

ASSOCIAZIONE ITALIANA
AEROMODELLISMO STORICO



www.samitalia62.it

NOTIZIARIO SAM - 62

Periodico riservato ai soci



*Streamline "Cyclon"
modello di Ridenti restaurato da
Montesi e rifinito da Imoletti*



Notiziario SAM Chapter 62-ITALIA

www.samitalia62.it

CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente	Renato Nicosia	Via G.Pascoli, 21 - 20129 Milano	335 8000207	r.nicosia@adexsrl.it
Vicepresidente	Tiziano Bortolai	Via Vercelli, 58 - 41125 Modena	059 373775	samitalia@libero.it
Segretario	Luigi Bagatin	Via A.Bernini, 56 - 45100 Rovigo	0425 361925	luigi.bagatin@gmail.com
Consigliere	Walter Gianati	Via delle Statue, 17 - 44100 Ferrara	0532 750184	gianati.w@alice.it
Consigliere	Roberto Grassi	Via della Pesca, 33/C Monestirolo - 44124 Fe	051 904042	roby51it@hotmail.it

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	Renato Nicosia	Via G.Pascoli, 21 - 20129 Milano	335 8000207	r.nicosia@adexsrl.it

INDICE

COMUNICAZIONI AI SOCI	3	MOTOMODELLO "PASQUALE"	14 ÷ 16
Bacheca	4 ÷ 5	VELEGGIATORE A. G. 4	17
Proposte a confronto	6	Contestor D 60 R	18 ÷ 19
Trofeo del Frignano 2020	7 ÷ 9	Veleggiatore PINA	20 ÷ 21
VELEGGIATORE T.G. 31	10 ÷ 11	LOCANDINE	22
ATWOOD CHAMPION .60	12 ÷ 13	Calendario eventi	23

Come deciso in Assemblea,

dal numero 183, il Notiziario sarà divulgato solo in via Elettronica.

I Soci sono pregati di confermare la loro E-MAIL corretta al Segretario.

Chi vorrà ancora riceverlo in forma Cartacea, comunichi il proprio indirizzo al Presidente o al Segretario o al Tesoriere; rimborserà Euro 4,00 a copia, in occasione del prossimo rinnovo della Associazione.

QUOTA ASSOCIATIVA 2020

Per i versamenti della quota associativa - RCT - Notiziario cartaceo, servirsi del seguente IBAN:

IBAN n° IT13K 0760 1026 0000 1038 473706 c/intestato al Tesoriere

Sito Internet di SAM62 WWW.samitalia62.it

COMUNICAZIONI AI SOCI



In questo tragico periodo in cui le relazioni sociali si sono dovute ridurre al minimo, anche le nostre attività hanno languito.

Nello scorso numero abbiamo riportato un piccolo contributo delle attività dei soci costretti a costruire nuovi modelli ora, finalmente, il “morbo” ha allenato la presa ed il Governo ha concesso maggiori spazi di ripresa della vita sociale compreso l’opportunità di tornare sui campi di volo.

E’ in questo numero la cronaca del raduno del Frignano dove si è molto volato ma anche molto mangiato, bevuto e scherzato.

Il calendario è stato aggiornato ma, per prudenza, abbiamo tenuto il box; hai visto mai....per scaramanzia.

Come indicato nella locandina dell’evento del Delta, si terrà in quell’occasione l’assemblea annuale della SAM 62 che non abbiamo potuto fare in occasione nella tradizionale data della mostra motori intitolata ad “Amato Prati”.

Allegato a questo numero (solo per le versioni in distribuzione digitale) abbiamo due storici ed esaustivi articoli tecnici relativi all’accensione a scintilla o, anglofonicamente, “Spark”.

Tiziano Bortolai, a pagina 6, esamina le discussioni in corso relative alle modifiche dei regolamenti europei per cogliere le proposte che “portano l’acqua ai vari mulini” e mettendole in risalto per confrontarle con i regolamenti attuali e le possibili conseguenze nel campo Old Timer.

Vorremmo che si avviasse un confronto in quanto alcune modifiche saranno obbligate anche e, forse soprattutto, alla luce dei regolamenti europei in merito all’attività dell’aeromodellismo che si sviluppano a livello degli Enti di governo dello SpazioAereo; per noi ENAC.

Le limitazioni che saranno richieste (lo sono già) riguardano in principal misura la quota di volo e già questo è un limite importante; poi si passa alle aree in cui si può praticare e quelle vietate.

Tutto ciò per non per contrastare ma per trovare le giuste misure per mantenere la soddisfazione e l’impegno da approfondire nei nostri amichevoli confronti.

E’ chiaro che quando ci troviamo di fronte ad imposizioni di carattere statutario/legislativo, non si potrà mantenere pienamente lo spirito dei modellisti che hanno generato i progetti dei modelli che riproduciamo, ma il mondo è cambiato.

Il Vice Presidente
Tiziano Bortolai



RICORDANDO VINCE

Se è vero che si continua a vivere nei ricordi di chi ti è stato amico, l'avvocato Vincenzo Canestraro, romano di origine, avrà vita molto intensa. Infatti lo ricordiamo tutti, in modo positivo come positivo era il suo carattere, così aperto ad accettare le posizioni nostre, e così alieno dal trinciare giudizi o stroncature. All'aeromodellismo aveva dato molto, gli riempiva la vita: costruiva di notte, e la sua casa, un antico palazzo nella Ferrara storica, era piena di modelli appesi ai muri, pendenti dal soffitto, o incastrati precariamente negli scaffali. Dentro ai cassetti teneva, un po' alla rinfusa, tutti i motori, antichi e non, che comprava continuamente via internet, e che ci esibiva puntualmente il martedì sera al nostro ritrovo, dove esercitava pure la sua attività di buona forchetta.

Da anni dava inoltre il suo supporto organizzativo, e anche legale all'occorrenza, alle nostre Associazioni Old Timer. Ce ne fossero, Vince, di amici gentili e disponibili come sei stato tu.

Mario Rocca



Paolo MONTESI

Cari Amici aeromodellisti, la notte del 27 Giugno è venuto a mancare Paolo Montesi noto a tutti noi per il suo sorriso, la cordialità ed il garbo di persona colta, raffinata, intelligente, curiosa e senza pregiudizi, come lo è solo chi ha un animo puro come un cristallo. A noi lascia il ricordo della sua voglia di stare insieme di eterno fanciullo, di condividere la nostra passione con serenità per creare quel clima di amicizia che, per chi lo ha conosciuto, ha travalicato l'orizzonte aeromodellistico e che mi porta a ringraziare la sorte per averlo conosciuto. Daremo l'ultimo saluto il 29 Giugno alla chiesa di San Saba, alle ore 8,30.

Santoni Curzio





Giorgio COLLA

Ci ha lasciato il nostro ex vicepresidente Giorgio, grande appassionato di aeromodellismo, persona che approfondiva gli argomenti fino ad essere pignolo.

Vedeva l'aeromodellismo con sincera passione, non nascondeva fini economici o mania di apparire.

Abbiamo perso oltre che un Uomo una enciclopedia.

Ha fatto ricerche approfondite sui motori prodotti nella sua provincia andando a trovare parenti di costruttori amatoriali di motori parmensi, per raccogliere informazioni. Negli anni, ha messo assieme una delle più belle raccolte di motori italiani e forestieri. Spero tanto che lui ci veda da lassù e aiuti i modelli a volare meglio di quello che noi siamo capaci di fare.

Tiziano Bortolai



Proposte a confronto

Egredi amici ed iscritti alla nostra associazione, scrivo queste righe per cercare di coinvolgervi e capire le vostre idee in merito alla regole che utilizziamo per i nostri incontri di volo con modelli O. T.

Questo anno bisestile si è fatto notare anche troppo e ci ha impedito di vivere il nostro hobby con serenità ed organizzare semplici incontri, i quali ci facevano condividere delle belle giornate tutti insieme. Coloro che frequentano gli eventi che organizziamo, sanno che è scaduto il regolamento (ma che teniamo in essere fino al prossimo anno per cause di forza maggiore) Causa Covid che non ci ha permesso di eseguire l'assemblea , luogo indicato per le eventuali richieste di modifiche.

Proposte regole Italiane.

Categoria: OTVR E.

Ridurre a 3 i lanci totali ! (ora sono 6) dal momento che questi veleggiatori non utilizzano più la catapulta la quale poteva avere vari problemi non è più necessario effettuare molti tentativi, allunga solo la giornata di volo.

Per chi vuole mettere il motorino elettrico in pinna tra le 2 semiali lo potrà inserire. In tal modo si salva la struttura dell'aliante e anche il motore in caso di un atterraggio non perfetto. Vantaggi aerodinamici non ce ne sono pertanto viene proposta.

