

ANNO II - VOL. 1° - N 4

15 GENNAIO 1946

SPED. IN ABB. POST. (G. III)

# MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE  
COSTA LIRE 25

## SOMMARIO:

**"SPITFIRE"** - *Illustr. di copertina (Modello ad elastico del quale pubblichiamo descrizione e schemi a pag. 9).*

**ATTIVITA'** - *Appunti sul risveglio e riorganizzazione nel campo aeromodellistico.*

**SOGLIOLA** - *Descrizione e schemi di un modello veleggiatore facile e di buon risultato.*

**CORSO D'AEROMODELLISMO** - *La seconda puntata del nostro corso per i costruttori principianti.*

**APE 16** - *Un bel modello con motore a scoppio, che ha già dato ottime prove di volo. Disegni per la costruzione.*

**"SPITFIRE"** - *Descrizione e schemi del modello di cui pubblichiamo in copertina la fotografia.*

**PASSEROTTO** - *Altre tavole costruttive del modello d'imbarcazione da regata di cui già si è parlato nel n. 3 di Modellismo.*

**CRONACHE** e notizie da tutto il mondo.



4

# MODEL LISMO

Rivista quindicinale

Anno II - 15 gennaio 1946 - N. 4

Direz. Redazione Amministrazione  
Roma, viale Rossini 21

## ABBONAMENTI

Per 24 num. L. 500 - Per 12 L. 270  
Per 6 L. 140 - Estero e arr. L. 40

## TARIFFE DI PUBBLICITA'

1 pag. L. 4000; 1/2 pag. L. 2500;  
1/4 L. 1500; 1/8 L. 1000; 1/16 L. 600  
Annunci economici: L. 15 a parola



EDIZIONI  
PEGASO

## PERIODICI

GIRAMONDO  
settimanale

L'OMETTO PIC  
settimanale

AVVENTURE  
un cineromanzo completo  
quindicinale

MODELLISMO  
quindicinale

IL CORRIERE  
DEI GIOCHI  
settimanale

PASSO RIDOTTO  
mensile

## COLLEZIONI DI LIBRI

INCANTESIMO  
per signorine

BUSSOLA  
per i giovani

CAPRIOLO  
per i ragazzi

BIBLIOTECHINA

Domenica 30 dicembre si svolse, sul solito campo della Torraccia, la gara indetta dalla Ditta Aeropipicola di Torino e curata dalla sua Rappresentanza per l'Italia Centro-meridionale.

Favorita da un tempo splendido, la manifestazione riuscì magnificamente e fu molto interessante per il confronto fra l'aeromodellismo romano, napoletano e viterbese.

Diremo le nostre impressioni in merito, dopo una breve cronaca della gara.

Sin dalle 8 del mattino parecchi concorrenti si erano portati sul campo per mettere a punto i modelli, tuttavia la gara non ebbe inizio che alle ore 9.30 circa.

Dalle tre categorie, quella dei modelli con motore meccanico diede origine alla lotta più interessante, sia per il numero dei concorrenti, sia per le ottime doti dei motori e degli apparecchi.

Nel primo lancio si facevano notare il modello di Ridenti; l'APE 16 di Peruzzi (vincitore del campionato romano, modello del quale diamo in questo numero la descrizione e gli schemi); il modellino del viterbese Frillici e il «Nettuno» del napoletano Pelecchia. Comunque, malgrado la bella e rapida salita in quota, nessun modello riusciva a raggiungere un tempo di volo di molto superiore ai due minuti (il tempo maggiore era ottenuto da Frillici: 2'18").

L'inizio era tuttavia promettente e metteva in luce i migliori modelli, ad eccezione di quello di Pascale (impossibilitato a lanciare perché ancora privo di batteria di avviamento per il suo Kratmo) e del «Palla d'oro» del romano Travagli che, dopo un disastroso volo a spirale, andava ad infrangersi al suolo. Peccato davvero, perché esso aveva dimostrato in precedenti prove ottime doti di volo.

# CRONACHE

## LA GARA AEROPICCOLA

Al secondo lancio La Rocca di Napoli, con un volo di 4'01" e 8/10, passava al comando della classifica, mentre Pascale, trovata finalmente la maniera di mettere in moto il motore, riusciva a far volare il suo modello per 4'35", il miglior volo del secondo lancio. Dal canto suo Peruzzi otteneva 3'01" 2/10, mentre Ridenti non riusciva a raggiungere i 2 minuti (1'51" 8/10). La classifica, dopo il secondo lancio, era pertanto la seguente:

- 1) La Rocca con 5'38" complessivi;
- 2) Peruzzi con 4'50" 2/10 complessivi;
- 3) Pascale con 4'35" complessivi;
- 4) Ridenti con 3'52" complessivi;
- 5) Frillici 3'36" complessivi.

Al terzo lancio si avevano due momenti emozionanti: il primo, dovuto ad un infortunio di Pascale che, mentre il suo motore era in moto, volgendosi per lanciare, urtava inavvertitamente con il braccio l'elica e faceva partire di netto il castello motore dimostratosi sproporzionatamente più debole del necessario; il secondo, allorché La Rocca, dopo aver lottato a lungo con il suo motore, riusciva finalmente a metterlo in moto, ma lanciava in malo modo cosicché il modello partiva con l'impennaggio molto inclinato da un lato e dava l'impressione di dover da un momento all'altro precipitare. Senonché, conseguentemente alle vibrazioni del motore, tutto tornava a posto e il volo si risolveva con la scomparsa alla vista dopo oltre sei minuti di volo mentre il modello era ancora ad una quota altissima. Nel terzo lancio il solo Frillici ot-

teneva un tempo discreto (2'26"). Dopo il terzo lancio nessun mutamento subiva la classifica per il primo e il secondo posto, mentre al terzo passava Frillici, seguito da Ridenti e Pascale.

Nella categoria modelli con motore ad elastico due soli concorrenti eseguivano tutti e tre i lanci e più precisamente, Kannevoff e Gagliotta. Il comportamento in gara dei rispettivi modelli è stato perfettamente l'opposto: infatti mentre quello di Kannevoff, dopo un promettente 2'41" 4/10 non riusciva ad ottenere che due meno che mediocri 1'16" 7/10 e 46" 4/10, quello di Gagliotta dopo un volo di 1'11" e 1/10 e un secondo di 1'11" 5/10 chiudeva in bellezza con 2'08" 6/10. Kannevoff otteneva la vittoria con un distacco dal suo antagonista di soli 13" 3/10.

Nella categoria veleggiatori Montanari acquistava un forte vantaggio iniziale con un primo lancio della durata di 5'23" 5/10. Gli altri concorrenti non riuscivano infatti ad ottenere più di 2'13" 8/10 (Canestrelli); al secondo lancio le posizioni non cambiavano in quanto il modello di Montanari si manteneva in aria 3'34" 5/10 superato solo da Borzelli (4'09") mentre gli altri non riuscivano che a superare di poco il minuto. Dopo il secondo lancio le classifiche erano le seguenti:

- 1) Montanari, tempo complessivo 8'58";
- 2) Borzelli, tempo complessivo 4'09";
- 3) Canestrelli, tempo complessivo 3'22";
- 4) Bragaglia, tempo complessivo 3'03" 6/10;
- 5) Popoli, tempo complessivo 3'02" 6/10.

Al terzo lancio il modello di Montanari non riusciva a mantenersi in aria più di 17" 5/10 a causa (ci è sembrato) di un errore di lancio. Per contro Bragaglia otteneva un volo di 2'38" 3/10 e riusciva a risalire nella classifica finale sino al 2° posto. Al terzo si manteneva Canestrelli, mentre Borzelli che non aveva eseguito il terzo lancio (come del resto anche Popoli) si classificava al 4° posto.

Chiusa la gara si è svolta sul campo la premiazione che ha dato luogo a lusinghieri commenti nei confronti dell'attività dell'Aeropipicola, anche perché questa ha rinunciato all'introito delle tasse di iscrizione dei concorrenti ammontante a L. 4000, che ha devoluto al fondo patrimoniale della costituenda Federazione Italiana aeromodellisti.

Il confronto fra l'aeromodellismo romano, napoletano e viterbese è stato quanto mai istruttivo.

Dei viterbesi Frillici e Oliva diremo subito che si tratta di due buoni elementi affiatati in questi ultimi tempi nella tecnica del modello a motore. Hanno già raggiunto buoni risultati e certamente per il futuro faranno parlare ancora di più nei loro confronti. Devono essere incoraggiati e aiutati. Essi fanno parte del Circolo Costruttori Aeromodelli di Viterbo (C. C. A. V.) che vorremmo vedere rappresentato da un maggior numero di concorrenti alle gare romane, data anche la relativa vicinanza e l'esistenza di buoni mezzi di comunicazione.

(Continua a pag. 96)



*Il promettente "stand" dei napoletani alla gara romana del 30 dicembre. Il bravo partenopeo Ciolaro segue il volo di un modello "paesano.."*

# ATTIVITÀ

L'aeromodellismo si risveglia. Diremo meglio che si risvegliano gli aeromodellisti vecchi (ne abbiamo testimonianza dalle numerose lettere che ci giungono ora che, finalmente, la nostra rivista ha iniziato le pubblicazioni regolari). E con i vecchi si desta l'interessamento e l'entusiasmo dei novellini, dei neofiti, dei principianti, i quali vengono a ingrossare le file di questa grande famiglia di costruttori abili, seri, appassionati. Per dovere di cronaca diremo anche che, accanto ai costruttori di modelli volanti, fanno sentire la loro voce alcuni costruttori di barche, di auto, di treni. Per ora si tratta di voci e di attività isolate. Ma non per questo esse sono meno importanti. Tant'è vero che «Modellismo» ha voluto accogliere anche costoro e a questo scopo ha riservato una porzioncina del suo preziosissimo spazio alle barche e alle automobili. Pubblicheremo presto un interessante modello di treno. Fedele al suo programma, che è espresso in sintesi panoramica dal vario contenuto del numero uno, «Modellismo» sarà il portavoce, l'amico, il consigliere, l'informatore di tutti i modellisti. Naturalmente, come dicevamo, il maggiore spazio sarà dedicato all'aeromodellismo. Quindi, parlando di attività, oggi ci riferiamo particolarmente all'attività degli aeromodellisti.

Vediamo un po', in breve, cosa succede in Italia. Prima di tutto gli aeromodellisti di tutti i centri, nei quali anche nel passato c'è stata attività, si stanno organizzando o riorganizzando. Sorgono dunque nuovi clubs, o circoli, o gruppi, mentre sulla traccia delle vecchie organizzazioni si ricostruiscono le nuove, mediante elezioni che ci risultano veramente libere, cioè veramente democratiche. Nei nostri notiziari nazionali segnaliamo via via (e già in questo numero compaiono le prime notizie) il sorgere di queste associazioni e la loro attività sociale e agonistica. (Parleremo anche delle glorie e miserie dei vari CAR, CAV eccetera eccetera).

Intanto (promotori Bonsi, Travagli e Tione) è sorta, con centro d'irradiazione in Firenze, l'idea della Federazione Nazionale delle Associazioni Aeromodellistiche. Idea eccellente, per quanto leggermente sfasata rispetto all'organizzazione delle associazioni Regionali, Provinciali e Comunali, periferiche insomma, e quindi non facilmente attuabile immediatamente. Con questo non vogliamo mica, però, scoraggiare i promotori. Tutt'altro. Sappiamo che Bonsi si dà molto da fare in Firenze, parlando, scrivendo, circolando. Proprio in questi giorni abbiamo visto una circolare della Segreteria del Gruppo Aeromodellistico Fiorentino con la quale si invitano gli aeromodellisti italiani a organizzarsi entro il 15 febbraio (troppo poco tempo a disposizione, ripetiamo). La circolare consiglia:

- a) il collegamento con tutte le attività, sia pure embrionali, sparse nella regione e la loro adesione all'iniziativa;
- b) una riunione dei rappresentanti dei vari Gruppi o Centri o Circoli regionali;
- c) l'elezione di un rappresentante regionale;
- d) l'enunciazione dei temi che dovranno essere posti alla discussione nazionale (statuto dell'organismo centrale, regolamentazioni, rapporti di esistenza, ecc.).

