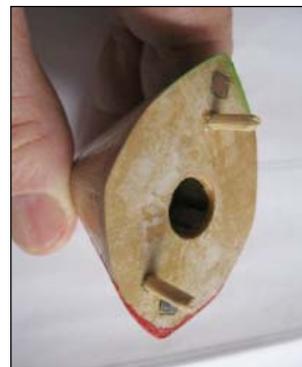
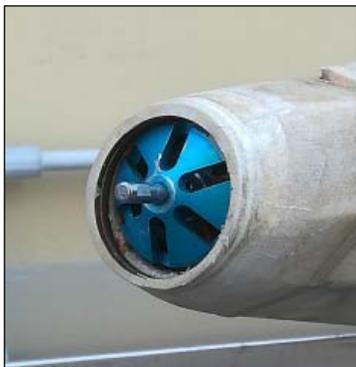


ASSOCIAZIONE ITALIANA
AEROMODELLISMO STORICO



www.samitalia62.it

NOTIZIARIO SAM - 62



OTVR-E
La nuova formula degli E Glider



Notiziario SAM Chapter 62-ITALIA

www.samitalia62.it

CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente	Mario Gialanella	Corso Italia 122 - 34170 Gorizia	0481 82600	cell. 3397446741
Vicepresidente	Giorgio Colla	Via Seletti, 6 - 43012 Fontanellato (PR)	0521 821465	giorgiocolla@alice.it
Segretario	Tiziano Bortolai	Via Vercelli, 58 - 41125 Modena	0593 73775	samitalia@libero.it
Consigliere	Walter Gianati	Via delle Statue, 17 - 44100 Ferrara	0532 751701	gianati.w@alice.it
Consigliere	Roberto Grassi	Via della Pesca, 33/C Monestirolo - 44124 Fe	051 904042	Roberto.Grassi@fei.com

INCARICHI SPECIALI

Tesoriere	Sergio Scirocchi	Via Rosmini, 5 - 60019 Senigallia (AN)	335 5267926	sergio.scirocchi@gmail.com
Redaz. Notiziario	Maurizio Passerini	Via Muzzinello, 48 - 40017 S. G. in Pers. (BO)	338 2968304	maurizio.passerini@libero.it
Rappresentante UE per l'Italia	Rover Mersecchi	Via Appennino, 167 - 47121 Forlì	0543 400552	rovermer@tin.it

COMITATO ORGANIZZATORE DEL CAMPIONATO EUROPEO 2019

Presidente	Roberto Grassi	Via della Pesca, 33/C Monestirolo - 44124 Fe	051 904042	Roberto.Grassi@fei.com
	Tiziano Bortolai	Via Vercelli, 58 - 41125 Modena	0593 73775	samitalia@libero.it
	Walter Gianati	Via delle Statue, 17 - 44100 Ferrara	0532 751701	gianati.w@alice.it
	Maurizio Baccello	Via Unità d'Italia, 16 - 44020 Bosco Mesola (Fe)	3313603841	maurizio.baccello@alice.it
	Attilio Piccioli	Via G. Borsi, 1 - 52027 S. Giov. Valdarno (Fi)	3393337514	attilio.piccioli@gmail.com
da confermare	Massimo Imoletti	Via Matteotti, 88 - 80059 Torre del Greco (Na)	3356092101	mimoletti@inwind.it

INDICE

COMUNICAZIONI AI SOCI	3 ÷ 6	OTVR-E	14 ÷ 15
RICORDI DEI SOCI VENUTI A MANCARE	7	LOCANDINE TROFEI E COPPE	16; 22
SAMCHAMPS 2017	8 ÷ 9	WAKEFIELD	17 ÷ 19
GRAN PRIX DELL'ETNA 2017	10 ÷ 11	TAVOLETTATA D'INVERNO 2018	20 ÷ 21
MOTORI BROWN JUNIOR	12 ÷ 13	CALENDARIO EVENTI OLD TIMER 2017	23

ERRATA CORRIGE.

Campionato Italiano O.T. SAM62 - Causa un errore, correggiamo le classifiche delle categorie elettriche:

Cat. OTE

1° Rover MERSECCHI a pari merito con 1° Mario CARLETTI; 3° Franco FABBRI

Cat. SPEED 400

1° Franco FABBRI; 2° Attilio PICCIOLI; 3° Marco GIANATI

IN COPERTINA:

modifica di Mersecchi e Zanzi ai propri "Balestruccio" per l'adattamento alla formula sperimentale OTVR-E

Mersecchi ha motorizzato con motore HIMAX 3516-1450 kV

Articolo nelle pagine interne

COMUNICAZIONI AI SOCI

a cura del Presidente Mario Gialanella



VERBALE ASSEMBLEA DEI SOCI DI SAM 62

Modena 24 Marzo 2018 presso la Polisportiva Saliceto S.Giuliano

ORDINE DEL GIORNO:

- Relazione del Presidente
- Esame dei Bilanci Consuntivo e Preventivo
- Regolamento Sportivo
- Ratifica Variazioni del Consiglio Direttivo
- Varie eventuali.

Soci presenti n° 21 + Deleghe n° 5

L'assemblea si apre alle 14:30

Vengono designati a Presidente dell'Assemblea il socio Roberto Grassi e a Segretario il socio Maurizio Passerini.

Il Presidente di SAM 62 Mario Gialanella relaziona sullo stato dell'Associazione: SAM 62 conta oggi n° 108 soci paganti. L'anno precedente erano n° 123. Due soci sono deceduti (Franco Cappabianca e Giorgio Fabbri). I soci nuovi sono n° 9 e i soci assicurati n° 49.

L'Assemblea è chiamata ad approvare i Bilanci consuntivo 2017 e Preventivo 2018.

Il Consuntivo comprende le spese di funzionamento dell'Associazione, quelle per la stampa di 3 numeri del Notiziario (il 4° numero - uscito tra dicembre e gennaio - è imputato al Bilancio 2018) e per la stampa dell'Annuario in formato elettronico e in 40 copie cartacee. Comprende anche delle spese impreviste, dovute al cambio del Tesoriere, che ha reso necessario chiudere il vecchio c/c postale ed aprirne uno nuovo. Comprende anche una offerta fatta in occasione della morte del vecchio Tesoriere. Il disavanzo così generato, pari a Euro 287, sarà imputato al Bilancio 2018.

Il Bilancio **preventivo** prevede la spesa per altri tre numeri del Notiziario, oltre quello di gennaio, che usciranno in aprile, agosto e novembre.

L'assemblea è anche chiamata a ratificare quanto deliberato dal Consiglio Direttivo in merito al Campionato Europeo che si svolgerà in Italia nel 2019. In ambito Direttivo è stato deciso di delegare ad un apposito Comitato autonomo tutta l'attività Logistica, Finanziaria e Regolamentare, in maniera del tutto autonoma rispetto a quella di SAM 62.

Le entrate per il Comitato saranno costituite dai contributi volontari dei soci di SAM 62 in ragione di Euro 10 a testa, sia per il 2018 che per il 2019 per un impegno complessivo di 2000 euro e, eventualmente, di SAM 2001.

Il Consiglio ha indicato a fare parte del Comitato le persone di:

- Grassi Roberto;
- Baccello Maurizio;
- Bortolai Tiziano;
- Gianati Walter;
- Piccioli Attilio.

di cui sarà Presidente: Roberto Grassi

La discussione sull'Europeo si apre con la richiesta di chiarimento di Gianati in merito alla copertura di eventuali sforamenti. In merito vi sono posizioni diverse e la discussione si sviluppa con l'orientamento che la gestione dell'Europeo sia solamente, dal punto di vista



COMUNICAZIONI AI SOCI

a cura del Presidente Mario Gialanella

organizzativo, di SAM62 con esclusione di SAM 2001 che, se vorrà, potrà contribuire come contributrice economica; con versamento della cifra offerta nel momento della richiesta di disponibilità da parte del Comitato organizzatore.

Ciò non toglie che essendo il Comitato in autonomia decisionale, possa richiedere/accettare aiuti logistici e organizzativi anche da SAM 2001 (Massimo Imoletti). Si stabilisce che la Commissione avrà circa un mese di tempo per fare le dovute valutazioni economiche e logistiche per stimare la fattibilità dell'organizzazione del Campionato Europeo 2019, in caso contrario l'Italia rimetterà il mandato per consentire ad un altro Paese di prendere in carico il Campionato 2019.

L'assemblea approva con la sola astensione del socio Montebelli.

Vengono ratificate le nomine avvenute in corso d'anno del nuovo Tesoriere Sergio Scirocchi e del nuovo Consigliere Walter Gianati, in sostituzione di Franco Cappabianca. Alla fine dell'Assemblea, si procede alla premiazione dei Campioni Nazionali 2017, in base ai risultati delle gare effettuate.

Per le gare di quest'anno (come è noto il Concorso Nazionale sarà organizzato da SAM 2001 sul campo di Valle Gaffaro nel mese di settembre), l'Assemblea potrà deliberare eventuali variazioni al Regolamento Sportivo anche per adeguarlo eventualmente a quello Europeo.

Mersecchi propone di far volare insieme sia la categoria OTVR che la variante OTVR-E con la variante del pieno a 5' ed a 5'30" per la versione elettrica limitata in quota con altimetro; questa prova sarà eseguita nelle prossime gare. L'assemblea approva.

