

ANNO II - VOL. 1° - N. 6

1.° - 15 GIUGNO 1946

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

MODEL LISMO

Alla Torraccia il 12 maggio. Il volo dell' «AL-MO7», primo premio Classe B Trofeo dei Motori (vedi descrizione e tav. a pagg. 126-127)

RIVISTA QUINDICINALE
COSTA LIRE 40

SOMMARIO:

SPUNTI QUINDICINALI.

CRONACHE CRITICHE E
CLASSIFICHE COPPA
MODELLISMO E TRO-
FEO DEI MOTORI.

TROPPE GARE IN FAMI-
GLIA.

La F. A. N. I.

CORSO D'AEROMODEL-
LISMO.

L'«AZ 23» - mod. Wake-
field di Arseni.

L'«AL-MO7» mod. con
motore a scoppio di Mon-
tanaro.

IL «MISS K 2» vincitore
trofeo Torre Pendente.

IL «P.80 SHOOTING
STAR» modello in legno.

SANTAMARIA, modello in
scala della Capitana di
Colombo.

CRONACHE, PASSAPOR-
TO, NOTE, ecc.



MODEL LISMO

Rivista quindicinale

Anno II - 1 febr. 1946 - N. 5

Direz. Redaz. Amministr. z.
Roma, Viale Rossini 21
Redazione di Milano:
Via Carlo Botta, 39

ABBONAMENTI

Per 24 num. L. 820 - Per 12
L. 420 - Per 6 L. 220 - Este-
ro e arretrati L. 70

TARIFFE DI PUBBLICITÀ
1 pag. L. 4000; 1/2 pag. L.
2500; 1/4 L. 1500; 1/8 L. 1000;
1/16 L. 600 - Annunzi econ-
omici: L. 15 a parola.



Alle EDIZIONI
PEGASO

Viale Rossini 21 - Roma po-
tete chiedere:

Albentini tascabili (per i
piccoli).

N. 1 SERAFINO IL TOPINO
pagg. 96 - L. 15

N. 2 PEPPINO LO SPA-
DACCINO pagg. 96 - L. 15.

N. 3 GEDEONE IL CAM-
PIONE pagg. 72 - L. 7.

N. 4 LA PANTOFOLA DI
BUDDA pagg. 72 - L. 7

Albi dello scudo Rosso
(per grandi).

N. 1 SCINTILLA A LLE
PRESE COI GANGSTERS

N. 2 LA VILLA DEGLI
SPETTRI

Ogni albo di 24 pagg. a
colori L. 12.

Albi grandi avventure di
Giramondo

N. 1 LA VALLE DELL'OR-
SO NERO

N. 2 L'IDOLO DAGLI OC-
CHI DI RUBINO

N. 3 IL MOSTRO DEL CA-
STELLO

N. 4 L'UOMO PIOVUTO
DAL CIELO

N. 5 FUOCO NELLA FO-
RESTA

N. 6 LA MORTE SOSPESA

N. 7 NELLA GIUNGLA
TÈNEBROSA

N. 8 IL MISTERO DEL-
L'EVEREST

Ogni albo di 20 pagine in
nero L. 15.

N. 9 RAFF PUGNO D'AC-
CIAIO: 1. epis. Gli uomini
verdi.

N. 10 RAFF PUGNO D'AC-
CIAIO: 2. epis. Il diavolo
bianco.

N. 11 RAFF PUGNO D'AC-
CIAIO: 3. epis. La palude
dell'orrore.

N. 12 RAFF PUGNO D'AC-
CIAIO: 4. epis. I naufraghi
dell'aria.

Ogni albo di 20 pagg. a
tutti colori L. 30.

Spunti quindicinali

Attenzione, amici aeromodelisti! L'Aero Club d'Italia, per bocca del suo vice presidente col. Giuliani, ha fatto sapere che intende aiutare i costruttori di aeromodelli e favorire un ulteriore sviluppo dell'aeromodellismo dopo la tragica paralisi di questi due ultimi anni. Prendete in parola l'Aero Club, in modo che, se si dovesse seguitare a... dormire, non si possa dire che il narcotico l'avete preso voi, giovani, e non loro, i vecchi (pardon! gli adulti). Prendete accordi con le sedi provinciali Fatevi soci dell'Aero Club, e poi datevi da fare. Capito?

Dispiacerebbe al nostro carissimo amico Generale Amedeo Mecozzi spiegarci lo scopo del titolo «Noi incoraggiamo «disinteressatamente» l'aeromodellismo», comparso a pagina 3 di «Giovani Ali» del 10 aprile? Che cosa significa quell'avverbio «disinteressatamente», che sarebbe assolutamente superfluo se non rivelasse un intendimento polemico nei riguardi di presunti «incoraggiatori» dell'aeromodellismo interessato? E che significa disinteressato? Che forse il Generale Mecozzi, e l'A.C.A., e i «Giovani Ali», e il Giornale dell'Aviatore e l'Azienda Pubblichezioni Aeronautiche, e l'Ascaer, eccetera eccetera, non hanno nessun interesse, non ricevono nessun vantaggio, né diretto né indiretto, dagli aeromodellisti e dall'aeromodellismo? E se così fosse, perché se ne occupano? Perché se ne interessano? Forse per la soddisfazione di elargire, bonaventurescamente, lire 100 mila ai costruttori di micidiali aeromodelli a polvere pirica? E se dannatamente fosse soltanto per pura soddisfazione, per placare un tremendo furor mecenatesco (unitamente all'inconfessabile eventuale sadismo di veder scoppiare fragorosamente molti ordigni non certamente volanti), non sarebbe tutto questo un agire per interesse? Indubbiamente il nostro amico Generale Mecozzi non paga di tasca sua il tipografo che stampa i «Giovani Ali», né ha i sonni ossessionati dal timore di un fallimento della sua impresa editoriale (beato lui!); e le lire 100.000, se non son di Bonaventura né di Pantalone, certo non sono di un ignoto privato disinteressato. Chiaro?

E se tutto ciò è chiaro, come è chiaro, si dica «Noi incoraggiamo l'aeromodellismo», senza avverbi. Se no è polemica sorniona; o coda di paglia.

Sarebbe veramente buffo se noi dicessimo che incoraggiamo l'aeromodellismo disinteressatamente. Noi amiamo l'aeromodellismo, ma dobbiamo vivere e tenere in vita la rivista, e migliorarla, e diffonderla... diffonderla per diffondere l'aeromodellismo; per creare nuovi aeromodellisti, i quali acquisteranno a loro volta la rivista, nonché materiali ed attrezzi da Movo o all'Aviomima, le quali ditte faranno la pub-

blicità a pagamento su «Modellismo», e Modellismo e Aviomima e Corriere dello Sport — interessatamente — bandiranno e organizzeranno delle gare a cui tutti i bravi aeromodellisti «avranno interesse» di partecipare, per vincere premi e conquistare onori...

Noi della rivista abbiamo più volte detto e scritto che «non siamo al servizio di nessun interesse privato, né agli ordini di nessun ente», e ciò per far sapere la verità, per rassicurare insomma gli aeromodellisti che se parliamo di un modello o di un motore o di che che sia lo facciamo indipendentemente dalla ditta costruttrice e soltanto per l'interesse che un determinato argomento può assumere, a nostro parere, per i lettori; per informare infine gli aeromodellisti che è finito il tempo degli ordini dall'alto, del va tutto bene o del va tutto male, a seconda dell'umore di questo o di quel capo-ufficio, di questo o quel fettucciato.

Noi non siamo a servizio di nessun interesse privato che non sia il nostro, il quale nostro interesse si identifica con quello dell'aeromodellismo che vogliamo diffondere e degli aeromodellisti che vogliamo informare e possibilmente erudire il più e il meglio possibile; noi parimenti non siamo al servizio di nessun ente pubblico, cioè partiti, ministeri, governi, associazioni: noi siamo al servizio dei modellisti in quanto «si interessano» della nostra rivista; noi siamo al servizio del modellismo, perché ci piace il modellismo in genere e l'aeromodellismo in particolare; perché stimiamo i costruttori di aeromodelli la gente più simpatica, più poetica, più straordinaria, strampalata e adorabile di questo troppo spesso, esageratamente stupido mondo senza ideali e senza logica.

(A questo punto il Generale Mecozzi ci dà ragione; oppure se la cava strepitando che i giornalisti sono la peste di questo orribile mon-

do senza ideali, senza logica, senza senso comune, eccetera eccetera... No?).

E' stata costituita ufficialmente la F.A.N.I. Noi ci eravamo permessi di consigliare i promotori a non fare le cose troppo precipitosamente. La F.A.N.I. è stata costituita. Bene. Ma è vero, o no, che dalla Federazione Nazionale sono rimaste fuori addirittura delle Regioni, e cioè, tanto per non fare nomi, la Lombardia e il Piemonte? Se ciò è vero, si può sapere cosa significano queste estrusioni? questi sdegnosi isolamenti? questi «separatismi» medioevali, inutili, dannosi, ridicoli?

Altre cose vorremmo dire a commento della notizia e della costituzione della F.A.N.I., ma preferiamo farne oggetto di un commento che pubblicheremo nel prossimo numero.

Veramente, poiché non ci piace la polemica pettegola, né abbiamo spazio e tempo da buttare, abbiamo fatto finta di non accorgerci di molte cose che non ci piacciono in qualche pubblicazione cosiddetta d'aeromodellismo. Abbiamo assistito perfino divertiti a polemiche che, invece di avere per oggetto l'aeromodellismo puro e semplice, avevano per oggetto la grammatica e la sintassi, e magari l'ortografia, di improvvisati scrittori. Noi abbiamo letto e abbiamo concluso col dire che la botte da il vino che ha. Ma ora che, oltre alle polemiche e alle sferzate inscenate per il gusto della polemica e delle punzecchiature, vediamo su certe pubblicazioni d'aeromodellismo imitazioni e rifacimenti di articoli o di impaginazioni del passato, ora noi diciamo: piantatela.

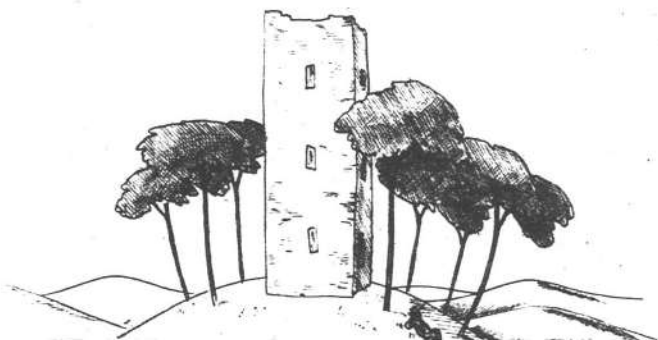
Naturalmente, siccome non vogliamo perdere tempo e spazio, non citeremo nomi, né giornali. (Però a Muscarillo possiamo dire che il titolo «Cartello» per le inserzioni di piccola pubblicità è stato inventato dall'Aquilone per L'Aquilone, come «La palestra dell'aeromodellista» era un titolo di una rubrica dell'Aquilone. Non sa il Muscarillo che chi riproduce articoli titoli testate eccetera di altri giornali è colpevole di plagio? Non sa il M. che per plagio si può finire davanti al giudice? Certo che lo sa, giacché in fondo alla sua rivista ha fatto scrivere in corsivo «divieto di riprodurre, ecc.». Ma allora che vuole?



Questo è uno dei primi aeromodelli a razzo costruito a Roma ad opera di Luca degli Albizi e Tito Tomassini. Il modello ha volato con ottimi risultati

★ AEROMODELLI ALLA TORRACCIA ★

(COPPA MODELLISMO - TROFEO DEI MOTORI - 11-12 maggio 1946)



Bisogna dire subito che, a dispetto del « tutto fatto all'ultimo momento », la gara per la prima Coppa Modellismo è riuscita bene; almeno così ci sembra, e diciamo bene semplicemente, e non perfetta, giacché nulla riesce perfetto su questa terra in genere e mai riesce perfetta in particolare una gara sportiva, se non altro perché i partecipanti son tanti, le esigenze molte e lo spirito obbiettivo non abbonda nell'animale uomo. Ma nel complesso, da quel che abbiamo visto noi cronisti e da ciò che hanno dichiarato i concorrenti e, sopra tutto, dalla mancanza di incidenti, controversie, proteste e reclami, si può dire che tutto è andato bene.

E meglio andrà il prossimo anno, quando la rivista, uscendo con la regolarità e puntualità con cui ci proponiamo di farla uscire, potrà pubblicare per tempo e tempestivamente i comunicati, i regolamenti, l'elenco dei premi, eccetera. Questa volta, a causa del ritardo nella consegna della carta da parte della cartiera (ringraziamo i divoratori di carta pro elezioni politiche) e a causa delle tattive (trattative ancora in corso, ma di imminente conclusione) per il passaggio dalla stamperia di Napoli ad una di Roma o di Milano, quando più sarebbe stato utile uscire in pubblico con la rivista, siamo rimasti arenati, e soltanto a pochi giorni da quello fissato per le gare (data già prorogata, e quindi improprorabile) abbiamo potuto far giungere in tutta Italia « Modellismo » con la conferma della data e il regolamento per il Trofeo dei Motori, opera abbinata a quella organizzata dalla nostra rivista per l'elementare pratica ragione di far fare un solo viaggio ai concorrenti che avessero voluto partecipare a tutte le diverse categorie.

Nonostante e a dispetto di tutto questo, i partecipanti sono stati circa 100. Brava gente, volenterosa e... fidente, gli aeromodellisti. Fidente, giacché tutti son venuti a Roma (e ne son venuti perfino da Bari, Milano, Livorno, Pisa, Bologna, Napoli ecc.) senza avere la minima idea dell'entità dei premi. Ciò significa che, primo, gli aeromodellisti sono dei veri sportivi, assolutamente disinteressati, secondo che (via, lasciatecelo dire!) un certo credito ce l'abbiamo, giacché i concorrenti avranno certamente concluso che « Modellismo » non poteva chiamarli a Roma per un pugno di « bruscolini ». Oh, Dio! Non è che si sia trattato di premi del valore di uno o più milioni; no davvero. Ma dati i tempi, i chiarimenti di luna, eccetera eccetera, l'aver speso fra l'una e l'altra gara, fra premi in denaro e in oggetti, fra organizzazione e il resto circa 130.000 lire, non è poco: dimostra per lo meno una grande buona volontà.

Per esempio: davanti al dilemma se dare in premio la solita coppetta di metallo da 1000 lire acquistata dal chincagliere o far fare espressamente da uno scultore vero, coppe e trofei artistici, di bronzo e di marmo, abbiamo preferito quel corno (del dilemma) che poneva noi di fronte alla necessità di sborsare alcune decine di biglietti da mille (progetti, bozzetti, modelli e fusioni in bronzo) e i vincitori di accontentarsi di ammirare i bozzetti (e poi, a causa della giornata festiva e di un contratto-tempo, i vincitori non hanno avuto la soddisfazione di vedere nemmeno quelli!).

Insomma, abbiamo fatto ciò che abbiamo potuto e tutte queste chiacchiere le abbiamo fatte per farci perdonare e scusare per quello che avremmo voluto e dovuto fare. Ed ora passiamo alle solite note di cronaca, che potrebbero incominciare come il 99% dei resoconti sportivi, e cioè: « Favorite da un tempo meraviglioso si sono svolte, eccetera eccetera ». Noi diremo solo e più semplicemente che se il solito ponentino (vento) non si fosse precipitato sul campo con tanto anticipo e con tanta lena, sarebbe stato assai meglio. Diremo anche che, a dispetto dei mezzi di trasporto modesti (tram), il pubblico, specialmente nel secondo giorno (domenica), è accorso volenteroso, curioso, enfusiasta, eccetera eccetera. Diremo che l'unico fortunato mortale, che non ha viaggiato in tram, è stato Gustavo Clerici, il quale — udite! udite! — montato su un aeroplano alle nove

e trenta a Milano, alle 11 circa, dopo aver elegantemente sorvolato la Torraccia, atterrava a Centocelle, che è a .. 500 metri dalla Torraccia. Beh, più organizzata!, anzi più industriali e milanesi di così, si crepa, convenitene!

Non dimenticheremo, nel nostro resoconto introduttivo a quello tecnico e critico che seguirà, di rivolgere il dovuto caldo ringraziamento al Ministero dell'Aeronautica e particolarmente al gentile Capo di Gabinetto Col. Ludovico per l'assistenza (autocarro) e per il contributo in danaro offerti, così come ringraziamo le Direzioni e le Amministrazioni del « Corriere dello Sport » e di « Foto Sport » per la loro assistenza e per le Coppe e per le medaglie messe in palio. Un premio è stato gentilmente offerto anche dalla Ditta Cardone (ottica e Fulcar-Film). In quanto all'Aero Club d'Italia, oltre a un premio di 5.000 lire, ha offerto la maggior parte dell'attrezzatura ed ha messo a disposizione dei delegati della costituenda FANI il salone delle adunanze. Fra gli offerenti figurano anche: Movo di Milano (un motorino « D. 2 »), Aviomilma di Roma (un motorino « Atomic 4 »), la ditta Aeromodelli di Roma (1000 lire di materiali) A Clerici, Travagli e « Aeromodelli » i nostri più vivi ringraziamenti. Ringraziamo anche i cronometristi e la giuria. Tutti sono stati gentili e disinteressati con noi.

Finite le gare, domenica 12 nel pomeriggio, tutti i partecipanti alle gare si sono riuniti nella sede dell'Aero Club d'Italia in via Beccaria

Giuliani, che è un gaianuomo a prima vista, il Col. Giuliani, diciamo, che senza saperlo s'è trovato a fare il vicepresidente dell'Aero Club e lo fa coscientemente ha parlato agli aeromodellisti intervenuti al nostro primo concorso per la coppa Modellismo trovando parole e accenti che non ci saremmo immaginati in un uomo che dichiara di conoscere i costruttori di modelli volanti da pochi giorni, anzi d'averli veramente conosciuti durante i due giorni di competizioni alla Torraccia. Se avessimo previsto un discorsetto, alla buona sì, ma tanto preciso, chiaro, e « interessante » per gli aeromodellisti in particolare e per i giovani in genere, avremmo mobilitato uno stenografo (per esempio Crivello II, quel sornione, che invece ha disertato la riunione finale) e avremmo riferito ai lettori parola per parola.

