

7^ Convegno di Tecnica Aeromodellistica

L'OLD TIMER DA COMPETIZIONE

Premessa.

L'aeromodellismo Old Timer può essere praticato per il semplice piacere di riprodurre un modello antico da presentare agli amici per discuterne le caratteristiche tecniche, estetiche e costruttive, oppure si può decidere di costruire un modello per gareggiare, per confrontarsi con gli altri costruttori, e quindi per valutare le capacità nostre e del modello stesso.

Diciamo subito che non ho la presunzione di insegnare qualcosa a persone che vantano un'esperienza pluridecennale nel campo dell'aeromodellismo: infatti, solitamente, l'aeromodellista Old Timer ha una certa età ed una grande esperienza.

Queste mie annotazioni vogliono soltanto essere di aiuto a chi, dopo aver praticato l'aeromodellismo per puro divertimento, decide di approntare un modello Old Timer da gara.

Io penso che, se si decide di competere, ci si debba preparare seriamente.

Il detto "L'importante è partecipare" propone un approccio di tipo platonico alla competizione, approccio che, personalmente, non condivido.

Lungi da me l'idea che la competizione debba essere una battaglia, anzi ci si deve divertire e non si deve mai prescindere dalla correttezza sportiva, però in gara si deve andare preparati, per onorare la competizione, per rispetto verso il lavoro di chi ha organizzato il tutto e per un corretto e sportivo confronto con altri.

Ritengo quasi offensivo verso gli organizzatori e gli altri concorrenti presentarsi in gara con un modello approssimativo o con un comportamento superficiale che, alla fine, può essere di disturbo.

Vediamo, quindi, che cosa possiamo fare per arrivare al giorno della competizione con le carte in regola per ben figurare e, magari, vincere la gara.

Considerazioni generali.

Avete notato che i modelli Old Timer ricostruiti oggi, in linea di massima, volano meglio e più a lungo degli originali?

Sto parlando, naturalmente, di modelli costruiti decentemente e centrati con un poco di cura. Sembra strano, ma è proprio così, e questa cosa non è soltanto una mia constatazione, lo hanno notato parecchi miei amici.

Come mai? Innanzi tutto noi, che costruiamo i modelli del passato, non siamo le stesse persone che li costruivano cinquant'anni fa.

Mi spiego meglio: anche se siamo le stesse persone fisiche, abbiamo accumulato un'esperienza di mezzo secolo, che deriva:

- da centinaia di libri e riviste di modellismo letti e commentati con gli amici
- da decine di gara disputate, durante le quali abbiamo visto centinaia di altri modelli, abbiamo vissuto gli errori nostri e degli altri concorrenti, abbiamo visto e capito perché qualcuno vinceva e noi no
- dall'aver curiosato nei modelli degli altri, scoprendone i segreti

- da interminabili discussioni fatte a tavola , sul campo di volo, durante i viaggi con altri aeromodellisti
- dall'acquisizione di conoscenze specifiche sulla meteorologia, per cui , con sufficiente approssimazione, siamo in grado di sapere se l'aria è "buona" per lanciare oppure no.

Ci siamo ritrovati, alla fine, con un bagaglio di esperienza che certamente non aveva il ragazzino di venti anni, o l'uomo di trent'anni che aveva progettato e costruito il modello originale.

Aggiungiamo che abbiamo maggiori mezzi a disposizione:

- possediamo una buona attrezzatura, o i mezzi per procurarcela, mentre il ragazzino di cui sopra si arrangiava come poteva; certe cose non esistevano neppure
- possiamo disporre di migliori materiali, senza necessariamente ricorrere ai materiali tecnologici: basti pensare alla qualità dell'elastico
- abbiamo quasi tutti l'automobile, che facilita gli spostamenti ed il trasporto di modelli ed attrezzature
- esistono strumenti per il radiocomando che cinquant'anni fa, almeno in Italia, appartenevano alla fantascienza
- abbiamo molto tempo a disposizione, mentre i progettisti originari erano costretti a rubarlo allo studio, al sonno od al lavoro.

Tutto questo porta, come logica conseguenza, che i modelli che costruiamo oggi volino molto meglio degli originali.

Le cose che abbiamo in meno sono la disponibilità dei campi di volo e la validità delle nostre gambe, ed è per questo che l'aeromodellismo Old Timer si è orientato prevalentemente verso il volo Radio assistito, anche se le vere origini stanno nel Volo Libero.

Disponiamo quindi di grande esperienza e maggiori mezzi, quindi siamo in vantaggio rispetto agli aeromodellisti di mezzo secolo fa, e questa esperienza ci sarà di grande aiuto durante le varie fasi che ci porteranno su un campo di gara con in mano un modello competitivo.

Ricordiamo, però, che è sempre valido il vecchio adagio "Non si è mai finito di imparare", e vi spiego perché.

Durante le prime due gare del 2006 ho commesso due errori, per me inediti, che mi hanno fatto sbagliare un lancio e quindi mi hanno tolto la possibilità di disputare lo spareggio:

1° errore: la miccia dell'antitermica, invece di durare poco più di tre minuti, bruciò in circa due minuti; eppure l'avevo tagliata in segmenti di uguale lunghezza e l'avevo provata misurando il tempo, e tutto andava bene. Un amico, discutendo con me dell'accaduto, mi disse che questo può succedere se, dopo aver messo a bagno il cordoncino di cotone nell'acqua salnitratata, lo si *appende* ad asciugare; in tal modo c'è una concentrazione di salnitro maggiore verso le estremità e, in quei tratti, la combustione è più veloce. Si deve, invece, stendere la miccia su un giornale posto su un tavolo e lasciarla asciugare in posizione orizzontale. Non mi era mai successo prima, probabilmente perché i pezzi di miccia di estremità venivano usati in prova e non facevo caso ai tempi.

2° errore: il modello dopo una salita regolare, entrò in una virata a destra sempre più stretta fino ad arrivare a terra quasi verticale. Era successo che, poco prima di lanciare, mi era sembrato che l'elastico di richiamo dell'elica ribaltabile fosse vecchio e poco affidabile, per cui lo cambiai con uno nuovo, ma non mi ricordai di snervarlo per renderlo più dolce: il risultato fu che l'elica venne

ribaltata prima che raggiungesse il fermo contro il tappo, quindi in una posizione non aderente alla fusoliera, il che provocò la virata sempre più stretta fino alla vite.

Il Regolamento SAM.

Il movimento SAM è nato negli Stati Uniti d'America qualche decennio fa. Non conosco i principi informatori che dettarono le regole alle origini, però, dopo aver letto il Regolamento di SAM - USA attuale, devo concludere che non sempre è coerente con l'intenzione di riprodurre fedelmente i modelli del passato: per certe categorie è rigidissimo, per altre categorie concede molta libertà. Addirittura permette qualsiasi tipo di copertura e prevede la categoria *Wakefield elettrici*, il che mi pare offensivo verso modelli blasonati come i Wakefield.