L'assemblea si chiude alle 16:30

Il segretario dell'Assemblea
Maurizio Passerini

Il Presidente dell'Assemblea
Roberto Grassi

COMUNICAZIONI AI SOCI

a cura del Presidente Mario Gialanella



PROSPETTO CONTABILITA' - A.I.A.S. SAM Italia chapter 62 - ANNO 2017

ENTRATE		USCITE	
Quote sociali (123 x 30)	€ 3.690,00	Notiziario e spese spedizione.....	€ 1.950,00
Assicurazione (54 x 20).....	€ 1.080,00	Assicurazione	€ 1.080,00
Fondo per future attività	€ 0,00	Annuario n. 3	€ 957,00
Totale entrate	€ 4.770,00	Spese postali, telefoniche e cancelleria	€ 205,78
		Assemblee e Memorial Amato Prati	€ 70,00
		Sito internet ASK	€ 131,76
		Spese segreteria	€ 92,34
		Fotocopie	€ 71,70
		Spese rappresentanza e varie	€ 59,80
		Spese tenuta conto	€ 238,62
		Chiusura vecchio conto corrente postale	€ 100,00
		Deposito apertura nuovo conto corrente postale	€ 100,00
		Sommano	€ 5.057,00
		Perdita d'esercizio	€ -287,00
		Totale uscite	€ 4.770,00

Perdita d'esercizio da coprire con i fondi dell'esercizio 2018..... € -287,00



PREVENTIVO CONTABILITA' - A.I.A.S. SAM Italia chapter 62 - ANNO 2018

Conto Corrente Postale n. 001038473706 - Codice IBAN: IT13K0760102600001038473706

ENTRATE		USCITE	
Quote sociali (130 x 30)	€ 3.900,00	Notiziario e spese spedizione.....	€ 2.500,00
Assicurazione (50 x 20).....	€ 1.000,00	Assicurazione	€ 1.000,00
Contributo volontario Campionato Europeo 2019	€ 600,00	Spese postali e telefoniche	€ 150,00
Donazioni	€ 50,00	Cancelleria	€ 108,00
Vendita Annuario 3 e varie	€ 140,00	Assemblee e Memorial Amato Prati	€ 100,00
Fondi da utilizzare per future attività	€ 0,00	Sito internet ASK WEB.....	€ 135,00
Totale entrate	€ 5.690,00	Spese segreteria	€ 150,00
		Fotocopie	€ 100,00
		Spese rappresentanza e varie	€ 310,00
		Spese tenuta conto	€ 250,00
		Contributo volontario Campionato Europeo 2019	€ 600,00
		Perdita d'esercizio 2017.....	€ 287,00
		Totale uscite	€ 5.690,00



COMUNICAZIONI AI SOCI

a cura del Presidente Mario Gialanella

VERBALE N. 8 - CONSIGLIO DIRETTIVO

BOLOGNA 4 MARZO 2018

Presenti: Gialanella - Bortolai - Grassi Gianati

1 - CAMPIONATO EUROPEO 2019 IN ITALIA

Gialanella fa presente che la Gestione del Campionato deve essere distinta dalla normale amministrazione dell'Associazione. Verrà pertanto nominato un apposito Comitato, che avrà tutte le facoltà autonome per l'Organizzazione, la Logistica e le Finanze relative a detto Campionato.

Da parte della SAM sarà messo a disposizione quanto già richiesto ai soci, in ragione di Euro 10,00 a testa, in maniera volontaria, per due anni. (Entrata prevista 2.000,00 Euro.) Il Comitato Organizzatore del Campionato 2019 sarà composto da: Grassi, Bortolai, Gianati, Baccello ed eventuali altri.

SAM 2001 ha indicato come proprio rappresentante Massimo Imoletti;
la nomina di detto Comitato sarà ratificata dalla prossima Assemblea dei Soci.

2 - REGOLAMENTO SPORTIVO

Sarà sottoposta alla prossima Assemblea l'applicabilità o meno del Regolamento Sportivo Europeo, con le sue ultime varianti, in Italia per le prossime gare; con eccezione delle Categorie ALOT e TEXACO.

3 - ANNUARIO

E' stato distribuito ai soci e simpatizzanti in formato elettronico.
Per chi lo desidera in forma cartacea, è richiesto un contributo di Euro 10,00.

4 - BILANCIO CONSUNTIVO 2017

Sarà sottoposto all'Assemblea con un disavanzo di Euro 347,00 (ripianato dal Presidente), dovuto a spese impreviste, causa la morte del precedente Tesoriere.

5 - BILANCIO 2018

Vengono ricomprese nel Bilancio corrente anche le spese relative al Notiziario n. 177 uscito a Dicembre e vengono anticipate le spese per l'assicurazione RCT per n. 50 soci, come pattuito con l'assicurazione, anche se al momento i soci assicurati sono n. 41.

VARIE

- Chi ha contribuito con i 10€ all'atto dell'iscrizione valutare eventuale omaggio (maglietta, cappellino ecc.)
- Tra i soci SAM disponibilità di una giornata a disposizione dell'organizzazione.
- OK iscrizione al GACE da parte di SAM 62.
- No modifica del regolamento.

ELENCO SOCI CHE, ALLA DATA DEL 23 MARZO 2018, HANNO CHIESTO L'ASSICURAZIONE

1. ARTIOLI Daniele	18. GIALANELLA Mario	35. RUINA Roberto
2. BACCELLO Maurizio	19. GORZANELLI Wainer	36. RUSSO Antonio
3. BINELLI Luigi	20. GUERRERA Carmelo	37. SABBADINI Vinco
4. BLASI Giulio	21. LANDINI Fabrizio	38. SALVATORI Enzo
5. BORSETTI Gianni	22. MACRI' Francesco	39. SCARFI' Francesco
6. BORTOLAI Tiziano	23. MAGGI Gianfranco	40. SOLA Luigi
7. BRAVIN Gabriele	24. MASCHERPA Guido	41. STANCANELLI Vito
8. BRUSCHI Domenico	25. MINARELLI Mauro	42. TABELLINI Renzo
9. CALEFFI Armando	26. MINOTTI Carlo	43. TOSCHI Alessandro
10. CANELLA Gian Marco	27. PANIZZO Antonio Cesarino	44. TROVATO Francesco Antonio
11. CASALE Carlo	28. PASSERINI Maurizio	45. VALLE Andrea
12. CHIERICI Davide	29. PEDRETTI Daniele	46. VICINI Orlando
13. CIVOLANI Giovanni	30. PICCIOLI Attilio	47. VILLA Alessandro
14. COPPA Dante	31. PICHIERRI Pietro	48. ZANZI Sergio
15. CRISMANI Giorgio	32. PINELLI Milo	49. ZONA Rinaldo
16. DENI Michele	33. RASTELLI Riccardo	
17. FORNO Piero	34. ROMITI Maurizio	

N.B. - SE QUALCUN ALTRO HA PAGATO MA NON E' IN ELENCO, SI SEGNALI AL PRESIDENTE O AL SEGRETARIO.

Ricordi



Carissimi amici aeromodellisti,

Carlo Turbino è deceduto ieri mattina (7 gennaio 2018 ndr) all'ospedale Galliera di Genova all'età di 89 anni. Aeromodellista, già alla fine degli anni 30, istruito e attestato dal personale specializzato del Regio Aero Club di Genova, tra i quali istruttori Resemini, Dellepiane, Calcaprina e Mangini. Si specializzò nei veleggiatori e nei modelli ad elastico. Fu un costruttore preciso e determinato a vincere le gare a cui partecipava con elevata competenza. Fu anche un esperto velista nautico partecipando e vincendo anche gare importanti. La sua presenza ai raduni aeromodellistici non passava inosservata. Di carattere allegro non risparmiava talvolta giudizi salaci ad aeromodellisti sedicenti e improvvisati. Alcuni famosi progetti e scritti teorici si trovano tra le pagine dell'AQUILONE negli anni 40. Partecipò con i suoi progetti di veleggiatori alle gare in pendio a Genova negli anni 40, dimostrando la sua elevata preparazione. Fu di professione grafico di elevata capacità espressiva. Famosi sono i suoi progetti di aeromodelli fallici tracciati sui tovaglioli durante i nostri raduni conviviali. Partecipò al Meeting Internazionale che organizzai sul M.Fasce di Genova negli anni 80 con un suo veleggiatore radiocomandato. Partecipò alle gare SAM-62 di veleggiatori radioassistiti ma lanciati in volo libero dal M.Fasce. Fu l'ideatore delle gare di libratori dedicate ai nostri nipoti denominate "NIPOTOPLANATE" svolte negli anni 2000. Avrò occasione di descrivere ulteriormente il personaggio "CARLO TURBINO" sulla nostra stampa perchè egli merita di essere indicato ad esempio come aeromodellista puro ideale. Ci mancherà il suo grido "Ai legni!" quando cercavamo termiche in fondo valle. Ciao Carletto, ti abbiamo voluto bene!

Vi invito a guardare su youtube i filmati riguardanti Carlo Turbino a Pavullo.

Guido e Mariarosa Mascherpa



Carlo Turbino a Gaggio

Ricevo il triste messaggio che Pompilio Tireni è deceduto il 10 febbraio 2018.

Pompilio Tireni ha scritto la storia dell'aeromodellismo ligure degli anni 30-40 frequentando e collaborando con i corsi di aeromodellismo organizzati dal regio aero club.

Egli progettò numerosi aeromodelli con i quali partecipò ai concorsi regionali e nazionali. Fu sempre attivo progettando moderni veleggiatori per volo in aerotrainero e in pendio commissionati da prestigiosi concorrenti.

Fu assiduo concorrente ai Meeting Internazionali che organizzai negli anni 80 e nelle gare SAM-62 degli anni 2000. Partecipava con tutta la sua numerosa famiglia ai nostri raduni conviviali di inizio anno.

E' uno dei miei migliori amici che perdo inesorabilmente e con grande dolore.

Anche a nome del CLUB ALBATROS, della SAM-ITALIA e del GRUPPO AMICI VOLO A VELA M.FASCE, porgo le più accorate condoglianze alla sua Famiglia.

Guido e Mariarosa Mascherpa



Trasferta 2017 ai SAMCHAMPS nell'ovest degli USA

1/2

E' la quarta volta che partecipo all'evento americano old timer denominato SAMCHAMPS. La SAM americana è composta dalle moltissime SAM dei vari stati e organizzano l'evento più importante un anno all'est alla fine dell'estate e l'anno successivo all'ovest un poco più avanti, in autunno. Il motivo è che l'evento si svolge nel deserto e di giorno c'è molto caldo, visto che siamo tutti grandi d'età bisogna tenerne conto.

Personalmente preferisco questa seconda zona geografica perché nel contesto del viaggio, che dura 30 giorni circa, visito varie zone. Sono luoghi completamente differenti e hanno una morfologia molto diversa dall'Europa, che peraltro conosco molto bene.

Sono partito assieme a quattro amici di SAM62: Baccello Maurizio, Borsetti Gianni, Gianati Walther e Mariani Mario, coi quali ho condiviso tutti i giorni trascorsi e devo dire che non c'è stato un giorno che non si possa dire bello, nessun problema, le giornate trascorrevano ad una velocità incredibile. Abbiamo viaggiato per tre settimane solo una siamo stati fermi in una piccola località vicino a Las Vegas, una piccola cittadina chiamata Boulder City. A 10 km circa c'è una piana desertica d'estate, mentre d'inverno una piccola zona si allaga con acqua alluvionale che scende dalle montagne di roccia rossa che ha su tre lati circa. Queste rocce quando si scaldano col sole sono la causa dei forti venti che investono il campo di gara. Il campionato americano lo organizzano in questo posto desertico e molto piano, senza vegetazione a parte qualche cespuglio secco ed è lungo oltre 30km. Il suolo è una specie di pavimento argilloso che sembra a piastrelle e dove man mano che si secca, si formano delle piccole crepe di un centimetro o poco più.

