

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE
COSTA LIRE 50

SOMMARIO

L' "R 4613-9c" di P. L. Raggi.

Il "BYDULE", veleggiatore francese.

IL "RAGNO", modellino ad elastico per principianti.

Il "BOBCAT", modello telecomandato americano.

Schemi del Caccia americano FIREBALL.

Il "PINCO DI BAVASTRO", modello di nave corsara genovese del XII Sec.

"THE OLD IRONSIDES", modello della prima locomotiva a vapore di Baldwin.

Corso d'aeromodellismo - Spunti quindicinali - Passaporto - Cronache e fotocronache - Corriere ecc.

Il motomodello "R4613-9c" di Raggi (vedi descrizione e schemi nell'interno).

E. ARDENI



8

RIVISTA QUINDICINALE

A. III - 1-15 MAGGIO 1947
NUMERO 8

DIR. RED. AMM. PUBBLICITÀ
Piazza Ungheria, 1 - Roma

REDAZIONE MILANESE:
Via Carlootta numero 39

REDAZIONE TORINESE:
Corso Peschiera num. 252

TARIFE D'ABBONAMENTO

	Italia	Francia	Svizzera
1 numero Lit.	50 Fr.	50 Frs.	1,60
6 numeri	270	270	9,20
12	520	520	18,00
24	1000	1000	35,00

TARIFE DI PUBBLICITÀ

NEL TESTO: 1 pag. Lit. 6.000; 1/2 pag. Lit. 3.500; 1/4 pag. Lit. 2.000; 1/8 pag. Lit. 1.500; 1/16 pag. Lit. 900. - ULTIMA DI COPERTINA (pag. intera): in nero Lit. 8.000; a colori per una volta Lit. 15.000; per almeno 4 volte consecutive Lit. 12.000. - ANNUNCI ECONOMICI (rubrica AAAAAAA): Lit. 15 ogni parola, in neretto Lit. 20 a parola; maiuscolo Lit. 30 a parola.

Spunti quindicinali

AEROMODELLISMO FIUMANO

In questi giorni in cui il tragico esodo degli Istriani dalla loro terra fa tremare di sdegno il mondo civile e piangere tutti gli italiani degni di questo nome rovistiamo con mano trepidante fra le tante lettere che gli aeromodellisti d'ogni regione ci inviano e ne traiamo una che abbiamo serbata fra le nostre carte dall'anno scorso. La lettera scritta il 10 luglio 1946 da Cava dei Tirreni, è di Francesco Torre, un vecchio aeromodellista fiumano che non si è dimenticato di noi e di Zio Falcone, come noi non ci siamo dimenticati di lui.

Riproduciamo qui sotto la lettera del Torre, non tanto per le notizie relative alla vecchia attività dei fiumani (notizie che a non pochi dei nostri lettori sono forse note), ma per ricordare ancora una volta, e vivamente, che anche sui lembi d'Italia che la sorte avversa e la malvagità e cecità dei più forti stanno strappando dal nostro suolo patrio vivono ancora e sperano e soffrono compagni nostri aeromodellisti.

Ma ecco qui la lettera, inviata al nostro direttore che sul vecchio Aquilone firmava la Posta Aerea con lo pseudonimo di Zio Falcone. Appunto a Zio Falcone il Torre si rivolge affettuosamente.

Carissimo Zio Falcone,

Ho ricevuto la vostra lettera dalla quale apprendo il vostro interessamento per la cara Fiume. Purtroppo non posso venire a Roma perchè sono nell'impossibilità finanziaria. Vi assicuro però che sinceramente gradirei fare la vostra conoscenza in persona nella quale vedo un instancabile propagatore dell'aeromodellismo italiano. Vi ringrazio della rivista speditemi.

Ho lasciato l'abitazione, la mia città e gli amici per venire in Italia per parlare la mia lingua, per essere fra i miei fratelli. E sono in strada! Purtroppo noi italiani abbiamo modo da piangere e vergognarci, ma dobbiamo dare a quest'Italia tutto quanto possiamo per sollevarla e metterla a confronto con le altre nazioni. Non più con guerre, ma col creare la società, l'industria, il progresso, insomma dobbiamo dimostrare di essere figli di quegli italiani che già tanto e in tutto il mondo furono apprezzati. Una cosa sola potrebbe ancora sollevare il mio morale: Fiume e i Fiumani! Ma sono italiani! E debbo dimenticare Fiume!

L'aeromodellismo fiumano nato nel 1935 con i fratelli Gnotta è an-

dato a mano a mano propagandosi. Nel 1935 nacque la prima scuola alla quale partecipavano circa 30 allievi. Nel 1939 si era a buon punto e nel '40 si ebbe la prima gara per veleggiatori divisa in tre giornate. Era in palio la coppa che portava il nome del compianto aeromodellista Mirto. I primi tre classificati furono: Chinchella B. (3'37") Valentinsig S. (1'57") Torre F. (1'15"). Annuatamente la squadra fiumana partecipò al concorso idro organizzato dall'instancabile Calligaris (Trieste). Classificatisi sempre ai primi posti ne è testimonianza l'Aquilone di cui i fiumani erano accaniti lettori. Anche coi modelli a elastico terrestri si era a buon punto. I tempi variavano da 1' a 1'30". Nel 1942 si disputò una gara per micromodelli data la scarsità di elastico. Anche qui i risultati furono ottimi poichè il 50% dei voli superò il minuto. Nello stesso anno Valentinsig di ritorno dal concorso idro di Trieste, in seguito ad accurata messa a punto del modello riuscì a fargli compiere molti voli, tutti regolari e di circa un minuto. Il suo disegno fu più tardi pubblicato sull'Aquilone. Anche Torre riusciva con il suo idro a voli intorno al minuto e fece decollare il modello pure con elica monopala. Intanto i modelli a scoppio idro e terrestri andavano a mano a mano perfezionandosi. Sirolla costruiva il suo Auro (3 esemplari) da 2 c.c. 160 gr. di peso 5000 giri al minuto e un 12° di potenza. Alla nazionale del 1943 Cherin vinceva la selezione di zona (Padova) della categoria allievi, mentre Chinchella vinceva anche la finale nella categoria B. Più tardi il medesimo Chinchella compiva con un suo idro 11' volo migliore fino ad ora realizzato ma non omologato per mancanza di cronometristi ufficiali. La guerra con i suoi disagi ostacolò solo in parte i fiumani che da veri fratelli dimostravano grande generosità nell'aiutarsi l'un l'altro. Cercarono con tenacia e trovarono riciste americane e tedesche degli anni precedenti la guerra. Gli annuari di Zaic del '38 e '39 destarono grande interesse. Tutti lessero e studiarono traducendo o facendosi tradurre quanto più era possibile. Tutti volevano imparare, nessuno diceva di saper troppo. Nessuno disdegnava di fraternizzare con gli autori, contrariamente a quanto ho visto avvenire in certe parti di Italia, dove per parlare con certi "Cannoni" come dice il nostro Meli, bisognava togliersi il cappello e usare il voi. L'aeromodellista più che ogni altro deve essere democratico! Questa è l'opinione di noi fiumani. L'ultima competizione si ebbe nel settembre del '45 per la disputa "Coppa a Scoppi" per 30". Vi furono sette modelli dei quali sei classificati e tutti con voli superiori al minuto e mezzo. Modelli di tendenze americane, tipo Zipper, diversi profili e allungamenti. Si affermò l'allungamento forte (10) che lasciando inalterate le doti di salita, migliorava di molto però quelle di planata. I primi tre classificati furono: Torre F. (2'26") con scomparsa alla vista; Isola V. (2'18"); Cotugno C. (1'58"). Nuovamente Sirolla realizzava un Diesel delle seguenti caratteristiche (corsa piastra) 3 c.c. 6500 giri, 150 gr. e 1,6 di potenza. Valentinsig e Torre realizzavano intanto la tanto agognata elica ripiegabile.