Facciamo una riflessione: quando costruiamo un modello Old Timer, come lo dobbiamo fare? Lo dobbiamo costruire come lo fece il progettista? Poiché, probabilmente, esisteva in diverse versioni, quale versione dobbiamo riprodurre? E' quasi impossibile uscirne.

Mi ricordo che Giulio Pelegi costruiva sempre lo stesso modello Wakefield, apparentemente identico al precedente, ma in realtà sempre con qualche variazione migliorativa, da cui molteplici versioni.

Il modo migliore per prendere una strada certa ed inequivocabile è quello di riprodurre il modello *esattamente* come pubblicato sulla stampa dell'epoca, o secondo il disegno della casa che produceva la scatola di montaggio. Vedremo, in seguito, quali variazioni è possibile apportare.

Tornando al Regolamento USA, dicevo che è molto permissivo; oltre a ciò gli aeromodellisti statunitensi si prendono più libertà di quanto sia lecito, al punto che si può concludere che in America gli aeromodelli Old Timer rispettano l'originale soltanto nelle linee generali.

Citerò un solo esempio. Mi piaceva costruire il modello "Ethy" di Shumacher del 1938, comparso sull'annuario di F. Zaic, perché lo avevo visto volare nelle mani del mio amico Don Bekins.

Ho scritto a Bob Holman perché mi mandasse il disegno ma, quando l'ho ricevuto ed ho cominciato ad esaminarlo, ho trovato tali e tante variazioni da renderlo quasi irriconoscibile se confrontato col trittico di Zaic.

Era stato aggiunto un longherone ed i nasi di centina sul bordo d'entrata, il motore, anziché invertito era montato dritto (cosa lecita), ma la linea di trazione era stata abbassata notevolmente, alterando completamente il profilo della fusoliera, e la carenatura del motore era in fibra di vetro.

Eppure questo è il disegno ufficialmente accettato negli USA. Si tratta di un modello che riproduce un Old Timer? Credo di no, al massimo gli rassomiglia.

Aggiungiamo che le coperture sono le più disparate (praticamente tutte le plastiche termoretraibili) e che carta e seta sono utilizzate abbastanza di rado, quasi esclusivamente nei modelli ad elastico.

Se poi parliamo della variazione scala, vediamo che i nostri amici americani si sbizzarriscono quanto più possono. A questo proposito date un'occhiata alle pagine di SAM Speaks che allego (con il permesso del Presidente di SAM USA Mike Myers) e che riportano alcuni risultati delle Nazionali Americane del 2006: prendiamo uno dei modelli più diffusi, il Lanzo Bomber, e vediamo in quante versioni/dimensioni è stato presentato.

Viene da chiedersi se stiamo riproducendo un modello d'epoca, oppure se prendiamo lo spunto da quel modello per fare tutt'altra cosa.

Vi confesso di aver costruito un modello con variazione in scala ma, dopo averlo fatto, mi sono convinto che non avevo fatto una cosa giusta: il modello originale era un altro.

Il Regolamento Sportivo italiano è partito sulla falsa riga di quello americano, con un numero molto limitato di categorie, ed in seguito è stato più volte variato.

Oggi dovrebbe essere completamente riveduto e modificato sulla scorta dell'esperienza e della realtà italiana, ma questo è un argomento che esce dal tema.

Io suggerisco che, al momento di scegliere quale modello costruire, si esamini attentamente la struttura del modello originale, per valutare quali possono essere le variazioni da apportare, ovviamente nel rispetto del Regolamento.

Per i modelli a Volo Libero limitiamoci all'aggiunta di un dispositivo antitermica; per i Radioassistiti provvediamo ad aggiungere opportune pannellature nelle zone che dovranno ospitare i dispositivi per il radiocomando e provvediamo gli impennaggi di parti mobili idonee a consentire il pilotaggio.

Per tutti i modelli costruiamo, se lo riteniamo opportuno, le semiali smontabili, per facilitare l'imballaggio ed il trasporto; valutiamo, poi, se le strutture del disegno originario sono soddisfacenti per la categoria nella quale intendiamo far gareggiare il modello. Può darsi che un modello destinato al Volo Libero possa essere alleggerito, mentre uno destinato al volo Radioassistito debba essere appesantito per ragioni di robustezza o di carico alare minimo.

Bene, in questi casi ricordiamoci che "alleggerire o appesantire" significa soltanto aumentare o diminuire o modificare la sezione dell'elemento di struttura, o variare la densità del materiale (balsa duro anziché tenero, balsa anziché tiglio, etc.); evitiamo di stravolgere la struttura originaria con l'aggiunta di nuovi elementi come longheroni, controventature o altro.

Scelta del modello da riprodurre.

Cerchiamo, per quanto possibile, di non riprodurre sempre gli stessi modelli.

Lo so, certi modelli sono di sicuro rendimento, volano benissimo, portarli in gara sono una garanzia, quindi perché fare salti nel buio andando a cercare qualcosa di diverso?

Un Lanzo Bomber, un Kerswap, un Ellila, un W4, un T3V, un MG3, sono modelli sicuri, ma ora basta, ne abbiamo visto a non finire, conditi in tutte le salse, cerchiamo qualcosa di diverso, possibilmente inedito.

I modelli che volano bene sono tantissimi, e poi lo abbiamo detto all'inizio: oggi quasi tutti i modelli possono volare bene, perché siamo più bravi noi a costruirli e farli volare.

Le fonti da cui attingere ispirazioni, e quindi disegni di modelli, sono vastissime:

- abbiamo certamente in casa una più o meno ampia raccolta di riviste, italiane e straniere
- possediamo una raccolta di disegni
- possiamo accedere alle riviste e disegni dei nostri amici
- abbiamo a disposizione l'archivio disegni di SAM, non solo Italia, ma addirittura SAM USA
- chi ha i mezzi tecnici per accedere ad Internet, ha davanti a sé un'infinità di possibili fonti di disegni (molti, addirittura, corredati da semikit che forniscono tutti i pezzi tagliati al laser)

- esistono anche i CD di T.Wilk che contengono un'infinità di disegni tratti da riviste d'epoca, corredati, per la maggior parte, dai relativi articoli.

Vi posso assicurare che esistono tantissimi modelli fra cui scegliere; se c'è un problema è proprio quello di decidere, fra tanti stupendi modelli, quale riprodurre.

Vediamo ora di definire quali possono essere i criteri di scelta.

Abbiamo detto che **quasi** tutti i modelli del passato possono volare bene; certo, perchè non tutti i modelli erano progettati bene. Per la verità sono pochi, ma ho visto anche modelli che fanno a pugni con il buon senso.

La prima cosa da esaminare è l'aspetto del modello nel suo insieme; l'architettura generale deve essere ben proporzionata, insomma l'occhio deve essere soddisfatto da linee e dimensioni gradevoli.

Il profilo alare deve essere fra quelli più conosciuti, meglio se concavo convesso tendente al sottile.