L'evento sportivo dura una settimana, tutti alloggiano in un unico hotel che cambia negli anni, alla domenica ci sono le iscrizioni in una grande camera dell'albergo dedicata ai ritrovi, premiazioni, ecc.

Dal lunedì incominciano le gare, 26 categorie presenti, sempre partecipate e parlo solo dei modelli radiocomandati perché a circa 2 km vi è l'altro campo con coloro che invece volano solo con modelli da volo libero e anche lì i partecipanti sono molto numerosi come anche le categorie.

Un altro italiano era presente all'evento: Gabriele Montebelli, ma lui aveva a disposizione minor tempo e pertanto è arrivato e ripartito in tempi diversi dai nostri, ma durante l'evento siamo stati insieme.

Il "nostro" Gianati Walther sostituendo solo il motore nel suo modello Airborne ha partecipato a diverse categorie, piazzandosi 1° nella **Antique Glow**, 2° nella **Texaco Glow ignition**, 5° nella **OTMR LER C**, 4° nella **C glow ignition** e 6° nella **1/2 A Texaco** con il modello Diavolo.

Gianni Borsetti aveva portato solo il suo modello Anzac piazzandosi 7° nella cat. **B glow ignition** e 10° nella **C spark ignition**. Mario Mariani ha partecipato solo ad una categoria elettrica **Electric LMR**, una specie della ns. OTE, al primo volo col suo modello ha piazzato subito un pieno senza fatica, poi il vento si è alzato e ha contribuito a rendere i voli più difficoltosi, nel secondo lancio purtroppo il modello si è rotto appena lanciato, l'ala ha ceduto e pertanto qua è finito il suo tempo. Comunque con solo 1 lancio si è piazzato all'8° posto a pari merito con un altro concorrente.

Gabriele Montebelli si è piazzato 4° nella cat. **Ohlsoon sideport**, 4° nella **Pure Antique**, 4° nella **Texaco Spark Ignition**, Maurizio Baccello, ha partecipato col suo piccolo Miss America motorizzato da uno speed 400 piazzandosi al 9° posto, al 12° e al 13° nelle categorie che utilizzano questo tipo di motorizzazione. Io avevo portato il Sinè 46 di 3,80 mt. di apertura alare col quale ho partecipato ad una categoria la **Texaco G**. piazzandomi al 5° posto con solo un lancio perché alla fine del 1° lancio in atterraggio una ruota che era in legno si è infilata in una crepa e si è rotta, il modello ha proseguito strisciando sulla terra senza danni ma questo fatto non mi ha più permesso di proseguire i restanti lanci.

Ho partecipato alla **1/2 A Texaco** piazzandomi 5° e nella cat. **A Texaco** mi sono piazzato 4°. Il mio Sinè 46 da 3,80 mt ricoperto in Polispan, con solo vernice alla nitrocellulosa ha vinto il concorso di eleganza nella serata dedicata a questo evento, è stato votato dai presenti come il più bello. Gran soddisfazione per un modello italico e un grazie agli amici: Matteo Vallicelli e Attilio Piccioli, assieme a me ne abbiamo costruiti due perfettamente in scala in soli tre mesi, tutti smontabili da poter riporre senza danni dentro alla valigia speciale che utilizziamo per questo scopo, sono stati finiti 15 giorni prima di partire e quindi si può capire che è stata una corsa che alla fine ha dato anche delle belle soddisfazioni.

Il viaggio è stato come ho già detto bellissimo, abbiamo percorso 10.800 km in tre settimane (gli USA sono un continente grande) e il traffico al di fuori dei grandi centri urbani è paragonabile a quello che c'è in Italia dalle due di notte in poi.

Abbiamo visitato il lago salato di Bonneville, la zona dei dinosauri, nello Utah abbiamo visitato la maggior parte dei suoi parchi naturali, Bryce, Arches, lago Pawel, canyon land, nel Colorado, abbiamo visto il villaggio in muratura degli antichi nativi (mesa verde). Nell'Arizona abbiamo visitato la classica Monument valley, il Gran Canyon del nord e del sud, Meteor crater, desert Paint, la foresta pietrificata, per poi raggiungere Las Vegas. Dopo l'evento sportivo O.T. siamo andati a sud attraverso il deserto del Mojave e visitato paesi abbandonati di antiche miniere, raggiungendo i sobborghi di Los Angeles. Qua siamo andati a visitare 2 musei aeronautici in località Chino con esposti una quantità di aeroplani veri e funzionanti incredibile. Successivamente siamo risaliti lungo la costa dell'oceano pacifico, visitato l'acquario di Monterrey e proseguito fin oltre San Francisco. Questa città l'avevamo visitata il secondo giorno appena arrivati. Abbiamo proseguito verso il nord della California per oltre 600km A/R in mezzo a boschi di abeti rossi incredibili, strade e piccoli paesi di taglialegna. Erano gli ultimi giorni, abbiamo girato sulla strada costiera del Pacifico e siamo ridiscesi. Partiti da Bologna il 10 Ottobre, siamo ritornati il 10 Novembre, mi ricordo che in California si stava ancora in camicia a maniche corte. Un grazie agli amici di viaggio sperando di poter ripetere la vacanza.

Tiziano Bortolai



Pernottamento in albergo 4 stelle



Miss America di Maurizio Baccello



il volo del Miss America di Baccello



Modello con ali a gabbiano



Mario Mariani aiuta Bortolai



Gianati e Borsetti si aiutano durante la gara



Allen aiuta l'amico Roselle al decollo



l'amico Loren (SAM27) si prepara al lancio



Gran Prix dell'Etna 2017

Ramacca 2 e 3 dicembre

Quest'anno, le previsioni meteo per le giornate dell'evento erano veramente pessime. Prevista pioggia e vento per tutte e due le giornate. Ma le mie mutande rosse alla fine hanno avuto la meglio, lasciandosi scappare qualche scroscio d'acqua solo nelle prime ore del pomeriggio di sabato. In seguito ho capito anche il motivo di questa piccola défaillance ... quindici anni di onorato servizio ed il tempo le stanno consumando. Ho trovato due buchi. Ho già incaricato mia moglie di provvedere con ago e filo. No, non le butto, sono la garanzia della manifestazione. Questo GRAN PRIX dell'ETNA 2017 è stato un altro successo. Sei categorie di modelli, Un evento speciale, Venti partecipanti, qualcuno in meno dell'anno scorso, forse spaventati dalle cattive previsioni meteo hanno rinunciato, Sessantuno modelli iscritti nelle due giornate, temperatura mite, vento giusto, un po' di più il sabato, centotrenta lanci, e per finire l'Etna innevata e meravigliosa.

Come sempre ci hanno onorato con la loro presenza, dall'Emilia Tiziano Bortolai, Luigi Sola e Walther Gianati accompagnati dalle rispettive mogli, dalla Puglia Franco Posa e consorte, dal Lazio il Presidente Paolo Montesi e Signora Graziella, una nuova presenza dalla Lombardia Renato Nicosia e consorte, dall'Umbria Domenico Spadaro, dall'isola di Vulcano Giulio Blasi, da Messina Nino Colasanzio, Giacomo e Pietro Mauro, da Zafferana Etnea Ciro Cavallaro, da Catania e provincia Turi Russo, Franco Trovato, Romeo Letor, Carmelo Guerrero, Maurizio Pulvirenti, Salvo Spina e Salvo Lizio, infine il gradito ritorno alle gare di Carmelo Bruttaniti. Questa volta saranno contenti anche gli amici locali che finalmente sono stati menzionati.

Il nostro campo di volo "Aviosuperficie Ramacca Margherito CIV-CT" da quest'anno è dotato del Nulla Osta rilasciato dall'ENAC per le attività aeromodellistiche con il limite di 70 metri di altezza e di centro metri di raggio ed io ho notato con grande soddisfazione che nessuno dei partecipanti ha violato queste disposizioni e nonostante la limitazione in altezza, i tempi di volo sono stati sempre di tutto rispetto.

Per la conduzione di gara, ho adottato l'attuale Regolamento SAM ITALIA 62 e fissato l'orario d'inizio e di fine dei lanci, ogni concorrente era libero di scegliere il momento che preferiva per effettuare i lanci previsti. Ho fatto una sola eccezione, il lancio collettivo di 12 modelli nella categoria ½ A Elettrico.

E' sempre emozionante vedere tanti modelli autocostruiti prendere il volo simultaneamente.

Sabato 2 dicembre

Di buon mattino arrivo al campo, tempo splendido, cielo pulito senza una nuvola, che permette la vista imponente di un'Etna innevata. Incominciano ad arrivare i partecipanti, qualcuno indossa gli stivali, visto il terreno umido per la pioggia del giorno precedente, si regolarizzano le iscrizioni, ad ogni concorrente regalo la tradizionale mattonella in legno ed anche quest'anno un cappellino, però di colore blu, con il logo della manifestazione. Dopo un breve briefing, durante il quale faccio constatare di avere indossato le ormai note mutande rosse di ordinanza, a garanzia del bel tempo, comunico che i lanci dei modelli potranno essere liberi, inizieranno alle ore 10,00 e potranno essere effettuati fino alle 15.30. Sollecito i partecipanti a non attardarsi troppo nell'attesa della amata termica, visto che "forse" nel primo pomeriggio il tempo potrebbe cambiare.

Nella giornata di sabato sono previste le categorie Texaco, ½ A Texaco e ½ A Elettrico, ed iniziamo subito con il lancio collettivo dei dodici modelli nella categoria ½ A Elettrico. Uno spettacolo, la concentrazione dei concorrenti è altissima. I lanci proseguono per tutta la mattinata interrotti solo per il pranzo, in coincidenza con l'arrivo della prevista pioggia, e qualche temerario ha continuato il volo anche in sua presenza. In ogni modo, poca roba, dopo tre quattro spruzzate d'acqua è tornato il sole per sparire solo con il tramonto.

Alla fine, completati tutti i lanci regolamentari, nella categoria Texaco, dopo un solo volo di oltre 30 minuti, unico pieno, l'Airborn di Luigi Sola avrà la meglio sull'Airborn di Walter Gianati ed il Long Cabin di Nino Colasanzio. Nella ½ A Texaco si dovranno completare tutti e quattro i lanci regolamentari per poter incoronare vincitore, Tiziano Bortolai, che con il Jaded Maid, supererà il Mini Hogan di Franco Trovato e l'Airborn di Romeo Letor. Giulio Blasi con il Baby Mercury supererà Maurizio Pulvirenti con il Kl 61 e Walter Gianati con il Wasp nella ½ A Elettrico.