Giuliani, press'a poco, ha detto così. Cari ragazzi, voi vi siete dati convegno in un campo alle porte di Roma per misurarvi in una nobile competizione che ha messo in evidenza presso i compagni competenti e gli spettatori tifosi le vostre capacità di costruttori intelligenti e di studiosi della tecnica e dei problemi costruttivi, la vostra maturità sportiva e, sopra tutto, il vostro spirito di sacrificio, quello spirito che vi ha spinti ad affrontare un viaggio disagiata dopo un lavoro che vi è costato fatica e danaro. Se sul nostro disgraziato Paese e sulla nostra attrezzatura non fosse passato l'uragano che sapete e se io, assente, avessi potuto organizzare qualcosa di più che quattro parole di saluto e di plauso, l'Aero Club vi avrebbe ricevuti e ospitati e assistiti più degnamente; ma io approfitto di questo nostro primo incontro, di questa nostra prima conoscenza, per dirvi che l'Aero Club d'Italia, per quanto dipende da me e dal mio potere, e finché io sarò a questo posto che la fiducia dei soci e degli amici ha voluto assegnarmi in un momento tanto difficile per il nostro sodalizio, per assicurarvi, ripeto, che



Il solito gruppetto che segue i voli con sussiegoso interesse



• Il tenace e volitivo Mercadante alla radio... »

L'Aero Club d'Italia farà per gli aeromodellisti tutto ciò che potrà fare, molto di più, comunque, di quanto non sia stato fatto finora, giacché reputo che la vostra attività debba essere incoraggiata, sostenuta, sviluppata.

E saremo noi a dare, e non a chiedere, giacché voi siete giovani e s'è sempre visto che sono i genitori, i padri, i grandi, insomma, a dare ai figli, ai giovani. Noi daremo, noi vi aiuteremo nel migliore dei modi. Ma è necessario che vi organizziate, non dico sotto il mantello dell'Aero Club, ma in libere associazioni, le quali, composte di membri regolarmente iscritti all'Aero Club, facciano capo in un certo senso alla nostra libera organizzazione. Del resto, se gli aeromodellisti saranno soci dell'Aero Club avranno modo, a traverso la voce dei loro rappresentanti in seno al consiglio, di esercitare il loro peso in favore della loro attività, che sta tanto a cuore a voi giovani costruttori e a noi vecchi piloti.

Ed ora, poichè molti di voi sono convenuti a Roma per partecipare all'importante seduta per la costituzione della Federazione Nazionale, mettetevi al lavoro. Ma prima lasciatemi dire una cosa che mi sta a cuore: ragazzi, piantamola con il nord e con il sud, con il centro e con la periferia. Piantamola! Esiste una sola Italia, una sola povera grande immortale Italia che ha bisogno di concordia, di lavoro, di solidarietà, di bontà; un'Italia che ha bisogno di essere unita, più unita che mai; che ha bisogno di tutti e specialmente di voi giovani, perchè siete voi giovani che dovete rifare questa Italia che noi vecchi abbiamo fatta grande e, non tutti colpevolmente, lasciata precipitare sull'orlo dell'abisso. E ancora: non siate filotizio e filocalo: siate filoitaliani, perchè essere italiani non deve essere un disonore, ma un orgoglio. Noi non siamo inferiori a nessuno. Ed ora gli organizzatori delle gare distribuiscano i premi ai bravi vincitori. Arrivederci, ragazzi: arriverci ad un'altra gara, che mi auguro prossima, importante, e che richiami tutti i migliori aeromodellisti di tutte le province italiane. Tutte, dico, e il mio pensiero va in questo momento — voi lo capite — alle martiri città della Venezia Giulia.

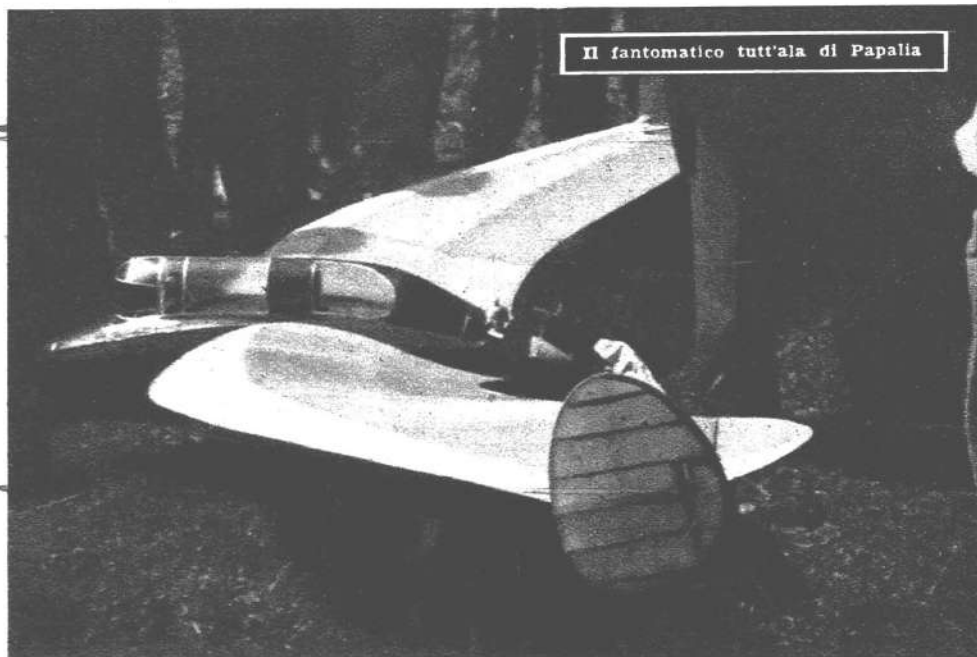
Questo ha detto, con commosso accento, il colonnello Giuliani. E dopo di queste veramente nobili parole gli organizzatori delle gare hanno incominciato la distribuzione dei premi.

Cronaca Folla

La primavera parlava dolcemente al cuore di ognuno e i giovani, sedotti dalla carezzevole voce della natura in estasi nonchè rassicurati per la mancata partecipazione di Uberto Travagli (pericolo pubblico N. 1) affollavano lo spazio attorno alla pista di lancio, guardandosi bene, naturalmente, dal rimanere al di là dei nastri che delimitavano graziosamente lo spazio stesso, ma accalandosi chiososamente laddove, come infermava la stentorea voce del sullodato Travagli, non concorrente ma giudice, metropolitano, segnavoli, strillone e, infine, petuante (nota del direttore), l'accesso era riservato a lui, a me e ai modelli con motore a scoppio muniti di regolare proprietario. Ma, permettetemi di ripeterla perchè è una frase che mi piace, la primavera parlava dolcemente al cuore di ognuno, il sole impolverava d'oro i riccioli d'Andreina, e importanti sfilatini ripieni di prosciutto attendevano, tra le bottigliette di collante e le eliche di ricambio, di soddisfare i famelici stomaci dei costruttori. Stomaci o stomachi? Monarchia o repubblica? Il mondo è grande e terribile, piccioncini miei, ed enormi interrogativi ne ricoprono le ammuffite pareti. E Papalia? Somma di interrogativi, problema assillante, polimerico ed esentasse, il Papalia, reduce dai migliori campi di concentrazione alleati, signoreggiava sulla folla che, fraternizzando proletariamente con ragni ed altri ditteri della fauna torracensis, gremiva il campo assolato. Al sommo di ogni organizzazione individuale, il Papalia, giunto sul campo munito di propria camionetta, con schiavi al seguito ed un imponente modello volante dalle ali artisticamente piegate ad intrecciare attorno alla gondola motrice (si trattava di un tutt'ala) gradevoli motivi di stile floreale, dopo aver raccomandato alla folla, che attorno a lui si strìngeva ansiosa, di mantenere la distanza regolamentare di tre metri e di non condurre a tale vista signore in stato interessante ripartiva poco dopo con i propri mezzi, salutato da un plebiscito di entusiasmo dalla folla plaudente. Perchè rischiare di perdere il modello o romperne parti in lanci ed altri esibizionismi? Sorpassando le solite inutili burocratiche pratiche passatiste ed antiprogrediste degne tutt'al più di un regime dittatoriale, il Papalia, antesignano e principe dell'era della libertà, s'iscriveva, si presentava al campo, montava il tut-

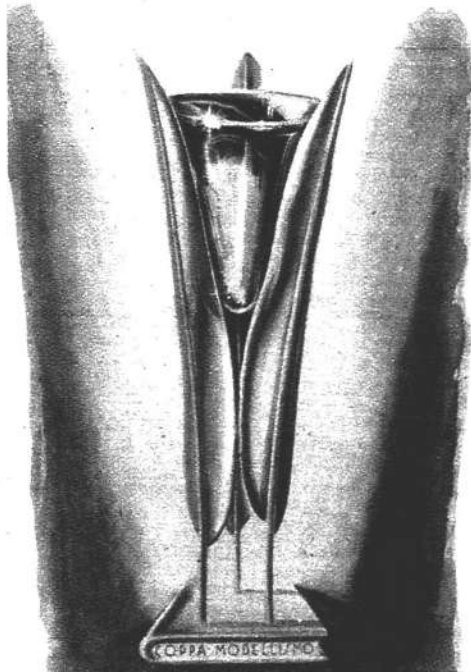
t'ala, lo smontava e rapidissimamente ripartiva, così che, mentre gli altri concorrenti ancora si attendevano in prove rischiose ed interminabili, egli già era di fronte al domenicale piatto di spaghetti, dopo aver superato preoccupazioni e tentennamenti. Viva la democrazia, amici, e anche la serva del piano di sopra. Ma ormai il meriggio andava avvicinandosi e il sole, sfruttando accortamente una termica, saliva alto nel cielo d'Italia oggi ancora terso, ma domani, chissà, dopo il due giugno, forse già quarto o quinto. Le fanciulle, numerose e belle di quella bellezza tipica che irraggia sul volto delle ragazze che, frequentando i campi di gara aeromodellistici, di questa nobile attività giovanile, (sì, ho scritto giovanile, direttore, e tu permettimi questo atto di liberalità) di questa nobile attività giovanile, ripeto, assimilano presto tutta la poesia, la fine estetica nonchè il soave profumo delle vernici alla cellulosa, del collante, degli olii pesanti e altri elementi di cui mi sfugge il nome, si andavano mollemente sdraiando sui cardi e sui nidi di formiche, ebbre ormai di aeromodellismo.

Il vento continuava a soffiare gagliardo, cambiando ogni tre minuti la propria direzione, e questo al solo e inconfondibile scopo di dare un lavoro di più al Travagli, costretto dal capriccio di Eolo a spostare di continuo la pista in fine compensato di legno di tec, il legnoferro con il quale i malesi fabbricano le lamette da barba (Selgari). Il Mercadante, tenace e volitivo, parlava ancora, imperterrito al microfono della stazione radio-Modellismo, infaticabile e inattaccabile dalle tarme. Egli ha sempre parlato, dalle otto del mattino alle ore quattordici, svolgendo importanti programmi radiofonici, senza che una sola parola giungesse mai alle orecchie dei concorrenti, i quali perciò sono riusciti a mantenere un contegno correttissimo e disciplinatissimo durante l'intera manifestazione. Ottimo coadiuvatore del Mercadante il Tione, però senza cappello di paglia. A otto metri dal recinto con parasoli e antenne con maniche a vento della giuria, il proletario Giovanni Panzotti vendeva democraticamente gassose e aranciate Serrati in una perfetta organizzazione esemplare che io dall'alto di queste colonne a voi tutti addito con la mano sinistra perchè la destra l'ho sporcata mettendo a posto il nastro della macchina, i napoletani offrivano al pre-



Il fantomatico tutt'ala di Papalia

11 MAGGIO: ELASTICO E VELEGGIATORI



sentì non sigarette più o meno abilmente zigrinate, bensì lo spettacolo di una solidarietà, di una serietà, di una capacità ben rare e del tutto lodevolissime, oltre a quello dato dai loro copricapi argentati allo scopo di rifrangere i raggi del sole ed evitare così l'ebollizione e conseguente cottura della materia cerebrale, di cui invece, non usando egli copricapo argentato, è rimasto vittima l'Arseni. Il Nostro, infatti, è in procinto di partire per l'America Latina, dove si reccherà per diffondere tra gli indii venezuelani il verbo aeromodellistico. Lo seguirà costante il nostro pensiero, nonché quello dei pazientissimi creditori. Ma come trascurare la presenza sul campo di quel magnifico manipolo di pionieri tutto luce e trionfo del nostro aeromodellismo? Oltre il Travagli su citato si lasciavano vedere e toccare dalla folla il Tosaroni, anch'egli reduce da importanti prigionie, Lello, il Martorello, il Carza, il Ripandelli e altri di cui mi sfugge il nome. Si muoveva, con passo agile e sicuro come sui viali di S. Siro, il Clerici, elegante ed aviotrasportato; applaudita la presenza, premio e conforto per i concorrenti, del nostro direttore, i cui magnifici baffi corvini sono costante oggetto della mia invidia (dichiarazione falsa e subdola avente per scopo di eccitare la benevolenza del suddetto nel fatale momento della compilazione delle note di collaborazione). Rimarchevole la presenza di Nada, che mi ha dato una pagnottella con la ricotta salata. I grilli frinivano, le rondini stridevano, le pecore belavano, le mucche muggivano, gli aeromodelli volavano. Il pecari, specie di maiale selvatico delle foreste brasiliane, emette una sorta di lamento che differisce dal grugnito del maiale domestico. Ha zanne ricurve e taglienti, che usa come arma di offesa. Le sue dimensioni raggiungono quelle di un grosso cinghiale, ma con esso non si fanno cinghie. Questo non c'entra con la gara, ma ce l'ho messo perché mi piace passare per una persona istruita. Altra cosa non trascurabile è il modello a reazione di Tomassini e Co. Il modello è un normale modello con aspetto piuttosto di veleggiatorino di provincia. La reazione è quella che viene provocata nei presenti al momento della partenza. Alta, sopra la chioma scura dei pini secolari, la Torraccia dominava impassibile la campagna luminosa. Io, invece, avevo fame, e se non ci fosse stata Nada con quel panino sarei morto. Avete fatto caso che Giorgio Insom sembra proprio un prete presbiteriano? Ma adesso basta, ragazzi, con questa storia dell'articolo sulla gara. Ne ho abbastanza, io. Amici, eh? E votate compatti per il partito «Centina e longerone».

CRIVEJLO

Se le gare si fossero potute svolgere alla Marciagliana invece che sulle alture sconsolate della Torraccia, nulla sarebbe mancato a questa «Nazionale» in diciottesimo. Ma la «Marciagliana», purtroppo, ha smobbilitato ed ora è tornata alla, forse più utile, antica destinazione di campo di grano; i romani si sono visti quindi costretti a riesumare la «Torraccia», il vecchio campaccio che vide i primi voli dei pionieri nel lontano 1911. Irregolarità del terreno a parte non è un campo pessimo e, anzi, i romani hanno finito con l'affezionarsi al panorama con la vecchia torre circondata dai pini come vi sono affezionati alle termiche generosissime (qualche domenica prima Ninetto Ridenti aveva totalizzato oltre 37 minuti con un modello ad elastico recuperandolo a 200 metri dal punto di lancio). Peccato che alla Torraccia il padrone sia il vento. Vento generoso, fin troppo!, di cui si sono avvantaggiati i modelli più caricati e quelli verniciati di scuro, che sono rimasti in vista più a lungo.

Ciò nonostante la gara si è svolta abbastanza regolarmente.

Hanno cominciato i modelli ad elastico la mattina del sabato: 28 concorrenti iscritti, 25 presenti in pista. Il vento è assente e i lanci si svolgono regolari uno dietro l'altro; qualche termichetta, ma niente di grave; la prima serie di lanci si chiude con un massimo di 3'34" di Morelli. Media dei tempi piuttosto bassa, molti lanci nulli.

E' al secondo lancio che la gara comincia a farsi serrata: si è alzato un po' di vento e i modelli cominciano a filare via. Quasi tutti i lanci sono superiori al minuto e Cuniberti di Bologna, che per primo infila la termica, perde il modello. E' il primo a beneficiare del colore. Infatti, il modello, verniciato in giallo e nero può essere seguito abbastanza bene, ma a tutto c'è un limite e il cronometrista lo perde di vista in distanza dopo 5'43" e 6/10.

Da questo momento cominciano le palpitazioni di cuore di Cuniberti ad ogni lancio un po' fuori del normale, ma è il modello di Naldoni che gli fa raggiungere l'apice dell'ansietà, quando la lancetta del cronometro supera i 5 minuti. Purtroppo il modello è bianco e si segue male e quando il cronometrista annuncia «non lo vedo più» la lancetta segna 5'43". La volta prossima Naldoni verrà in gara con un modello nero come un carro di 3 classe, in compenso il lunghissimo Cuniberti (è più alto lui, o Arseni?) è cresciuto qualche altro centimetro per la gioia.

Il vento nel frattempo cresce e superare tem-

pi già raggiunti diventa un sogno: ormai non rimane agli altri che dividersi i posti d'onore. Insieme al vento, nel secondo e terzo lancio, si sono alzati anche i tempi medi, ma francamente ci aspettavamo di più.

In ogni modo la categoria ad elastico è certamente in decadenza; con la scarsità di gomma e la libertà del regolamento tecnico i modelli si sono orientati attorno al tipo da «65» e, ormai da un pezzo, in gara non si vede più niente di nuovo. Sono sempre gli stessi modelli, somigliantissimi fra loro, semplici fino alla schematicità. Occorre una ventata di rinnovamento e, a parer nostro, l'unico sistema è un regolamento chiuso che forzi i costruttori a studiare un po' di più i loro modelli rendendone più difficile il calcolo e la costruzione. Ma di questo parleremo un'altra volta.

Alternati con i modelli ad elastico hanno lanciato i veleggiatori. Come al solito è questa la categoria più numerosa: 37 iscritti, 34 lanci. E' la categoria in cui più hanno giocato le termiche, ma, a parer nostro, questa volta la buona sorte ha saputo scegliere bene e non si sono avuti, in fondo, quegli scandalosi colpi di fortuna che normalmente portano alla vittoria il meno meritevole dei concorrenti.

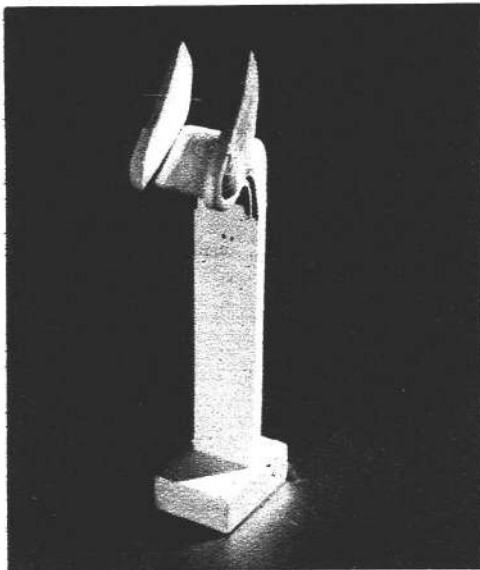
Col primo lancio Montanari è balzato in testa con il suo elegante 3,50, che fin dal primo lancio di prova della mattinata aveva tentato di scappare, totalizzando 8'35"9/10, uscendo di vista e lasciando solo e sconsolato il proprietario il quale, benché se lo sia meritato, è stato certamente il concorrente più fortunato. Infatti il veleggiatore è tornato a casa il lunedì successivo: in seguito ad una telefonata da Mentana che ne segnalava il ritrovamento ad una ventina di chilometri di distanza verso Guidonia.