Da una lettera di Chinchella mio amico, apprendo che Valentinsig ha realizzato 1 ora di volo con perdita del modello. Il modello che io avevo già visto prima di partire aveva carrello bigamba retrattile ed elica ripiegabile. Al caro

Gnesi devo dire che non basta scrivere, ma bisogna provare prima di dire che una cosa non si può fare. Infatti i fiumani per primi hanno realizzato l'elica ripiegabile per motore Diesel.

Ecco, questa è la lettera, semplice e dolorosa. Voi l'avete letta e la vostra mente ha già veduto qualcuno dei tanti vostri compagni — modellisti e non modellisti — qualcuno, forse tutti, o quasi tutti, lasciare la città contesa, la città martire per cercare asilo e pace altrove. Forse troveranno asilo questi vostri compagni ma non pace, ma non serenità. Rimarrà in essi il segno incancellabile dell'infamia che viene commessa contro di loro e contro tutti coloro che (in

DOMANDE

— Perchè gli aeromodellisti abruzzesi in genere e quelli dell'Aquila in particolare non si svegliano dall'allegria sono? Giorgio Sacchetti (che abita in via delle Buone Novelle n. 5, all'Aquila, e al quale potete scrivere; anzi egli prega che gli abruzzesi gli scrivano) potrebbe — già che lo desidera ed ha tanta buona volontà — organizzare un circolo, o una scuola, nel capoluogo. Altri Giorgio Sacchetti dovrebbero, naturalmente, sorgere come funghi un po' ovunque.

dispregio alla conclamata guerra di liberazione) vengono strappati dalle loro terre, dalle loro case, e quasi deportati. Voi dovrete accogliere questi nostri fratelli con affetto, con sollecitudine e dimostrare loro la vostra solidarietà umana e di aeromodellisti. Se aggiungiamo «di aeromodellisti» intendiamo riferirci a quel particolare senso di solidarietà che è proprio della gente seria e laboriosa come sono i costruttori in genere.

Inutile aggiungere che farete opera altamente meritevole se soccorrete materialmente quando fosse necessario, tutti quei profughi che si rivolgeranno a voi o che, pur tacendo delle loro necessità o miserie, dimostrassero in qualche modo di avere bisogno di aiuto.

MICROMOTORI

Qualche scrittore di cose sportive si ostina a chiamare micromotori i motorini per bicicletta. Informiamo gratuitamente questi giornalisti che esistono motorini per modelli volanti, ad accensione elettrica e ad autoaccensione, le cui cilindrate oscillano da un massimo di 20 cmc. ad un minimo di 0,15 cmc. A questo punto noi ci chiediamo come si può chiamare un veramente micromotore da 0,15 che, con un 50° di cavallo, può raggiungere i 5000 giri al minuto. Questo motorino pesa meno di 30 gr.

Leggete e diffondete

CINEBAZAR

IL PIÙ AGGIORNATO E IL PIÙ COMPLETO DEGLI ILLUSTRATI CINEMATOGRAFICI

16 pagg. a colori - Una copia L. 25



Idroscivolante con motore Kratmo costruito di A. Montanari

Racing Cars

Quando in Italia si parla di modelli di automobili gli ascoltatori stanno a sentire fra increduli ed interessati le meraviglie che qualcuno, più informato, racconta intorno a questa attività così popolare in America e in Inghilterra; più in là delle notizie però non si va; che noi si sappia in Italia fin'ora è stato fatto un solo tentativo in questo campo, tentativo, purtroppo, miseramente finito sotto le ruote di un taxi che passava da quelle parti e che non s'era accorto del fratello minore, che correva in tondo per la piazza.

Eppure abbiamo in Italia ormai una notevole tradizione motocistica che giustificerebbe benissimo l'esistenza di un movimento notevole anche in questo particolare campo del modellismo; speriamo che con il tempo....

Come molti altri, anche questo sport deve le sue origini all'alto modellismo; probabilmente non si sarebbe mai parlato di « Racing cars » ossia di automobili da corsa se l'industria aeromodellistica non avesse prodotto motori di tutti i tipi e di tutte le razze.

Circa quindici anni fa, infatti, utilizzando motori per modello volante nacquero in America i primi modelli, rumorosi, lenti e pesanti; ma si trattò solo di tempo.

Con la rapidità classica delle attività che incontrano il successo, questi minuscoli « racer » di 50 cm. di lunghezza hanno invaso l'America prima e l'Inghilterra poi.

Per averne un'idea può bastare il numero dei club che in America sono specializzati in questa attività: la bellezza di oltre 400 con più di 150.000 iscritti.

Ogni anno decine e decine di gare si svolgono sulle piste socia-

li, costruite in legno con rotaie d'acciaio e sulle quali oggi il record di velocità sul sedicesimo di miglio è stato portato a 111,73 miglia orarie!!

Si può facilmente immaginare che razza di pacchetto di dinamite sia uno di questi bolidi.

