

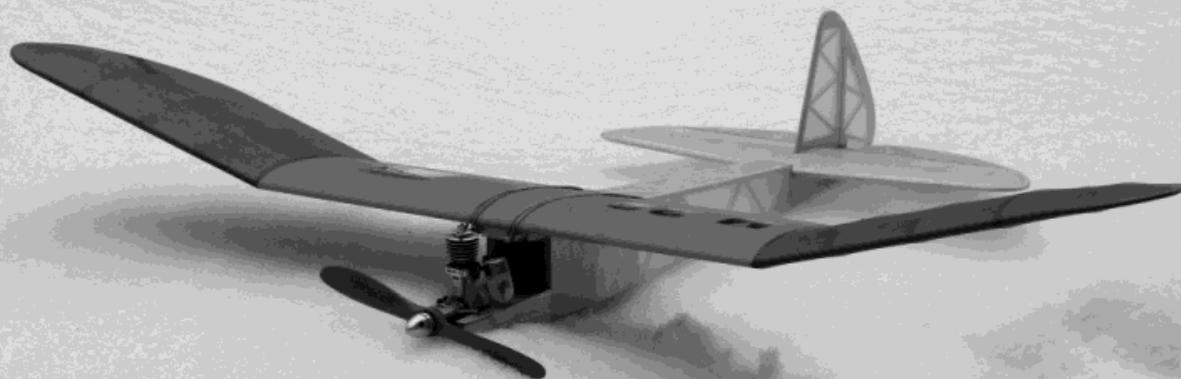
ASSOCIAZIONE ITALIANA
AEROMODELLISMO STORICO



NOTIZIARIO SAM - 62

n°150 - Gennaio/Febbraio 2011

Periodico riservato ai soci



Notiziario SAM-62

Sommario

In copertina: Provvediamo i modelli di sci!

Stiamo freschi!	Pag. 3
Verbale riunione Consiglio Direttivo	Pag. 4-5
Lutto	Pag. 6
La scomparsa di George Tallent	Pag. 6
Alcune considerazioni sulle gare e sulla loro valenza	Pag. 6
In memoria di Luca Visani	Pag. 3
Record Hound	Pag. 8-11
Aliante Turbine di Silvano Macera	Pag. 12-13
Il veleggiatore "ALDEBARAN"	Pag. 14-15
Il motomodello tedesco "BRUMMER"	Pag. 16-17
Motomodello II Moar 1943	Pag. 18-19
Calendario prov. eventi sportivi anno 2012	Pag. 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	Riboli Pierpaolo	Via Locatelli, 62	24020	Villa di Serio (BG)	035 220391	ribomail2001@yahoo.it
Puglia e Basilicata	Rizzi Luigi	Via Beato Paolo, 5	70051	Barletta (Ba)	380 7929756	
Toscana	Crismani Giorgio	Stada di Brancaleta, 77	5804	Roselle (GR)	0564 402835	g.crismani@alice.it
Veneto	Chiaranti Bruno	Via Divisione Giulia, 30/3	33100	Udine	0432/507621	bchiaranti@iol.it

Stiamo freschi!



Novosibirsk, Romagna.

La strategia attendista del Generale Inverno sta dando i suoi frutti in questi giorni: dopo cinque mesi di siccità, tutta l'acqua accumulata ce la sta restituendo ben gelata. La neve è alta già più di un metro e continua ad accumularsi. Assediato, passo buona parte del mio tempo nel garage-laboratorio dedicandomi alla costruzione del nuovo modello la cui realizzazione, grazie alle molte ore dedicatevi, è più avanzata del previsto; nonostante qualche difficoltà per la polimerizzazione della colla epossidica a causa della bassa temperatura, il modello sarà presto finito, ma quanto a farlo volare temo che ci sarà molto da aspettare, nel frattempo cerco di essere particolarmente accurato nella realizzazione per quanto riguarda incidenze e posizionamento del centro di gravità, contando che al collaudo risulti ragionevolmente centrato e non richieda una messa a punto laboriosa.

Sono arrabbiato. No, non per il maltempo, ma per una frase letta su di un quotidiano: "...il corpo della vittima è stato casualmente trovato da un signore che giocava con il suo aeromodello..." Ora noi sappiamo benissimo che quello poteva essere un signore che faceva volare un aerogiocattolo, ma se si fosse trattato di un aeromodellista, uno che i propri modelli se li progetta, costruisce, mette a punto e magari li porta anche in gara? Il giornalista evidentemente non lo sa, non si preoccupa di appurarlo,

ma applica il solito stereotipo secondo cui un aeromodellista sarebbe un adulto mai cresciuto che continua a giocare con gli aeroplanini.

Quando vi imbattete in un saccente cultore di questo pregiudizio, dategli trenta grammi di elastico dicendogli: "Questo è il motore. Adesso costruisci un modello di diciannove decimetri quadrati di superficie alare e duecentotrenta grammi di peso capace di realizzare sistematicamente voli di tre minuti. Non sei capace di farlo? Allora non azzardare giudizi su chi vale più di te!"

In questo numero del Notiziario trovate diversi tritici da cui potete trarre ispirazione per le vostre future realizzazioni: ve ne avevo annunciati sul numero scorso, ma le cronache delle gare non avevano lasciato spazio.

Il sito Internet dell'Associazione non veniva aggiornato da tempo: a tutti coloro che partecipano alle gare farà piacere vedere che è stata pubblicata la più recente versione del Regolamento Sportivo.

<http://www.samitalia62.it>

E a proposito di attività sportiva, in ultima pagina trovate il calendario definitivo di gare e raduni di quest'anno 2012.

Il Consiglio Direttivo sollecita tutti i soci ad intervenire all'annuale Assemblea Generale in programma all'aeroporto di Fano alle ore 14,30 di sabato 10 marzo.

Gigi Romagnoli



Verbale riunione Consiglio Direttivo del giorno 14 gennaio 2012

Il giorno 14 gennaio 2012, alle ore 11:00, presso la sala riunioni dell'aeroporto di Fano si è riunito il Consiglio Direttivo allargato ai Rappresentanti Regionali ed agli invitati di cui alla lettera di convocazione, per deliberare sul seguente ordine del giorno:

1. Lettura ed approvazione verbale seduta precedente;
2. Campionato Europeo 2014;
3. Analisi rendiconto anno 2011;
4. Preventivo anno 2012;
5. Attività sportiva futura;
6. Dimissioni Rap. Italia in seno al Comitato Europeo e da altri incarichi;
7. Sito Internet;
8. Impaginazione Notiziario;
9. Varie ed eventuali.

Il Consiglio composto da:

SCIROCCHI Sergio
 Presidente - Segretario ad interim
 BRUSCHI Domenico - Vicepresidente
 CAPPABIANCA Francesco - Tesoriere
 ROMAGNOLI Luigi
 Addetto stampa e pubbliche relazioni

Rappresentanti Regionali

IMOLETTI Massimo
 CHIARANTI Bruno
 BACCELLO Maurizio
 MASCHERPA Guido
 RIBOLI Pierpaolo
 RIZZI Luigi
 CRISMANI Giorgio

Tutti convocati con lettera datata 07 dicembre 2011 inviata a mezzo posta elettronica il giorno 13 dicembre 2011.

Inoltre, sono stati invitati:

MERSECCHI Rover
 BEZZI Filippo

Sono presenti:

Scirocchi Sergio - Presidente - Segretario ad interim

Bruschi Domenico - Vicepresidente
 Cappabianca Francesco - Tesoriere
 Romagnoli Luigi - Addetto stampa e pubbliche relazioni
 Mersecchi Rover - Direttore Sportivo
 Baccello Maurizio - Rap. Regionale Emilia - Romagna
 Rizzi Luigi - Rap. Regionale Basilicata

Punto 1 all'O. del G.- Lettura ed approvazione verbale precedente riunione.-

Letto il verbale della seduta precedente viene approvato così come redatto.

Punto 2 all'O.d.G. - Campionato Europeo 2014;-

Il presidente fa presente che a seguito di quanto deliberato nel precedente consiglio, è stata inviata lettera alla SAM 2001 (allegato 1) per effettuare una riunione congiunta di rappresentanti delle due SAM per la costituzione del Comitato Organizzatore e per la scelta del luogo dove svolgere il campionato. Tuttora non si è avuta risposta. Propone, per la SAM 62 che il Comitato organizzatore sia composto dai seguenti soci aventi questi lunga esperienza acquisita:

1. Scirocchi Sergio
2. Bruschi Domenico
3. Mersecchi Rover
4. Baccello Maurizio
5. Romagnoli Luigi
6. Bezzi Filippo
7. Gianati Walter (se accetta)
8. Soave Paolo (volo libero)
9. Gialanella Mario (Volo libero)

Per quanto riguarda la scelta del luogo di svolgimento propone:

1. Valle Gaffaro (se disponibile)

Poichè il giorno 15 gennaio 2012 si terrà l'assemblea generale della SAM 2001 sarà una buona occasione per iniziare a discutere e a presentare le proposte della SAM 62.

