

ASSOCIAZIONE ITALIANA
AEROMODELLISMO STORICO



NOTIZIARIO SAM - 62

n°146 - Maggio/Giugno 2011

Periodico riservato ai soci



Notiziario SAM-62

Sommario

In copertina: Nella foto vediamo ritratti i partecipanti alla prima edizione del raduno di Pavullo nel Frignano che per parecchi anni ha rappresentato il più significativo incontro tra i cultori del modellismo storico.

Amarcord	Pag. 3
Eurosamchamp	Pag. 3
Trofeo Anselmo Coristi	Pag. 4-5
GIP 46 e Regolarità a San Marino	Pag. 6-7
I-CABA Wakefield	Pag. 8-9
Il Fuggitivo Wakefield	Pag. 10-11
Tavolettata d'Inverno	Pag. 12
Coppa Falchi a Valle Gaffaro	Pag. 13-15
Il Duca motomodello	Pag. 16-18
Coppa Città di Carpi	Pag. 19-20

SAM-ITALIA Chapter 62

www.samitalia62.it

Presidente:

Sergio Scirocchi

Via Rosmini, 5 - 60019

Senigalia (AN)

Tel. 335 5267926 - sergio.scirocchi@alice.it

Vicepresidente:

Bruschi Domenico

Via Agello, 24 - 47852

Mulazzano- Coriano (RN)

Tel. 0541 729119

dbruschi@freeinternet.it

Segretario ad interim:

Sergio Scirocchi

Via Rosmini, 5 - 60019

Senigalia (AN)

Tel. 335 5267926

sergio.scirocchi@alice.it

Tesoriere:

Francesco Cappabianca

Via Romagnosi, 20

70051 Barletta (Ba)

Tel. 0883 533091

f.cappabianca@aeromodellismo.org

Addetto Stampa e P.R.:

Gigi Romagnoli

Via De Gasperi, 95 - 47521

Cesena (FC) - Tel. 054720285

romagnoli_luigi@fastwebnet.it

Archivi Disegni:

Tiziano Bortolai

Via Vercelle, 58 - 41125

Modena - Tel. 059373775

samitalia@libero.it

Direttore Sportivo:

Rover Mersecchi

Via dell'Appennino, 167

47100 Forlì (FC)

Tel. 0543 400552

rovermer@tin.it

Rappresentanti Regionali

Regione	Rappresentante	Indirizzo	Cap	Città	Telefono	E-mail
Campania	Imoletti Massimo	Viale Libia, 18	80059	Torre del Greco (Na)		
Emilia Romagna	Bacello Maurizio	Via Unità d'Italia, 16	-	Bosco Mesola	331/3603841	maurizio.bacello@alice.it
Friuli Venezia Giulia	Chiaranti Bruno	Via Divisione Giulia, 30/3	33100	Udine	0432/507621	bchiaranti@iol.it
Liguria	Mascherpa Guido	Via della Repubblica, 78/7	16032	Camogli (Ge)	018/5774195	guidomascherpa@libero.it
Lombardia	Casale Carlo	Via Zancarini, 17	-	Sommalombardo (Va)	0331/256024	rob.casal@tin.it
Puglia e Basilicata	Rizzi Luigi	Via Beato Paolo, 5	70051	Barletta (Ba)	380 7929756	
Toscana	Gaggioli Paolo	Via dell'Orologio, 2	-	Battignano	0564/338016	blauermax56@yahoo.it
Veneto	Chiaranti Bruno	Via Divisione Giulia, 30/3	33100	Udine	0432/507621	bchiaranti@iol.it



AMARCORD

Quand'ero ragazzino, durante le vacanze scolastiche estive trascorrevi una quindicina di giorni presso una zia che abitava a Bologna, città a quei tempi capace di ben altro fascino che non la mia piccola Cesena.

Durante uno di quei soggiorni, feci una scoperta strabiliante: la possibilità di costruire con le proprie mani degli oggetti capaci di volare. Un ragazzo che abitava nello stesso stabile di mia zia, trafficando con balsa, carta, collante, costruiva aeromodelli che poi collaudava in un vicino campo. Fu così che Vittorio Negri mi trasmise il virus dell'aeromodellismo.

Subito preso dal desiderio di intraprendere una qualche mia prima realizzazione, tornato a Cesena naturalmente scoprii l'impossibilità di reperire qualsivoglia materiale adatto alla bisogna, oltre a riconoscere la mia totale inesperienza.

Fortunatamente qualche tempo dopo scoprii che anche nella mia città esistevano alcuni aeromodellisti che mi guidarono nelle prime esperienze con consigli, disegni ed il reperimento di balsa, colla, carta seta che Carlo Babbi studente di ingegneria portava da Bologna, dove esisteva, l'imparai più tardi, la Zeus Model Forniture.

Gli aeromodellisti cesenati erano iscritti all'Aero Club Forlì e svolgevano attività agonistica insieme ai forlivesi, naturalmente nel campo del volo libero, dividendosi i compiti: a Forlì si realizza-

vano veleggiatori e motomodelli mentre i cesenati erano specializzati per i modelli ad elastico. Nel numero scorso del notiziario è stato pubblicato il progetto del motomodello SEREN del forlivese Enzo Servadei, su questo numero trovate il disegno di un tipico modello ad elastico cesenate di quel periodo (siamo intorno al 1950), l'I-CABA di Carlo Babbi, corredato anche di un esauriente articolo di presentazione, tratto, io penso, da Modellismo: non posso essere preciso su questo punto perché mi sono basato su una fotocopia fortunosamente reperita.

Vi invito a soffermare la vostra attenzione su un particolare della descrizione del modello: il peso in ordine di volo è di 250 grammi, ma se valutate le caratteristiche della matassa elastica vi accorgete che pesa ben 120 grammi, costituendo in pratica la metà della massa dell'intero modello: una struttura evidentemente ben realizzata, se capace di resistere alle sollecitazioni torsionali del gruppo motopropulsore.

E visto che siamo in tema di modelli ad elastico, nelle pagine successive trovate una diversa interpretazione del tema Wakefield: l'autore, Rino Fontanesi, ha adottato la formula bimatassa con elica ripiegabile.

Gigi Romagnoli

EUROSAMCHAMP 2011

Campionato Europeo OTRA – San Marino 22–26 giugno 2011

Si profila un grosso successo di partecipazione per il 9° Campionato Europeo in programma a San Marino. Alla chiusura delle iscrizioni, risultano avere aderito 110 concorrenti di 12

Nazioni che porteranno in gara ben 295 modelli: un record assoluto tra tutte le edizioni del Campionato!



