle due assemblee straordinarie per il referendum e per le elezioni, viene nominata la commissione elettorale con presidente Vincenzo Canestraro e Maurizio Baccello e Daniele Vescovi scrutatori.

Varie ed eventuali.

Marcello Zunica, dopo sei anni di impegno, desidera essere sostituito nell'incarico di redattore del giornalino e si chiede all'assemblea di trovare una soluzione.

Fabbri propone di chiedere a Vescovi la disponibilità ad assumere l'incarico.

Ridenti propone di sostituire Zunica con un coordinatore di vari specialisti di settore (motori, modelli, etc.) per non avere un solo personaggio che si debba caricare di responsabilità e carichi troppo gravosi.

Canestraro interpella telefonicamente Daniele Vescovi e rimane d'accordo per un incontro il giorno successivo.

Carbini chiede se qualcuno si è accorto che l'ultimo Aquilone è diverso dai precedenti. La causa è dovuta al cambio della copisteria. La nuova, oltre ad una stampa migliore, offre anche prezzi più convenienti.

Si ricorda che a maggio 2011 è stato gettato il seme del futuro museo di SAM 2001 a Gualdo Cattaneo.

Verrà fatto uno stand al model Expo di Verona il 3 e 4 marzo p.v. Non costa nulla ed è l'occasione per fare nuovi soci.

Sito: Carlo Nicolucci, Luca Rossi e Federico Crivellaro si sono detti disponibili ad interessarsi della gestione del sito di SAM 2001.

Gestione archivio elettronico disegni e altro. Occorre distribuire a 3 - 5 persone diverse copie dell'intero archivio in modo da eliminare il pericolo di una perdita totale.

Gazzola suggerisce di lasciare ai giovani sopra ricordati il compito di organizzare l'archivio.

Carbini ricorda che il 2012 è l'anno in cui dobbiamo organizzare il concorso nazionale.

Canestraro lamenta la scarsa partecipazione alle edizioni passate e invita tutti ad una maggiore presenza.

Fabbri, Carbini, Bertolani e altri propongono Capannori come possibile sede per il concorso nazionale.

Ridenti sostiene la riduzione delle categorie sportive.

Scirocchi dice che il calendario di SAM 62 è già pronto e chiede un concorso per l'effettuazione del campionato europeo nel 2014.

Ridenti sostiene che prima di prendere una decisione, occorre sapere dove potrebbe essere svolto. Si valuta la candidatura del Parco Acquarossa di Gualdo Cattaneo (PG).

La riunione si chiude alle ore 13.00.

Firmato Il segretario della riunione

*Cristiano Giustozzi*

**▼ - A PROPOSITO DI «VACCHE MAGRE»** [v. L'AQUILONE n.58 p.2]

Cari amici,

oggi ho cominciato a trascrivere il testo che mi ha inviato Francesco Dallavalle, che non usando il PC lo ha scritto a mano.

E' il primissimo tassello di quella che sarà una storia corale. Chissà che iniziando per ridere si finisca con qualcosa di serio.

Intanto Enrico Barbieri mi ha promesso di mettermi in contatto con l'ultra novantenne Bruno Amaduzzi di Modena. Inoltre invierò a Ridenti un estratto da "Piccole Ali" dove si cita l'esistenza di un gruppo denominato Circolo Aeromodellistico Romano fondato nel 1944. Vi sono citati alcuni nomi di aeromodellisti ormai scomparsi ma anche Ridenti che si dovrebbe ricordare delle circostanze nelle quali fu fondato questo gruppo, a cavallo del passaggio del fronte di guerra.

Spero che Ridenti sia disponibile a raccontarci qualcosa.

Intanto, voi che mi leggete, cominciate a scrivere delle circostanze che avete vissuto, forse ancora più rilevanti delle vostre vicende personali le quali si inquadreranno nel quadro che farete di quell'epoca di passaggio.

E, se vi viene in mente il nome di qualche antico aeromodellista che sia stato testimone di quel mondo di vacche magre, contattatelo e raccontategli che qui a Torino c'è uno un poco matto che vorrebbe accoglierlo nella nostra congrega.

Saluti cordialissimi

*Eraldo Padovano*

## **Da Ninetto ... La cena d'argento - Roma, 14 gennaio 2012**

Nella sera del 14 gennaio 2012 si è svolta la venticinquesima edizione della cena degli aeromodellisti della SAM 2001 a casa del presidente Ninetto Ridenti.

Per me che scrivo è stata la prima occasione di partecipare all'incontro dopo il mio primo anno da neoisritto SAM.

Sono arrivato nel "tempio" del modellismo nel primo pomeriggio e ho trovato l'enorme salone già pieno di aeromodellisti che sono partiti da Messina, Gorizia e Barcellona per citare le mete di partenza più distanti.

Pino Carbini era alle prese con i rinnovi delle quote di iscrizione e cercava di accontentare i soci che desideravano vedere gli archivi digitalizzati nel corso degli ultimi anni. C'è ancora molto da fare per pulire e sistemare le numerosissime scansioni di disegni e documenti che grazie alle abilità dei soci Sam si è riusciti ad immagazzinare ed è importante che tutti possano dare un contributo per velocizzare e snellire il lavoro.

Dopo pochi minuti io e la mia compagna Chiara ci siamo sentiti subito a nostro agio anche se eravamo i più giovani dell'assemblea, abbiamo osservato la straordinaria collezione di motori, le coppe e i trofei che tappezzano ogni stanza e i modelli così famosi in Italia e all'estero. Tra una chiacchierata e l'altra, tra uno stuzzichino e un bicchiere di vino abbiamo anche trovato il tempo di fotografare i volti degli amici e tutto ciò che ci circondava.

Per me che non conosco a fondo l'ambiente old timer specialmente per la mia giovane età è stato bellissimo poter ascoltare dal vivo vere e proprie lezioni di



*... gli ospiti sono sempre numerosi e sorridenti*



costruzione, di aerodinamica e su come ottenere il meglio dagli amati motori a scoppio. Non finirò mai di ringraziare gli amici che con tantissima pazienza hanno dedicato parte della loro serata raccontandomi pillole di un sapere nobile e prezioso.

Gina e Giovanna aiutate dalle altre signore presenti erano indaffaratissime nell'organizzare, preparare e gestire i circa 70 ospiti che affollavano la casa.



*Gosio indottrina Nicolucci ...*



*... mentre Montesi vuol mangiare la polenta ...*

ce per non perdere l'ultimo autobus che ci avrebbe riportato nel b&b scelto per il pernottamento. Ma il nostro è stato un arrivederci alla prossima cena o prima, su qualche campo di volo.

*Carlo Nicolucci*

Anche davanti all'assenza della guarnizione della bombola di gas per l'enorme fornello da campo necessario alla cottura della polenta, piatto principale dell'edizione 2012, gli aeromodellisti non si sono persi d'animo e a colpi di lima Montesi e Ridenti hanno sistemato adattandola una guarnizione di misura differente.

La cena ricca di prelibatezze è terminata con la torta decorata con la scritta "Giubileo, 1988 - 2012".

Insieme alla torta ci è stato fatto dono di un opuscolo recante i nomi di tutti i partecipanti, di chi ha aiutato e fatto sì che la cena avesse luogo, e dei bellissimi versi di Montesi.

Purtroppo per noi, siamo dovuti andare via immediatamente dopo aver mangiato il dol-



*... e qualcuno mostra la torta del giubileo*



*Benini, signora e lo scrivente su un campo di gara qualche anno fa*

### ... Ancora qualche considerazione a margine

*Avrei dovuto inserire questo breve scritto nel numero scorso insieme a quello di Gosio ... ma mi è giunto solo in questi giorni per posta. La sofisticata tecnologia di internet ha fatto cilecca! Mi affretto a farlo in questo numero prima di recensire il DVD di Padovano relativo a l'Aquilone del 1937 che forse Sandro ha letto 'allora' in anteprima settimana per settimana.*

*Mi scuso con Sandro che non si adonta con me perchè capisce i limiti della tecnologia e ... delle persone. (m.z.)*

Caro Zunica, ancora una volta con il tuo ultimo editoriale ci esponi, con malcelata amarezza, il problema "chi siamo" o meglio "chi vogliamo essere".