Il Consiglio direttivo nel prendere atto approva



Verbale riunione Consiglio Direttivo del giorno 14 gennaio 2012

Punto 3 all'O.d.G. - Analisi rendiconto anno 2011;-

Dal tesoriere Cappabianca viene presentato il rendiconto anno 2011 che si chiude con un saldo attivo di € 274,00 (allegato 2) che vengono destinate al fondo per future attività.

Dopo attento esame il consiglio direttivo lo approva per quanto di competenza.

Punto 4 all'O.d.G. - Preventivo anno 2012;-

Sulla carta del rendiconto 2011 il tesoriere Cappabianca illustra il preventivo di spesa per l'anno 2012 (allegato 3).

Attentamente esaminate le varie voci che lo compongono, il consiglio direttivo lo approva per quanto di competenza.

Punto 5 all'O del G. - Attività sportiva futura;-

Argomento non trattato nella precedente riunione. Dopo approfondita discussione si delibera di effettuare il "Campionato SAM 62" delle categorie OTVR - OTMR - OTE - TEXACO.

Ai fini della classifica verranno considerati i punteggi delle tre migliori gare su quattro previste. In caso di parità sarà tenuto conto della gara scartata.

A titolo sperimentale per l'anno 2012 vengo individuate le sotto elencate gare:

22 Aprile - Sala di Cesenatico "Romagna Old Timer"

27 Maggio - Valle Gaffaro "Coppa Falchi"

08 Luglio - Grosseto - "Raduno in Maremma"

15/16 Settembre - Capannori (LU) "Concorso Nazionale"

Come gara di riserva: 11 Novembre - Sala di Cesenatico "Memorial Visani"

Il vicepresidente Bruschi presenta ed illustra il calendario sportivo anno 2012 (allegato 4).

Il consiglio direttivo nel prenderne atto e dopo attenta valutazione approva.

Punto 6 all'O.d.G. - Dimissioni Rap. Italia in seno al Comitato Europeo;

A seguito delle dimissioni da tutti gli incarichi ricoperti nella SAM 62 presentate con lettera datata 23 novembre 2011 da Bortolai Tiziano (allegato 5),

dopo attenta valutazione, in sua sostituzione viene nominato:

1. Rap.te per l'Italia in seno il Comitato Europeo il socio MERSECCHI Rover
2. Membro Commissione disegni il socio RIZZI Luigi

Per quanto riguarda la consegna di tutto il materiale in sua giacenza presso il dimissionario Bortolai viene deliberato che dovrà essere consegnato al socio: RIZZI Luigi, in occasione della prossima assemblea ordinaria.

Punto 7 all'O.d.G. - Sito internet;-

Poiché da lungo tempo l'incaricato alla gestione del nostro sito internet non provvede più alla regolare tenuta, si rende necessario provvedere alla sua sostituzione.

Su proposta del socio Baccello verrà interpellato il socio Zilli per conoscere se disponibile e a quale costo.

Il consiglio nel prendere atto approva.

Punto 8 all'O.del G. - Impaginazione Notiziario;-

Onde contenere i costi, da lungo tempo si sta cercando di trovare altro impaginatore per il nostro Notiziario. A suo tempo si era reso disponibile il socio Chiaranti Bruno ed il socio Passerini Carlo. Dopo tante lungaggini finalmente è stato inviato il materiale ai predetti soci affinché facciano pervenire come intendono impaginare le notizie. Non essendo pervenute comunicazioni al riguardo l'argomento verrà trattato in altra sede

Il consiglio direttivo approva.

Punto 9 all'O.del G. - Varie;

L'assemblea generale verrà effettuata a Fano il giorno 10 marzo 2012 alle ore 14,30

Non avendo altri argomenti da trattare, la riunione viene chiusa alle ore 15,45

Il Segretario verbalizzante
(Sergio Scirocchi)



Il 17 gennaio scorso è mancato Piero Fontana. Tutti coloro che hanno frequentato le piste di volo vincolato ne hanno apprezzato la competenza tecnica e la passione agonistica manifestata in tanti anni di attività che lo hanno portato a conseguire prestigiosi risultati nel team racing e nella velocità.

Alla moglie Giuditta, come Piero valentissima velocista, ed alla figlia Barbara esprimiamo il nostro sincero cordoglio.

La scomparsa di George Tallent

Sull'ultimo numero di SAM Speaks si apprende il passaggio all'Oriente eterno del "mastro" George Tallent il mago che ha ricostruito tanti motori Ohlsson.

La sua perdita sarà veramente sentita da tutti i cultori dei motori O&R per i quali in USA sono previste gare particolari.

Come scrive Fred Mulholland "se avevi bisogno di qualsiasi parte di un qualsiasi motore George era pronto a costruirte lo senza problemi. Fu un caro amico. Sinceramente ci mancherà".

Domenico Bruschi

Alcune considerazioni sulle gare e sulla loro valenza

Premesso che la SAM, nata negli USA, si è prevalentemente basata sui "gas models" ovvero sui motomodelli della passata epoca e cioè motomodelli "LER" (tempo motore limitato) e "Texaco", risulta evidente che le gare dovrebbero sempre avere nel loro programma modelli OTMR e Texaco.

Considerato che in Europa ed in Italia contemporaneamente allo sviluppo dei gas models americani si ebbe un forte sviluppo dei veleggiatori dobbiamo tenere presente la necessità di includere sempre nei programmi anche la gara degli OTVR.

A questi dobbiamo aggiungere gli OT Elettrici che altro non sono che OTMR con motore elettrico.

Le categorie che vengono in seconda battuta sono i motomodelli d'epoca posteriore (fino al 1956) come gli NMR che permettono oltretutto l'uso di propulsori di produzione successiva a quelli utilizzati nella OTMR e quindi più numerosi e facili a trovarsi.

In terza posizione troviamo i derivati ovvero: 1/2A Texaco - NMR 2,5 - 1/2 Elettrici e Dyno.

Fatte queste considerazioni e tenuti in mente i nostri scopi affinché le gare abbiano la giusta valenza quelle più importanti dovrebbero includere nel proprio programma le seguenti categorie: OTMR - OTVR - Te-

xaco - OT Elettrici, lasciando libera scelta per l'inclusione di altre categorie fino a raggiungere un numero minimo di 6 e possibilmente di 8 categorie.

Altra considerazione di carattere non sportivo è quella di aver fatto divenire le gare poco più che raduni con pranzo in ristorante tralasciando lo scopo principale delle stesse ovvero la competizione, sacrificando il tempo totale a disposizione, riducendo il numero dei lanci e mancando il rispetto del Regolamento Sportivo.

Non si può dimenticare che partecipare alle gare comporta un costo di trasferta che può arrivare ad essere raddoppiato dal costo del pranzo e delle trasferte extra per raggiungere il ristorante.

In fine una scusa per limitare il numero delle categorie è il costo dei premi.

I concorrenti in realtà non guardano mai al "valore" venale dei premi ma a ciò che rappresentano.

Pertanto questa rimane una scusa perché quando i premi non sono già offerti da sponsor il loro costo è più che ampiamente coperto dalle iscrizioni.

Domenico Nick Bruschi

In memoria di Luca Visani

Ad integrazione della cronaca apparsa nello scorso numero del notiziario, pubblichiamo una foto della premiazione, in cui compaiono i genitori di Luca in-

sieme al Sindaco di Cesenatico nell'atto di consegnare al vincitore il trofeo intitolato al figlio.



PRESENTING THE "G9" MOTOR

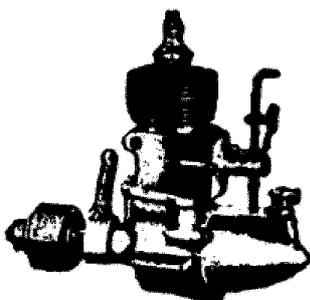
UNEQUIVOCALLY GUARANTEED MECHANICALLY PERFECT

Only after exhaustive tests, under conditions which the average model builder may never encounter, we now offer a real model airplane and boat engine—that will satisfy. REMEMBER PLEASE—THIS IS NOT AN ENGINE TORN DOWN TO A "PRICE"—but rather—AN ENGINE BUILT UP TO A "VALUE."

It has many features not to be found in motors at twice its price. Its almost indestructible crankcase, tin bronze bearings, twin exhausts, self-adjusting timer points, stream-lined gas tank, easy removable positive setting needle valve. Cadmium plated crankcase cylinder and piston lapped and ground to .0002" tolerance—all done to insure performance, easy starting, high compression and economy of operation under all conditions.