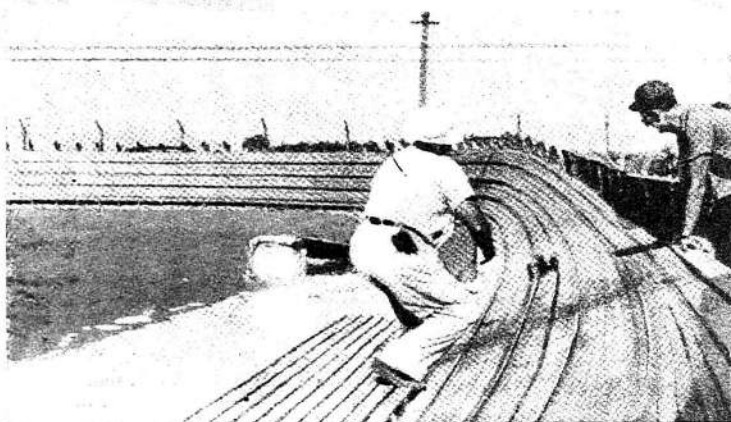
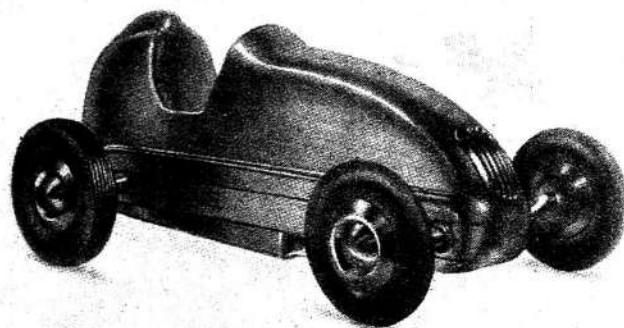
Si tratta, in linee generali di macchine di 30-60 cm. di lunghezza, riproducenti o no un'automobile di vera grandezza, equipaggiate con motori di 10 cmc. appositamente costruiti e giranti a 10-15.000 giri.

I motori più popolari in America sono il Mc Coy e l'Hornet entrambi da 10 cc. e entrambi dati per circa 0,8 cavallo di potenza.

L'industria americana inoltre mette a disposizione auto già montate o da montare al prezzo di circa 40 dollari motore escluso. Un buon motore invece costa circa 35 dollari il che fa un totale di 75 per un'auto completa.

Ma la maggior parte delle macchine sono costruite in casa e sono autentico miracolo di ingegneria e di meccanica.

Generalmente il gruppo motore-volano è accoppiato mediante giunto universale ad una scatola di ingranaggi che trasmette il movimento all'asse anteriore; le ruote sono in gomma piena salvo per chi ha soldi da spendere nel qual caso il mercato offre delle ottime ruote ad aria regolarmente gonfiabili.



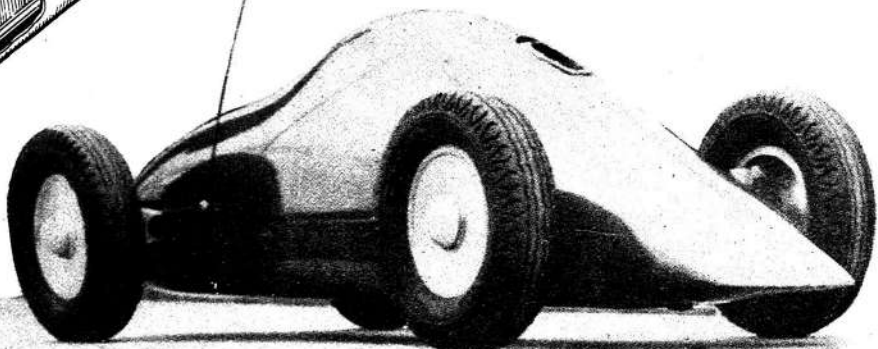
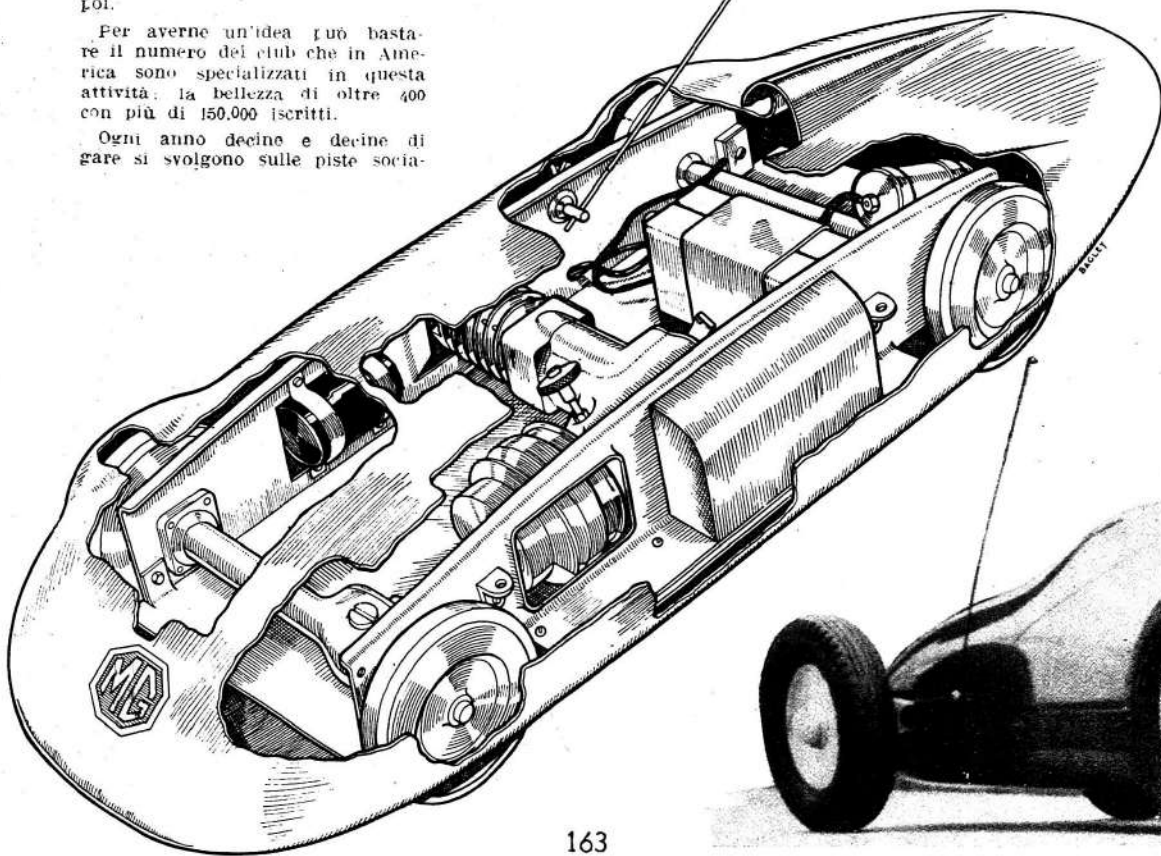
li americani generalmente non adoperano frizione al contrario degli inglesi che invece usano un tipo di frizione centrifuga. La messa in moto avviene per mezzo del volano e della solita cordicella; le maggiori piste americane però sono provviste di un rullo elettrico di messa in moto.