Io non ho dubbi!

Siamo dei vecchi signori limitati nelle prestazioni fisiche che aderiamo ad una Associazione che PRETENDE per regolamento la costruzione o meglio ricostruzione di aeromodelli "rigorosamente progettati e costruiti in un arco temporale ben definito".

Senza entrare in dettagli trattasi di conciliare età, salute, spese, tempo disponibile con Raduni, Competizioni con pretese spesso Nazionali o peggio Internazionali.

Dolorosamente ma coerentemente e senza complessi dobbiamo convenire che il problema è irreversibile a meno che "persone più giovani o meno vecchie", non trovino interessante e gratificante non nel nuovo ma nel vecchio.

Come si fa?

Io non lo so ci ho provato con modelli a volo libero dotandoli di propulsione elettrica, sarei disponibile a modelli rigorosamente "antichi" ma controllati moderatamente in modo da usare gli spazi di volo sempre più limitati ma non ho altra soluzione per far costruire modelli vecchi a chi vecchio non è.

E non mi si dica di guardare al navimodellismo, trenini o automobilini, "loro" non debbono correre in aperta campagna, saltare fossi o salire sugli alberi.

Benvenga, comunque, chi può risolvere il problema, ma non proponetemi un "badante" meglio una novella "Sangrillà", località dell'eterna giovinezza dove sgambettare felici e arzilli.

Vedrete che allora il limite di partecipazione alle gare di tre modelli per categoria non sarà un problema.

Salutissimi da un novantenne

*Sandro Benini*

## L'AQUILONE 1937

Stavo buttando giù queste note relative all'annata 1937 de L'Aquilone - settimo disco sul tema, dell'infaticabile Eraldo Padovano - quando mi è giunto quello del '40. Sono stato tentato di fare un'unica recensione ma quest'ultimo è un 'contenitore' che merita un discorso a parte.

Pazientate quindi fino al prossimo numero: infatti in questo disco si coglie l'intento di svolgere un ruolo propagandistico nei confronti della guerra di Spagna in atto, attraverso la promozione di una attività che avrebbe potuto avvicinare molti giovani al volo attraverso la scoperta dell'aeromodellismo. E molti di quei giovani, peraltro, come dice il Nostro "... *acquietatasi la follia delle guerre, avrebbero arricchito la storia dell'aeromodellismo italiano dal 1945 in poi*".

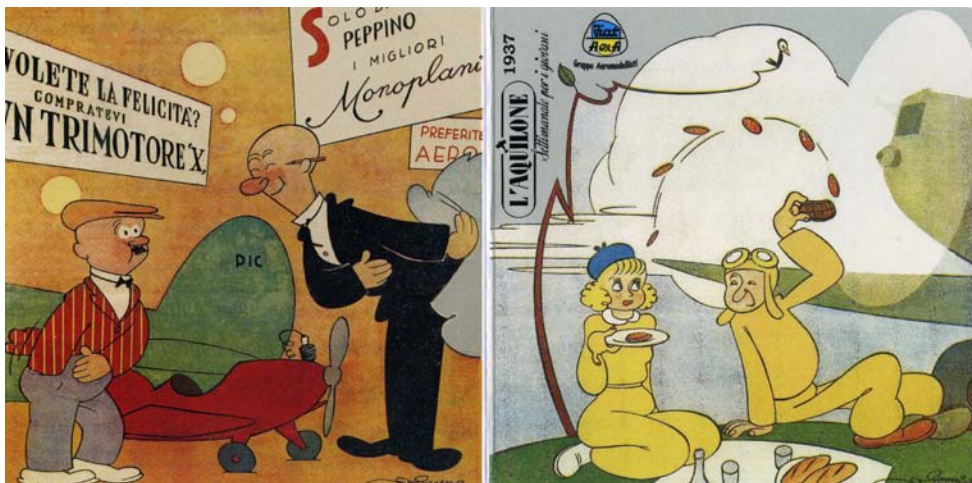
Il '37 è un anno povero come si evince anche dalla qualità della carta e della stampa ma anche dei contenuti, così Eraldo sembra voler sollevare questo contesto arricchendo il contenitore con due vignette di Guerri che nella rivista rappresenta l'aspetto più sereno di quell'annata.

Nei contenuti di quelle pagine sicuramente c'è la voglia di trasmettere il bacillo dell'aeromodellismo con articoli di carattere tecnico e pratico ma di fatto i tritici sono solo due quello del veleggiatore 'Roma' che si trascina fino al numero diciotto e del veleggiatore 'Galliera' che potrebbe essere uno spunto per chi oggi ama costruire piuttosto che stare con il naso all'insù, come dicevo nell'editoriale. I motori e i motomodelli sono assenti e si rintracciano solo in qualche rara foto.

Per la verità, sono presentati in forma vistosa i modelli ad elastico e i veleggiatori di Fidia Piattelli dall'A.P.-1 all'A.P.-7 ma se le descrizioni sono ampie, i tritici mancano di alcune parti e se ne 'consiglia' l'acquisto al prezzo di lire 10.

Un'annata che va meditata alla luce anche di quanto succedeva oltreoceano: si può allora concludere con le parole di Aldo Amione un'annata per non disperdere "... *la memoria di quei fatti e di quelle circostanze ...*".

MarZu



# COME ERAVAMO \_ QUALCHE RICORDO

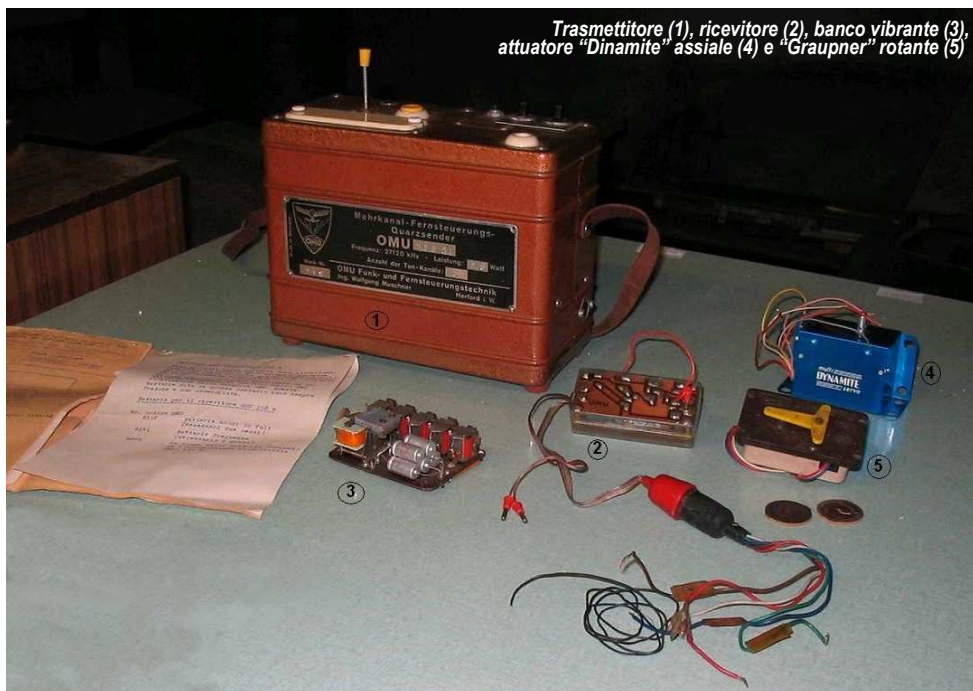
## RADIOCOMANDO OMU - MODELLO 358

*Esemplare N. 139, costruito ad Herford, Germania, negli anni '50.*

E' stato uno dei primi apparati pluricanale per radiocomando reperibile in Europa. Il radiocomando OMU 358 era già una chicca per l'epoca, essendo quarzato sui 27 Mhz e disponendo di ben 5 canali a interruttore, 4 con stick e 1 a pulsante, selezionabili tramite un ingegnoso sistema elettromeccanico che sfrutta la frequenza di risonanza propria di una lamina di metallo di lunghezza nota. Le decodifiche elettroniche erano ancora di là da venire.