Anche i bracci di leva devono essere soddisfacenti in base alle superfici di ala e piano orizzontale. Insomma, esaminiamo attentamente il modello nelle sue proporzioni generali: se ci piace siamo già a metà strada. L'esperienza di cui parlavo prima ci aiuta molto: noi abbiamo visto molti modelli vincenti, e *sappiamo come sono fatti*.

A questo punto entriamo più in dettaglio, e cerchiamo di evitare le architetture troppo complesse: evitiamo le fusoliere ellittiche, con raccordi complicati; scartiamo gli allungamenti eccessivi, e i diedri ellittici.

Teniamo presente che le corde alari troppo ridotte sono poco efficienti, mentre le forti rastremazioni fanno a pugni con il Numero di Reynolds (pare, secondo un mio amico che si intende di aerodinamica, che un'ala voli ad un certo N. di Reynolds, che è in funzione della corda alare; se l'ala è fortemente rastremata, il N. di Reynolds non è costante per tutta l'ala, quindi la parte con corda più stretta lavora malissimo, ed è come non averla).

Una struttura semplice è più leggera e facile da costruire e riparare, e sono convinto che sia anche più pulita aerodinamicamente. Non oso immaginare cosa succederebbe se mettessimo nella galleria del vento certe strutture ovoidali piene di raccordi disegnati empiricamente soltanto per soddisfare il gusto estetico.

I modelli semplici volano meglio: non a caso i modelli più riprodotti sono modelli dalle strutture lineari. Cerchiamone altri, ce ne sono in quantità, e sarà molto stimolante portare in gara un modello inedito che vola stupendamente.

Costruzione del modello.

Debbo ammettere di essere un maniaco della leggerezza.

Se posso risparmiare un grammo o anche meno, sono felice.

Quando, durante il centraggio del modello, devo aggiungere un po' di piombo da qualche parte, quasi mi sento male e lo cerco tutte le volte per non farlo.

Se un modello deve portarsi dietro del peso in eccesso, è come se regalassimo secondi di volo agli altri concorrenti, e in gara questi regali non si fanno.

Leggerezza, quindi, ad oltranza. Confesso di avere anche esagerato, in questo senso. Una volta ho costruito una fusoliera di un "65" che si rompeva sotto le mie dita quasi ogni volta che la toccavo; poco male, ne ho costruito un'altra leggermente più robusta, che pesava solo tre grammi in più, ma che non si rompeva, e la uso ancora adesso.

In un'altra occasione ho costruito le semiali di un veleggiatore che si sono chiuse a libro durante il traino; anche in questo caso ne ho costruito un paio nuove e leggermente più resistenti.

La leggerezza, di solito, non va d'accordo con la robustezza (ovviamente parlando di materiali tradizionali), però non dobbiamo neppure pretendere che i nostri modelli siano troppo robusti.

I modelli sono fatti per volare, non per sbattere per terra, e devono essere resistenti quanto basta per volare; vorrà dire che dovremo essere un poco più cauti in fase di centraggio e durante le prove per non sottoporre ad eccessivo stress le nostre strutture.

Teniamo anche presente che un modello leggero ha una inerzia minore di un modello pesante, quindi l'impatto con la madre terra è più dolce, con meno danni conseguenti. Colgo l'occasione per dire che il modello di cui parlavo qualche pagina addietro e che arrivò a terra in verticale, non subì il minimo danno, neppure alla copertura.

La leggerezza è fondamentale nei modelli a Volo Libero che, salvo poche eccezioni, non hanno il vincolo del peso minimo e per i quali ogni grammo in meno si traduce in secondi di volo in più, ma è importante anche nei modelli Radio Assistiti, per i quali è previsto un carico alare minimo, che però non deve essere superato. Anzi, se riusciamo a rimanere sotto il peso minimo, abbiamo la possibilità di aggiungere zavorra sotto il baricentro, il che aumenta la stabilità e permette di recuperare gli appesantimenti dovuti ad eventuali riparazioni.

Quando l'ala è fissata con elastici, facciamo in modo da poterla spostare lungo la fusoliera per trovare la miglior posizione del Centro di Gravità senza dover aggiungere piombo a prua o in coda.

Se la costruzione lo permette, cerchiamo di fissare la parte centrale dell'ala che porta le baionette (cabana) a modello finito: potremo fare un primo centraggio fissando l'ala con elastici e poi, quando avremo determinato con sufficiente approssimazione il Centro di Gravità, provvedere al fissaggio definitivo. Questo, però, non è sempre possibile.

Quello che, invece, è possibile fare è tenere costantemente sotto controllo la leggerezza in coda.

Visti i bracci di leva in gioco, è sempre più conveniente dover raggiungere la corretta posizione del baricentro aggiungendo piombo in coda piuttosto che nel muso: pochi grammi in coda generalmente sono sufficienti, mentre a prua bisogna sempre metterne qualche decina.

Nei modelli Radio Assistiti si può giocare con il posizionamento dell'apparato radio, in particolare la batteria, ma nei Volo Libero si deve sempre aggiungere zavorra passiva, quindi occhio alla bilancia.

Robustezza, abbiamo detto, senza esagerare; quanta ne basta per far volare il modello in condizioni di sicurezza, stabilità e durata delle strutture; non illudiamoci di poter costruire il modello eterno a prova di scassatura.

Robustezza e leggerezza per avere un modello competitivo. Dovremo quindi valutare con occhio critico la struttura del modello scelto per vedere se possiamo alleggerirlo mantenendo lo stesso grado di robustezza.

Penso che tutti noi abbiamo nel nostro laboratorio un certo quantitativo di tavolette di balsa di vari spessori; le dimensioni sono ormai standard, cm. 10 x 100.

La prima cosa che dobbiamo fare, se non l'abbiamo già fatta, è quella di pesare ogni singola tavoletta e scrivere su di essa il peso in grammi.

Quando ho fatto questa operazione per la prima volta, diversi anni fa, ebbi una sorpresa che, sinceramente, non mi sarei mai aspettato: avevo una tavoletta da mm. 0,8 che pesava 32 grammi

ed una da 1,5 mm. che pesava 16 grammi. Questo voleva dire che la tavoletta da 0,8 aveva un peso specifico quattro volte superiore a quello della tavoletta da 1,5.

Sapevo che il balsa è molto disomogeneo come peso specifico, ma non mi sarei mai aspettato un divario del genere: al massimo pensavo che la differenza fra una tavoletta e l'altra potesse essere del 100%.

A questo punto ho cominciato a realizzare che si sarebbe potuto costruire la stessa struttura con pesi variabili da uno a quattro unità, quindi avrei dovuto porre la massima attenzione nella scelta dei materiali. Con questo non voglio scoprire l'ombrello, perché da sempre ho letto e sentito dire che il balsa deve essere scelto con molta cura.

Voglio semplicemente ricordare questo fatto a chi si accinge a costruire un Old Timer da gara, dove il peso gioca un ruolo fondamentale.

Vedo spesso modelli molto ben costruiti, ma che hanno un peso assolutamente ingiustificato.

