

# L'AQUILONE

Notiziario di S.A.M. 2001

Numero 63

Settembre - Ottobre 2012



*Canestraro e la sua bella  
replica di un Wakefield  
inglese del 1950*



# SAM 2001 L' AQUILONE

Associazione Sportivo-Culturale

Codice Fiscale: 97313550580

Sito internet: [www.sam2001.it](http://www.sam2001.it)

## CONSIGLIO DIRETTIVO

- Presidente f.f.:** **Giancarlo Gosio**  
Vedi sotto
- V.Presidente:** **Giancarlo Gosio**  
Via Napoli, 74/6  
16134 Genova  
Tel. 010.230.919  
Cell. 339.31.05.413  
E-mail: [giangosio@alice.it](mailto:giangosio@alice.it)
- Segretario:** **Giuseppe Carbini**  
Via Monte Cauriol, 22  
36061 Bassano del Grappa  
Tel. 0424.350.58  
E-mail: [info@sam2001.it](mailto: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](mailto:qpierangelo@yahoo.it)
- Dir. Tecnico:** **Vincenzo Canestraro**  
Via Cammello, 34  
44100 Ferrara  
Tel. 0532.790410  
Cell. 348.33.02.035  
E-mail: [avvince@gmail.com](mailto:avvince@gmail.com)

**In redazione:** **Marcello Zunica**  
Via Palermo, 7  
35142 Padova PD  
Tel. 049.651.134  
E-mail: [marzu.aercad@alice.it](mailto: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](mailto: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	<i>M. Zunica</i>	"	1
- La penna al Segretario	<i>G. Carbini</i>	"	2
- Carissimi	<i>E. Padovano</i>	"	3
- L'intervista impossibile	<i>D. Vescovi</i>	"	4
- Kiek in die Welt	<i>G. Lusso</i>	"	6
- Wakefield 1950	<i>V. Canestraro</i>	"	10
- "R.A. 20"- "I-Side"- "MD40"	<i>Marzu (a cura)</i>	"	12
- Motori d'altri tempi	<i>G. Pitton</i>	"	14
- Concorso Nazionale 2012	<i>C. Santoni</i>	"	16
- SAM Model Day 2012	<i>M. Baccello</i>	"	22
- Posta aerea (Marzu a.c.)	<i>D. Vescovi</i>	"	24

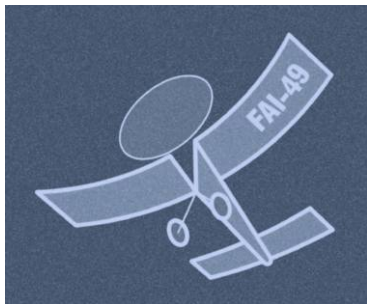


Nella terza di copertina  
**Istruzioni per l'uso**

*La documentazione fotografica di questo numero è stata fornita da Carbini, Lusso, Pitton, Santoni, Zunica; la documentazione grafica elaborata e tratta dagli archivi di Canestraro, Lusso, Vescovi, Zunica.*

*Nella prima di copertina «Canestraro con il suo Wakefield ... ritrovato (foto Marzu)». Nella quarta «Una bella "fiondata" del veleggiatore di Gazzera al C.N. 2012 di Gualdo Cattaneo (foto Santoni)».*

## DALLA REDAZIONE



*Le ricerche e le proposte di Padovano, il minuscolo libratore di Lusso, il Wakefield di Canestraro sono chicche che si incontrano in questo numero e che possono significare l'essenza della SAM. Forse per questo ritengo di aver fatto il mio tempo: le generazioni che avanzano, infatti, difficilmente sono attente a certe sfumature, anche perché non le hanno vissute.*

*I contenuti della nostra rivista - nel mio modo di intendere la SAM - avrebbero dovuto soddisfare, appunto, il gusto di cercare, trovare e dare cose piccole e grandi, argomenti interessanti ma soprattutto "andati"; il tentativo di capirli e di gustarli, la voglia di interpretarli, il senso di curare e accordare i particolari per offrirli nel dovuto modo, la voglia in definitiva di curare un qualcosa atto a interessare i meno giovani e nel contempo indirizzare, informare e formare i neofiti. Mi ripeto: gli intendimenti mirati de L'Aquilone hanno tenuto, come fondamento, la voglia di rileggere e interpretare i lontani tempi trascorsi.*

*Mi chiedo perciò "in che SAM viviamo": un interrogativo che mi ero posto già prima di accettare l'incarico de L'Aquilone.*

*Sono deluso dal fatto che mai come quest'anno ho sentito di gare annullate o spostate di data; poche sono le cronache che mi sono arrivate, compresa quella della manifestazione svoltasi nella Repubblica Slovacca. Càrbini ne ha fatto conoscere (v.n. 61) le classifiche ma limitate ai soli primi tre classificati; ho sentito alcuni commenti, visionato alcuni filmi, letto cronache che, comunque, non mi sembra siano del tutto confortate dalle classifiche ufficiali: un centinaio di veleggiatori (bene! siamo nella tradizione del veleggiatorismo dell'Europa dell'est), una settantina di elettrici e una ottantina di 1/2 elettrici ("in che SAM viviamo!?"); per contro 8 (6 classificati) NMR 2.5 e 8 (7 classificati) NMR: 4 italiani, 2 sammarinesi, 1 statunitense (siamo a livello di gara regionale italiana!), il resto nella media.*

*E' una mia personalissima recriminazione: è ovvio che i commenti sono a misura della propria sensibilità e degli specifici interessi!?*

*Riprendo, allora, con la normale redazione de L'Aquilone dopo un "difficile" numero 62 e cerco di riannodare i fili di una attività che, appunto, dura ormai da troppi anni ... e che - come dicevo - non mi convince più. Fortunatamente mi sono arrivate quelle chicche che ricordavo all'inizio che, con poche cose pronte da tempo, permettono di ridefinire questo numero già quasi confezionato e di ribadire qualche considerazione sul modo di intendere la SAM lasciando ai lettori il raffronto con quello che propongono i "journal" delle SAM europee sulla scia magari dell'ultimo numero di "New Clarion" (09.2012).*

*Marcello Zunica*

## LA PENNA AL SEGRETARIO

Ieri, 29 ottobre 2012, si è riunita la Commissione elettorale incaricata di fare lo scrutinio delle schede elettorali relative al rinnovo del Consiglio Direttivo di SAM 2001.

Le schede pervenute nei termini previsti sono state 144, numero ben superiore al quorum del 40% dei soci, che al momento sono 208.

I risultati dello spoglio sono i seguenti:

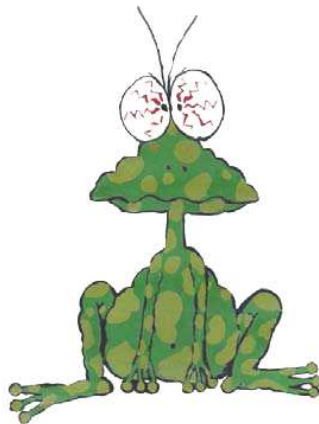
● <b>Presidente:</b>	<b>Paolo Montesi</b>	<b>voti 132</b>
	Manuel Rojo	voti 1
	Curzio Santoni	voti 1
	Gianluigi Gazzea	voti 1
● <b>Vicepresidente:</b>	<b>Giancarlo Gosio</b>	<b>voti 129</b>
	Giorgio Fabbri	voti 1
	Marcello Zunica	voti 1
	Gianluigi Gazzea	voti 1
	Curzio Santoni	voti 1
● <b>Segretario:</b>	<b>Giuseppe Carbini</b>	<b>voti 139</b>
● <b>Tesoriere:</b>	<b>Pierangelo Quagliari</b>	<b>voti 133</b>
● <b>Direttore tecnico:</b>	<b>Vincenzo Canestraro</b>	<b>voti 127</b>
	Giacomo Mauro	voti 3
	Giorgio Sighinolfi	voti 1
	Curzio Santoni	voti 2
	Daniele Vescovi	voti 1
	Marcello Zunica	voti 1

Le schede bianche sono state 3 (tre), quelle nulle 1 (una).

Il nuovo Consiglio Direttivo entrerà in carica il 1° gennaio 2013 e resterà in carica per il triennio 2013 - 2015.