Categoria TEXACO

Ridurre la quantità del carburante :

0- 600gr. 3cc.

601 - 1000 4cc.

101- 1400 5cc.

1401- 1800 7cc.

1801- 2200 9cc.

2201- 2600 11cc.

2601- 3000 13cc

3001- 3400 15cc

3401- 3800 17cc

3801 - 4200 19cc

4201- 4600 21cc.

Limite massimo.

Proposta di limitare i piazzamenti: poiché la nostra associazione non vuole emulare le olimpiadi ecc. ma solo far si di trovarci sui campi di volo a volare e divertirci, se un concorrente si piazza nella stessa categoria nei primi tre posti con più modelli, che scelga solo uno dei più modelli che ha piazzato , lasciando ad altri la soddisfazione di salire sul podio.

Scala dei modelli 1:1

Ci sono alcune richieste di non utilizzare più i modelli se non sono in scala 1: 1 (quindi bloccare la variazione di scala) personalmente vedo questa regola come opprimente e penalizzante. Tutti coloro che con fatica hanno messo assieme modelli ridotti o ingranditi verranno a trovarsi in una brutta situazione che non gli permetterà più di utilizzarli assieme agli altri se non nel campetto privato o del gruppo. Aspetto commenti in merito. Gradirei che fossero sintetici e chiari . Apprezzerai commenti di iscritti che ci frequentano negli eventi O.T. e che conoscano le categorie di cui vogliono parlare.

Scrivete una E-mail a: samitalia@libero.it

Io frequento gli eventi old timer negli USA e li, ci sono modelli di tutte le grandezze e nessuno protesta o altro Per precisazione dico che hanno solo alcune categorie dove è necessario il modello in scala.

Tiziano Bortolai

Trofeo del Frignano 2020

S. Dalmazio (Mo) 26 luglio



1/3

Quest'anno ci ha reso la vita difficile anche sotto l'aspetto ludico del nostro hobby. Solo nel mese di luglio si è riusciti ad organizzare un incontro che ci ha permesso volare coi nostri modelli. Eravamo preoccupati che ci fossero pochi partecipanti. Invece probabilmente la voglia era tanta e le presenze sono state numerose.

Il tempo ci ha assistito, la posizione geografica in collina non ci ha fatto soffrire del caldo umido, che invece perseguitava i residenti in pianura e grazie ad una piacevole brezza abbiamo trascorso una bella giornata.

Bella la sorpresa è di un pranzo semplice organizzato da Vallicelli Matteo che assieme a Renato Nicosia, con l'aiuto di Gorzanelli Wainer, hanno preparato un piatto di pasta buonissima per tutti ed una grigliata cotta al punto giusto; qualche bicchiere di buon vino fresco ci ha aiutato a digerire il tutto alla perfezione.

L'evento ha avuto 6 categorie, la più frequentata è stata la O.T.E. con 6 iscritti, seguita dalla NMR con 5 modelli iscritti, come la OTVR-E a seguire le altre categorie con tre iscritti ciascuna.

La **O.T.E** la vince il De Filippis di Rover Mersecchi con 3 pieni, seguito a ruota dal De Filippis di Franco Fabbri, terzo il Play Boy di Marco Gianati.

Nella categoria **O.T.V.R.-E** il veleggiatore T3V di Rover Mersecchi la spunta sul Balestruccio di Cangini Maurizio, terzo sempre il bravo Cangini Maurizio ma pilotando T3V.

La categoria **OTMR** la vince il Lanzo Bomber motorizzato MC Coy 60 di Luigi Sola, secondo l'Ohlsson di Walther Gianati con solo 2 lanci e terzo il Play Boy di Renato Nicosia anch'esso motorizzato Mc Coy 60, con un lancio solo causa problemi al rubinetto di stop carburante.

L'altra categoria **NMR** viene vinta dall'Airborne pilotato da Matteo Vallicelli, seguito dallo Stardust di Attilio Piccioli, gli altri tre modelli iscritti non hanno finito i voli causa problemi vari.

Nella cat. **Texaco Antica** vince Walther Gianati con il modello Ohlsson, secondo Attilio Piccioli con il suo Sinè e terzo Miss America di Marco Massi.

Cat. **1/2 Elettrico** prevale sugli altri concorrenti il piccolo De Filippis di Franco Fabbri, secondo il Play Boy di Marco Gianati, a seguire il Sinè di Mario Mariani.

Concludendo questa corta cronaca voglio ringraziare tutti i partecipanti che hanno fatto sì che la giornata sia riuscita bene, ringrazio anche l'organizzatore Matteo Vallicelli che ha messo a disposizione la sua aviosuperficie per far sì che noi tutti trascorressimo una bella giornata. Grazie anche ai collaboratori che col loro lavoro hanno organizzato un ottimo pranzo.

Tiziano Bortolai





Trofeo del Frignano 2020

S. Dalmazio (Mo) 26 luglio

2/3



Trofeo del Frignano 2020

S. Dalmazio (Mo) 26 luglio

3/3





Veleggiatore T.G. 31

di Guido Teriago

1/2

Il veleggiatore < T. G. 31 > stato progettato per la scuola di aeromodellismo del collegio " San Vincenzo di Piacenza " ed è stato costruito dagli allievi di quella scuola, dopo il " T.G.23 " che già fu illustrato su questo giornale (*ndr L'Aquilone*).

Come si vede esaminando gli schemi generali del modello, la fusoliera è relativamente corta: ciò è stato fatto per mantenere la sezione maestra, compatibilmente con le imposizioni della federazione aeromodellistica internazionale, entro limiti molto ristretti: questa caratteristica, unita al forte allungamento alare ed alla accurata profilatura delle parti, conferisce al (T.G.31) una elevata finezza.

Un carico alare relativamente basso, grazie ad un razionale disegno della struttura, rende questo modello particolarmente adatto allo sfruttamento delle termiche di pianura.

La stabilità è garantita da un ampio piano di quota e dalla distribuzione dei profili nell'ala: nella parte centrale si trova il (Gottinga 535) che, dopo il gomito si trasforma gradualmente nel NACA 23012, profilo quest'ultimo, che associa ad un'ottima efficienza un minimo coefficiente di momento. Nelle ultime due centine d'estremità il NACA 23012 si trasforma in un biconvesso simmetrico.

La fusoliera simmetrica sia nella vista di fianco che in quella in pianta, presenta, dopo la (prima - porta ala), la caratteristica sezione a due archi di cerchio (come nell'olimpionico " MEISE ") che è conveniente sia dal punto di vista aerodinamico, che da quello strutturale.

Caratteristico di questo modello è l'attacco ala- fusoliera, a mezzo di una pinna sottile e ben carenata che, disturbando pochissimo l'ala risolve senza complicazioni il problema del raccordo aerodinamico.

L'ala risulta poi legata molto elasticamente alla fusoliera e ciò riduce di molto le scassature anche durante il centraggio. Un'altra notevole caratteristica di questo modello è il longherone unico a cassetta che sopporta gli sforzi di flessione di taglio ed anche di torsione. Si è così evitata la copertura del bordo di attacco in cartoncino che, col tempo, si deforma e risente in'oltre delle variazioni atmosferiche.

La costruzione è delicata ma non difficile come sembrerebbe a prima vista: si procede come segue: disegnato sul tranciato di pioppo, schematicamente, il longherone, si incollano i listelli tenendoli a posto con spilli e pesi; a colla asciutta si rifila il tranciato eccedente ottenendo così un pezzo di sezione ad U; si incolla questo pezzo su di un'altra striscia di tranciato ed a colla asciutta si rifila ancora il tranciato eccedente ottenendo il longherone finito a sezione rettangolare cava.

Le semiali si uniscono mediante una baionetta incollata da una parte nell'apposito alloggiamento del longherone, e dall'altra semplicemente infilata per rendere possibile lo smontaggio. Il tutto, come si è detto, è legato elasticamente alla pinna- porta - ala.

La fusoliera ha la struttura a guscio : consta di 4 soli longheroni che uniscono i diaframmi, piuttosto radi. E' tutta rivestita in placcaggio : spesso nella parte anteriore più sottile dall'ala in giù. In quest'ultima parte la sezione a due archi di cerchio, creando superfici a curvatura semplice, facilita molto l'applicazione del rivestimento. Nella parte anteriore i listelli superiore ed inferiore, sono sostituiti da 2 sagome di compensato da 3 mm. : quella inferiore forma anche il pattino di atterraggio; quella superiore si prolunga nell'" anima " interna della pinna, che viene poi carenata da sagomature di sughero.