Cerchiamo di adoperare il più possibile balsa tenero o al massimo medio; riserviamo il balsa duro solo a casi particolari, come un bordo di uscita particolarmente sottile.

Teniamo presente che esistono tavolette di un certo spessore che pesano meno delle tavolette con spessore inferiore. A questo proposito esaminiamo la tabella dei Pesì del Balsa in allegato. Questa tabella è stata fatta rilevando i pesi di un certo numero di tavolette e, sulla base di essi, calcolando tutti i pesi dei vari spessori. Si noti che, nella realtà, le tavolette disponibili tendono ad essere più pesanti negli spessori bassi e più leggere negli spessori alti.

Per scendere sul caso pratico, è bene lavorare partendo esclusivamente dalla tavoletta. I listelli acquistati hanno diversi difetti:

- non hanno dimensioni costanti
- sono disomogenei nei pesi e nella flessibilità
- non sono sempre rettilinei

per cui conviene tagliarli dalla stessa tavoletta usando una riga metallica e il tagliabalsa o meglio una piccola sega circolare da banco; ne esistono in commercio di validissime a prezzi ragionevoli.

I listelli si possono tagliare leggermente maggiorati per poi portarli a misura con la carta vetro.

I correntini delle fusoliere si possono aumentare di sezione usando un balsa più leggero, mentre i traversini, in genere, si possono ridurre decisamente; es. correntini da 5 x 5 e traversini da 3 x 5. Si risparmia peso mantenendo la stessa robustezza aumentando le sezioni degli elementi di forza e usando legno più leggero, e/o riducendo la sezione degli elementi di struttura secondari.

La sezione dei longheroni alari è, molto spesso, rettangolare; inoltre, per rispettare il più possibile il profilo alare, nei modelli d'epoca veniva posizionato all'interno della centina, quindi non affiorante.

Diciamo subito che questa soluzione non è la più razionale. Una struttura alare è tanto più resistente quanto più vengono spostati in superficie gli elementi di forza, quindi spostiamo i longheroni facendoli affiorare (a questo proposito fanno scuola i modelli di Lanzo). Meglio ancora dividiamoli in due listelli che disporremo uno sul dorso ed uno sul ventre, sempre rispettando la posizione originaria. Se poi aggiungiamo una soletta di balsa a grana verticale fra centina e centina in modo da unire i due longheroni, otterremo una sezione a C che ci darà la massima resistenza possibile con la sezione di legno impiegata.

La soletta di balsa è bene sia di spessore decrescente verso l'estremità, e addirittura può essere omessa negli ultimi intervalli.

Se vogliamo rimanere con la sezione rettangolare, possiamo migliorare la resistenza del longherone usando balsa tenero con incollati sulle facce minori due listellini di tiglio o abete, oppure due solette di compensato di betulla da 1/1,5 mm.

Scegliendo il materiale in modo oculato e usando sezioni differenziate possiamo aumentare la resistenza e/o ridurre il peso delle strutture.

Al momento di ricoprire il nostro modello, escludendo naturalmente le coperture in plastica termoretraibile che, oltre ad essere orrende esteticamente, sono anche proibite dal Regolamento, ci dobbiamo orientare verso le coperture tradizionali, e cioè

- tessuti di seta, nylon o cotone
- carta (Modelspan, Silkspan, Jap Tissue).

A questi materiali possiamo aggiungerne altri, di più recente introduzione, che rassomigliano molto a quelli tradizionali, quali Samspar, Polyspar, Esaky, Litespar, Airspan i quali, anche se a rigore di Regolamento non sarebbero ammissibili, tuttavia penso possano essere accettati perché è molto difficile affermare che non si tratta di carta.

Qualunque sia il materiale scelto, non dimentichiamo mai la leggerezza. Ci sono forti differenze fra un materiale e l'altro e ci vuole poco a riguadagnare quei pochi grammi di peso risparmiati con tanta cura durante la costruzione. Inoltre prestiamo attenzione alla quantità di vernice necessaria per ottenere una finitura soddisfacente.

Citerò l'esempio di Grandi del passato come Gordon Light, Chester Lanzo, Dick Korda ed altri che andavano in gara con il modello coperto di carta tesa con acqua e basta, per risparmiare peso; se per caso avesse piovuto, pazienza!

Quindi copertura leggera, sui 10/15 gr./mq., e poche mani di collante diluito al 50%, diciamo tre mani alla fusoliera, due all'ala ed una al piano orizzontale; i modelli a motore possono avere una mano in più oltre all'antimiscela.

Finita la copertura e verniciatura, è indispensabile mettere sotto pesi le velature per almeno un mese, meglio se più a lungo, perché le verniciature a collante si muovono per circa 20/30 giorni, e noi non vogliamo arrivare sul campo di volo con svergolature che comprometterebbero il nostro lavoro.

Per stagionare ali e timoni dei vostri modelli potete procurarvi dei piombi da pesca di forma piatta del peso di 40/50 grammi, oppure fondere del piombo e colarlo in forme a parallelepipedo fatte da voi con il gesso o con il DAS (pasta autoindurente che si trova in cartoleria).

Procuratevi un piano di vetro spesso circa 10 mm. (o di marmo) di dimensioni adeguate e su di esso mettete ala e timone orizzontale, rispettando le eventuali svergolature volute (estremità alari), che dovranno essere opportunamente spessorate; quindi aggiungete i pesi per bloccare il tutto.

I piombi dovranno essere tanti quanto basta perché le velature siano aderenti al piano in ogni punto.

Il tempo provvederà a stabilizzare le parti del vostro modello.

Organizzazione.

Passata la fase di stagionatura, viene l'ora di cominciare a provare il nostro modello.

Prima, però, ci dovremo organizzare opportunamente.

Innanzitutto procuriamoci un contenitore adatto ad ospitare il nostro modello in modo che non si danneggi, non si svergoli e sia protetto dall'umidità: una scatola di legno, plastica o cartone di dimensioni poco più che sufficienti a contenerlo sarà adeguata. In essa sistemeremo il nostro modello completo di tutte le sue parti e di tutti i suoi accessori (eliche, matasse, eventuali spinotti di ricambio, ...). Qualche pezzo di carta morbida accartocciata provvederà a mantenere ferme le parti del modello durante il trasporto.

Il contenitore del modello deve essere sempre completo di tutto il suo contenuto, anche a costo di dover fare dei doppioni, così saremo sempre certi di avere tutto il necessario. In questo modo eviteremo di arrivare sul campo di volo ed accorgerci che abbiamo dimenticato a casa il piano di coda, come è già successo a qualcuno.....oppure non abbiamo portato le eliche.

Altra cosa indispensabile *sempre* è una cassetta, od altro contenitore, con gli attrezzi necessari in ogni caso e per ogni modello: pinze, tronchese, forbici, cacciavite e quant'altro l'esperienza ci suggerirà. Aggiungiamo qualche ritaglio di balsa o compensato sottile e un poco di materiale da copertura, per rappezzare provvisoriamente eventuali strappi.