Il verbale integrale verrà pubblicato nel prossimo numero

Il nostro socio e carissimo amico Jose Manuel Rojo Ara ha fondato da alcuni mesi in Spagna un nuovo Chapter SAM, al quale ha dato il nome di SAM 1910. Il nome deriva dal fatto che l'11 febbraio del 1910 all'ippodromo di Barcellona si ebbe il primo volo di un aereo. Si trattava di un Bleriot XI pilotato da Julien Mamet, che stette in aria per due minuti. A nome di SAM 2001 auguro a SAM 1910 di poter svolgere una proficua attività per il recupero e la salvaguardia della storia aeromodellistica spagnola. Quello a lato è il logo della nuova nata.



Il 2012 si avvia alla fine ed è tempo di pensare al rinnovo delle iscrizioni. Alcuni di voi hanno già provveduto in occasione del Convegno sui motori svoltosi a Cartigliano nei giorni 20 e 21 ottobre scorsi. Le quote di adesione sono invariate e cioè di 30 euro per la quota sociale e 20 per l'assicurazione RCT. Ricordo a chi ha versato il premio assicurativo per il 2012 che la copertura scadrà il 28 febbraio 2013.

Come riportato anche in terza di copertina, il versamento delle quote può essere fatto con:

- Bonifico bancario sul conto IBAN IT46 X 01005 60160 0000 0000 4648
- Ricarica sulla carta Postepay n. 4023 6004 4446 3055

Entrambi intestati a Carbini Giuseppe.

Al momento del versamento dovete comunicare il nome degli estremi perché altrimenti, in molti casi, non sarò in grado di collegare le somme accreditate al nome del versante. Questo vale sempre per le ricariche Postepay e per i bonifici on-line.

Pino Carbini



Carissimi,  
nello scorrere delle pagine dell'annata 1939 de l'Aquilone ho trovato nel numero 51 a pagina 6 il riquadro che vi allego.

Eravate a conoscenza di questo filmato?

Vengono citati il cav. Dianati, fondatore de l'Aquilone nel 1931, l'ing. Cerchio, lo studente universitario Baldo Bandini e il capitano Burzio, segretario della RUNA.

Quest'ultimo potrebbe essere l'ufficiale che fu superiore di mio padre alla Scuola di Applicazione Artiglieria e Genio. A suo nome esiste un fondo del quale non ho ancora localizzato l'ubicazione e la eventuale consultabilità. Sarebbe bello che, una volta trovato e avuto accesso a questo fondo vi si trovasse il filmato suddetto.

Dopo il gran caldo che mi ha costretto a rifugiarmi in Valle Susa inizierò a cercare.

Nel frattempo vi prego di farmi sapere se avete qualche elemento che mi possa aiutare.

Grazie Eraldo Padovano



## IL FILM AEROMODELLISTICO DEL G. U. F. DI TORINO

Domenica 29 novembre è stato proiettato alla Scuola di aeromodellismo della R. U. N. A. di Torino, presso l'Istituto Arti e Mestieri, un film a passo ridotto sugli aeromodelli. Tale film, prodotto dalla Sezione cinematografica del G. U. F. di Torino, sotto la direzione dell'ing. Cerchio e ad iniziativa del fascista universitario Baldo Bandini, è un'ottima documentazione dell'attività suaccennata. L'aeromodello preconizzato dai semplici trastulli infantili è seguito nella sua realizzazione nel modo più efficace. Si passa dallo scheletro ottenuto su « cantiere » alla rivestitura ed alla realizzazione dell'elica; successivamente ai campi di prova dove i piccoli modelli a motore ed i veleggiatori realizzano acrobatici e fantastici voli. Dopo una serie d'interessanti fotogrammi sul volo a vela, coerente completamente dello sport aeromodellistico, appare sullo schermo il motivo ideale, se così si può dire, di ogni giovane aeromodellista: una squadriglia compatta sfreccia su di un cielo romanticamente nuvoloso. Alla proiezione, veramente interessante, sia come mezzo didattico che propagandistico, hanno presenziato il segretario della R. U. N. A. « Gino Lisa » cap. Burzio, il maestro dell'aeromodellismo cav. Dianati ed un folto gruppo di giovani aeromodellisti

## L'INTERVISTA IMPOSSIBILE

*Daniele Vescovi intervista Angiolino Saccani, uno dei partecipanti alla Gara Nazionale di Aeromodelli a Motore. Roma 8 Giugno 1939*

**Grazie Saccani di avere accettato di sottoporsi alle mie domande.**

«Sono io che la ringrazio per il diversivo che mi concede. Sa qui è tutto così perfetto che è persino un po' noioso.»

**Poiché qui si dice che chi è nella sua situazione si può dedicare liberamente al passatempo preferito la sua affermazione mi sorprende.**

«Guardi, qui vivo costantemente con i modelli in mano, come saprà l'aeromodellismo è stata la mia passione per la vita tanto che quei mattacchioni dei miei figli hanno messo sulla lapide una mia foto con modello; ma qui è un'altra cosa. A parte che il Progettista Capo ha la tendenza ad imporre la sua filosofia di progetto, qui tutto ha raggiunto una grado di tecnologia che definirei siderale. Pensi che gli apparati di teleguida sono così perfezionati che i modelli si pilotano con il pensiero. Immagini una manovra e questa avviene alla perfezione, vuoi una termica e puff! questa si materializza e porta il modello sempre più in alto. E' troppo facile. Ai miei tempi era tutto più approssimativo ed imprevedibile allora si che ci divertiva.»

**E' una domanda scontata ma come si è avvicinato all' aeromodellismo?**

«La mia casa, la casa dei miei genitori intendo, era a metà strada fra la locale sede della R.U.N.A. e i campi dove gli allievi andavano a provare le loro creature. Un giorno, avrò avuto sì e no quindici anni, ho atteso il gruppo che passava in bicicletta con i cassoni dei modelli appoggiati al manubrio e mi sono aggregato. Ho scoperto un mondo di bellezza infinita, di ragazzi tenaci e laboriosi che progettavano e costruivano, facevano volare e riparavano, rompevano e ricostruivano e imparavano dal vivo le leggi dell' aerodinamica e della vita sotto la guida di un maestro di grande ingegno e generosità. Mario Ferrarini, di umili origini, muratore semianalfabeta, che ha guidato la scuola aeromodellistica di Parma fino a portarla alla fama nazionale. Una storia che ai vostri tempi è improponibile.»

**Ecco vorrei parlare di un prodotto di quella fama: la gara di Roma fra giornalisti a cui Lei ha partecipato come portacolori del Corriere Emiliano. Ho fatto ricerche su quell'episodio e ho raccolto un po' di materiale, ma ci sono tanti vuoti e ho tante curiosità. Per esempio, quale è stato il tempo del modello vincitore?**

«Bella Gara! Conosco le sue ricerche, sa qui è facile tenersi informati; abbiamo un servizio di Intelligence molto efficiente! Ma guardi, che importano i tempi di volo e la cronaca spicciola, sono passati così tanti anni che non ha più importanza quanti modelli hanno volato e quali si sono scassati contro gli hangar. E' l' avvenimento in sé che conta. L'aver riunito tanti appassionati di volo, l'averli fatti incontrare in un clima di festa e di amicizia l'aver fatto incontrare ragazzi di tutt'Italia in un periodo in cui viaggiare non era facile come per voi oggi.

La gara non è stato il fine ma il mezzo per confrontarsi, per osservare e cogliere

spunti per migliorare e migliorarsi, un po' come avviene oggi nei vostri moderni convegni e congressi, solo che allora le occasioni erano più rare e hanno fatto un po' più di rumore, tanto che oggi qualcuno come lei se ne interessa ancora. Il mondo del volo allora, lo sapete bene, era di moda e attirava le folle. Anche oggi però vedo tanto pubblico alle manifestazioni aviatorie!»

**Si, ma se possiamo non divagare, mi dica qualche segreto delle miscele di allora.**

«Caro Daniele Lei sa bene che allora come lubrificante usava molto l'olio di ricino, e non solo per lubrificare i motorini! Poi ognuno ci metteva l'ingrediente speciale per spremere qualche giro in più ad una meccanica ancora imperfetta e ad una metallurgia primitiva. Il principale elemento era l'entusiasmo, la fede ostinata che prima o poi un colpo all'elica avrebbe dato inizio ad una sinfonia dall'inizio un po' incerto ma che, sapientemente carburata, si sarebbe elevata alta ed acuta nel cielo. Certo sono state più numerose le incompiute e i contraccolpi nelle dita, ma quando l'accordo prendeva il suo avvio era l'incanto, la poesia pura che si librava nell'aria, il mondo racchiuso nella geometria del modello che si staccava dalla sua ombra e guadagnava la libertà del cielo.»