WEIGHT—Bare, 3/4 ounces with gas tank
BORE—7/8" R.P.M.—From 200 to 7000
STROKE—15/16" 13" prop — over
H.P.—1/5 plus 10,000 with flywheel

This motor will be on sale in New York City at R. H. Macy & Co., Bloomingdale Bros. and Patterson Bros. and at all IMP Dealers throughout the world.
INTERNATIONAL MODELS Dept. F, 251 W. 55th Street, New York City



THE G-9
The new Wonder Motor

\$10⁰⁰
P.P.

PAT. PEND
U. S. ONLY

Complete with Champion H Dark Plug, Coil, Condenser, and all wiring mounted on test block—with instructions for its efficient operation.

NO C.O.D. REFUNDMENTS unless accompanied by deposit.

ANOTHER FIRST

We have been made sole distributors to the model airplane and hobby field for

Pervel
BY L. V. RAY, OIL

The NEW WONDER FABRIC

Columns have been written about this new American invention, a truly remarkable paper having all the qualities and strength of a light weight linen or silk — perfect for covering model airplanes, gliders, parachutes, balloons, kites or sails for boats. It can be

DOPED
CEMENTED or
SEWED

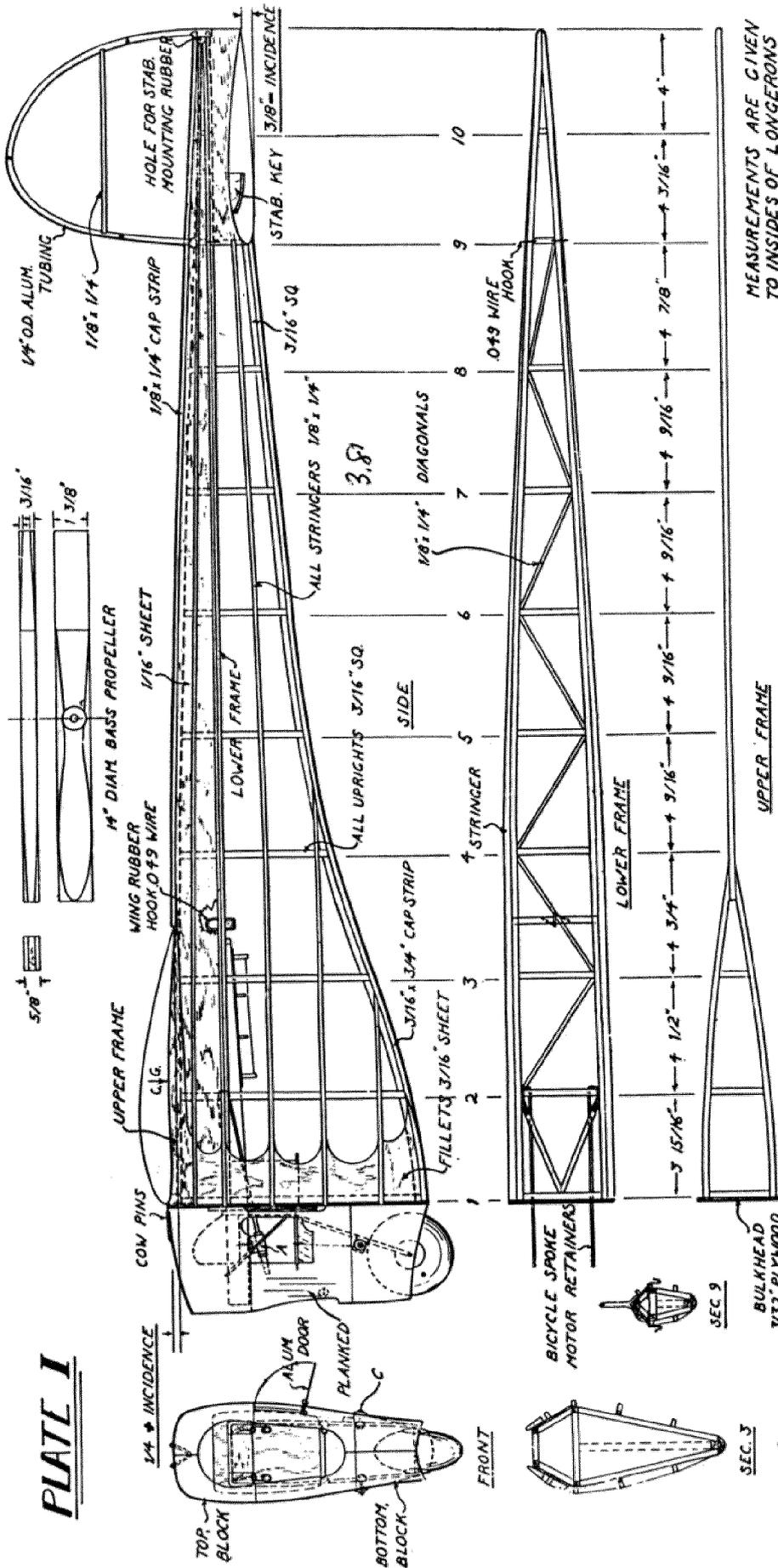
Shrinks perfectly — can be doped with many coats — cleared or colored without fear of shattering. Use PERVEL on your next job — we guarantee satisfaction under all conditions. These 24x36" sheets sent post-paid for

25c

Send 10c for complete catalogue of engines, airplanes, boats, trains, charts and guides.

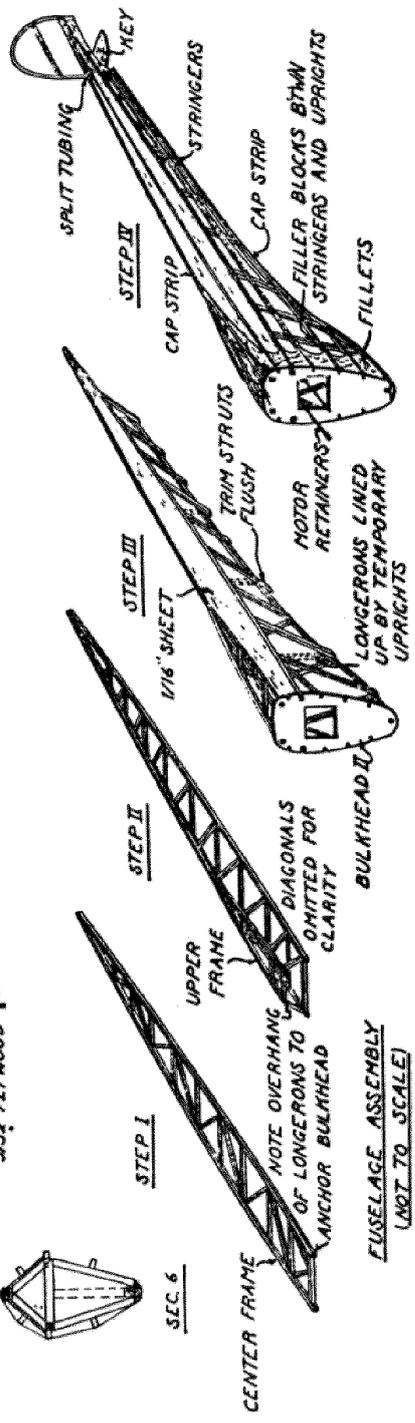
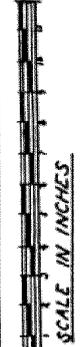
Record Hound