1° Trofeo ANSELMO CORISTI

Campo di volo di Cantone di Carpi - 17 Aprile 2011

Associazione Aeromodellisti Carpigiani

Finalmente una bella giornata di primavera, aria frizzante, ma molte termiche, tanti amici vecchi e nuovi ad aprire ufficialmente la stagione gare 2011 con ben 15 concorrenti con 28 modelli a contendersi le vittorie nelle sette categorie di gara.

Alle 10 apertura ufficiale dei lanci ed anche primo incidente di gara, con lo splendido Lanzo Bomber di Domenico "Nick" Bruschi infilato nel campo per rottura di un'ala al termine della sibilante salita sparata dal Mac Coy 60 a quota stratosferica: un vero peccato per il modello che si era sempre dimostrato un formidabile arrampicatore ed un pari planatore in tutte le gare a cui ho assistito.

Dopo pochi minuti stessa sorte al modello di Coppola per una "incomprensione" con il suo motore: ala chiusa e Tiger Rag violentemente a terra! Poi tutto liscio fino alla chiusura dei lanci, diversi pieni e lotta all'ultimo secondo per la vittoria, le classifiche parlano da sole!

Nella categoria ½ Elettrico, la più numerosa, vittoria di Fabbri con l' M30, subito dietro Monari e Mantovani, splendidi anche il PB 2 di Bruschi Pierantonio ed il Palla d'Oro di Dardari.

Vittorie anche per Gennari nella Texaco con un modello inusuale, il New Ruler, davanti al mai domo Barbieri con il rivisitato Ferrarini 40, Gianati Marco nella ½ A Texaco, secondo Coppola che poi si è rifatto vincendo la OTMR davanti a Romagnoli, Domenico Bruschi ha digerito i dispiaceri della mattinata vincendo la NMR davanti a Gianati Marco e Pannella; ultimo sul campo, ma primo, secondo e terzo a tavola Gorzanelli.

Tre classificati anche nella OT el., categoria inserita in gara all'ultimo momento, ma con emozionante sfida tra Fabbri, Monari e Mantovani, con vittoria di quest'ultimo. Chiudono le classifiche i due splendidi alianti di Gianati Walter e Civolani, classificatisi nell'ordine nella OTVR, splendida costruzione per l'EC 28/44 di Gianati, dimostratosi anche un ottimo termicatore!

La manifestazione era intitolata per la prima volta ad un grande del modellismo modenese e carpigiano in particolare, Anselmo Coristi, deceduto prematuramente esattamente vent'anni fa in un tragico

incidente nel luglio del 1991; mi ha fatto particolare piacere il susseguirsi di ricordi di tanti modellisti sul campo dell'attività di Anselmo, che non solo ha fatto di tanti noi, ragazzi di allora, aeromodellisti capaci e responsabili di oggi, ma ha creato strutture di volo che ancora oggi sono in funzione per la gioia di tutti, oltre agli innumerevoli successi sportivi che ancora ricordiamo; soprattutto giace in noi tutti il ricordo di un amico che vorremmo ancora con noi, sicuri del suo aiuto e della sua compagnia!

Un ringraziamento particolare a Tiziano che come al solito si è dimostrato un caro amico accompagnandomi in questa mia prima esperienza di conduzione di una gara SAM, ed un grazie anche a tutti i concorrenti che spero di ritrovare numerosi a settembre per l'altro evento in programma sul nostro campo di Cantone.

Marco Tirelli



La Direzione gara al conteggio



Il Cloudster di Civolani, terzo nella Texaco

1° Trofeo ANSELMO CORISTI



Campo di volo di Cantone di Carpi - 17 Aprile 2011

Classifiche

cat. ½ OT el.

1° Fabbri Franco	pt. 2150
2° Monari Stefano	" 1535
3° Mantovani Giorgio	" 1120
4° Bruschi Pier Antonio	" 979
5° Dardari Gilberto	" 896
6° Fabbri Franco	" 0

cat. OTVR/B

1° Gianati Walter	" 660
2° Civolani Gianni	" 256

cat. NMR

1° Bruschi Domenico	" 1048
2° Gianati Marco	" 778
3° Canella Gianmarco	" 650
4° Coppola Sergio	" 0
5° Gorzanelli Wainer	" 0

cat. OTMR

1° Coppola Sergio	" 1440
2° Romagnoli Gigi	" 1206
3° Gennari Luca	" 932
4° Gianati Walter	" 830
5° Bruschi Domenico	" 0

cat. Texaco

1° Gennari Luca	" 1712
2° Barbieri Enrico	" 1200
3° Civolani Gianni	" 906

cat. OT el.

1° Mantovani Giorgio	" 1521
2° Monari Stefano	" 1320
3° Fabbri Franco	" 1162

cat. ½ Texaco

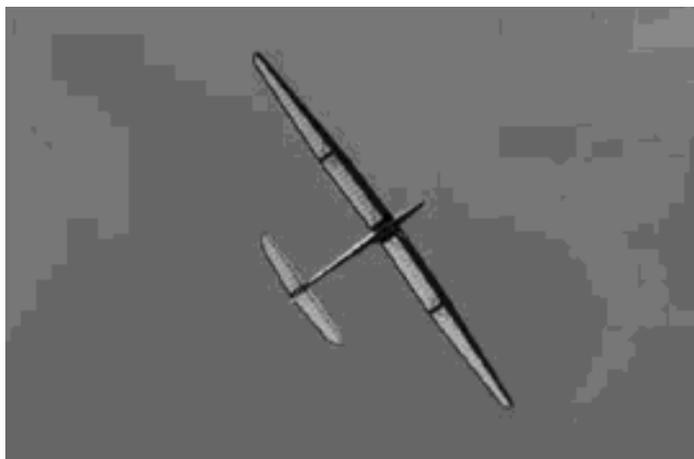
1° Gianati Marco	" 2140
2° Coppola Sergio	" 1584
3° Borsetti Gianni	" 415
4° Canella Gianmarco	" 372



La premiazione Texaco Gennari, Barbieri, Civolani



La premiazione OT el. Fabbri, Monari, Mantovani



L' E.C. 28 44 di Gianati in traino



L' RG 9 di Gianati



Gara GIP 46 e Regolarità Veloce

Pista per Volo Vincolato del MUSEO DELL'AVIAZIONE - 1 maggio 2011

Gruppo Aeromodellistico "FALCHI" R.S.M.