**Ma mi dica, il suo modello montava l'autoscatto?**

«Ah, lei vuole sapere dei dispositivi per interrompere l'alimentazione elettrica? vedo che Lei è molto accurato e preciso nelle sue ricerche e direi ... , non se la prenda, in questo caso lo dico con una sfumatura positiva, anche pignolo! Le voglio rivelare un segreto che è rimasto custodito per tutti questi anni e di cui nessuno ha mai parlato. Si qualche modello aveva il dispositivo per interrompere l'afflusso di elettroni alla candela del motore ma tutti, dico tutti i modelli sia quelli che hanno volato che quelli che non hanno volato erano predisposti per ricevere il fluido metafisico del costruttore. E ora mi scusi ma ho la riunione delle diciassette a cui non posso mancare.»

*Daniele Vescovi*

L'AQUILONE n.22 - 1941 - p.7

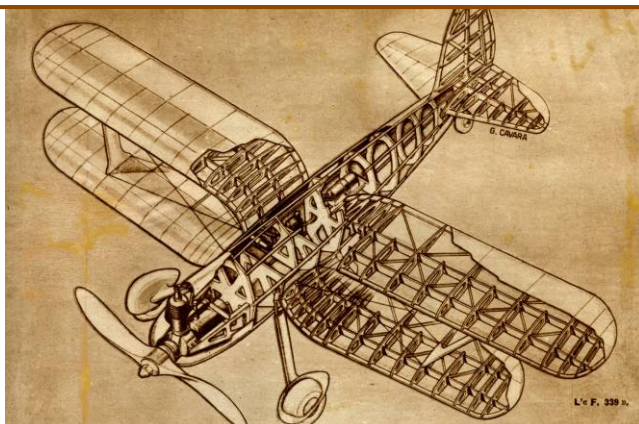
L'«F. 339» presentato al 1° Congresso della Stampa Aeronautica, Roma 1939, per conto del «Corriere Emiliano»

Costruzione mista con l'uso di balsa: 1600 grammi di peso di cui il 50% assorbito dal gruppo motore.

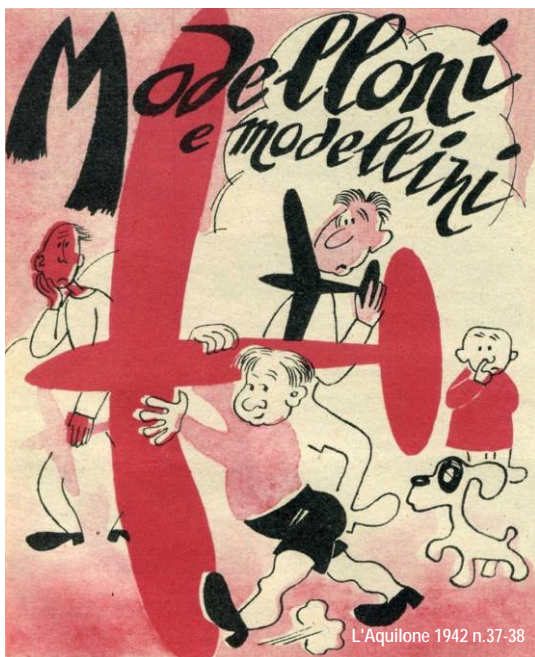
Realizzato da: Saccani - Pavarani - Scirocchi

*(dalle note di Giovanni Fabbri)*

*[a.c. MarZu]*



**"Kiek in die Welt" ...**



**... ovvero "costò più la salsa del pesce"**

Qualche mese fa mio figlio mi segnalò che aveva trovato su E-Bay il disegno di un veleggiatorino tedesco anteguerra, costo 18 franchi, visto il prezzo gli dissi di prenderlo.

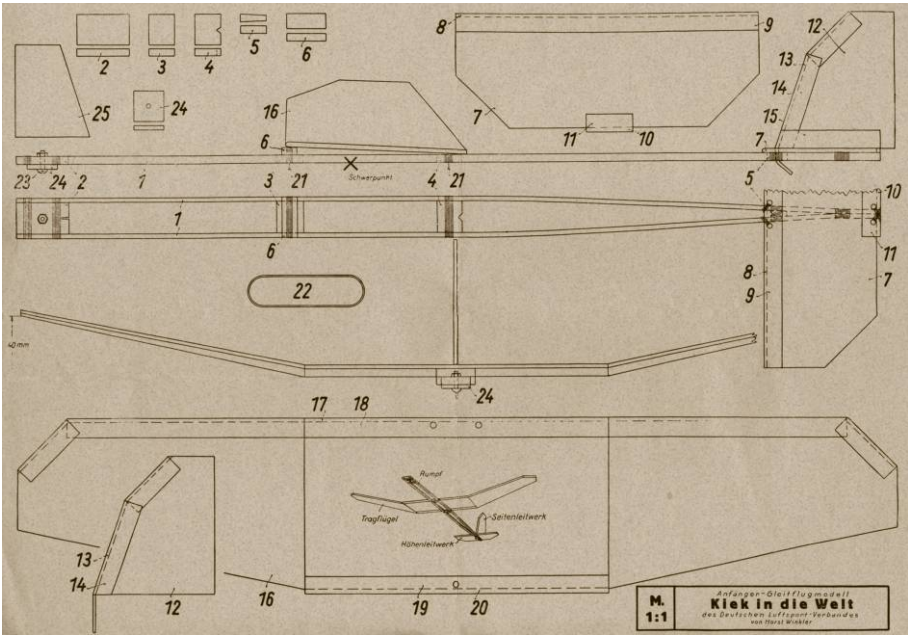
Dopo qualche tempo arriva il disegno che mi delude un poco; si tratta di un libratore di 57 cm di apertura alare con struttura supersemplificata, comunque è un documento storico ma peccato che il venditore abbia cancellato la svastica e le indicazioni della fonte. Si può essere d'accordo ma certe verità storiche, a mio avviso, debbono essere rispettate.

Passata l'estate non avendo progetti immediati ho deciso di provare a costruire anche il piccolo libratore. Vicino al campo su cui volo a Ginevra c'è una piccola collinetta ben orientata rispetto al vento e quindi avrei potuto provare a volare nelle condizioni originali.

Ma qui è sorto il problema per il materiale: tondini di pioppo da 3 o 2 mm introvabili, al massimo avrei trovato massicci tondini di faggio da 5 mm; carta per la ricopertura, teoricamente avrei dovuto utilizzare la "pergamena vegetale", carta che usavo negli anni cinquanta, ma valla a trovare oggi in Svizzera.

Dato che ala e timoni sono una lastra piana ho optato per una "moderna" costruzione con l'utilizzo del balsa. Ali e timoni in balsa medio da 1 mm rinforzati da un bordo di attacco in listellino di pino da 1x3, fusoliera in listelli di pino esattamente come l'originale. Costo del materiale: due listelli 3x5 pino 1.20 franchi, una tavo-





**„Kiek in die Welt“**  
**Anfänger-Gleitflug-Modell**  
**des DLG**  
 von Horst Winkler

---

Zu beziehen durch die Beschaffungstelle des  
 DLG in Berlin SW 29, Hasenheide 5/6  
 Fernsprecher: 36 Baerwalb 5001

Hauptplan: Drel 6/30-337

**Stückliste**

Stückzahl	Bezeichnung	Zahl pro Modell	Werkstoff	Maßangaben
2	Rumpfleisten	1	Stiefer	3x5x580 mm
1	Säbfläch	2	Stiefer	5x80x35 mm
1	Säbfläch	3	Stiefer	5x80x17 mm
1	Säbfläch	4	Stiefer	5x80x17 mm
1	Säbfläch	5	Stiefer	5x5x47 mm
1	Auffleimer	6	Stiefer	5x10x26 mm
1	Höhenleitwerkfläche	7	Wellpappe	80x280 mm
1	Versteifung	8	Eisenblech	29,5-3mm, Länge=800mm
1	Stiechstreifen	9	Dapier	25x280 mm
1	Versteifung	10	Wachspapier	49,5-3 mm, Länge=300mm
1	Stiechstreifen	11	Dapier	25x30 mm
1	Eisenleitwerkfläche	12	Wellpappe	80x80 mm
1	Versteifung	13	Eisenblech	29,5 mm, Länge=130 mm
1	Stiechstreifen	14	Dapier	25x105 mm
2	Stiechstreifen	15	Dapier	25x70 mm
1	Wellpappstreifen	16	Wellpappe	110x580 mm
1	Versteifung	17	Eisenblech	29,5 mm, Länge=610 mm
1	Stiechstreifen	18	Dapier	25x1010 mm
1	Stiechstreifen	19	Dapier	25x280 mm
1	Versteifung	20	Wachspapier	29,5-3mm, Länge=300mm
2	Dachstütze (Eisenhölzchen)	21		Länge=8-10 mm
2	Stummelringe	22	Rumm	
1	Mutterstahlnußchen	23	Wolfsno oder Eisen	
1	Teimmspeisicht	24	Blei- oder Eisen	
1	Rumpflücken-Eisenblech	25	hänke Karton	50x60 mm
	Sinkenwain		Saltgarten	
	Leim			