La struttura della coda è solita, leggera, con largo impiego di tranciato di pioppo. Il rivestimento è, come si è detto in placcaggio per la fusoliera, in " carta pergamina " per l'ala, in " Vergatina " per la coda.

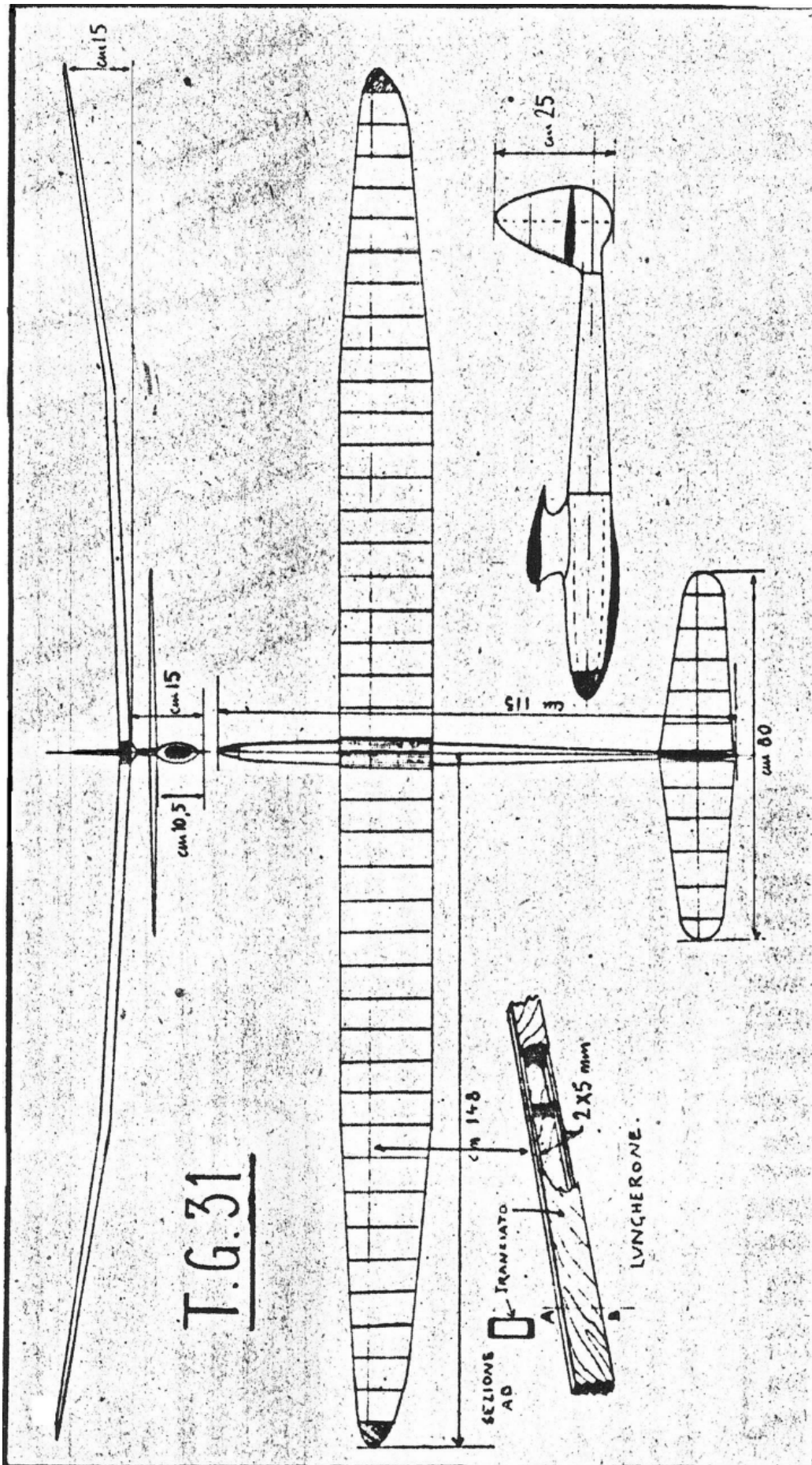
Tratto dal giornale Aquilone n° 28 del 1941

Veleggiatore T.G. 31

di Guido Teriago



2/2



Apertura ala : cm. 296

Lunghezza : cm. 113

Superficie alare : dm2 51

Allungamento ala : 17,6

Profilo Ala : Gottinga 535 dopo il gomito NACA 23012 ultime 2 centine biconvesso simmetrico

Profilo piano di coda orizzontale : Clark Y

Profilo piano di coda verticale : Eiffel 338



ATWOOD CHAMPION .60

1/2

Atwood Champion non è un nuovo nome ed è conosciuto da molti. Infatti il nome Atwood ritorna all'inizio dei motori per modelli. Il Champion fu prodotto prima del 1940 ma è stato riveduto e migliorato rispetto all'originale.

Una caratteristica interessante che si trova solo su questo motore sono le due luci gemelle. Questo metodo è controllato da due valvole rotative che ricevono la miscela da un unico carburatore. Altra caratteristica è il pistone bombato, la camera di combustione ad elevata compressione presenta uno slot che accoglie la speciale testa del pistone, incrementando così la compressione e in effetti creando una separata camera di combustione. La candela è posta lateralmente direttamente sopra la camera di combustione descritta. Questo metodo nel montare la candela permette alla stessa di incendiare i gas di alimentazione quando questi sono iniettati direttamente nella camera, eliminando così la possibilità che gas di scarico si miscolino con i gas freschi.

Il Champion ha una cilindrata di .603 e pesa 11 once e mezzo senza il serbatoio, la bobina e condensatore. Il lungo carter, la copertura posteriore, la presa d'aria, e la testa del motore sono tutti in fusione di alluminio. La camicia è di acciaio con luci e scarico lavorati nella stessa. La camicia è lucidata ed inserita nei carter. Il cilindro è trattenuto da tre viti passanti attraverso la testa fino ad essere avvitate al carter. Ci sono tre viti che trattengono la testa in sede.

Il pistone è di acciaio fuso, lavorato e lappato.

La biella è di fusione di alluminio, con bronzine in alto ed in basso. Lo spinotto è stato ottenuto da blocco di acciaio lavorato e adattato al pistone. L'albero motore è di costruzione unica ottenuto dalla lavorazione di blocco di acciaio. La bronzina principale è di bronzo.



**"SUPER"
CHAMPION**

1946 Model "C"-60 Engine

The new Champion engine incorporates all the features that made the pre-war model a leader in the model airplane, boat, and race car field, PLUS the following postwar improvements:

1. Lo-ex aluminum piston—with rings.
2. Hi-compression head. Better cooling—more power.
3. Spray-bar type needle valve. Ratchet lock insures correct positive adjustment.
4. Improved timer—smoother action.
5. Crankshaft, rotary valve, wrist pin, cam, prop nut, and washer hardened and ground—for long life.
6. Forged dural rods—standard on all "SUPER" CHAMPIONS.

These improvements, plus the fact that sufficient coils are not available at present, force us to discontinue the shipment of coils, tanks, and condensers with all Super Champions.

SEE YOUR LOCAL HOBBY DEALER

Price
\$23.50

ATWOOD & ADAMS MFG. CO.
732 North Lake St.
BURBANK, CALIF.

Less tank, coil, and condenser

Backed by 17 years experience in the design and manufacture of contest-winning miniature motors.

ATWOOD CHAMPION .60



2/2

Vi sono due valvole rotative, una nell'albero motore e l'altra azionata da uno spinotto inserito nel tappo posteriore del cater. La camma del timer è indurita e lucidata. Le puntine sono quelle convenzionali di derivazione automobilistica e sono montate sull'albero motore. Il motore non ha un serbatoio ma qualsiasi serbatoio standard può essere utilizzato. Una candela spark V-2 è fornita con il motore che è venduto completo di bobina e condensatore.