Nonostante gli sforzi, il tempo di Montanari non è stato più superato e solo al terzo lancio Migliuolo di Napoli riusciva a staccarsi dal gruppo e a piazzarsi secondo con 7'30", seguito a ruota da Tomassini con 6'2"1/10. La media dei tempi è stata alta: superiore ai 4 minuti fino al 5. classificato e superiore ai 2 minuti fino al 14.!

In complesso, quindi, una gara combattuta in cui è difficile dire bene o male di qualcuno. Bisognerebbe dire bene di tutti, anche di Borzelli, che si ostina a costruire dei tutt'ala che non riesce a tenere in direzione sotto cavo; anche di Bonifacio, il livornese, che sta diventando popolarissimo su tutti i campi italiani e che per aiutare i compagni di squadra ha finito col perdere il proprio turno al 1. lancio; e così anche della numerosissima squadra napoletana.



Aldo Montanari, vincitore del primo premio della categoria A



L'originale Trofeo dei Motori, opera dello scultore A. Mastrojanni

na che avrebbe potuto fare certamente molto di più se non fosse stata tanto numerosa e preoccupata di troppe cose. La solidarietà dei napoletani è ammirevole. Quando qualcuno della squadra lancia tutti i compagni gli sono attorno per aiutarlo e consigliarlo, ma con questo sistema sono in molti a pensare agli altri e soli a pensare a se stessi per quanto possa sembrare una contraddizione.

Dal punto di vista tecnico anche in questa categoria poco da segnalare a parte il fatto che il modello di Montanari ha riaffermato la superiorità del profilo sottile sul semispesso, cosa che troppo spesso gli aeromodellisti dimenticano. Bisogna che molti costruttori si convincano che in campo aeromodellistico, alle basse velocità, i profili alari che si comportano meglio sono quelli con uno spessore massimo del 9-10% e che si può costruire un'ala di 3 metri e mezzo ugualmente robusta anche con uno spessore massimo all'incastro di 18-22 mm.

In complesso si può dire che in campo velleggiatori, i costruttori sono convinti che il «Leggerismo» troppo spinto è tutt'altro che utile; infatti la quasi totalità dei modelli raggiungeva il carico alare F.A.I. o se ne distaccava di pochissimo.

Nonostante il vento forte le scassature sotto traino sono state relativamente poche: due o tre in tutto.

12 MAGGIO: MOTORI

Senza dubbio ormai l'interesse delle gare aeromodellistiche si va polarizzando attorno ai modelli con motore a scoppio e questa categoria va diventando sempre più popolare. Ben 32 concorrenti, infatti, divisi in due classi, si sono disputati l'artistica stele di bronzo del Trofeo dei Motori, posta in palio dalla S. A. Aviomini. Purtroppo in gara mancava una classe: quella dei motori da 7 a 10 cm³, ma a quanto ci è stato detto, tale classe è stata trascurata perchè si prevedeva un numero eccessivamente basso di concorrenti. Ad ogni modo i dirigenti di Aviomini ci hanno assicurato che se l'anno prossimo sarà prevedibile un maggior numero di concorrenti, la classe B sarà limitata a 6 cm³ e verrà introdotta una classe C da 6 a 10 cmc.

Purtroppo anche questa competizione, come la Coppa Modellismo alla quale era legata, ha risentito dell'insufficiente lancio pubblicitario e il numero dei concorrenti è stato inferiore a quello che avrebbe potuto essere. Nonostante ciò, la gara non ha perduto di interesse poichè erano presenti sul campo i nomi più famosi della categoria.

I pronostici del sabato, infatti, davano come favoriti il campione Alta Italia Raggi per la classe A e Piero Gnesi, reduce dai trionfi di Pisa, per la classe B; il serafico Raggi infatti ha saputo mantenere almeno in parte le sue promesse piazzandosi secondo. Gnesi invece ha deluso rimanendo 4. nonostante gli acrobatici travestimenti di ali ed altri importanti pezzi (ma la giuria gli l'ha mandata buona!).

Iniziata in perfetto orario, la gara si apriva con il 1. lancio di classe A; l'unica serie di lanci che si è svolta tranquillamente e senza vento. Ad eccezione dei primi 5 classificati, però molti concorrenti non sono riusciti a compiere il primo lancio. La durezza del regolamento che ammetteva una sola ripetizione per un lancio nullo ha, infatti, tagliato le gambe a molti concorrenti. Troppi modelli erano duri al decollo e le capottature contro l'erba a 3 metri di distanza dal terreno della pista di lancio non sono state rare.

Ridenti, uno dei favoriti della giornata, già al primo lancio si portava in testa con 1'49"5/10, seguito da Peruzzi e da Raggi, mentre Senia, il predestinato vincitore, rimaneva al 4. Al secondo lancio Raggi passava in testa con il miglior volo della sua classe, raggiungendo i 4'54"7/10 aiutato da Santa Termica, seguito da Senia e da Frillici che avrebbe meritato di un più di un 6. posto se fosse stato più regolare.

Al terzo lancio è in testa Gagliotta di Napoli con 1'13" e ciò gli frutterà il 4. posto in classifica. Raggi, invece, non combina un gran che rimanendo 5. e perdendo quindi il primo posto nella classifica generale. Ridenti è di nuovo 4. e Senia è sempre 2. con una regolarità notevole.

Gara piuttosto combattuta, dunque, e di esito incerto fino all'ultimo momento, ma l'avversario più forte è senza dubbio stato il vento.

Abbiamo notato con dispiacere che troppi motori si sono rifiutati alla partenza facendo perdere minuti preziosi ai loro proprietari e creando confusione alle piste.

Alternandosi ai lanci di classe A, hanno lanciato i fratelli maggiori di classe B.

E' in questa categoria che la lotta è stata più serrata, eccezion fatta per Montanari che si è conquistato il 1. posto sia al 1. che al 3. lancio.

Il vento fortissimo ha favorito sicuramente i modelli di apertura maggiore, più stabili e più regolari, ed infatti i primi 3 classificati raggiungono i 2 metri di apertura o addirittura, come Sinopoli, i 2,50.

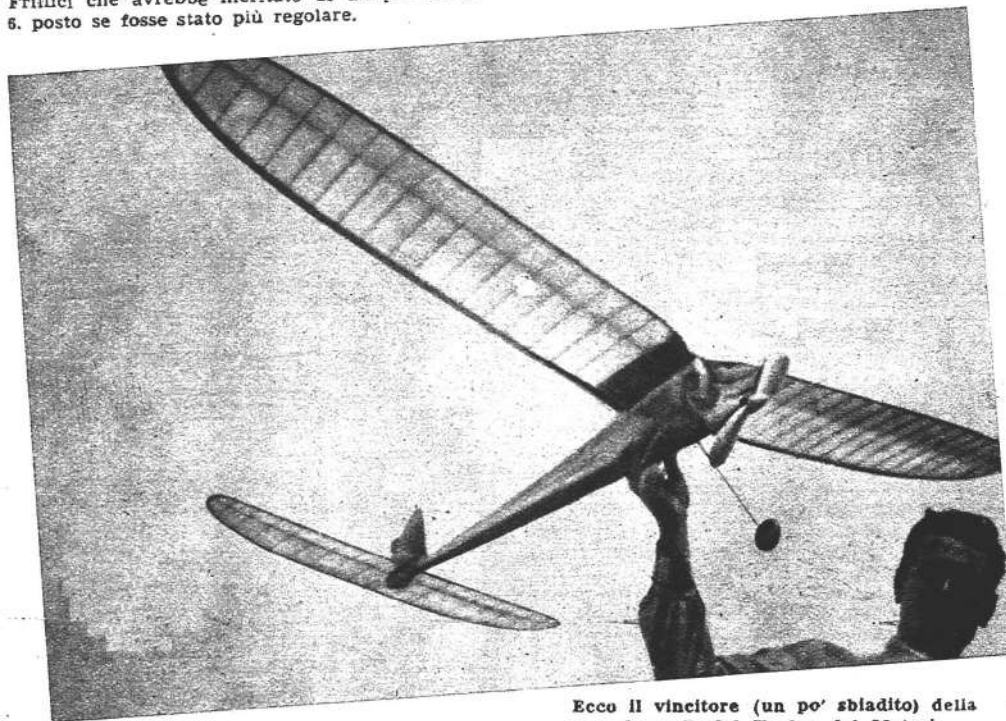
Il Miss K2. di Gnesi, invece, ha confermato l'idea di molti attorno alla difficoltà di centraggio di modelli piccoli e surpotenti e, nonostante le asserzioni del costruttore, ha dimostrato di non avere sufficiente stabilità in salita per poter tenere testa ad un vento a raffiche veramente forte.

Ben poco di nuovo in campo motoristico. I diesel sono ormai i padroni assoluti del campo; non un solo motore ad accensione elettrica era presente.

Nella classe A il grosso dei motori era rappresentato dal Movo D.2, ma come sempre succede in simili casi la vittoria è toccata all'unico Delta 2, presente sul campo.

Buono il motore di Gagliotta, costruito a Napoli non ricordiamo più da chi; ammirato l'Automatic da 1 cmc che purtroppo non è stato possibile vedere in gara per una irreparabile scassatura del modello durante una prova.

Fra i «classe B» il grosso era rappresentato come al solito dagli Elia, ma la vittoria è toccata agli Automatic 4 che, presenti sul campo in tre soltanto, si sono fatti la parte del leone portando via il primo ed il secondo posto e, se Toscano avesse tenuto una condotta di gara meno affrettata e non avesse perduto completamente il primo turno di lancio, forse anche il terzo posto avrebbe avuto un'altra destinazione. Naturalmente, prima e dopo la gara, le discus-



Ecco il vincitore (un po' sbiadito) della classe B del Trofeo dei Motori

ALBI DELLO SCUDO ROSSO

Guardate e riguardate questo marchio

ALBI DELLO SCUDO ROSSO

È il distintivo degli Albi con le più avvincenti trame, con i più bei disegni

Vecchi campioni e vecchi tifosi
si ritrovano su tutti i campi



I PREMI

Categoria A (veleggiatori)

siori tecniche sono state animatissime e ci è sembrato che molti sostenitori della formula libera, che sembravano irriducibili, si stiano convertendo all'idea della formula chiusa, cui sono favorevoli la maggioranza dei vecchi.

A che serve infatti un sistema di classifica a punteggio, se il fatto di prendere una termica finisce col diventare una sfortunata gravissima nel caso di perdita del modello?

Se un disgraziato aeromodelista incappa in un incidente del genere al primo lancio (e con modelli a formula libera ciò è facilissimo) praticamente egli ha perduto la gara, poiché, non potendo effettuare i lanci successivi, si troverà alla fine con un canestro di punti tale da arrivare buon ultimo.

Se è deprecabile che vinca un qualsiasi scassone unicamente perché ha avuto la fortuna sfacciata di trovare una termica compiacente, è altrettanto deprecabile, a parer nostro, che un ottimo modello perda tutte le sue possibilità solo perché ha avuto la maledetta scarogna di inceppare nella sullodata termica dispettosa.

Sarebbe ora, dunque, che si tornasse ad un regolamento tecnico chiuso, magari pesantissimo; non importa se i tempi massimi in gara non dovessero superare i 30 secondi, l'interessante è che si possa universalmente riconoscere la bontà di un modello che riesca a superarli anche soltanto di 5/10 di secondo.

Allora potremmo effettivamente staccare i cavalli al vincitore.

1. - Coppa artistica trasmissibile della rivista «Modellismo» (opera dello scultore Alberto Mastrojanni), un motorino «Atomic 4» offerto dall'Aviom'nima, e lire 5000 del Ministero dell'Aeronautica.

2. - Coppa del «Corriere dello Sport» e 1000 lire in materiale della ditta Aeromodelli di Roma e lire 4000.

3. - Medaglia del «Corriere dello Sport», abbonamento a «Modellismo». Lire 2500 dell'Aero Club d'Italia.

4. - Medaglia del «Corriere dello Sport», abbonamento a «Modellismo», lire 1500.

5. - Medaglia del «Corriere dello Sport», abbonamento a «Modellismo», lire 1000.

Categoria B (modelli ad elastico)

1. - Coppa originale della rivista «Modellismo» (opera di A. Mastrojanni, trasmissibile), un motorino D 2 di Movo e lire 5000 del Ministero dell'Aeronautica.

2. - Coppa del settimanale illustrato «Fotospot», un contasecondi dell'ottica Cardone, lire 5000.

3. - Medaglia del «Corriere dello Sport», abbonamento a «Modellismo», lire 2500 dell'Aero Club d'Italia.

4. - Medaglia del «Corriere dello Sport», abbonamento a «Modellismo», lire 1500.

5. - Medaglia del «Corriere dello Sport», abbonamento a «Modellismo», lire 1000.

Categoria C (motori) Classe A

1. - Trofeo dei motori (trofeo biennale offerto dalla S. A. Aviom'nima, opera dello scultore Alberto Mastrojanni), un motore Atomic 4 e lire 2000.

2. - Un motore Atomic 4, lire 1000 e diploma.

3. - Lire 1000, un abbonamento annuo a «Modellismo» e diploma.

4. - Lire 500 in materiali, un abbonamento annuo a Modellismo e diploma.

5. - Lire 500 in materiali, un abbonamento semestrale a Modellismo e diploma.

Categoria C (motori) Classe B

1. - Trofeo dei motori (trofeo biennale offerto dalla S. A. Aviom'nima, opera dello scultore Alberto Mastrojanni), un motore Atomic 1 e lire 2000.

2. - Un motore Atomic 1, lire 1000 e diploma.

3. - Lire 1000, un abbonamento annuo a Modellismo e diploma.

4. - Lire 500 in materiali, un abbonamento annuo a Modellismo e diploma.

5. - Lire 500 in materiali, un abbonamento semestrale a Modellismo e diploma.

LE CLASSIFICHE

Coppa Modellismo - Categoria A - Veleggiatori

1. - MONTANARI Aldo C.A.B. Roma 8'35"9/10; 2. - MIGLIUOLO Paolo G.A.N. Napoli 7'30"; 3. - TOMASSINI Tito S.C.A. Roma 6'2"1/10; 4. - ROSI Anacleto Guidonia 5'13"7/10; 5. - CECCONI Costantino Guidonia 4'56"8/10; 6. - BORZELLI Renzo C.A.V. Roma 4'51"1/10; 7. - SANDRONI Ezio A.L.A. Livorno 3'8"6/10; 8. - CAVATERRA Omero «Orsini» Roma 2'52"; 9. - DI MARCO Antonio G.A.N. Napoli 2'34"1/10; 10. - MARTIN Valentino indipendente 2'11"5/10.

Categoria B - Modelli ad elastico

1. - CUNIBERTI Achille A.A.B. Bologna 5'43" e 6/10; NALDONI Giulio «Arcobaleno» Roma 5'43"; 3. - MORETTI Sergio C.A.V. Roma 3'34" e 2/10; 4. - RIDENTI Giovanni G.A.S.A. Roma 3'20"3/10; 5. MELONI Ivo Guidonia 3'14"4/10; 6. - LA ROCCA A.do G.A.N. Napoli 3'5"9/10; 7. - CECCONI Costantino Guidonia 2'57"9/10; 8. - CUCINELLA Giuseppe Guidonia 2'56"; 9. - IANNI Giampiero G.A.S.A. Roma 2'44"4/10; 10. PASCALE Luigi G.A.N. Napoli 2'15"6/10.

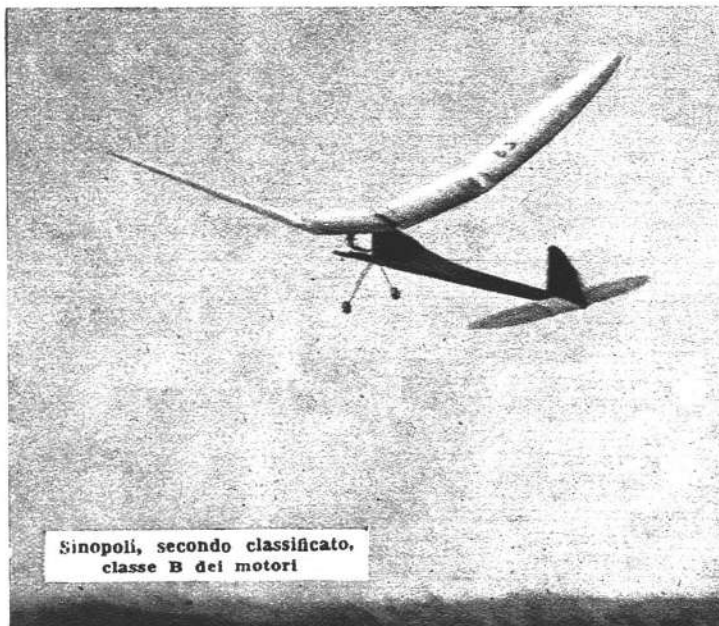
TROFEO DEI MOTORI

Classe A

1. SENIA Massimo Viterbo 1'35"5/10 - 8; 2. RAGGI Pierluigi C.A.M. Milano 4'54"7/10 - 9; 3. RIDENTI Giovanni G.A.S.A. Roma 1'49"5/10-9; 4. GAGLIOTTA Salvatore G.A.N. Napoli 1'3" -12; 5. PERUZZI Angelo S. Giuseppe Roma 1'16"5/10-13; 6. FRILLICI Pietro Viterbo 1'11" -15; 7. PELLECCIA Marcello G.A.N. Napoli 0'53" -17; 8. DURANTE Furio S.C.A. Roma 0'37"7/10-19.

Classe B

1. MONTANARI Aldo C.A.B. Roma 3'52"1/10-10; 2. SINOPOLI Raffaele C.A.B. Roma 3'31"5/10 12; 3. KANNEWORFF Lor's G.A.S.A. Roma 2'10" e 5/10-12; 4. GNESI Pierluigi Pisa 3'10" -16; 5. FAVILLINI Giovanni A.L.A. Livorno 1'01"4/10-16; 6. LA ROCCA Aldo G.A.N. Napoli 49"4/10-17; 7. PELLECCIA Marcello G.A.N. Napoli 5'09" e 8/10-20; 8. TOSCANO Sergio C.A.V. Roma 1'15" e 5/10-20; 9. OLIVA Filippo Viterbo 1'4"0-21; 10. NUDI Nedo A.L.A. Livorno 33'1/10-23.



Sinopoli, secondo classificato,
classe B dei motori

IRAFF

PUGNO D'ACCIAIO

è il celebre protagonista del famoso
cineromanzo di

GIRAMONDO

il più ricco settimanale di racconti
di avventure di viaggi. Chiedete Giramondo
in tutte le edicole o alle

EDIZIONI CAPIOTTI

Via Cicerone, 56 - ROMA

Sono usciti i primi episodi di RAFF PUGNO
D'ACCIAIO raccolti in ricchi

ALBI TUTTI A COLORI

di ben 20 pagine. Chiedeteli al giornalaio
o alla nostra amministrazione.