E' importante che anche questo contenitore rimanga sempre intatto, anche a costo di avere qualche attrezzo doppio, perché sarebbe faticoso e frustrante dover fare l'elenco di ciò che serve ogni volta che andiamo sul campo. Non si abbia paura di portare troppe cose; non dico di esagerare, ma può capitare di dover andare a provare da soli, e in questo caso se manca qualcosa non c'è nessuno a cui chiederla.

Infine occorrono le cose tipiche di ogni modello.

Per i Volo Libero:

- Veleggiatori : cavo di traino o fionda con picchetti e mazzuolo
- Elastico: trespolo per caricare con picchetti e mazzuolo, trapano o moltiplicatore per caricare la matassa
- Motomodelli: Batteria, miscela, eliche, candele e relative chiavi

Per i Radioassistiti:

- Trasmittente e batterie di ricambio; non sarebbe male avere anche un caricabatteria da campo, di tipo rapido allacciabile alla batteria della macchina.

Un ultimo suggerimento: mettete la miscela in più bottiglie piccole, piuttosto che in una grande. In questo modo eviterete l'eccessiva evaporazione dovuta alle ripetute aperture del contenitore, cosa fondamentale specialmente per le miscele diesel.

Un contenitore termico provvederà a mantenere la temperatura entro limiti ragionevoli.

Non dimentichiamo la siringa graduata ed un buon filtro da usarsi *prima* di immettere la miscela nel serbatoio, nonché qualche straccio pulito ed un detersivo per pulire il modello prima di riporlo nella sua scatola.

Prove di volo.

Per provare i modelli Radioassistiti ci sono pochi problemi: i campetti attrezzati a questo sono abbastanza abbondanti.

Purtroppo i campi idonei alle prove dei Volo Libero scarseggiano, per cui ci dobbiamo adeguare: piccole aviosuperfici per RC dove poter fare le prime prove, campi di fortuna (prati o campi incolti) per prove più impegnative, possibilmente col consenso del proprietario.

Se siamo fortunati possiamo accedere a campi di volo veri e propri (Maniago, Gorizia) o comunque aree di sufficienti dimensioni , come Pian del Lago (Siena), Orentano (Lucca), Crivelle (Asti).

Non vi devo insegnare come si centra un modello, però vi dico di farlo volare il più possibile, per conoscerlo, prendere dimestichezza, eliminare il senso di panico derivante dal modello nuovo: pare che il grande Bob White facesse planare il modello a mano centinaia di volte.

Curate tutti i particolari, provate la durata di funzionamento del motore, del dispositivo di arresto, del verricello di traino, del meccanismo di caricamento della matassa; provate la sequenza delle operazioni di lancio finché non diventano automatiche.

Se modificate le incidenze aggiungendo spessori, adoperate materiale sufficientemente rigido e che non sia comprimibile, così la vostra correzione rimarrà inalterata nel tempo (alluminio, compensato o cartoncino, a seconda dei casi).

Fate una sola correzione per volta e verificate i risultati con almeno due/tre lanci di prova, prima di passare alla eventuale correzione successiva.

Non accontentatevi quando il modello vola bene, perché forse potrebbe volare meglio. Fatelo volare ogni volta che potete, sperimentando leggere variazioni di centraggio, e soprattutto provatelo con diverse condizioni atmosferiche; con il vento cambiano molte cose. Fermatevi soltanto in presenza di pioggia: le nostre coperture in carta o seta (a norma di Regolamento) andrebbero distrutte o quasi; per resistere un po' all'acqua dovremmo abbondare con le verniciature, ma allora la nostra leggerezza ne soffrirebbe.

Sul campo di gara.

Finalmente eccoci sul campo di gara. Possibilmente arriviamo il giorno prima per poter fare qualche prova e prendere familiarità con il campo.

Troviamo gli amici, facciamo quattro chiacchiere, ma cerchiamo di non perdere tempo, rimandando alla sera il piacere di cenare con essi e fare tardi chiacchierando piacevolmente. Ripassiamo bene tutte le operazioni di preparazione e lancio.

Analizziamo l'ambiente per scoprire dove potrebbero essere più probabili le termiche.

Informiamoci sulle condizioni meteorologiche prevalenti della zona e sulle previsioni per il giorno della gara.

Generalmente si inizia la gara con condizioni di calma per avere il vento in aumento nelle ore successive, per cui valutiamo se sia il caso di lanciare il più presto possibile, per evitare faticosi recuperi. Se il tempo è calmo e senza vento, possiamo concentrarci sulla ricerca del momento più favorevole per lanciare, cercando il pieno ad ogni lancio.

Se invece il vento vuole farci compagnia a tutti i costi, allora dovremo fare una gara più tattica, per non esaurire tutte le nostre forze in corse estenuanti.

Terremo quindi sotto controllo i tempi degli altri concorrenti, in base ai quali decideremo se è il caso di arrischiare di perdere il modello, o di affrontare un lungo recupero, oppure se è sufficiente un lancio ridotto per prevalere sui diretti inseguitori.

Sta a noi decidere quello che si preferisce fare: si può anche scegliere di sospendere la gara, qualora le condizioni fossero proibitive.

In ogni caso, un istante prima del lancio, guardiamo il cronometrista per essere certi che ci stia seguendo; se sta chiacchierando con qualcuno chiediamogli il consenso a lanciare. E' già successo che il modello parta verso il cielo ed il cronometrista sia girato dall'altra parte.....

Conclusione

L'esperienza di cui parlavo all'inizio ci ha messi in condizione di far volare il modello nel migliore dei modi, addirittura meglio dell'originale di tanti anni fa. Sfruttiamo questa esperienza per presentarci sul campo di gara in condizione di competere per il primo posto.

-----000-----

Allegati

1. Pagine di Sam Speaks con risultati delle nazionali americane del 2006
2. Tabella dei pesi del balsa.
3. Alcune fonti di approvvigionamento disegni.

ALCUNE FONTI DI APPROVVIGIONAMENTO DISEGNI

1. Dischetti CD contenenti molti disegni tratti da riviste d'epoca, la maggior parte corredati del relativo articolo: Thomas Wilk - E-mail: tawilk36@cpinternet.com
2. Disegni ed eventuali parti tagliate al laser:
- B&W Model hobbies - 11206 Trentman Road - Fort Wayne IN 46816 USA
E-mail: Bjhart@infionline.net
3. Disegni ed eventuali parti tagliate al laser:
- Bob Holman - Box 741 - San Bernardino CA 92402 USA
E-mail: bhplans@aol.com www.bhplans.com
4. Disegni ed eventuali parti tagliate al laser:
BMJR Model Products - P.O.Box 1210 - Sharpes FL 32959-1210 USA
www.bmjrmmodels.com
5. Disegni ed eventuali parti tagliate al laser:
Jim O'Reilly's Model Plans - 4760 N. Battin - Bel Aire KS 67220 USA
E-mail: Ksfreeflit@aol.com www.jimoreillymodelplans.com
6. Disegni:
Bill Northrop's Plan Service - 2019 Doral Court - Henderson NV 89074 USA
7. Disegni:
SAM Plan Service - Floyd Reck - 10332 Tristan Dr. - Downey CA 90241 USA
E-Mail: Samplanman@aol.com