H E R E C O R D H O U N D



MEASUREMENTS ARE GIVEN TO INSIDES OF LONGERONS

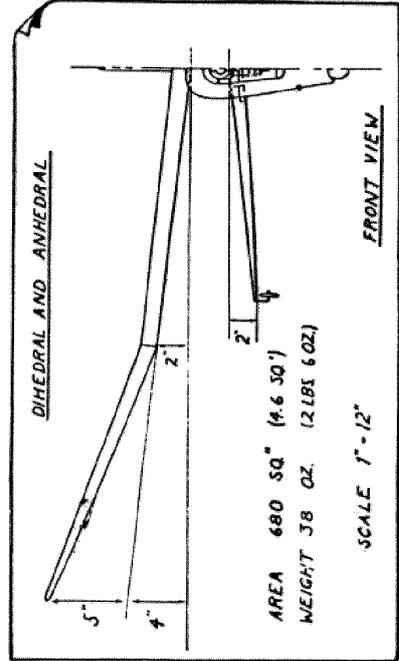
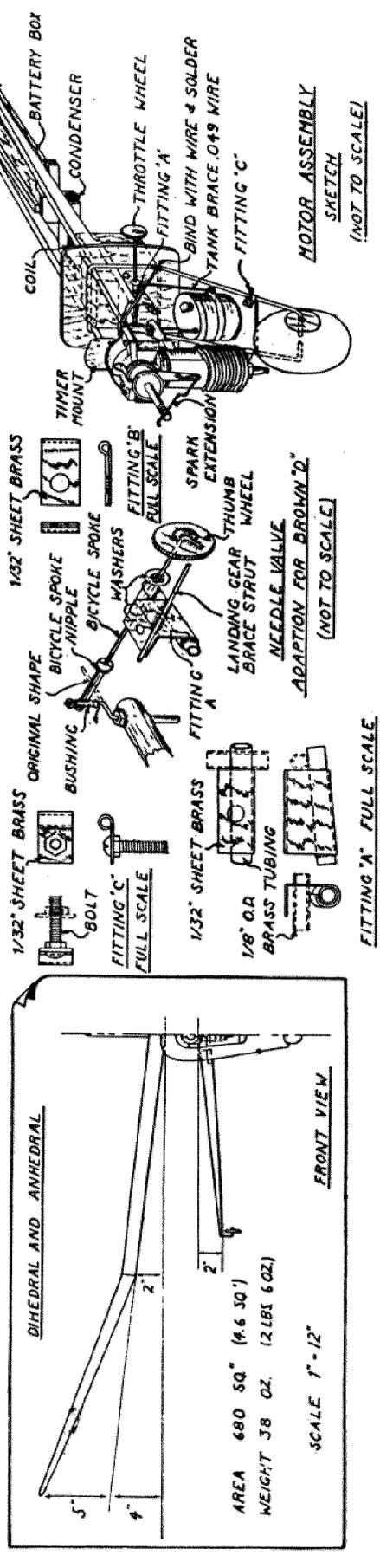
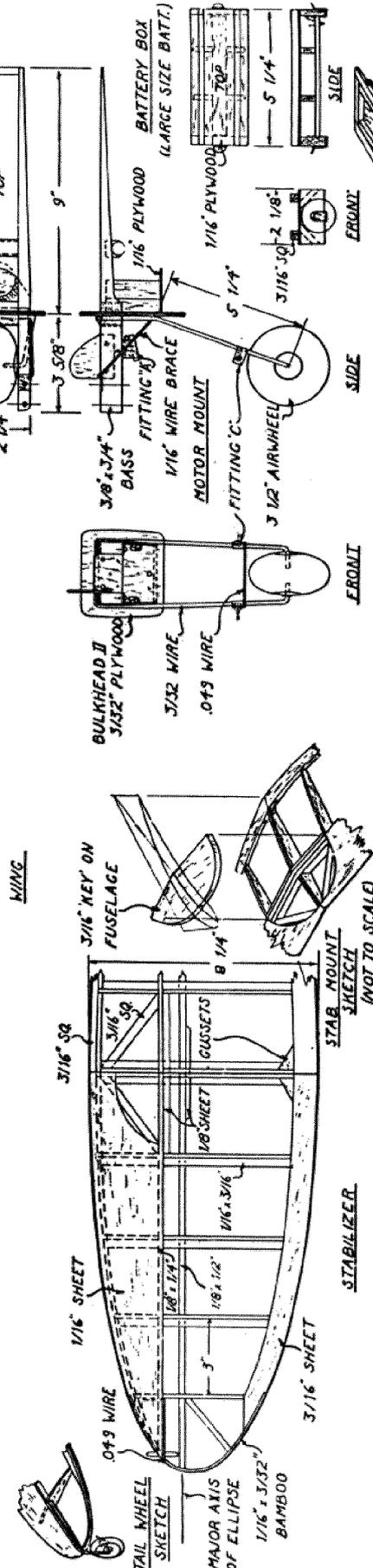
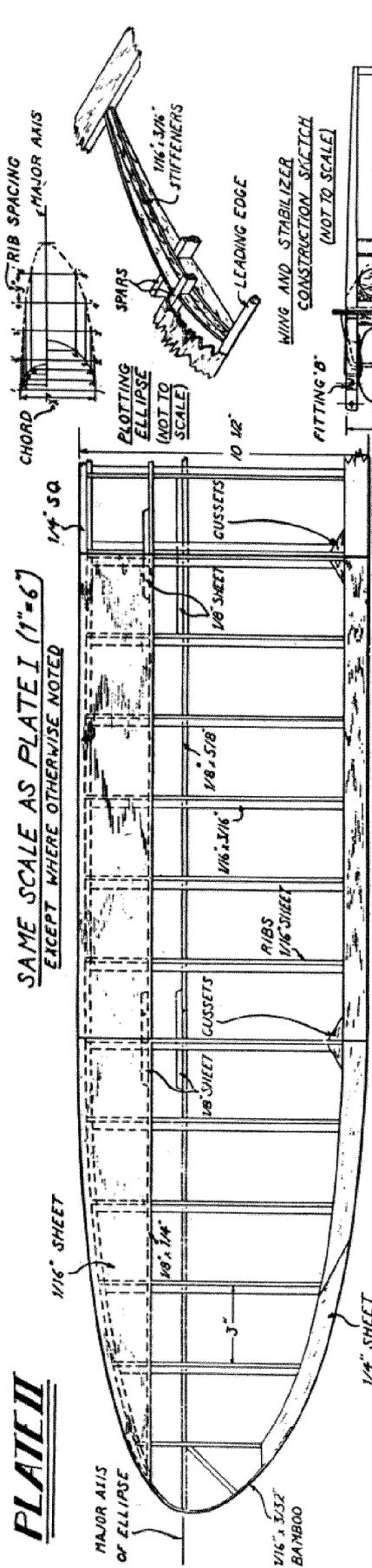
STATION NO	UPPER FRAME WIDTH	UPPER FRAME HEIGHT	LOWER FRAME WIDTH	LOWER FRAME HEIGHT
1	2 1/4"	1 1/2"	2 1/2"	1 1/2"
2	2"	1 1/8"	2 1/2"	1 1/2"
3	1 5/8"	1 1/8"	2 1/2"	1 1/2"
4	---	1 1/4"	2 1/2"	1 1/2"
5	---	---	2 3/8"	1 1/2"
6	---	---	2 3/8"	1 1/2"
7	---	---	2 3/8"	1 1/2"
8	---	---	2 3/8"	1 1/2"
9	---	---	2 3/8"	1 1/2"
10	---	---	2 3/8"	1 1/2"



Record Hound

PLATE II

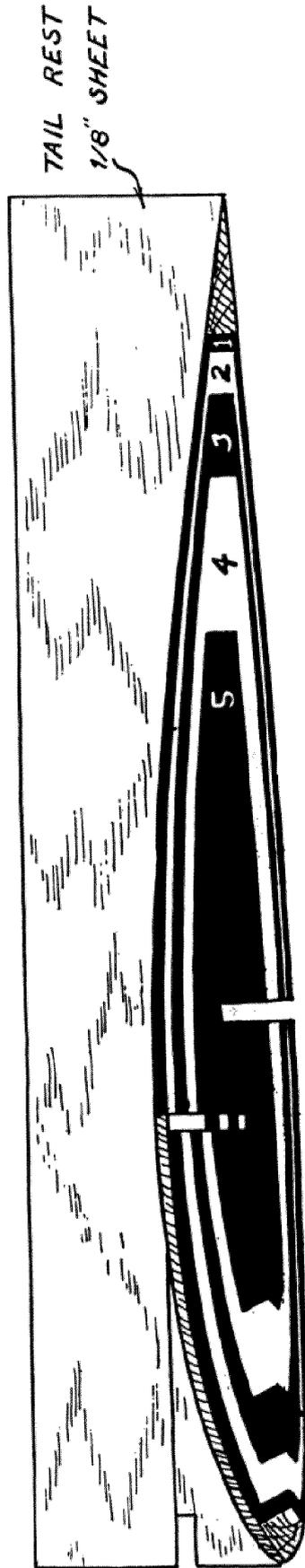
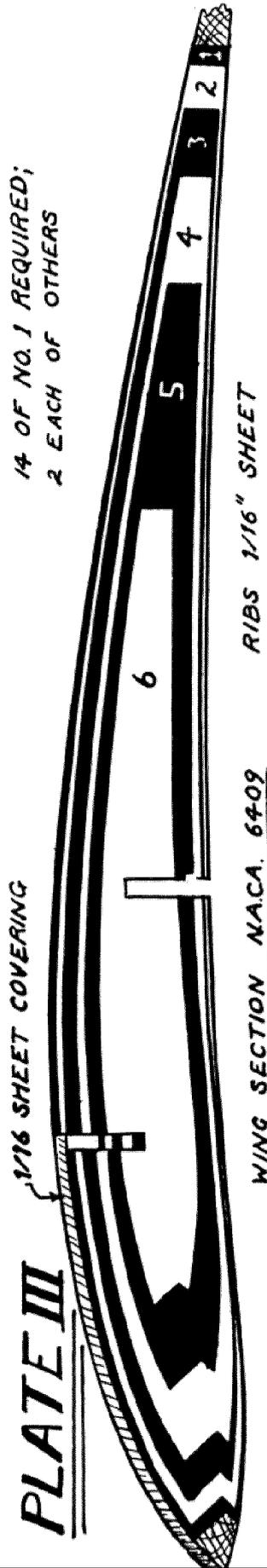
SAME SCALE AS PLATE I (1"=6")
EXCEPT WHERE OTHERWISE NOTED