Il maltempo annunciato per il fine settimana e regolarmente presentatosi aveva fatto temere che neppure il primo maggio si potesse svolgere nel modo migliore la gara di GIP 46 che le condizioni atmosferiche degli inizi di aprile avevano fatto rinviare; invece, dopo la pioggia notturna, una giornata piuttosto nuvolosa, abbastanza fresca e con una leggera brezza ci ha dato condizioni praticamente ideali per un regolare svolgimento della competizione.

Anche i motori debbono avere trovato di loro gradimento la combinazione pressione, temperatura, umidità, fornendo al meglio le loro prestazioni: si sono infatti registrate velocità eccezionali, almeno per i concorrenti finiti sul podio, i primi due addirittura a livello di record assoluto per la categoria.

L'unico motore dimostratosi recalcitrante è stato quello di Leonardo Garofali che si è ostinatamente rifiutato di completare una base nei lanci di gara, salvo farlo poi in prova a competizione finita.

Dieci concorrenti non sono molti per una gara di GIP 46, ma possiamo dire che se la partecipazione è stata modesta, il risultato tecnico è stato eccellente.

Lo stesso si può dire, ed a maggior ragione, per la gara di Regolarità Veloce che ha visto solo tre iscritti, ma con risultati che oserei definire strabilianti. Vedere sul podio tre concorrenti che sono la totalità dei partecipanti in linea di principio svilisce il risultato agonistico, ma in questo caso bisogna dire che nessuno dei tre è un abusivo, anzi ciascuno di loro sarebbe stato bene sul gradino più alto, visto che l'errore del più "impreciso" dei tre è solo dell' 1,6%.

Qualcuno ha irriso l'aggettivo "veloce" attribuito alla regolarità, definendo superficialmente questo tipo di gara un giochetto senza significato: i tre concorrenti con la loro preparazione hanno dimostrato la validità della formula e l'importanza della velocità: infatti l'errore più basso è quello di Bruschi (0,59 Km/h), ma la vittoria va a Bezzi che grazie alla maggiore velocità ottiene un più basso rapporto errore/velocità dichiarata (0,63% contro 0,82%).

Gigi Romagnoli



Bruschi premia Cocchi



Bruschi premia Botti



Il podio della Regolarità Veloce

Gara GIP 46 e Regolarità Veloce

Pista per Volo Vincolato del MUSEO DELL'AVIAZIONE - 1 maggio 2011

CLASSIFICA GARA GIP 46

1 - Cocchi Gianfranco	Modena	20,41 / 176,48	20,44 / 176,21
2 - Botti Pietro	Modena	21,75 / 165,51	21,25 / 169,41
3 - Castagnetti Gianmauro	Reggio Emilia	23,37 / 154,04	====
4 - Sighinolfi	Bologna	24,50 / 146,93	====
5 - Pocaterra Claudio	Ravenna	29,12 / 123,62	27,16 / 132,54
6 - Muzio Manfredi	GAB Busto Arsizio	31,47 / 114,39	27,96 / 128,75
7 - Savorelli Enzo	Ravenna	28,50 / 126,31	28,59 / 125,91
8 - Ugolini Massimo	Cesena	29,25 / 123,07	29,00 / 124,13
9 - Bezzi Filippo	Falchi R.S.M.	30,15 / 119,40	33,41 / 107,75
10- Garofali Leonardo	Bologna	====	====

CLASSIFICA GARA DI REGOLARITA' VELOCE

		Velocità dichiarata	Velocità ottenuta	Differenza	Differenza percentuale
1 - Bezzi Filippo	Falchi R.S.M.	120	120,76	0,76	0,63%
2 - Bruschi Domenico	Falchi R.S.M.	72	71,41	0,59	0,82%
3 - Muzio Manfredi	GAB Busto Arsizio	126	128,11	2,11	1,6 %



Il podio della GIP 46



In volo il modello di Ugolini



Il raffinatissimo
modello di Botti



I - CABA Modello ad elastico formula Wakefield

Dopo la pubblicazione delle nuove norme per la formula Wakefield ho voluto progettare e costruire questo modello che, malgrado non abbia ancora potuto cimentarsi in alcuna gara, ha dimostrato di possedere ottime doti di volo e soprattutto una perfetta regolarità nei tempi.

La forma è ortodossa: l'unica cosa poco usuale è l'adozione delle doppie derive, adozione giustificata dal fatto di voler diminuire le perdite marginali nell'impennaggio, acquisendo così una maggiore stabilità orizzontale. La pianta della fusoliera è molto larga anche in coda, poiché ho voluto evitare il fenomeno frequente dell'attorcigliamento dei nodi con conseguenti variazioni del centraggio.

L'apparato motopropulsore è composto di un'elica a scatto libero con tenditore e di una matassa di 16 fili da 1x6 della lunghezza di m. 1,20. Ho preferito lo scatto libero all'elica ripiegabile perché in diverse prove con modelli precedenti ho constatato che l'adozione di una ripiegabile non comporta sensibile vantaggio.

Come si nota, la matassa è di forte sezione perché ho preferito ad una lunga scarica una rapida salita. L'ala è a doppio diedro e contribuisce efficacemente alla stabilità trasversale del modello. Non ho voluto adottare nella rastrematura terminale corde molto piccole per mantenere buone le caratteristiche del profilo anche alle estremità.

Consiglio di provare il modello al tramonto in aria calma. Insistere molto sul centraggio: ala con incidenza positiva 3° : impennaggio con 0° : asse dell'elica inclinato di 4° a picchiare e 2° a destra: salita sotto scarica a destra, planata larga a sinistra regolata mediante le derive.

Sono sicuro che il modello, se ben costruito, potrà dare grandi soddisfazioni anche a chi si accinge per la prima volta a costruire un Wakefield (ma naturalmente che non sia al suo primo modello).

Il disegno indica chiaramente le strutture; la fusoliera a cassetta ha correnti 4x4 mm. in balsa duro e traversini 3x3 mm. in balsa tenero. Fra la prima e la seconda ordinata la ricopertura è fatta in balsa da mm. 1,5, alla estremità posteriore (come indicato in figura) due guancette di balsa trattengono un tubo cavo di alluminio da mm. 7 che ferma la matassa.