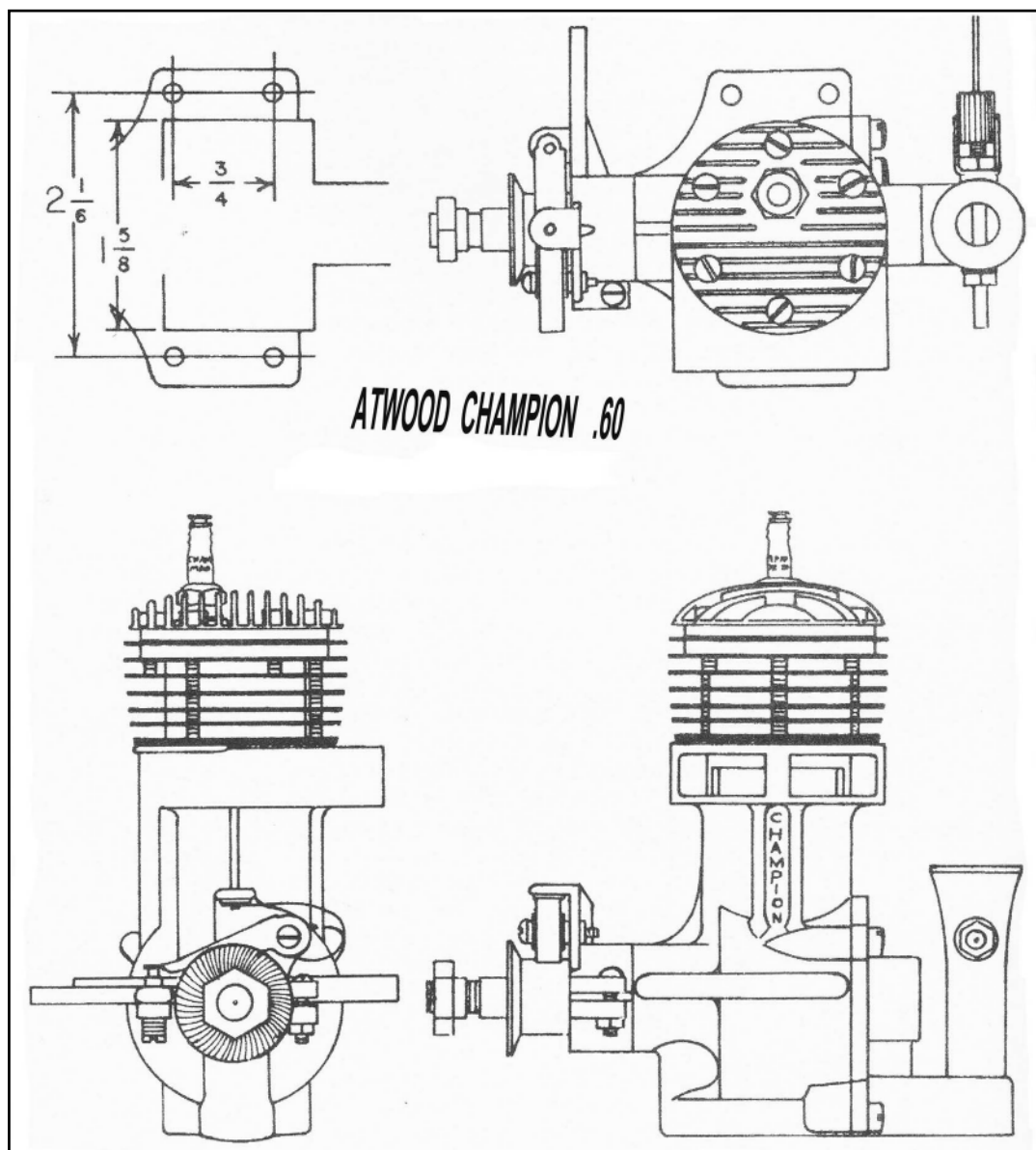
Per la candela vale lo stesso discorso scritto nell'articolo dell'Ohlsson .60

Le prove stroboscopiche hanno fornito i seguenti risultati :

il Champion ha girato a 7.000 giri con elica standard da 14 con passo medio. Con elica da 12 e passo alto ha girato a 7.000 giri e con elica da 10 e passo elevato ha girato a 9.000giri.

Trovammo che il Champion era leggermente critico con lo spillo del carburatore ad elevati giri con eliche dal diametro più piccolo. Invece per la categoria Texaco dove si utilizzano eliche più grandi il funzionamento è molto regolare.

Domenico Bruschi





Motomodello “Pasquale”

di Gianpaolo Cioni

1/3

Tratto dalla rivista *Sistema Pratico* n° 6 del 1957

Il Motomodello da gara Pasquale è un modello appartenente alla classe Senior. La sua costruzione risulta estremamente facile e rapida e anche se la sua estetica non può essere considerata fra le più classiche, come del resto si riscontra per la maggioranza dei motomodelli da gara, i risultati conseguiti col Pasquale fanno dimenticare le pecche di linea.

La cilindrata del motore installato a bordo risulta più bassa del minimo consentito (cm^3 1,6 contro cm^3 2,5) se tale particolarità rappresenta uno svantaggio in considerazione della minor potenza impiegata, risulta di contro alquanto utile ai fini della leggerezza (320 gr contro i 500 di un modello con installato a bordo un motore di 2,5cc). Inoltre il modello risulterà più robusto meno costoso e di più facile trasporto.

Le doti di volo del Pasquale sono state ampiamente messe in evidenza in occasione della coppa Savena, nel corso della quale seppe conquistarsi il lauro del vincitore malgrado fosse contrapposto in gara a modelli di maggior mole e potenza.

Prendiamo in esame la sua semplice struttura e altrettanto semplice costruzione.

ALA : risulta formata da un bordo d'entrata della sezione di mm. 5X5; da un bordo d'uscita della sezione di mm. 5X15; da 2 longheroni della sezione di mm. 3X10 ed uno di 5X5, parte centrale, e di 3X3 estremità. Pure il longherone 3X10 risulta rastremato, considerato lo spessore decrescente delle centine. Ogni semiala è costituita da 25 centine tutte in legno di balsa dello spessore di mm. 0,8 eccezion fatta per quella di estremità avente uno spessore di 6- 7mm, che verrà sagomata da terminale e per quella centrale che presenta uno spessore di mm. 3 . Per il taglio delle centine, costituenti la parte rastremata di estremità, non sarà necessario provvedere ad ogni disegno singolo, bensì ci comporteremo come segue: sagomeremo la prima e l'ultima centina in legno compensato e tra queste due disporremo tanti ritagli di balsa dello spessore di mm. 0,8 per quante sono le centine necessarie; uniremo a pacco mediante spilli, quindi sagomeremo il pacchetto a mezzo di una lima. Tolti che risultino gli spilli di unione, disporremo delle centine a dimensione voluta. Evidentemente l'ala verrà costruita in 4 pezzi, che verranno uniti con normale mezzo delle baionette in compensato dello spessore di mm 1,5 e che stringono il longherone.

PIANI DI CODA : la costruzione del piano orizzontale si identifica alla costruzione dell'ala esaminata più sopra, con unica differenza che i longheroni si trovano sul dorso delle centine e quello anteriore risulta in pioppo. Il piano verticale viene ricavato da una tavoletta nello spessore di mm. 2,5 e sagomato.

FUSOLIERA : La fusoliera si otterrà ritagliando anzitutto le due fiancate come indicato a disegno da balsa dello spessore di mm.3 . La larghezza delle ordinate è in dipendenza della larghezza del motore, per cui il loro dimensionamento sarà rintracciato sperimentalmente a seconda del tipo di motore adottato. Le longherine sono della sezione di mm. 8X10 in faggio; le due prime ordinate risultano in compensato dello spessore di mm.2 , mentre le altre sono ricavate da balsa dello spessore di mm.3 ; la pinna viene sagomata da una tavoletta di mm. 6 di spessore ottenuta dall'unione di 3 spessori di balsa di mm. 2 ciascuno, disposti a vena incrociata. Sulla pinna si incollerà il supporto dell'ala, supporto ottenuto da legno di balsa dello spessore di mm.3 con venatura disposta trasversalmente all'asse della fusoliera.

MOTORE: tipo Mc Coy da 1,6cc glow. Naturalmente si adatta al caso qualunque altro tipo di motore avente una cilindrata di 1,5 - 1,6 cc. Il serbatoio verrà sistemato subito dietro la prima ordinata e più indietro ancora l'autoscatto, nel caso si intenda limitare il tempo di funzionamento del motore.