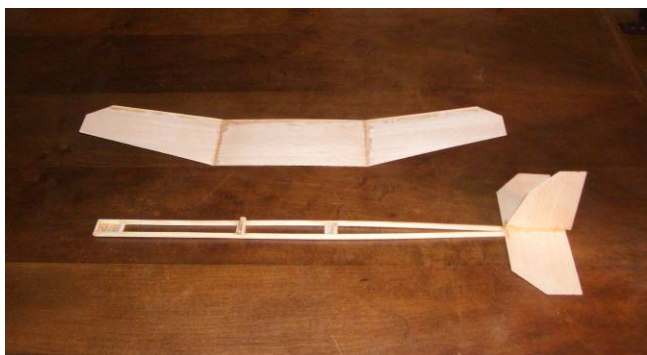
**Was bauen wir nach unserem ersten Modell?**  
 Der Zweck unserer so einfach aus Wellpappe, Leiten und Eisenblech zusammengeleitete Modells sollte mir darin liegen, uns in den Modellflugport einzuführen. Wir dürfen uns niemals einbilden, daß wir mit den Flügen dieses Modells Eigenleistungen erreicht haben. Dazu ist auch unser Modell bei den einfachsten Werkstoffen, die wir benutzen haben, und bei dem verhältnismäßig geringen Arbeitsaufwand nicht geschaffen. Das Modell sollte vor allem zeigen, wie lehrreich und unterhaltend der Modellflugport ist.

5

**inschäften**

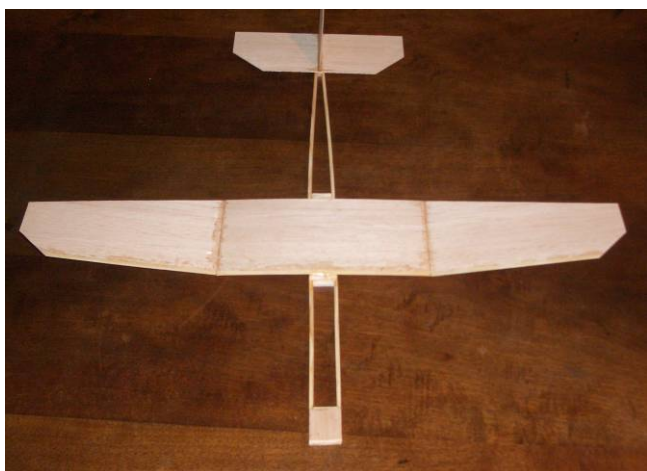


*Gli elementi appena tagliati ...*



*... assemblaggio parziale ...*

*... il modello finito.*



letta balsa da 1 mm 2.40 franchi, un listello pino 1x3 0.40 franchi, piombo per il centraggio costo zero in quanto ho utilizzato il piombo di equilibratura delle ruote che mi dà il mio gommista. Costo totale 4 franchi. Mi è costato più il disegno del modello.

La costruzione, usando la cianolite, è stata rapidissima; in 45 minuti il modello era pronto e centrato come da disegno. Peso del modello 34 grammi, piombo 10 grammi, peso totale 44 grammi che mi dà un carico alare di 8 g/dmq.

In volo il modello si difende discretamente anche se c'è un po' di vento, dalla minicollinetta si arriva a 18/20 secondi di volo. Ho anche messo un gancio per lanciarlo con un piccolo cavo elastico ma ho subito rinunciato: usando del vecchio 1x3 recupero delle matasse Coupe d'Hiver le ali si flettevano in modo impressionante. Sarebbe forse

necessario usare l'elastico dei modelli da sala ma non ne ho.

*Gianco Lusso*

▼ Pronti per il lancio dalla minicollinetta e il  
► modello in volo





Caro Marcello,

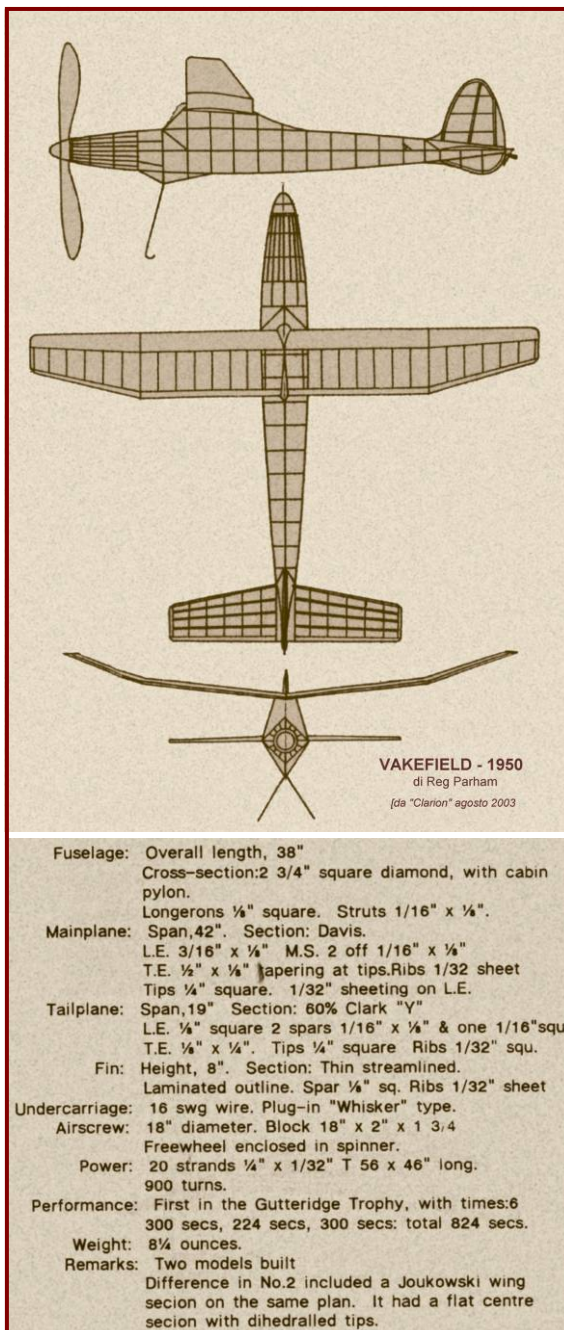
ogni tanto un motivo qualsiasi mi porta agli amici lontani.

Ero sceso al piano terra, nello stanzone grande, nel mio hangar a cercare non so più cosa. Nell'hangar c'è di tutto, rigorosamente di natura aeromodellistica, anche - ed è scontato - modelli non portati a termine. Mi ha colpito uno di questi, la fusoliera ed i piani di coda di un Wakefield inglese che concorse nella formazione della squadra nel 1950 in parte già ricoperti. Ho allora tentato di trovare il disegno: zero! Il solo ricordo di aver tirato giù il trittico dal periodico che allora era cartaceo: il Clarion. Sono così passato alla ricerca del Journal la cui raccolta ho infine trovato nella mia stanza da letto (la dependance dell'hangar, tanto per essere coerenti). Ho trovato quello che mi interessava ed ho inviato per e-mail il disegno delle ali all'Eliocopy che mi sta già preparando la stampa.

Nella ricerca del trittico mi son capitate sotto gli occhi alcune immagini, semplici e dolci come gli inglesi sanno fare. Ed il mio pensiero è arrivato a te.

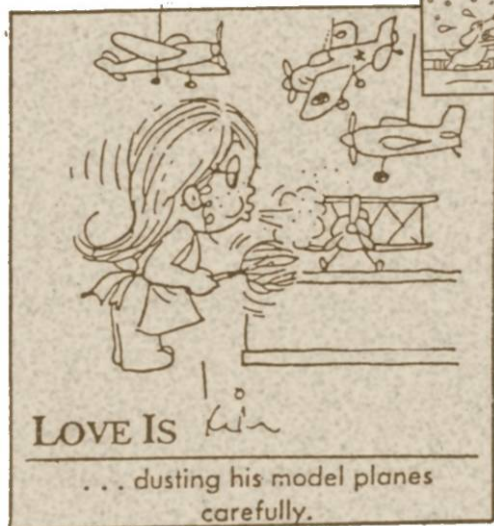
Ti mando una pagina di Clarion di Marzo 2004 e le foto delle parti realizzate del Wakefield.