Da quando sono entrato in possesso di questa radio, negli anni '70, non l'ho mai utilizzata su modelli, sia per non rovinare l'esemplare quasi allo stato di nuovo ma ormai obsoleto, sia per la difficile reperibilità delle batterie ad alta tensione. L'ho però più volte provato al banco per dimostrazioni con alimentatori a rete sino a qualche anno fa, funzionando correttamente nonostante gli anni e i componenti ormai anteguerra. Il ronzio caratteristico del banco vibrante ha fatto pensare a come doveva lavorare il complesso in presenza delle vibrazioni del motore a scoppio !

Ho anche eseguito una volta un esperimento amatoriale, sfruttando le mie modeste esperienze radiodilettantistiche, utilizzando la sola ricevente collegata opportunamente ad un condensatore variabile e ad un altoparlante, ricevendo in maniera forte e chiara le trasmissioni dei CB.



L'utilizzo sui modelli di questo complesso presupponeva una certa conoscenza nel campo elettrico per collegare correttamente tutti gli artifici necessari al suo funzionamento.

### **Trasmittitore**

A due valvole termoioniche a zoccolo, quarzato, frequenza 27.120 MHz. Potenza 1,6 Watt

Canali: 5 di tipo ON-OFF, di cui 4 azionati da uno stick a commutazione ed uno da un pulsante.

Alimentazione tramite collegamento ad accumulatore esterno a 6 V. Il TX ha al suo interno survoltore elettromeccanico a vibrazione, per portare la tensione a circa 180 Volt necessaria per l'anodica delle valvole. Il tutto dentro una scatola metallica con una cinghia in cuoio.

### **Ricevitore**

A tre valvole termoioniche miniaturizzate, del tipo aeronautico senza zoccolo per saldatura diretta.

Alimentazione con una batteria a secco da 1,5 V ed una da 67,5 Volt.

### **Selettore dei canali a bordo modello**

Tramite selettore elettromeccanico a banco vibrante (detto anche banco Reed) a 5 canali, ciascuno dei quali comanda un relè unipolare a commutazione. Le lamelle vibranti sono simili a quelle di un carillon messe sopra un elettromagne-



*La trasmittente aperta con in vista le valvole termoioniche*



*Ricevitore aperto per evidenziare le valvole miniatura*



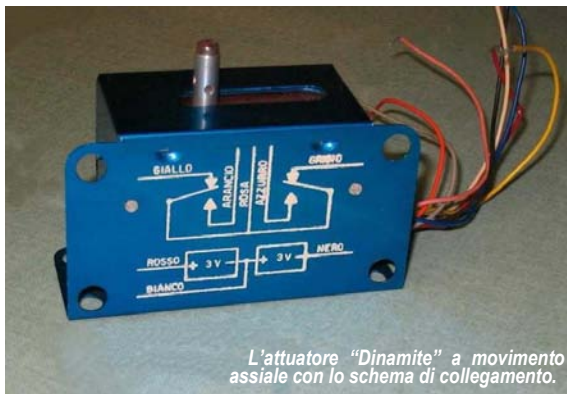
*Il banco con i 5 relè e il relè a lamine vibranti. Si distinguono le 5 lamine.*

te.

Alimentazione del selettore e dei relè tramite batteria a secco separata da 6 Volt.

### **Servocomandi**

Più propriamente definiti "attuatori", non venivano forniti con la radio. Erano commerciali di varie ditte o autocostruiti. In genere erano di tipo elettromeccanico a elettromagnete o a motore, tutti del tipo "tutto-o-niente" non proporzionali. Il "Dynamite" assiale e il "Graupner" rotante delle foto, entrambi a motore, necessitavano di due batterie a 3 V.



*L'attuatore "Dynamite" a movimento assiale con lo schema di collegamento.*

Di fatto, a bordo modello, c'erano 1 batteria da 1,5 V, 1 da 67,5 V, 1 da 6 V, 2 da 3 V, per quasi mezzo chilo di sole batterie Zinco-Carbone, più il peso della ricevente, banco vibrante e servi.

Il conto economico per ogni "uscita" non era trascurabile, dato il costo delle batterie a 67,5 V che non avevano grande autonomia.

### **Impiego**

Il radiocomando dispone di 5 canali, ciascuno dei quali funziona con la logica on-off (tutto-o-niente). Il concetto di "canale" in questo caso è diverso da come si intende oggi. Per ogni movimento completo servivano 2 canali, lo si vede bene nella foto del servocomando "Dynamite" di costruzione italiana, nuovo di 50 anni fa, azionato da due relè esterni dallo schema di collegamento serigrafato sul fianco.

I canali disponibili, nel caso di modello volante, possono esser utilizzati per timone (2 canali), elevatore (2 canali), spegnimento motore (1 canale).

Nel caso di modello navale questi sono generalmente usati per il timone (2 canali), motore (2 canali min e max se a scoppio, avanti-indietro se elettrico), avvisatore acustico o accensione fumogeno camino (1 canale).

### **Preparazione all'uso**

Prima di ogni operazione, occorre collegare le batterie a bordo modello tramite interruttori separati o spine polarizzate, ed attendere un paio di minuti per il riscaldamento delle valvole. Contemporaneamente si collegava il cavo dell'accumulatore tipo motociclo a piombo/zinco a terra per la trasmittente, su cui si era avvitata una lunga antenna, e si accendeva il TX, ascoltando il caratteristico ronzio del vibratore meccanico. Dopo un certo lasso di tempo si iniziava a provare i vari canali, eventualmente correggendo le frequenze con un cacciavite dentro la trasmittente e allontanandosi dal modello. Poi si procedeva con l'accensione del motore se a scoppio, consigliati i glow, per gli aerei veniva suggerito di evitare i

Diesel per le vibrazioni, e quelli a bobina esterna per le interferenze, ripetendo eventualmente le prove sino al lancio del modello, aereo o navale che fosse.

### **Funzionamento**

Il trasmettitore, tramite lo stick o il pulsante, invia un segnale modulato ("parla" sopra la frequenza portante di 27,120 MHz ) con una delle 5 frequenze predeterminate.

La ricevente invia questo segnale alla bobina del relè a 5 lamine vibranti, ed *una sola* di queste lamine inizia a vibrare, chiudendo un circuito elettrico e azionando il proprio relè a commutazione.

Nel caso del timone o dell'equilibratore, per raggiungere un buon grado di controllo e manovrabilità, necessitano due canali per ogni comando. Un canale per il movimento a destra, uno per quello a sinistra, uno per cabrare, uno per picchiare. Quindi a bordo modello vi era un servocomando ogni due canali. E' chiaro che con questo tipo di comandi il modello doveva esser perfettamente centrato sia sotto motore che a motore spento.

Il quinto canale, a pulsante, in genere veniva usato per il comando di spegnimento motore. Spesso non veniva impiegato.

### **Note**

L'esemplare radio OMU 358 descritto è stato utilizzato dal primo proprietario negli anni '50 esclusivamente per modelli navali, scelta quasi obbligata per il notevole peso a bordo dell'apparato.

Nel caso di motore elettrico, il modello utilizzava due canali per il timone ed due per marcia avanti e marcia indietro.

Col motore a scoppio, un Gannet inglese a 4 tempi da 20 cc, con accensione a magnete, su una riproduzione di rimorchiatore, furono utilizzati due canali per il timone, due per il motore (min e max) e uno per il comando fumogeno dal cammino.

In tutto credo sia stato effettivamente usato meno di una decina di volte prima di arrivare al sottoscritto.

L' apparato probabilmente è uno dei pochissimi rimasti di quelli arrivati in Italia: si presenta ancora con grande dignità, e ricorda un bellissimo periodo della gioventù di chi scrive.