La serata si concluderà con la solita lunga tavolata di trentasei commensali per la classica "Cena sociale" al Paradiso della Zagara, arricchita, questa volta con i festeggiamenti per l'ottantesimo compleanno di Turi Russo, Decano del nostro gruppo. Torta per l'occasione e consegna di targa ricordo.

Domenica 3 dicembre.

Giornata ottima, senza pioggia, forse con un po' di vento, e conclusasi splendidamente. Tre categorie in programma, Otvr, Otmr ed OT Elettrico ed un Evento Speciale la Texaco Antica. Tempo ultimo per completare i lanci le ore 15,00. Gli aliantisti si spostano e piantano i picchetti per le loro fionde ad una estremità del campo in modo da non intralciare con il loro cavo il volo degli altri modelli. Avranno un po' di difficoltà con i lanci a causa del vento, anche perché tirava trasversalmente alla pista, ma per fortuna nessuna rottura.

La classifica, somma dei tre migliori lanci su quattro, premierà, come lo scorso anno, Salvo Lizio, che con il LUNAK avrà la meglio sul PF 15 di Franco Trovato ed il Lunak di Carmelo Guerrero.

Nella Otmr Luigi Sola con il Playboy supererà lo Schmid di Franco Posa e lo Zipper di Romeo Letor.

L'ultima categoria in gara, l'OT Elettrico, vedrà ancora una volta vincitore lo STARDUST di Franco Trovato sul Kl 61 di Turi Russo ed il Kerswap di Domenico Spadaro.

Anche quest'anno, ho inserito l'evento speciale Texaco Antica, che ha visto primeggiare Walter Gianati, con il modello RG 9 motorizzato Ohlson 60 Spark su Paolo Montesi con il collaudatissimo Lanzo Bomber e Luigi Sola con il Playboy Cabin motorizzato Ohlson 60 Spark.

Fortunatamente anche quest'anno ho potuto concludere la giornata con la rituale premiazione in mezzo al campo, e adesso che è tutto finito, posso confessarvi che mai come questa volta ho avuto paura per l'incertezza del tempo.

Gran Prix dell'Etna 2017

Classifiche



Chiudo Il Gran Prix dell'Etna 2017 con la tradizionale doccia di spumante sui presenti, ringraziando tutti gli amici che hanno voluto onorarci con la loro partecipazione.

Ringrazio ancora l'Etna, il bel tempo e soprattutto lo ZIO VITTORIO, il vero artefice delle riuscitissime edizioni del GRAN PRIX dell'ETNA.

Come consuetudine, allego le classifiche di gara complete, comprensive dei tempi di ogni singolo volo, da dove si può "leggere" tutta la gara e ricavarne dati interessantissimi.

Scusate ancora un attimo, prima di chiudere voglio ricordare che lo scorso anno, dopo le giornate della manifestazione, il tempo è stato brutto e gli amici che erano venuti da lontano e rimasti in zona fino all'immacolata hanno dovuto aprire l'ombrello e scoprire che anche in Sicilia esisteva la nebbia. Quest'anno ho provveduto anche a questo, ed il "Bel Tempo" li ha accompagnati nel loro giro turistico da Scicli a Noto, da Ragusa ad Agrigento fino a Termini Imerese da dove si sono imbarcati per il loro rientro a casa.

Lo meritavano.

Grazie a tutti ed arrivederci a dicembre del 2018

Tutte le foto, il video e le classifiche del raduno possono essere visti al link: <http://www.webalice.it/carlo.minotti/>

Carlo Minotti

1/2 A ELETTRICO												
ID	Concorrente	Modello	1° Lancio			2° Lancio			3° Lancio			Punteggio
			Minuti	secondi	Punti	Minuti	secondi	Punti	Minuti	secondi	Punti	
2	Blasi Giulio	Baby Mercury 1945	7	42	462	8	20	500	7	5	425	1387
42	Pulvirenti Maurizio	KI61 1949	8	58	418	6	15	375	8	25	505	1298
46	Gianati Walter	Wasp	7	18	438	7	30	450	6	50	410	1296
48	Spina Salvatore	Kerswap 1942	6	20	380	5	51	351	5	48	348	1077

1/2 A TEXACO															
ID	Concorrente	Modello	1° Lancio			2° Lancio			3° Lancio			4° Lancio			Punteggio
			Minuti	secondi	Punti										
40	Bortolai Tiziano	Jaded Maid 1950	9	8	548	12	59	779	9	4	544	0	0	0	1871
24	Trovato Franco	Mini Hogan 1950	7	8	428	11	3	583	10	29	629	4	29	269	1720
17	Lezor Romeo	Airborn 1938	8	48	528	8	42	522	9	44	564	6	50	410	1634
20	Colasanto Antonio	AIRBORN	8	9	489	10	25	625	6	45	405	0	0	0	1519

OT ELETTRICO												
ID	Concorrente	Modello	1° Lancio			2° Lancio			3° Lancio			Punteggio
			Minuti	secondi	Punti	Minuti	secondi	Punti	Minuti	secondi	Punti	
21	Trovato Franco	STARDUST 1940	9	33	573	10		600	6	57	417	1590
12	Russo Turi	KI61 1949	10		600	6	36	396	4	7	247	1243
30	Spadaro Domenico	Kerswap 1942	8	37	517	6	22	382	3	39	219	1118
41	Pulvirenti Maurizio	Playboy 1940	7	58	478	3	58	238	4	52	292	1008

OTMR															
ID	Concorrente	Modello	1° Lancio			2° Lancio			3° Lancio			4° Lancio			Punteggio
			Minuti	secondi	Punti										
29	Sola Luigi	Play Boy 1940	7	17	437	8		480	7	10	400			0	1347
52	Posa Franco	SCHMID 1950	0	0	0	8		480	1	18	78	6	24	384	942
16	Lezor Romeo	ZIPPER 1939	6	42	402	0	0	0	4	35	276	4	22	262	938
61	Minotti Carlo	Dini 1949			0			0			0			0	0

OTVR															
ID	Concorrente	Modello	1° Lancio			2° Lancio			3° Lancio			4° Lancio			Punteggio
			Minuti	secondi	Punti										
35	Lizo Salvatore	Lunak 1940	6		300	3	6	186	3	24	204			0	690
23	Trovato Franco	PF15 1948	4	10	250	1	23	83	2	19	139			0	472
18	Guerra Carmelo	Lunak 1949	2	30	150	2	19	138	1	46	106	1	46	106	398
45	Gianati Walter	EC28 1944	1	8	98	2	20	140	2	18	138	1	32	92	376

TEXACO														
ID	Concorrente	Modello	1° Lancio			2° Lancio			3° Lancio			Punteggio		
			Minuti	secondi	Punti	Minuti	secondi	Punti	Minuti	secondi	Punti			
27	Sola Luigi	Airborn 1938	30		1800			0			0		0	1800
43	Gianati Walter	Airborn 38	20	28	1788	17	53	1073	23	40	1420			1768
25	Colasanto Antonio	Long Cabin	19	33	1173	17	20	1040	21	52	1312			1312
39	Bortolai Tiziano	KL 69 1947	17	2	1022			0			0			1022

TEXACO ANTICA														
ID	Concorrente	Modello	1° Lancio			2° Lancio			3° Lancio			Punteggio		
			Minuti	secondi	Punti	Minuti	secondi	Punti	Minuti	secondi	Punti			
44	Gianati Walter	RG 9	6	48	408	10	53	653	8	32	512			1165
55	Montesi Paolo	Lanzo Bomber 1938	9	52	592	6	53	413	0	0	0			1005
28	Sola Luigi	Play Boy CABIN	5	37	337	4	35	276	5	35	335			672
38	Bortolai Tiziano	Lanzo Bomber RC1	10	26	626			0			0			626

Motori Brown Junior

Nel 1930 quando ancora frequentava la scuola superiore, Bill Brown progettò un compatto motore .29 per modelli. Utilizzava un carter prodotto in una sola parte e una valvola per induzione. Bill costruì anche la candela e la bobina.

L'amico di Bill, Maxwell Basset, progettò un modello per il motore .29; era troppo sotto-potenziato.

Bill costruì un altro motore, questa volta di cilindrata .60 (il prototipo del Brown Model A). Misero questo motore nel modello di Maxwell, il Miss Philadelphia, ma anche questo si dimostrò di potenza insufficiente.

Bill e Maxwell si piazzarono quarti con il miss Philadelphia nel campionato nazionale di aeromodelli del 1932 a Atlantic City.

Non c'erano classi separate per i motori e tutti gli altri concorrenti usavano modelli ad elastico. Tutti i modelli volavano a volo libero . Nel 1933 Bill e Maxwell andarono al campionato nazionale tenutosi sull'avio superficie di Roosevelt a New York con vari modelli a motore e ripulirono la classifica con i primi tre posti nelle tre classi riservate a modelli a motore.

I presenti rimasero stupiti dalle performance del motore Brown e tutti ne volevano uno. Un altro modello a motore fu iscritto: il KG-1 costruito da Joe Kovel e progettato da Charles Grant, editore di Model Airplane News. Era motorizzato con il motore di alluminio di Gil, ma nessuno, nè Kovel/Grant e neppure con l'aiuto di Brown/ Maxwell riuscirono ad avviarlo.

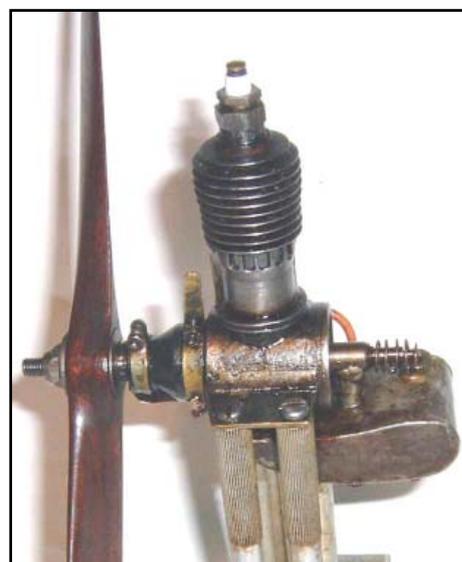
Più tardi nello stesso anno, Brown diede a Grant il suo ultimo motore Brown A, fatto a mano.

Istallato sul KG 2, il modello e il motore stabilirono molti primati. L'anno seguente fu creata una categoria separata per i modelli a motore.

A questo punto Brown aveva prodotto circa 12 motori modello Brown A. Sapendo di non poter riuscire a produrre il numero di motori richiesti, suo padre organizzò Walter Hurlman e gli fece costruire una partita di Brown A, all'incirca 50. Grazie al successo ed alla richiesta di motori il padre di Bill e un altro investitore fondarono la Juniors Motors a Philadelphia e nel 1934 introdussero sul mercato il modello BROWN B, vendendo oltre 5000 motori nei primi due anni.