Vince (Vincenzo Canestraro)



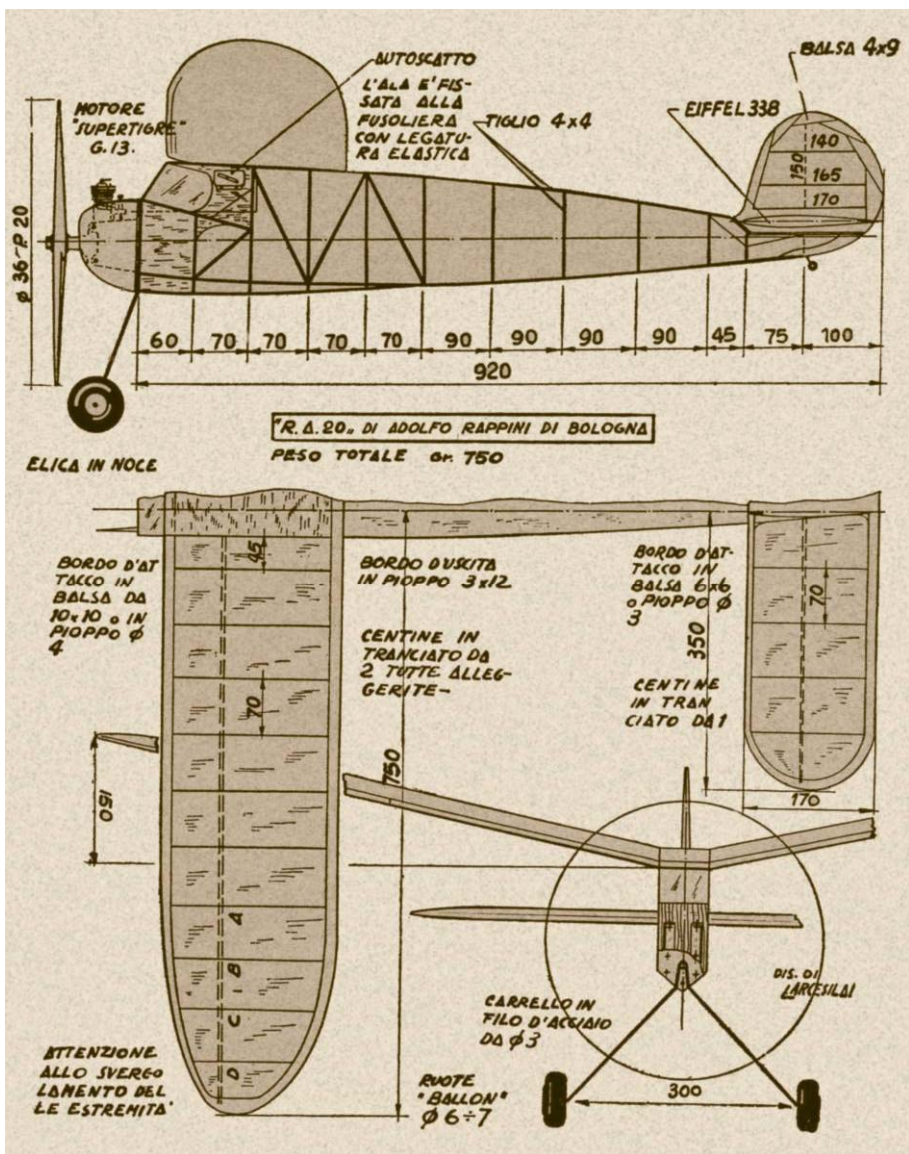


▲ - Le parti di un Wakefield inglese del 1950 realizzate da Canestraro; il tritico disegnato da Reg Parham ◀ con il relativo dimensionamento (in pollici) e opportunamente rivisitato



► Le ingenue, simpatiche vignette che compaiono spesso nel Journal tratte da "Clarion" del marzo 2004

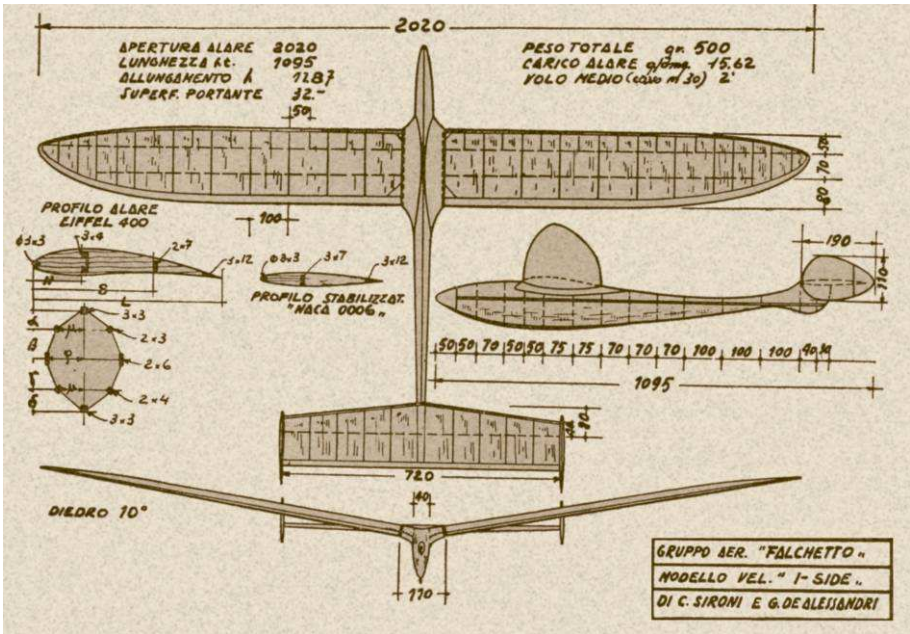




«R.A. 20» di Adolfo Rappini ("Aviazione Popolare" n.16 del 1946)

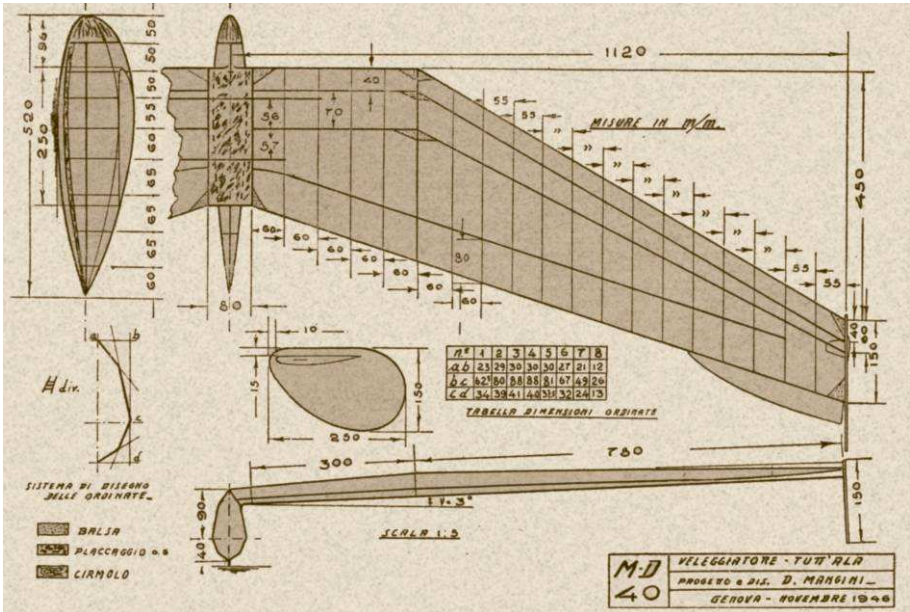
Un motomodello di classica costruzione in materiale nazionale. L'originale montava un G. 13 della Supertigre

[pagg. a.c. MarZu]



▲ - «I-SIDE» di C. Sironi e G. De Alessandri (l'Aviazione Popolare n.14-15 1946)

▼ - «MD 40» di Dante Mangini (l'Aviazione Popolare n.3-4 1947)



# MOTORI - MOTORI - MOTORI

## MOTORI D'ALTRI TEMPI - WEBRA 2,5 R Mach 1 Diesel

Un altro pezzo storico è venuto a far parte del mio minuscolo museo.