Le macchine, durante la corsa, possono essere guidate o per mezzo di un cavo fissato ad un chiodo nel centro della piazzola di cemento che serve di pista (qualcosa di simile ai nostri modelli volanti telecontrollati), oppure possono essere usate speciali piste in legno con curve regolarmente sopraelevate a quattro o più vie di corsa. In questo caso le macchine vengono guidate da un binario d'acciaio con testa a fungo molto simile a quelli ferroviari, su cui fanno presa due coppie di cuscinetti a sfere montati sull'asse anteriore e posteriore della macchina e che rotolano sui fianchi della rotaia.

Le piste sono di tutte le lunghezze fino ad un massimo di mezzo miglio (800 m. circa) ma la dimensione più comune è che quasi ogni club provinciale americano possiede è di un sedicesimo di miglio (100 m. circa).

Le fotografie che pubblichiamo tolte dalle riviste specializzate inglesi ed americane servono egregiamente a rendere visivo ciò che vi abbiamo descritto.

UTI



R 4613-9c



Questo modello deriva direttamente da quello con cui partecipai al 1° Campionato Alta Italia e se ne differenzia per la modifica degli impennaggi e per la costruzione quasi interamente in balsa. Rispetto al predecessore è risultato più stabile nella salita sotto motore ed alquanto più leggera.

Con esso ho partecipato al « Trofeo dei Motori » a Roma classificandomi al 2° posto ed effettuando un volo di 434" con 18" di motore.

L'ALA è costituita da due semiali a pianta rettangolare con estremità ellittiche unite a mezzo di baionette verticali in duralluminio ad un corpo centrale che viene fissato con elastici all'incastellatura della fusoliera. Elastici interni evitano lo sfilarsi delle semiali dalle baionette.

Le centine sono costruite a traliccio con listelli di balsa 2 x 1. Esse richiedono, per la loro costruzione, un tempo leggermente superiore di quello che occorre per le normali centine ricavate dalle tavolette, ma i vantaggi che si ottengono ripagano il maggior lavoro.

Con le centine a traliccio si ottiene un'inevitabile risparmio di peso unito ad una non disprezzabile maggior robustezza e ad un facilitato

lavoro di ricopertura, specialmente nella parte concava del ventre, dovuto alla larga superficie d'incollaggio che evita lo scollarsi del rivestimento quando questo viene teso.

Quando poi si sia acquistata una certa pratica, si riesce a costruire le centine a traliccio in limiti di tempo molto prossimi a quello che si impiegherebbe tagliando le centine stesse dalle comuni tavolette.

Il profilo adottato è l'EIF-FEL 400 calettato a + 1°30', per la parte rettangolare dell'ala mentre nella parte ellittica esso va evolvendosi in un biconvesso asimmetrico che, all'ultima centina, risulta calettato a 0°.

Le centine si infilano su un longerone in taglio che è

composto da due listelli a C 4 x 4 uniti da una tralicciatura in tondini di pioppo da 2 mm, il diametro che si in-

APERTURA ALARE	mm 1300	LUNGHEZZA TOTALE	mm 855
SUPERFICIE ALARE	dm ² 20	PESO TOTALE	g. 400
ALLUNGAMENTO	8,4	CARICO ALARE	g/dm ² 20
SPERT. /TABILIZZAT.	dm ² 6,2	CARICO PER. C.V.	Kg/cx 4
MOTORE	"MOVO D-2 /,, 1/10 C.V. - 2 C.C. - 500 GIRI/1'		
ELICA	Ø = 280 mm - PA/JO 140 mm		

castrano nella scannellatura dei listelli stessi. All'estremità d'attacco occorre praticare un alloggiamento per la baionetta.

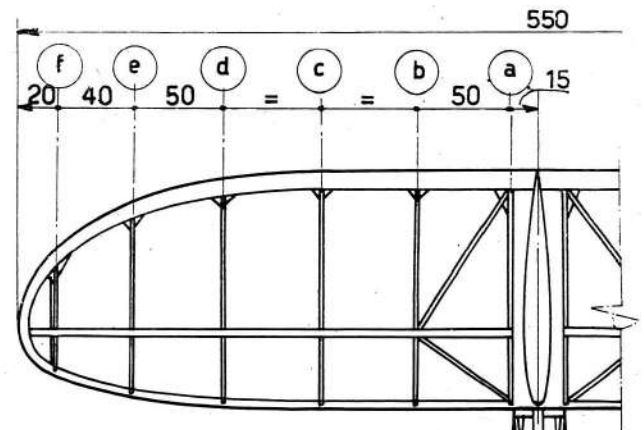
Bordo d'entrata in balsa 5 x 5 posto in diagonale con lo spigolo anteriore arrotondato. Bordo d'uscita pure in balsa e ricavato da un listello 3 x 15 reso triangolare con carta vetrata. All'estremità esso è tagliato longitudinalmente in 5 parti per permettere l'effettuarsi della curva ed inoltre è rastremato in pianta.

Le centine sono unite al bordo d'uscita mediante piccoli

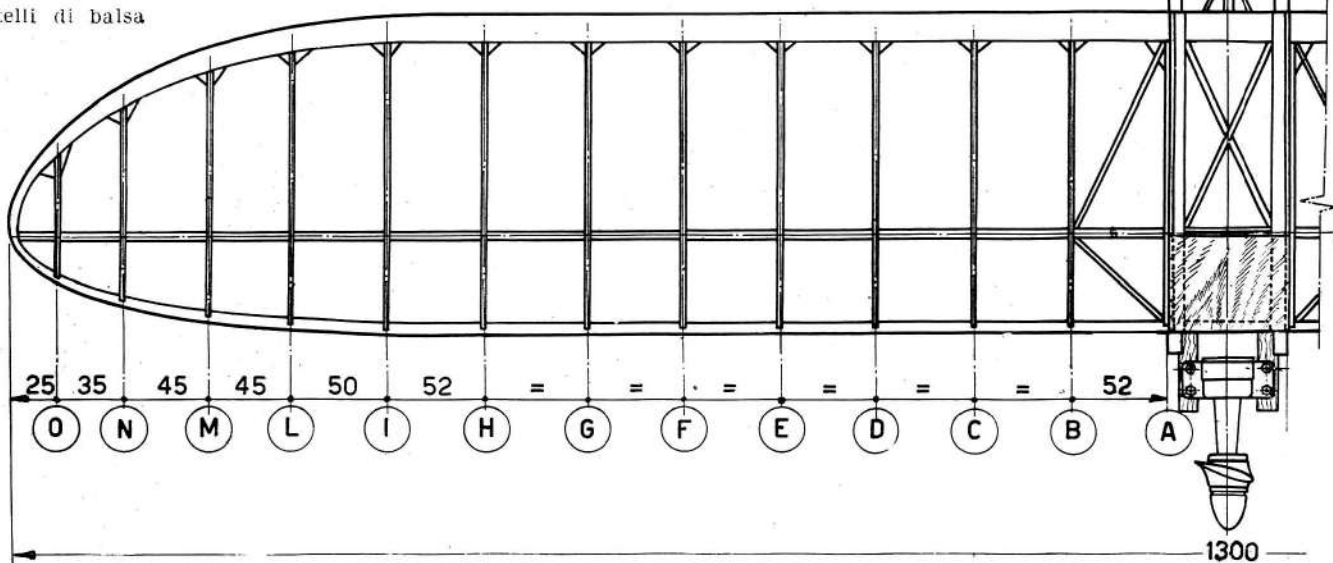
stra di compensato sulla quale sono fissate, a mezzo di ribattini, le baionette in duralluminio ricavate da lamiera dello spessore di 0,5 millimetri.