*Giorgio Pitton*

**Giampaolo LUPPI cerca il disegno e comunque una qualche documentazione del veleggiatore A.P. 13 di Fidia Piattelli presentato su L'AQUILONE n. 40 del 1938**

**Marcello ZUNICA (Marzu per gli amici) cerca il disegno del P.R. 40 di R. Pavanello pubblicizzato su L'ALA del 1947**

# MOTORI

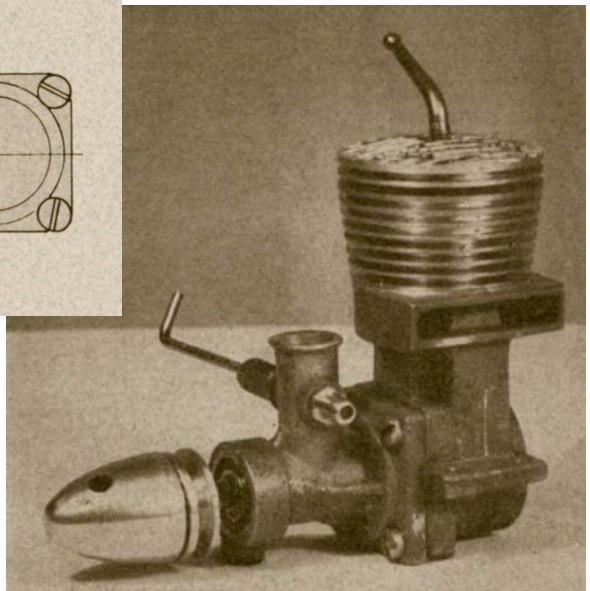
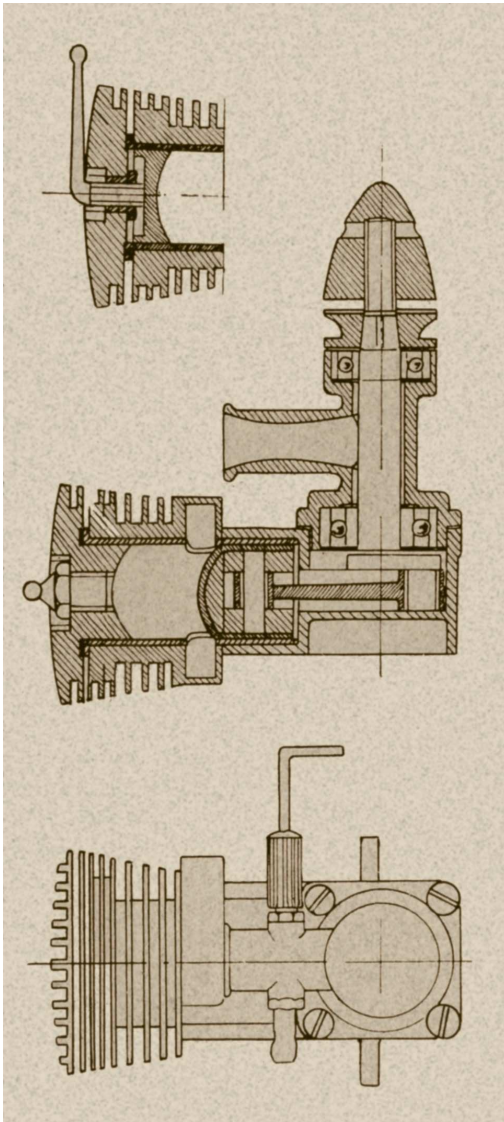
Progettati da S. Taberna, i motori sono stati realizzati dalle Off. Mecc. Mauri Felice di Milano

## ◀ M.T. 247

Alesaggio	mm 15
Corsa	mm 14
Cilindrata effettiva	cmc 2.473
Num. Giri max	14000
Potenza max	Hp 0.25
Rapp. Compr.	1 a 10

## M.T. 480 ▶

Alesaggio	mm 19
Corsa	mm 17
Cilindrata effettiva	cmc 4.818
Num. Giri max	14000
Potenza max	Hp 0.55
Rapp. Compr.	1 a 10

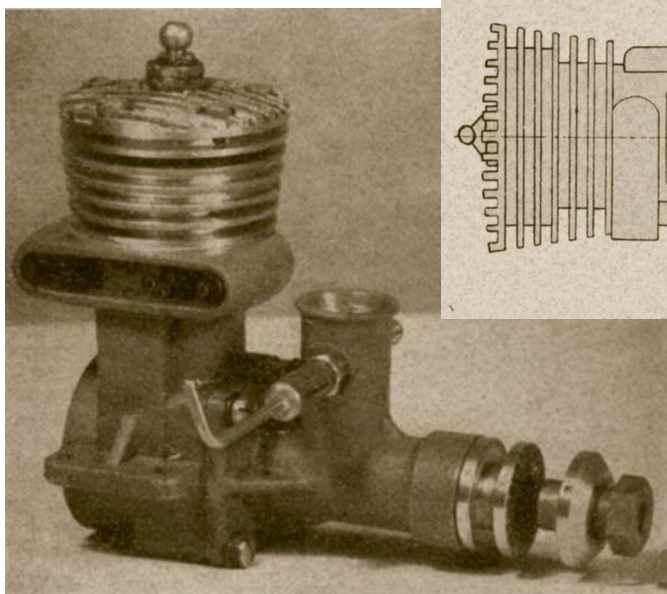
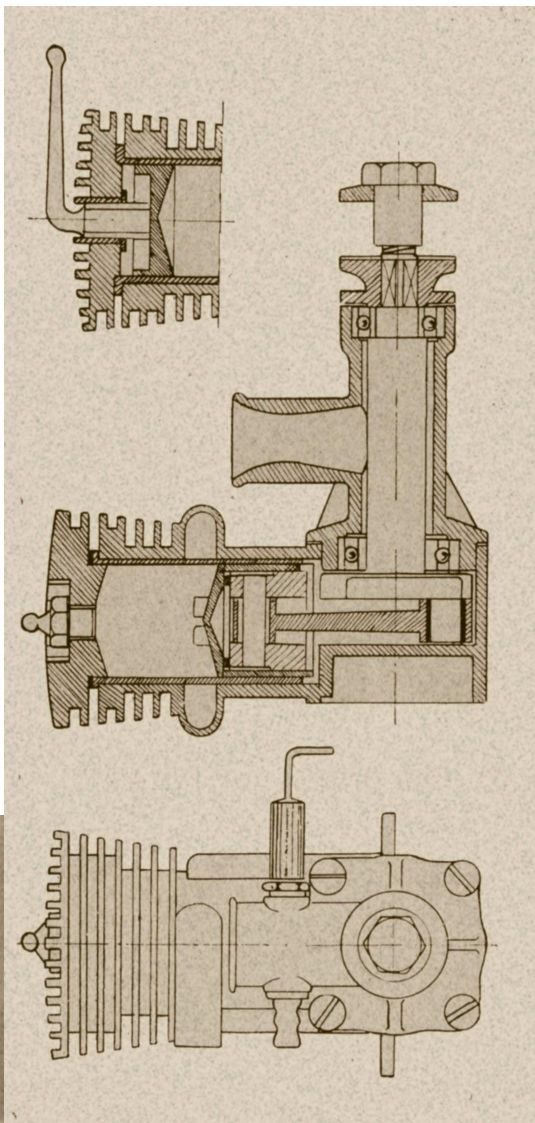


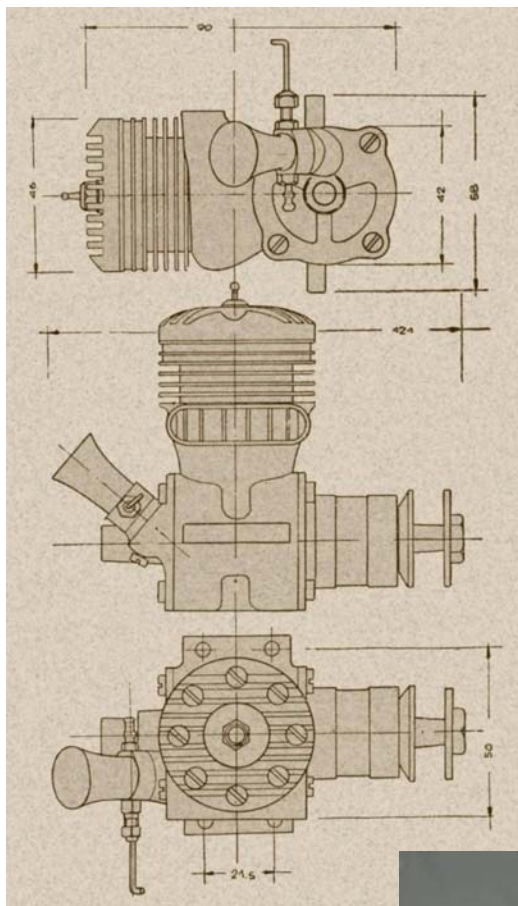


Il motore MT 247 (2.5 cc) venne costruito nella versione diesel con l'albero motore su cuscinelli e 247A su bronzine, nella versione glow-plug MT 247S l'albero motore lavora su cuscinetti mentre l'albero motore del 247 SA lavora su bronzina. Il pistone è in acciaio.