Il carrello ha le gambe principali in acciaio da mm. 1,5

e le secondarie da mm. 1. Le ruote sono ottenute adattando un disco di mm. 45 di diametro (pioppo da mm. 1,5) con due guance di balsa e sagomando a lente. Le boccole delle ruote sono in tubetto di alluminio fissato con collante: usare per rondelle delle ruote due pezzetti di tubetto di gomma con una goccia di collante.

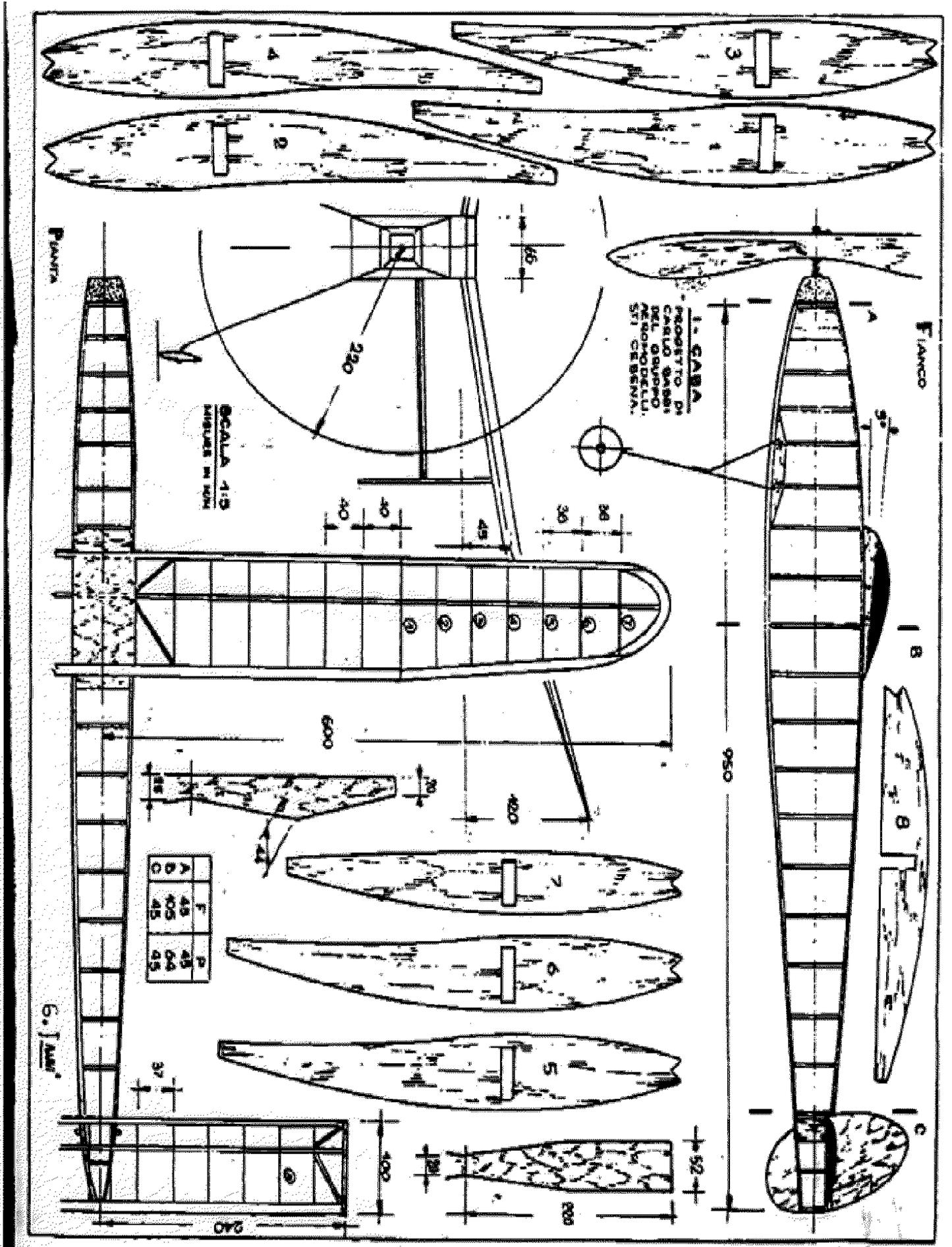
L'ala è del tipo monolongherone ottenuto da un listello di balsa di durezza media 4x11 mm. opportunamente rastremato alle estremità; le centine sono in balsa da mm. 1; pure in balsa 3x12 mm. è il bordo di uscita ed il bordo di attacco è un 4x4 mm. sagomato in balsa duro. L'ala viene appoggiata alla fusoliera per mezzo di una cabinetta sagomata e distaccabile in balsa da mm. 3 che segue il profilo inferiore dell'ala e che contemporaneamente dà l'incidenza voluta di $+3^\circ$.

I timoni sono del tipo a doppia deriva; il piano orizzontale ha centine in balsa da mm. 1, bordo di attacco e di uscita come l'ala, longherone 3x8 mm. in balsa. Le doppie derive sono piene in balsa tenero da mm. 2: verniciate con collante e levigate, vengono fissate alle estremità ad avvenuta ricopertura del piano orizzontale. Le derive mobili sono ottenute usando come cerniera filo di rame da mm. 1 fissato sempre con collante. Il gruppo motopropulsore è formato dall'elica ricavata da un blocco di balsa omogeneo di mm. 440x52x44; l'elica va verniciata a specchio con collante; lo scatto libero è di tipo normale con molla per il tenditore di mm. 3 di diametro; l'asse dell'elica è in acciaio armonico da mm. 2.

La copertura viene effettuata in carta bambù sottile tesa con collante; l'originale ha le ali e gli impennaggi bianchi e la fusoliera colore blu; il peso totale del modello in ordine di volo si aggira sui 250 grammi.

Carlo Babbi

I - CABA Modello ad elastico formula Wakefield



IL FUGGITIVO (1947) l'ALA n° 6

Di Fontanesi Rino

Caratteristiche principali: apertura alare mm. 1200; Lunghezza : mm 950 ; Superficie alare : dmq 15 ; peso totale grammi 144.

Descrizione

Nato per opera del noto aeromodellista comasco Rino Fontanesi (già di Reggio Emilia) per partecipare al campionato comasco , il " Fuggitivo " si dimostrò subito un classico modello da grandi gare.

Questo modello vincitore di due gare interprovinciali con tempi di volo medio 3'(termiche escluse), ha dimostrato le sue doti di vero " fiuta termiche ".