Un riscontro, al 70% di corda delle centine, assicura la unione delle semiali all'esatta incidenza.

La parte anteriore, fino all'altezza del longerone, è ricoperta in balsa



CARATTERISTICHE



triangolini. La parte centrale d'unione delle semiali è costituita da due centine unite da una pia-

da 0,5 mm., il rimanente in seta tesa con emmailite. La ricopertura delle semiali è in carta MOVO verniciata

con tre mani di emallite ed una di vernice alla nitrocellulosa trasparente.

LA FUSOLIERA è di costruzione mista: a traliccio e ad ordinate.

Longheroni principali sono listelli di balsa 5 x 5.

L'ordinata sulla sezione I è in compensato di betulla dello spessore di 2 mm. ed a 5 strati. Essa, unitamente all'ordinata sulla sezione 2 in compensato da 1 mm., sostiene le longherine per l'attacco del motore le quali sono in legno duro, con le sezioni di millimetri 7 x 10 e rastremate.

In compensato da 1 mm. è pure l'ordinata corrispondente alla sezione di balsa 3 x 5. Controventatura antitorsione in listelli 2,5 x 2,5.

Una falsa ordinata, incollata al traliccio della sezione 3, serve, con l'ordinata n. 1, a fissare la tralicciatura di sostegno dell'ala che è in filo d'acciaio da 1 mm. al quale sono collegati due listelli di spruce, sagomati secondo la curva del ventre delle centine.

L'unione del filo d'acciaio alle ordinate è realizzata mediante legature in filo di seta spalmate abbondantemente di collante.

Con lo stesso sistema è fissato rigidamente alla prima ordinata il carrello, in filo di acciaio da 1,6 mm. che forma una gamba di forza doppia che poi si apre per formare la forcella per l'attacco della ruota. Quest'ultima è tornita in legno a sezione lenticolare e, sulla circonferenza, è munita di un anello di gomma.

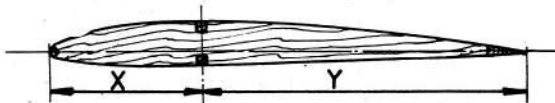
La soluzione monogamba del carrello, si è dimostrata rispondentissima al decollo, purchè il modello venga fatto partire esattamente contro vento.

la deriva un biconvesso simmetrico sottile.

Centine ricavate da tavoletta di 1,5 mm.; longherone costituito da due listelli in balsa 3 x 3. Bordo d'entrata dello

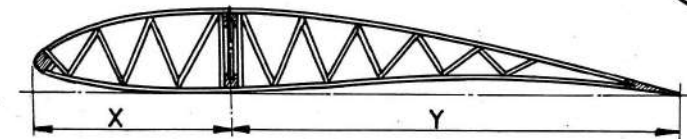
stabilizzatore nell'ordinata n. 8; un bulloncino 2,6 M. A., posto al 60% della corda, completa ed irrigidisce l'attacco.

La deriva è unita, mediante una piccola baionetta, allo sta-



DIMENS. CENTINE STABILIZZ. - PROFILO: N.A.C.A. 2409

CENTINA	a+c	d	e	f
X	40	38,5	32,5	22
Y	85	80,5	67,5	45



DIMENSIONI DELLE CENTINE ALARI - PROFILO BASE: EIFFEL 400

CENTINA	A+I	L	M	N	O
X	53	51	47	38	25
Y	117	112	100	80	53

La copertura della fusoliera è in seta fino alla sezione n. 3 e, da questa in poi, in carta MOVO. Verniciatura con tre mani di emallite ed una di nitro trasparente; sarà conveniente verniciare la parte anteriore con vernice alla nitrocellulosa colorata per evitare il rapido deturparsi del rivestimento a causa dello scarico del motore.