Erano nati i motomodelli . Il Brown utilizzava un carter in un solo pezzo in fusione di alluminio il cilindro in acciaio lavorato al tornio lavorato al tornio con luci saldate, pistone pistone lappato e un venturi fatto di un semplice tubo con spillo per la carburazione.

Tratto da Model Engineering and model IC Engine projects



Motori Brown Junior



MODEL D
\$ 12⁵⁰
Complete
ready to run

MODEL BUILDERS *Know* MODEL VALUES!

..... *Model Builders the world 'round have purchased more Model D's than any other make*

"Best Flyers — Best Starters — Best Sellers" in the entire miniature engine field—that's Junior Motors! And the fact they are the "BEST SELLERS"—the fact that model builders buy MORE JUNIOR MOTORS than any other make — is conclusive proof that Junior Motors give better performance at lower cost! Model builders KNOW that Junior Motors extra sturdy construction and precision units mean greater endurance and longer life. And model airplane dealers KNOW that the universal preference for Brown motors is the buyer's guarantee of their greater dollar value. Take the gamble out of your gas motor purchase this year—profit by the combined experience of over 85,000 Brown owners—choose a Brown Junior Motor!



POWER!

Give a Brown the "gun" and it leaps into action like a thing alive—smooth, roaring powerful action that masters the air with delightful ease. And even though the Model D is a quality motor, it comes to you complete, at the low price of \$12.50, ready-to-run. You can own a Brown — and with never a strain on your pocket. See this engine, note the EASE of starting, and its SURGING power—and you'll soon realize why more than 85,000 model builders have found in Junior Motors a powerful, dependable, quality product that is high in everything—except price.



Your Brown dealer will be glad to show it to you—your friends will be glad to tell you about it—and you'll be "pleased as punch" to have it!

MODEL D JUNIOR MOTOR 1941 SERIES SPECIFICATIONS

Bore: $7/8$ "
Stroke: 1"
Weight: 8 ounces (bare)
HP: $1/5$ plus
RPM: 6200 with 14" propeller;
12,000 with 14 oz. flywheel
Class "C" — AMA rules
Displacement: .601 cu. in.
FUEL MIXTURE—Three parts low test gasoline to one part SAE 70 oil
PROPELLER—14" Junior Motors propeller (Accessory)
FLYWHEELS—Morine No. 111 Junior Motor Flywheel $2\frac{1}{2}$ " dia., 7 oz.
Race Car No. 111B Junior Motor Flywheel 2" dia., 14 oz.

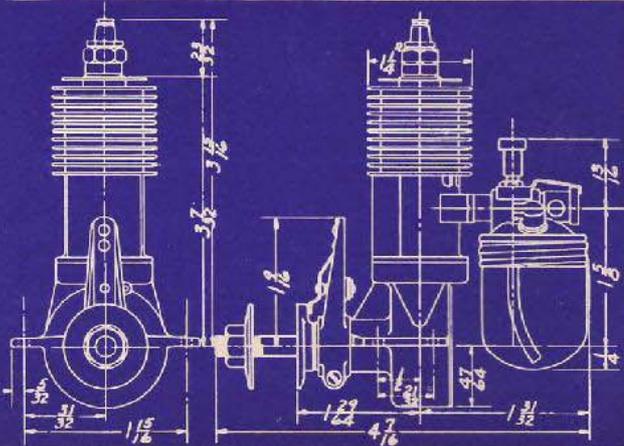
EXHAUSE MANIFOLD — (Not standard equipment. See Accessory Sheet)

IGNITION—Three volts dry cell batteries

STANDARD EQUIPMENT—Includes Champion spark plug, High Tension Lead, Coil, Metal Clad Condenser, Hook-up Wire, Instruction Manual and Set of Decals. For additional accessories see rear page.

GUARANTEE—Guaranteed for a period of 60 days from date of purchase to be free from all mechanical and material defects.

Drawing shows choke nut and spring. This is only standard on B-motors. Extra for D-motors.





OTVR-E

Presentazione a cura di Rover Mersecchi

Cari amici,

Sapete che al prossimo Campionato Europeo che si terrà in Ungheria, ci sarà una categoria, per ora sperimentale ma che se avrà il successo che credo, diverrà parte delle categorie ufficiali Old Time R.A.

Si tratta della OTVR-E dove la E sta per Elettrico.

Cioè il modello verrà portato in quota non col cavo elastico ma tramite un motore elettrico montato sul modello.

Questa sperimentazione per due motivi sostanziali:

Primo motivo è il cavo elastico e le sue complicazioni. In Italia siamo pochissimi a praticare questa categoria, posare 4 o 5 cavi sul terreno di gara non comporta soverchi problemi ma nonostante questo è facile vedere dei grovigli che portano via tempo ed energie nervose nel dipanarli. Me se ci sono problemi con 5 cavi stesi, specie se il vento è al traverso e i cavi cadono l'uno sopra l'altro, immaginatevi gli enormi grovigli che si formano sui campi di gara di un Europeo dove spesso ci sono anche 60/70 cavi stesi. Oltre alla necessità di avere a disposizione campi larghi un paio di cento metri per stenderli ad adeguata distanza.

Poi c'è da fare una altra considerazione, purtroppo l'età media avanza per tutti, e dover stendere un cavo lungo 100 metri e tirarlo a 170 metri, dover andare a recuperarlo a 170 metri di distanza, quasi mai il cavo scende verso di te ma sempre lateralmente causa il vento dopo lo sgancio del modello, e questo per un minimo di 6 volte, se si è iscritto un solo modello, ma ben di più se si iscrivono più modelli, significa fare alcuni chilometri avanti e indietro per il campo.

Il fisico non più ventenne ringrazia con dolori e indolenzimenti vari. Se poi il vento cambia direzione più volte durante la giornata di gara diventa una vera faticaccia dove il divertimento diventa un optional.

A fronte di questi problemi che non è solo un problema nostrano ovviamente, si è pensato di montare un motore elettrico con un controllo automatico che spenga il motore al raggiungimento di 100 metri di quota o di 30 secondi di motore. Valori che sono circa equivalenti a quelli di un normale traino col cavo elastico.

Si elimina il problema dei grovigli dei cavi, non si deambula avanti e indietro per il campo, si può sempre lanciare contro vento anche se cambia di direzione,

Si riduce il tempo necessario a volare per allenamento, da prove fatte nel tempo che si recupera il cavo elastico col motore elettrico si fanno altri due voli senza fatica.

Inoltre ultimo ma non ultimo i costi; Un buon cavo elastico costa circa 70 euro e dura tre o quattro stagioni di gara, un motore elettrico brushless dura una vita e non avendo necessità di potenze esagerate costa pochi euro.

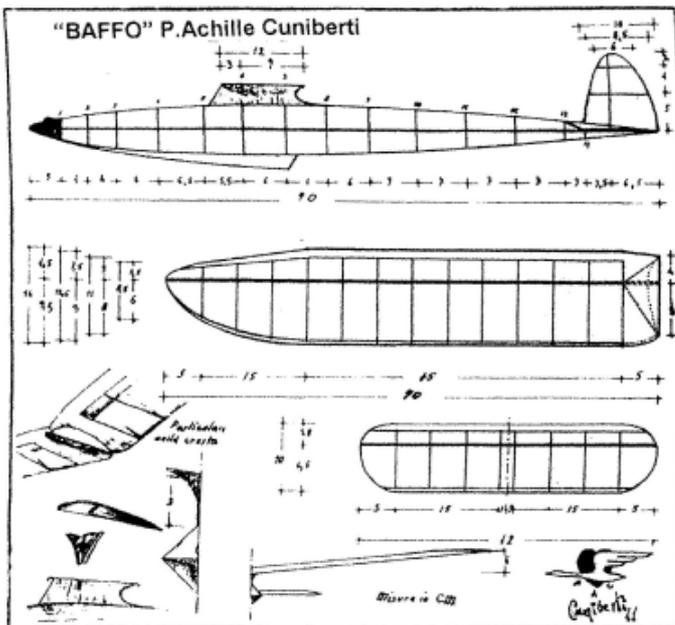
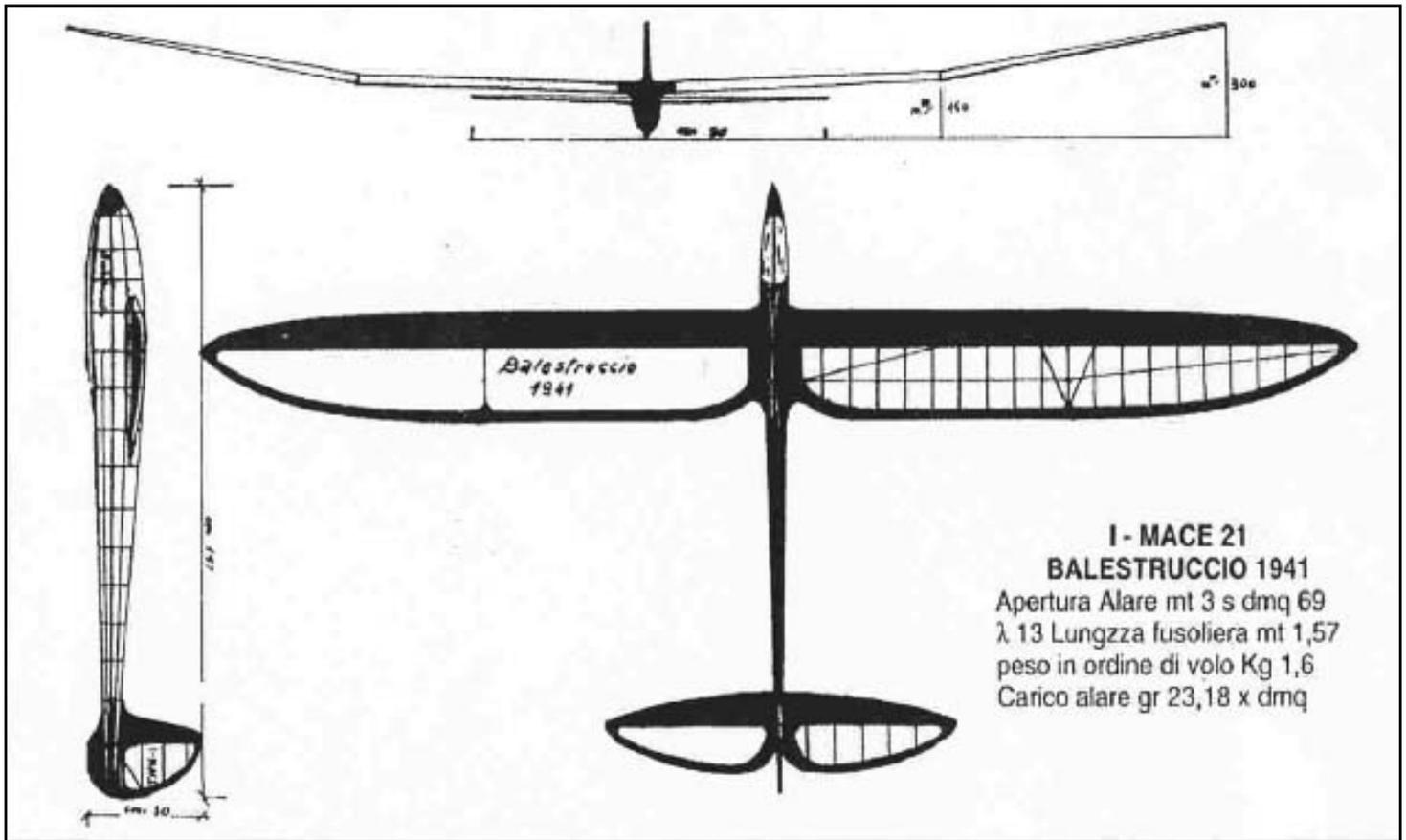
In Italia le gare della categoria OTVR e OTVR-E si svolgeranno con classifica unica. Il pieno del tempo volo, che per gli OTVR è di 5' dal momento dello sgancio dal cavo elastico, negli OTVR-E è di 5'30" in quanto il tempo cronometrato comincia dal momento del decollo dalle mani del concorrente o del suo aiutante, i 30" del tempo motore non danno punteggio di volo per cui il tempo pieno da 300 punti (uguale a 5') come per la OTVR. I secondi in meno di volo rispetto al tempo pieno vengono detratti dai 300 punti massimi del volo pieno. In questa maniera le due categorie possono competere contemporaneamente e con gli stessi punteggi rendendo possibile una unica classifica. L'unico problema potrebbe essere il componente elettronico di controllo ma sul mercato ci sono alcuni produttori di altimetri automatici su cui si può, oltre che fare il "log" del volo, cioè altezza, tempi di volo, velocità di salita e di discesa, ecc., settare i due valori di riferimento che sono di 30" per il tempo motore e di 100 metri per la quota. Al raggiungimento del primo dei questi due limiti il motore si spegne automaticamente.