Costano L. 30

Sono albi senza precedenti senza eguali.

Cecconi di Guidonia
quinto della cat. A.



La Rocca di Napoli



Toscana di Roma, clas-
se B dei Motori

Canestrelli di Napoli



Senla di Viterbo, primo clas-
sificato della classe A - Trofeo
dei Motori

Interferenze, confusione, disordine, regresso, ecc.

Riceviamo da Milano la seguente lettera e dopo averla letta attentamente e con molto interesse, decidiamo di pubblicarla integralmente giacché rispecchia con perfetta esattezza la situazione come la può vedere un occhio obiettivo. E noi crediamo di essere obiettivi se diciamo che le contestazioni e i rilievi dell'amico Clerici rispondono ad una situazione reale che, se in un certo senso dimostra la vitalità dell'aeromodellismo italiano dall'altro denota un disordine e una dispersione di energie che si risolvono in un vero e proprio danno per lo sviluppo di un aeromodellismo nazionale compatto. I gruppi e le associazioni dovrebbero rendersi conto che gli aeromodellisti devono fare gli aeromodellisti, e non i commercianti e che le ditte devono rimanere il più possibile al di fuori delle «pastette», sopra tutto non facendo partecipare continuamente loro «scuderie» a gare magari da loro stesse promosse. Altrimenti l'aeromodellismo si ridurrà a sterili gare fra ditte che lottano per non morire e che finiranno proprio per morire a causa di questa attività innaturale. Ma ecco la lettera di Clerici.

Caro Martini,

ho la tua lettera del 1. corrente e ti ringrazio. Mi auguro che sia arrivata la carta e che «Modellismo» ritorni ad essere la bella rivista dei primissimi numeri. Faceva piacere l'aver sotto mano qualche cosa di realmente «pulito». Complimenti. Tieni presente che a Milano abbiamo costituito — e già funziona da tempo — la Libreria Aeronautica Internazionale, di cui sono direttamente interessato e che svolge un notevole lavoro.

Ho esaminato quanto mi dici circa la Coppa Modellismo ed a questo proposito approfitto dell'occasione per esporti le mie vedute su un complesso di circostanze venutesi a creare in questi ultimi tempi nei rapporti fra le Direzioni dei Giornali Aeronautici, le Ditte Aeromodellistiche, i Comitati organizzatori le varie gare ed i Gruppi Aeromodellistici. E' una questione che avevo in animo di esporti da tempo e della quale puoi fare l'uso che credi più opportuno.

Dopo la liberazione l'aeromodellismo italiano si è frantumato in tanti aeromodellismi regionali, questi a loro volta in tanti aeromodellismi minori quanti sono i vari Gruppi, Associazioni, Circoli o Clubs rappresentanti la passione aeromodellistica degli abitanti delle minori località. Dove esiste una Parrocchia — per usare un termine di «circoscrizione» si può ritenere che esista un Gruppo aeromodellistico. Ottima cosa dal lato agonistico e di propaganda. Anche il fenomeno della stampa aeronautica — specialità aeromodellistica — si è esaltato all'inverosimile e tu sai quante pubblicazioni sono oggi disponibili. Di veramente originale vi è poco, ma ad ogni modo la stampa occorre ed è bene che ci sia.

Ora succede questo: tutti, (Giornali, Riviste,

Gruppi, Ditte ecc.) si sono sentiti in dovere di organizzare gare, indire concorsi, di smuovere realmente tutto l'ambiente aeromodellistico. Accade però — secondo il mio modesto modo di ragionare — che tutto il complesso di cui sopra si riduca in una grande dispersione di forze in ogni senso. Questo non già per il fatto di far disputare delle gare in se stesse, perché queste rappresentano le palestre indispensabili anche per questa attività, ma perché non esistendo una Federazione che possa guidare e coordinare i desiderata di ognuno, le gare si accavallano, si sovrappongono, si intersecano ed in taluni casi si elidono; i regolamenti quasi sempre seguono la falsa riga di quelli di un tempo non spronando quindi i costruttori a realizzare qualche cosa di nuovo e di geniale, i premi sono sempre meschini, le organizzazioni si lasciano criticare.

La prima iniziativa di tutti i Comitati organizzatori delle gare è quella di rivolgersi alle Ditte aeromodellistiche affinché contribuiscano ad aumentare il gruzzoletto dei premi; ora confidenzialmente ti segnalo che la ns/ Casa in questi ultimi mesi ha già sostenuto una spesa di L. 50.000 tra motori dati in premio, buoni materiale ecc., con vantaggio pubblicitario a mio avviso assai modesto. Quei quattrini era più efficace spenderli in pubblicità sulle Riviste! Io non ricrimino quello che volontariamente abbiamo fatto per il passato, ma solo mi preoccupa e desidero prevenire un poco il futuro, dato che se si continua di questo passo si dovrebbero stanziare almeno dieci motori (L. 30.000) al mese a fondo perduto.

Perché il contributo ai premi non viene richiesto anche ai Gruppi Aeromodellistici? Se questi Gruppi domani accampano dei diritti è bene che abbiano anche dei doveri. Il raccogliere una piccolissima quota fra tutti gli iscritti una volta tanto è un onere che anche i meno abbienti possono sostenere ma in compenso ogni aeromodellista potrà considerarsi sempre partecipe ed intimamente interessato allo andamento di ogni competizione.

Ti faccio inoltre presente un'altra circostanza: oggi la massima parte degli aeromodellisti si guarda bene dall'acquistare il materiale presso le Ditte, ma si consorzia fra loro, perché qualsiasi Gruppo un po' importante traffica in proprio commerciando fra i suoi accolti (commercio «suis generis» e molto simpatico, perché privo di tasse, spese generali, responsabilità, rischi ecc.). Questa è una ulteriore dispersione di forze ed è un danno che in definitiva si riverbera sugli aeromodellisti stessi, dato che è evidente che una reale diminuzione di prezzi (meta a cui voglio tendere sempre maggiormente perché è l'unica via che consenta un ampio incremento aeromodellistico in tutti i ceti) accoppiata ad una sempre migliorata qualità del prodotto, si potrà effettivamente ottenere solo se si può contare su lavorazioni in grande serie, non già con attrezzatura improvvisata o

La solita garetta in famiglia...





Il modello del napoletano Pellecchia, 7. classificato classe A dei motori



Gatti di Roma



Il romano Durante

di fortuna. Questa è una mia vecchia idea che non brilla certo di originalità, ma che avevo sostenuto a suo tempo anche col povero Bacchelli e che Lui giustamente aveva approvato e di cui si stavano già realizzando i presupposti.

Lasciamo che ognuno faccia il suo mestiere e si specializzi ulteriormente, ci sarà sempre più da guadagnare per tutti, se ognuno di noi facesse il proprio pane in casa ti lascio immaginare le conseguenze! Una leale concorrenza è bene che ci sia fra le Ditte Aeromodellistiche, ma non bisogna mettere in lizza queste ultime con i Gruppi od Associazioni Aeromodellistiche, i cui fini secondo me devono essere squisitamente ed essenzialmente sportivi. E qui per finire tocco un altro argomento, delicato ed importante, se non altro per principio.

E' invalso l'uso nelle ultime gare disputate di permettere la partecipazione di squadre rappresentanti Ditte Aeromodellistiche. Ora mi permetto di farti presente — e credo che anche tu sia del mio avviso — che per un principio se non altro sportivo ritengo assolutamente fuori luogo che una Ditta commerciale che può disporre di mezzi e di un complesso organizzativo certamente notevoli rispetto a quelli della massa degli aeromodellisti, venga contrapposta a ad aeromodellisti individuali o a Gruppi Aeromodellistici che hanno come Statuto (o che almeno dovrebbero avere, vedi sopra) uno spirito essenzialmente sportivo della loro organizzazione. Ci si trova di fronte a questa posizione veramente antipatica: gli aeromodellisti più in gamba e di valore concorrono alle gare non solo senza spendere un soldo per l'apportamento del modello, ma in più vengono pagati dalle Ditte cui sono assoldati e ciò in contrapposto con altri concorrenti che da soli devono sostenere tutte le spese o con Gruppi che sono animati e sorretti solo dalla passione e dall'entusiasmo.

Anche in questo campo occorre un riordinamento dei regolamenti ed eventualmente stabilire categorie speciali (es. Case costruttrici dei motori) in cui possano partecipare solo le Ditte commerciali. Bene inteso queste non potranno presentare in gara il solo motore, ma si potrà studiare il sistema per cui l'aeromodellista, che sarà sempre il costruttore del modello, venga ad assumere la veste del «corridore» che partecipa alla gara sotto i colori di una data Casa costruttrice.

Scusa, caro Amico questa lunga tiritera, ma ho voluto esporti chiaramente come stanno le cose e quali sono i miei punti di vista, sicuro della Tua comprensione e certo di una Tua risposta in merito. Se mi sarà possibile vedrò di venire costi per la V/s Coppa; nel frattempo ricevi i miei più cari saluti

tuo GUSTAVO CLERICI

ECCO LA F.A.N.I.

Ecco le prime comunicazioni ufficiali della Federazione Aeromodellistica Nazionale Italiana pervenute dal Comitato di Reggenza con sede provvisoria in Firenze:

Il 12 e 13 Maggio si sono riuniti a Roma i rappresentanti regionali delle regioni Campania, Emilia, Lazio, Liguria, Lombardia, Sardegna, Sicilia e Toscana per addivinare alla costituzione della Federazione Aeromodellistica Nazionale Italiana. E' stata creata la F.A.N.I. come libera associazione rappresentativa dell'attività aeromodellistica italiana.

E' stato tracciato uno schema di Statuto da sottoporre all'approvazione e all'eventuale modifica dell'Assemblea degli Enti Federati, che avverrà in località da stabilire non oltre il 31 Ottobre prossimo.

E' stato eletto un Consiglio di Reggenza composto dai seguenti aeromodellisti: Barthel Guglielmo (Presidente), Cavini Livio, Buonomo Riccardo, Giardini, Gnesi Piero, Mercadante Carlo, Soldano Antigio che rimarrà in carica fino alla data di convocazione dell'Assemblea ed a cui sono stati demandati i seguenti compiti:

1) - Raccogliere le adesioni dei singoli aeromodellisti e delle Associazioni aeromodellistiche considerate tali con almeno 10 iscritti. La quota di adesione alla F.A.N.I., intesa come contributo per l'inizio dell'opera di coordinamento è stabilita in L. 250 per ogni 10 soci aeromodellisti associati. La quota di iscrizione e la quota di associazione annua definitiva saranno stabilite dall'assemblea.

2) - Raccogliere le iniziative relative all'organizzazione di gare a carattere interregionale e di comune accordo coordinare la logica e proficua distribuzione del tempo.

3) - Compilare uno schema di regolamento tecnico per le gare e sottoporlo alla discussione e all'approvazione di tutti i Gruppi Federati.

4) - Studiare i rapporti di esistenza fra la F.A.N.I. e gli Enti Similari.

5) - Il Consiglio di Reggenza elegge la propria Sede provvisoria in Firenze, Piazza Antinori, Numero 1.

Comunicato N. 1

A) Il Consiglio di Reggenza porta, all'inizio della sua opera, un cordiale saluto e un sincero augurio a tutti gli aeromodellisti italiani, sicuro che dalla collaborazione fattiva di tutti i Gruppi possa nascere il migliore avvenire dell'aeromodellismo nazionale.

B) Ogni Associazione aeromodellistica (almeno 10 soci) che intende aderire e federarsi alla F.A.N.I. è pregata di inviare al più presto quale pratica amministrativa: 1) copia dello Statuto associativo; 2) dichiarazione specificante la distribuzione e l'assegnazione delle cariche sociali; 3) co-

municazione relativa e aggiornata del numero dei soci da rinnovarsi periodicamente insieme alle quote relative; 4) Importo globale delle quote di adesione computate a L. 250 per ogni 10 soci. Tale importo dovrà essere versato al nome del Rag. Barthel Guglielmo, Piazza Antinori 1, Firenze. Gli aeromodellisti che vorranno federarsi singolarmente alla F.A.N.I., sono pregati di inviare le proprie generalità, indirizzo e quota di L. 30.

L'Amministrazione del fondo F.A.N.I. sarà tenuta dal Rag. Barthel, quale Tesoriere provvisorio, e sarà sottoposta allo scrutinio dell'Assemblea. La consistenza del fondo servirà, in attesa di decisione dell'Assemblea solamente all'effettuazione delle pratiche amministrative.

Quali certificati di adesione saranno inviati agli Enti dei bolli da applicare alle tessere dei propri soci. Agli aeromodellisti federati singolarmente sarà inviata una tessera

C) Le Associazioni Aeromodellistiche che hanno indetto per il 1946 gare a carattere interregionale sono pregate di inviare il calendario delle stesse in maniera da poter suggerire il coordinamento delle date di svolgimento che eventualmente risultassero sovrapposte.

D) Tutte le Associazioni e gli aeromodellisti sono invitati ad inviare entro il 30 Giugno uno schema di Regolamento tecnico che dovrà servire come base per la compilazione del Regolamento tipo per le gare, interregionali e nazionali.

E) Tutte le Associazioni sono pregate di inviare entro il 31 Agosto p. v. le eventuali modifiche, appunti ed osservazioni relative allo schema di Statuto della F.A.N.I.

F) Le comunicazioni ed atti della F.A.N.I. saranno inviate a tutti i Gruppi Aeromodellistici affiliati ed a tutte le pubblicazioni aeromodellistiche. Le più importanti saranno divulgate alla stampa quotidiana e periodica, e alla radio, nonché alle organizzazioni similari estere.

Pubblicheremo nel prossimo numero un commento alla costituzione della F.A.N.I.



Il traino di un bel livornese

CORSO D' AEROMODELLISMO

Il collante celluloso è un adesivo rapidissimo. E' un prodotto a base di composti cellulolici sciolti in acetone.

Il collante si asciuga rapidamente e si solidifica in un paio di ore; è sempre pronto all'uso ed è relativamente economico.

Il collante «pasta» diluito con un po' di acetone per renderlo più fluido, è l'adesivo principe per il balsa, balsital, ecc.

Più diluito ancora serve per incollare carta porosa («velina», «riso», «seta») sullo scheletro del modello e per incollare il tessuto di seta per rivestimento di fusoliere ecc. E' possibile preparare da soli un buon adesivo sciogliendo celluloidi infiammabili in acetone puro.

Per applicare il rivestimento sulla fusoliera, oltre il collante celluloso che non è adatto per tutti i tipi di carta, abbiamo la gomma arabica, la resina indiana, la coccoina.

La gomma arabica può definirsi l'adesivo d'uso generale.

Essa però non va usata troppo liquida come quella che trovasi in vendita in bottigliette già preparate. Occorre confezionarla da sé, compendandola in polvere e sciogliendola in acqua tiepida, avendo cura che il preparato risulti denso quanto il collante pasta e meglio ancora, un po' più denso di esso. La gomma arabica infatti, se usata troppo liquida produce antiestetiche macchie sulla ricopertura e stenta ad asciugare. Nel distribuire la gomma arabica fare attenzione a che questa sia in quantità sufficiente, senza eccedere, né farla mancare; è bene quindi stenderla con un pennello a setole morbide e non con quelli che generalmente accompagnano le boccette già preparate in commercio. La colla all'amido (coccoina, ecc.) si asciuga più presto della gomma arabica, ma la sua forza adesiva non è troppo rilevante. In genere è bene usarla solo con carte piuttosto leggere quali la «velina» ecc. In corrispondenza della concavità ventrale delle centine la carta tende spesso a staccarsi dal legno.

E' consigliabile pertanto dopo incollata la carta mediante la coccoina ripassare la parte ventrale dell'incollatura con un poco di collante applicandolo mediante uno stecchino, lateralmente alla centina.

Operando in questo modo non v'è più pericolo che la carta si stacchi.

La resina indiana è un mastice tenacissimo ma facile a sciogliersi al calore e all'umidità: ne consigliamo pertanto l'uso.

CARTA - La carta è il rivestimento normale dei modelli. Ve ne di molti tipi e per ogni uso, ma le qualità più impiegate sono: «seta», la «pergamina», la carta per macchine calcolatrici «Watson» e la «Dip'om Papier».

La carta seta, propriamente detta, difficilmente oggi si trova in commercio; ha bei riflessi serici a cui deve il nome. È sottilissima, leggera, resistentissima nel senso della fibra. Essa è



l'ideale per la ricopertura dei modelli ad elastico ed in genere per tutti i modelli di medie dimensioni. Può essere sostituita con la «velina» assai più ordinaria, meno leggera e meno resistente.

Migliore della velina è la carta del tipo per calcolatrici Watson e infatti per i modelli ad elastico e per le ali dei veleggiatori medi è questo il tipo di carta che ha avuto il più largo impiego sinora. E' conosciuta in Italia sotto il nome di carta Movo o Avio.

Essa viene fornita in due colori: bianco e giallo. Non si trova altro che dalle Ditte di Milano e di Roma che vendono accessori per aeromodelli. La pergamina è forte, ma anche abbastanza pesante, dopo bagnata acquista una tensione fortissima. Dopo la verniciatura si presenta in modo assai brillante. A causa però della sua forte tensione la consigliamo solo per fusoliere e ali di veleggiatori robusti e per modelli con motori a scoppio. Una carta che era stata posta in vendita col nome di «Super Avio» dall'Aviominima di Roma, ha dimostrato doti superiori di resistenza. Ve n'è di tre differenti tipi in relazione al peso.

Ne consigliamo l'uso perchè essa facilita il lavoro di copertura e dopo la bagnatura, si presenta assolutamente senza grinze.

Le vernici da usare sono molte, ci limitiamo a quelle strettamente necessarie che hanno dato finora migliori risultati: «Emaillite», da usare diluita come strato di fondo per rendere la carta, quanto più possibile, insensibile all'umidità. Il suo diluente è il preparato della casa fornitrice o, in mancanza, l'acetone.

«Nitro cellulosa trasparente a pennello», per verniciare le ali e gli impennaggi, brillante leggera e di rapido essiccamento.

«Nitrocellulosa colorata a pennello», per verniciare fusoliere. Il diluente di queste vernici è l'apposito preparato della casa produttrice.

In mancanza può servire l'acetone industriale. I pennelli da usare saranno morbidi e del tipo piatto, detti «pennellesse». Dopo l'uso essi vanno ben puliti, lasciati in acqua per 6 o 7 ore e fatti asciugare.

Si stropicceranno poi le setole per rimuovere i rimasugli di vernice che, se necessario, verranno tolti immergendo il pennello in acetone. Si deve usare

sempre un pennello per ciascuna vernice per non avere la sorpresa di brutte striature.

Passati in rassegna i vari materiali necessari alla costruzione degli aeromodelli è necessario vedere ora come essi devono essere lavorati e come i vari attrezzi vanno impiegati.

L'attrezzo base è l'archetto da traforo con le relative seghette.

Senza di esso non si possono ricavare dai fogli di compensato, né centine, né ordinate della fusoliera, né gli altri pezzi sagomati quali i contorni d'estremità, i pattini, ecc.