La circolare chiede anche che le organizzazioni periferiche mandino ai promotori fiorentini:

- a) dichiarazione da cui risulti che i Gruppi e Associazioni Aeromodellistiche XYZ hanno eletto il Sig. XY quale rappresentante della regione Z;
- b) elenco dei Gruppi che hanno aderito all'iniziativa di creare un'Organizzazione Aeromodellistica Nazionale;
- c) resoconto delle idee e opinioni espresse dagli aeromodellisti di ogni regione nonché i temi che vengono proposti alla discussione Nazionale;
- d) città proposta quale sede della prima riunione dei rappresentanti.

Il Gruppo Aeromodellistico Fiorentino si ripromette, quindi, dopo aver esaminate tutte le adesioni periferiche, di informare le varie Associazioni circa la città che la maggioranza avrà scelto quale sede della prima riunione dei rappresentanti designati. Detta riunione dovrebbe aver luogo entro la prima quindicina del prossimo marzo.

Torniamo a dire che tutte queste belle cose non si potranno fare entro il breve tempo, nonostante la buona volontà dei fiorentini. Ad ogni modo pensiamo (e giriamo la proposta a Bonsi e compagni) che in occasione della Coppa Modellismo, che si disputerà a Roma appunto in aprile, fra il 14 e il 22, si potrebbe, approfittando dell'intervento degli aeromodellisti più quotati d'Italia, dedicare mezza giornata alle discussioni propagandistiche attorno allo scottante argomento della Federazione. Insomma, pur lodando a gran voce l'iniziativa fiorentina, chiediamo che le cose siano fatte con molta calma e ponderatezza. Non dimentichiamo che esiste un fiorentissimo entusiastico aeromodellismo meridionale, come esiste un aeromodellismo potentissimo e serio dell'alta Italia, il quale ultimo, essendo in fase di alacrisima riorganizzazione (vedi Milano, Torino, Genova, Parma, Bologna, Venezia; Udi-

## COPPA "MODELLISMO"

Nel numero scorso di «Modellismo» abbiamo pubblicato il regolamento della «Coppa Modellismo» che si svolgerà a Roma nella prossima primavera. Oggi siamo in grado di offrire dettagli più precisi circa l'organizzazione di questa competizione che richiamerà su un campo romano i migliori aeromodellisti di tutta Italia, per disputarvi il trofeo della gara che sin da oggi possiamo definire come la più interessante competizione aeromodellistica dell'anno. «Espresso» — il brillante e diffusissimo quotidiano romano — e «Modellismo» ne stanno già curando nei particolari la complessa organizzazione, che dovrà poter offrire ai concorrenti tutte le migliori facilitazioni e comodità oggi possibili. Invitiamo tutti gli aeromodellisti desiderosi di partecipare a questo convegno romano che si svolgerà sotto gli auspici di un grande quotidiano e della nostra rivista di considerare attentamente il calendario e persuadersi che non molto tempo rimane ad essi ancora da perdere in temporeggiamenti. La nostra gara pasquale è prossima e non v'è per gli aeromodellisti che studiare sin da questo momento con somma attenzione tutte le possibilità in loro mano e aderire all'iniziativa.

Circa i premi, ci riserviamo di comunicare l'elenco nel numero 5, quando cioè ditte e giornali interpellati ci avranno comunicato la loro adesione e relativi premi, che saranno in denaro, in materiali, eccetera.

Per il regolamento consultate il N. 3, nel quale è stato pubblicato integralmente.

ne, Treviso, Padova, eccetera), non può ancora (né lo potrà nei prossimi pochi 30 giorni) esercitare il suo vero peso sulla nascente Federazione. Sarebbe un grande errore creare un'organizzazione che non rispondesse ai bisogni, ai desideri, alle tendenze e ai programmi di tutti i centri italiani. Pena l'insuccesso. Né una federazione con consistenza e relativo prestigio soltanto regionali sarebbe cosa da augurarsi. Non servirebbe a nulla e darebbe una errata e pericolosa dimostrazione di disordine e di immaturità. Attenti dunque ai mali passi. L'aeromodellismo, che le recenti elezioni dei dirigenti l'Aero Club di Roma (dirigenti che sono stati chiamati temporaneamente a reggere le sorti dell'Aero Club d'Italia) hanno — a detta di alcuni aeromodellisti che si son lagnati con noi — ignorato i costruttori di modelli, ha bisogno d'essere compatto, solidale in tutti i suoi settori e luoghi di attività. Solo a questo patto sarà forte e potrà dire la sua parola sia nel campo sociale (Aeroclubs), sia in quello agonistico nazionale e internazionale.

Se poi qualcuno è di opinione diversa, noi siamo qui per raccogliere tutte le voci, per far nostre tutte le buone cause e magari per rendere pubbliche — se pure con le debite riserve — le idee che non condividiamo.

«Modellismo» non è soltanto il vostro giornale: è la vostra palestra. Approfittatene.

GASTONE MARTINI





# SOGLIOLA

AEROMODELLO

VELEGGIATORE

Vi presenteremo ora un aeromodello del tipo veleggiatore che è stato, dal progettista e costruttore, battezzato « Sogliola ». Infatti, data la forma della fusoliera molto sottile e piatta, assomiglia al pesce che porta questo nome.

Eccone le caratteristiche principali:

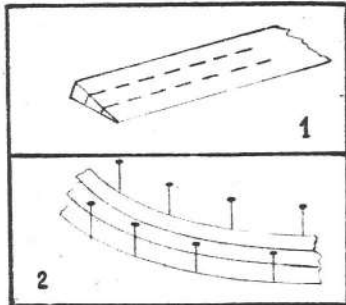
Lunghezza fusoliera cm. 100; apertura alare cm. 200; apertura impennaggi cm. 80; superficie alare dm<sup>2</sup> 35; carico per dm<sup>2</sup> g. 16; profilo alare Göttinga 498; profilo impennaggi N.A.C.A. 0009 T.

Come avrete notato dalle figure, la veduta di insieme del modello è riprodotta in scala mentre i particolari quali le ordinate, le centine, sia dell'ala che degli impennaggi, ecc. sono stati disegnati a grandezza naturale. Sarà perciò necessario, volendolo costruire, rifare il disegno al vero sia dell'ala che degli impennaggi e ciò per il montaggio dei pezzi suddetti.

Entriamo subito in argomento ed esaminiamo la costruzione:

**Fusoliera.** — E' composta di 11 ordinate, poste ad una distanza variabile fra loro, ricavate alcune, e precisamente quelle contraddistinte dai N. 1; 2; 3; 4; 5; 6; 11, da compensato di pioppo da 2 mm. mentre le altre sono di compensato da 1 mm. Dato però che in questo momento è difficile trovare sul mercato del compensato di quest'ultimo tipo, questo può essere sostituito da quello dello spessore di mm. 1,5 di pioppo, più facilmente trovabile.

Avrete certamente notato che le ordinate, sempre per necessità di spazio, sono state disegnate solo per metà.



Le ordinate vengono unite fra di loro per mezzo di 2 longheroni principali della sezione di mm. 2x5 e da altri 10 della sezione di mm. 2x2. Questi longheroni possono essere a piacimento o di pioppo o di tiglio, ma consigliamo quest'ultima qualità essendo di legno più leggero.

**Semiali.** — Ogni semiala è composta da un complesso di 14 centine ricavate da tavole di pioppo dello spessore di 1 mm. o 1,5, mentre la prima è di compensato da 2 mm.

Anche per le centine siamo stati costretti ad omettere la tracciatura dell'alleggerimento interno per ovvie ragioni di spazio, ma consigliamo di procedere a questa operazione seguendo l'esempio che riproduciamo in figura.

Le centine sono unite fra loro da un longherone a C della sezione di mm. 5x20, mentre per i bordi di entrata e di uscita sono stati rispettivamente usati listelli di mm. 2x5 rettangolari e mm. 3x10 triangolari.

La curvatura del bordo di uscita è stata ottenuta lamellando il listello sin verso la metà e quindi incollandolo seguendo il disegno.

L'attacco delle due semiali alla fusoliera viene effettuato mediante un sistema ormai molto noto: con due baionette verticali di compensato dello spessore di mm. 3 che si incastrano in un cassone

ricavato nel longherone delle semiali. L'attacco è reso poi più solido mediante un listello della sezione 3x3 che si incastra solo nella prima centina per una lunghezza di cm. 1. L'attacco delle semiali è completo da un sistema di elastici che, passando attraverso la fusoliera, mantengono aderenti le semiali medesime consentendo anche la necessaria elasticità in caso di urti contro alberi, muri, ecc. urti che possiamo definire di ordinaria amministrazione nel campo dei modelli volanti.

**Piani di coda.** — I piani di coda orizzontali sono costituiti da un complesso di 12 centine, anch'esse di tranciato dello spessore di quello usato per le centine delle semiali, e sono sorrette da un longherone principale della sezione 3x10 mentre per il bordo di entrata è stato usato un listello 2x5 e per quello di uscita un listello 3x7 triangolare.

Anche i piani di coda sono uniti alla fusoliera mediante delle baionette verticali sulle quali vanno ad incastrarsi sia i piani orizzontali che il timone. Per ottenere la necessaria solidità e nello stesso tempo elasticità, i piani di coda sono tenuti aderenti alla fusoliera mediante degli elastici passanti sopra gli impennaggi e fissati alla fusoliera medesima con due appositi gancetti ricavati da filo d'acciaio dello spessore di mm. 0,5.

**Montaggio.** — Una volta che tutti i pezzi sono stati opportunamente traforati si procederà al montaggio prima della fusoliera indi delle semiali ed infine dei piani di coda seguendo quegli opportuni accorgimenti di cui ogni aeromodellista è già a conoscenza.

**Ricopertura.** — Prima di procedere alla ricopertura dello scheletro sarà bene, affinché la carta una volta tesa non presenti pieghe esteticamente poco belle, scartavetrare tutti i punti dove dovrà essere incollata la carta. Ricoprire quindi il modello usando carta « Superavio » per la sola fusoliera e carta « Avio » per le semiali e gli impennaggi.