TABELLA PESI DEL Balsa

	0,8	1	1,5	2	2,5	SPESSORI mm.					8	10
P E S O g r a m m i	9	11	16	21	27	32	43	53	64	85	107	6 lb/cu.ft.
	10	12	18	24	30	36	48	60	72	96	120	8 lb/cu.ft.
	11	13	20	27	33	40	53	67	80	107	133	
	12	15	22	29	37	44	59	73	88	117	147	
	13	16	24	32	40	48	64	80	96	128	160	
	14	17	26	35	43	52	69	87	104	139	173	10 lb/cu.ft.
	15	19	28	37	47	56	75	93	112	149	187	
	16	20	30	40	50	60	80	100	120	160	200	
	17	21	32	43	53	64	85	107	128	171	213	

Event 32 - 1/2 A Texaco**15 minMAX. Score = Sum best 2 of 3 flights or flyoff time - 41 entered, 2 in flyoff**

Place	Contestant	Model	Area	1	2	3	Score
1	Harold Sprague	Bomber	310	15:00	13:27	15:00	12:43
2	Eut Tileston	J2 Cub	241	15:00	7:13	15:00	11:17
3	Mike Salvador	Bomber	300	8:45	11:51	15:00	26:51
4	Kirby Hinson	Bowden	252	11:45	14:19	12:04	26:23
5	Walt Geary	Megow Chief	300	5:29	13:16	12:36	25:52
6	Al Taffs	Dallaire	325	5:49	10:57	13:25	24:22
7	Scott McNickle	Playboy Sr.	288	9:43	13:00	10:40	23:40
8	Barbara Mulholland	Bomber	315	0:46	14:31	6:37	21:08
9	Lawrence Latowski	Bomber	280	10:49	9:58	2:59	20:47
10	Dale Hannum	Lanzo Racer	288	8:01	12:04	7:53	20:05
11	Ed Pelz	Bomber	288	7:30	10:46	8:49	19:35
12	Jim Davenport	Dallaire	300	5:16	11:52	6:57	18:49
13	Bob Metzger	Kerswap	288	5:28	12:55		18:23
14	Ken Reese	Bomber	290	10:35	7:46	5:50	18:21
15	Jim Parnell	Anderson Pylon	305	9:13	8:54		18:07
16	Tom Ryan	Kerswap	288	8:51	8:40		17:31
17	Conrad Lesh	Interceptor	288	8:00	8:57	8:33	17:30
18	Frank Ryan	Foote Westerner	290	0	9:28	7:37	17:05
19	Jeff Englert	Playboy	268	7:27	9:04		16:31
20	Ted Roman	Bomber	315	7:57	8:13	7:13	16:10
21	Paul Yuhas	Bomber	290	1:18	6:43	8:36	15:19
22	Joseph Roose	Dallaire	288	5:58	4:36	6:42	12:40
23	Scott Holsopple	Thermal Magnet	286	4:47	7:13	5:06	12:19
24	Richard Behrens	Dallaire	285	5:29	5:35	6:20	11:55
25	Ron Johnson	Playboy	330	9:48			9:48
26	Don Bekins	Anderson Pylon	300	4:20	1:31	3:30	7:50
27	Dan Schneider	Dallaire	288	2:16	1:06	5:16	7:32
28	Marvin Stern	Dallaire	300	0:31	1:53	4:37	6:30
29	Gabriele Montebelli	Airborn	292	1:37	4:13		5:50
30	Jeff Elliott	Aerbo	300	4:23	0:08	0:15	4:38
31	Roy Hulse	Buzzard Bombshell	288	1:15	2:21	0:51	3:36



John Hirte, new SAM Secretary from St. Paul, Minnesota with his Axis outrunner electric powered Stahl Fokker DVIII



Jack Hiner - Not Sleeping - His Fokker DVIII is so high he needed to lie down to keep it in sight

Event 33 - Electric LMR**10 minMAX. Score = Sum best 2 of 3 flights or flyoff time - 17 entered, 6 in flyoff**

Place	Contestant	Model/Motor	Area	1	2	3	Score
1	Jack Hiner	Baby Playboy/Hacker	450	0	10:00	10:00	9:21
2	John LeTrent	Playboy Sr./outrunner	800	10:00	10:00		8:44
3	Jay Burkart	Playboy Cabin/Hacker	565	10:00	10:00		8:22
4	Kent Meglemry	Airborn/Hacker	600	10:00	10:00		6:32
5	Glen Poole	Giant/AXI 4120	1626	10:00	10:00		6:24
6	Dave Harding	Stardust Spl./Aveox	1050	9:28	10:00	10:00	LOF
7	Steve Roselle	Lancer 72/AXI 2826	637	8:00	8:08	6:48	16:08
8	Scott Holsopple	Spook/E-flight	328	5:09	4:02	5:47	10:56
9	Ken Kullman	B.Bombshell/AXI2808	845	2:24	1:51		4:15

Event 40 - Spirit of SAM**10 AM Mass Launch - 10 entered**

Place	Contestant	Model/Motor	Area	Score
1	Mike McIntyre	Phantom Flash/GWS	123	27:15
2	Dave Harding	1939 Jack North/GWS	150	18:59
3	Jack Hiner	Red Flash/GWS	203	17:23
4	Glen Poole	Crusader/GWS	145	14:52
5	John LeTrent	Clipper Jr./GWS	172	11:01
6	Kent Meglemry	Crusader	145	5:21
7	Luther Peters	Interstate Cadet/Fiego	300	0:49
8	Eut Tileston	Caudron/GWS	130	0:04



AMA HQ & Museum from Eut Tileston's viewpoint

Event 35 - Earl Stahl Commemorative 1941 FOKKER D.VIII**Score = Best single flight of the week, GLIDE TIME ONLY - 15 ENTERED**

Place	Builder/Pilot	Motor/Engine	1	2	3	4	Score
1	Mike McIntyre	AXI 2820-20	29:23				29:23
2	Dale Hannum	OS 26 FS	9:38	18:02			18:02
3	Eut Tileston	Himax 28-12	5:09	9:51	11:08	15:26	15:26
4	Jack Hiner	020 Astro	4:01	11:58	0:15		11:58
5	Fred Emmert/Don Bekins	OS 20 LA	6:26	4:54	7:33	3:56	7:33
6	Luther Peters	Hacker B30/20	4:52	4:21			4:52
7	Bob King	K&B 20	3:37	3:47			3:47
8	Dave Hirte	AXI 2812-2100	3:40				3:40
9	Marvin Stern	Elfin 2.49 cc	3:07	2:53			3:07
10	Bob Raadts	OS 20 FS	3:05				3:05
11	Glen Poole	Trinity 05G	3:00				3:00
12	Stephen Boucher	Astro 20	1:33	2:28			2:28
13	Allan Laycock	OS 26 FS	1:26				1:26
14	Ed Hamler	Ercolino 2 cc	1:07				1:07