Le seghette vanno montate sull'archetto con i denti in basso, cioè verso l'impugnatura. La tensione delle seghette deve essere normale: se la seghetta è poco tesa si lavora male e se lo è troppo, si spezza facilmente.

Vi dovrei ora spiegare come si deve usare l'archetto, ma il traforo è un'arte che va appresa praticamente e pertanto il miglior consiglio che posso darvi è di rivolgervi ad un amico esperto in questa arte anche se non aeromodellista.

Ti tuttavia qualche piccolo suggerimento dettato dall'esperienza potrà esservi utile. Ricordatevi anzitutto di tenere l'archetto sempre verticale (ciò è specialmente importante, quando si lavorano insieme più strati di legno, perchè altrimenti i pezzi segati non risultano tutti uguali).

Segate con moto regolare senza forzare la seghetta che deve fare la sua strada da sé. Qualsiasi mutamento di direzione del taglio deve essere fatto continuando il movimento dell'archetto, di modo che la lametta a poco a poco si faccia strada senza sforzo; si possono così eseguire mutamenti di direzione anche ad angolo retto o, addirittura, acuto. Ritagliate e rifinite le centine o le ordinate, occorre in molti casi alleggerirle internamente. Per far ciò occorre fare un buchetto con il punteruolo o con il trapanino a mano e introdurre in questo buco la seghetta che poi viene stretta di nuovo all'archetto. Occorre esercitarsi a seguire le linee tracciate, tenendosi appena al di fuori di esse e stando attenti a non toccarle. Ciò perchè il lavoro di rifinitura (con lima e carta vetrata) non sia poi troppo lungo e possa essere preciso avendo per riferimento la linea stessa. Ad ogni modo dapprima si seguirà il disegno a una certa distanza, poi, man mano che si prende la necessaria pratica, ci si avvicinerà sempre di più ad esso.

Vi sono dei ragazzi così esperti nell'arte del traforo che i loro lavori potrebbero anche non essere rifiniti con la carta vetrata tanto sono precisi.

(continua)

CARLO TIONE



All'ombra della Lanterna. Un modello di Demicheli con un Diesel da 0,6 cmc.

L'A.Z. 23

È il diretto discendente dell'A.Z. 15. Differisce dal primo per l'adozione del carrello retrattile, minoruota, che ne aumenta le caratteristiche aerodinamiche.

«L'A.Z. 23» è un modello Wakefield. I dati principali sono: Apertura alare mm. 1200; lunghezza mm. 800; Sup. alare dmq 13; peso gr. 229; carico alare 17,61 gr/dmq; sez. Max. Fusoliera cmq. 64,8. La costruzione è completamente in balsa. Le pale dell'elica sono ripiegabili.

COSTRUZIONE

L'ALA — Il profilo usato è l'Eiffel 400 calettato a +2. L'ala consta di 32 centine ricavate da una tavoletta di balsa dello spessore di mm. 15. È monolongherone non affiorante, anch'esso in balsa 4x8. Il bordo di uscita è 3x12 e quello d'entrata 8x8. La forma è a doppio diedro e si costruisce in quattro parti. Il profilo usato nella penultima centina estrema è piano convesso con incidenza di 0; quello dell'ultima, invece, è biconvesso asimmetrico calettato a -1. Ciò per aumentare la stabilità longitudinale del modello. La parte centrale dell'ala è ricoperta in cartoncino o in impiallacciatura di balsa da mm. 0,5. È fissata alla fusoliera per mezzo di elastici.

LA FUSOLIERA — La costruzione di questa è un po' complessa ma non difficile. Le ordinate che la compongono si costruiscono incollando fra di loro strisce di balsa da 2x6. Per il montaggio si costruisce prima il profilo, mediante tralicci, con i longheroni semiaffioranti A e B, su di un piano. Poi si montano le ordinate ed il resto dei longheroni che sono tutti affioranti. È naturale che i tralicci che sono serviti per la costruzione del profilo vanno poi tolti. Il carrello retrattile è di costru-

zione semplicissima. La gamba è un tubo di alluminio da mm. 3, piegato e forato al punto di rotazione. L'estremità di esso è tagliata in due per l'alloggio a forcella della ruota. L'estremità superiore, invece, porta il gancio per l'elastico, costruito in filo d'acciaio da mm. 1, infilato e bloccato al tubetto per una decina di millimetri. L'altro capo dello elastico del carrello è fissato all'altezza della prima ordinata il che facilita il sistema di montaggio e smontaggio del carrello stesso. Il perno di rotazione è uno spillo in acciaio da mm. 1 che si può inserire o togliere a volontà. La parca della fusoliera è impannellata con strisce di balsa da mm. 2 di spessore, per la metà anteriore.

IMPENNAGGI — Il profilo del piano di quota è il «Clark Y» calettato a 0; quello del timone di direzione è un biconvesso simmetrico dello spessore del 10%. Gli impennaggi sono fissati alla fusoliera con un elastico (la deriva, inoltre, è sfilabile dal piano di quota mediante una linguetta di compensato da mm. 1, fissata nella parte inferiore della deriva). Lo spessore delle centine degli impennaggi è di mm. 1,5.

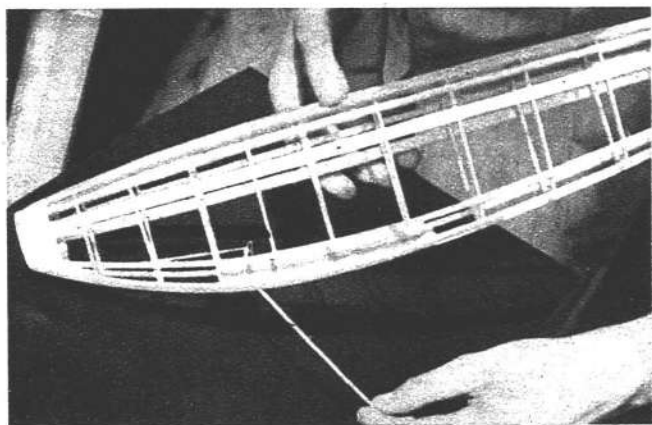
GRUPPO MOTOPROPULSORE — L'elica è bipala ripiegabile. Il disegno riproducente lo schema mostra chiaramente in A il cuscinetto a sfere, B e C i perni d'arresto (il primo fissato al tappo ed il secondo saldato sull'asse dell'elica), D tubetto di gomma, E filo d'acciaio da mm. 2, F tappo in cirmolo, G alloggio in balsa, H elica bipala in balsa; I anello per caricamento col trapano, L molla a spirale in acciaio da mm. 0,45. Il disegno abbastanza chiaro ne completa la descrizione per la costruzione.

RICOPERTURA E VERNICIATURA — Va fatta con carta MOVO o AVIO. Dopo essere stata bagnata con un batuffolo di ovatta o, meglio, con uno spruzzatore, va fatta asciugare e verniciata con una mano di nitro cellulosa trasparente. La fusoliera va colorata, inoltre, con vernice rossa.

FORZA MOTRICE — È data da 28 file di elastico 1x3 lunghe 70 centimetri.

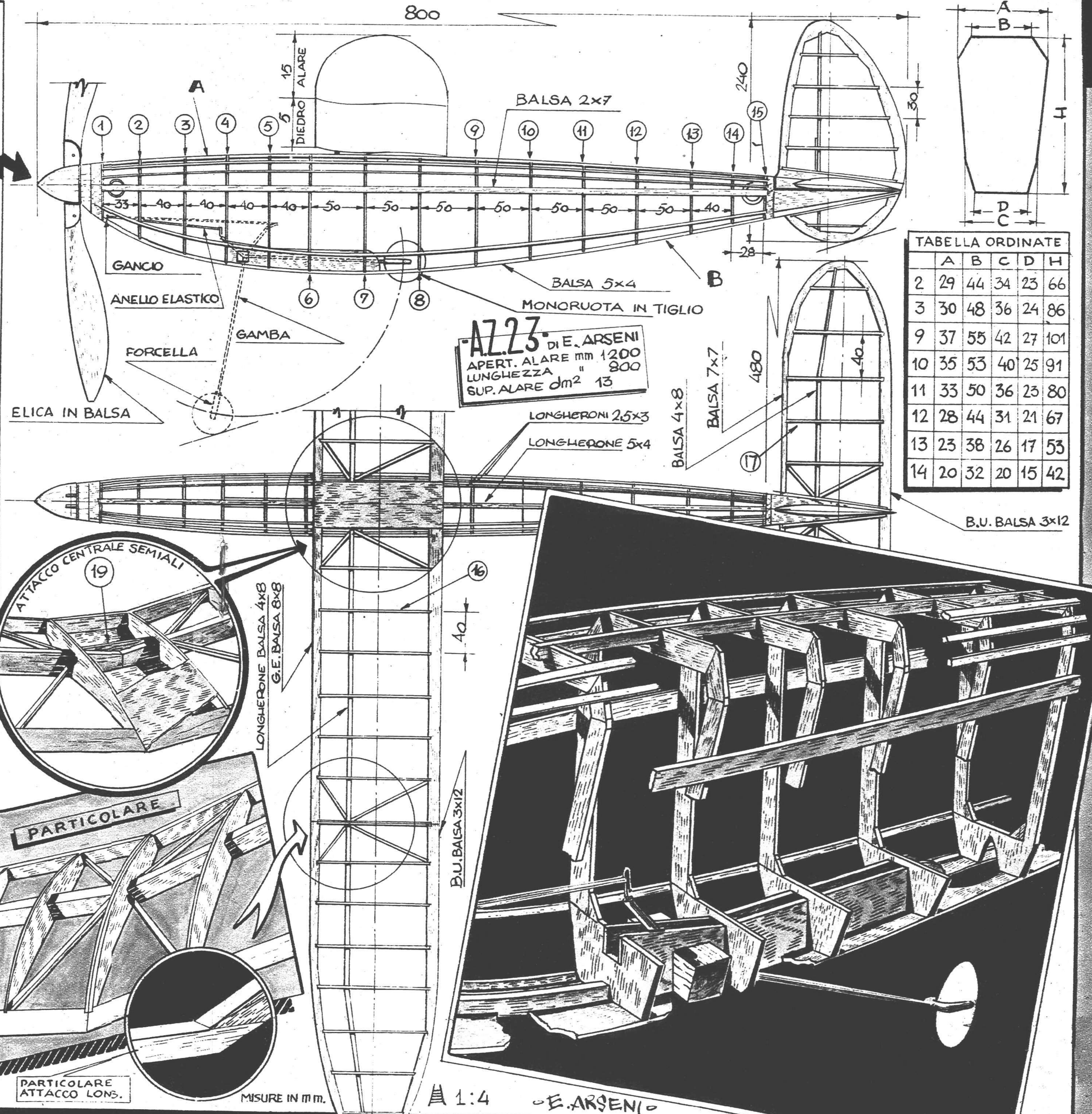
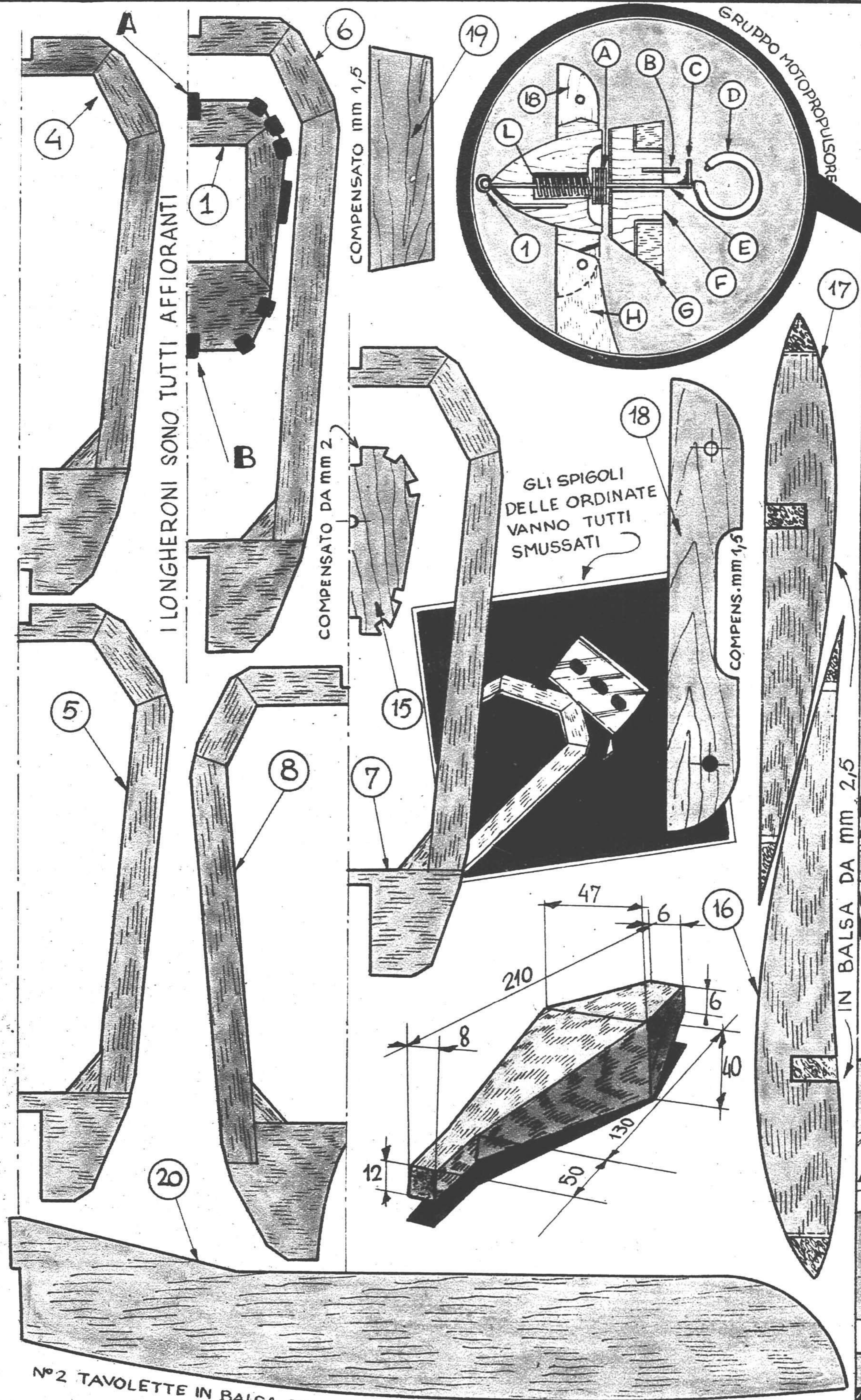
CENTRAGGIO E PROVE DI VOLO — Centrare il modello facendolo planare, con il carrello retratto, in luoghi calmi e dove l'erba sia alta. Poi caricare con un centinaio di giri lanciandolo a mano. A centraggio perfetto fare decollare il modello dal suoio. Ne sarete entusiasti di questo Wakefield...

ERCOLE ARSENI



L'A.Z. 23, è un Wakefield dalle linee classiche. Notare, qui sopra, il montaggio del carrello retrattile





N°2 TAVOLETTE IN BALSA DA mm 2
TUTTI I PEZZI SONO AL NATURALE

L'ALMO

E' questo l'ultimo modello da me costruito ed è il primo sul quale ho montato un motore Diesel.

Costruito espressamente per partecipare al Trofeo dei Motori, ha superato tutte le mie speranze (per quante, naturalmente, ne avessi) classificandosi primo della sua categoria.

Non è un modello consigliabile per coloro che non hanno ancora una certa pratica nel costruire, poichè presenta qualche particolare difficoltoso che ho introdotto per aumentare l'aerodinamicità del modello. Le sue buone doti di planata sono dovute anche alla non piccola superficie alare che diminuisce di molto il carico; i 43,8 decimetri quadrati non impediscono però al modello di avere un'ottima salita. Ora passiamo alla descrizione delle singole parti.

La fusoliera è costruita quasi interamente con materiale nazionale. Le ordinate dalla 2. in poi sono in compensato da mm. 1,5 alleggerite, salvo le prime 4. Sono poste, fra di loro, ad una distanza piuttosto grande, poichè la parte inferiore della fusoliera è foderata in tranciato da mm. 1. Le dimensioni delle ordinate sono fornite dalla tabellina sul disegno; notare che la curva inferiore delle ordinate è una semicirconferenza di diametro uguale alla larghezza dell'ordinata (in figura segnata con la lettera «a»). La prima ordinata è in compensato da mm. 3 a 5 strati con incollato an-

teriormente un disco di compensato da 5 mm. del diametro del carter del motore (sull'originale è montato un motore «Automatic 4», al quale devo buona parte della vittoria). La quota «e» (vedi figura) va a mano a mano diminuendo così che le fiancate della fusoliera che cominciano parallele si congiungono a spigolo sulla parte superiore dietro le ali.

L'incidenza alare è di 4 gradi.

Il filo di acciaio per il carrello è di mm. 2,5 di diametro.

Le ali sono costruite quasi completamente in balsa. Le centine, ad eccezione della prima, sono in balsa da mm. 1. Il profilo delle centine alari è il Naca 6409. Il bordo d'uscita è di mm. 4x8, il bordo d'entrata di mm. 4x6, ricavati entrambi da una tavola di balsa. Il longherone è formato come si vede chiaramente in figura da una striscia di tranciato da mm. 0,8 e da due listelli di pioppo 3x3. L'altezza del longherone è di mm. 16. Le baionette, che sull'originale sono formate da due lamine di acciaio sovrapposte, si infilano internamente al longherone. La prima centina di lunghezza di cm. 21

va curvata come in figura, per poter aderire perfettamente alla fusoliera. Uno spinotto tondo fisso alla fusoliera a metà fra la terza e la quarta ordinata e due ganci portaelastico fissati alle semiali completano il fissaggio dell'ala.

I piani di coda sono quasi tutti in materiale nazionale per il centraggio del modello. Il bordo di entrata è in tondino di pioppo da mm. 3. Il longherone è formato da una striscia di tranciato da mm. 0,8 e da due tondini da mm. 2 attaccati alle estremità; il bordo d'uscita è in balsa 3x10; le centine, poste alla distanza di 5 cm. l'una dall'altra, sono in tranciato da mm. 1. I piani di coda hanno un'incidenza di $_1$.

La ricopertura delle ali e dei piani oriz-

Una vista dell'«AL-MO 7» in famiglia, prima della grande vittoriosa prova



zontali è in carta Avio; quella della fusoliera è formata da due strati della medesima carta.

Il motore fissato con il solito tappo a vite caratteristico dell'Automatic ha 3. di incidenza negativa ed è perfettamente dritto in pianta.

Per il centraggio basterà agire sull'incidenza dei piani di coda che nell'originale si trovano a circa 2. di incidenza negativa per una posizione dell'autoscatto compresa fra la 5. e la 6. ordinata.

Il modello è molto stabile e quindi difficilmente darà delle noie in centraggio. Ad ogni modo, prima di lanciare a pieno motore, assicuratevi che la planata sia perfetta.