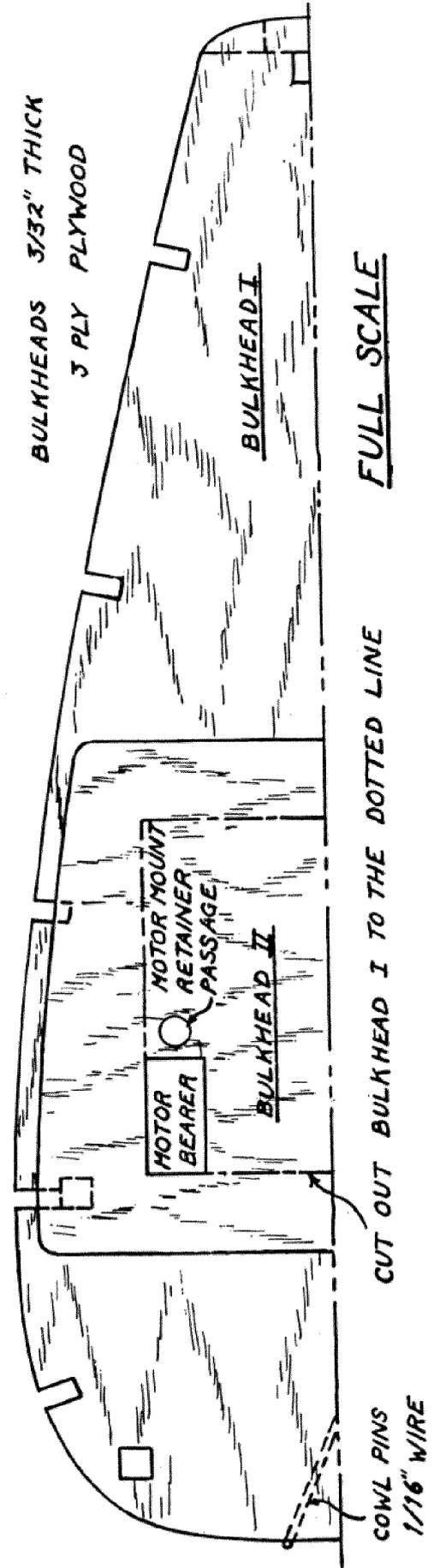
Record Hound

T H E R E C O R D H O U N D



2 OF EACH REQUIRED

ALTERNATE RIBS SHOWN IN BLACK AND WHITE FOR CLARITY



Record Hound





Aliante Turbine di Silvano Macera

Il "Turbine" è l'ultimo prodotto del noto e valente aeromodellista livornese Silvano Macera. "Turbine" è stato molto curato sia dal lato aerodinamico che costruttivo. Esso rappresenta l'ulteriore perfezionamento di una lunga serie di veleggiatori simili. Da questi si differenzia per la maggior apertura e per il carico che raggiunge i 27gr/dmq. e che unitamente alle buone doti di stabilità (veramente ottima quella sotto traino), contribuiscono a farne un modello molto sicuro in atmosfera agitata e in giornate di vento, è adatto anche al volo in pendio. Qualche cenno sulla costruzione servirà ad integrare gli schemi che presentiamo. La fusoliera a sezione ellittica ottenuta col metodo delle tangenti, è composta da 18 ordinate infilate per il montaggio, in un listello 5X20 in balsa duro e tenute ferme da 8 correnti 4X6 pure in balsa duro. Le ordinate sono in compensato di betulla da 2 mm. Dalla prima alla settima da mm. 1,5 e alleggerite dall'ottava alla diciassettesima, mentre la diciottesima, prolungata superiormente e inferiormente forma il longherone della deriva. Il pattino è in compensato di betulla da 3 mm. Sullo scheletro così formato, è stato applicato in quattro parti il rivestimento in balsa tenero spesso mm. 1,5. Pure in balsa è il raccordo alare. Il guscio è ricoperto con foulard di seta impermeabilizzata con due mani di emailite che hanno anche lo scopo di incollare il tessuto al balsa. Si è ottenuta in tal modo una gran robustezza e si sono evitate le schiappature per urti violenti, così facili a formarsi nei gusci di balsa. Dopo l'emailite è stata data una prima mano di stucco alla nitro a spruzzo seguita, dove necessario di una seconda a spatola. Una abbondante scartavetratura seguita da qualche passata con tela spuntiglio e acqua hanno reso la superficie pronta alla verniciatura costituita da due mani a spruzzo, molto tirate, di nitro rossa laccata. Il procedimento richiede pazienza e una certa pratica ma il risultato è ottimo. Il rivestimento cabina è in plastica trasparente da 5 decimi. Internamente sono riprodotti i sedili, i comandi e il cruscotto con gli strumenti, di gradevole effetto estetico. Ciascuna semiala è composta da 29 centine di cui le prime quattro sono in compensato di betulla da mm. 2,5, alleggerite con fori; dalla quinta alla sedicesima in balsa da mm2; dalla diciassettesima alla ventinovesima in balsa da 1,5mm. Il profilo adottato è il NACA 6409 con 2,5 gradi di incidenza, reso piano all'attacco e biconvesso all'estremità. Il bordo d'attacco è un 3X7 di balsa; il bordo d'uscita è un 5X20 triangolare pure

in balsa. Il longherone è costituito da 2 listelli 4X9 di balsa duro, messi per piatto e rastremati all'estremità, sui quali poggia il rivestimento del bordo d'attacco dell'ala in balsa da 1,5 mm. Il diaframma del diedro è in compensato di betulla da mm.2 Le cassette per l'alloggiamento delle baionette (due per ogni ala) sono in compensato di betulla da 1,5mm. Le baionette sono in Dural da 1,5 mm. Di spessore e di dimensioni rispettivamente: mm. 18X210 la prima e mm. 15X200 la seconda. La ricopertura delle semiali è in carta Movo gialla verniciata con due mani di emailite. La parte anteriore ricoperta in balsa è verniciata in rosso come la fusoliera. I piani di coda hanno la struttura simile a quella alare. Il piano orizzontale ha 20 centine (profilo Saint Cyr 58 a 0°) in balsa da 1,5mm. Bordo d'attacco 4X4 in balsa, bordo d'uscita 3X10 triangolare pure in balsa. Il longherone è formato da 2 listelli da balsa 3X7 messi per piatto come nell'ala. Il rivestimento della parte anteriore fino al longherone è in balsa da 1mm. La deriva ha 7 centine in balsa da mm. 1,5 infilate nell'ordinata 18. Il profilo è un biconvesso simmetrico disegnato dal costruttore. La parte inferiore rivestita in balsa, funziona da pattino di coda. Nella parte superiore è ricavato un alettone mobile che ha lo scopo di far virare il modello quando è necessario. Il suo funzionamento è comandato al momento dello sgancio del cavo di traino mediante un risalto che si stacca col cavo e che libera l'alettoncino. Questo è comandato da due elastici di cui si può variare la tensione sia a destra che a sinistra. Nella parte inferiore della fusoliera in corrispondenza del baricentro, può essere applicato un gommino gommato a sezione lenticolare, che riduce l'erosione del pattino durante gli eventuali atterraggi su piste di cemento o simili. Il pattino porta pure i fori per il fissaggio del gancio di traino spostabile. Il piombo per il centraggio è contenuto nel muso cavo in balsa durissimo.



Il veleggiatore "ALDEBARAN"

L'Aldebaran è stato progettato con l'intenzione di ottenere, oltre ad una buona planata, un'ottima stabilità su tutti gli assi; da ciò le esuberanti dimensioni dei timoni, il doppio V alare, e la posizione molto avanzata dell'ala.

La fusoliera - è composta di 16 ordinate. La 1° e la 2° sono piene per permettere, nel vano che formano, l'alloggiamento del piombo (il muso non è sufficiente). Le altre ordinate, tutte in pioppo da 3 mm., sono traforate, con maggiore alleggerimento verso i timoni. I listelli sono dodici: i due di fianco, che costituiscono scalo di montaggio, sono 3x5, tutti gli altri sono 3x2. La fusoliera, dal muso fino al bordo di uscita alare, e su tutto il ventre compreso fra i listelli inferiori, è rivestita con pannelli di balsa da 2 mm incastrati fra ordinate e listelli, incollati tutti con caseina.