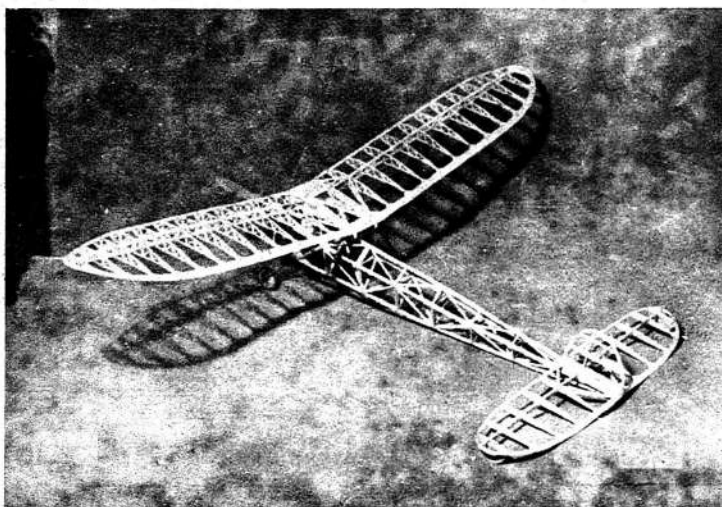
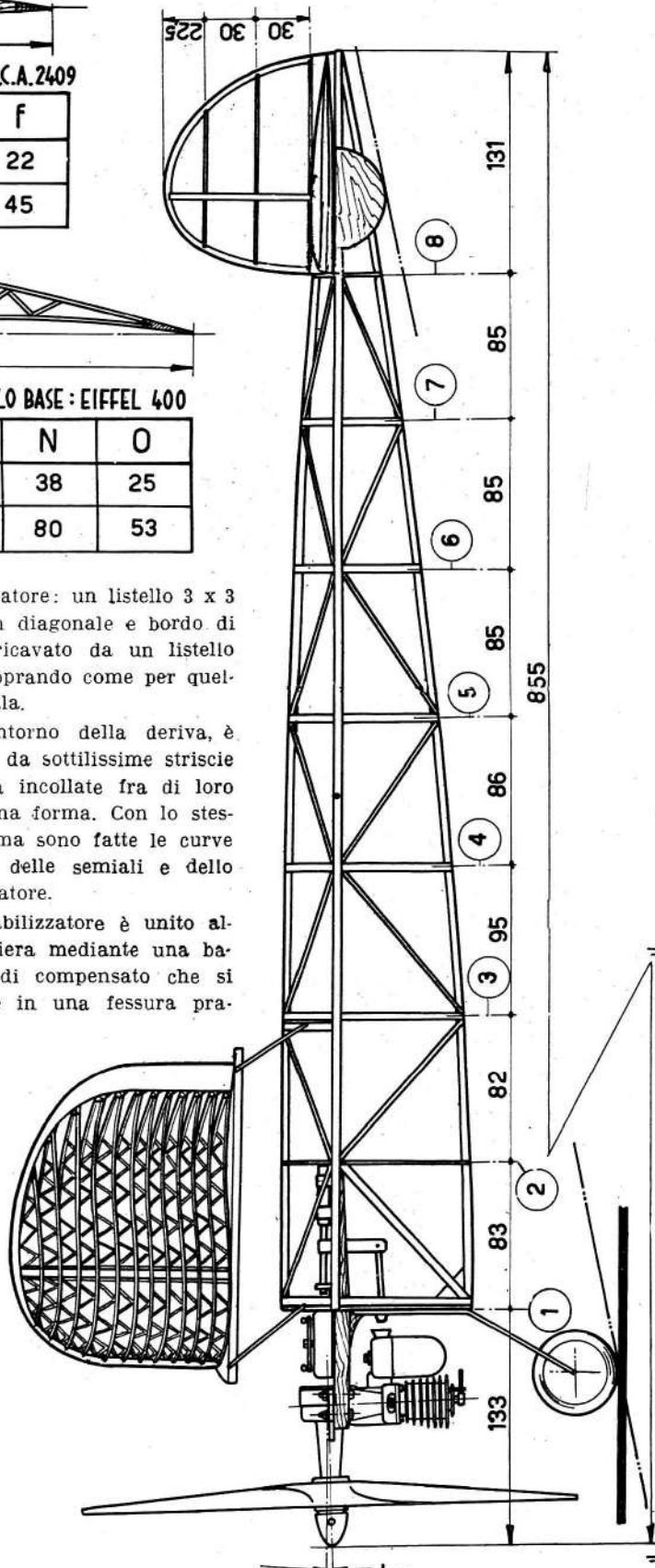
GLI IMPENNAGGI sono costruiti in maniera simile all'ala e sono completamente in balsa.

Profilo per lo stabilizzatore: N.A.C.A. 2409 calettato a 0°; per

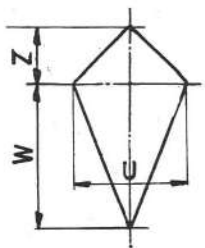
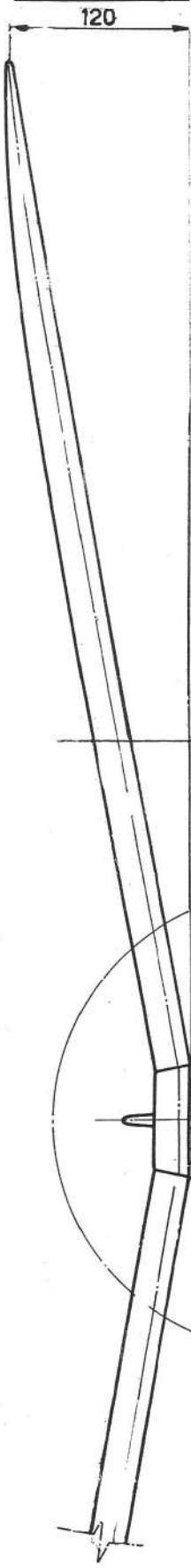
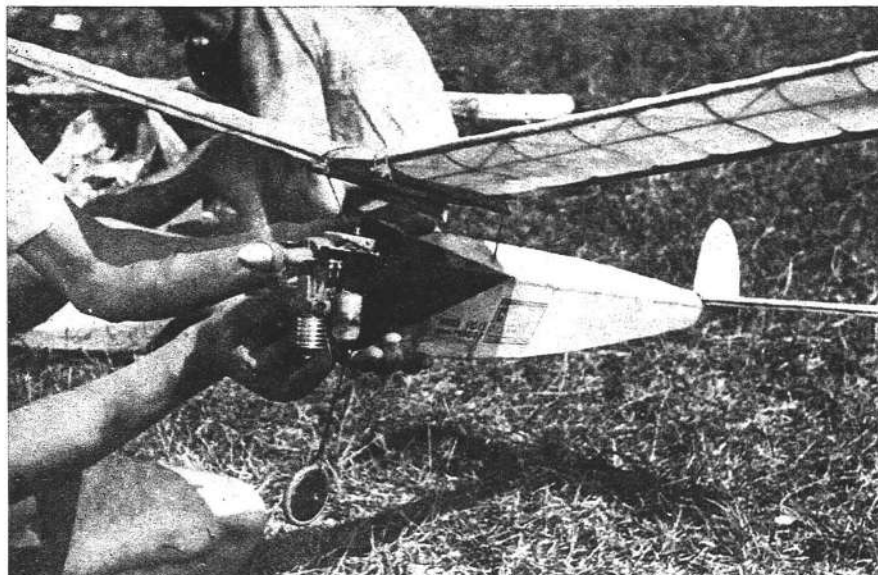
stabilizzatore: un listello 3 x 3 posto in diagonale e bordo di uscita ricavato da un listello 3 x 10 oprando come per quello dell'ala.

Il contorno della deriva, è formato da sottilissime striscie di balsa incollate fra di loro su di una forma. Con lo stesso sistema sono fatte le curve estreme delle semiali e dello stabilizzatore.

Lo stabilizzatore è unito alla fusoliera mediante una baionetta di compensato che si inserisce in una fessura pra-



Semplicità e razionalità dati principali del modello di Raggi.



	1	2	3	4	5	6	7	8
U	60	60	59,5	57,5	53	46,5	38	27,5
W	77,5	76	72,5	65	57,5	48	37	25
Z	30	30	30	29,5	27,5	24,5	20,5	15

DIMENSIONI DELLE SEZIONI DI FUSOLIERA

bilizzatore dopo che questo sia già stato fissato alla fusoliera.

Il rivestimento degli impennaggi è in carta, similmente all'ala.

IL MOTORE « MOVO D-2 » è montato sulle longherine per

sistema, contenuto nell'interno della fusoliera, che provvede alla chiusura della presa d'aria del motore.