Il motore MT 480 (5 cc) venne costruito in tre tipi 480 diesel; 480S glow-plug, con pistone in acciaio senza fasce elastiche; 480SF glow-plug con pistone in alluminio e fasce elastiche, camicia in ghisa speciale.

La casa costruttrice li propone come prodotti senza caratteristiche costruttive rivoluzionarie ma vengono reclamizzati come di facile e rapido avviamento e destinati a largo impiego in particolare quelli senza fasce elastiche adatti al volo libero.





## ◀ PENNA 10

Con questo motore la ditta Lorenzo Penna di Torino intendeva colmare la lacuna nella produzione nazionale dei motori da 10 cc di cilindrata.

Venne presentato in due versioni quella normale e quella speciale con rullini nel bottone di manovella e cuscinetto a sfere sulla valvola rotativa.

I risultati dei prototipi dettero esiti molto incoraggianti tanto da essere presentato come "motore particolarmente adatto per modelli da velocità di qualsiasi genere, siano essi controllati in volo circolare che modelli, di automobili e di motoscafi".

*A cura di MarZu [da L'AQUILONE n.15/1952]*

Il motore ▶ e il modellino della macchina ▼ con il Penna 10 sono presentati da G. Castagnetti



## Garofali ('Sorino') e Castellani

«L'Aviazione Popolare» e, successivamente, «l'Aviazione per Tutti» sono state le riviste degli anni fra il 1945 ed il 1947 che, pur non supportate da una grossa Casa Editrice, contesero a l'Ala il favore degli aeromodellisti. Il multiforme Adriano Castellani praticava l'aeromodellismo attivo, teneva in piedi la ditta Aviomodelli, ed era contemporaneamente editore e redattore capo dei suoi giornali.

Jaurès 'Sorino' Garofali ed Adriano Castellani si erano frequentati durante la guerra a Guidonia, facendo parte di quel gruppo di avieri aeromodellisti che costruivano modelli in scala degli aerei militari da provare alla galleria verticale diretta da Valerio Ciampolini. Probabilmente, fino a un certo punto, fu una pacchia.

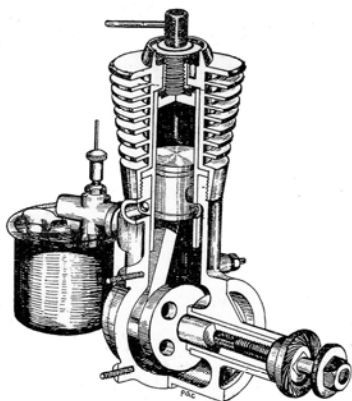
Un primo rapporto fra Garofali e Castellani appare su l'Aviazione Popolare del marzo 1946, dove Adriano presenta con dovizia di particolari storici e costruttivi il motore G. 13, diesel da 5,25 cc del quale è preannunciata la costruzione in serie. La genesi di questo motore deve farsi risalire al 1943, quando Sorino Garofali si trovava presso il Collegio Aeronautico 'Bruno Mussolini' di Forlì, con accesso alle attrezzature di quell'istituto. Su l'Aquilone n.27, del 4 luglio 1943, Carlo Tione annuncia l'imminente l'uscita di un nuovo motore di Sorino dalle eccezionali caratteristiche. Ma le cose stavano girando al peggio: venne subito il 25 luglio, venne Badoglio, e finì tutto con lo sfascio generale

dell'8 settembre. Sorino, però, a Forlì aveva costruito due o tre prototipi del motore che si sarebbe chiamato G.13, e soprattutto salvato le conchiglie, che ritirerà fuori una volta passato il grande temporale.

Nel numero di maggio '46 de l'Aviazione Popolare appare l'annuncio pubblicitario del G.13, che riprende il disegno del motore apparso nella presentazione di due mesi prima, opera di Pier Achille Cuniberti, famoso aeromodellista bolognese ancor oggi sulla breccia come noto pittore ("Pirro"). Nell'annuncio si dice che il motore sarà disponibile dal 1° giugno, ma nello stesso numero della rivista appare un bel motomodello di Luigi Arcesilai, altro noto aeromodellista bolognese, che monta già proprio un G.13. Anche il telecomandato 'Alvarez' del bolognese Lazzari (cfr. L'AQ 57 p.10 n.d.r), nel maggio 1946, monta

## L'osam G. 13 "SUPER TIGRE,,

cilindrata 5 cc. - giri 7.000 - peso con elica gr. 290



Il serie osam G. 13 è il miglior motore ad autoaccensione. Un esemplare della serie ha girato fino ad ora per 35 ore senza dar segno della minima usura. Questa è la migliore garanzia che vi offre il G. 13. Dal 1 giugno 1946 potete avere l'osam G. 13 "SUPER TIGRE,, modificato nei confronti del G. 13 che lo rendono quindi più leggero, più potente, più maneggevole e più duraturo; esso sarà appoggiato dai migliori aeromodellisti che riconoscono il motore più bello più ben costruito e più sicuro che il mercato italiano possa offrire attualmente. Il "SUPER TIGRE,, è della massima facilità di messa in moto e sarà il motore delle vostre vittorie. La durata e solidità del "SUPER TIGRE,, vi compenseranno largamente la cifra che ritenete irrilevante quando sarete in possesso di questo gioiello della micromotistica.

Il motore viene fornito completo di elica, castello motore in dural, tavola costruttiva per la realizzazione di un modello da gara sperimentato per tale motore e con la descrizione per l'uso, la manutenzione e la composizione della miscela; al prezzo di L. 4.000 a mezzo assegno o vaglia postale.

Presentatevi in tempo affinché l'esaminatore della serie non vi tolga la possibilità di possedere il miglior motore. Ricordate che dal 1 giugno 1946 il "SUPER TIGRE,, potrà essere a vostra completa disposizione.

**AVIOMODELLI - Cremona - Via G. Grandi N. 25**

la ditta dei prodotti migliori ai prezzi più convenienti è l'esclusiva per l'Italia e tutti i paesi del mondo del motore osam G. 13 "SUPER TIGRE,,

Catalogo dei materiali inviando lire 12

Lire 25

un G 13.

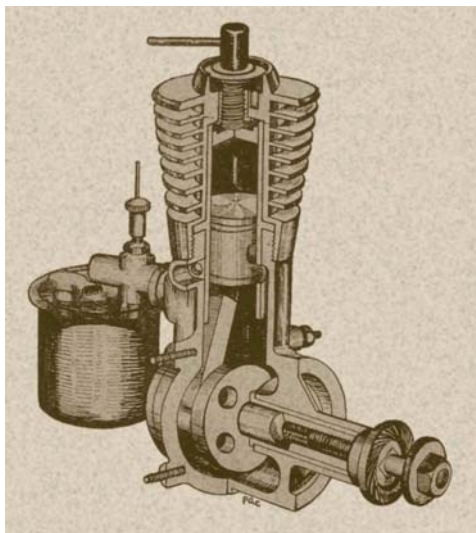
Si può anche pensare che si tratti dei prototipi fatti a Forlì.

Le cose sembrano correre molto in fretta, tanto che già nel numero di giugno del giornale appare la pubblicità del G.14, il nuovo diesel di Garofali che mantiene i quattro prigionieri laterali di fissaggio già presenti sul G.13.

Questa pagina pubblicitaria, la quarta di copertina, verrà mantenuta sino al numero di novembre; nel numero di dicembre le pagine sono due, interne, mostrano un G.14 con una inedita testa alettata, e soprattutto annunciano che l'ultima serie del motore sarà consegnata con le normali alette laterali al posto dei prigionieri.

E' così confermato che il G.14 è stato costruito anche con le alette laterali, cioè a sostegno del preciso ricordo di Giacomo Mauro di averne avuto per le mani un esemplare.