Motomodello "Pasquale"

2/3

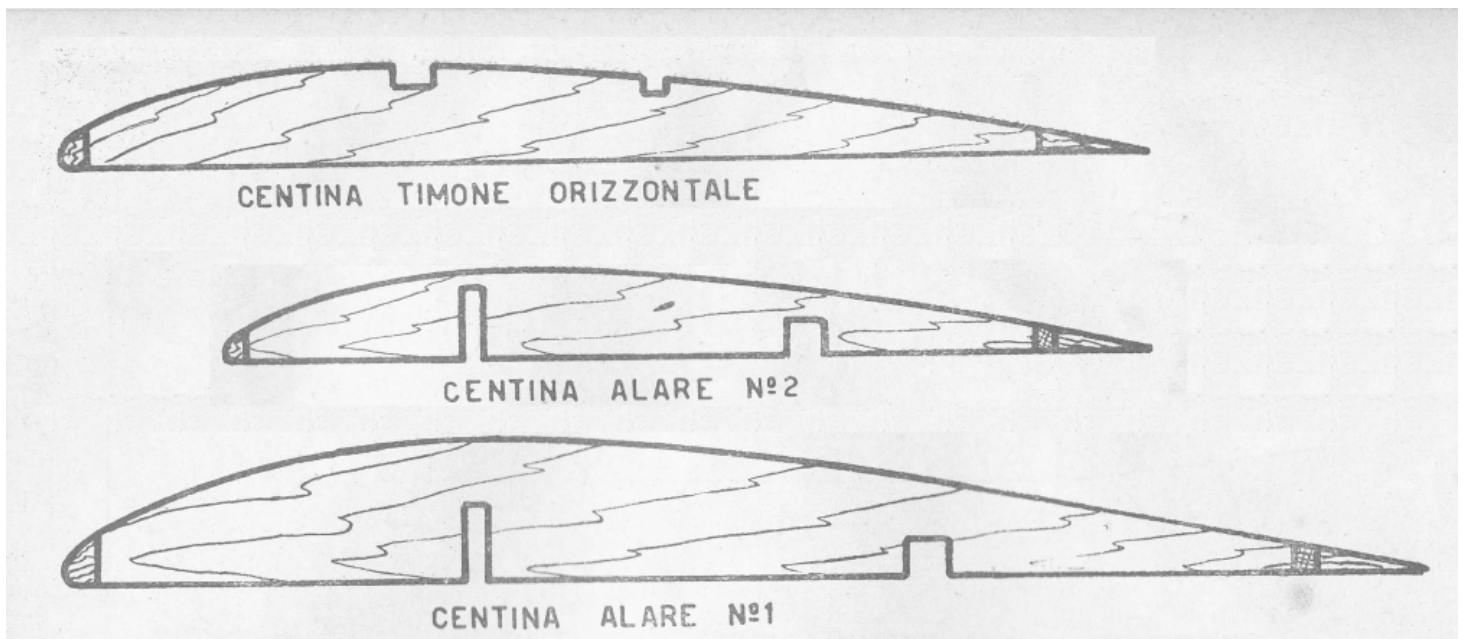
di Gianpaolo Cioni



CARRELLO: non risulta indispensabile considerato che nelle regole Coppa Savena, non è prevista per tal modello la partenza da terra. Comunque esso potrà risultare costruito in filo di acciaio armonico del diametro di mm. 2 . La ruota è del tipo lenticolare e presenta un diametro di 40mm.

RICOPERTURA: si eseguirà in carta leggera con venatura orientata secondo il longherone sia nel caso dell'ala, che per il piano orizzontale. Tre o quattro strati di collante e uno di antimiscela completeranno l'opera.

CENTRAGGIO : fissate le incidenze come indicato nel disegno, centreremo il modello in planata con l'ormai noto sistema; quindi eseguiremo la prima prova con motore al minimo e con brevissimo tempo di autoscatto (5-7"). Se la salita dovesse presentarsi troppo a destra, correggeremo la stessa operando minimi spostamenti della deriva, fino a che cioè il modello possa salire con spirale a destra non troppo stretta; per ottenere la planata - virata non si dovrà mai agire sulla deriva, ma disossando il piano orizzontale come indicato nel disegno. Allegati disegni centine ALA e Piano di Coda.

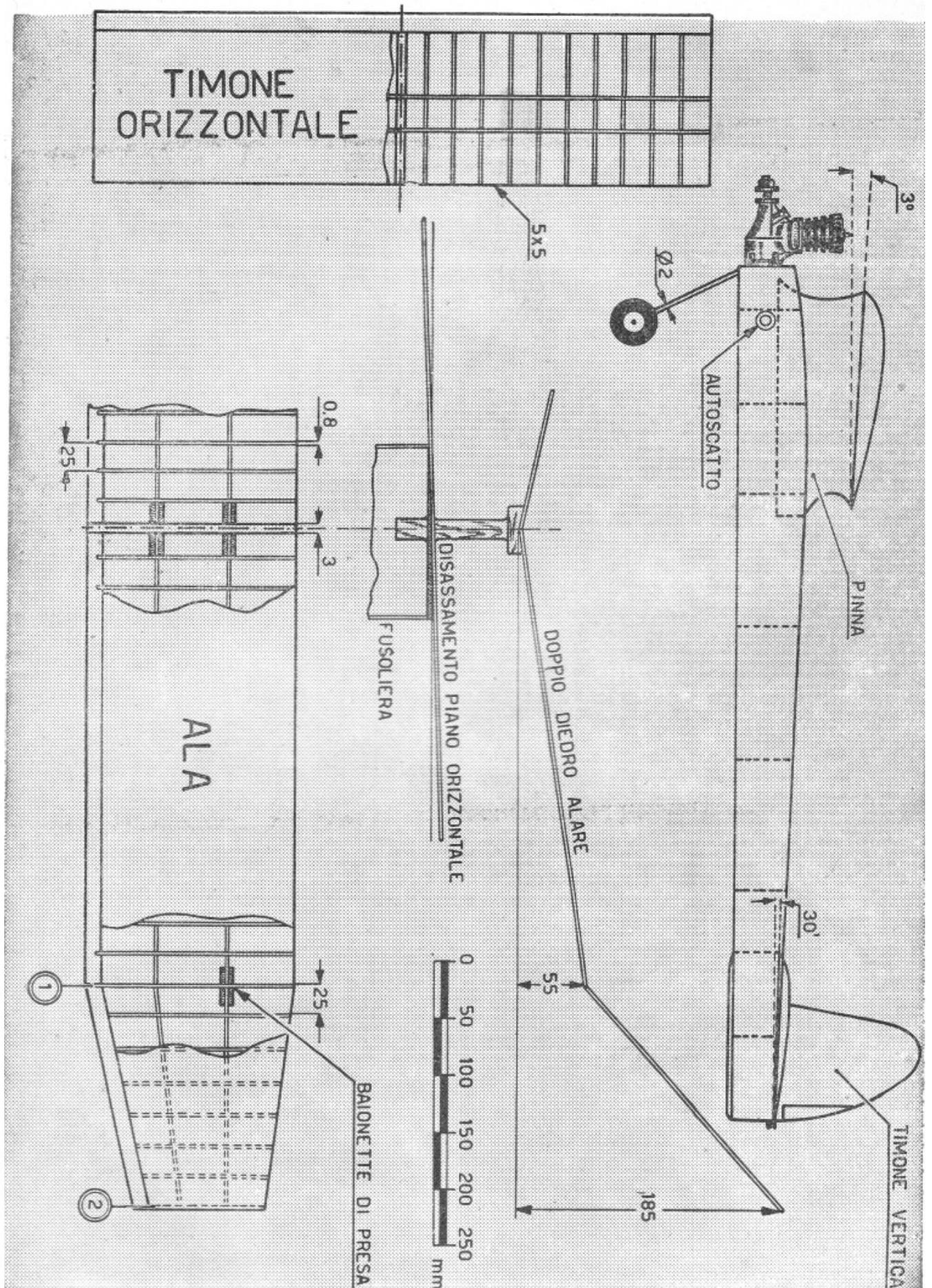




Motomodello "Pasquale"

di Gianpaolo Cioni

3/3



Veleggiatore A. G. 4

di A. Grazia del 1946



L'ala è del classico tipo mono longherone con centine in tranciato di pioppo da 1mm. eccetto quelle di attacco in compensato da 2,5mm. Profilo NACA 6612 a + 2,5°, piane all'attacco e biconvesse all'estremità. Longherone a doppio T di 16 + 6 mm. , bordo d'entrata 3X5, bordo d'uscita 3X12 triangolare.

Baionette in acciaio da 3/10. La fusoliera ha le ordinate n. 1-6-7-13 in compensato da 2,5mm., le altre in compensato da 3mm. alleggerite dopo la 7. Correntini laterali 3X10, correntini verticali 2X5 e quattro listelli di forma 2X2.