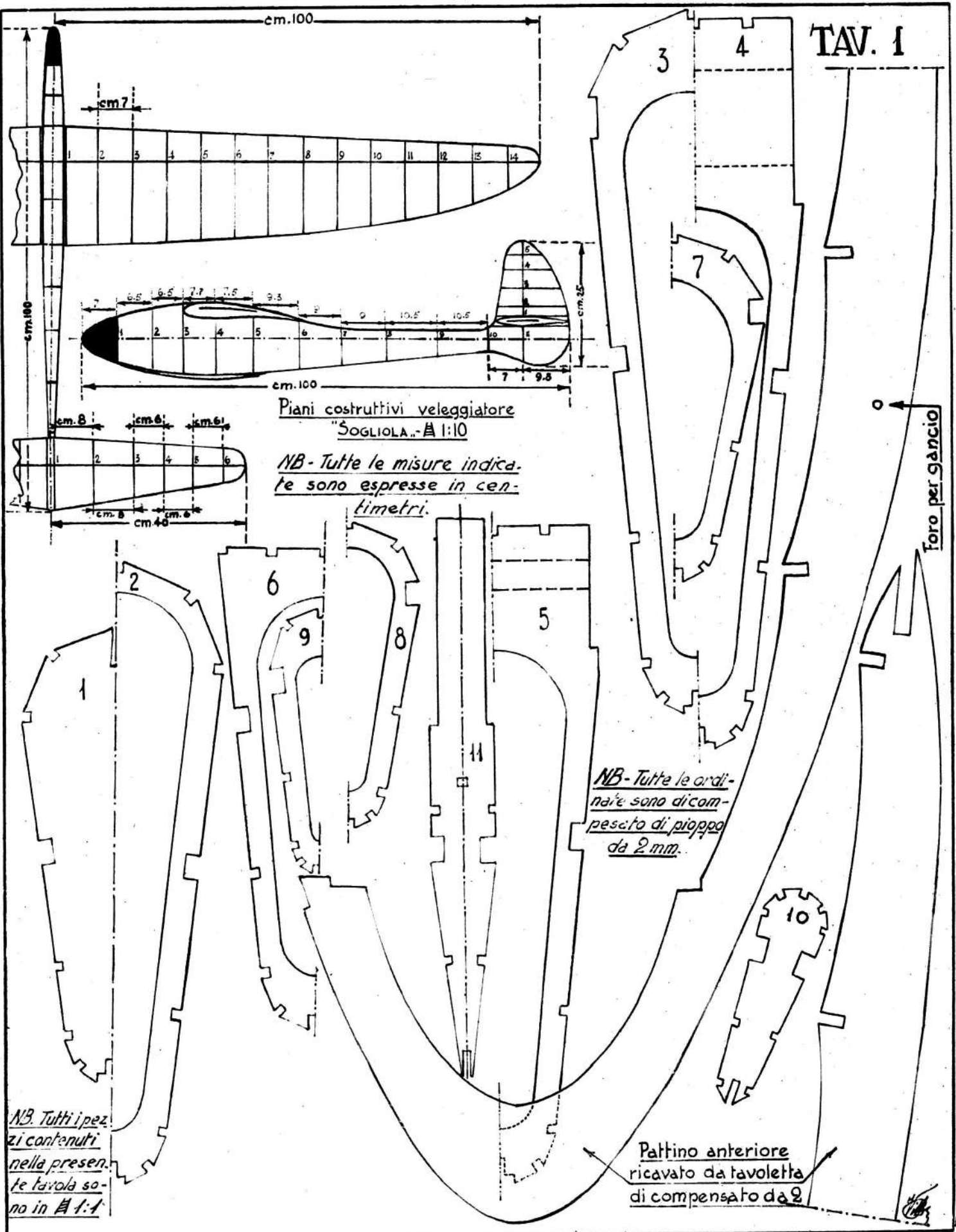
**Centraggio.** — Prima di ricoprire la fusoliera è necessario porre, come è chiaramente rappresentato in figura, una zavorra fissa di piombo del peso di gr. 200 immediatamente dopo la prima ordinata.

Lanciare quindi il modello cercando di ottenere una planata rettilinea aggiungendo poco a poco della zavorra di piombo nell'apposito alloggiamento ricavato nel sughero della prua della fusoliera.

Una volta che il modello è perfettamente centrato, ossia che non tende né a picchiare né a cabrare, si potrà lanciarlo, sempre contro vento, con il cavo o con un verricello.

VITTORIO BERNACCA

# TAV. 1



Piani costruttivi veleggiatore  
 "Sogliola" - A 1:10

*NB - Tutte le misure indicate sono espresse in centimetri.*

*NB - Tutte le ordinate sono di compensato di pioppo da 2 mm.*

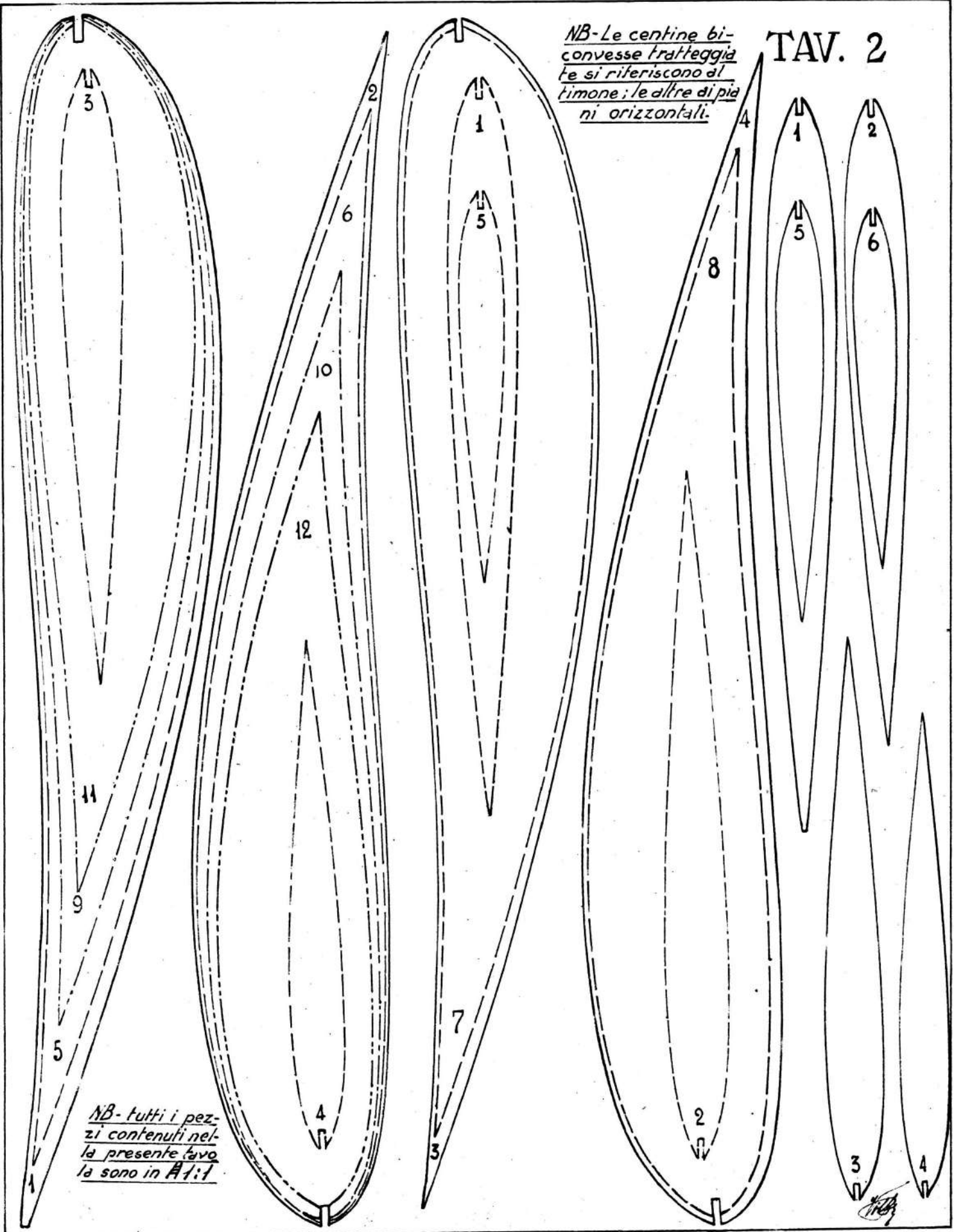
*NB. Tutti i pezzi contenuti nella presente tavola sono in A 1:1*

Pattino anteriore ricavato da tavoletta di compensato da 2

Toro per gancio

TAV. 2

*NB- Le centine bi-convesse tratteggiate si riferiscono al timone; le altre di piani orizzontali.*



*NB- tutti i pezzi contenuti nella presente tavola sono in A11*

# CORSO D' AEROMODELLISMO

(Continuazione del num. preced.)

La figura 4 rappresenta un'ala. Il bordo anteriore rispetto al senso del moto (quello cioè che viene per primo colpito dal flusso dell'aria) si chiama «bordo d'attacco» o anche «bordo d'entrata»; quello posteriore viene detto «bordo d'uscita». La lunghezza dell'ala da una estremità all'altra si dice «apertura alare»; la larghezza «corda alare» o «profon-

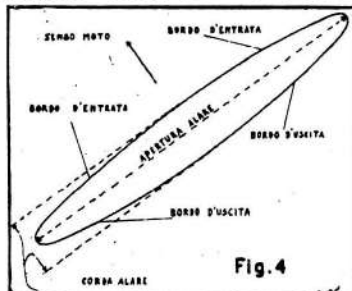


Fig. 4

dità. «Allungamento» è il rapporto fra apertura e corda alare. Per avere l'allungamento occorre cioè dividere l'apertura per la corda. L'a.a.

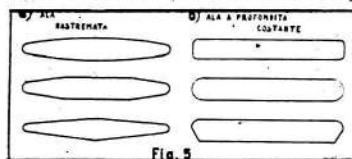


Fig. 5

può essere «a profondità costante» (fig. 5 b) o «rastremata» (fig. 5 a). Nelle ali rastremate l'allungamen-

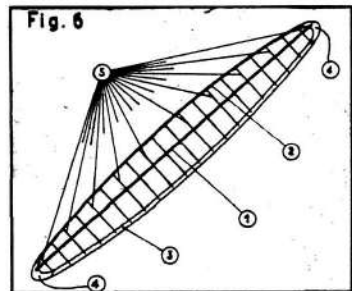


Fig. 6

to è il rapporto fra l'apertura e la corda media, cioè la corda risultante facendo la media aritmetica fra la corda massima e la minima.

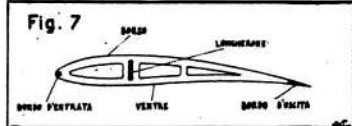


Fig. 7

In figura 6 sono indicate con numeri le strutture che compongono l'ossatura o lo scheletro dell'ala:

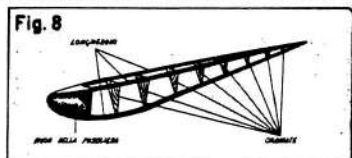


Fig. 8

il numero 1 è il «longherone»; il n. 2, il «bordo d'attacco»; il n. 3, il «bordo d'uscita»; il n. 4, il «contorno marginale» o «contorno d'estremità». Le strutture indicate con il numero 5 sono le «centine». In figura 7 è rappresentata una cen-

tina. La linea curva superiore si chiama il «dorso» e la curva inferiore il «ventre». Le centine servono a dare il «profilo» all'ala. Gli impennaggi hanno le stesse strutture dell'ala. La superficie dell'ala o «superficie alare» o «superficie portante» è data dal prodotto della apertura per la corda media. «Carico alare» dicesi il peso che deve sostenere l'unità di superficie: è cioè il peso totale del modello diviso per la superficie dell'ala. Nei modelli volanti la superficie alare si esprime in decimetri quadrati, il peso in grammi e il carico alare in grammi per decimetro quadrato. A titolo di esempio: peso del modello gr. 240; superficie alare dmq. 20. Il carico alare risulta di 12 gr. per dmq. In figura 8 è rappresentata una fusoliera: i pezzi longitudinali sono chiamati «longheroni» o «correnti» e i pezzi che servono a dare forma alla fusoliera e sono perpendicolari ai primi vengono detti «ordinate». E con la nomenclatura per ora basta. Vediamo ora invece perché il modello si solleva in aria:

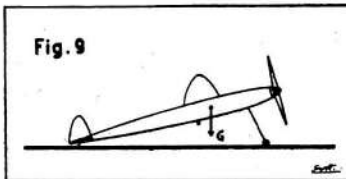
Ogni superficie piana (inclinata in modo che il bordo d'attacco sia più alto del bordo d'uscita) sulla quale batte il vento, riceve dall'aria una spinta verso l'alto. Ecco perché si sostiene in aria l'Aquilone o «Cervo volante», delizia dei bimbi di tutti i tempi. Ora fra aquilone e aeroplano c'è una sola differenza: nel caso dell'aquilone la superficie inclinata è ferma e il vento percuotendola ne produce il sostentamento; nel caso dell'aeroplano è la superficie (ala) che si muove mentre l'aria può anche essere completamente ferma. Quando il velivolo è fermo a terra la sola forza esistente è quella del suo peso (g) che lo tiene schiacciato contro il suolo (fig. 9). Messo in moto il motore questo fa muovere l'elica che, avvitandosi nell'aria, trascina dietro di sé l'aereo il quale prende a correre sul campo. Entrano dunque in azione nuove forze (fig. 10) in primo luogo la forza T dovuta alla trazione dell'elica e poi la forza F dovuta alla pressione dell'aria contro l'ala; questa forza F si può scomporre in due, una verticale e una orizzontale. Di queste la R produce solo resistenza all'avanzamento, mentre la S tende a sollevare l'aereo. Finché la S è minore della G il velivolo non può staccarsi dal suolo; quando la S è divenuta maggiore della G il velivolo si solleva. Una volta che il velivolo si è sollevato e ha raggiunto una certa altezza (quota) per proseguire il volo orizzontale, cioè sempre alla stessa quota, basta che S diventi eguale a G, cioè basta diminuire la velocità di rotazione dell'elica, cioè ridurre il numero di giri del motore.