Ritrovato fortunosamente in questi giorni su uno scaffale a casa di un amico, dentro un barattolo di vetro da conserva ermeticamente chiuso e pieno di solvente ormai nero. "L'ho messo lì qualche anno fa perché era bloccato", mi ha detto. "Portalo via tu perché io non ho tempo per quel coso". Immaginate un po' l'emozione nell'aprire quel coperchio, che ha fatto il classico "clak" segno di ottima chiusura a suo tempo. Con guanti, pinze lunghe e quanto serviva ho estratto questo motore che di primo acchito sembrava non avesse sofferto tanto nel suo strano rifugio. Dopo una prima pulizia a spazzolino da denti con solventi puliti e porcherie varie, ne è uscito questo ormai raro motore WEBRA 2,5 R Mach 1 Diesel che vedete nelle foto. E soprattutto sono riuscito a sbloccarlo; nessun impuntamento o giochi strani, ruota tranquillamente ed ha una compressione tremenda, segno che nonostante gli anni è ancora in discreta salute.

Avevo qualche vago ricordo dei Webra Diesel ai tempi del vincolato negli anni '50 e '60; per noi principianti i diesel erano più appetiti perché non avevano l'incombenza della batteria per l'accensione, voce notevole nel misero budget di un adolescente alle prime armi aeromodellistiche.

E' un motore da 2,5 cc ad autoaccensione a valvola rotante posteriore e scarico libero, pistone a cielo convesso, con albero motore supportato da due cuscinetti, questi montati sul supporto anteriore fissato con 4 viti al basamento. Il tappo posteriore, anch'esso fissato con 4 viti, porta il carburatore integrato che alimenta il motore attraverso la valvola a disco rotante. Il supporto anteriore porta di fusione la





scritta Webra 2,5 R, mentre sotto il basamento è riportata una orgogliosa scritta "made in Germany".

L'accuratezza dei dettagli delle parti in lega, specialmente dei due tappi, l'anteriore costolato che supporta i cuscinetti e il posteriore col carburatore integrato, testimonia la cura del progetto finale.

Mi ha un po' stupito la relativamente piccola dimensione della alettatura rispetto il resto del motore; infatti il successivo modello 2,5 R Mach 2 riporta una alettatura maggiorata e la sostituzione del dado elicica con un'ogiva in alluminio filettata, mantenendo lo schema costruttivo originario.

Dai ricordi di altri colleghi sembra fosse un propulsore molto potente per l'epoca, utilizzato anche in gara, destinato sia ai vincolati team racer che ai motomodelli a volo libero. In quel periodo da noi andavano in voga i G20/15 di Garofali ed erano anche commercializzati gli analoghi diesel della Taifun e della Webra.

Cercando sul Web ho trovato molti commenti lusinghieri ma poche foto di questo pezzo; in origine la testata alettata ricavata da barra era anodizzata verde smeraldo, in questo esemplare è diventata di un verdino chiarissimo con l'uso. La colorazione delle alettature generalmente indicava la cilindrata dei motori, era un "codice" credo nato in Germania. Rossa per i più piccoli, poi in progressione verde, azzurra e infine nera per i più grossi all'epoca sino a 10 cc. L'architettura di questo motore 2,5 è stata (dichiaratamente) copiata a suo tempo da una ditta in Russia per realizzare il loro motore MK 12, col basamento e la parte anteriore in un sol pezzo ma col resto, pistone, cilindro, carburatore, ecc. identico al Webra.



*Giorgio Pitton*

◀ ▲ - *Due viste del Webra ritrovato: è ben visibile la patina del tempo*



## GARE \_ RADUNI \_ MANIFESTAZIONI

CONCORSO NAZIONALE 2012 – *Organizzato da SAM 2001 «L'AQUILONE»  
Gualdo Cattaneo, 15-16 Settembre 2012.*

Il Concorso Nazionale di quest'anno è stato organizzato dalla SAM 2001 e si è svolto sull'Aviosuperficie Sagrantino, nel comune di Gualdo Cattaneo, magnificamente incastonata nelle dolci colline della verde Umbria, nelle vicinanze di Foligno. La struttura è risultata accogliente per i concorrenti e gli accompagnatori avendo a disposizione un ristorante, un bar, un gazebo, un posteggio per camper, un bio-shop, i bagni, un laghetto ed un sentiero per passeggiate.

Purtroppo il vento non ha favorito il regolare svolgimento della gara, se non altro per i problemi causati in fase di atterraggio: diversi modelli si sono danneggiati perché rovesciati o fatti scarrocciare, con relativa grattata su ali e fusoliere.

Gli organizzatori hanno rilevato che i concorrenti iscritti alla SAM 2001 sono stati in minor numero rispetto alle presenze di quelli della consorella SAM 62: un'occasione persa per dimostrare la propria vitalità e semmai occorrerebbe ricordare che una Associazione vive "solo e per" la partecipazione dei propri associati alle manifestazioni ed alle iniziative organizzate dalla stessa.

Bando alle recriminazioni e passiamo alla cronaca, all'andamento, al commento e alle note tecniche delle due giornate di gara.

I concorrenti sono stati abbastanza; i modelli iscritti e volanti, tra tutte le categorie, sono stati 52; buon numero anche se ci si aspettava qualcosa di più. Le classi più numerose sono state la Texaco con 16 concorrenti e la ½ A texaco elettrico con 10. Morte totalmente le categorie Dynoderivati e la NMR 2,5. Peccato perché sono belle categorie, divertenti e con la possibilità di portare in gara performanti modelli italianissimi e semplici da fare ma ... non ingranano. Caro Zunica non te la prendere, sarà per una prossima manifestazione!? Le categorie OTMR e NMR hanno avuto un numero di concorrenti appena sufficiente per una classifica non accorpata. Buona la OTE che ha dimostrato una vitalità ed una varietà di modelli inaspettata, chiaro segno che i tempi cambiano e che l'elettrico non può essere più





considerato un qualcosa di avulso dal nostro ambiente ma probabilmente traghetterà il nostro movimento nel futuro.

La categoria, invece, che ha dato molta soddisfazione è stata la OTVR che, anche se con soli 6 classificati, ha avuto 10 modelli iscritti e tutti italiani. Tutti i modelli che sono stati portati in gara erano di eccellente fattura ed hanno dimostrato doti di volo di tutto rispetto, in barba ad Eolo che ci ha messo impegno per disturbare l'andamento della competizione.

Ho visto lo sfortunato Sagnotti che, provando il centraggio del suo Bambi con un lancio ad altezza spalla, si è ritrovato con una fusoliera in briciole per una impennata ed uno stallò per una ventata improvvisa. A quel punto ha pensato bene di evitare i lanci dell'altro modello, un ben fatto "Allievo", che era sicuramente troppo leggero per la situazione. Però era il caso di osare perché, nonostante il vento, le termi-

▲ - La pista, i dintorni del campo e un momento della gara

▼ - il "Balestruccio" di Binelli

▼▼ - Sono proprio in termica ... attento alla cervicale!



che erano presenti ed i sei pieni nei primi tre posti in classifica lo dimostrano ed è risaputo che la fortuna aiuta gli audaci. Difatti Mersecchi è stato ricompensato con tre pieni del suo "Balestruccio" seguito da un agguerrito Panfilo, vecchio leone dell'aliantismo italiano, e da uno sfortunato Luigi Binelli, anche lui con un Balestruccio.

Dico sfortunato perché Binelli, alla fine di un pieno, stava per rientrare in pista, quando le ali si sono piegate e hanno fatto sbandare il modello a sinistra; correzione di Luigi ed il modello affonda decisamente a sinistra torcendo l'estremità della semiala fino alla sua rottura. Il veleggiatore scende con metà semiala sotto parziale ma abile controllo del pilota, tanto che i danni poi non risulteranno gravissimi. Mentre la semiala scende con tutta calma si sente una voce alle spalle che dice di stare attenti ad un modello in atterraggio: ma non è così. Sopra alla nostra testa l' "Astrale" di Posa ha perso una semiala, la destra stavolta, con conseguente caduta in vite e danni peggiori rispetto al modello di Binelli. Una singolare coincidenza che ha colpito tutti i concorrenti facendoli discutere a lungo sui motivi dell'accaduto.