In confronto all'indecenza attuale, gli spazi pubblicitari delle riviste di quegli anni erano ben poca cosa: Castellani ovviamente pubblicizzava quanto vendeva. Oltre ai motori di Garofali, dei quali si proclamava esclusivista mondiale, c'erano disegni, spesso trac-



Il disegno del G 13 realizzato da P.A. Cuniberti

## La meraviglia del 1947

# è il nuovo "SUPERTIGRE"

### Il primo motore italiano ad autoaccensione che ha superato i 100 Km/h. con modelli controllati



Le sue prestazioni sono indistintamente per modelli usali come, per la sua potenza e le sue ridotte dimensioni lo rendono adatto per modelli U-Control.

Il "Supertigre, non è un motore normale a ve lo dimostrano le caratteristiche che vi elenchiamo:

1. IL MONOBLOCCO è fatto in duraluminio e comprende cune e cilindro, fino alla testata e avvitata ad almeno stesso e porta la vite di regolaggio della compressione di 1 mm. il diametro favorisce la testa d'acciaio.
2. IL CILINDRO porta lateralmente due linguette ancorate, e, servogate) a questi due trapezi, il posteriore dei quali porta un sapere che serve per lo smontaggio del pistone.
3. LA CAMICIA è di acciaio trattato e rettificata.
4. IL PISTONE è in acciaio al nichel trattato termicamente.
5. L'ALBERO è in acciaio trattato termicamente e collificato e gira in una lunga biella.
6. LA BIELLA, a doppio T, è pure in duraluminio con l'innesto alla testa ed al piede.
7. LO SPINTORE è in acciaio al vanadio ed è così dentato internamente per consentire l'azione mediante una apposita vite.
8. IL CARBURATORE è del tipo alimetro e allinea il motore per mezzo di una valvola rotativa sull'albero.
9. IL PERNO DELL'ELICA, servito il sistema controllato ogni momento del motore Oxi, è separato dall'albero, facilitando così il risultato in caso di rotture e deterioramenti.
10. Postteriormente appena sotto l'alberetto del cilindro è montata una valvola di scatto che serve per l'arresto del funzionamento a tempo stabilito. L'uso vite di spago serve per lo spegnimento.
11. L'ATTACCO costruttivamente alle teste è, nell'ultima serie, del tipo a flangia. Questa adozione è stata adottata in vista dell'uso particolare di questo motore per modelli U-Control.

Chiedete le uscite di acquisto alla

AVIOMODELLI

CREMONA - VIA GUIDO GRANDI, 25

(opporgiatevi francob. 10 per la risposta)

Il motore viene fornito completo di elica, libretto d'istruzione per l'uso, in solida scatola di legno e spedito a mezzo pacco postale.



**CARATTERI . TICHE**  
Cilindrata cm. 2,65 - Peso senza elica gr. 265 - Cmq 7.000 con elica montata - 13.000 con elica U-Control di 26 di diametro - Potenza C.V. 0,23 - Lunghezza mm. 112 - Altezza mm. 104 - Largh. mm. 58



*L'oram G.14* **SUPERTIGRE**



**Caratteristiche:**  
 cilindrata cm. 5,63;  
 corsa m/m. 18; alesaggio  
 mm. 20; Peso con l'elica gr. 300;  
 giri/m. 2000; potenza CV. 0,25;  
 lunghezza m/m 120 altezza  
 m/m 107; larghezza  
 m/m. 55.

Per  
**Lire 4000**  
 viene fornito il motore com-  
 plete di elica, castello motore  
 la fusola e tavola costruttiva di  
 un aeromodello. Le speci-  
 ficazioni vengono effettuate a  
 mezzo raccomandata  
 postale.

**Tutto il mondo aeromodellistico  
 costruisce modelli controllati**

Il SuperTigre G.14 è l'unico motore adatto  
 per tale specialità. Con elica "U - Control-  
 special", il SuperTigre comple  
**10500 giri al minuto!**

**Il più meraviglioso motore ad autoaccen-  
 sione che sia apparso sul mercato mondiale**

Indirizzare le richieste a:  
**AVIOMODELLI**  
 CREMONA - Via G. Grandi, 29

ciati da lui stesso o da Luigi Arcesilai, materiali e qualche scatola di montaggio dell'Aviomodelli, la ditta di casa.

E' degli ultimi mesi del '46 il tentativo di Adriano di produrre un suo proprio motore: l'Uragano, un altro diesel delle dimensioni del G.14. In questo suo tentativo Castellani venne confortato dall'appoggio e dall'intervento tecnico di Sorino, che valse a contenere ed a ridurre qualche incertezza progettuale e di esecuzione. Il motore venne prodotto e venduto in qualche decina di esemplari ma, stranamente, de l'Uragano non si trova traccia sulla sua rivista.

Nel numero di gennaio 1947 de l'Aviazione Popolare appare la pubblicità di un nuovo motore di Sorino: il GB 15. Verrà mantenuta, sempre in quarta di copertina, per tutti e tre i numeri usciti.

Alla metà dell'anno, come tutte le cose belle, la rivista scomparve.

Succo di questa breve chiacchierata: eravamo nel primo dopoguerra, l'Italia era un cumulo di rovine, miseria e fame erano la compagnia abituale per molti. Muoversi e trovare le materie prime era un grosso problema, ma qualcuno fu in grado nel giro di meno di un anno di ideare, mettere in produzione e vendere discreti quantitativi di tre motori diversi, di buone caratteristiche.

Anzi, quattro, se contiamo anche l'Uragano.

Si trattava di ragazzi con una vivacità, una inventiva, una capacità ed una volontà tali che, assieme a tanta gente dello stesso stampo, seppero in breve tirare su la nazione.

Pare che di quello stampo da tempo non si trovi più traccia.

*Daniele Vescovi [dicembre 2011]*

**OSAN**  
**SUPERTIGRE**  
**GB 15**



Il più fantastico motore a telecontrollo  
 indispensabile per tutti i modelli  
**AVIOMODELLI**  
 Cremona



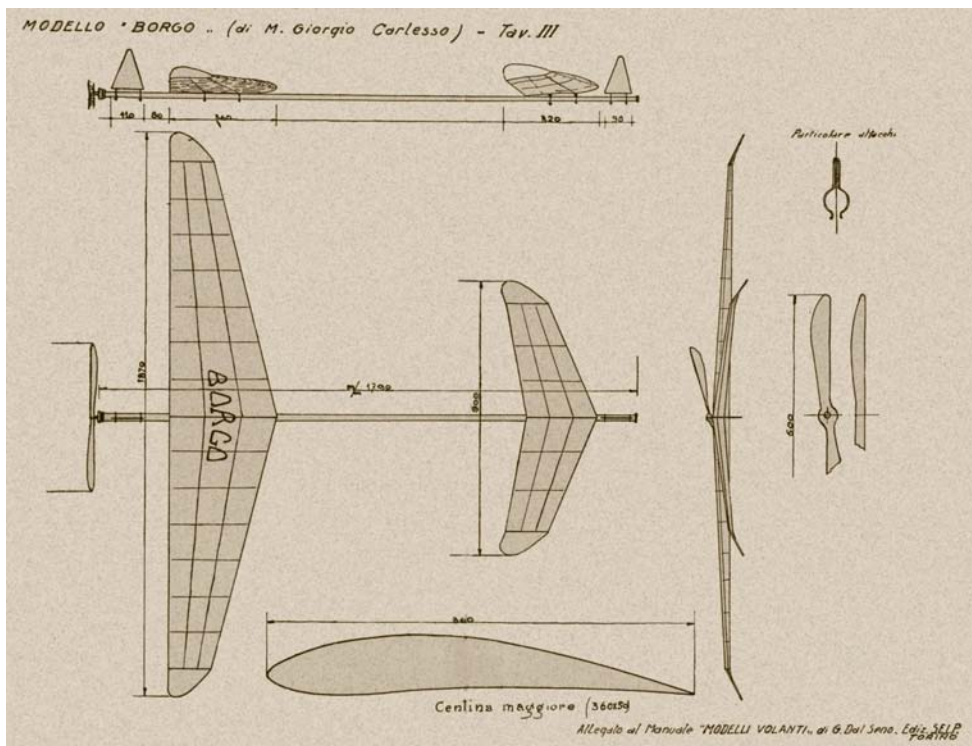
Nelle pagine 22 - 23 il trittico del motomodello di C. Egidi e del veleggiatore di F. Chiari tratti da «ALATA» del 1946.