## E SE L'ELICA SI FERMA?

Ci potrebbe domandare qualcuno: «E se l'elica si ferma, il modello cade?» No, se il modello è «centrato» cioè equilibrato bene esso non cade, ma prende a scivolare dolcemente nell'aria con il muso puntato più o meno verso il basso (in assetto più o meno picchiato).

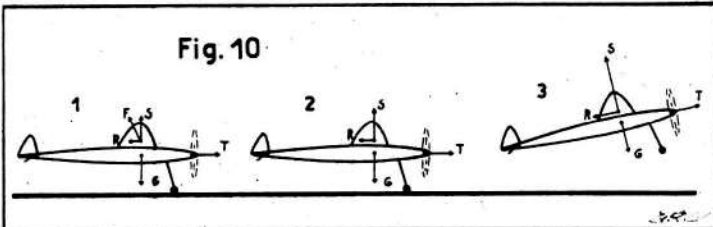
Osserviamo la figura 11. Supponiamo, per eccesso, di tenere un mo-

Fig. 9



dello in posizione verticale con il muso puntato verso il basso (pos. 1); lasciamolo libero: per effetto del suo peso esso piomba giù verticalmente.

Fig. 10



senonché, a causa della velocità di spostamento, l'aria viene a battere sull'ala generando la portanza S e

mente (pos. 3). Ormai la forza G diretta verticalmente verso il basso può essere scomposta nelle due T e P (pos. 3). La prima trascina in avanti il modello e ad essa si oppone la resistenza all'avanzamento, mentre la P tende a spostare il modello in senso contrario alla portanza S (pos. 4). Il modello si stabilizza in definitiva secondo una traiettoria inclinata per la quale S sia eguale a P (pos. 5). L'angolo di inclinazione dipende dalla R: mag-

giore essa è maggiore deve essere l'angolo d'inclinazione perché la T sia sufficiente a far sì che la S sia eguale a P. In poche parole più il modello è ben curato aerodinamicamente, cioè ha minime resistenze passive, minore è l'angolo d'inclinazione necessario. Questo angolo si chiama angolo di volo librato e da esso logicamente dipende la distanza che il modello può percorrere partendo da una certa altezza H (figura 12).

Ho spiegato come si solleva in aria un modello con motore e con elica. Il modello veleggiatore viene invece o lanciato dall'alto di una collina o trainato mediante un filo né più, né meno che un comune Aquilone; raggiunta una certa altezza lo si lascia libero. Dopo l'impulso del lancio nel primo caso, o dopo che viene lasciato libero nel secondo il veleggiatore segue una traiettoria più o meno inclinata come spiegato più sopra.

(continua)

CARLO TIONE

la resistenza all'avanzamento R (pos. 2). Per effetto della portanza il modello tende a sollevare il muso, mentre continua a scendere veloce-

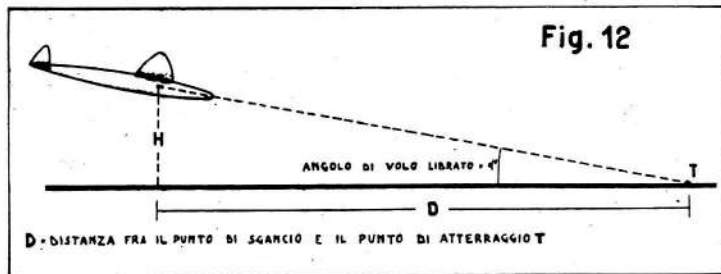


Fig. 12

D. DISTANZA FRA IL PUNTO DI SGANCIO E IL PUNTO DI ATTERRAGGIO T

# CORRIERE

Giuseppe Vindigni, Siracusa — Ricevuto e provveduto per la pubblicazione. Bravi gli «aretusei!» e un bravo speciale a Ciccio nostro. Desidero essere messo a contatto con i catanesi e i palermitani e pertanto comunica loro il mio indirizzo pregandoli di scrivermi direttamente. Per quanto riguarda la Federazione siamo perfettamente d'accordo. E al riguardo mandate la vostra adesione a Carlo Mercadante che funge da rappresentante provvisorio per il Centro-Sud. Provvedete poi d'accordo con gli altri aeromodellisti siciliani alla nomina del vostro rappresentante regionale.

Quando leggerete queste righe avrete già ricevuto le copie del secondo e del terzo numero di «modellismo» che vi ho fatto immediatamente spedire non appena sono state approntate. Saluti.

Franco Conte, Torino — Spero troverai giusto quanto ho esposto in «Parole chiare». Dobbiamo rinunciare ai nostri personalismi e ai nostri particolari punti di vista per riuscire anzitutto a creare questa Federazione. E' questo il fine immediato cui dobbiamo tendere con tutte le nostre forze. Cordialmente.

Enrico Delle Piane, Genova — Sono sempre in attesa di notizie tue e dei colleghi genovesi. Saluti.

Gruppo Aeromodellisti, Bologna — Anche a voi come sopra. Fatevi vivi quanto prima; aspetto vostre notizie.

# APE 16



Questo modello, costruito da Angelo Peruzzi, ha vinto il Campionato romano 1945 - categoria C - motori a scoppio.

Esso non presenta speciali particolarità di progetto o di costruzione, ma la sua struttura razionale e robusta, la grande stabilità del suo volo, le ottime doti di salita e di planata ne fanno un modello interessante per tutti coloro che desiderano possedere un apparecchio che non costi eccessivamente, sia di facile realizzazione e abbia la possibilità di essere sempre fra i candidati alla vittoria in virtù delle sue doti di volo e della regolarità dimostrata in più di una gara.

L'originale, costruito esclusivamente con materiali nazionali ed azionato da un motore ad autoaccensione Dyno 1 da 2 cmq., pesa grammi 600 circa.

## CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Lunghezza fusoliera cm. 18; Apertura alare cm. 128; Corda alare cm. 22,5; Superficie alare dmq. 28; Peso totale modello in ordine volo gr. 600; Peso motore gr. 200; Peso apparecchio gr. 400; Carico alare gr. 22 per dmq.; Motore Dyno - - cmq. 2 potenza HP 0,9 - peso: gr. 200 circa; diametro elica: cm. 27.

## COSTRUZIONE

Fusoliera: E' costruita con il sistema a traliccio. I longheroni sono in tiglio della sezione di m/m 3x3; i traversini, dello stesso materiale hanno la sezione di m/m 2x3.

Le misure necessarie per disegnare la fusoliera in grandezza naturale sono indicate nella tabella riportata nella tavola B. Occorre tener presente che le longherine sulle quali è montato il motore hanno un'incidenza negativa di quattro gradi rispetto all'asse longitudinale della fusoliera.

Ala: L'originale è in un solo pezzo e viene tenuta a posto sulla fusoliera mediante anelli di elastico. Il profilo base è riportato in grandezza naturale a tavola B. Mentre le due centine centrali sono eguali, ma piane inferiormente, verso le estremità il profilo si trasforma progressivamente sino a divenire biconvesso simmetrico all'ultima centina. Le estremità della ala presentano uno svergolamento negativo di circa 2 gradi. Il bordo d'attacco dell'ala è in tondino del diametro di m/m 4; il bordo d'uscita in listello triangolare della sezione di m/m 3x12; il longherone è composto da una suoletta di tranciato dello spessore di m/m 1 e da due listelli scanalati in tiglio della sezione di m/m 2x3; le centine sono in tranciato di pino da m/m 1.

Impennaggi: Il profilo è un biconvesso simmetrico a piacere, ma di spessore tale che la centina centrale abbia uno spessore di m/m 16 circa. Le centine sono in tranciato da m/m 1; il bordo d'attacco in tondino da m/m 3; il longherone in tiglio della sezione di m/m 3x7 ed infine il bordo d'uscita è un listello triangolare da m/m 3x7.

Dispositivo di arresto del motore: E' del tipo a strozzamento della presa d'aria del carburatore. Esso è chiaramente rappresentato nei particolari A e B della tavola B. Al braccio di un comune autoscatto per macchina fotografica e saldato a stagno (meglio ad ottone) un'asta costruita da filo d'acciaio del diametro di m/m 1,5 che passa attraverso la prima ordinata in apposita guida costituita da un tubetto di

ottone o di alluminio di adatto diametro interno. Il tubetto della lunghezza di cm. 1 più o meno 2 è fissato all'ordinata mediante bloccaggio a base di collante. Avanti alla prima ordinata sull'asta in filo d'acciaio viene saldata una rondella di ottone del diametro di m/m 18 circa sulla quale è fissata una rondella di gomma molto elastica (gomma piuma).

Questa rondella nella posizione estrema (autoscatto quasi scarico) facendo pressione contro l'orifizio della presa d'aria del carburatore impedisce che l'aria stessa possa passare attraverso il detto orifizio determinando l'arresto del motore. Per la messa in moto di questo occorre caricare l'autoscatto, bloccandone il funzionamento con l'inserzione di piccolo cavicchio in legno (tondino da 2 o 3 mm.) in apposito foro praticato anteriormente alle graduazioni 20, 25, 30 secondi stabilite sperimentalmente sull'apposito quadrante indicatore il cui indice costituisce anche la leva di carica dell'autoscatto.

Allorquando si lancia il modello ricordarsi di togliere — nell'istante del lancio — il cavicchio di bloccaggio, altrimenti il dispositivo di arresto del motore non potrà funzionare come è ovvio.

Centraggio e prove di volo: Nessuna difficoltà di centraggio se il modello è ben costruito in modo che le incidenze risultino in effetti quelle stabilite nel progetto. Eseguito questo controllo in modo rigoroso, il modello viene dapprima centrato in volo librato. Si toglie l'elica e si avvolge sull'albero motore del filo di piombo per un peso perfettamente corrispondente a quello dell'elica stessa (ciò per evitare inutili e costose rotture di questo organo). Se il modello picchia si sposta l'ala in avanti; se cabra l'ala va spostata indietro. Trovata la posizione giusta si traccia una linea sul dorso della fusoliera in corrispondenza del bordo d'uscita dell'ala. La tracciatura deve essere indelebile in modo da non avere dubbi nella verifica da eseguire prima di ogni lancio a scanso d'incidenti.

Si monta poi l'elica e si avvia il motore. Si lancia il modello con autoscatto a pochi secondi e il motore a regime ridotto. Dopo aver constatato che il modello si comporta bene lo si potrà lanciare con il motore al massimo regime. Se in queste condizioni il modello cabrasse troppo minacciando di andare in perdita di velocità occorrerebbe inclinare ulteriormente verso il basso l'asse dell'elica. Ciò si può sempre ottenere inserendo in corrispondenza dei fori posteriori delle piastre di fissaggio del motore e precisamente tra queste e le longherine una o più rondelle.