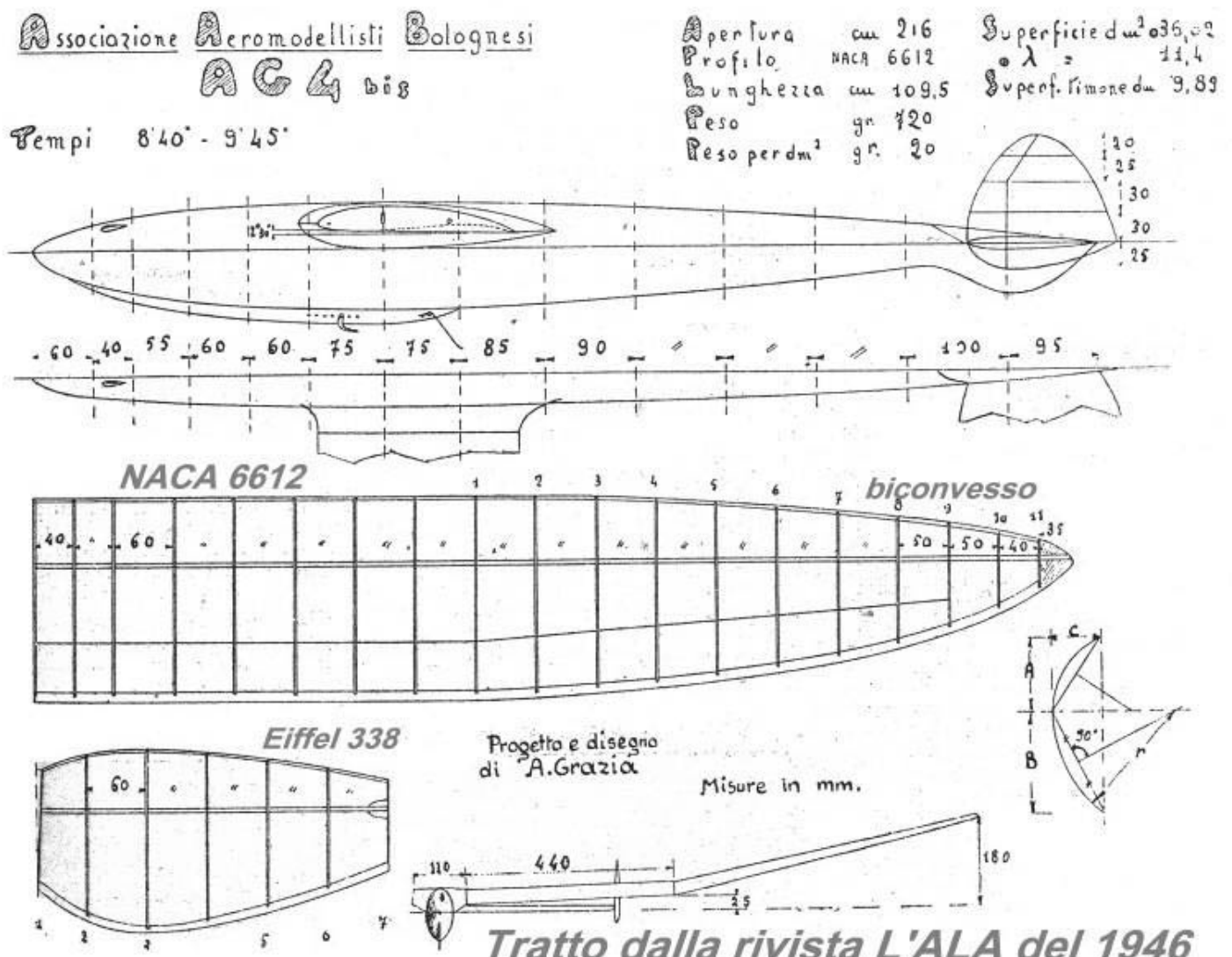
Copertura in pannelli di tranciato di pioppo da 1,5mm. fino al raccordo alare, il resto in pannelli di balsa. Muso in legno di cirmolo. Pozzetto per la zavorra tra la prima e la seconda ordinata. I piani di coda sono profilati entrambi con il profilo Eiffel 338. Il piano orizzontale ha le centine in tranciato di pioppo da 1mm. , il bordo d'entrata in tondino da 3mm. , Longherone a doppio T 4X8mm., il bordo d'uscita triangolare 3X7. Ogni deriva ha il contorno in tondino da 3mm. , centine in tranciato da 1mm., longherone 2X3.

Sono tenute unite al piano orizzontale da una baionetta orizzontale in compensato da 2mm.

La ricopertura dell'ala o dei piani di coda è in carta pergamina verniciata con emallite. La fusoliera, per poter favorire l'aderenza della vernice alla nitro colorata, ha sul rivestimento di pannelli una strato di carta sottile.

Centraggio con i timoni a 0° e al solito con aria calma.

Tratto dalla rivista L'ALA del 1946





Motore Lucas & Smith " Contestor D 60 R "

Il motore è l'ultima creazione di Danner Bunch come disegno e produzione.

Durante la guerra mondiale, Danner vendette tutti i suoi brevetti e prodotti a varie persone. Durante quel tempo, Danner come molti altri costruttori di motori, spese il suo tempo sviluppando un motore che fosse superiore a tutti gli altri.

Nonostante ciò bisogna aspettare fino al Gennaio 1947 per vedere apparire le prime pubblicità del motore Contestor. Bunch trovò dei sostenitori in Lucas & Smith di Los Angeles California, per produrre il suo primo motore post bellico, la versione " Drum rotor " per il modello D 60 R al prezzo di 28,50 dollari. Le vendite non erano molto incoraggianti a quel tempo.

Nel luglio 1947 Lucas & Smith annunciano un nuovo prezzo di 18,50 dollari per il motore senza la bobina e il condensatore per le puntine, nonostante ciò questa mossa non si rivelò abbastanza rapida poiché subito dopo Ohlsson & Rice abbassarono i prezzi di tutti i loro motori riducendo l'Ohlsson 60 da 18,50 \$ a 11,95 dollari.

Vista l'impeccabile reputazione di cui godevano i motori Ohlsson, nessun produttore poteva competere con un'eccellente motore venduto a così poco prezzo. Non fu ridotto di prezzo solo il 60 ma tutta la linea di Ohlsson.

Molti produttori non riuscirono ad essere competitivi. In un ultimo tentativo di riguadagnare mercato dei motori, una variante del Contestor fu introdotta, guardandola in tutto il mondo come una versione più larga del Bunch Tiger.

Ci furono considerevoli speculazioni dai modellisti che possedevano queste versioni su quale fosse il migliore. Le riviste dell'epoca considerarono Bunch Tiger Sideport considerandolo meno problematico e con più facile avviamento.

Nonostante i motori venissero offerti in due versioni ad un prezzo ridotto, il cambio di prezzo dell'O. & R. condannò tutti ma le migliori società come Duromatic (MC COY), K&B (Torpedo), Herkymer tool (OK), ecc furono in grado di continuare e competere con questi nuovi prezzi.

Il Contestor era attualmente un buon motore che girava tra 7000 e 14000 giri al minuto.

Il Contestor 60 era un 569 cu.in. avendo un alesaggio di 945inc. e una corsa di 850 inc.

Il peso era di 11 once (311 gr). Considerevolmente sotto il peso degli altri grossi motori come A. Spitfire, Hornet, Mc coy, ecc. per quelli che hanno conoscenze tecniche il motore aveva una testa in alluminio lucidato con alette abbastanza larghe.

Il cilindro seguiva gli standard Bunch di essere in acciaio al carbonio con travaso e scarico brasato. Il cilindro veniva quindi introdotto e rettificato per la posizione finale.