A colla seccata bisogna armarsi di pazienza e scartavetrare a lungo fino ad ottenere

una superficie perfettamente liscia.

Ala - Ogni semiala è divisa in due pezzi in corrispondenza del gomito. Le centine degli attacchi sono in pioppo da 3 mm. tutte le altre in balsa da 2 mm. traforate. I longheroni sono in tranciato d'acero da mm. 1,5 non affioranti; bordo d'entrata e d'uscita sono realizzati rivestendo le centine con tavolette di balsa da 2 mm. larghe 30 mm, incurvate preventivamente su sagoma.

Timoni - Struttura simile all'ala : centine in balsa da 2 mm traforate, eccettuate quelle degli attacchi in pioppo da 3 mm. Longheroni in tranciato di pioppo 1,5 mm. ; bordo d'entrata e d'uscita in tavolette di balsa da 1 mm., larghe 20 mm. Attacchi - Tutti gli attacchi delle semiali alla fusoliera, i due tronconi di semiali fra di loro al gomito, i due semitimoni di profondità alla fusoliera sono realizzati con baionette in dural, infilate sui soliti "cassonetti" delle ordinate e dei longheroni.

Rivestimento - Tutte le parti non rivestite in balsa sono rivestite in carta pergamina verniciata con flatting ; i timoni sono rivestiti con carta pelour verniciata con nitro trasparente.

Il profilo alare è l'Eiffel 400 a 1° ; il profilo del timone di profondità è il Clark Y a - 0°, 30' ; per il timone di direzione, invece, è sufficiente un qualsiasi profilo simmetrico.

Per il centraggio occorrono circa 200-240 grammi di piombo.



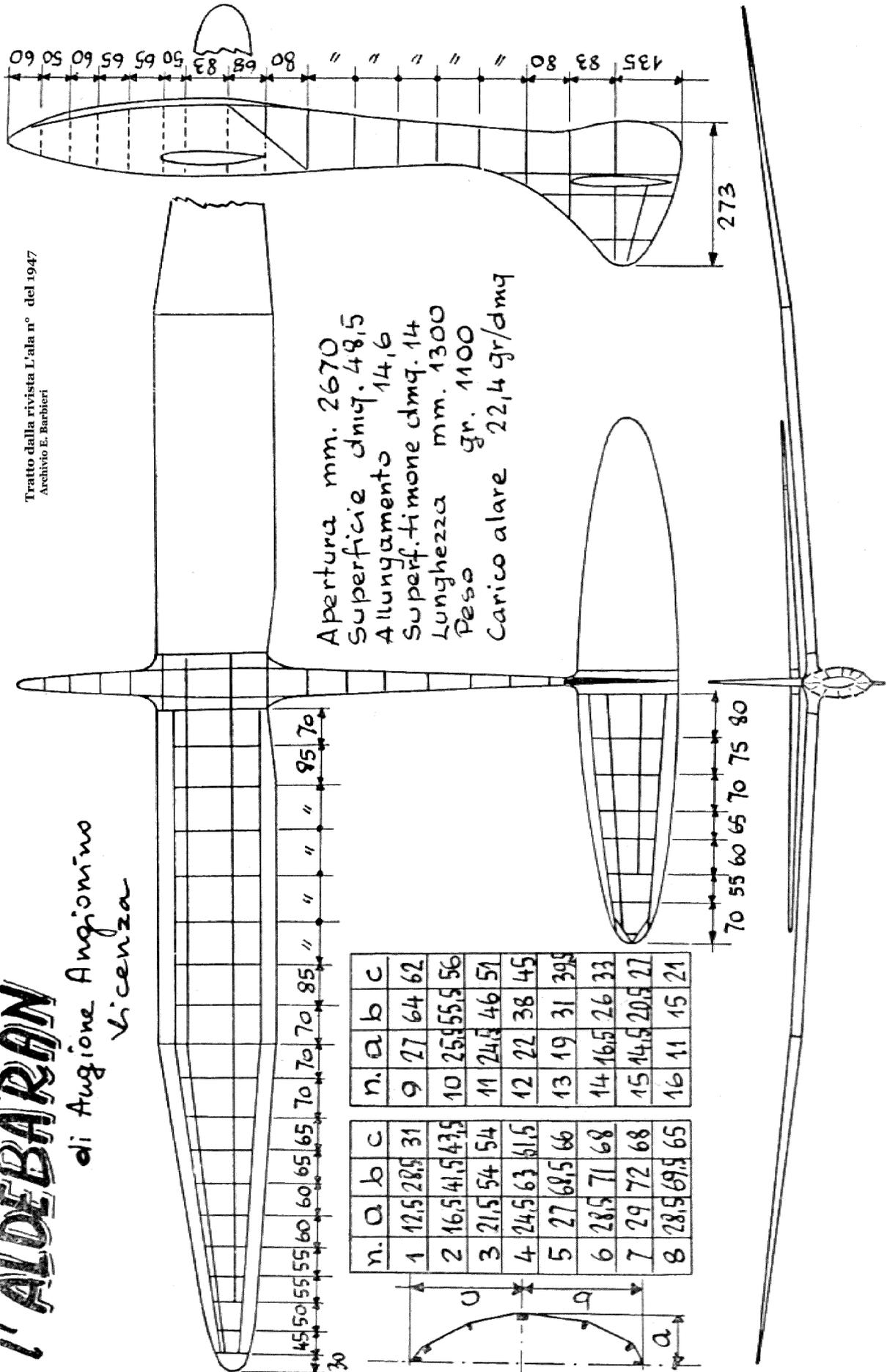
Angione Antonino.

Il veleggiatore "ALDEBARAN"

L'ALDEBARAN

di Angione Angionino
Vicenza

Tratto dalla rivista L'ala n° del 1947
Archivio E. Barbieri





Il motomodello tedesco "BRUMMER"

Il Brummer fu progettato da Wilhelm Haas, un insegnante incaricato dell'insegnamento della costruzione di aeromodelli a giovani ragazzi e ragazze.

Il disegno fu pubblicato nel 1938 e fu oggetto di alcune modifiche negli anni seguenti.

Il modello è uno dei più comuni motomodelli tedeschi. Fu anche uno dei pochi costruito con balsa. Le restrizioni sulle importazioni costringevano l'uso di spruce e compensato per la costruzione dei modelli dell'epoca.

Più tardi una versione del BRUMMER fu costruita con materiali nazionali per mancanza di balsa.

La costruzione è piuttosto semplice ed adatta ai principianti. Il modello adotta un castello motore separato che è fissato alla fusoliera con anelli elastici. L'idea era di dare una facile possibilità di cambio del motore e anche di salvaguardare motore ed elica in atterraggi "duri".

Il disegno base era per volo libero e perciò ha una buona inerente stabilità propria.

Per l'uso con radio comando sono consigliabili alcune modifiche.

Il modello fu progettato per il motore KRATMO 4, un motore spark a benzina.

Questo motore non molto potente doveva trascinarsi dietro il fardello costituito dal modello e da tutto l'equipaggiamento spark molto pesante in quei giorni.

Il disegno originale è stato ridotto in scala 1:2,5. Se lo si vuol costruire in scala 1:1 sarà necessario fare un disegno prima di iniziare la costruzione.

Il modello donato al Museo è il risultato della seguente collaborazione :

Dr. L. Palitza, donatore del raro motore originale (non è una replica)

Leo Bussmeier ha dato l'ala.

Holger Menrad ha costruito il resto.



Holger Menrad dona al Museo dell'Aviazione L'aliante Super Trooper

L'originale Trooper era la semiriproduzione dell'aliante militare WACO della seconda guerra mondiale.

Il modello è molto comune negli USA e nel Regno Unito.