La presente descrizione e le tavole allegate sono state ricavate su disegni e dati forniti dal costruttore e progettista dell'APE 16, Peruzzi Angelo.

CARLO TIONE

## PUBBLICAZIONI PERIODICHE DELLE EDIZIONI PEGASO

Settimanali a colori:

IL CORRIERE DEI GIUOCHI

Abbon. a 52 num. Lit. 590 a 26 num. Lit. 320

GIRAMONDO

» » » » » 590 » » » » 320

L'OMETTO PIC

» » » » » 590 » » » » 320

Ogni numero arretrato Lit. 20

Quindicinali in rotocalco con copertina a colori:

MODELLISMO (Riv.)

Abbon. a 24 num. Lit. 500 a 12 num. Lit. 270 a 6 num. Lit. 140

Ogni fascicolo Lit. 25 - arretrato Lit. 40

AVVENTURE (Albi cimer.)

Abbon. a 24 num. Lit. 300; a 12 Lit. 160; a 6 Lit. 80

Una copia Lit. 15 - arretrati Lit. 20

## ABBONAMENTI CUMULATIVI

A tutte cinque le pubblicazioni periodiche: un anno Lit. 2300 un semestre Lit. 1250

A due settimanali più « Modellismo » » » » 1600 » » » 860

A due settimanali più « Modellismo » e « Avventure » » » » 1350 » » » 725

Ad uno dei settimanali più « Avventure » » » » 860 » » » 450

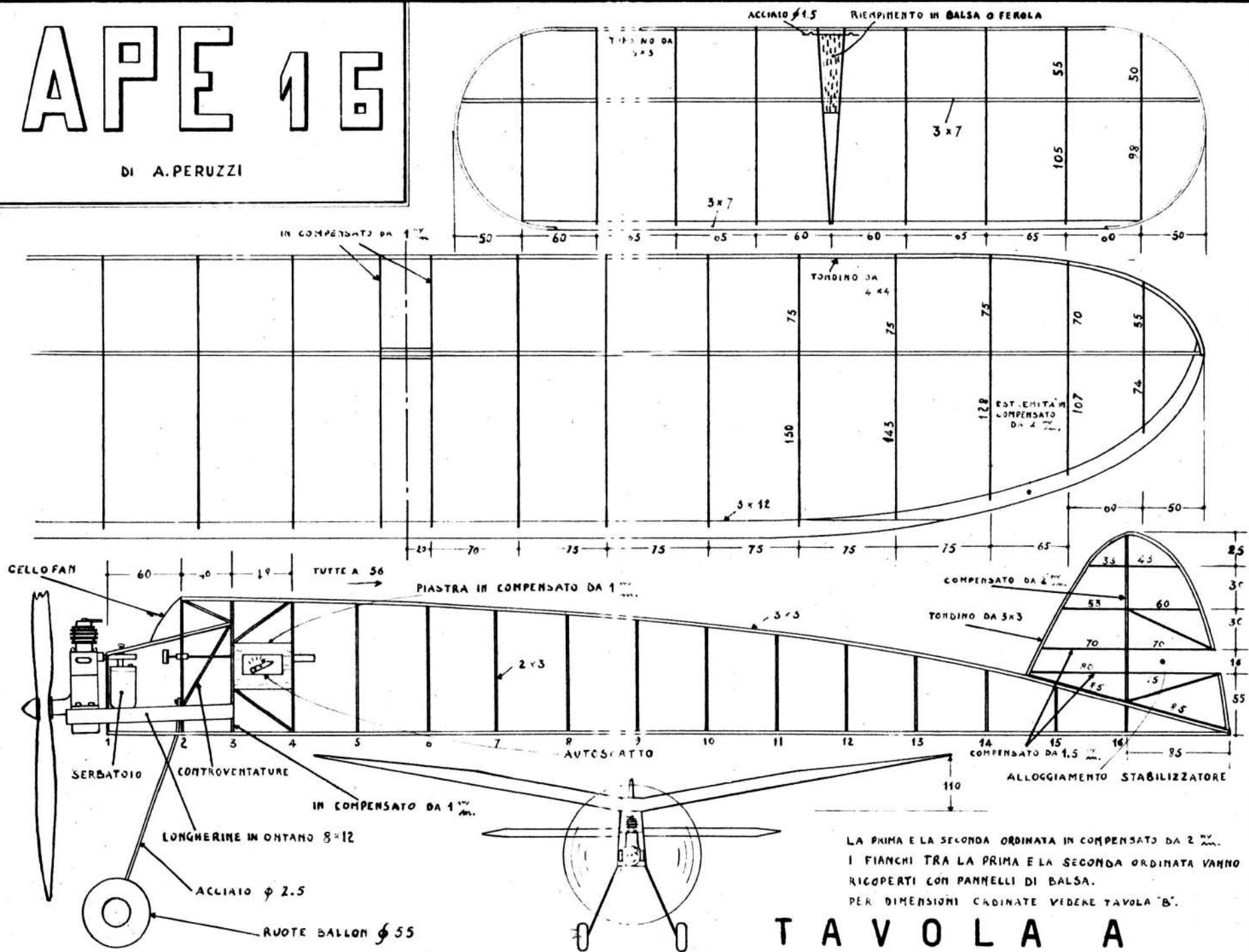
A « Modellismo » e « Avventure » » » » 780 » » » 410

Inviare vaglia alle Edizioni Pegaso, viale Rossini 21, Roma, specificando con chiarezza i titoli delle pubblicazioni a cui si desidera abbonarsi.



# APE 16

DI A. PERUZZI



LA PRIMA E LA SECONDA ORDINATA IN COMPENSATO DA 2 mm.  
 I FIANCHI TRA LA PRIMA E LA SECONDA ORDINATA VANNO  
 RICOPERTI CON PANNELLI DI Balsa.  
 PER DIMENSIONI CADINATE VEDERE TAVOLA "B".

## TAVOLA A

MISURE IN mm.

E. Pagnottelli

SEZIONE MAX. FUSOLIERA

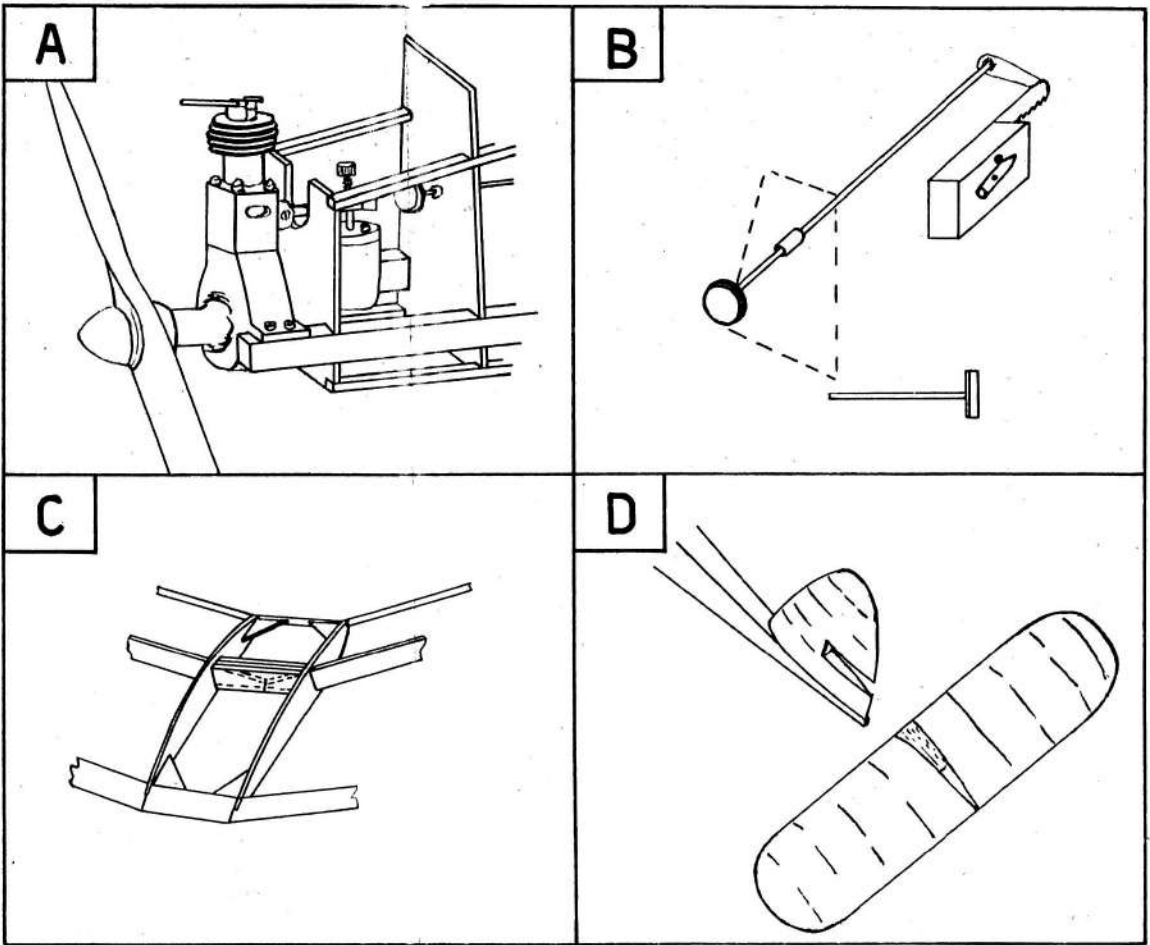
Z

N°	Z	H	Y
1	44	65	52
2	42	110	52
3	40	109	50
4	38	108	48
5	36	107	45
6	35	105	43
7	33	103	40
8	31	99	38
9	29	94	36
10	27.5	88	33
11	25	81	30
12	24	73	28
13	22	64	25
14	19	54	22
15	17	42	18

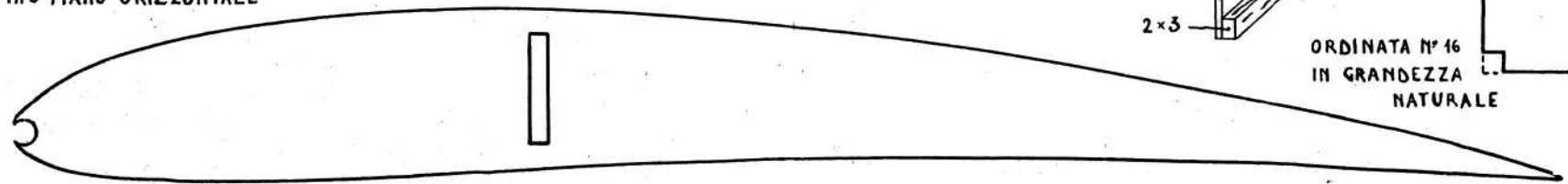
TABELLA DIMENSIONI ORDINATE

Y

H

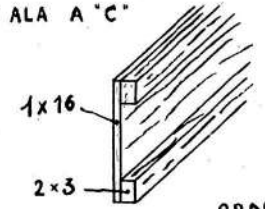


CENTINA TIPO-PIANO ORIZZONTALE

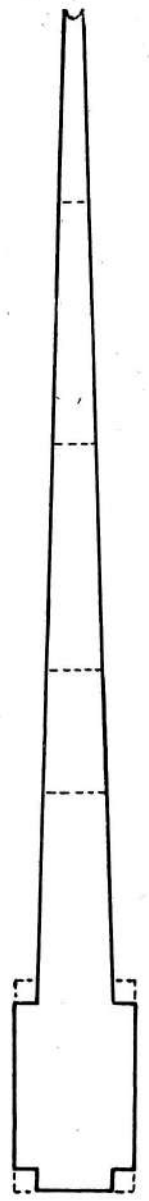


CENTINA TIPO - ALA

LONGHERONE ALA A "C"



ORDINATA N° 16  
IN GRANDEZZA  
NATURALE



MISURE IN mm. - TAVOLA B

# Spitfire

Dopo il « Macchi 202 » eccovi lo « Spitfire », la riproduzione di uno dei migliori caccia di quest'ultima guerra. Dal disegno e dalle foto vi è reso possibile constatare che la riduzione in scala è fedele.