Il centraggio del modello non presenta alcuna particolare cautela; comportarsi come per gli altri modelli e cioè: lanci in planata a mano cercando di ottenere una traiettoria lunga e regolare, indi provare con motore a mezzo regime e con circa 10" di autoscatto. Aumentare gradualmente il numero di giri del motore fino ad ottenerne il massimo e contemporaneamente salire con la durata di funzionamento.

I diritti di riproduzione e di vendita della tavola costruttiva di questo modello sono stati ceduti alla ditta MOVO di Milano.

PIERLUIGI RAGGI

UN' ECCELLENTE IDEA

Abbiamo serbato fino ad oggi una vecchia lettera del nostro amico Luigi Donadio perchè volevamo poter dare un certo risalto ad una idea che noi stimiamo eccellente, per quanto non ci si possa nascondere le difficoltà di una eventuale realizzazione.

Ma ecco qui ciò che ci interessa della lettera inviata al nostro direttore dal Donadio.

"Lei avrà certamente sentito parlare dei calendari per le par-

te di calcio e per l'elezione della squadra migliore. Io penso che non sarebbe una cattiva idea il portare lo stesso metodo nel campo aeromodellistico. Ecco come si dovrebbe procedere. Un ente aeromodellistico faccia iscrivere ad un suo calendario tutti i circoli esistenti in Italia; siano questi per es. in numero di trenta. A ciascuno verrà assegnato un numero progressivo da 1 a 30.

Ora si arriva all'importante: il circolo n. 1 dovrà sostenere 29 confronti (gare) con gli altri circoli rimanenti (dal 2° al 30°); il 2° lo stesso (col 1°, col 3°, col 4°) e così via di seguito.

E questo per tutti i circoli iscritti che dovranno sostenere quindi 29 gare ciascuno. Con ciò viene ad essere eliminato il fattore "fortuna" che tante volte fa prevalere i meno esperti, perchè se un club tecnicamente a posto per disgrazia perde in 2, 3 o 4 competizioni vincerà nelle altre. Alla fine del giro tutti i gruppi aeromodellistici si saranno misurati tra di loro ed avrà il sopravvento solo quello veramente in gamba. Gli altri saranno classificati al 2°, 3°, 4°, 5° fino al 30° posto a seconda dei loro meriti. Credo poi che 29 competizioni (sui 30 circoli) bastino a far progredire realmente ogni circolo in modo che non ci si potrà più lamentare come è sempre accaduto.

Naturalmente sul calendario dovrà essere anche stabilito il luogo e la data dell'incontro per evitare confusioni".

Non si può negare che la proposta del Donadio offra delle possibilità di sviluppo e di realizzazione notevoli. Naturalmente le difficoltà da superare sarebbero parecchie, a cominciare da quella eternamente assillante dei mezzi finanziari di cui le squadre, specialmente quelle del girone A (Nazionale), avrebbero bisogno se non altro per i viaggi e i soggiorni nei più eccentrici luoghi dello Stato. E' fuori dubbio che, almeno per le squadre del girone A, dovrebbero intervenire Enti solidi e persone autorevoli; per esempio l'Aereo Club d'Italia, il quale dovrebbe ottenere i necessari sconti ferroviari ed elargire quei minimi indispensabili di danaro per la trasferta.

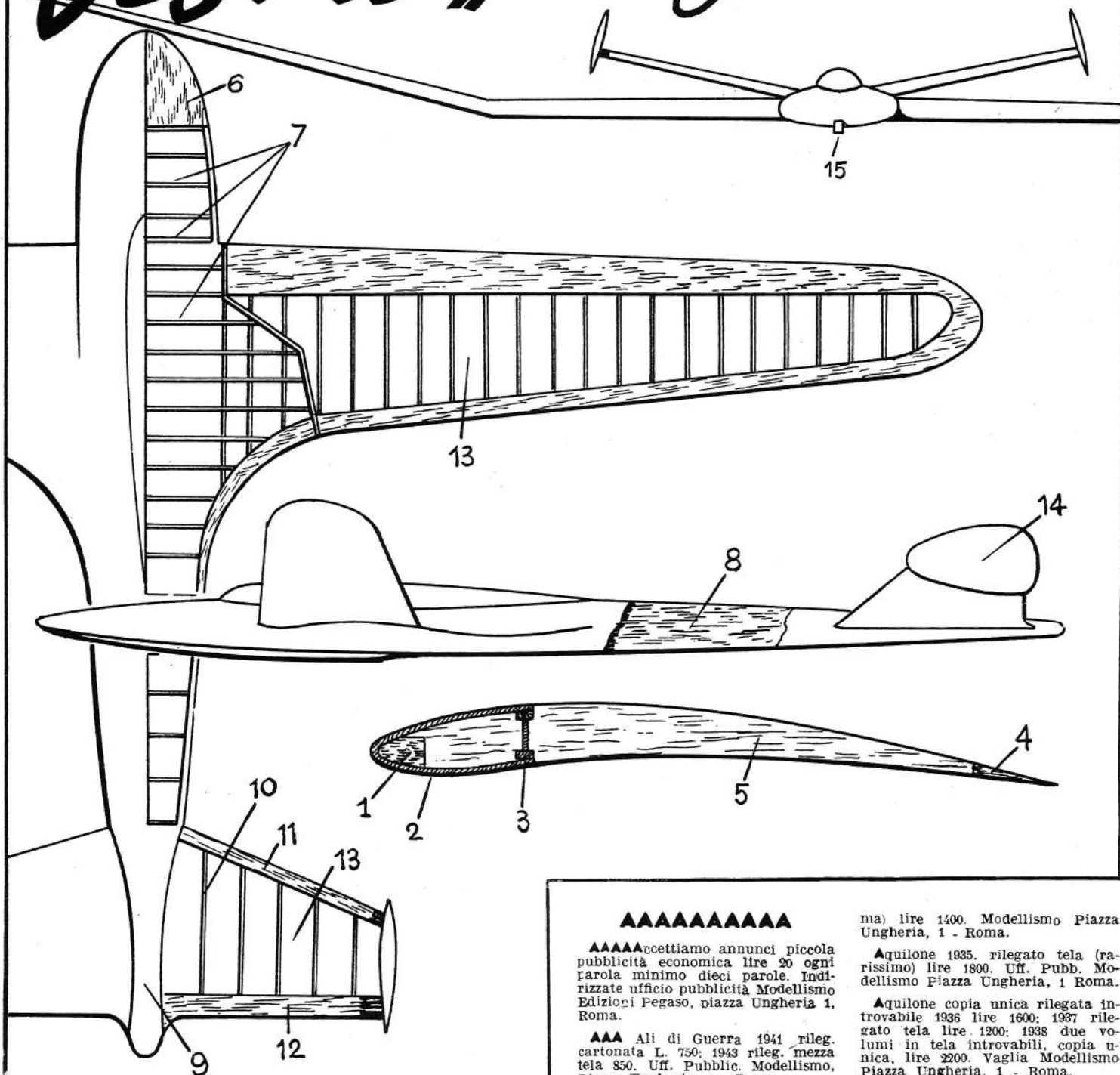
Noi pensiamo che, come avviene per il giuoco del calcio, i gironi dovrebbero essere almeno due, se non tre. Al girone A apparterebbero tutte quelle squadre (almeno una ventina) che riuscissero vincitrici nelle competizioni del girone B. Le competizioni del girone B dovrebbero svolgersi nell'ambito della regione, mentre quelle del girone A dovrebbero svolgersi in quello della nazione. In quanto ad un eventuale girone C, esso dovrebbe svolgere la sua attività nell'ambito provinciale e trasferire le squadre vincitrici al girone B nell'anno successivo.