Frank Zaic lo progettò nel 1940. L'esemplare donato al Museo fu costruito da David Baker, Presidente della SAM 1066

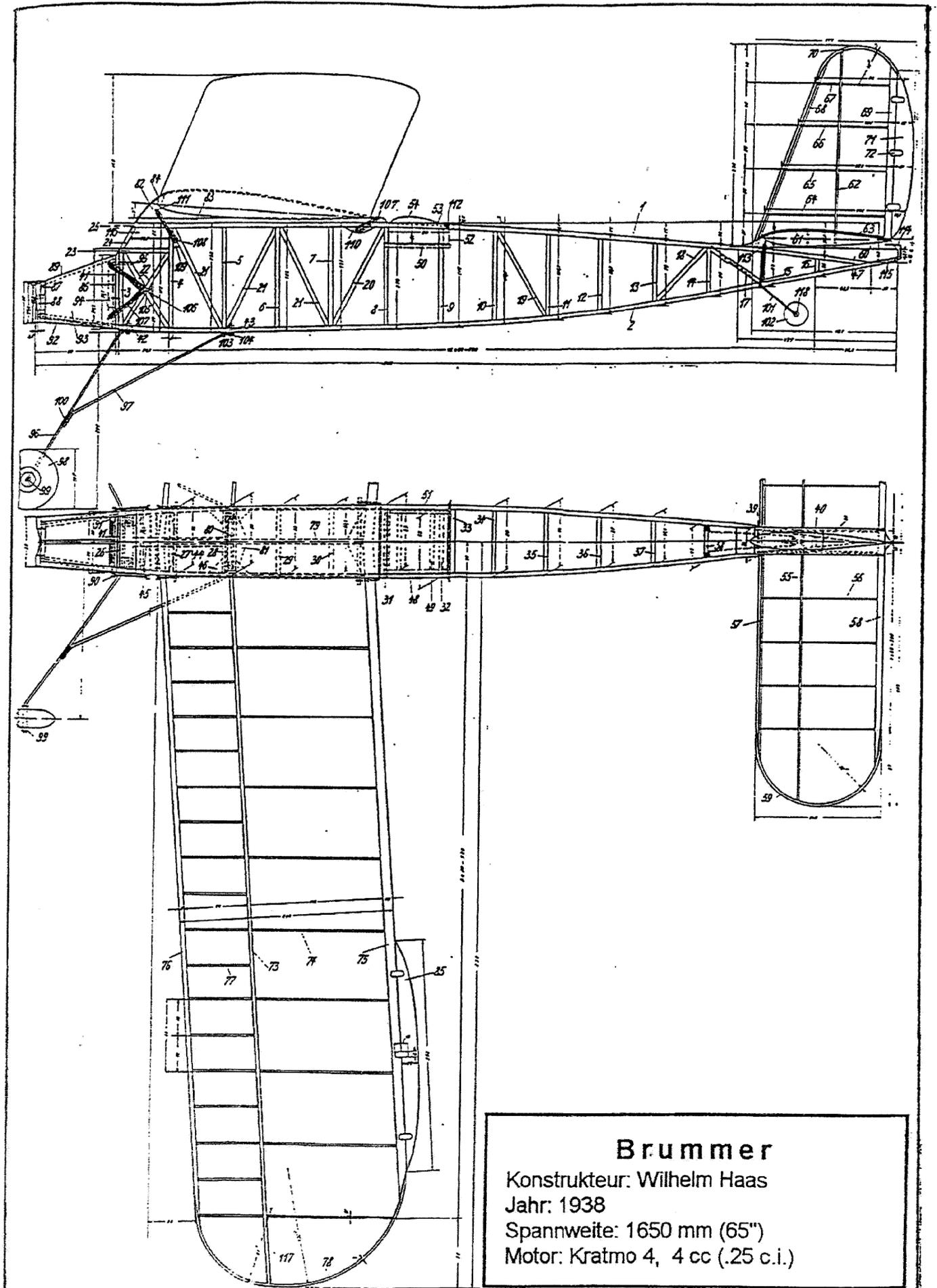
in Inghilterra, recentemente passato nel regno dei più.

David lo costruì in scala doppia e me lo donò durante una sua visita in Germania. Mi piaceva tenere il modello appeso al soffitto del mio laboratorio. Comunque avevo l'impressione che meritasse una maggiore pubblicità.

Così decisi di donarlo al Museo di San Marino.

Holger Menrad

Il motomodello tedesco "BRUMMER"



Brummer

Konstrukteur: Wilhelm Haas

Jahr: 1938

Spannweite: 1650 mm (65")

Motor: Kratmo 4, 4 cc (.25 c.i.)



Motomodello Il Moar 1943

Chi non ricorda Arve Mozzarini ?

E' uno dei " vecchi! "

Aeromodellista e costruttore infaticabile fin dai lontani nonché classici modelli a tubo.

Dopo una lunga parentesi, ritrovandosi nel nido degli aeromodellisti, ha dato sfogo alla sua genialità di aeromodellista appassionato e competente creando il MOAR 1943, dalle linee armoniose ed eleganti. Mozzarini si e' rivelato provetto meccanico costruendo il motorino da 10 cc montato sul modello . Le doti di volo del modello stupirono per la sua eccellenza , nonostante il costruttore abbia sacrificato qualche grammo in più credendo di pregiudicare le caratteristiche a favore dell'estetica.

Il Moar si presenta ottimamente anche come modello da gara , naturalmente la costruzione è risultata un po' complessa e ottenuta in larga parte con legno di balsa , ma la sua realizzazione riesce bene anche con materiali nazionali

L'ala ha un profilo N.A.C.A. 23012, all'estremità biconvesso asimmetrico, ha il bordo d'attacco in balsa 8X8 e il naso del profilo rivestito in balsa da mm 1 mm le contine sono in balsa da 2mm, longherone a doppio T con listelli in spruce da 2,5 X 5 e anima in compensato da 5/10, bordo d'uscita in spruce 3X15 . La centina d'attacco in compensato da mm 2 e unita alla seconda con balsa da mm 1,5 per non danneggiare la ricopertura (in seta) al montaggio delle semiali. La baionetta verticale in durai da mm 1,2 alleggerita

con fori è fissata

all'ordinata della fusoliera con ribattini d'alluminio, due pioli in coda al profilo mantengono esatte le incidenze delle due semiali. La fusoliera di sezione di sezione ellittica ha ordinate alleggerite in compensato da mm 1,5 eccezion fatta per quelle d'attacco e reggi carrello che sono da mm4.

I correnti che mantengono la forma della sezione ellittica sono 20 in balsa da 1,5 X 5 affioranti per 1 mm. affinché si determini la ricopertura tipo dirigibile , 2 listelli 2X5 in spruce ai vertici dell'ellisse formano la trave di forza . Il raccordo viene eseguito come nelle svergolature ali estremità alari, modificando man mano l'altezza della coda delle centine.

Alla fusoliera viene fissato il timone di direzione con longherone in compensato da mm 1,5 ,contorno in balsa 5X10 sagomato e alleggerito , il pattino di coda carenato , è ricavato da blocchetti di balsa alleggerita internamente, il ruotino è ammortizzato da un filo di acciaio da mm 1,2 di diametro.

Il carrello profilato, è costruito tutto in balsa e montato su due longheroni in filo acciaio da 2 mm (vedi schizzo) dei quali, il posteriore mediante un leggero giuoco permette al carrello di infilarsi nelle ordinate rinforzate con traversine di durai, fissate mediante ribattini di alluminio

Le longherine dal castello motore sono in faggio, alleggerite mediante fresatura , lunghe cm 30 sezione 8X8 e sporgono dall'ordinata per circa cm 6.

Le sistemazioni di autoscatto bobina, condensatore e pila vengono applicate sulle longherine internamente alla fusoliera, e rese accessibili mediante due sportellini di chiusura automatica.

La ricopertura della fusoliera , del carrello e del timone verticale è in seta tesa con tre mani di emallite. Lo stabilizzatore , profilo biconvesso, o interamente in balsa con centine da 1,5 mm, bordo d'uscita 3X15, longherone rastremato 5 X 20 X 6 , ricopertura in carta vergatina

Le sue caratteristiche : Apertura alare cm. 240 , peso gr. 1300 , potenza necessaria HP1/4 circa , Giri 4000 , superficie alare dm2 54, superficie stabilizzatore dm2 17

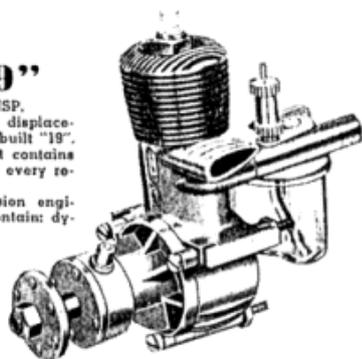
Tratto dal giornale l'Aquilone n° 52 dicembre 1942

OHLSSON "19"

CLASS "A" .199 CU. IN. DISP.
Built to the very limit of Class "A" displacement rule—the dependable, precision built "19" is a champion in the smallest field. It contains all the features of a "23"—identical in every respect except the displacement.