Purtroppo dopo tanto lavoro il " Fuggitivo " nella gara interprovinciale del giorno 15 settembre organizzata dal G.A.C. a Venegono, spari in una termica e non fu più possibile recuperarlo.

Ecco ora i particolari per la costruzione, che è già del resto sufficientemente chiara dal disegno.

ALA - è completamente in balsa, centine da 1 mm, bordo d'entrata mm. 3X3, bordo d'uscita 3X8 sagomato. Il longerone è un 13X2. Il contorno è pure in balsa col noto sistema del pezzettamento, incollato e sagomato.

FUSOLIERA - la costruzione è a traliccio . I correntini sono in balsa 4X4 e i traversini pure. La prima e l'ultima ordina-

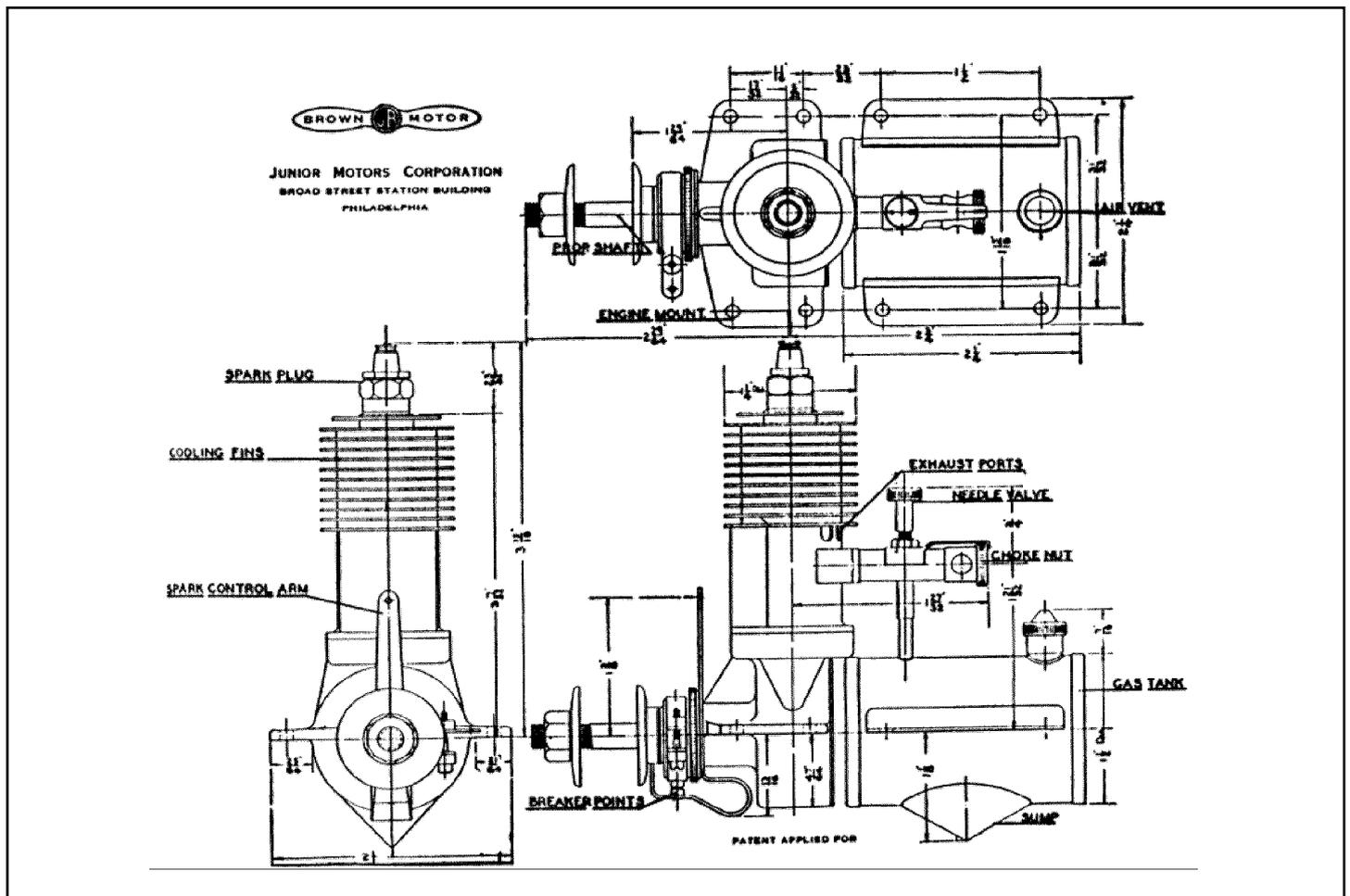
ta sono in compensato da 1,5 mm.. I rinforzi per la pinna sono dei pannelli di balsa . La pinna viene incollata solo dopo la copertura della fusoliera, ed in seguito sagomata.

IMPENNAGGI - Sono in balsa ; le centine a traliccio; la costruzione risulta evidente dal disegno. Il piano verticale è solidale con l'orizzontale

Carrello - E' retrattile mono gamba, fissato sul correntino inferiore della fusoliera. La gamba è in bambù , la ruota in cirmolo . Il sistema di ritardo della chiusura è costituita da un cilindretto in alluminio sottilissimo , ricavato dal manico di un comune pennellino per colla da ufficio , chiuso da una parte , nel quale scorre un piccolo tappo di sughero collegato alla gamba per mezzo di un filo in acciaio da 0,5 mm. Ulteriori particolari si deducono dal disegno. Giova dire che il funzionamento è risultato perfetto grazie alla massima cura che è stata posta nella sua costruzione.

GRUPPO MOTO-PROPULSORE - E' costituito da una matassa di 20 fili 1X3 sdoppiata ed agente sull'elica per mezzo di una copia di ingranaggi in ottone . La scarica ottenuta è lenta e regolare (è giunta a 1 minuto e 5 secondi) L'elica è in balsa verniciata con due mani di nitro l'arresto del tenditore è a squadretta.

Tiziano Bortolai





Tavolettata d'Inverno Grassobbio 6 febbraio 2011

Pubblichiamo su questo numero le foto relative alla Tavolettata d'Inverno che non era stato possibile allegare al relativo articolo comparso in marzo - aprile.



Riboli consegna a Casale la targa di partecipazione



Un mini Bleriot



Più Italiano di così...



Bugatti 100

Coppa Falchi a Valle Gaffaro



Domenica 29 Maggio si è svolta sul bellissimo campo di Valle Gaffaro gentilmente messo a disposizione dal Presidente Telloli

la Coppa Falchi organizzata dal Gruppo Aeromodellistico Sammarinese dallo stesso nome.