Vi aspetto in tanti a questa nuova forma di volare Old Time!

Rover Mersecchi

OTVR-E

Presentazione a cura di Rover Mersecchi



Il veleggiatore "BAFFO" del 1941 elettrificato da Gialanella con motore HIMAX 2816 - 1220 kV



8 luglio 2018

GAV Gruppo aeromodellistico Valdarno indice e organizza
Coppa Chianti



Coppa Chianti

8 Luglio 2018

GAV. Gruppo aeromodellistico San Giovanni Valdarno organizza, per il giorno **8 luglio 2018** in località Forestello, Porcellino Filigine Valdarno (FI) un evento riservato agli associati S.A.M. per aeromodelli Old Timer radioassistiti per le categorie:

Texaco, 1/2 elettrico, OTMR, NMR, OTVR
1/2 A Texaco, OTE, Texaco antique, MTL

Denominata "Coppa Chianti"

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 **giorno 5 Luglio a questo indirizzo**, di posta elettronica: **samitalia@libero.it** o **telefonare i dati al n° 3470756660**

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.

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.

La categoria sarà valida solo se vi saranno almeno 3 iscritti come da regolamento SAM62

Verranno premiati i primi tre concorrenti di ogni categoria.



6 maggio 2018

 Associazione aeromodellisti carpigiani

7° TROFEO "A. CORISTI"



Campo volo "Città di Carpi" via dell'impiccato fraz. Cantone

6 maggio 2018

"A.I.A.S. S.A.M. Italia Chapter 62" indice ed il Gruppo Aeromodellistico Fossoli Fly Club organizza, per il giorno **6 maggio 2018** un evento riservato agli associati S.A.M. per aeromodelli Old Timer radioassistiti per le categorie:

Texaco, 1/2 OT elettrico, OTMR, OTVR elettrico
1/2 A Texaco, OT elettrico, NMR.

Denominata "7° Trofeo "Anselmo Coristi"

L'evento, con le categorie sopra ammesse, avrà luogo presso la pista del gruppo, in Via dell'Impiccato località Cantone di 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 dritti senza fare la destra si arriva a Cantone.

Coordinate satellitari 44°45'10.42" nord 10°49'46" 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.

Le iscrizioni, redatte sull'apposito schema allegato, dovranno pervenire **tassativamente** entro e non oltre il **3 maggio 2018, esclusivamente per lettera, posta elettronica.**

Vinco Sabbadini Via Vittorio de Sica 10 42012 Campagnola Emilia (RE)
vinco.sabbadini@yahoo.it cellulare 3384805540

Tiziano Bortolai **samitalia@libero.it**

La quota di iscrizione per ogni concorrente, sarà essere versata in campo, ed è fissata in **€ 15.00** 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.



Tutto ciò che avresti voluto sapere sui Wakefield ...e non hai mai osato chiedere

1a puntata: - L'era della doppia matassa

Quando in Inghilterra, Sir Charles Wakefield (fondatore della Castrol Oil Company che tutti conosciamo) organizzò per il 5 Luglio 1911 la prima Wakefield Gold Cup, nel parco del Crystal Palace vicino a Londra, probabilmente non si immaginava che stava dando vita ad una delle specialità aeromodellistiche in assoluto più longeve e prestigiose. La gara si ripeté nel 1912, 13 e nel 1914, poi a causa del primo conflitto mondiale vi fu una interruzione. Tuttavia ne rimase un vivido ricordo di quella competizione così affascinante e nel 1928 la SMAE (Society of Model Aeronautics Engineers) organizzò una nuova edizione della Wakefield Cup.

Nel frattempo la coppa alta 18 pollici offerta da Sir Wakefield andò perduta così nel 1928 il filantropo ne donò una nuova in argento molto simile alla prima.

Questa è la coppa che ancora oggi viene assegnata nella categoria F1B dalla FAI che, nel frattempo, a partire dal 1951 ha preso in carico l'organizzazione di questo tipo di gare.

Così si può oggi dire che i modelli Wakefield hanno attraversato due guerre mondiali, depressioni e boom economici, ed altro ancora e con continui miglioramenti tecnici ed affinamenti aerodinamici, beneficiando della trasformazione tecnologica e della disponibilità di nuovi e sempre più performanti materiali, sono giunti fino a noi come macchine perfette in grado di volare per tempi ormai estremamente lunghi anche in condizioni di assenza di termiche e tutto questo attraverso un percorso che a tutt'oggi conta più di cento anni di storia.

A noi della SAM, ovviamente, non interessa tanto l'evoluzione degli ultimi anni (forse un po' esasperata) quanto i modelli fino al 1950, ed in questa categoria c'è n'è a sufficienza poiché proprio in quel periodo si viveva una delle "Golden era" più entusiasmanti della specialità, come vedremo tra poco.

Proprio negli ultimi anni interessati dal regolamento SAM (anno limite 1950) si è manifestata una netta superiorità dei modelli a doppia matassa rispetto a quelli a matassa singola; così a partire dal 1949 vincono rispettivamente Arne Elilla (con un modello disegnato 10 anni prima), nel 50' Elilla ancora, ma questa volta con un modello "moderno", (c'è stato nel frattempo un cambiamento di regole).

Nel 51' vince Sure Star, nel 52' Arne Blomgren entrambi appartenenti alla nazionale Svedese e nel 53' Joe Foster (USA), tutti con modelli a doppia matassa.

La si potrebbe chiamare "l'era della doppia matassa" ed ebbe fine con un cambiamento di regole nel 1954, anno in cui entrò in vigore il limite massimo di 80 gr di gomma.

Da quel momento in poi nessuno più utilizzò il sistema con ingranaggi di rinvio e si tornò alla matassa singola, ma certamente in quel periodo furono creati i Wakefield con maggiori potenzialità (almeno in termini di coppia disponibile e di durata di scarica), certo non paragonabili alle macchine moderne ma con caratteristiche tecniche comunque molto interessanti e soluzioni non banali.

Modelli, regole, gomma e pesi.

In quel periodo furono ideati modelli con un rapporto peso struttura/peso della gomma ben oltre l'uno a uno, ad esempio Jon Foster usava un modello la cui struttura pesava 92 gr (escluso meccanismo di doppia matassa) e non meno di 163 gr di gomma !! Per un peso totale di 261 gr.

L'Elilla del 50' non si discosta molto da questi valori, con un peso della struttura di 110 gr e 145 gr di gomma.

Così anche i modelli degli Svedesi Stark e Blomberg, che vinsero rispettivamente nel 51' e nel 52', e che avevano caratteristiche molto simili tanto da poter essere considerati come un unico tipo di modello, usava circa 120 gr di gomma 6x1 in due matasse da 14 fili di 60 gr ciascuna, mentre il peso del modello oscillava dai 100 ai 110 gr

Tutto questo ha una sua origine e ragioni specifiche, che proviamo a sintetizzare.

Prima del 1954 si gareggiava con una regola che stabiliva semplicemente il peso massimo del modello completo di 230 gr e l'area massima e minima della superficie portante unitamente ad una sezione minima della fusoliera.

In modo particolare, la sezione minima era stabilita dalla formula $L^2/100$ dove "L" era la lunghezza della fusoliera. Così prima che la regola della sezione minima della fusoliera fosse abolita, nel 1951, le fusoliere dovevano essere corte per mantenere la sezione maestra entro dimensioni tollerabili.

Ciò, unitamente all'esigenza di usare quanta più gomma possibile (visto che non vi era un limite in tal senso) spinse ad adottare uno stratagemma: usare una doppia matassa con un meccanismo di rinvio in fusoliera.

- Sistema a doppia matassa

Questo tipo di motore era già conosciuto intorno al 1930 e già nel '35 era stato sviluppato in ogni suo dettaglio.