ALDO MONTANARI

Una parte della squadra del C.A.B., il circolo che ha mietuto più allori l'11 e il 12 maggio a Roma. Da sinistra: Aldo, Giorgio e Mario Montanari con l'«AL-MO 7» e il veleggiatore 1. classificato. Presenti anche Gatti e Sinopoli. Sinopoli è il 2. della class. B. Motori



Ecco il marchio dei più emozionanti cineromanzi



Sono usciti i primi due Albi della serie

AVENTURE DI PRISCA E SCINTILLA

Fascicoli di 24 pagg. a colori Lire 12

1° episodio: Scintilla alle prese coi gangsters

2° episodio: La villa del mistero

E' la storia di un giovane atleta e di una intelligente e bella giornalista detective.

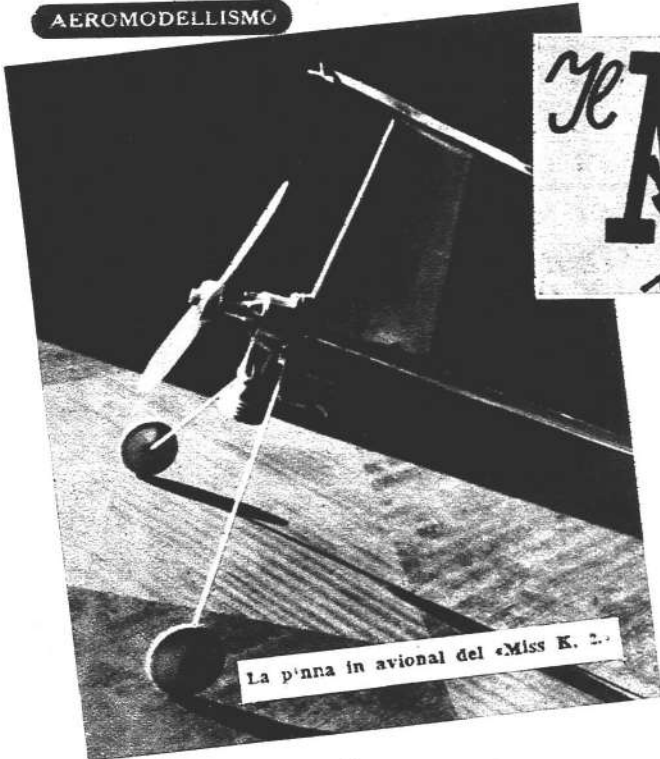
Imminente il terzo episodio.

Chiedete alle edicole gli albi del

DISCO ROSSO

Non comperate gli albi a caso!

Sappiate scegliere, distinguere, giudicare!



La pinna in avional del «Miss K. 2.»

Il Miss K 2. è un motomodello da gara derivato dal Miss K con opportune modifiche ed accorgimenti sia dal lato stabilità, sia dal lato strutturale.

Con il Miss K ho partecipato a due gare: la «Coppa Arno» (gara interprovinciale) e la gara regionale Toscana del 3 Febbraio 1946. Nella prima gara si piazzava al 3. posto a causa della cattiva messa a punto, dato che avevo terminato la costruzione del modello solo due giorni prima della gara, nella seconda conquistava il primo posto con un tempo massimo di 2'7" con 19" di motore a mezzo regime.

Con il Miss 2. ho partecipato alla gara nazionale «Trofeo torre pendente» riuscendo primo con 4'26" con 26" di motore.

Come il Miss K, il Miss K 2. ha come caratteristica principale una fusoliera metallica in lega leggera d'alluminio (Avional) che si è dimostrata di una praticità e di una robustezza addirittura sorprendente, pur rimanendo nei limiti di peso uguali ad una normale fusoliera costruita in balsa.

La fusoliera vera e propria è sostituita da un tubo di Avional del Ø di mm. 12, con spessore di parete uguale a mm 0,5. A detto tubo è fissata con una serie di ribattini una pinna ottenuta per semplice piegatura da una piastra di Avional dello spessore di mm. 0,5 senza continuatura ad altri organi di forza interni.

Questa fusoliera, oltre ad essere molto pratica ed addirittura inescassabile, ci offre un altro enorme vantaggio, quello di portare il C.S.L. molto in avanti e molto in alto. E' questa (almeno secondo le mie teorie) la migliore posizione del C.S.L. per ottenere stabilità durante la fase di salita del modello. Questo che io dico è in netto contrasto con quello che si è finora predicato in Italia circa la giusta posizione da dare al C.S.L. Ho dimostrato però la fondatezza della mia teoria facendo eseguire al modello delle salite in candela con una perfetta stabilità (chi era al «Trofeo torre pendente» ha veduto) e con una velocità superiore ai 10 metri al secondo. Credo quindi che la mia teoria sia stata sufficientemente collaudata dalla pratica, e se altri hanno idee contrarie alla mia, non si limitino solo a metterle sulla carta, ma ce le dimostrino con dati di fatto sul campo di gara.

Onde portare il C.S.L. il più avanti possibile la deriva verticale è stata ulteriormente impiccolita rispetto a quella del Miss K, ed ora, nel Miss K 2. ha una superficie pari a decimetri quadrati 0,9 (un ventitreesimo della superficie alare).

La pinna, molto alta, conferisce al modello grande stabilità per il noto effetto pendolare, inoltre porta l'ala fuori della scia turbolenta dell'elica. Il motore è montato invertito per abbassare al massimo il baricentro. Lo stabilizzatore di grande superficie è profilato con un piano-convesso ed aiuta l'ala nel suo compito di portanza, oltre ad impedire eventuali pericoli di loopings.

Novità interessante nel Miss K 2. è l'adozione di un'elica in balsa, che con il suo peso di soli 8 grammi riduce quasi a zero il tanto temuto effetto giroscopico dell'elica. Infatti si sa che l'effetto giroscopico è direttamente proporzionale al diametro ed al peso del giroscopio.

Non potendo, per evidenti ragioni, diminuire il diametro dell'elica, non rimaneva che ridurre il peso. Per proteggere l'elica da facili rotture, il carrello è stato irrobustito e modificato sino a portare le ruote avanti al piano di rotazione dell'elica.

Il diedro alare è stato leggermente aumentato a tutto vantaggio della stabilità laterale del modello.

Il peso totale del modello è stato portato da gr. 621 nel Miss K a gr. 517 nel Miss K 2., e così il carico alare per dmq. di superficie è sceso da gr. 30 a gr. 25 con evidente miglioramento della planata non-

MISS K²

di Piero Gnesi

chè della stessa salita.

Il modello monta un motore «Vantini» fuori serie da cm. 3,7 del peso di gr. 200 e della potenza di un quinto di Hp.

E' facile immaginare come il Miss K 2 sia un modello dalla salita rapidissima, basta pensare che il motore tira, al diametro, più del doppio del peso totale del modello.

Con questo modello possiamo ottenere spettacolari «decolli a schizzo» appoggiando al terreno il bordo d'uscita dello stabilizzatore e tenendo la fusoliera in posizione verticale. Abbandonato a se stesso in questa posizione il modello schizzerà via velocissimo verticalmente e dopo 30" di motore vi guarderà dall'alto dei suoi 300 metri di quota.

ALA — Costruzione in balsa. Profilo sottile concavo convesso leggermente autostabile evolvendosi alle estremità alari in biconvesso simmetrico calettato a —2. rispetto all'incidenza di attacco.

Semiali staccate, unite al centro con una baionetta in dural da 0,8 e piccolo perno fissatore d'incidenza in tondino di pioppo. Bordo d'entrata 11x7. Bordo d'uscita 4x15. Longherone a C composto da una soletta 2x14 e da due listelli 3x3. Centine da 2 mm. allegerite. Fra la prima e la seconda centina copertura in balsa da mm. 1. L'ala viene fissata all'apposita piastra di avional chiodata alla pinna con legatura di anelli elastici.

STABILIZZATORE — Costruzione in balsa. Profilo piano convesso sottile. Bordo d'entrata 7x6. Bordo d'uscita 3x13. Longherone 3x10 rastremato dal centro alle estremità. Centine da mm. 1,5. Copertura in balsa da 1 fra le 2 centine centrali. Lo stabilizzatore viene fissato al tubo-fusoliera con legature di anelli elastici, e 2 piastrelle da mm. 0,5, chiodate al tubo, ne impediscono eventuali rotazioni.

DERIVA VERTICALE — Profilo biconvesso simmetrico sottile. Bordo d'entrata 4x4 di spigolo. Bordo d'uscita 3x8. Longherone in tondino di pioppo Ø mm. 4 il cui prolungamento serve da baionetta per il fissaggio alio stabilizzatore. Centine da mm. 1,5.

IL MOTORE viene fissato a una piastra da mm. 2,5 in dural con prolungamento posteriore a tubo ricavato al tornio, che si inserisce nel tubo fusoliera e viene bloccato con gli stessi ribattini che fissano la pinna.

CARRELLO — 2 gambe in filo di acciaio armonico Ø 2,5. Una attraversante il tubo-fusoliera, l'altra fissata alla piastra di attacco del motore per mezzo delle stesse viti che bloccano il motore. Ruote tornite in balsa duro a forma lenticolare con boccale in alluminio.

L'AUTOSCATTO è incassato nella pinna subito dietro l'attacco del motore e fissato con due viti in alluminio. Esso apre una valvola nel carter del motore.

RICOPERTURA — Ala e timoni ricoperti con carta da fiori rossa verniciati con una mano di flatting e una a finire di nitrocellulosa trasparente. Questo tipo di copertura e di verniciatura risulta molto elastico, e la carta, anche se esposta lungamente al sole, non aumenta la sua tensione, evitando pericolose svergolature.

CENTRAGGIO — Ala a +2. Stabilizzatore a — 1. Motore a — 3. in basso e 1. a sinistra, (con elica sinistrorsa) entrare in planata con lanci a mano, indi provare con motore al minimo e 10" di autoscatto. Aumentare, in voli successivi, gradatamente il numero di giri del motore fino a raggiungere il massimo. Il modello deve salire velocissimo sulla verticale senza virate. Qualora accennasse ad una leggera virata ricordate di non correggerla mai con la deriva verticale ma con un piccolo alettone in cartoncino che incolerete al bordo d'uscita di una semiala.

PIERO GNESI



Pro e contro il «Miss K 2.» e il suo costruttore si è detto fin troppo. Preferiamo lasciare il giudizio ai lettori

CENTINA TIPO-ALA

PARTICOLARE DELLA PINNA

CENTINA TIPO STABILIZZATORE

SISTEMA DI FISSAGGIO DEGLI IMPENNAGGI

ELICA $\phi = 360$

1180

50

12

340

40

12

58

544

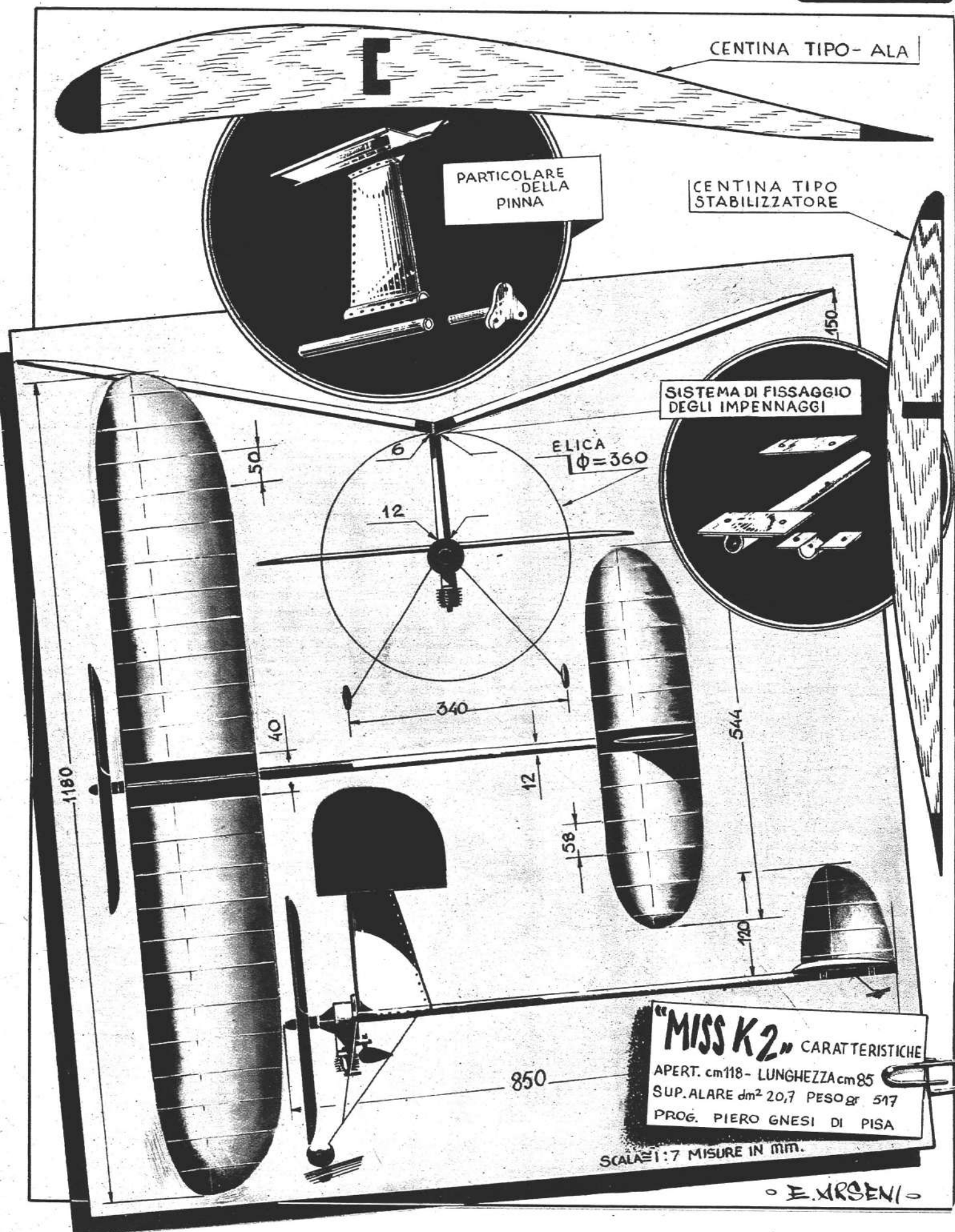
120

850

"MISS K2" CARATTERISTICHE
 APERT. cm118 - LUNGHEZZA cm85
 SUP. ALARE dm² 20,7 PESO gr 517
 PROG. PIERO GNESI DI PISA

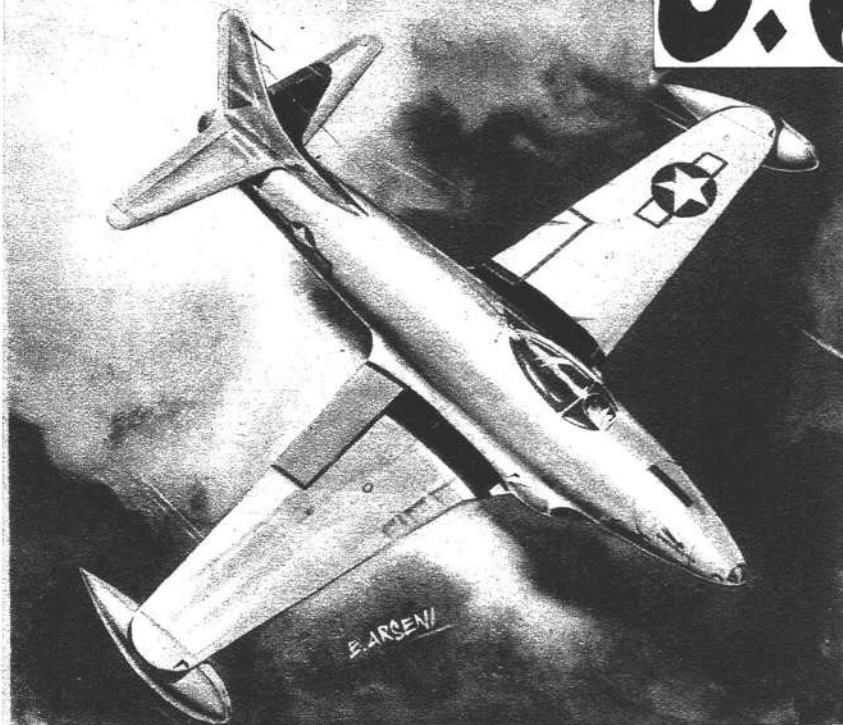
SCALE 1:7 MISURE IN MM.

◦ E. ARSENI ◦



MODELLO IN SCALA IN LEGNO

P.80 Shooting Star



natene i fianchi nel punto in cui vanno incollati i convogliatori e dopo aver incollato sulla parte pianale due blocchetti di adatte dimensioni sagomate il tutto; non sarebbe maliziosi sagomare i convogliatori dopo aver incollato al suo posto anche l'ala per mezzo del sopracitato longheroncino per il quale avrete avuto cura di praticare un alloggiamento nella fusoliera.

Il fanale d'atterraggio, la cabina e i fanali di posizione sull'estremità delle ali potranno essere ricavati da rottami di plexiglas che potrete trovare da qualche aviario del più vicino aeroporto. E' il materiale con cui sono fatti i cristalli delle cabine degli aerei, per intenderci.

Il plexiglas si lavora ne più ne meno come un legno duro e cioè può essere sagomato e limato come si vuole. Per renderne la superficie lucida e trasparente si dovrà trattarla con carta smeriglio sempre più fina sino a quando tutti i segni della lima non siano scomparsi e la superficie non sia pronta per la lucidatura da eseguire con un panno di lana e con sidol.

Se avrete avuto cura di verniciare di rosso e di verde l'alloggio dei fanali di posizione, di nero il fondo della cabina e d'argento quello del fanale d'atterraggio otterrete in trasparenza un bellissimo effetto.

Se per la cabina non disponete di plexiglas di spessore sufficiente, potrete incollarne più pezzi con collante, avendo cura che non si formino bolle d'aria in maniera che l'incollatura non sia visibile.

I serbatoi supplementari sono torniti come le ruote del carrello, ma vi consigliamo di non applicarli a posto fino a quando non avrete completamente finito la verniciatura.

Le gambe del carrello sono di filo di acciaio e gli sportelloni sono di lamierino di ottone o di alluminio da 3 o 4 decimi.

La verniciatura originale è in alluminio con fasce nere antiriflesso, ma potrete naturalmente adoperare il colore che più vi piace.

Per ottenere una buona verniciatura la prima cura dovrà essere nella scelta delle vernici alla nitrocellulosa; procuratevi poi dei buoni pennellini molto morbidi. Non date una sola mano, ma diluite la vernice e date 3 o 4 mani: otterrete una superficie più liscia e uniforme senza striature di pennello.