Un numero incredibile di iscrizioni sono piovute sul Falchi raggiungendo la ragguardevole cifra di 65 iscritti, numero che talvolta non viene raggiunto da un C.N. e mai si è visto in una gara interregionale svolgentesi in una sola giornata.

Un bel sole ha rallegrato gli animi anche se un dispettoso vento, a volte a raffiche specialmente in quota, ha disturbato e consigliato qualcuno a lasciare il modello in auto.

Terminate le iscrizioni e distribuite le schede di volo con l'uso del Totem per le frequenze e lasciando liberi i partecipanti di lanciare a loro scelta fra il termine di partenza fissato alle ore 9:00 e quello di chiusura alle 17:00, eliminando l'intervallo, la organizzazione magistralmente diretta da Sergio Scirocchi, che ha dovuto affrontare il compito in solitario, essendo Maurizio Baccello impegnato altrove, si è dato fuoco alle polveri ed i voli sono iniziati in perfetto orario.

Seguendo l'ordine delle classifiche passiamo a commentare la gara.

Nella Texaco continua il dominio di Walter Gianati che ha segnato 2 pieni nonostante fosse disturbato dal vento ma da suo pari si è comportato Tiziano Bortolai anch'egli autore di 2 pieni.

Molto distaccati gli altri.

Nella OTVR Filippo Bezzi ha segnato 3 pieni col suo Astrale vincendo la gara e 2 pieni con l'AG 47 precedendo Rover Mersecchi che, pur autore di 2 pieni ha mancato il terzo lancio rimanendo dietro a Bezzi.

Ma dobbiamo citare anche Civolani che, anch'egli con 2 pieni con il suo Balestruccio ha tallonato i primi tre.

Piu' distaccati gli altri sebbene si debba ricordare Gianati Walter e Gialanella entrambi autori di un pieno.

Nella 1/2 Texaco continua il ritorno in cima alle classifiche della specialità Bruschi Domenico con il suo vecchissimo

e rappezzato Playboy Sr. che fa fatto ottimi voli segnando anche un pieno, 15' secondo le regole della SAM 62. Lo ha seguito ma un poco distaccato Gianati Marco con un altro Playboy e Cavicchioli anche lui munito di Playboy.

Piu' distaccati gli altri 5 in gara.

Nella NMR 2,5 Romagnoli con il suo Mini Hogan ha fermato Gennari col nuovo Starduster al secondo posto e l'australiano Allan Laycock al terzo. Tutti e tre sono stati autori di un pieno.

Nella OTE lo specialista Fabbri Franco ha vinto con tre pieni e dominando il flyoff dove lo hanno seguito sempre con tre pieni Grassi con il Cumulus e Mersecchi con il Sinè 46.

Quindi a seguire sempre Fabbri col KL 53, Mariani col Viking e Bagatin con l'Airborn e Panizzo col Playboy.

Piu' staccati gli altri con Gialanella a chiudere la classifica all'undicesimo posto.

Nella OTMR solo due concorrenti e Gennari col Playboy Sr. ha preceduto Laycock con il Bomber.

In NMR Bruschi con il suo Bomber motorizzato McCoy ha preceduto Romagnoli col nuovissimo Amazon e Borsetti Gianni col suo nuovo JU 2, lasciando un po' staccati gli altri piloti.

Nella 1/2 Elettrici ha vinto con gara regolare Mariani Mario col suo Playboy seguito quasi a ruota da Tabellini Renzo con l'M 13 autore di un pieno e Fabbri con il Tiger Rag seguito a sua volta da Dardari con il Palla d'Oro. Seguono altri 4 concorrenti.

Si sono perciò classificati ben 48 piloti tutti autori di ottimi voli.

Il vento ha anche provocato l'atterraggio fuori campo di qualche modello modificando quindi così i risultati finali che, comunque, rispecchiano i valori in campo.

Il Presidente del Falchi Bruschi ha ringraziato tutti i presenti ed il Presidente Telloli ha proceduto alla premiazione dei migliori promettendo la sempre migliore collaborazione con gli aeromodellisti.

Domenico Bruschi



Il campo di gara



Modelli in attesa



Coppa Falchi a Valle Gaffaro

CLASSIFICHE

Texaco

1. Gianati Walter	Airborn	900	900	631	2431
2. Bortolai Tiziano	Bomber	900	331	900	2131
3. Tirelli Marco	Playboy Sr.	399	238	0	637
4. Barbieri Enrico	GZ.10 bis	0	317	0	317
5. Civolani Gianni	Cloudster	107	0	0	107

OTVR

1. Bezzi Filippo	Astrale	300	300	300	900
2. Bezzi Filippo	AG 47	300	300	237	837
3. Mersecchi Rover	AG 47	144	300	300	744
4. Civolani Gianni	Balestruccio	140	300	300	740
5. Gialanella Mario	Baffo	187	300	146	633
6. Gianati Walter	EC 28-44	300	201	102	603
7. Castiglioni Alfredo	Nibbio	69	84	56	209

½ Texaco

1. Bruschi Domenico	Playboy	552	900	447	1899
2. Gianati Marco	Playboy	394	605	426	1425
3. Cavicchioli A.	Playboy	305	477	260	1042
4. Borsetti Gianni	Kerswap	293	379	350	1022
5. Baldinini Antonio	Sinè 46	337	261	387	985
6. Costalunga G.F.	Playboy	212	235	147	594
7. Grassi Roberto	Wing.Yankee	296	34	0	330
8. Canella G.M.	Bomber	135	12	0	147

NMR 2,5

1. Romagnoli Gigi	Mini Hogan	360	219	245	824
2. Gennari Luca	Starduster	147	360	272	779
3. Laycock Allan	Hoosier	360	99	128	587
4. Barbieri Enrico	I-Rico	0	0	0	0

OTE

1. Fabbri Franco	Mini Hogan	600	600	600	1800	464
2. Grassi Roberto	Cumulus	600	600	600	1800	419
3. Mersecchi Rover	Sinè 46	600	600	600	1800	396
4. Fabbri Franco	KL 53	531	600	303	1434	
5. Mariani Mario	Viking	280	501	600	1381	
6. Bagatin L.	Airborn	441	454	179	1074	
Panizzo A.	Playboy	181	355	538	1074	
8. Pavesi Gianni	Pilade	110	316	600	1026	
9. Canella G.M.	JU.2	230	295	311	836	
10. Mantovani G.	Airborn	253	285	296	834	
11. Gialanella Mario	KL 61	167	0	540	707	