Soltanto i piani di coda sono stati ingranditi per rendere la superficie degli stessi proporzionata a

balsa, si sa, è il preferito e in questi ultimi tempi è ricomparso in commercio (non certo in forti quantità, ma si trova). La ferola, il paulonia, il pioppo alleggerito con uno speciale trattamento chimico ed altri buoni legni non è cosa rara trovarli in commercio.

Realizzare la costruzione del modello è cosa che dà ampie soddisfazioni, ma per eseguirla bisogna essere armati di una santa e buona pazienza; la precisione è un'altra

no attenti: delusioni non potrebbero mancare.

I disegni presentati sono abbastanza chiari ed ora a voi, un augurio per una buona realizzazione.

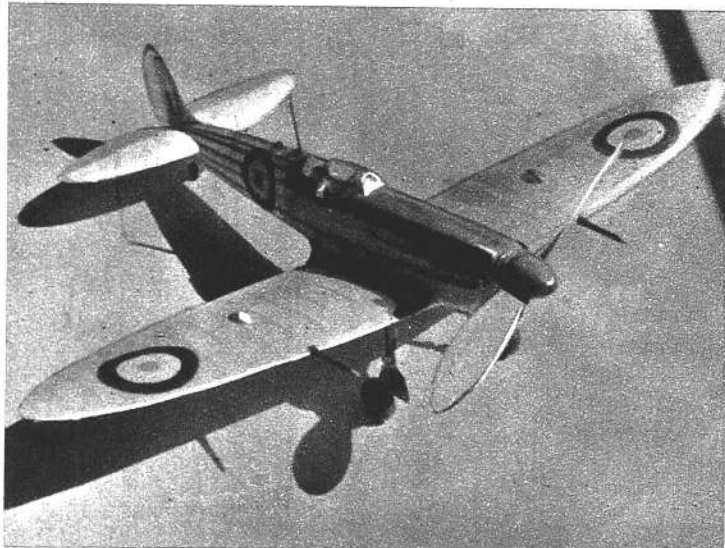
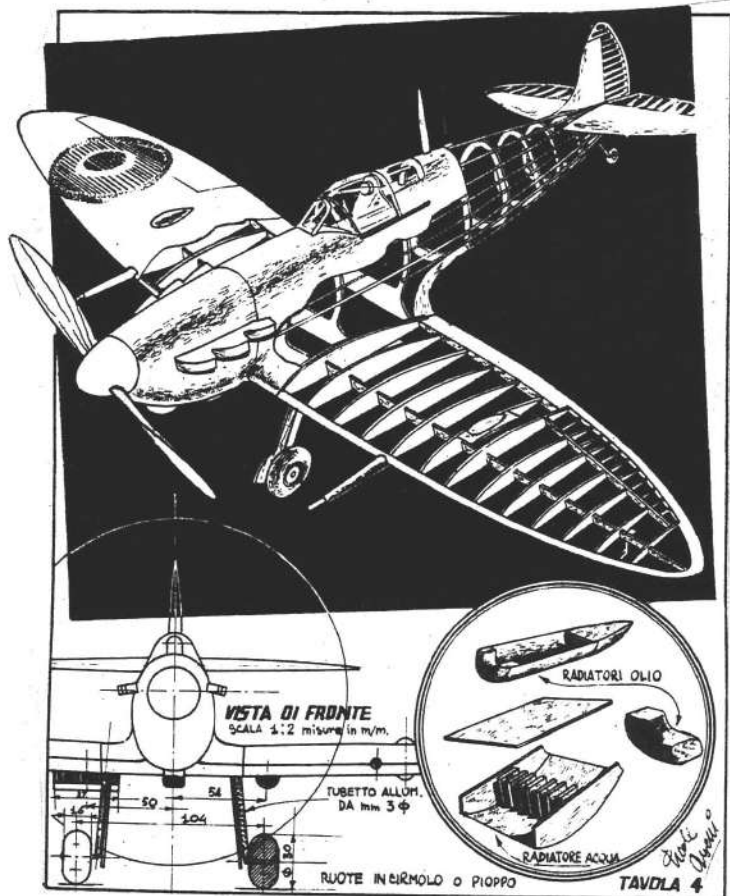
La fusoliera. - Consta di 13 ordinate. I longheroni che la compon-

due ultimi sono guarniti con un tubetto d'alluminio da m/m 3 di diametro. L'abitacolo, in celluloido piegato a caldo, è fissato con collante. Le tavole 1 e 2 ne completano la descrizione.

L'Ala. - E' composta di 13 centine. Il bordo d'entrata è in balsa 3x3, il bordo d'uscita è 2x8, il longherone, rastremato all'estremità, è 3x8. La tavola n. 3 mostra chiaramente tutti i particolari costruttivi ed è superfluo ripeterli.

Impennaggi. - Sono fissati alla fusoliera e ricoperti, per la prima metà, con tranciato di balsa da m/m 0,2.

Ricopertura e prove di volo. - Tutte le parti del modello sono unite a mezzo di collante cellulosico; lo scheletro è ricoperto in carta Movo



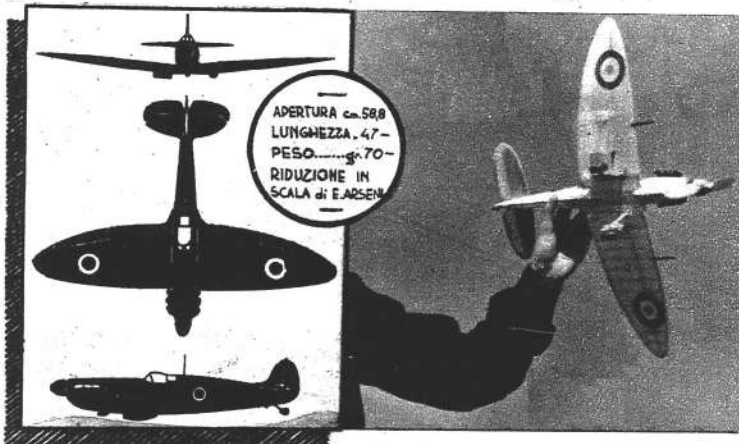
gono sono tutti affioranti eccetto gli A, A' e B i quali, semi incastrati, saranno d'aiuto al costruttore per il montaggio della fusoliera stessa che è, dalla prima alla terza ordinata, impanellata con tavolette da m/m 2; dalla terza alla settima ordinata, invece, è ricoperta con tranciato o impiallacciatura di balsa da m/m 0,2.

Filo d'acciaio da m/m 1 verrà adoperato per i ganci, per il carrello e per il ruotino di coda. Questi

o da duplicatori. Le coccarde, l'antenna radio, i radiatori, il tubo di Pitot e gli scappamenti, completano e caratterizzano il modello dell'ormai famoso caccia inglese.

Per la forza di trazione dell'elica si useranno n. 10 fili d'elastico 1x3, montato a treccia e lubrificato con glicerina. Le prove di centraggio e di volo si effettueranno in aria calma e in luoghi ove l'erba sia alta,

ERCOLE ARSENI



quella alare. E' cosa di poco, però, che soltanto un occhio bene esercitato alla conoscenza dei vari tipi di aeroplani potrebbe individuare.

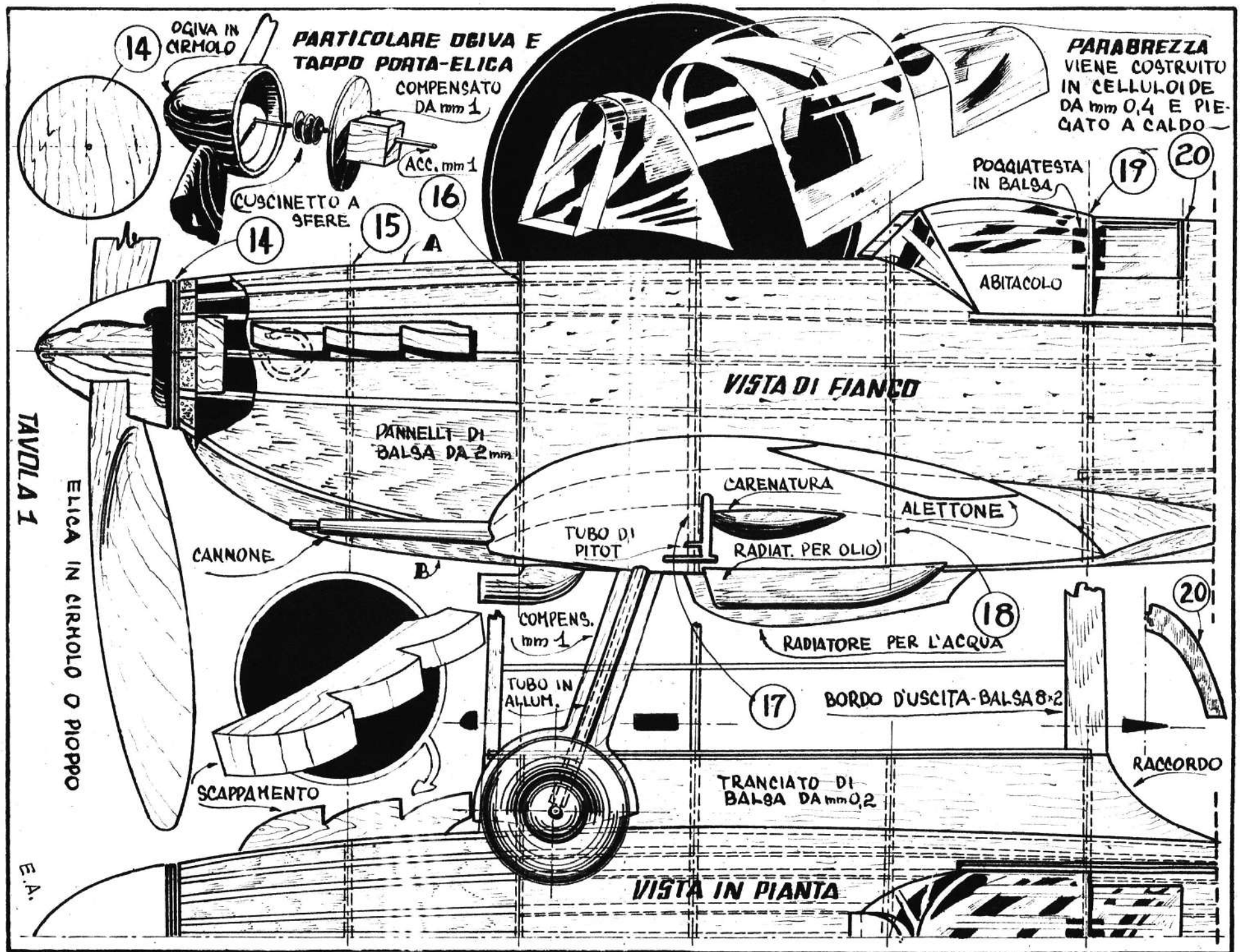
Il modello essendo di piccole dimensioni, non può per le stesse ragioni far voli da modelli da gara ma vola, «svolazza» come si dice in gergo aeromodellistico.