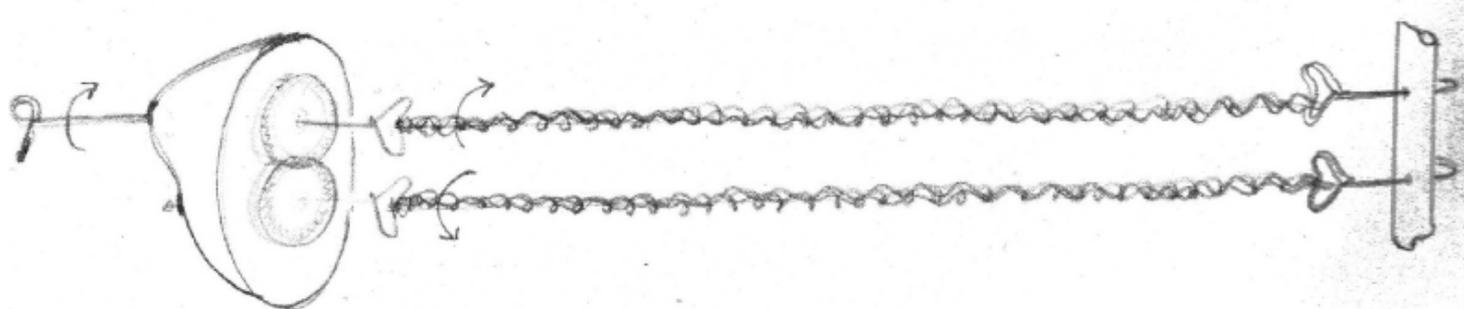
J.B.Allman vinse la coppa Wakefield nel 1934 con un modello a doppia matassa.

In questo primo periodo, generalmente il meccanismo ad ingranaggi era posizionato sul tappo dell'elica con due, tre o anche quattro matasse da far girare insieme e con lo svantaggio di dover caricare la gomma con una certa difficoltà; Frank Zaic nel suo YB del 1938 lo menziona come un congegno ben conosciuto.

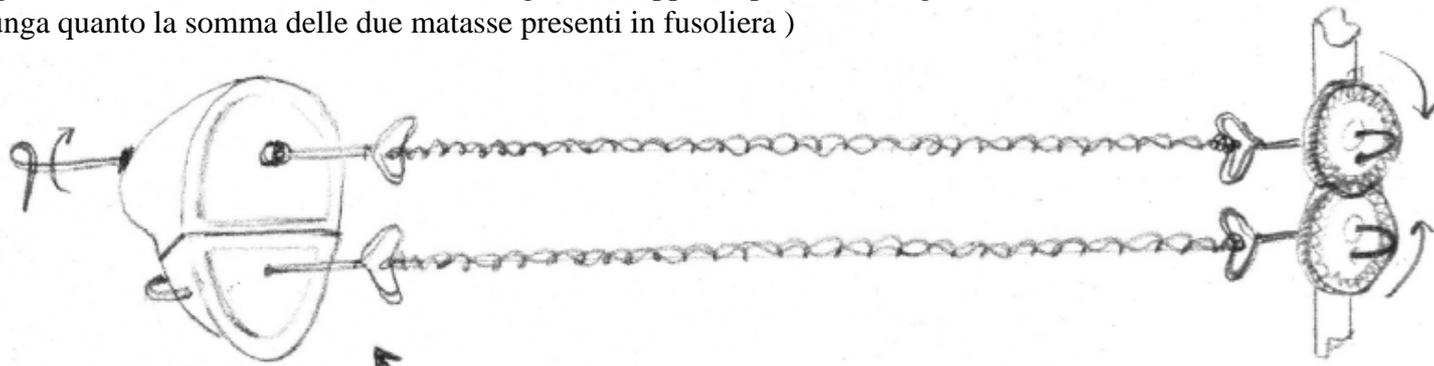
Elilla vinse nel '49 con un doppia matassa di diverso tipo; il meccanismo era posizionato in fondo alla fusoliera creando così un motore di lunghezza doppia rispetto alla lunghezza delle singole matasse.

Si può quindi dire che il sistema a doppia matassa può essere sviluppato in due modi differenti:

A) Con ingranaggi montati in prossimità dell'elica (sul tappo dall'elica) e con due ganci fissi in fondo alla fusoliera. Nel caso di ingranaggi posti sul tappo, invece, la coppia trasmessa all'elica è la risultante della somma della coppia delle due matasse, ma la scarica è uguale al tempo di scarica di una matassa singola.



B) Con ingranaggi di rinvio posizionati in fondo alla fusoliera (cioè vicino ai piani di coda); in questo primo caso la coppia trasmessa all'elica corrisponde alla coppia di una singola matassa, mentre la durata della scarica è uguale alla durata di una matassa con lunghezza doppia rispetto alla singola matassa (cioè una matassa che sia lunga quanto la somma delle due matasse presenti in fusoliera)



tappo elica
in due parti

Wakefield

a cura di Renato Nicosia

3/3



Alla fine venne adottata la soluzione con ingranaggi in fondo alla fusoliera, la quale assicurava un tempo di scarica di circa 1 / 1.5 minuti con matasse di 14 o 16 fili e quindi rimanevano da fare solo altri 3 / 3.5 minuti di volo veleggiato per far registrare un pieno.

In quel tempo la competizione si svolgeva sulla lunghezza dei 300 secondi (5 minuti) ed in tre round più un eventuale quarto lancio a titolo di spareggio.

Si pensi che oggi i moderni modelli F1B hanno tempi di scarica intorno ai 45 secondi, la metà dei modelli a doppia matassa (e solo un quinto circa di gomma in peso) mentre il pieno è a 180 secondi

L'uso degli ingranaggi di rinvio, con la naturale conseguenza di ottenere una fusoliera più corta rispetto ai modelli con matassa singola, aveva anche un'altra implicazione importante: una inerzia molto ridotta in beccheggio e imbardata e per questa via la capacità del modello di riequilibrarsi ed ammortizzare naturalmente turbolenze e raffiche di vento. Un bel vantaggio che unitamente ad un tempo di scarica tanto lungo ed a una quantità di gomma così considerevole, dava a questi modelli delle potenzialità inaspettate.

All'epoca era viva una certa polemica tra chi sosteneva i pregi dei modelli a matassa singola e chi, invece, riteneva che i modelli a doppia matassa avessero un vantaggio incolmabile sui primi.

Oggi, a distanza di anni, bisogna dire anche a giudicare dai risultati i bimatassa possedevano davvero qualcosa in più. Non si spiegherebbe diversamente il loro continuativo primato nella più prestigiosa gara internazionale.

Tuttavia, i modelli a matassa singola hanno dei pregi che non si deve loro disconoscere; ad esempio, la principale caratteristica ed anche il maggior vantaggio è dato dal fatto di presentare un peso inferiore ai doppia matassa, proprio perché dispongono di minor gomma e quindi sono più leggeri, unitamente ad una maggiore semplicità d'uso.

Altre argomentazioni a favore degli uni o degli altri potrebbero essere dispiagate ed alimenterebbero una discussione che non è qui il caso di riprendere; rimane un dato incontrovertibile: i doppia matassa hanno conquistato le prime posizioni là dove e quando sono stati usati, e questa rappresenta la migliore conferma della loro validità.

Per usare un Wakefield come quelli sopra descritti in sicurezza ed evitare spiacevoli rotture della matassa nonché della struttura del modello, tuttavia, è necessario conoscere il limite di utilizzo della gomma, quanti giri darle, come trattarla ecc. ecc.

Questi argomenti saranno oggetto del prossimo articolo unitamente ad alcune considerazioni sulle attrezzature necessarie ed altro ancora.

A cura di Renato Nicosia (Mi) seguirà sul prossimo numero



Nonostante il meteo non fosse favorevole, domenica 4 febbraio si è svolta con successo la 29^a Tavolettata d'inverno in quel di Zanica, piccolo sobborgo vicino a Bergamo. L'evento è stato organizzato con la solita professionalità dal Gruppo Falchi, nello specifico da Pierpaolo Riboli e Paolo Rossi, coadiuvati dai loro associati.

Quando sono partito da Modena per raggiungere la meta, pioveva e sulla strada Piacenza - Brescia c'era anche nebbia, ma man mano che mi avvicinavo alle montagne bergamasche, il chiarore diventava sempre più limpido. Arrivato a Zanica ho trascorso una giornata serena, solo un piccolo temporale di poco conto ci ha investiti, ma poi è tornato il sereno fino al ritorno a casa.

All'arrivo il consueto buffet con al banco Riboli a servirci dolci e il famoso caffèNu, (ricetta personale di Pierpaolo) peraltro sempre molto buono. Alla spicciolata sono incominciati ad arrivare i partecipanti da vicino e lontano per un totale di iscritti di 37 persone, più accompagnatori. Erano presenti alcuni tavoli dove erano esposti motori e accessori, molto fornito era quello di Salvi, mentre lì vicino c'erano alcuni tavolini di iscritti che testavano o provavano motori.

Io avevo portato tre motori: il Giglio da 2 cc D (replica Ambrosi Gattafoni), un Micro 2 cc D (replica Harne Hende) e una replica C.S. dell'Elfin 2,5 che ho testato dopo una revisione delle bronzina dell'albero motore che si era consumata.

C'era anche Gianmauro Castagnetti che faceva vedere la sua ultima creazione: la replica di un perfetto Dyno da 2 cc che funzionava a meraviglia, aveva anche un bellissimo bicilindrico anche questo costruito da lui. Renato Nicosia faceva girare un motore Rossi Glow da velocità che girava ad oltre 17.000 giri. A onor di cronaca c'era Franco Colla con un suo motore auto costruito di 2,5cc con valvola posteriore corsa corta che poi ha collaudato sul suo modello VCC Gip 46, girando molto bene. Ha testato anche un altro motore russo di cui non ricordo il nome. Nella pista lì vicino, svariati modellisti hanno fatto girare i loro modelli a volo circolare scatenandosi in molti giri con modelli differenti. Altri, dentro alla palestra al caldo, si sono divertiti a far volare dei modelli indoor R.C. Il pranzo di mezzogiorno lo abbiamo fatto insieme in trattoria, parlando e confrontando opinioni differenti su vari argomenti con la solita amicizia che contraddistingue questo bel raduno di appassionati. Verso le ore 16 ognuno è ritornato alle proprie residenze consapevoli di aver trascorso una bella giornata.