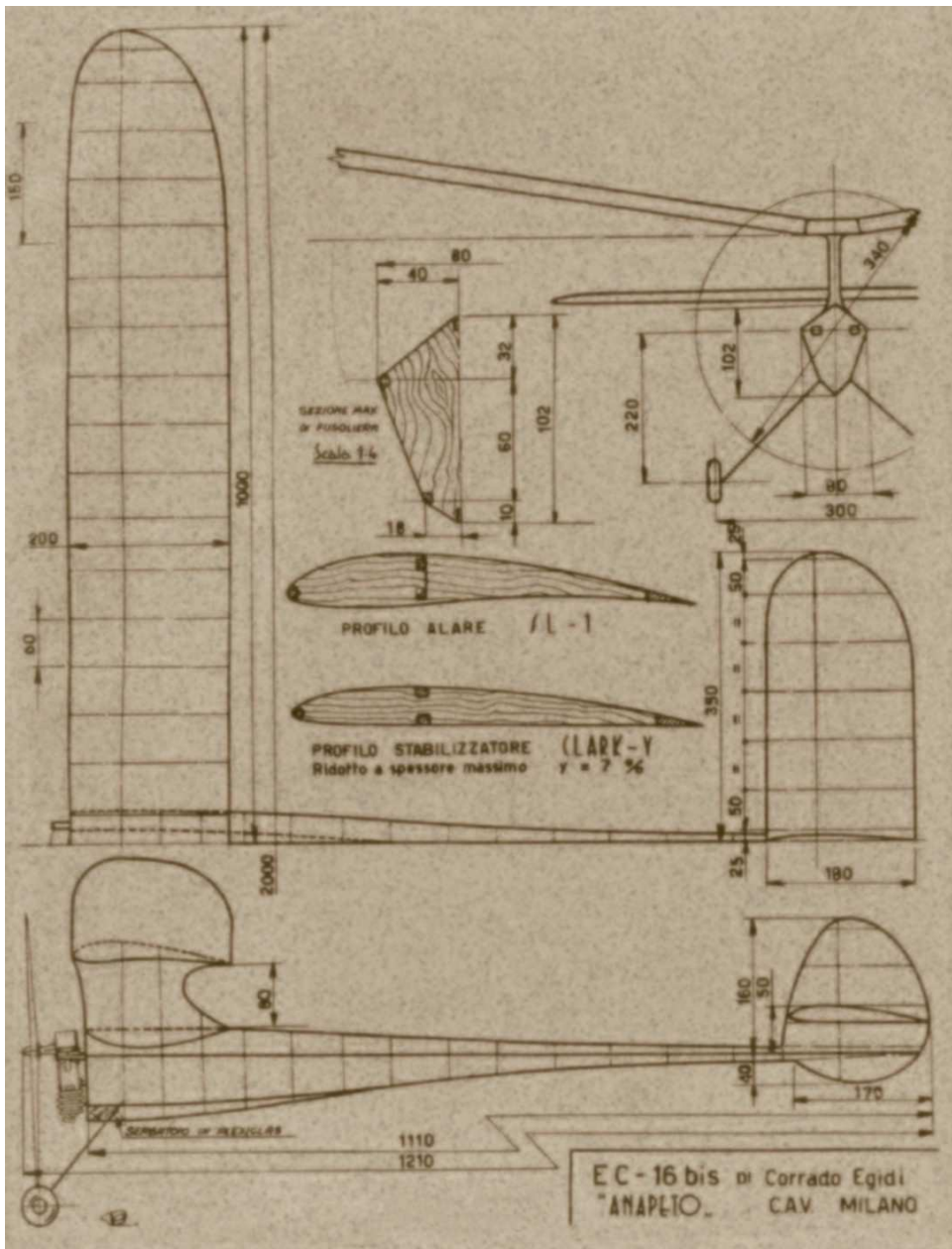
Sono ambedue espressione della "cultura" aeromodellistica italiana dell'immediato dopoguerra. La ricerca di linee tutte nostrane si rivela soprattutto nel veleggiatore. E' dichiarato e si rileva da alcuni particolari (ad es. alleggerimento centine), l'uso di materiali nazionali.

Nel contesto di un commento critico forse è esagerata la riduzione delle sezioni nella parte terminale del motomodello di Egidi e probabilmente è un po' ottimistico il carico alare del veleggiatore di Chiari

▼ - L'elastico a tubo «Borgo» di M.G. Carlesso inserito in "I modelli Volanti" di G. Dal Seno, Edit - Torino, 1939

MarZu (a cura)



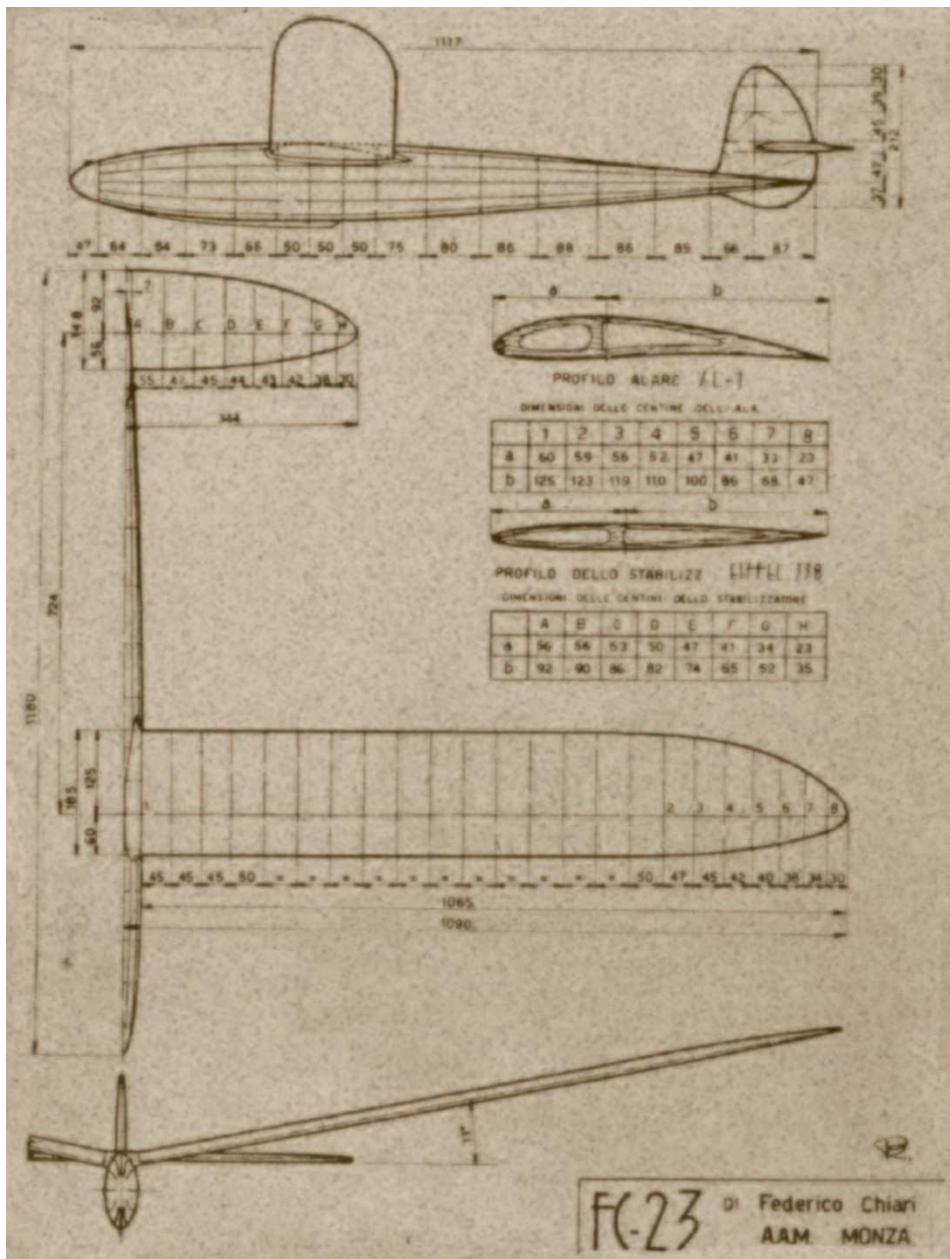


**Motomodello «EC 16 bis - ANAPETO» di Corrado EGIDI**

Ap. alare 2000 mm - Lunghezza tot. 1210 - Allungamento 10 - Sup. al. 36 dmq  
Peso tot. 750 g - Carico al. 20.7 g/dmq - Motore 'ELIA' 4 cc