Finest materials used — all precision engineered. The Ohlsson "19" and "23" contain: dynamically balanced piston, crankshaft, and connecting rod, ball thrust bearings, fully enclosed timer, lifty-fill gas cap, etc. Ohlsson "19"—Bore and Stroke—11/16" x 17/32" H.P. 1/7. Bare motor weight 4 3/4 oz. Use 10" Comet "Air-speed" propeller with this motor. Complete with coil, condenser and transparent fuel tank

\$14.50



USE THIS MOTOR IN THE COMET MERCURY FOR CLASS "A" FLYING

OHLSSON "23"

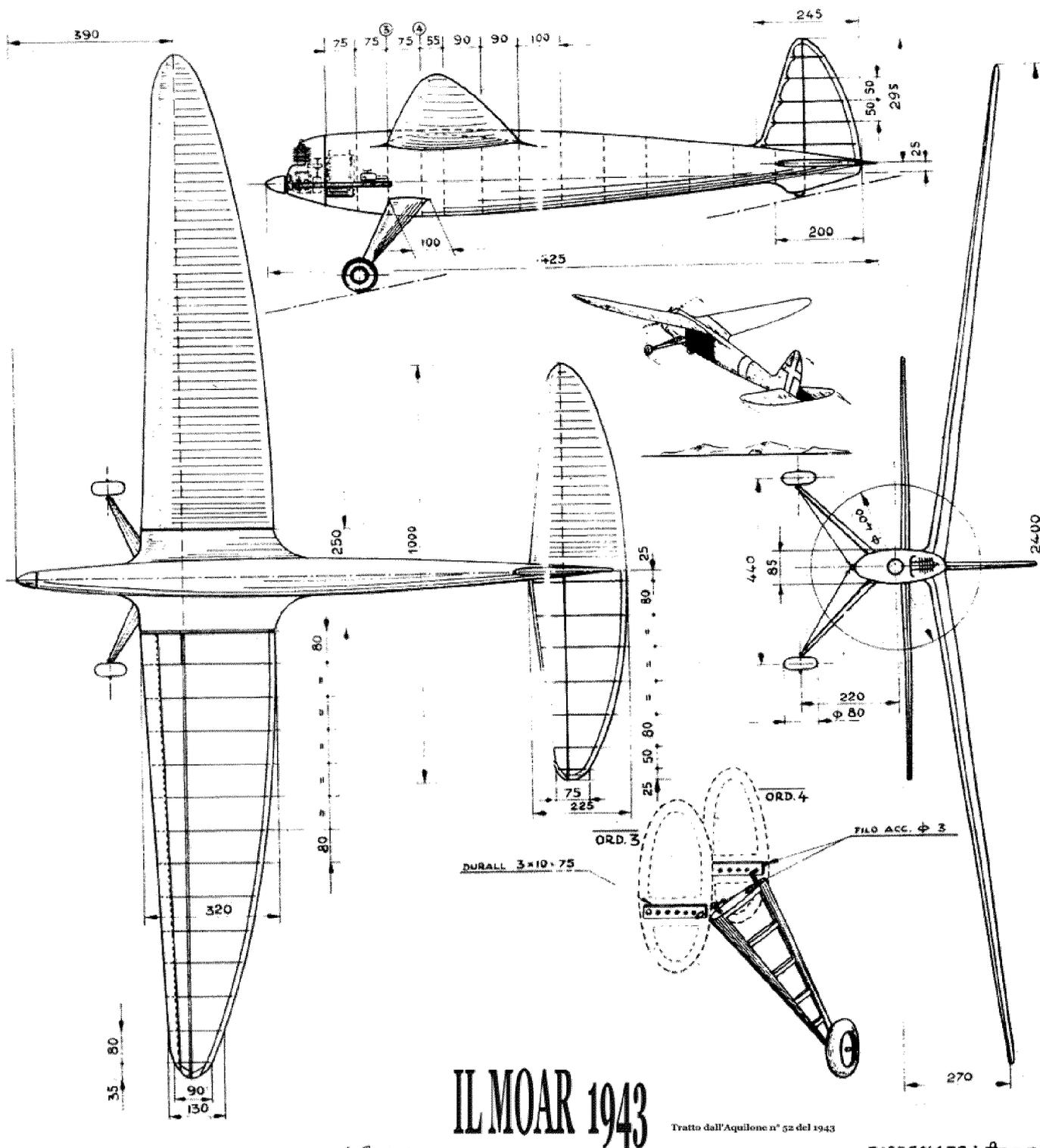
CLASS "B" .23 CU. IN. DISP.
Made exactly as the "19"—but having larger displacement — the "23" has same microscaled engineering. All parts completely interchangeable makes replacement easy and economical.

Championship performance — proven power and dependability. Bare weight only 5 3/4 oz. Mounting—combination radial or lug. Bore and Stroke 11/16" x 1/4" —H.P. 1/6. Use 11" Comet "Air-speed" propeller. With coil and condenser

\$16.50

THE OHLSSON "23" CAN BE SUCCESSFULLY USED IN THE MERCURY OR ZIPPER

Motomodello Il Moar 1943



IL MOAR 1943

Tratto dall'Aquilone n° 52 del 1943

DISEGNATO: Amazzari

V. IL DEL. AER. DI GUIDONIA: A. Castellani

Calendario provvisorio eventi sportivi anno 2012

Sam Italia Chapter 62

Data	Luogo	G/R	Denominazione	Categorie	Organizzatore	Tel-email
5 Febb.	Grassobbio - Bg	R	Tavolettata d'Inv.	VVC	Riboli Pier Paolo	035657079 Ribomail2001@yahoo.it
4 Mar.	Museo Aviazione Rn	G/R	Coppa Vincolati	GIP 46-Mercatino	Romagnoli Gigi	0547/20285 romagnoli_luigi@fastwebnet.it
14 Apr.	Modena	R	Memorial A.Prati	Mostra/scambio	Castagnetti Gianmauro	3356227865 gcastagne@alice.it
15 Apr.	Cantone di Carpi	R/G	Memorial A. Coristi	OTMR-Texaco-1/2Tex	Tirelli Marco	3929218633 rmctirelli@tiscali.it
				OTE-1/2Elettrici		
22 Apr.	Sala - Cesenatico	G	Romagna Old Timer	OTVR-OTMR-Texaco-OTE-	Mersecchi Rover	0543/400552 rovermer@tin.it
				NMR-NMR 2.5-1/2El.-1/2Tex		
6 Magg.	Rovigo	R/G	Raduno CLAERO	OT RA tutti/ Vintage	Bagatin Luigi	0425/361925 Luigi.bagatin@inwind.it
13 Magg.	Cento	G	Coppa Centrali	OTE-OTMR-NMR-	Civolani Gianni	328/6942044 civolanigi@alice.it
				Texaco-1/2Tex-1/2E		
20 Magg.	Siena	R/G	Coppa Siena	Texaco-1/2Tex-1/2El.	Pianigiani Franco	0577/331301
27 Magg.	Valle Gaffaro	G	Coppa Falchi	OTVR-OTMR-Texaco-OTE-	Bruschi Domenico	0541729119 dbruschi@freeinternet.it
				NMR-NMR2.5-1/2Tex-1/2El.-Dyno.		
17/22 Giu.	Slovacchia	G	Campionato Europeo	tutte RA Europee	Alojz Pajdhauser	SAM 119
30/6-1/7	Fano	R/G	O.T. Beach 2012	tutte	Andrea Rastelli	3478522642
8 Lug.	Grosseto	G	Raduno in Maremma	OTVR-OTMR-NMR	Giaggioli Paolo	3358345795
				Texaco-OTE-1/2 Elettr.		
15-16 Lug.	Gorizia	R	Alpe Adria Club	OTV-OTE-OTM-Wake-OTVR-	Visintini G.F.	348/9330225
				OTVR-OTER-OTMR-NMR-Tex-1/2Tex-OTE-1/2El.		
21/22 Lug	Monte Fasce	G	13° V.L.Pendio	OTV1-2	Guido Mascherpa	3474409862 Guido.mascherpa@alice.it
25 Ago.	Ricco' (Mo)	R	Raduno Frignano	O.T. Tutte	Gorzanelli Wainer	3475547369 Wainer.gorzanelli@gmail.com
2 Sett.	Finale Emilia	R/G	Rad.Bassa Modenese	NMR 2.5-Texaco-Dyno	Bortolai Tiziano	059/373775 samitalia@libero.it
				1/2Texaco-OTE-1/2Elettr		
15/16 Sett.	Capannori (Lu)	C.N.	Concorso Nazionale	Tutte	SAM 2001	
23 Sett.	Valle Gaffaro	R	SAM Model Day	Tutte	Baccello Maurizio	3313603841 Maurizio.baccello@alice.it
6 Ott.	Crivelle-Asti	G	Gara Naz. V.L.	Wakefield-65	Maggi Gianfranco	02/4405274 gfmaggi@libero.it
7 Ott.	Museo Aviazione Rn	R	Giornata Aeromod.	VVC/Mostra/Scambio	Bruschi Domenico	0541729119 dbruschi@freeinternet.it
21 Ott.	Siena	R/G	Coppa Torre Mangia	Texaco-1/2Tex-1/2El.	Pianigiani Franco	0577/331301
11 Nov.	Sala-Cesenatico	G	Memorial Visani	OTVR-OTMR-Texaco-OTE-	Bezzi Filippo	0547/57033 mav.libero.it@libero.it
				NMR-NMR2.5-1/2Tex.-1/2El.		