Tiziano Bortolai



Tavolettata d'inverno 2018

Gruppo Falchi - Zanica (BG)



2/2

04 Febbraio 2018		
XXIX TAVOLETTATA D'INVERNO		
N.	PARTICIPANTE	GRUPPO - CITTA'
1	CANDON GIUSEPPE	FALCHI - BG
2	CAUDON ROBERTO	" "
3	GARDUMI MARCO	G.A.R. - TREVISO-III
4	MAI ANTONIO	FALCHI - BG
5	FASIO SILVANO	" "
6	ROSSINI ERNO	" "
7	ROSSI PAOLO	" "
8	VITI ROBERTO	" "
9	SAVOLIN ATTILIO	" "
10	BIOLI MARIANO	" "
11	LOCATELLI G.BENIATA	GAC CREMONA
12	MERCATI GUIDO	FALCHI - BG
13	VALOTTI FRANCO	" "
14	PASQUA ALBERTO	" "
15	BORTOLAI TIZIANO	SAM 02
16	BRAMBILLA CARLO	TORNADO
17	CASTAGNETTI G.MAURO	SAM 2001
18	BENI MASSIMO	FALCHI - BG
19	BERTULESSI VALENTINO	FALCHI - BG
20	COLLA FRANCO	" "
21	LA MONTAGNA ALESSANDRO	GAT PAVANESSE
22	PROFUMI NICOLÒ	GAT MILANO
23	MAFFEIS MAURO	FALCHI - BG
24	GUERRA CLAUDIO	FALCHI - BG
25	GRASSI AMBRUGIO	FALCHI - BG
26	CASCARANO PAOLO	GAVN
27	PETRACCO CLAUDIO	GAC CREMONA
28	BASSALI STEFANO	" "
29	ANGELONI SALVI	SAM 2001
30	GUERINI PAOLO	FALCHI - BG
31	VAVASSORI FIORENTO	FALCHI - BG
32	ROSSETTI ALESSANDRO	RUGINELLO
33	CELLA MAURO	FALCHI - BG
34	CELLA GIAMMARIO	FALCHI - BG
35	BARTINA ANTONIO FULVIO	FALCHI - BG
36	ZAMBELLI GIANVI	FALCHI - BG
37	VERNA MARCO	FALCHI - BG
38		



Elenco dei convenuti, ad una certa ora della giornata

Serie di modelli in attesa per il volo



Riboli & Rossi



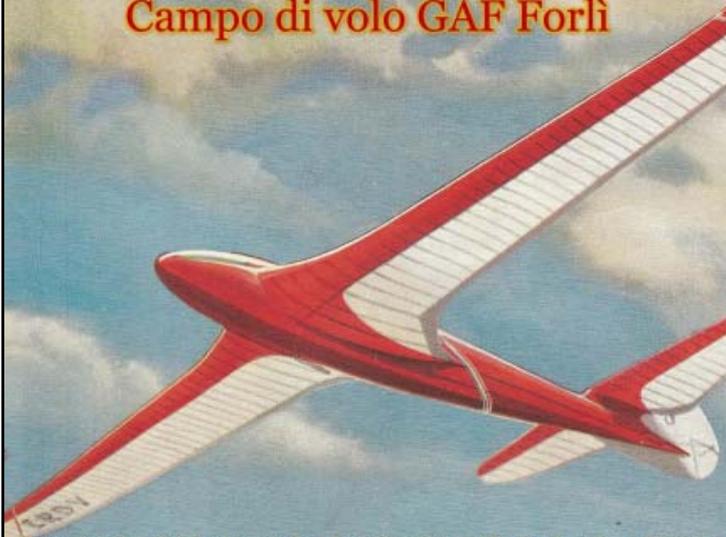
Petracco di Cremona si prepara al lancio



TROFEO ROMAGNA

29 APRILE 2018

Campo di volo GAF Forlì



Il campo del GAF si trova in via Minarda, Forlì, in direzione Filetto, sulla destra appena scavalcato il ponte sul Canale Emiliano Romagnolo.

Coordinate GPS N 44°18'15.88" E 12°03'43.80"

cat. OTE, NMR, 1/2 A Texaco, Texaco, 1/2 Elettrico, NMR 2,5cc., OTVR-E e OTVR con cavo ridotto a 160 metri (con classifica unificata, i voli degli OTVR-E daranno al massimo 300 punti restando il volo cronometrato di 330 secondi, come per il traino con cavo elastico restando il volo cronometrato di 300 secondi).



Coppa Falchi 2018

Sull'aviosuperficie La Fenice Vergiano (Rimini)
Domenica 3 giugno 2018 a cura della Fenice di Rimini e del Gruppo Falchi di San Marino si svolgerà una gara Riservata ai modelli O.T. per queste categorie :

OTMR, TEXACO, OTVR, NMR 2.5, 1/2A Texaco, M.T.L. OTE, 1/2 Elett.

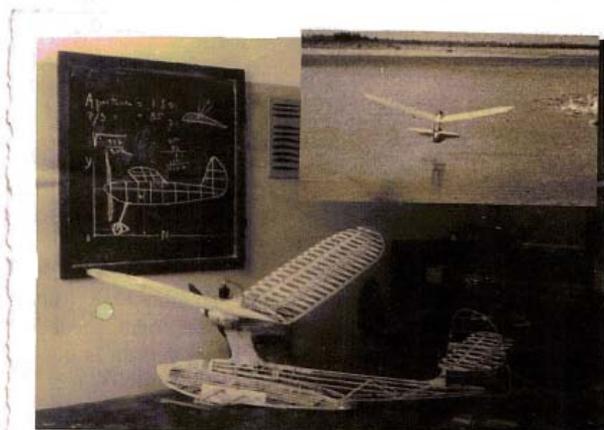
Come raggiungere il campo di volo: Via Pergola Vergiano di Rimini
Coordinate 44° 2'57,74" N 12° 29'30,26"E

Per informazioni iscrizioni: Domenico Bruschi tel 0541 729119
domenico.bruschi@gmail.com

Sarà adottato il regolamento SAM62



11° MEMORIAL "Longagnani-Saccani"



Fontanellato -Parma
27 Maggio 2018



**SAM.2001 "L'Aquilone - SAM Italia Chapter 62
G.M.T. Gruppo Modellistico Ternano**

& R.I.A.S.

"Raggruppamento Interregionale Aeromodelisti Storici"

INVITO di PARTECIPAZIONE

**Al Raduno-Gara Nazionale
per Aeromodelli OLD-TIME-RC.**

**Per le categorie: TEXACO-TEXACO ANTIQUE
OTMR- 1/2 A Texaco -1/2 A Elettrici**

**6° Trofeo Enrico De-Angelis
1° Memorial Gian Luigi Gazzera
Terni 3 Giugno 2018**



CALENDARIO EVENTI OLD TIMER 2018



Data	Luogo	Prov	Denominazione	Solo per le Categorie	Referente	Telefono
4 Feb.	ZANICA	BG	27 [^] Tavoletta d'Inverno	Velocità, Acrobazia Altro	Riboli Pierpaolo	0356 57079 Ribolimail2001@yahoo.it
24 Marzo	Modena	MO	Memorial Amato Prati	Mostra motori e Assemblea nazionale SAM62	Tiziano Bortolai	samitalia@libero.it
15 Aprile	Tegoleto	AR	Trofeo N. Ridenti	Annullata causa maltempo	Marco Massi	marcoingmassi@gmail.com 3386283318
29 Aprile	Forlì	FC	Trofeo Romagna	Otvr-E, Texaco, 1/2 A Texaco, NMR, OTE, 1/2 Elettrico, NMR2,5	Rover Mersecchi	rmersecchi@gmail.com 0543 400552
6 maggio	Cantone di Carpi	MO	Trofeo Anselmo Coristi	OTMR, Texaco, 1/2ATexaco, NMR, 1/2Elettrico, OTE. OTVR elettrico	Vinco Sabbadini	3384805540 Vinco.sabbadini@yahoo.it
20 Maggio	Valle Gaffaro	FE	Trofeo Delta	Categorie da definire	Maurizio Bacello	3313603841 maurizio.bacello@gmail.com
27 Maggio	Fontanellato	PR	Memorial Longagnani e Saccani	Texaco, 1/2 A Texaco, OTMR, OTVR, NMR	Giorgio Colla	0521 6490395 giorgiocolla@alice.it
3 Giugno	Vergiano di Rimini	RN	Coppa Falchi	1/2A Texaco, OTMR, NMR2,5, M.T.L., OTE, Texaco, 1/2 elettrici, OTMR	Domenico Bruschi	Domenico.bruschi@gmail.com
3 Giugno	Terni	TR	Memorial Gian Luigi Gazzea	1/2A Texaco, 1/2 Elettrico, OTMR Texaco Antica, Texaco	Giuliano Rosati	giu.rosati@alice.it 3386415744
24- 29 Giugno	JAKABSZALLAS	HU	EUROSAMCHAMP	Tutte quelle del regolamento europeo Vedi WWW.samitalia62.it	László Török	toroklaszlo704@gmail.com
8 luglio	San Giovanni Valdarno	AR	Coppa Chianti	1/2A Texaco, NMR, Texaco, 1/2 Elettrica, OTMR, Texaco Antica, OTE, MTL, OTVR	Attilio Piccioli	3393337514
22 Luglio	San Dalmazio	MO	Trofeo del Frignano	Texaco antica, OTMR, NMR2,5, Texaco, 1/2 Elettrico, M.T.L., OTE, 1/2A Texaco, OTVR-elettrica	Matteo Vallicelli	v-celly@hotmail.com
18 Agosto	San Dalmazio	MO	Raduno del Frignano	tutte	Wainer Gorzanelli	347 5547369 wainer.gorzanelli@gmail.com
8 - 9 Settembre	Valle Gaffaro	FE	Concorso Nazionale	Tutte	SAM2001	3313603841 maurizio.bacello@gmail.com
16 Settembre	Terni		Raduno 5 [^] Ala di Luce	Tutte	Giuliano Rosati	Tel 0744 278663
23 settembre	S. Giovanni Valdarno	AR	Da confermare	1/2A Texaco, NMR, Texaco, OTVR 1/2 Elettrica, OTMR, Texaco Antica, OTE.	Attilio Piccioli	3393337514
28 ottobre	Tegoleto	AR	Raduno di fine estate	1/2 A Texaco, NMR, Texaco, OTMR 1/2 Elettrica, OTVR Elettrica, Electrорubber, OTE, Texaco Antica	Marco Massi	marcoingmassi@gmail.com 3386283318
1-2 Dicembre	Ramacca	CT	Gran Prix dell'Etna	Texaco Antica, OTMR, Texaco, 1/2A Texaco, OTVR, 1/2Elettrica, OTE	Carlo Minotti	C.minotti@tin.it

Trasferta 2017 ai SAMCHAMPS



Mike Clancy col suo Benny Boxcar assieme a Jim Hainen



un bel Strato Streak



Montebelli assiste Roselle al lancio del suo Anderson Pylon



Tiziano Bortoli prepara il suo mezzo A Texaco



Tom Boice si prepara al lancio



Montebelli pilota, cronometrato da Ed Hamler



Rick Holman



Mike Clancy lancia il suo Benny Boxcar