Costruzione mista balsa e materiali nazionali - Media di volo sui 2' 30" con 30" di motore





**Veleggiatore «FC 23» di Federico CHIARI**

Ap. alare 2180 mm - Lunghezza tot. 1180 - Sup. al. 35.8 dmq - Allungamento 13.2 - Sup. p. orizz. 8.2 dmq  
Peso tot. 360 g - Carico al. 10 g/dmq

Sezione fusoliera poligonale (a listelli) tendente all'ellissi. Semiali sfilabili. - 1° class. a Arcore nel 1945

Segue da pag. 2

*In base alle decisioni prese in Assemblea, ho provveduto ad attivare una **casella di posta elettronica certificata: sam2001@pec.it**, che verrà utilizzata per consentire a chi ha una casella e-mail, di poter partecipare al Referendum trasmettendo il suo voto in risposta al quesito che sarà inviato tramite la casella sopracitata.*

*I soci non in possesso di posta elettronica riceveranno la scheda tramite raccomandata con ricevuta di ritorno.*

***Inutile dire dell'importanza che il risultato di questo referendum avrà sul futuro della nostra associazione, per cui siete tutti vivamente pregati di partecipare allo stesso esprimendo, possibilmente, parere favorevole alla modifica proposta (so che in questo modo mi sto dando la zappa sui piedi). L'invito è rivolto, però, anche a chi non fosse d'accordo.***

*Come vedete, l'informatica diventa sempre più importante per tutti. Quelli di voi che hanno una casella e-mail ma non ricevono i miei messaggi quasi quotidiani, sono pregati di inviare un messaggio alla casella info@sam2001.it per essere inseriti nella mailing-list. Chi non l'ha ancora, ci faccia un pensiero. Chi avesse una casella PEC è pregato di darmi l'indirizzo.*

*Il libro sulla 1^ Gara di aeromodelli a motore a scoppio fra giornalisti è quasi pronto per la stampa. Il prezzo di cessione per i soci dovrebbe essere di 15 euro. Sarò più preciso appena possibile.*

Pino Carbini

### **CALENDARIO ATTIVITA' OLD TIMER (e non solo) 2012**

14/15 gen	Roma	Cena e Assemblea Generale	G. Cârбини	0424-35058
19 feb	Grassobbio	Tavolettata VVC	P. Riboli	035-657079
3/4 mar	Verona	Stand al 8° Model Expo Italy	G. Cârбини	0424-35058
14 apr	Modena	Memorial Amato Prati	G. Castagnetti	0522-322833
15 apr	Malpensa (VA)	Raduno VVC e gara GIP-46	P. Riboli	035-657079
29 apr	Bassano del Grappa	Raduno VVC e mostra motori	G. Cârбини	0424-35058
6 mag	Gallarate VA	Trofeo Saudella auto + vvc	P. Muzio	338-9264637
09/10 giu	Ozzano Emilia	Model Expo	P. Dapporto	335-5327581
16/17 giu	Monza	Trofeo Saudella auto + vvc	P. Muzio	338-9264637
17/22 giu	Rep. Slovacca	Campionato europeo OT RA	A. Pajdlhauser	SAM 119
30/1/lug	Foligno	3° raduno F3A Vintage	C. Giustozzi	393-9772747
30/1 lug	Lugo di Romagna	coppa d'oro VVC	G. Castagnetti	0522-3228333
8 lug	Lugo di Romagna	Gip 46 e trofeo Garofali	G. Castagnetti	0522-3228333
21/22 lug	Monte Fasce GE	Memorial SAM veleggiatori	G. Fabbri	333-3392686
19 ago	Campitello Matese	Raduno OT e VVC	M. Imoletti	335 8239762
2 set	Chiasellis (UD)	Raduno vvc e gara GIP-46	M. Del Torre	348 8553846
9 set	Gallarate VA	Trofeo Saudella auto + vvc	P. Muzio	338-9264637
15/16 set	Capannori LU	Concorso Nazionale	G. Carbini	0424-35058
23 set	Valle Gaffaro FE	SAM Model Day	M. Baccello	331-3603841
23 set	Monza	Trofeo Saudella auto + vvc	P. Muzio	338-9264637
29/30 set	Calcinatello BS	Raduno autogiro	F. Bugada	02-89126620
27/28 ott	Cartigliano VI	convegno motori	G. Carbini	0424-35058

Il calendario è ampiamente provvisorio.

# ISTRUZIONI PER L'USO

## SAM 2001 L'AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Sito internet: **www.sam2001.it**

**La Segreteria** c/o: **Giuseppe CARBINI** - via Monte Cauriol n.22 - 36061 Bassano del Grappa (VI)  
tel. 0424.35058 E-mail: info@sam2001.it

**Per l'iscrizione:**

Quota sociale: € 30.00 / Assicurazione: € 20.00 \_ *Pagabili tramite:*

Carta Poste Pay n.: 4023 6004 4446 3055

Bonifico su IBAN: IT46 X010 0560 1600 0000 0004 648

**Servizio arretrati:** sono disponibili tutti i numeri a € 1.50 cadauno + spese postali

**Adesivi:** piccoli € 0.25 cadauno - grandi € 0.50 - vetrofanie € 0.75 + spese postali

**Serie Cd** preparati da Tom Wilk e Corrado d'Aumiller con raccolte articoli e disegni € 5.50 cadauno più spese postali

**Archivio disegni** elettronico: è in continua evoluzione e l'archivio condiviso funziona. Sinora è stata soddisfatta la stragrande maggioranza delle richieste

**La Redazione** c/o: **Marcello ZUNICA** - via Palermo n.7 - 35142 Padova

tel. 049.651134 E-mail: marzu.aercad@alice.it

**Giuseppe CARBINI** [vedi sopra]

**Ai soci di SAM 2001, agli Organizzatori di manifestazioni OT, VVC, VLOT rinnovo la sollecitazione a collaborare con il nostro Notiziario inviando foto, sintetiche cronache, articoli da pubblicare su:**

«**L'AQUILONE**»

- 1) - Il termine per la consegna degli elaborati scade alla fine dei mesi dispari
- 2) - Inviare testi sintetici e essenziali eventualmente accompagnati da figure e foto
- 3) - Le foto vanno corredate da sintetiche didascalie e nome dell'A. e i disegni dai riferimenti bibliografici
- 4) - Possibilmente inviare il tutto per posta elettronica secondo i programmi più in uso
- 5) - La Redazione si riserva la possibilità di richiedere modifiche o aggiustamenti e di adattare i testi
- 6) - La pubblicazione degli elaborati è in funzione degli spazi e delle esigenze della Redazione

Saranno prese in considerazione le proposte di scambio o di cessione di materiale aeromodellistico e riviste OT  
Inviare allegati e programmi di gare per la diffusione solo se organizzati sotto l'egida di SAM 2001

**Il contenuto degli inserti firmati e degli articoli è di responsabilità dell'Autore e non rispettiva, necessariamente, il pensiero della Redazione**

**Il giornale è vostro e deve essere fatto da voi**

**Se vuoi sostenere il bilancio di SAM 2001 chiedi al Segretario che "L'Aquilone" ti venga mandato solo in formato PDF.**



*Serie di Wakefield costruiti da De Nicola ... gelosamente custoditi*

*(Dall'alto in basso e da sinistra a destra) I monomatassa di Leardi (A.L. 50) e di Lustrati (S.L. 111); i doppiamatassa di Foa (G.F. 96/2) e di Ellila vincitore della Coppa W del 1950*