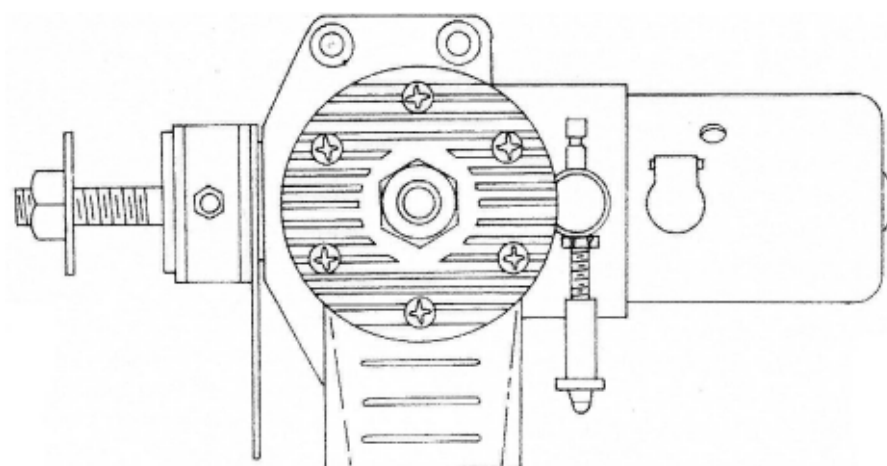
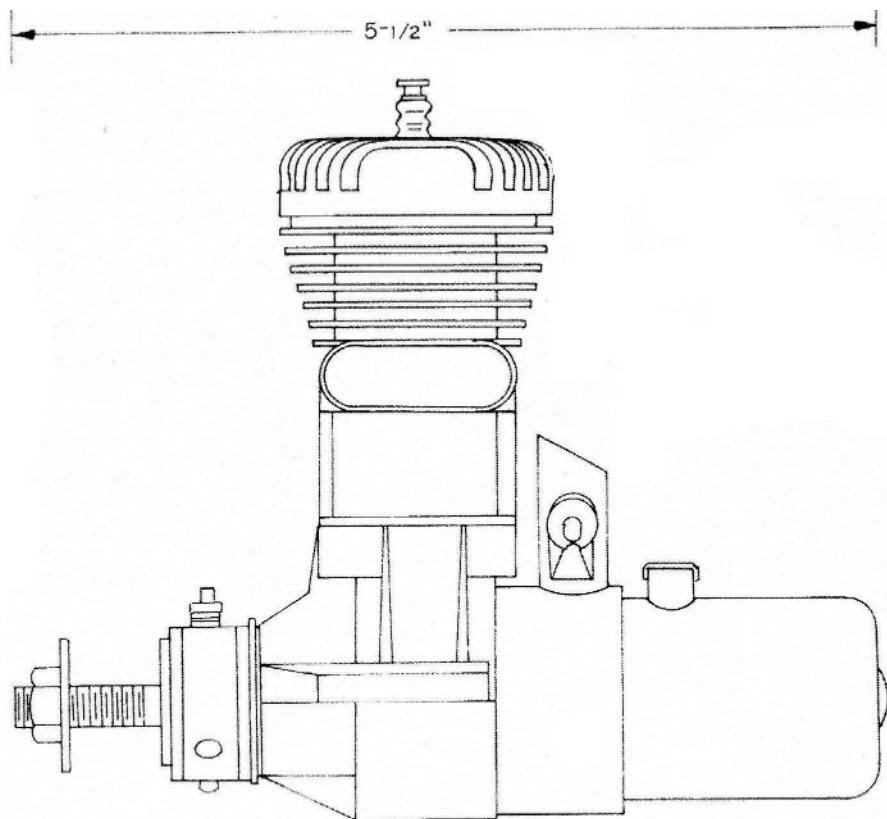
Una cosa interessante era che i due segmenti del pistone servivano ad ottenere un buon avviamento e ottima compressione.

Il carter era di alluminio e l'albero motore era in acciaio trattato.

Per prevenire difetti alla biella questa era forgiata in acciaio al cromo molibdeno.

Amareggiato dalla sua mancanza di successo Danner Bunch morì poco dopo.

Motore Lucas & Smith "Contestor D 60 R"





Veleggiatore PINA

di Arturo Valenti

Nella progettazione di questo modello mi sono sforzato di ottenere il massimo sfruttamento delle possibilità di volo, applicando in esso la più recente tecnica della costruzione.

Per quanto di realizzazione non difficile lo consiglio a quei modellisti che intendano perfezionarsi e giungere alla costruzione di un veleggiatore di grandi dimensioni. Con una messa a punto accurata potrete ottenere da questo modello delle notevoli soddisfazioni.

Caratteristiche principali: Apertura alare mm. 3000; lunghezza mm. 1800; superficie portante dm². 73,8; allungamento 12:1; carico alare gr. X dmq. 12; peso totale gr. 880.

La fusoliera è costruita a guscio con ordinate in compensato di betulla da mm. 1,5; tranne la sesta e settima che sono costruite a cassone ed hanno uno spessore rispettivamente di 14mm. e 10mm.

La ricopertura è in balsa da mm. 2 di spessore.

I listelli, in balsa duro, sono in numero di dieci della sezione di mm. 4X4, tranne quello inferiore che è un 4X10.

Il pattino è in compensato di pioppo da 4 mm.

Il musone è in balsa duro scavato internamente per alloggiare la zavorra.

Il piano verticale fa corpo con la fusoliera ed è formato da cinque centine in balsa da mm. 3, bordo d'entrata in balsa sagomato e bordo d'uscita in compensato di betulla da mm. 1.

Il longherone è un listello di tiglio di mm. 3X6. Il rivestimento del piano verticale è in carta da lucidi.

Tutta la fusoliera va stuccata rifinita a massimo con carta a vetro e verniciata di colore rosso a spruzzo.

L'ala è costruita completamente in balsa con centine formate da traliccio di balsa 3X3, tranne le prime 3 che sono in compensato di betulla da mm. 3 traforate.

Il longherone è composto da 3 suolette di balsa di mm. 2X30 e da 4 listelli di balsa da mm. 4X4. Il longherone posteriore è in tubo di alluminio da mm6 di diametro.

Il bordo di entrata è formato da un cassone ottenuto mediante applicazione di striscie di balsa di mm 1 di spessore opportunamente sagomate in modo da prendere la forma ellittica.

Il bordo d'uscita è un triangolare di balsa da mm 30X4. Le curve terminali sono sagomate interamente in balsa. Il rivestimento è fatto in nylon (ricavato dalla calza da donna) verniciato con nitrocellulosa.

Il piano orizzontale è di costruzione simile all'ala, tranne il longherone che è formato da due suolette di balsa di mm.1 e da due listelli di mm. 3X3. Il rivestimento è identico a quello dell'ala.

Il piano orizzontale va fissato ala fusoliera mediante 2 viti come risulta dal disegno

Arturo Valenti (Trapani)