Gli aerei a reazione vanno ormai rapidamente sostituendo i vecchi con propulsione ad elica e, se l'aspetto dei velivoli perde, con l'elica, una qualche cosa di ormai familiare e tradizionale, è anche vero che la pulitezza delle linee e l'eleganza delle forme ci guadagna non poco.

La sagoma del P. 80, di recente entrato in servizio negli Stati Uniti, ne è la chiara dimostrazione.

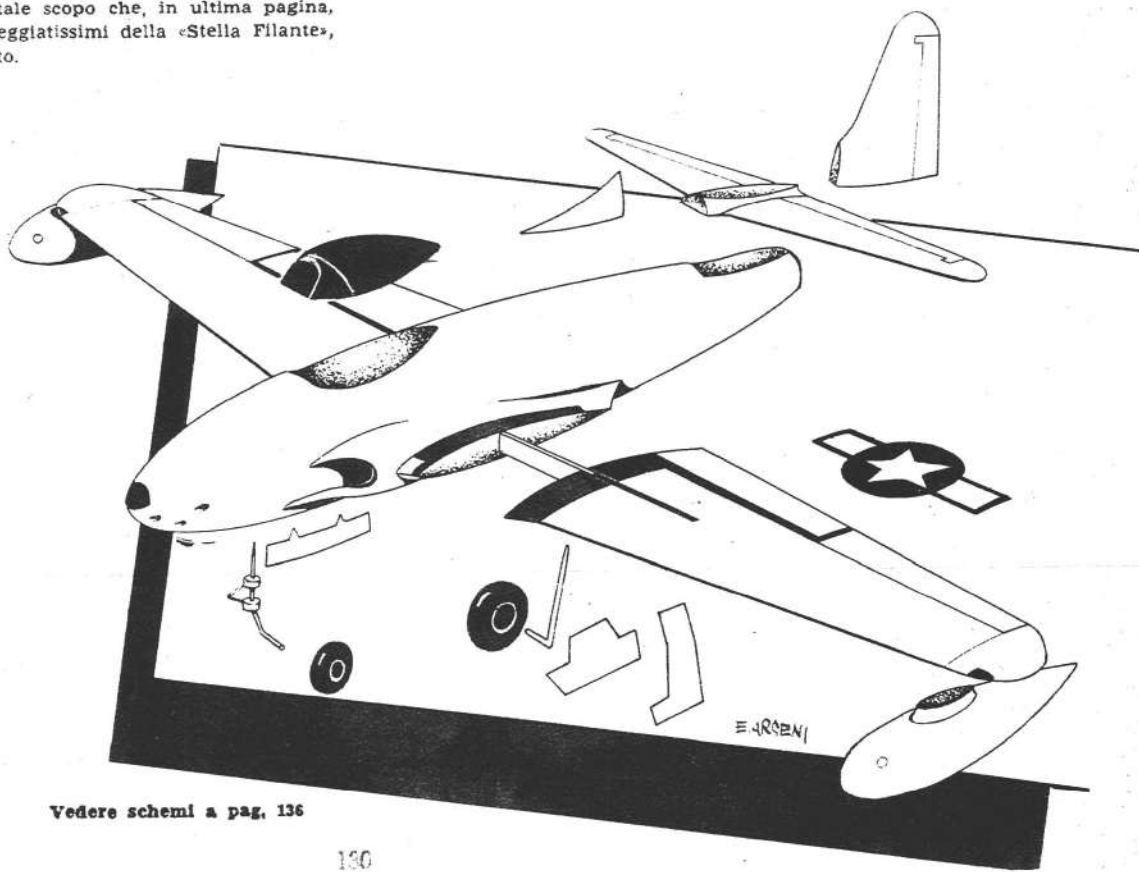
Può far piacere, perciò, avere sul proprio tavolo un modellino in legno di questo apparecchio ed è a tale scopo che, in ultima pagina, troverete i disegni in scala particolareggiatissimi della «Stella Filante», come gli americani lo hanno battezzato.

La costruzione è semplice per le ali ed i piani di coda che vanno ricavati da una tavoletta di legno dolce (cirmolo o pioppo) e sagomate con cura.

E' da notare che per queste costruzioni non si deve assolutamente usare del legno fibroso come l'abete o il pino, poichè la differente durezza delle fibre non permette di ottenere delle superfici perfettamente lisce; non solo, ma anche quando sembra di averle ottenute, non appena la prima mano di vernice si sarà asciugata le fibre tornano fuori peggio di prima a causa della differente capacità di assorbimento.

Prima di profilare le ali, quando ancora sono sotto forma di tavoletta, praticate al centro un incastro all'altezza del longherone, come indicato nel disegno; vi servirà per unirle alla fusoliera per mezzo di un longheroncino di compensato da uno o due millimetri.

La fusoliera va ricavata dal blocco e per semplicità vi consigliamo di costruirla come se i convogliatori non esistessero; una volta finita spia-



Vedere schemi a pag. 136

CRONACHE

BARIOLI — Domenica 12 Maggio si è svolta a Venezia sulla Laguna la gara «Trofeo S. Marco» di aeromodelli con motore a scoppio.

La gara, annunciata diverso tempo prima, ha raccolto un buon numero di concorrenti (16 esattamente).

Il primo lancio fu quello di Garlato il popolare «Giorgetto», piuttosto emozionato. Il motore gira che è un piacere ed il modello parte come un razzo e comincia a salire sicuro spirando benissimo.

Dopo i suoi 40" di motore, che tanti ne contempla il regolamento, il volo continua sempre alla stessa altezza con una regolarità ed una grazia che raramente si vedono. Il volo assoluto è 3'41", tutto sulle acque della Laguna.

Secondo a lanciarsi è Sivocci Vittorio: se la partenza è altrettanto buona che quella del primo, la salita lascia alquanto a desiderare ed il modello dopo i 40" si trova ancora piuttosto basso (veramente non erano 40", ma 33"); tuttavia il modello dimostra di essere bene a punto e spirala allontanandosi. Segna 2'20". L'amaraggio non è molto felice: difatti l'acqua mosso dal vento lo fa capottare.

Il bel modello di Cipriano a scafo centrale, che in aria calma decollava benissimo, fa enormi difficoltà a staccarsi e tenta ad ogni minuto di infilare sott'acqua l'estremità delle alette idroplane. Ci riesce finalmente ed il modello infila l'estremità di un'ala e tutta la prua coi motore sott'acqua.

Qualche lancio ce lo fa vedere anche il bravo Battistella, il decollo piuttosto lungo ed il modello piuttosto pesante non gli permettono di classificarsi: tutti lanci di 30" effettivi di volo; troppo poco!

Ecco che allora — verso mezzogiorno — cominciano a lanciarsi i concorrenti di Treviso. Cellini mette in moto l'Antares 2, ma Sartori non riesce a far camminare il Kratmo.

Comunque il modello di Cellini parte bene e, benché sia palese una certa fretta nel centraggio, vola assai sicuramente 39" di planata. Il modello nello scendere si capovolge e, dato che si trova assai lontano e che la barca dei recuperi è lenta a muoversi, dovrà starsene sott'acqua per circa un buon quarto d'ora.

Intanto, mentre i cronometristi si danno il cambio perché tutte le condizioni di tempo siano sfruttate, i concorrenti (ma non hanno fame mai questi ragazzi?) tentano di far partire quei modelli che erano recalcitranti sia per il motore sia per qualcos'altro durante la mattinata.

Soncini, mentre il motore gira al massimo, vede il suo modello capovolgersi perché preso

nell'onda di un motoscafo passato lontano; lo recupera, ma il castello motore rimane indebolito al punto da sfasciarsi durante la rimessa in moto.

Così anche Rossi non riuscirà a partire perché il suo Ella non parte per spruzzi d'acqua ricevuti durante la corsa sull'acqua.

La vera gara riprende verso le 15.

Lanci buoni di Garlato che segna l'42", Scandagliato, il cui modello, però, perde in volo un galleggiante ed ammarra così a galleggio zoppo con poco danno del modello, ma assai del motore, che non vuol più ripartire; il modello di Battistella, partito un po' troppo virato, va a cadere su una barca lì vicino dove erano vari modelli e taglia per metà quello di Sivocci, che rimane di stucco, avvilito, perché il modello «andava» e poteva tentare di fare ancora tempi molto buoni.

Il modello investitore? neanche un buchetto sulla carta delle ali! Dopo questo incidente parte il modello di Cellini piccolo e bianco. Saie come un razzo, ma dimostra ancora incertezza nel centraggio e segna solo 1'2".

Poi Venuti e Contin di Padova riescono a far staccare dall'acqua e raggiungono 1' di planata.

Ripetiamo: i modelli erano 16, ma quante partenze cattive vedemmo? Tante e tante. E come prima gara di idromodelli anche tanti bei voli, è vero inferiori ai trenta secondi e non classificati, ma belli lo stesso. Nel complesso dunque una gara completamente riuscita.

Classifica

1. GARLATO Giorgio di Venezia media 2.41" 1/5 «Trofeo S. Marco» e L. 3.000.
2. SIVOCCHI Vittorio di Venezia - media 1'10" Coppa e L. 2.000.
3. CELLINI Giovanni di Treviso - media 50" 1/5 Coppa e L. 1.500.
4. VENUTI e CONTIN di Padova - media 30" Medaglia grande e L. 1.000.

Al concorrente SCANDAGLIATO E-rando è stata assegnata la Coppa offerta dalla Direzione del Giornale «La voce Aeronautica» per il concorrente più sfortunato.

A tutti gli altri concorrenti una medaglia ricordo

GALLINA - L'aeromodellismo tarantino è in netta ripresa dopo la stasi dovuta alla guerra e al resto. Si è proceduto alla costituzione del G.A.I. (Gruppo Aeromodellistico Jonio), e, sebbene finora non si sia potuta svolgere una attiva propaganda, data l'incompleta orga-



Sopra: Garbato col suo idromodello vincitore del «Trofeo San Marco». Sotto: lo stesso in flottaggio



nizzazione del gruppo e per la mancanza di locali, tuttavia si riscontra un numero sempre maggiore di allievi e di appassionati. Si prevede anche una sezione per i Modellisti navali. Si ha in programma una serie di raduni, di gare e di mostre. Gli orientamenti degli aeromodellisti ionici sono stati press'a poco quelli di tutte le altre città: veleggiatori di media apertura, modelli ad elastico, basso carico alare e piccola apertura. Si sono visti scarsissimi modelli con motore a scoppio.

Gli aeromodellisti di Taranto pregano intanto gli altri gruppi pugliesi di mettersi in contatto con il G.A.I., presso il presidente provvisorio Galliano Gaio, Corso Nitti N. 69, Taranto.



Il genovese Mangini e il suo ennesimo tutt'ala

MOVOD 2 s
BREVETTATO



„Il motore di alta classe per ogni applicazione modellistica,,

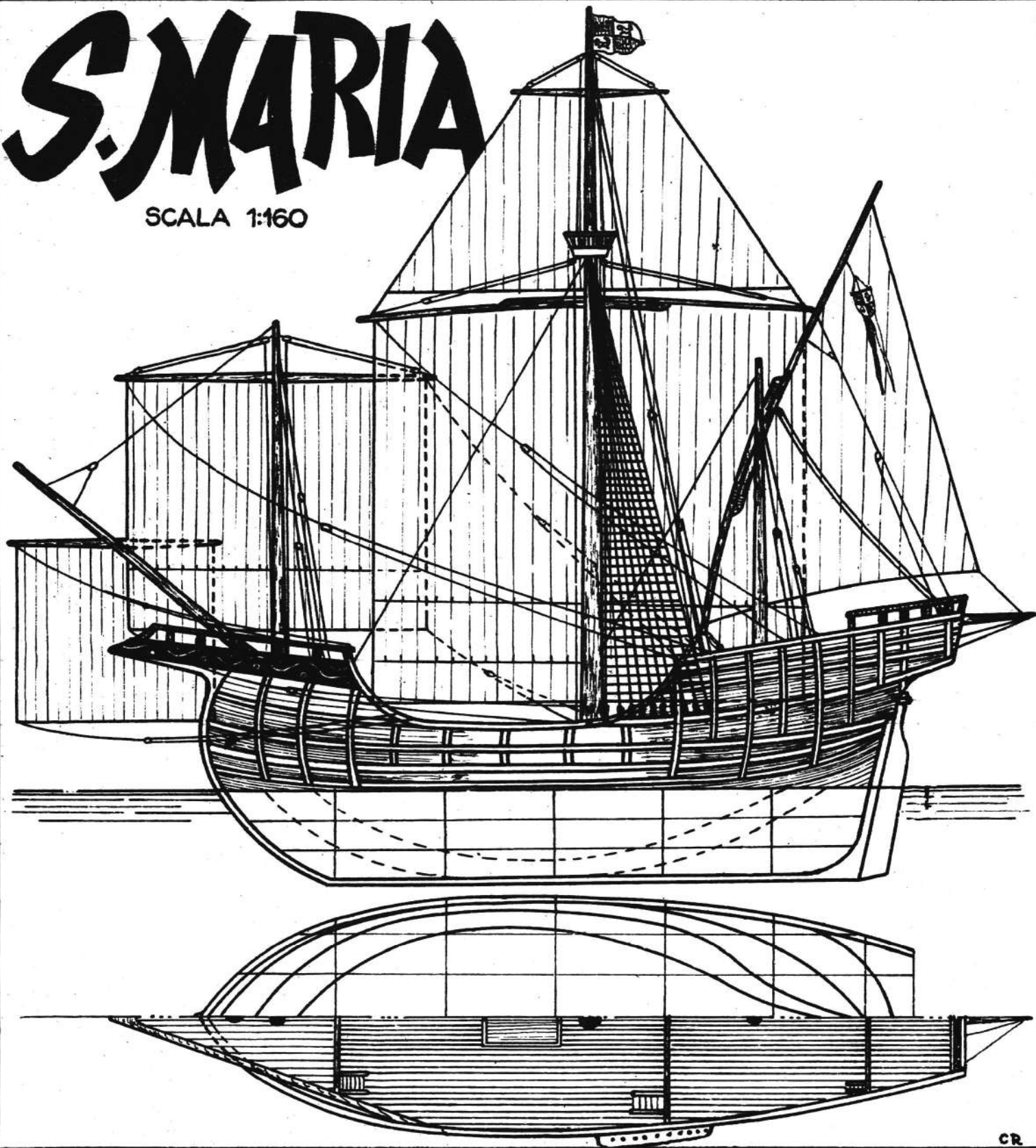
2 cc. 170 grammi 1/10 HP 5000 giri

È allestito con uno speciale serbatoio trasparente che permette l'applicazione ed il comando del motore in qualsiasi posizione.

Chiedete il listino prezzi dei motori e materiali modellistici a **MOVOD Modelli Volanti e Parti Staccate - Milano, Via S. Spirito, 14 - Telf. 70-666**

S. MARIA

SCALA 1:160



DESCRIZIONE DELLA CARAVELLA "S. MARIA,,

La S. MARIA di C. Colombo in origine, cioè prima della traversata, era chiamata «Galenga», ed era considerata inutilizzabile ed abbandonata nel Porto di Palos.

Essa appartiene alla classe delle navi tonde, così chiamate per la loro forma panciuta e tondeggiante.

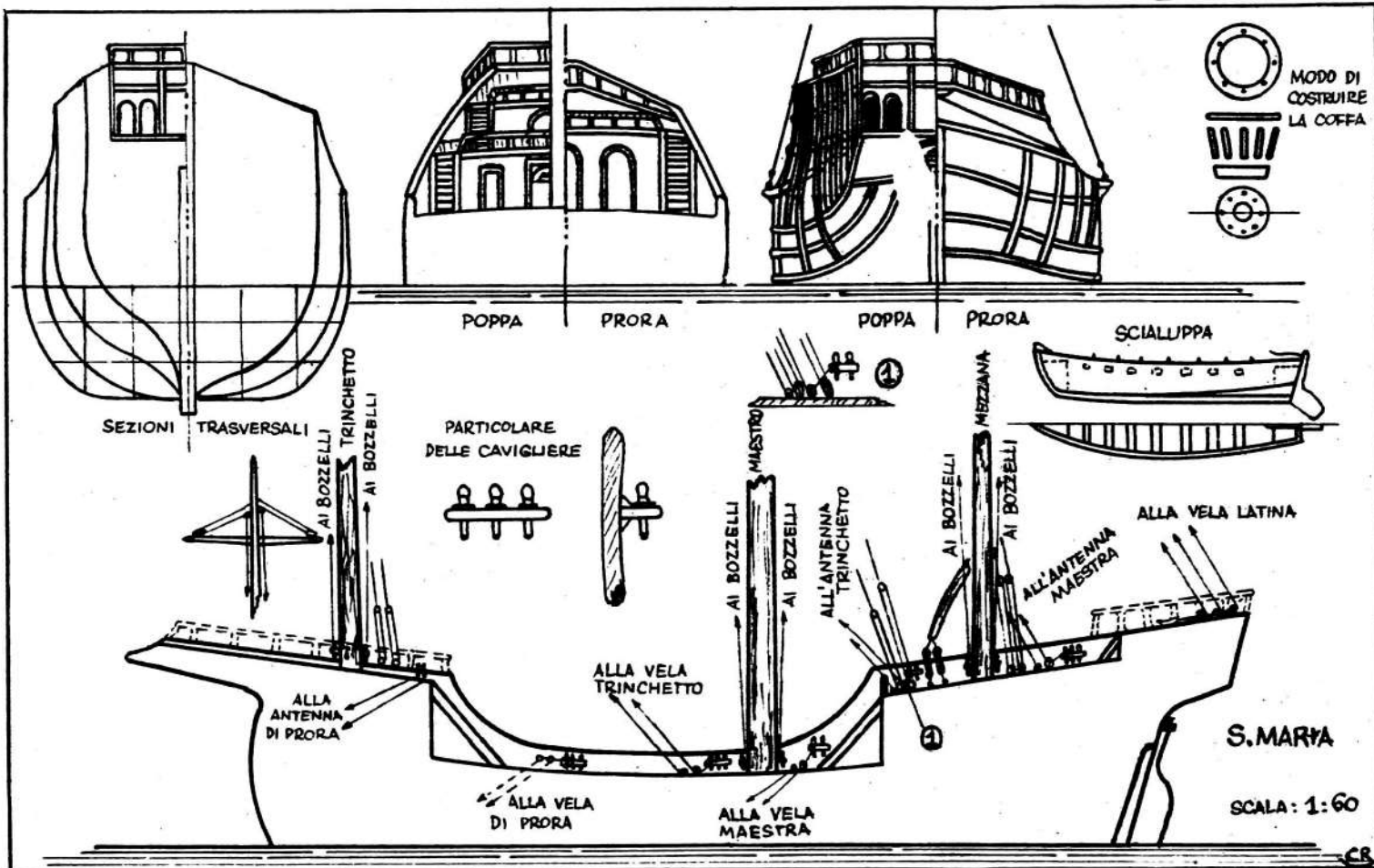
Il modello che vi presentiamo è un modello da tavolo, per cui non richiede di essere vuotato.