Si rimane veramente colpiti dalla bellezza del volo di questi modelli nonché dalla semplicità di utilizzo: con una "fionda" a disposizione si può volare veramente a lungo. Se dovete mettere in cantiere un modello per l'inverno, fateci un pensierino!

Altra categoria che ha dato molta soddisfazione è stata la "Sport" una categoria esclusiva che è un vanto della nostra Associazione e nella quale si sono classificati in 14. In particolare la categoria ha visto la partecipazione di tutti i modelli italiani iscritti per l'assegnazione della "Coppa Italia 2001". Una volta spiegate le regole ho



▲▲ - *La logistica era perfetta*

▼ - *Fasi concitate durante la gara*

▼▼ - *Il "KL 69" di Cancelli*



ricevuto la richiesta di iscrizione anche da parte di modellisti che non avevano modelli italiani. Tutto ciò ha dato una diversa fisionomia alla domenica perché molti concorrenti si sono messi a volare in piena libertà visto che, per regolamento, i tentativi sono liberi e si deve comunicare il solo risultato migliore.

La Texaco si è confermata la classe regina della gara; effettivamente è quella in cui si vedono delle realizzazioni di tutto rispetto sia per dimensioni che per cura e perfezione della costruzione e della rifinitura. Basta vedere le realizzazioni della squadra dei senesi, due "KL 69" e due "Ohlsson", o del "Viking" di Cavicchioli semplice, pulito e ben fatto. Tutti comunque, con alterne fortune, si sono contraddistinti per la grinta e per le buone doti di pilotaggio. Come commento tecnico si può solo dire che la Texaco non è una categoria per modelli italiani a meno che non vengano ingranditi come hanno fatto i fratelli Cancelli con il loro "KL 69" o si usi il magnifico "M 18" in versione almeno 1:1. E' una considerazione tecnica basata sul fatto che i modelli americani sono stati progettati per quella formula e quel carico alare a differenza dei nostri. Se si guarda la classifica si può vedere il "Ferrarini 40" di Barbieri che, nonostante le dimensioni non piccole, non è arrivato ad avere delle performance di rilievo al pari dei modelli americani di uguali dimensioni.

Buona anche la gara dei 1/2 A Texaco elettrici nella quale ha vinto Fabbri con un quasi pieno che ha fatto la differenza. Nessun pieno è stato ottenuto dagli altri concorrenti e quindi la classifica è risultata a colpi di secondi roscicciati qua e là con l'aiuto di qualche bolla isolata come, esempio, tra il secondo classificato Baldinini ed il terzo classificato Dardari, visto che la me-



▲ - L' "Ohlsson" dei toscani



▲ - Mersecchi col "De Filippis" primo nella Sport 2001 e secondo negli OTE e Moschini ▼ con il "Mini Hoogan" primo nei 1/2 Texaco





dia dei voli è stata di circa tre minuti. Probabilmente il vento non ha aiutato nell'ottenere tempi più lunghi però la formula adottata nel regolamento SAM 2001 che impone 40" di motore rispetto ai 120 secondi del regolamento SAM 62, sembra buona perché comunque i voli sono stati divertenti per i concorrenti e le prestazioni sono state di buon livello, specie se si considera il poco tempo motore.

I fratellini della ½ A Texaco classica si sono comportati meglio soprattutto per la durata del motore. Ha stravinto Moschini con tre pieni, seguito da Negro con due pieni e da Bortolai con nessun pieno ma con tre buoni voli. Segnalo il bel pieno del modello di Boccia, un Pilade che ha sofferto più dei capricci del motore che delle condizioni meteo.

Altra categoria interessante, come detto prima, è stata la OTE nella quale si sono fatti valere due modelli italiani, il "Sine' 46" ed il "De Filippis" pilotati da Mersecchi. Gara davvero divertente, con modelli ben fatti e perfettamente centrati. I motori usati garantivano salite a circa 100 metri nei trenta secondi di motore e con il pieno fissato a 7 minuti. Una categoria sicuramente da seguire e da incentivare anche per il fatto che il carico minimo è di 24,4 g/dmq, molto vicino al carico alare naturale per i modelli italiani. Infatti i primi due modelli classificati sono stati proprio italiani ed è stato un piacere vederli volare. Hanno lasciato alle spalle modelli come il "Playboy" ed il "Lanzo Bomber", che probabilmente nella Texaco sarebbero stati più competitivi.

Per chi ha dei modelli che utilizzava nella categoria Texaco ed ha smesso di usarli suggerisco di convertirli con un motore elettrico: si troverà tra le mani sicuramente

una macchina dai gran bei voli, risparmiando anche un paio di etti di peso sul carico minimo.

Per concludere è stato un evento che ha dato soddisfazione agli organizzatori per l'andamento della gara e per l'apprezzamento verso le strutture dell'Aviosuperficie "Sagrantino" manifestato anche dal folto gruppo di signore al seguito della carovana dei concorrenti.

Pino Carbini, Cristiano Giustozzi ed io vogliamo ringraziare tutti i concorrenti per la loro partecipazione, per la cordialità e la simpatia dimostrata nei nostri confronti, chiedendo scusa se qualcosa non è andata proprio liscia, ce l'abbiamo messa veramente tutta perché questa edizione fosse ricordata con simpatia ed allegria.

L'ultimo pensiero, come Pino Carbini ha ricordato durante la cerimonia di premiazione, è stato rivolto a chi ci ha seguito da lassù e che, speriamo, sia stato contento di quanto abbiamo fatto per portare a termine questo Concorso Nazionale. Ciao Ninetto.

*Curzio Santoni*

*[Le foto sono di P. Carbini e C. Santoni]*



## LA CLASSIFICA

### OTVR

1° - R. MERSECCHI	<i>Balestruccio</i>	900
2° - P. PANFILO	<i>AG 47</i>	829
3° - L. BINELLI	<i>Balestruccio</i>	723
4° - V. VALENTINI	<i>Belzebù</i>	590
5° - GL GAZZEA	<i>Astrale</i>	477
6° - F. POSA	<i>Astrale</i>	300

[non classificati - R. MERSECCHI *Red Hawk* - G. ROSATI *GR63* - M. SAGNOTTI *Allievo* - M. SAGNOTTI *Bambì*]

### Texaco

1° - M. CANCELLI	<i>KL 69</i>	2065
2° - N. NEGRO	<i>KL 61</i>	2010
3° - P. NEPI	<i>Ohlsson</i>	1759
4° - L. GENNARI	<i>New Ruler</i>	1726
5° - W. GIANATI	<i>Airborn</i>	1670
6° - M. CECCONI	<i>KL 61</i>	1484
7° - L. BINELLI	<i>Yankee</i>	1420
8° - F. LANDINI	<i>Ohlsson</i>	1392
9° - T. BORTOLAI	<i>Lanzo Bomber</i>	1323
10° - U. BALDARI	<i>Rambler</i>	1211
11° - M. IMOLETTI	<i>PB 2</i>	1147
12° - E. BARBIERI	<i>Ferrari 40</i>	1137
13° - M. CANCELLI	<i>KL 69</i>	940
14° - G. CAVICCHIOLI	<i>Wiking</i>	935
15° - A. CAVICCHIOLI	<i>Playboy</i>	750
16° - G. CRISMANI	<i>Cobra</i>	702

[non classificati - S. LUSTRATI *Pilade* - P. MONTESI *Lanzo Bomber*]

### 1/2A Texaco

1° - G. MOSCHINI	<i>Mini Hoogan</i>	1800
2° - F. NEGRO	<i>Lanzo Bomber</i>	1512
3° - T. BORTOLAI	<i>Flamingo</i>	1360
4° - L. BOCCIA	<i>Pilade</i>	1004
5° - L. BINELLI	<i>Playboy</i>	616
6° - G. CARBINI	<i>MG2</i>	216

[non classificati - D. BRUSCHI *Playboy* - G. MOSCHINI *L. Bomber* - A. RICCARDELLI *Kerswapp* - G. WESSELY *Diamond Demon*]

### OTMR

1° - D. BRUSCHI	<i>Herky</i>	1260
2° - W. GIANATI	<i>RG 9</i>	1175
3° - L. ROMAGNOLI	<i>Mini Hoogan</i>	1085
4° - P. MONTESI	<i>Stentorian</i>	623

[non classificati - T. BORTOLAI *Pilade* - G. CRISMANI *Hayseed*]

### NMR

1° - L. ROMAGNOLI	<i>Amazon</i>	300
2° - W. GIANATI	<i>Cloudster</i>	43

[non classificati - D. BRUSCHI *Herky*]