OTMR

1. Gennari Luca	Playboy Sr.	226	292	220	738
2. Laycock Allan	Bomber	236	147	124	507



Schieramento di modelli



Bruschi al decollo



...e Bezzi cronometra

Coppa Falchi a Valle Gaffaro



NMR

1. Bruschi Domenico	Bomber	261	350	360	971
2. Romagnoli Gigi	Amazon	360	220	269	849
3. Borsetti Gianni	JU 2	148	360	200	708
4. Grassi Roberto	JU 2	152	192	90	434
5. Gianati Marco	Cloudster	212	0	0	212
6. Canella G.M.	S.Phoenix	69	0	0	69

½ Elettrici

1. Mariani Mario	Playboy	571	758	427	1756
2. Tabellini Renzo	M 13	469	277	900	1646
3. Fabbri Franco	Tiger Rag	301	346	725	1372
4. Dardari G	Palla d'oro	413	303	345	1061
5. Bruschi P.A.	Kerswap	396	265	310	971
6. Poli Giorgio	Playboy	318	302	257	877
7. Dardari G.	Kerswap	364	406	0	770
8. Laycock Allan	B.Bombshell	429	0	0	429



Gianni Borsetti avvia...



Un tocco di internazionalità...



...dall'Australia Allan Laycock



...al decollo



I primi classificati della OTeI si preparano allo spareggio



..un prestigioso Supertigre G 24...



MOTOMODELLO IL DUCA 1939

di M. Rodrigo

Questo modello è uno dei più riusciti della categoria. Bella estetica, solidità massima ed ottime doti di volo ne fanno un piccolo gioiello dell'aeromodellismo. L'apertura alare è media: 2,167 m così da permettere, senza ricorrere ad allungamenti antiestetici o esagerati, una corda media abbastanza grande per non diminuire il numero di Reynolds e mantenere il rendimento del profilo il più vicino possibile ai suoi grafici di galleria. La superficie alare, circa 50 dmq, permette molte cose ad un aeromodellista in gamba; per uno che invece sia alle prime armi con i modelli a motore a scoppio questi 50 dmq saranno di grande aiuto nel centraggio, potendo tenere basso il carico alare e per conseguenza anche la velocità di planata. 1 timoni, situati a notevole distanza dalle ali, hanno un'azione pronta ed efficiente nello stabilizzare il modello.



COSTRUZIONE

Cominciamo dall'ala: primo passo da compiere è la costruzione del longherone. Si tratta di un trave ad I rastremato, ed è consigliabile per il montaggio di riprodurlo al naturale su di una striscia di carta. Tenere conto che le quote dell'anima in pioppo da 1 mm sono le stesse del longherone meno 4 mm; i listelli scanalati da 3x4, con l'incastro da 1 mm, sono di quelli che si trovano in commercio. Ora vengono le centine: sono 28 a due a due uguali. Le 36, 37, 38 sono in compensato da 2 mm. alleggerite; le 39 e 40 in compensato, da 1,5 mm alleggerite; tutte le altre senza distinzione sono in tranciato di pioppo da 1 mm.

Dato che il longherone in quest'ala è affogato, bisogna porre la massima attenzione nel fare gli alloggiamenti. Com'è sul disegno, il bordo inferiore del longherone deve trovarsi a 5 mm di altezza quando la centina è posata su un piano. Arrivati a questo punto sarebbe meglio riprodurre al naturale sia la semiala sinistra che quella destra. Segate in tre lamelle il bordo d'uscita (triangolare da 3x12) e, dopo averlo curvato e tenuto fermo per mezzo di spilli, incollatelo. Preparare i terminali (n. 50) e cartavetrare per bene due listelli da 3x5. Non vi resta che eseguire il montaggio dell'ala. La ricopertura avviene in carta pergamina leggera, dato che la avio non ha sufficiente larghezza per le centine di radice. Passiamo ora ai piani di coda. La loro costruzione è uguale a quella delle ali: qui però solo la centina n. 28 è di compensato da 2 mm, mentre tutte le altre sono in tranciato da 1 mm. Viene quindi la deriva che, come costruzione e montaggio, è del tutto analoga alle precedenti superfici. Ed ora una nota: il motore da usarsi su questo modello deve avere una discreta potenza; sono quindi da scartare i motori ad accensione elettrica al disotto di 6 cc e quelli diesel al disotto di 4 cc. Resta inteso che il possessore

del motore di cilindrata minore dovrà cercare di alleggerire il più possibile la sua costruzione, lusso che si può permettere di ignorare chi invece possiede un motore da 10 cc. Bisogna fare ancora un'altra distinzione, dato che esistono motori che si montano radialmente ed altri invece (e sono la maggioranza) assialmente: il modello è stato costruito per montare un "Brown B", non tutti i motori si

ritroveranno quindi con quell'intervallo tra i due montanti del motore.

Per i possessori di motori a montaggio radiale, invece, conviene mettere i supporti come da disegno, facendo però l'ordinata n. 1 piena e tagliando a livello i supporti, che aggiungono notevole solidità alla parte anteriore. La fusoliera si compone di 18 ordinate di compensato, la maggior parte delle quali alleggerite, e di longheroni vari. Il montaggio si comincia dalla parte anteriore, unendo le ordinate 1-2-3-4 per mezzo dei supporti motore, assestandole bene ed incollando; a queste si applicheranno poi i longheroni mediani da 3x7, sui quali si monteranno tutte le altre ordinate. Per chi avesse tempo e spazio è preferibile usare il vecchio metodo della mezza scala, che tanta buona prova dà nella costruzione dei veleggiatori con molte ordinate. Arrivati alla parte posteriore, dopo aver incollato la sagoma n. 22, sovrapporre il timone di profondità e adattare gli incastri per il fissaggio; eseguire la medesima operazione per la deriva. I raccordi in sughero del timone vengono adattati dopo la ricopertura. Parte importantissima del modello, se volete una cosa che duri a lungo, è il carrello. Usate dell'acciaio armonico da 3 mm. Le ruote possono venir sostituite vantaggiosamente da ruote lenticolari in legno dello stesso diametro. La sistemazione dell'impianto elettrico va fatta fra le ordinate 2 e 4 appoggiandosi ai montanti del motore.