I suoi dati originali, secondo quanto riferisce il Marchese De Al-

bertis da Genova (Benemerito cultore degli studi Colombiani) sono i seguenti: Lunghezza m. 26,40; Larghezza m. 8,20; Altezza m. 4,48; Tonnellaggio, Tonn. 252. Le tavole costruttive sono alla scala di 1:160.

La costruzione, per la buona riuscita, bisogna che sia accurata in tutti i suoi particolari. Sarebbe bene adoperare legno di noce o di faggio che per la loro durezza bene si prestano alla costruzione. Per i costoloni longitudinali e trasversali, si usino listelli da 1x1,5 mm. incollandoli sullo scafo con della caseina.

A causa delle molte pagine dedicate alle cronache della Coppa Modellismo, Trofeo dei Motori e altre gare lo spazio rimasto per navimodellismo è poco. In compenso nel prossimo numero pubblicheremo schemi e descrizioni di uno dei più bei modelli di cutter costruiti: il «Kiltie» di John Black ex-presidente dell'International Model Yacht Racing Union.



Per i dritti di prora e poppa va bene una tavoletta di mm. 2 di spessore opportunamente sagomata secondo il disegno. Questa deve essere incastrata (o incollata) sulla prora e sulla poppa

Quella balastra che si vede a poppa e a prora deve essere fatta con dei listelli da 1x0,5 mm., con le colonnine fatte di saggina, ed incollate. Per la buona riuscita curare molto questa costruzione.

Per la chiglia usare lo stesso sistema usato per i dritti, con tavoletta dello stesso spessore.

Il sartame dell'albero maestro va imbigottato sul costolone (parasartie) più largo (v. disegno). Detto costolone delle dimensioni 2 x 4 mm., deve essere ben incollato (per maggiore sicurezza inchiodarlo con dei comuni spilli). Le 10 bigotte dovranno essere assicurate mediante fori del diametro di mm. 1. Il timone non sarà che una tavoletta di 2 mm di spessore leggermente rastremato all'esterno.

ALBERO DI TRINCHETTO - L'albero di trinchetto alto 68 mm non è che un listello da 3x3 mm. opportunamente affusolato; verso l'estremità, a 10 mm dal vertice avrà un foro di un mm. per poter assicurare quelle manovre che vedete. L'antenna della vela quadra dovrà essere assicurata all'albero mediante una legatura di filo di refe.

ALBERO DI MAESTRA - Questo albero alto 112 mm. ricavato da un listello da 5x5, dovrà essere forato sotto la coffa per passare il filo di refe che costituisce il sartame. A mm. 20 dall'estremità avrà un altro foro per assicurare le due sartie volanti.

L'antenna grande un po' curva verso l'estremità va fatta in due pezzi (vedi disegno) incollati e legati. Dovrà avere un diametro al centro di mm. 4. L'antenna più piccola, costruita in un solo pezzo, dovrà avere un diametro di mm. 3. Queste due antenne dovranno essere assicurate all'albero mediante legatura.

ALBERO DI MEZZANA - Uguale a quello di Trinchetto andrà forato all'altezza di mm 12 dal vertice per poter far passare la drizza della antenna. L'antenna di questo albero è costruita in due pezzi opportunamente curvati.

VELATURA - E' costituita da 4 vele quadre e da una latina. Dovranno essere ricavate dalla comune tela bianca, oppure da cartoncino da disegno. Dette vele dovranno essere assicurate alle relative antenne mediante cucitura a spirale. Per dare un'aspetto più reale al modello dipingere in rosso una croce di malta al centro della vela quadra maestra.

VERNICIATURA - Dopo aver scartavetrato tutto l'insieme dello scafo si procederà alla verniciatura.

L'opera viva andrà colorata di scuro, mentre l'opera morta di colore bruno. A seconda del legno usato per la costruzione, si dovrà usare diversi modi di verniciatura. (Ad esempio, se è stato usato legno di noce, basterà colorare di scuro l'opera viva, verniciando a spirito l'opera morta). A prora siano dipinti alcuni stemmi che certamente avrete visto in moltissime illustrazioni.

COFFA - La coffa sarà fatta da un cerchietto da 6 mm di diametro con 8 fori e da una corona del diametro di 8 mm. anch'essa con 8 fori. Le colonnine saranno del tutto simili a quelle della balastra. La scialuppa sia costruita secondo quanto indicato dal disegno.

Il modellino potrà essere posato su un piedistallo che il costruttore potrà fare a suo piacimento.

BENATO CRISPO

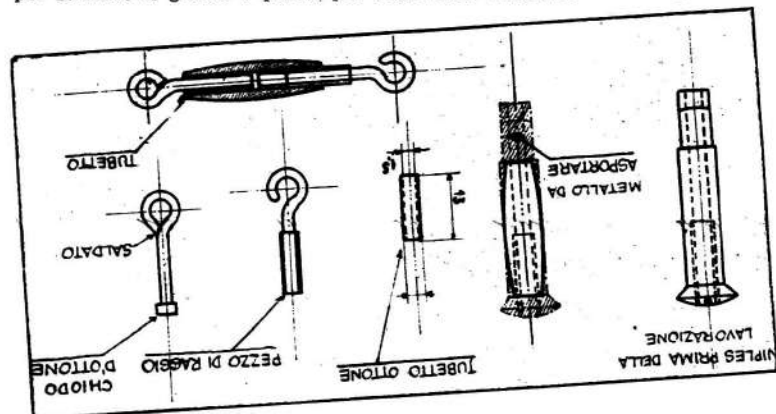
COME SI COSTRUISCE UN TORNICHETTO

Questi tornichetti sono ricavati da comuni niples e raggi da bicicletta, è meglio adoperare i niples più lunghi.

Come si vede chiaramente dal disegno; bisogna prima asportare il metallo superfluo per poter dar forma al corpo del tornichetto stesso indi smerigliare per bene fino a ottenere una superficie abbastanza liscia.

Per il maschio che si avvita nel corpo del tornichetto si adopera un segmento di raggio in cui la parte curvata, per formare il gancio, va un po' più sottile per dar modo che il gancio riesca meglio (v. disegno).

Costruire poi un tubetto di ottone del diametro esterno uguale a quello interno del corpo del tornichetto; detto tubetto andrà saldato dentro la parte non filettata, però prima bisognerà introdurre nel tubetto un chiodo di ottone, in modo che sia tenuto dalla testa del tubetto stesso. Limare via quel poco metallo che avanza per portare la testa del chiodo uguale al diametro del tubetto. Nel saldare il tubetto, fare attenzione a non saldare anche il chiodo, indi curvare il chiodo per formare il gancio e pulire per bene tutto l'insieme. C.



PASSAPORTO

IN ARGENTINA

Mentre in Europa l'aeromodellismo è tutt'ora in crisi, fuori d'Europa l'esperienza europea di un aeromodellismo statale o appoggiato dallo Stato, viene ampiamente sfruttata.

Non ultima è l'Argentina, dove l'aeromodellismo viene incoraggiato sia per fini propagandistici e sia come mezzo educativo.

Le scuole di aeromodellismo sono organizzate su un sistema molto simile a quello italiano, in uso prima della guerra.

Il Ministero dell'Aria argentino, infatti, ha reclutato fra gli aeromodellisti anziani degli elementi idonei, ha fatto frequentare loro un corso ed ha rilasciato dei diplomi di istruttore.

Gli istruttori così qualificati hanno il compito di istruire i maestri di scuola che a loro volta istruiranno gli allievi. Qualcosa di simile, insomma, ai nostri istruttori di aeromodellismo della Runa.

Inutile dire che in questi ultimi anni l'aeromodellismo argentino ha fatto passi da gigante e che va lentamente sganciandosi dall'aeromodellismo nordamericano di cui finora è stato tributario sia per i materiali che dal punto di vista teorico.

AEREI ALLA CATENA

Abbiamo qui accennato al sistema inglese di modelli controllati con motori elettrici. Pubblichiamo questa volta una foto di un bimotore costruito secondo questo sistema. Come si vede dalla fotografia, il modello decolla da una pista circolare e può girare a differenti quote attorno ad un pilone.

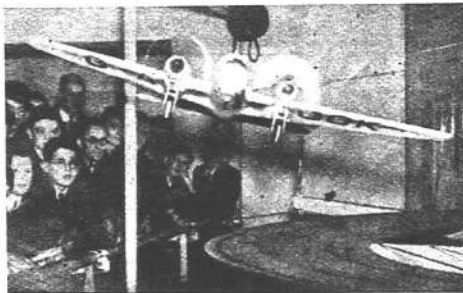
Il cavo di tenuta serve anche per il traspor-

to della corrente elettrica necessaria per i motori. I piani di coda sono comandati a distanza per mezzo di rinvii da un operatore al di fuori della traiettoria del velivolo.

« NAZIONALI » AMERICANE

Si è iniziata negli Stati Uniti la preparazione alla prima « Nazionale » del dopoguerra che si svolgerà, come al solito, sotto gli auspici della « Camera di Commercio » verso la fine di agosto, non sappiamo ancora se a Detroit o a Chicago.

L'aspettativa per questa gara è notevole poiché da 3 anni tale competizione era stata sospesa e sarà interessante vedere quali nuove idee avranno portato a casa i « reduci » che sono stati a contatto con gli aeromodellisti di tante parti del mondo e che certamente nei lunghi ozii lasciati dalla guerra devono aver accumulato molti progetti e molte idee nuove.



IL PRIMO REATTORE PER MODELLI VOLANTI.

E' comparso sul mercato nordamericano il primo reattore per modelli volanti. Si tratta di una riduzione in scala, semplificata, del V.1. Pesa circa 450 grammi e fornisce una spinta di circa 800 gr. Il costo è però ancora proibitivo: 35 dollari, oltre il trasporto



IN ALTO: a quanto sembra gli americani non hanno ancora scoperto il tubo. IN BASSO: una bella riproduzione dello SKYFARER di Jim Noonasu di Milwaukee.

Al cambio ufficiale 7875 lire e alla borsa nera 12.000 circa.

GLI AEROMODELLISTI FRANCESI E LA F.A.I.

Ci comunicano da Parigi che in Francia gli aeromodellisti si danno da fare con la F.A.I. per la modifica del codice sportivo. La prima riunione ha avuto luogo il 5 maggio sotto la presidenza del comandante Eyraud. Cosa desiderano mai ottenere, gli aeromodellisti francesi, di nuovo, a loro vantaggio, dalla F.A.I.?

olivetti



M40/3
TERZA SERIE

LA MACCHINA PER L'UFFICIO MODERNO

TROFEO *dei* MOTORI

Roma, 12 maggio 1946

CLASSE "B."

1. classificato
ALDO MONTANARI
2. classificato
RAFFAELE SINOPOLI

entrambi con motore
Atomic 4

cilindrata	cmc. 4
giri al minuto	4.6000
potenza C. V.	0,18
peso	gr. 260
elica diam.	cm. 31-35
ammissione a valvola rotativa	
fissaggio radiale a vite	

*Il più moderno motore
sul mercato.*

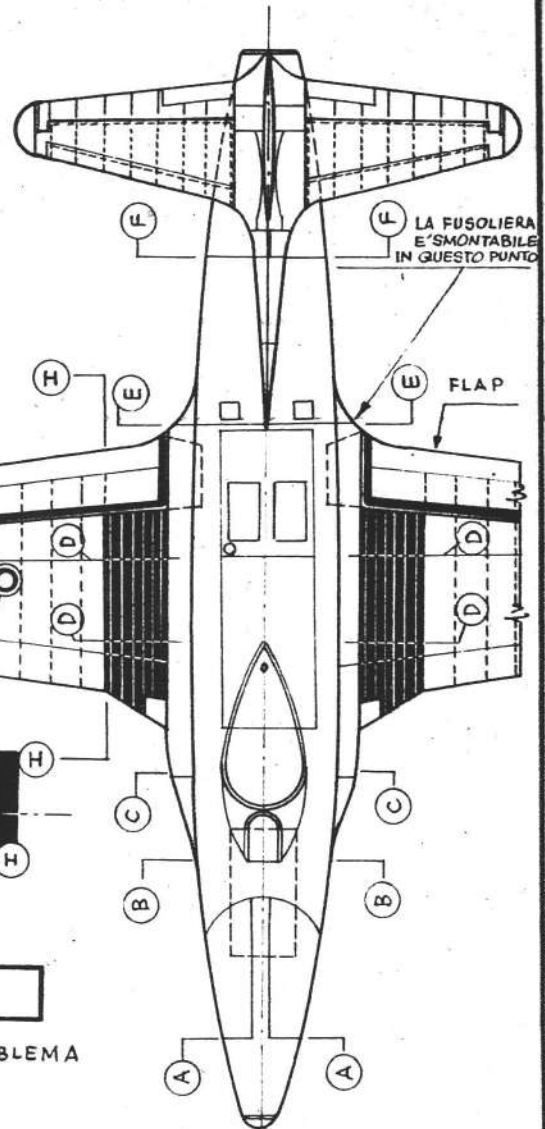
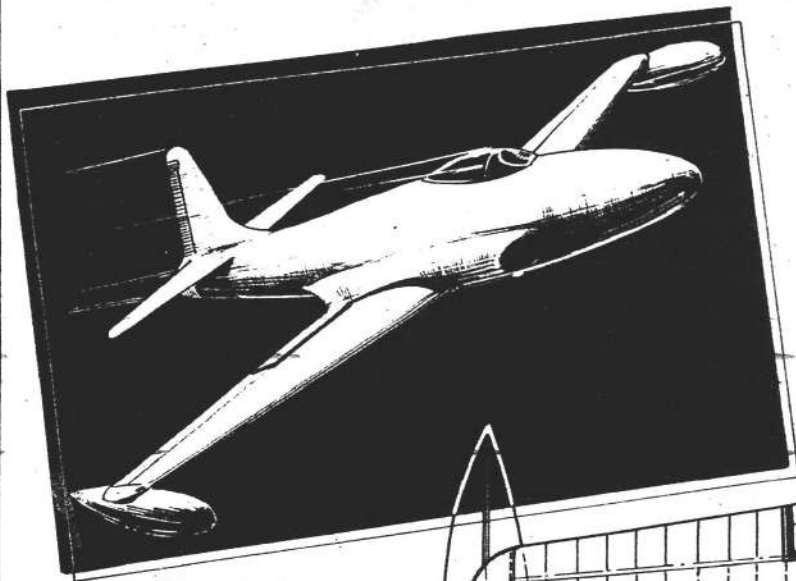
OFFERTA SPECIALE

fino al 30 giugno 1946
il motore verrà ceduto a
titolo di propaganda al
prezzo di L. 3920 com-
pleto di elica, invece di
L. 4500 e a L. 4000 com-
pleto di valvola di arresto.
Approfittate di questa of-
ferta inviando vaglia a

Aviominima S.A.
Via S. Basilio 50 A
ROMA

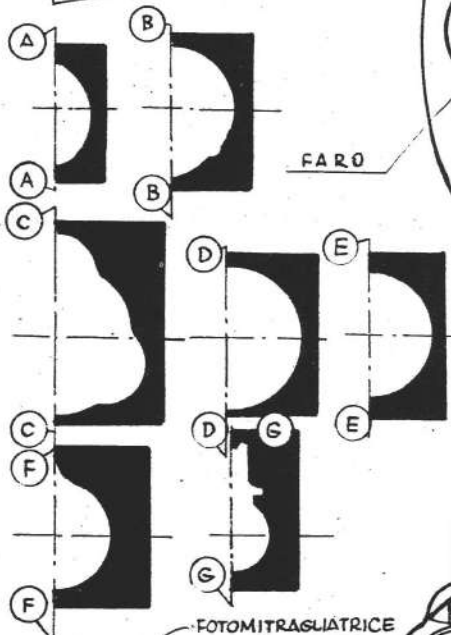


ATOMIC 4



LA FUSOLIERA
E' SMONTABILE
IN QUESTO PUNTO

FLAP

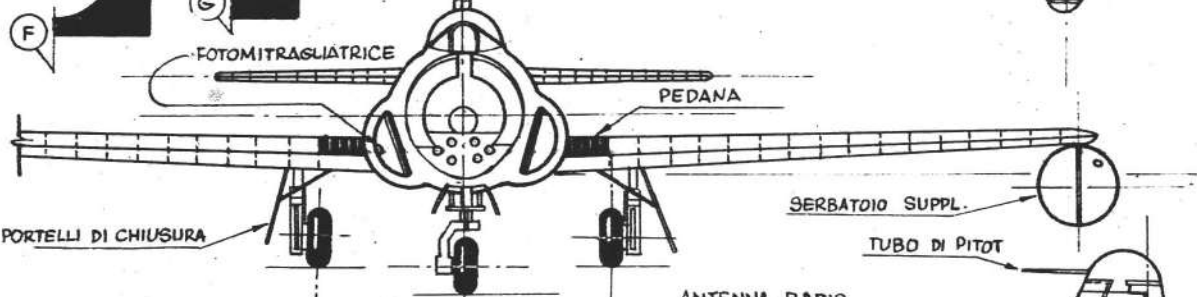


FARO

SERBATOIO



EMBLEMA



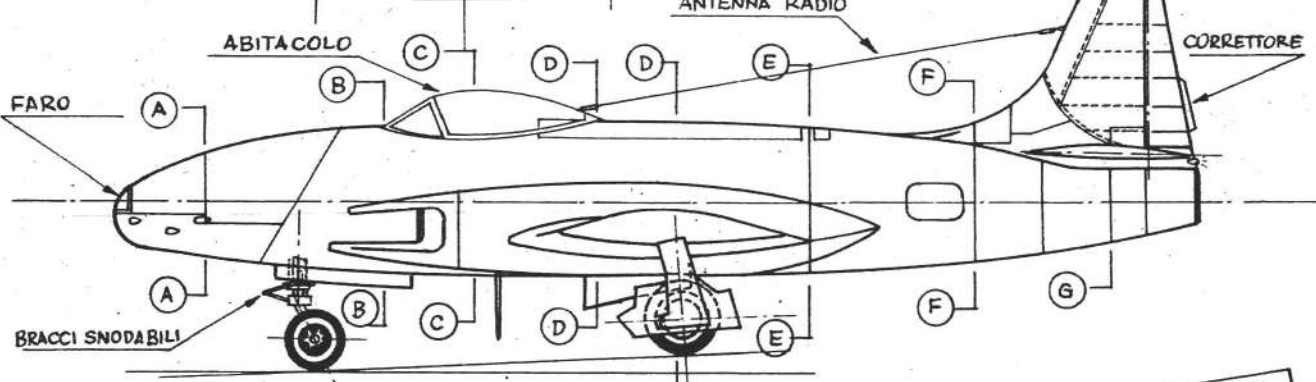
FOTOMITRAGLIATRICE

PEDANA

PORTELLI DI CHIUSURA

SERBATOIO SUPPL.

TUBO DI PITOT



ABITACOLO

ANTENNA RADIO

CORRETTORE

FARO

BRACCI SNODABILI

- E. ARSENI -