► - Mersecchi col "Sinè 46" primo negli OTE ha vinto anche negli OTVR: è stato il "mattatore" del Concorso Nazionale 2012

◄ - La meticolosa preparazione prima del lancio

## OTE

1° - R. MERSECCHI	<i>Sinè 46</i>	1260
2° - R. MERSECCHI	<i>De Filippis</i>	1247
3° - F. FABBRI	<i>Playboy</i>	1108
4° - F. POSA	<i>Mini Hoogan</i>	1078
5° - E. CAVALLARO	<i>PB 2</i>	1053
6° - A. ZAMBONI	<i>Lanzo Bomber</i>	660
7° - F. POSA	<i>Arrow Nut</i>	535
8° - M. GIALANELLA	<i>Strato Streak</i>	150

[non classificati - G. BLASI *Kerswapp* - G. BLASI *Baby Mercury* - E. CAVALLARO *Tomboy* - S. LUSTRATI *Tucano* - L. PARIBOCCI *KL 61* - A. ZAMBONI *Privateer*]

### 1/2A Texaco E

1° - F. FABBRI	<i>Lanzo Bomber</i>	1037
2° - A. BALDININI	<i>Baby Burd</i>	777
3° - G. DARDARI	<i>Kerswapp</i>	697
4° - G. MOSCHINI	<i>Tiger Rag</i>	653
5° - L. BOCCIA	<i>M 18</i>	555
6° - P.D. BRUSCHI	<i>Kerswapp</i>	502
7° - M. GIALANELLA	<i>Kerswapp</i>	490
8° - A. SAMI	<i>Kerswapp</i>	422
9° - F. FABBRI	<i>Kerswapp</i>	417
10° - A. FONTANELLI	<i>Lanzo Bomber</i>	224

[non classificati - M. MASSI *CuCu*]

### SPORT 2001

1° - R. MERSECCHI	<i>De Filippis</i>	42,83
2° - L. ROMAGNOLI	<i>Hammerhead</i>	30,20
3° - F. FABBRI	<i>Playboy</i>	24,06
4° - R. MERSECCHI	<i>Sinè</i>	20,20
5° - D. BRUSCHI	<i>Herky</i>	15,20
6° - F. FABBRI	<i>Lanzo Bomber</i>	13,75
7° - A. RICCARDELLI	<i>Kerswapp</i>	9,75
8° - M. CANCELLI	<i>KL 69</i>	8,93
9° - E. BARBIERI	<i>I-Rico</i>	8,62
10° - G. MOSCHINI	<i>Tiger Rag</i>	5,62
11° - L. BOCCIA	<i>M 18</i>	5,38
12° - M. GIALANELLA	<i>KL 61</i>	4,82
13° - F. NEGRO	<i>KL 61</i>	2,60
14° - M. CECCONI	<i>KL 61</i>	2,30





## SAM MODEL DAY - Valle Gaffaro (FE), 23 settembre 2012

Il giorno 23 settembre, sul ben attrezzato campo di Valle Gaffaro, si è svolta la quarta edizione del raduno Sam Model Day, dedicato all'ero-modellismo vintage. L'evento è stato organizzato sotto l'egida di SAM 2001, SAM Italia Chapter 62 e SAM 301 San Marino.

Questa edizione ha visto una notevole partecipazione rispetto alle edizioni precedenti e la presenza di partecipanti che solitamente volano con altre tipologie di modelli e che, per un giorno, hanno voluto ammirare modelli e motori di una volta. Soprattutto, però, hanno potuto constatare che ci sono Associazioni come Sam Italia 62, Sam 2001 e Sam 301 San Marino che si occupano della cultura e della salvaguardia dell'aeromodellismo storico.

Il raduno si è svolto in una bella giornata settembrina, aiutata dall'assenza di vento e trascorsa all'insegna del divertimento e



*Maurizio, con il suo modello, soddisfatto della riuscita della manifestazione*



*Gialanella e i suoi modelli*

della passione per l'aeromodellismo. Per molti è stata anche l'occasione giusta per incontrare vecchi amici.

Nello spazio attiguo alla pista, vari espositori privati hanno dato vita ad una mostra scambio di materiale aeromodellistico di ogni tipo, riviste, motori e modelli.

Questa edizione è stata abbinata alla gara internazionale postale per modelli Old Timer categoria 1/2A Texaco - Franch Heiling 2012, alla quale hanno partecipato 6 concorrenti e vinta da Lanfranco Costalunga.

Per quanto riguarda il volo degli aeromodelli è da segnalare l'avvincente modello Old Timer di Giorgio Zenere, il "Duca". Lino Dal Maso ha portato una squadriglia di 10 modelli Old Timer: da segnalare il volo del modello Old Timer "Eros" e della ripro-

duzione del "Piper PA 22-Tri-Pacer".

Anche i modelli in volo Vincolato hanno avuto il loro spazio: Salvi Angeloni, ha presentato un modello da velocità: il "Twister". Giorgio Poli si è esibito in un arduo volo acrobatico con un modello V.V.C, prestatogli da Gigi Romagnoli. Il Gianni Borsetti ha portato in volo un modello Vintage: il biplano "Simpa-Simpa". Daniele Vescovi, grande costruttore di riproduzioni di modelli ad elastico, ha fatto volare un simpatico modello: il "Flair Bird".

Vanno ricordati anche tutti gli altri partecipanti che hanno contribuito con i loro modelli a riempire di voli questa giornata.

Consentitemi di ringraziare le ditte che hanno contribuito in maniera fattiva alla realizzazione dell'evento: Azienda Rivamar; Azienda Valfrutta; Stazione di servizio Shell F.lli Tarroni; ditta SEALCO; Stazione di Servizio AGIP F.lli Ghezzi - Goro (FE); Auser Goro (FE); Cassa di Risparmio di Ferrara; Bancadria; Ditta Edilprimo; Consorzio Pescatori di Goro (FE) e ditta Euroitica.

Come organizzatore dell'evento, ringrazio tutti i partecipanti, il Presidente della SAM ITALIA 62, Sergio Scirocchi, il Segretario di SAM 2001, Pino Carbinì e il Presidente di Sam 301, Domenico Bruschi che hanno presenziato all'evento. Ringrazio anche il Presidente dell'Associazione Volo Delta 2000 - Valle Gaffaro, Sandro Telloli, per aver ospitato l'evento.

*Maurizio Baccello*

*Class. Gara Postale 1/2 A Texaco*

1° L. Costalunga 2362

Seguono: 2° M.Gianati 1859 - 3° W. Gianati 1803 - 4° T. Bortolai 1740 - 5° G. Borsetti 1264 - 6° Binelli Luigi 972



*Il mercatino offriva di tutto ... plastica e legno!*



*Bortolai alle prese col suo 1/2 A TX*

# POSTA *erea*

## L'AQUILONE

**è il tuo giornale, sul quale tu potrai scrivere e al quale potrai rivolgerti in qualsiasi contingenza, lieta o triste della tua vita. Ci sarà sempre chi avrà per te una parola buona e chi potrà darti un utile consiglio, o svelarti un piccolo mistero della scienza**

*Marcello Zunica, Padova.* — Ho letto con grande gioia la tua lettera nella quale è detto che a Padova gli aeromodellisti vecchi e nuovi intendono risvegliarsi e brillare nuovamente. Fosse vero! Anzi voglio credere fermamente che tutti i propositi da te espressi si avvereranno e che potremo dire. Ecco Padova sta in testa, ecco Padova fa sul serio, ecco Padova non giace più nell'apatia. Naturalmente, sono a tua disposizione. «L'Aquilone» è già a braccia aperte per accogliere nuovi lettori e per ospitare un resoconto da Padova anche ogni settimana. Aerosaluti a tutti i lettori padovani! vecchi e nuovi.

**ZIO FALCONE**

*Devo all'attenzione di Daniele Vescovi il recupero di un trafiletto che mi riguarda (Aquilone n.s. n.43 - 26 ottobre 1952)*

*Ne approfitto per inserire un lancio di Zio Falcone relativo a L'Aquilone del dopoguerra e una immagine di alcuni aeromodellisti padovani reduci da un gara svoltasi a Vicenza nel 1951*



*C. Piccolo, (ai piedi) F. Gregnanin, C. Teodoro, M. Zunica, A. Bacchetti, G. Bonvecchiato, A. D'Attilio*

[a cura: MarZu]



# 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





*Una bella "fiondata"  
del veleggiatore di Gaz-  
zea al CN 2012 OT di  
Gualdo Cattaneo*