VOLO

Dopo aver centrato il modello in planata cominciate a dargli un po' di motore, non più di 10 o 20 secondi. Il motore dovrebbe avere 3 gradi di incidenza negativa e 2 a sinistra, in modo da avere una salita in larghi cerchi di circa 50 m di diametro verso destra. Per la visibilità in aria ed il suo facile ritrovamento in terra suggeriamo di dipingere in scuro la parte inferiore della fusoliera e la parte di sotto delle ali e timoni; in colore chiaro quella superiore, in modo che il modello sia visibile dalla distanza quando è in aria e faccia contrasto col terreno quando è in terra.

Tratto dalla rivista **Modellismo Anno 1 N° 1**



Coppa Città di Carpi



ASSOCIAZIONE AEROMODELLISTI CARPIGIANI

Fossoli Fly Club

Gargallo di Carpi
Via dell'Impiccato (Cantone)
CARPI (MO)

Coppa città di CARPI O.T.



4 Settembre 2011

SCHEDA D'ISCRIZIONE

Concorrente _____ Residente a _____ C.A.P. _____
Via _____ n° _____ Tel. _____ Cell. _____
Gruppo _____ Assicurazione _____

SCHEDA TECNICA MODELLI E MOTORI			
LEGENDA	Modello "A"	Modello "B"	Modello "C"
Categoria			
Modello			
Anno			
Apertura alare cm.			
Superficie alare dmq.			
Peso totale gr.			
Motore a scoppio	Marca		
	Tipo		
	Cilindrata		
Motore elettrico	Marca		
Batterie	n° celle		
	Capacità mAh		
1ª Frequenza	Mhz		

QUOTE DI PARTE CIPAZIONE

Iscrizione alla Gara	Socio S.A.M. (€ 10,00)	€ _____
Prenotazione Pranzo	€ _____
Altri modelli iscritti	n° _____ x € 5,00	€ _____
	TOTALE	€ _____

Data _____ Firma _____



Coppa Città di Carpi

Verranno premiati i primi tre concorrenti di ogni categoria. Come da regolamento perché una categoria sia valida devono esservi minimo tre partecipanti .

Programma

- Ore 8,00 : Ritrovo presso il campo di volo, iscrizioni
- Ore 9,00 : Inizio lanci
- Ore 12,30 : Sosta
- Ore 13,30 : Ripresa lanci
- Ore 17,00 : Termine lanci
- A seguire : Eventuali spareggi, classifica e premiazione

ALBERGHI della zona

Locanda Commercio Piazza Vittorio Emanuele II n° 14

Campogalliano Tel 059 525881

Albergo Magnagallo Via Magnagallo Est n° 7

Campogalliano tel 059 528751 WWW.magnagallo.it

Albergo Mercure Via del Passatore n° 160

Campogalliano tel. 059 851505

Residence Green Park 2 Via del Passatore n° 34

Campogalliano tel. 059 851944

Hotel Marchi **** Via Modena Carpi N° 81 Soliera (loc. Appalto)
tel 059 566050

Durante lo svolgimento della gara potranno essere effettuati controlli a sorte dei modelli

Il Gruppo Organizzatore declina ogni responsabilità per eventuali danni arrecati dai concorrenti a persone o cose durante lo svolgimento della competizione: ogni partecipante dovrà pertanto essere munito, sotto la propria responsabilità, di un'adeguata copertura assicurativa.

I concorrenti sono tenuti, sotto la propria responsabilità, ad utilizzare nei loro radiocomandi frequenze radio consentite dalla legge vigente.

Per ineghienza dell'uso del proprio radiocomando e rispetto del seguente regolamento, chi danneggia il modello di un altro concorrente è tenuto a risarcirlo.

Sito Internet del Gruppo organizzatore www.aeromodellisticarpigiani.it

Nel sito potete vedere la mappa per raggiungere il campo

Come anche nel sito Old Timer dalla S.A.M. Italia chapter 62

www.samitalia62.it

“ **A.I.A.S. S.A.M. Italia Chapter 62** ” indice e l'Associazione Aeromodellisti Carpigiani - **Fossoli Fly Club** organizza, per il giorno **4 Settembre 2011** una **gara riservata** agli associati S.A.M. per aeromodelli Old Timer radioassistiti per le categorie: **OTVR, Texaco, 1/2 OT elettrico, NMR, 1/2 A Texaco, OT elettrico, NMR2,5cc**
Evento speciale Dyno derivati !!!

La gara, con le categorie sopra ammesse, avrà luogo presso la pista del gruppo, in località **Via dell'Impiccato** località **Cantone Gargallo CARPI (MO)**.

Per arrivare al campo Dall'autostrada

Per chi arriva da Modena e da sud **uscire** a Campogalliano sull'A22 poi seguire le indicazioni per Campogalliano-Correggio, alla seconda rotonda dopo il ponte sull'autostrada svoltare a destra in direzione Carpi, dopo un km dall'abitato di Panzano una esse sinistra-destra, fare solo la sinistra e andare diritti senza fare la destra si arriva a **Cantone**. Coordinate satellitari 44°44'54.91N" 10°49'11.66"est

Per le caratteristiche dei modelli e la compilazione delle classifiche verrà fatto riferimento al vigente Regolamento "S.A.M. Italia Chapter 62" Sarà facoltà del Direttore di Gara modificare, in caso di necessità contingenti e previa comunicazione ai concorrenti, le modalità dello svolgimento della competizione.

Le iscrizioni, redatte sull'apposito schema allegato, dovranno pervenire **tassativamente** entro e non oltre il **31 Agosto 2009** per telefono, lettera o tramite posta elettronica a:

BORTOLAI TIZIANO

Via Vercelli n° 58 4100 Modena tel 347 075 6660 ore pasti

Samitalia@libero.it

La quota di iscrizione per ogni concorrente, potrà essere versata in campo, è fissata in **€ 10.00** per il primo modello, con aggiunta di

€ 5.00 per ciascun modello successivo, anche se iscritto a categorie diverse. Non saranno ammesse iscrizioni in campo.

Vicino al campo c'è una semplice trattoria dove è possibile pranzare solo con prenotazione.

Alle 10,30 ci sarà uno spuntino in campo compreso nell'iscrizione.

Sarà utilizzato il " Totem" per la gestione delle frequenze, i concorrenti dovranno cronometrarsi e controllarsi tra loro, ed entro i tempi descritti nel programma dovranno essere effettuati tutti i lanci altrimenti si perderanno.