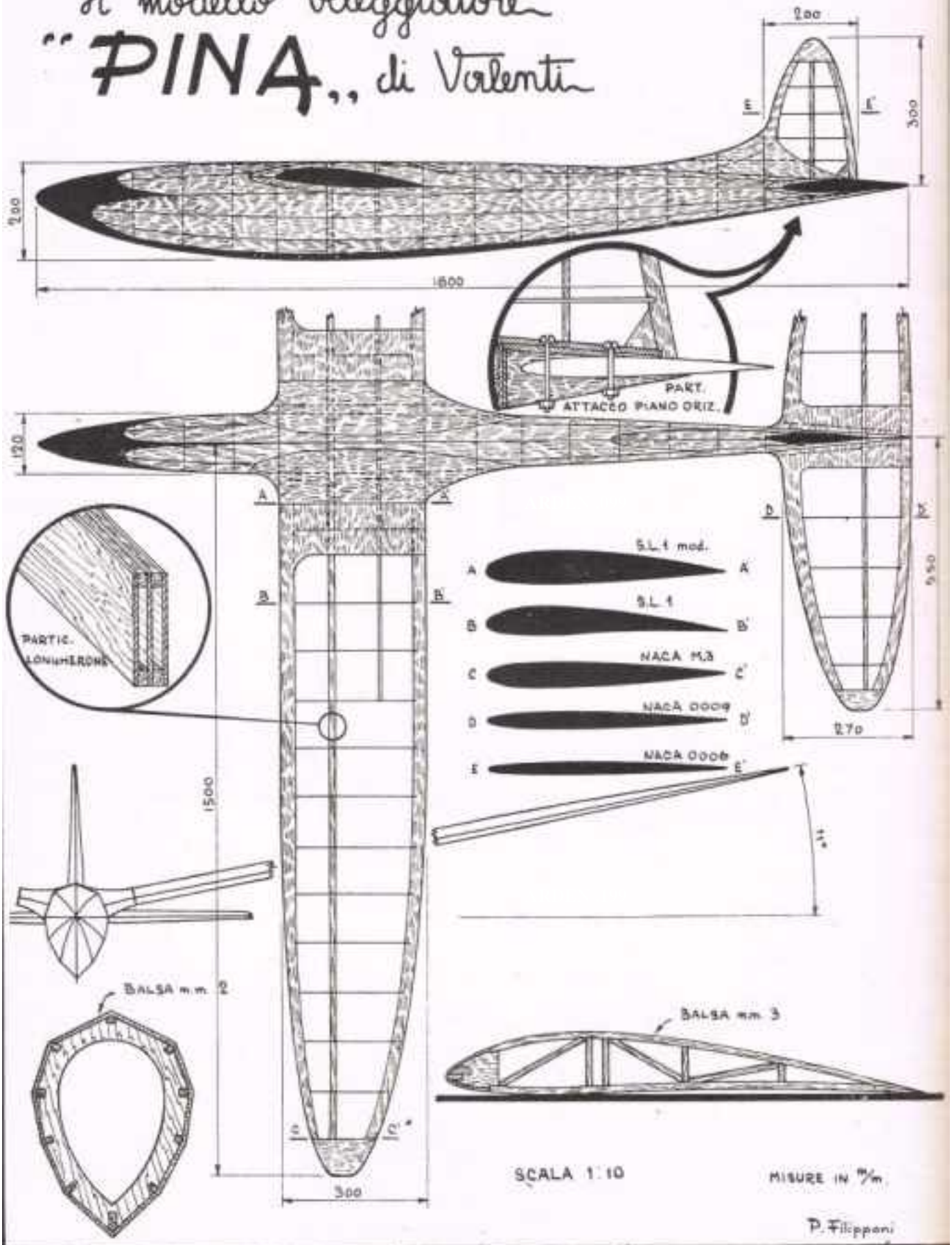
Veleggiatore PINA

di Arturo Valenti



Publicato sulla rivista SCHELETTI per il 1957

Il modello veleggiatore
"PINA", di Valenti





LOCANDINE



TROFEO DEL DELTA

**AVIOSUPERFICIE VALLE GAFFARO
CODIGORO (FE)
13 SETTEMBRE 2020**

ALBERGHI

ALBERGO – RISTORANTE

LOCANDA DEL BOSCO

Bosco Mesola

Via Forconcelli, 2

Tel.0533/795466

Cell. 349/3905148

Cell. 349.7417098

E-Mail: info@locandadelbosco.it

www.locandadelbosco.it

Distanza dal campo di volo: Km. 5,8

AZIENDA AGRITURISTICA "CA' LAURA"

Bosco Mesola, via Cristina, 70

Tel/Fax: 0533794372

cell 338.3815846

cell 339.6705225

e-mail: info@calaura.it

<http://www.calaura.it>

Distanza dal campo di volo: Km. 5,7

AZIENDA AGRICOLA "CA' VECIA

Bosco Mesola

Via Nuova Corriera, 166

Tel.0533/794600

Cell.338/6961442

E-Mail: agriturismocavecia@alice.it

www.agriturismo-cavecia.it

Distanza dal campo di volo: Km. 4,9

Riferimenti e iscrizioni:

Maurizio BACCELLO

345/4524285

l'Associazione Volo Delta 2000 – Valle Gaffaro (FE), organizza per **Domenica 13 SETTEMBRE 2020**, al TROFEO DEL DELTA, edizione 2020, riservato agli aeromodelli Old Timer R.A. per le seguenti categorie:

**TEXACO - 1/2A TEXACO - OTMR C - NMR -
OT. ELETTRICI - OTVR-E - SPEED 400 -
- OTVR - CIVY BOY - TEXACO ANTIQUE**

La gara avrà luogo sul Campo di Volo di Valle Gaffaro – Codigoro (FE) in ossequio al vigente Regolamento sportivo.

ASSEMBLEA NAZIONALE 2020: dopo l'evento Trofeo del Delta, nella sala della Club Hause del gruppo nell'avosuperficie Valle Gaffaro si svolgerà l'assemblea nazionale 2020 rimandata per forza maggiore causa Covid 19.



Elenco Provvisorio

DATA	EVENTO	LUOGO	ORGANIZZATORE	referenza internet	CATEGORIE
02-feb	tavoletta d'inverno	Zanica BG.	Pierpaolo Riboli	info@gruppoalfalchi.com	volo vincolato e volo in palestra
21-mar	20° Amato prati	Modena	Tiziano Bortolai	samitalia@libero.it	Mostra di Micromotorismo
05-apr	trofeo Ninetto Rident	S.G. Valdarno AR.	Marco Massi	marcolingmassi@gmail.com	Texaco, otmr, nmr2,5, Texaco Antica, nmr, mtl, speed400, ote, 1/2 A texaco, OTVR-E, Trofeo Ninetto Rident
19-apr	Trofeo Delta	Valle Gaffaro FE	Maurizio Baccello	maurizio.baccello@gmail.com	Texaco, CivyBoy, speed400, otmr, 1/2A texaco, OTE, Otmr, Nmr,
24-mag	Coppa Falchi	Valle Gaffaro FE	Maurizio Baccello	maurizio.baccello@gmail.com	Sped400, Texaco, Nmr, Nmr2,5, Ote, Texaco antica, Otv-e, Otmr, 1/2A Texaco
21-28 giu.	EUROSAMCHAMPS	Jvance Rep. Ceca	SAM Rep. Ceca		Tutte le categorie del regolamento europeo.
26-lug	Trofeo del Frignano	S. Dalmazio MO.	Matteo Vallicelli	samitalia@libero.it	Texaco, 1/2A Texaco, OTMR, Texaco Antica, 1/2 OT Elet rico ,NMR2,5, OTE, MTL, OTVR-E
	definire Trofeo Valdarno	S.G. Valdarno AR.	Marco Massi	marcolingmassi@gmail.com	1/2 ot elettrico, Texaco, OTMR, Texaco Ant ca, 1/2 A Texaco, NMR, OTE, OTVR-E
11-ott	Concorso Nazionale	Brindisi	SAM 2001		Tutte
25 ott.	Trofeo Coristi	Carpi Modera	Vinco Sabbadini	vinco.sabbadini@yahoo.it	Texaco, 1/2 A elettrico, OTMR, OTVR-E, 1/2A Texaco, OTE, NMR2,5 ,
5-6 dic.	Gran Prix dell'Etna	Ramacca CT.	Carlo Minotti	c.minotti@n.it	Texaco, OTE, 1/2 Elettrico, Texaco ant ca, OTMR, OTVR-E, 1/2A Texaco

IMPORTANTE!!

A causa della pandemia che purtroppo sta imperversando in Italia e nel mondo siamo costretti a sospendere le nostre attività fintanto che le Autorità governative non emetteranno nuovi Decreti che ci permettano di riprendere la vita normale e l'attività di volo e di incontro che tanto ci manca. Un pensiero verso coloro che non potranno accompagnarci.





SAM 27

INVITES YOU TO OUR
44th Annual



CRASH & BASH OLD TIMER CONTEST

Schmidt Ranch, 11948 Franklin Blvd., Elk Grove, CA

AMA Sanctioned—Mike Clancy, Contest Director

CANCELED

DATE: August 21, 22, 23, 2020 PILOTS MEETING: 9:00 a.m. ENTRY FEES: \$5 per event, no limit. For more information, see SAM Speaks.

LOCATION: Schmidt Ranch, 11948 Franklin Blvd., Elk Grove, CA. CLASSES & RULES: 20 SAM. REQUIREMENTS: Current FAA license for 50 & 100 MHz.

ME: Breakfast, Registration, etc. W. R. : Cash and certificates.

For more information contact Mike Clancy, CD. mikelsfv@comcast.net or phone 1-415-897-2917.

EVENTS

FRIDAY: 2 p.m. – 6 p.m. and SATURDAY: 9 a.m. – 6 p.m.
A, B, C, LER — Antique — Ohlsson Sideport — Electric LMR — Electric Replica

SUNDAY: 9 a.m. – 3 p.m.
Speed-400 — Electric Texaco — 1/2 A Texaco — Texaco — Ohlsson .23 — Old Time Glider

Awards Ceremony begins at 3 p.m. Sunday followed by a RAFFLE of SAM airplane kits and assorted prizes.

Several excellent engines suitable for SAM events will be offered at Silent Auctions throughout the weekend.

Gourmet Dining

- **Friday Evening Buffet** featuring MIRIAM's LASAGNA
- **Pancake breakfasts and lunches**
Served Saturday and Sunday as usual
- **Robert's Tri-Tip Banquet** — 6:30 p.m. at the Ranch

Please telephone (415) 897-2917 or email mikelsfv@comcast.net for banquet reservations

Best Western John Jay Inn
15 Missile Court, Sacramento
(916) 689-4425

Hampton Inn & Suites
Langport Court, Elk Grove
(916) 683-9545

Holiday Inn Express
9170 W. Stockton Blvd, Elk Grove
(916) 478-9000

Holiday Inn Express
2450 Maritime Drive, Elk Grove
(916) 478-4000

Best Western
620 Lincoln Way, Galt
(209) 745-9500

Motel 6
7407 Elsie Ave., Sacramento
(916) 689-6555

Directions to Schmidt Ranch

Traveling south on I-5: Exit Hood Franklin Road, turn left (east) over overpass, turn right (south) on Franklin Blvd. (J8)
Traveling north on I-5: Exit Twin Cities Road, turn right (east), turn left (north) on Franklin Blvd. (J8)

Camping OK, No hookups

GPS Coordinates: N 38° 19' 49" — W 121° 26' 51"

Anche nella SAM 27 (CA California)

Hanno purtroppo gli stessi nostri problemi che dal virus si riflettono nelle attività di volo.