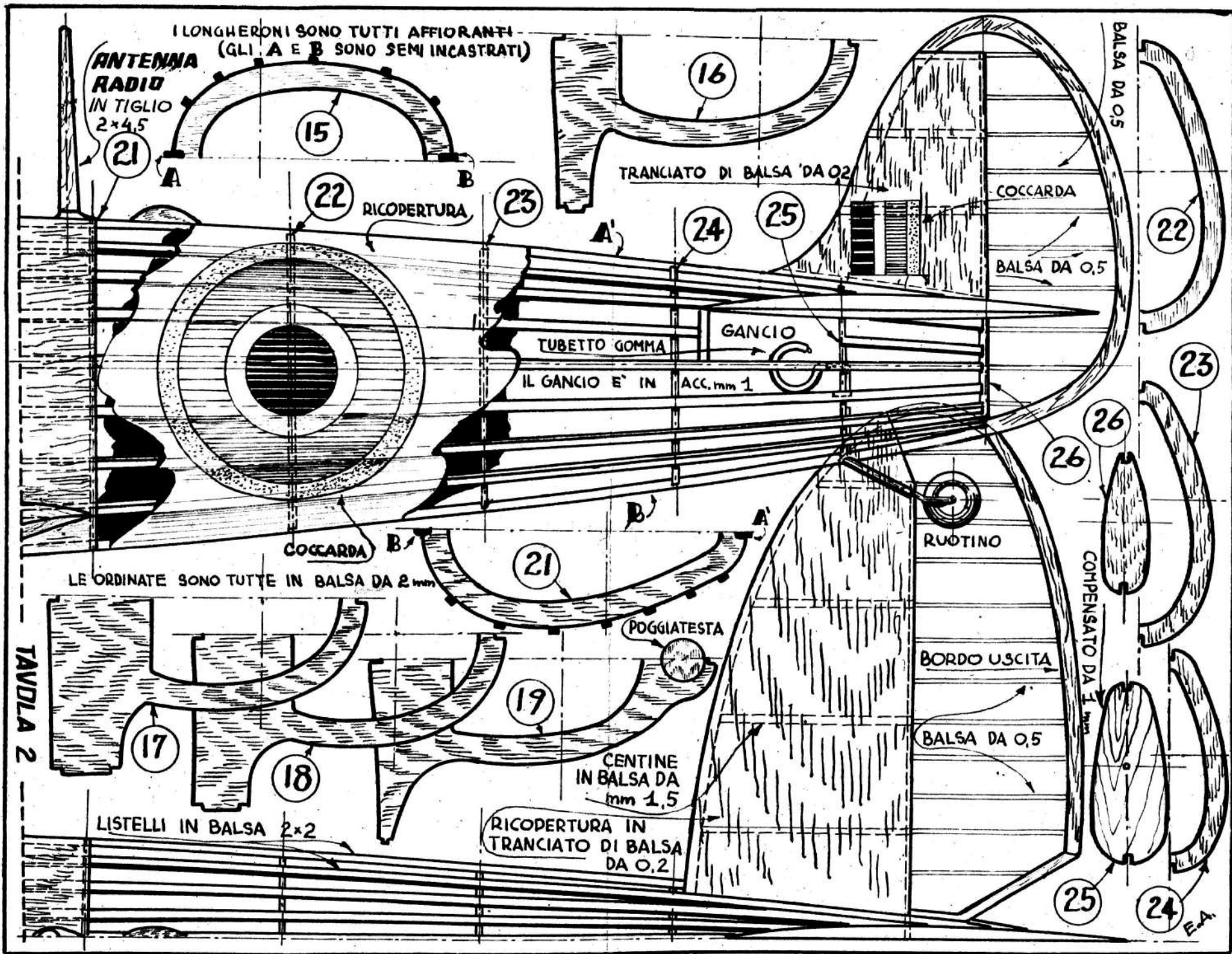
Il sistema di costruzione si addice all'impiego dei materiali leggeri. Il

buona prerogativa che bisogna rispettare.

## COSTRUZIONE

La costruzione del modello non presenta alcuna difficoltà; tutte le parti di esso vanno elaborate secondo sistemi e procedimenti che tutti conoscono (parlo per i provetti). I novellini debbono segnare il passo? Nient'affatto, ma che stia-







un'imbarcazione da regata

# PASSEROTTO

(Continuazione dal N. preced.)

Un modello si può attrezzare in diversi modi; ne descriverò due, uno assai semplice e rudimentale, per chi vuole una barchetta che navighi e basta, senza impegnare troppo la propria pazienza, ed un altro meglio rifinito, che rende il modello un grazioso soprammobile, senza per questo che vada meno bene.

Per la prima maniera basta avere un tondino da 4 mm.; tagliarne un pezzo lungo 38 cm. (albero), assottigliarne un poco l'estremità, e fissare nel foro apposito della coverta (E). Un secondo pezzo lungo 17 cm. serve la boma, e va attaccato all'albero orizzontalmente verso poppa ad una altezza di 4 cm. dalla coverta, per mezzo di un occhiellino di rame fissato alla sua estremità, ed uno fissato sull'albero, in modo che la boma possa ruotare di circa 180 gradi nel piano orizzontale e di 90 gradi in quello verticale; l'estremità libera della boma va trattenuta per mezzo di un filo lungo 18-20 cm., che si lega ad una «galloccia» incollata un poco a proravia della dentiera portabarra.

Una galloccia è un pezzo di legno a forma di T; in questo caso il gambo del T è lungo tre mm. e la traversa sei; si incolla in modo che la traversa stia in alto, e si lega la manovra a questa arrotolandola intorno due o tre volte.

La vela più grande (randa) va fissata all'albero con un filo messo ad elica, ed assicurato in cima ed all'angolo con la boma; analogamente sulla boma stessa.

Quanto a quella più piccola (fiocco o flocco) va legata ad un ganetto apposito posto sulla coverta ad un centimetro e mezzo a poppavia della prua, e sull'albero nella parte anteriore a 14 centimetri dall'estremità.

Il terzo vertice di questa vela porta due fili lunghi 10 cm., che si legano a due galloccie fissate a mezza barca, a due centimetri dal bordo.

La barchetta è così pronta a prendere il mare.

Chi volesse avere un'attrezzatura più perfezionata, costruisca l'albero e la boma alla «Marconi».

Tagliare due pezzi di listello 2x4 lunghi 38 cm., e scartavetrare con cura; poi con un temperino od una lametta scavare un'incisione larga un millimetro e mezzo e profonda uno scarso, nella faccia più larga del listello, un poco spostata verso un bordo e parallelamente a questo, in modo che restino due superficie piane, una larga circa

2 mm. e l'altra mezzo; la scanalatura incomincia ad un centimetro dall'estremità superiore, è lunga 29 cm. e termina piegando verso il bordo del listello ed uscendo attraverso il bordo stretto, che è in questo punto aperto.

Rifinire i due canaletti facendovi scorrere la punta di una lima in modo da dare loro una forma rotonda ed eliminare tutte le schegge. Fare attenzione al fatto che i due pezzi così preparati devono combaciare; essi non devono essere uguali, ma uguali «specularmente», come la mano destra e la sinistra, per intendersi.

Prima di incollarli, raschiare un poco il bordo più stretto di entrambi i listelli per toglierne circa mm. 0,25 da ciascuno. Incollando i due pezzi fare attenzione che il collante non vada né nella scanalatura né nella fessura che resta fra i due bordi più stretti.

Si otterrà così un albero con una sezione come è indicato nella tav. 1, con una fessura che si deve rivolgere verso poppa; la parte inferiore dell'albero resta piena. La boma è costruita in maniera uguale; lunga 17 cm., la scanalatura incomincia ad un cm. dalla sua estremità e termina con l'apertura ad un cm. dall'altra, che è quella che va verso l'albero.

Il giunto snodato fra l'albero e la boma si può fare come il cardine di una porta, tenendo presente che la boma deve esser libera di compiere i movimenti indicati prima: è meglio che sia anche sfilabile, al fine di poterla fare girare sul proprio asse, per poter diminuire la superficie velica in caso di vento forte (prender terzaroli).

La vela alla «Marconi», della forma indicata nella figura, deve avere gli orli lungo l'albero e la boma assai poco spessi; è bene che la stoffa sia piegata una volta sopra. Sulla cima di questi orli si cuce a mano una «ralinga», uno spago canapa ritorto spesso un mm. circa, che si deve infilare nelle scanalature dell'albero e della boma, mentre la stoffa passa attraverso la fessura. La «ralinga» deve essere tagliata nettamente alle due estremità, senza nodi né sfilacciature. Facendo scorrere la ralinga nelle due scanalature, si issa la vela; lo spessore dello spago deve essere sufficiente per non attraversare la fessura.

La vela può avere nell'angolo superiore un pezzettino di legno triangolare con un foro in cima, in cui si infila il gancio di filo di rame del filo (drizza) destinato a tirar su la vela; questo filo scorre in un forellino praticato all'estremità dell'albero, e scende in coverta; si lega alla base dell'albero stesso con una galloccia, precedentemente descritta. Per mantenere stesa la vela lungo il bordo libero, vi si fanno tre piccole guaine come nella figura, dentro alle quali si infilano tre stecchette di impiallacciatura, larghe mm. 2,5.

Il fiocco è fissato come ho spiegato prima, con un gancio di rame infilato in un occhiellino fisso sulla coverta; in alto ha un altro occhiellino a cui si aggancia la «drizza del fiocco», che scorre in un terzo occhiello pure di rame, fissato sull'albero a prua, dalla parte opposta alla scanalatura, e che si lega a piè d'albero. Le scotte del fiocco sono due, come nell'attrezzatura più semplice.

A poppa, sull'ordinata N. 6, è fissato un archetto di filo di rame largo 25 mm. e sporgente 8, verticale sotto al quale passa la barra del timone; su questo «archetto di poppa» scorre l'anello inferiore di un filo di rame piegato ad 8; in quello superiore è legata la scotta della randa, che va all'estremità della boma, scorrendo attraverso un occhiellino. Questo, a sua volta, è libero di girare sull'asse della boma affinché, mentre si ruota la boma per fare terzaroli, non si arrotoli la scotta sulla boma stessa.

La scotta va poi alla solita galloccia sulla coverta.

L'attrezzatura è completata dalle sartie, che sono 4: due fisse, fatte di cavetto di rame a treccia, che sono fissate all'albero con due anellini di rame posti un centimetro più su di quello della drizza del fiocco, e vanno ai due bordi della barca all'altezza del piede dell'albero; e due «volanti» che sono fissate sull'albero agli stessi occhielli delle prime due; lunghe 18 cm., terminano con un 8 di rame ciascuna, nel quale scorre un filo di cotone come le altre manovre, che è fissato su ciascun bordo della barca a 10,5 cm. dalla poppa con uno dei soliti occhielli; l'altra estremità si lega a due galloccie ai lati di quella per la scotta della randa.

Infine, lungo il bordo del fiocco, ma separato da questo, tra la prua e l'albero, c'è lo «straglio» fissato con occhiellini.