Bob Raadts of Australia with his Stahl Fokker DVIII



Eut's Aerial view of RC flight line

Event 36 - Class A Glow LER**7 minMAX. Score = Sum best 2 of 4 flights or flyoff time - 24 entered, 8 in flyoff**

Place	Contestant	Model/Engine	Area	1	2	3	4	Score
1	John LeTrent	Bomber/ST 15	356	7:00	7:00			26:34
2	Scott McNickle	Bomber/Veco 19	431	7:00	6:57	7:00		19:06
3	Mark Patrolia	Bomber/K&B 19	431	7:00	7:00			19:02
4	Ted Cheney	Bomber/K&B 19	432	6:59	7:00	7:00		17:47
5	Barbara Mulholland	Bomber/ST 19	455	7:00	7:00			5:41
6	Bob King	Bomber/Nelson 19	455	7:00	6:17	7:00		3:48
7	Andrew Latowski	Playboy/OS 15 III	340	7:00	7:00			0:58
8	Ed Pelz	Playboy/Torp 19	511	7:00	7:00			DNF
9	Mike Salvador	Bomber/ST 19	430	6:31	6:47	6:28	6:56	13:43
10	Dave Lewis	Wasp/K&B 3.25 cc	485	4:01	7:00	LOF	5:39	12:39
11	Richard Behrens	Bomber/Veco 19	459	5:36	6:07	4:12	4:35	11:43
12	Bob Raadts	Bomber/Veco 19	540	3:37	7:00			10:37
13	Al Taffs	Bomber/Veco 19	455	4:42	5:12			9:54
14	Ron Johnson	Airborn/Veco 19	460	4:16	5:32			9:48
15	Jim Parnell	Bomber/Veco 19	459	5:17	4:29			9:46
16	Allan Laycock	Airborn/Veco 19	490	0:43	2:53	3:00	4:40	7:40
17	Harold Sprague	Airborn/ST 15	430	5:50				5:50
18	Ted Patrolia	Bomber/Veco 19	431	5:22				5:22

Event 37 - Class C Ignition LER**9 minMAX. Score = Sum best 2 of 4 flights or flyoff time - 31 entered, 9 in flyoff**

Place	Contestant	Model/Engine	Area	1	2	3	4	Score
1	Don Bekins	Folly/Ohlsson 60	648	9:00	9:00			11:43
2	Al Taffs	Bomber/McCoy 60	900	9:00	8:17	3:12	9:00	9:58
3	Barbara Mulholland	Bomber/McCoy 60	875	8:08	9:00	9:00		8:12
4	Andrew Latowski	Playboy/McCoy 60	900	9:00	9:00			8:03
5	Dale Hannum	Scram/Spitfire	854	9:00	9:00			5:00
6	Gabriele Montebelli	Airborn/Spitfire	810	9:00	6:50	9:00		4:27
7	Bob King	Westerner/McCoy 60	810	9:00	9:00			LOF
8	Mike Salvador	Airfoiler/Spitfire	790	9:00	LOF	9:00		DNF
9	Ed Pelz	Playboy/McCoy 60	900	5:46	9:00	9:00		DNF
10	Ted Roman	Bomber/McCoy 60	900	8:30	8:23	8:40	9:00	17:40
11	Chuck Hutton	Bomber/McCoy 60	1206	0	8:12	5:53		14:05
12	Roy Hulse	Playboy/Spitfire	800	4:30	5:56	4:48	4:43	10:44
13	Walt Geary	Megow Chief/O&R 60	712	9:00				9:00
14	Bob Angus	Hayseed/McCoy 60	950	0:57				0:57



Eut's Aerial view of FF Flight Line

Event 38 - Electric Texaco**Unlimited, Score = Single best of 2 flights - 12 entered**

Place	Contestant	Model/Motor	Area	1	2	Score
1	Jack Hiner	Playboy Cabin/Astro 010	800	35:41	58:23	58:23
2	Jay Burkart	Playboy Cabin/Hacker	565	36:51	48:49	48:49
3	Dave Harding	Stardust Special/Mega	1050	43:17		43:17
4	Kent Meglemry	Playboy/Hacker	565	34:33	30:15	34:33
5	Glen Poole	Giant/AXI 4120	1626	29:10	33:56	33:56
6	Ron Johnson	Playboy/CP130D	630	23:46	31:35	31:35
7	John LeTrent	Playboy Sr./Outrunner	800	27:44		27:44
8	Steve Roselle	Lancer 72/AXI 2826	637	19:12		19:12
9	Stephen Boucher	Tiger Zipper/Hacker	600	14:35		14:35
10	Tom Stevens	Brigadeer/Astro 20	473	9:08	0:04	9:08



Steve Rosell, Mountain View, CA with Axis motor powered Lancer

Event 39 - Ohlsson Sideport**7 minMAX. Score = Sum best 3 of 4 flights or flyoff time - 25 entered, 3 in flyoff**

Place	Contestant	Model/Engine	Area	1	2	3	4	Score
1	Don Bekins	Folly/60	648	7:00	7:00	7:00		9:04
2	Dale Hannum	Comet Clipper/60	678	6:27	7:00	7:00	7:00	6:55
3	Fred Mulholland	Folly/60	648	7:00	5:31	7:00	7:00	DNF
4	John LeTrent	Comet Clipper/60	678	7:00	6:37	6:49		20:26
5	Dick Griswold	RC-1/60	1010	7:00	6:07	4:11	6:14	19:21
6	Bob King	Comet Clipper/60	678	7:00	5:02	5:11	7:00	19:11
7	Gabriele Montebelli	Benny Boxcar/60	765	6:12	6:06	6:27	6:12	18:51
8	Andrew Latowski	Mercury/60	720	5:40	5:02	5:42		16:24
9	Daniel Schneider	Long Cabin/60	850	2:13	7:00	5:57	2:51	15:48
10	Bud Tanner	Marsden/60	800	6:01	3:04	3:51		12:56
11	Steve Boucher	Record Hound/60	675	3:10	4:19	3:35		11:04
12	Jim Hainen	Long Cabin/60	850		3:12	3:02		6:14
13	Ted Patroia	Bomber/60	1206	3:59				3:59
14	Gene Wielms	Miss America/60	970	3:44				3:44

Event 41 - Class B Glow LER**8 minMAX. Score = Sum best 2 of 4 flights or flyoff time - 26 entered, 11 in flyoff**

Place	Contestant	Model/Engine	Area	1	2	3	4	Score
1	Mark Patroia	Bomber/ST 29	662	8:00	6:33	8:00		12:14
2	Al Taffs	Playboy Sr./ST 29	688	6:48	6:44	8:00	8:00	8:59
3	Andrew Latowski	Playboy/ST 29	680	5:51	8:00	8:00		8:31
4	Scott McNickle	Playboy Sr./ST 29	662	8:00	7:36	6:54	8:00	8:30
5	Bob King	Westerner/Nelson 29	790	8:00	8:00			8:23
6	Barbara Mulholland	Bomber/ST 29	680	8:00	6:34	6:42	8:00	7:57
7	Harold Sprague	Bomber/OS 25	640	LOF	7:44	8:00	8:00	7:52
8	John LeTrent	Playboy Sr./ST 29	800	7:30	8:00	8:00		7:15
9	Edward Pelz	Bomber/ST 29	662	6:23	8:00	8:00		6:18
10	Mike Salvador	Bomber/ST 29	675	7:26	5:00	8:00	8:00	LOF
11	Ted Cheney	Bomber/ST 29	662	7:30	8:00	6:52	8:00	DNF
12	Bob Metzger	RC-1/K&B 3.5 cc	485	8:00	5:09	6:46	6:38	14:38
13	Bud Tanner	Bomber/McCoy 29	675	6:13	8:00	6:08	6:08	14:13
14	Ted Roman	Bomber/K&B 4.9 cc	662	6:44	6:47	6:04	7:04	13:51
15	Roy Hulse	Bomber/ST 29	662	4:52	6:02	6:50	5:53	12:52
16	Richard Behrens	Playboy/OS 25	657	4:21	4:20	8:00	3:28	12:21
17	L. A. Johnston	Lanzo Racer/ST 29	788	4:08	4:34	7:02	4:36	11:38
18	Bob Raadts	Bomber/ST 23	540	3:50	4:44	4:12	3:51	8:56
19	Allan Laycock	Airborn/Webra 3.5 cc	490	4:17	4:05	2:53	3:44	8:22
20	Dave Lewis	Wasp/K&B 3.5 cc	485	4:03	3:43	3:00	2:09	7:46
21	Stephen Boucher	Playboy Sr./ST 29	800	3:34	2:19	3:41		7:15



Brian Martin of England with his Atom powered Lanzo Baby Bird

Event 42 - Class A Ignition LER**7 minMAX. Score = Sum best 2 of 4 flights or flyoff time - 20 entered, 2 in flyoff**

Place	Contestant	Model/Engine	Area	1	2	3	4	Score
1	Mike Salvador	Bomber/Elfin 2.49 cc	325	4:47	7:00	5:37	7:00	8:01
2	Ted Roman	Bomber/Elfin 2.49 cc	360	7:00	6:34	2:31	7:00	4:54
3	Dale Hannum	Megow Ranger/Argo	325	7:00	6:20	5:40	6:11	13:20
4	Bob King	Bomber/Shilen 19	450	5:05	7:00	5:29	6:02	13:02
5	Barbara Mulholland	Bomber/Shilen 19	455	6:55	5:46	3:57	4:46	12:41
6	Jim Parnell	Playboy/Arden 19	358	7:00	4:34	5:07	5:07	12:07
7	Andrew Latowski	Dallaire/?	380	5:48	5:04	2:40	0:30	10:52
8	Dan Schneider	Snooty/Elfin 2.49 cc	340	1:47	4:59	3:55	5:49	10:48
9	Chuck Hutton	Bomber/McCoy 19	430	4:56	3:01	1:11	0:30	7:57
10	Edwrad Pelz	Playboy/Torpedo 19	464	3:18	2:43			6:01
11	Marvin Stern	Hayseed/Bantam 19	310	1:34	1:37	2:48	0	4:25
12	Walt Geary	Megow Chief/Shilen 19	400	0	3:43			3:43
13	Ted Patroliia	Bomber/Shilen 19	430	2:20				2:20



Geoff Knight of England and a Scotty Murray designed Answer powered with an Ohlsson .19



John Hirte, new SAM Secretary, with Brother John and Axis outrunner Fokker

SAM Champs RC posting - Event 43 - Texaco GLOW**Unlimited Score = Single best of 3 flights - 16 entered**

Place	Contestant	Model/Engine	Area	1	2	3	Score
1	Mike Salvador	Bomber/PAW 60	1362	10:00	32:19	38:24	38:24
2	Harold Sprague	Bomber/MVVS 40	1281	38:08			38:08
3	Al Taffs	Bomber/ST 35	788	37:06			37:06
4	Mark Patroliia	Bomber/ST 35	790	8:12	36:14		36:14
5	Ron Johnson	Bomber/ST 45	1186	32:39			32:39
6	Bob Metzger	Airborn/OS 40 FS	795	22:21			22:21
7	Richard Behrens	RC-1/ST 35	820	7:15	10:08	7:51	10:08
8	Dave Lewis	Bomber/ST 35	833	3:51	5:46	7:49	7:49
9	Bob Raadts	Bomber/OS 40 FS	720	7:14			7:14
10	Allan Laycock	Airborn/OS 26 FS	720	0:14			0:14

Event 44 - Texaco Ignition**Unlimited Score = Single best of 3 flights - 12 entered**

Place	Contestant	Model/Engine	Area	1	2	3	Score
1	Andrew Latowski	Lanzo Stick/Enya 60	??	4:31	24:21	30:58	30:58
2	Dave Harding	Bomber/Ohlsson 60	1260	19:12	8:11	30:48	30:48
3	Barbara Mulholland	Bomber/Ohlsson 60	1260	29:22			29:22
4	Ted Roman	Bomber/Ohlsson 60	1260	16:37	14:52	27:29	27:29
5	Chuck Hutton	Bomber/Ohlsson 60	1206	25:34			25:34
6	George Lamb	Dallaire/OS 60	1482	20:03			20:03
7	George Shacklett	Dallaire/??	1482	8:26	19:40		19:40
8	Don Bekins	Folly/Brown Jr.	648	15:52			15:52
9	Ted Cheney	Bomber/McCoy	918	4:00	2:35		4:00



Kirby Hinson of North Carolina

Event 45 - Ohlsson 23**7 minMAX. Score = Sum best 2 of 4 flights - 20 entered**

Place	Contestant	Model	Area	1	2	3	4	Score
1	Edward Pelz	Playboy Jr	358	7:00	7:00			14:00
2	Fred Mulholland	Westerner(F)	412	5:36	5:28	6:02	7:00	13:02
3	Chuck Hutton	Playboy Jr	358	6:02	4:56	5:21	5:56	11:58
4	Jim Parnell	Playboy Jr	358	1:11	4:06	7:00	2:07	11:06
5	Dale Hannum	Alert	416	3:48	4:11	6:03	3:51	10:14
6	Bob King	Westerner(F)	384	3:35	6:03	3:36	4:07	10:10
7	John LeTrent	Playboy Jr	358	4:06	5:10	4:48	4:50	10:00
8	Stephen Boucher	American Ace	432	3:45	3:18			7:03
9	John Sullivan	Bomber 52	355	3:38	3:16			6:54
10	Roy Hulse	Commando	370	0:29	2:23	3:09	2:42	5:51
11	Bob Metzger	Gas Bird	386	0:09	3:08	1:31		4:39
12	Don Bekins	Pixie	460	0:48				0:48



Don Bekins holds Fred Emmert's Fokker DVII from California with Marvin Stern's Fokker from New Jersey