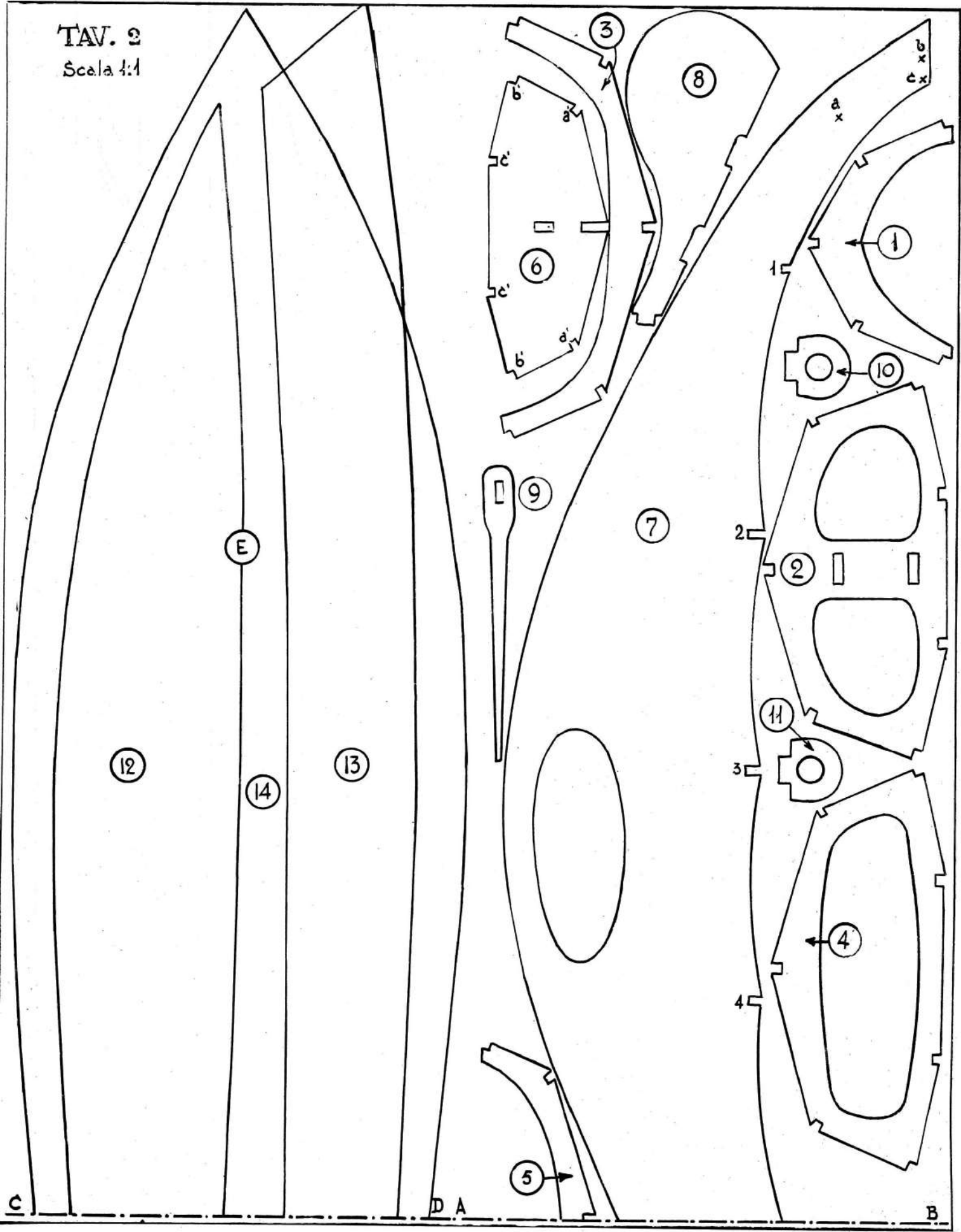
Per poter tendere a piacere le sartie e lo straglio si facciano terminare a 15 mm. dalla coverta con uno dei soliti 8 di fili di rame: tra l'anello inferiore di questo e l'occhiello fisso allo scafo si passi tre o quattro volte un filo di cotone, che serve per tendere la sartia e si lega poi ad uno degli anelli.

Allo scopo di completare l'imitazione di una barca vera, si facciano delle impunture parallele a macchina sulle vele, con filo nero o marrone, come è indicato nella figura, a distanza di 25 mm. l'una dall'altra.

GABBIANO

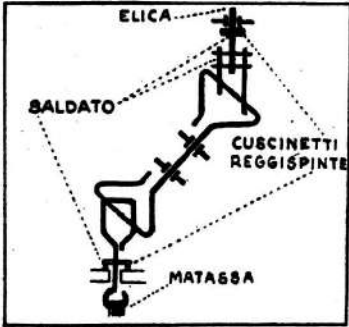
**IL CORRIERE DEI GIOCHI** è il più originale settimanale per gli enigmisti e per gli appassionati di misteri e problemi polizieschi.

TAV. 2  
Scala 4:1



# PASSAPORTO

Sarebbe un'ottima cosa se gli aeromodelisti italiani che mandano all'estero fotografie dell'attività italiana, mandassero fotografie moderne, aggiornate e soprattutto belle. Purtroppo, invece, da anni, tutte le volte che le riviste estere pubblicano qualcosa di italiano si tratta di foto vecchie di almeno tre anni. L'ultimo caso lo abbiamo visto su Model Airplane News del luglio scorso. Su tale rivista, infatti, sono



pubblicate 5 fotografie italiane probabilmente del tempo del Trofeo Graffer; non solo, ma Adriano Bac-



chetti, per esempio, è diventato Bruno Bucchi; e così via. Amici, pensate che le fotografie

che voi consegnate al vostro amico americano o inglese per la pubblicazione o che, peggio ancora, spedite all'estero alle riviste specializzate, saranno viste da milioni di aeromodelisti di tutto il mondo e quindi non bisogna mandare all'estero cronache e fotografie che facciano no pensare che noi siamo degli zullù in fatto di aeromodelismo. Grazie a Dio non abbiamo in materia nulla da imparare, bensì qualcosa da insegnare.

Ma passiamo alle notizie. All'estero è molto più diffuso che da noi l'uso di costruire modelli in sca.a; per questo una delle preoccupazioni maggiori è quella delle trasmissioni alle eliche nei modelli plurimotori. Un aeromodelista inglese, a nome Moore, ha brevettato e messo in vendita un tipo di trasmissione semplicissimo e, a suo dire, efficientissimo.

Il disegno è abbastanza chiaro. Ad ogni modo diremo che la trasmissione è composta di 3 o più pezzi, sagomati come nel disegno, in filo di acciaio di diametro proporzionato; il primo pezzo, nell'interno della fusoliera, è il gancio porta matassa, il secondo è un elemento di collegamento, ed il terzo è l'albero portaelica: è evidente che tutti e tre i pezzi dovranno girare in adatti supporti.

Sempre a proposito di aggeggi a base di filo d'acciaio, è interessante il dispositivo ideato dall'americano George Kanakas per trainare in quota un modello ad elastico. Un sistema cioè per incrociare un veleggiatore con un modello ad elastico.

Si tratta di un modello ad elastico (originamente un canard con elica propulsiva) sotto il ventre del quale è stato applicato un gancio per il traino col cavo; al cavo, oltre l'anello per il traino, è attaccato un cordino con uno spinotto di filo di acciaio, il quale, passando in due occhietti sotto il tappo portaelica,

va a bloccare l'elica stessa. Una volta trainato il modello in quota, l'anello di traino si sfilia trascinandolo con sé lo spinottino di bloccag-

**RIDE PERCHE' HA SCOPERTO IL COLPEVOLE**



perche non cercate di scoprirlo anche voi?

ACQUISTATE IL CORRIERE DEI GIOCHI £12

PROBLEMI POLIZIESCHI, ENIMMATICI, ECC.

## DOMANDE

- Che ne è del «S.A.P.» (Sezione Aerom. Pistoiese)?
- Che ne è del «G.A.M.» (Gruppo Aerom. Modeneset)?
- Cosa fanno quei bravi aeromodelisti veneziani?
- Vorremmo sapere se esiste ancora il «G.A.V.» (Gruppo Aeromodel. Viareggiano).
- A Chiagnago (Venezia) esiste ancora il «G.A.A.»?
- Che ne è del Gruppo Aerom. Icaro di Sarzana?
- A Treviso, si è fatto, o no, il Club Aeromodelistico?
- Il Gruppo Aeromodelisti Cerio di Capri è morto annegato?
- Chi ci darà notizie di quell'altro «G.A.M.» che è, o fu, il Gruppo Aeromodelisti Montecatini?

gio e l'elica è così libera di mettersi in moto e far guadagnare ancora quota all'apparecchio. Certamente nessun regolamento di gara permetterebbe un simile modello, ma può essere un sistema per divertirsi.

# CRONACHE

(Continuazione della pag. 82)

Riconosciuto lo sforzo dei viterbesi, passiamo a parlare degli altri. I napoletani erano sinora conosciuti come buoni costruttori di veleggiatori e anche, sia pure in minor misura, di modelli ad elastico. Dopo la prova fornita sul campo della Torracchia dobbiamo obiettivamente riconoscere che nella categoria aeromodeli con motore a scoppio sono stati fatti passi di gigante. Aspettiamo i «motoristi» al varco per la Coppa «Modellismo» il cui aspetto più interessante sarà appunto il confronto fra gli aeromodelisti di tutte le regioni.

Altro è oggi da rivolgere ai napoletani è dovuto alla numerosa loro partecipazione alla gara. Dieci iscritti (su di un totale di 38) ad una manifestazione fuori Sede. Quanto ai romani non nascon-

diamo che da loro ci saremmo aspettato di più.

Dove sono finiti i bei modelli ad elastico ammirati durante tutto l'anno? A parte Kannemoff che, del resto, ha fornito una prova mediocre, quale altro concorrente romano di rilievo si è presentato in questa categoria? Ridenti, Janni, Peruzzi e gli altri si devono ricordare che è conveniente scendere in campo nelle gare interregionali per conquistarsi una fama anche nelle altre città.

Per i veleggiatori abbiamo notato che nessuno dei grandi «assi» del passato era presente sul campo il 20 dicembre.

Nei modelli con motore a scoppio, ora in grande voga anche a Roma, si sono avuti dei risultati buoni, ma non brillanti come speravamo.

Ed ecco, per finire, la classifica ufficiale della gara:

- Cat. A (Veleggiatori):
  - 1 Montanari Aldo, Ind. tempo 9'3"5/10;
  - 2 Bragaglia Claudio Orsini, tempo 5'51"9/10;
  - 3 Canestrelli Antonio, Napoli, tempo 4'39"7/10 (tre lanci).
- Cat. B (Elastico):
  - 1 Kannemoff Loris - CAR, tempo 4'44"5/10;
  - 2 Gagliotta Salvatore, Napoli, tempo 4'31"2/10;
  - 3 Canestrelli Pio, Napoli, tempo 1'42"3/10 (due lanci).
- Cat. C (motore meccanico)
  - 1 La Rocca Aldo, Napoli, mot. Elia, tempo 12'26";
  - 2 Peruzzi Angelo, S. Giuseppe, Dyno, tempo 6'17" e 1/10;
  - 3 Frillici Pietro, Viterbo - D.2 (mov), tempo 6'2" (tre lanci).

## RIVISTA AERONAUTICA:

scientifiche, tecnica, industriale, giuridica, media, professionale; articoli originali, notiziario, articoli tradotti; nata nel 1926; la nuova serie è cominciata nel gennaio 1945; mensile; illustrata; almeno 48 pagine; L. 30 a copia in Roma, 35 fuori Roma, abbonamento annuo lire trecento; facilitazioni ai Soci della Associazione Culturale Aeronautica.

GASTONE MARTINI Dir. Resp.  
MARIO GUERRI Red. Capo - Autorizzazione Commissione Nazionale della Stampa N. 961 dell'11 - 6 - 1945.  
EDITORI E DISTRIBUTORI  
EDIZIONI PEGASO, viale Rossini 21, Roma - Stampato nello Stabilimento Soc. Mattino Illustrato An. (SMIA)  
NAPOLI

**POTENZA & NUMERO DI GIRI SONO IL SEGRETO PER SALITA**

**L'ATOM-ATIC 4**

**VE LI GARANTISCE!**  
1/5 DI HP A 6000 GIRI !!

PER I PRODOTTI DI QUALITÀ UN SOLO NOME

AVIOMINIMA S.P.A. ROMA V.S. BASILIO 50 A.

**AVIOMINIMA ANNUNCIA IL TROFEO DEI MOTORI!**

GRANDE CONCORSO PER I MODELLI CON MOTORE A SCOPPIO

NEL PROSSIMO NUMERO IL REGOLAMENTO