Queste che avete lette sono all'ingrosso le nostre idee intorno all'idea generale prospettata dal Donadio. Ma certamente i nostri lettori avranno le loro proposte da fare. Studiate la cosa, amici, e se la ritenete degna di considerazione, scrivetece tutte le vostre opinioni. Ogni proposta ed ogni idea nuova vanno da noi tenute nel debito conto. Pubblicheremo i pareri di tutti, purché siano sensati.

Attendiamo. Abbiamo fiducia che da una serena discussione nascerà qualche cosa di buono.

SCRIVETECI, MA UNITE FRANCOBOLLI PER LA RISPOSTA

"Bydule" di M. G. Tontet



LEGENDA

- 1 - Bordo d'attacco alare in balsa 10x10
- 2 - Copertura in Balsa 15/10
- 3 - Longherone ad 1: Solette da 3x15 anima da 3x12
- 4 - Bordo d'uscita in balsa 5x30
- 5 - Centine in balsa 15/10
- 6 - Blocco del musone in pino
- 7 - Ordinate: Ant. in compens. mm. 2 - Post. in balsa mm. 2
- 8 - Rivestimento fusoliera in balsa mm. 2
- 9 - Carenatura smontabile fissata a molla
- 10 - Centine stabilizzatore balsa 15/10
- 11 - Bordo d'att. stabilizzatore balsa 10x12
- 12 - Bordo d'usc. stabilizz. balsa 4x20
- 13 - Fessura dell'ala e dello stabilizzatore in seta
- 14 - Derive in compensato di balsa
- 15 - Pattino della fusoliera in compensato da 10 mm.

AAAAAAAAAAAA

AAAA accettiamo annunci piccola pubblicità economica lire 20 ogni parola minimo dieci parole. Indirizzate ufficio pubblicità Modellismo Edizioni Pegaso, piazza Ungheria 1, Roma.

AAA Ali di Guerra 1941 rileg. cartonata L. 750; 1943 rileg. mezza tela 850. Uff. Public. Modellismo, Piazza Ungheria, 1 - Roma.

AA Ala d'Italia fascicolo speciale internaz. ed. 1935, pagg. 332 patinate offriamo occasione lire 300. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

A Ala d'Italia 1940, 41, 42, raccolte complete mai sfogliate lire 800 ogni annata; 1943 rilegata in tela lire 1000. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

A Aquilone offriamo annate sciolte complete mai sfogliate 1934 lire 600, 1937 lire 900 1942 lire 1200. Vaglia a Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

A Aquilone rilegato tutta tela annata completa 1933 (unica rarissimi)

ma) lire 1400. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

A Aquilone 1935, rilegato tela (rarissimo) lire 1800. Uff. Pubb. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

A Aquilone copia unica rilegata introvabile 1936 lire 1600; 1937 rilegato tela lire 1200; 1938 due volumi in tela introvabili, copia unica, lire 2200. Vaglia Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

A Aquilone 1939 tutta tela copia unica lire 1600. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

A Aquilone 1941 cerchiamo annata completa. Offerte a Modellismo.

A Aquilone 1943 rilegato mezza tela lire 1200. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

«Istituzioni di diritto aeronautico» del Prof. Ant. Ambrosini, pagine 384, lire 300, vendiamo. Vaglia a Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

«Le meduse del cielo» di P. Freri, pagg. 360 patinato, grande, lire 400, Vaglia a Modellismo Piazza Ungheria 1 - Roma.

IL RAGNO

La caratteristica principale di questo modellino è di essere tutto in legno ad eccezione delle solite parti metalliche, quali: carrello, gancio per l'elastico, asse dell'elica e pattino di coda.

E' un modello di facile e rapida realizzazione, dal quale si possono ottenere voli stabili su distanze varianti dai 60 ai 100 metri ad una quota di più o meno 15 metri. Può andare in mano anche a un inesperto dell'aeromodellismo e pertanto si presta per essere costruito come giocattolo scientifico da destinarsi alla vendita.

Caratteristiche principali:

Apertura alare effettiva: cm. 48;
Lunghezza fusoliera: cm. 53;
Diametro elica: cm. 20;
Elastico motore fili: n. 6 da mm. 1 x 3;
Elastico motore lunghezza tot.: cm. 220.

Descrizione - Ala e impennaggi.

L'ala e gli impennaggi sono ricavati da tranciato di pioppo da m/m 1. E' necessario trovare del tranciato assolutamente scelto per evitare che a costruzione ultimata le superfici risultino svergolate.

Il disegno degli impennaggi è in grandezza naturale e completo. Essi pertanto possono venire tracciati direttamente sul tranciato anche mediante semplice ricalco con carta carbone. Tuttavia se non si vuole correre il rischio di danneggiare anche minimamente il foglio della rivista, si può riportare su carta da lucidi (o anche oleata) il disegno e poi incollarlo su di un foglio di cartoncino che accortamente ritagliato servirà da sagoma per tracciare il contorno degli impennaggi sul tranciato. Tale secondo metodo è ovviamente quello da prescegliere se si vuole costruire in serie un certo numero di questi modelli: la sagoma, invece che in cartone si può costruire in tranciato o — meglio — in compensato da mm. 1.

Analogo procedimento deve usarsi per tracciare sul tranciato il contorno dell'ala perchè per ragioni di spazio si è potuto dare il disegno in grandezza naturale di una sola semiala.

E' importante disegnare e ritagliare bene la linea di centro (mezzera) allo scopo di poter correttamente rivoltare la sagoma per tracciare l'altra semiala sul tranciato.

Terminata la tracchiatura si deve procedere a ritagliare dal foglio di tranciato le ali e gli impennaggi. Questa operazione può essere eseguita con una lametta da rasoio, con un temperino bene affilato e infine con l'archetto da traforo munito di lama assai fina.

Quest'ultimo metodo conviene in modo speciale quando si vogliono ricavare tre o quattro pezzi per volta, sovrapponendo altrettanti strati di legno che saranno tenuti fermi insieme da spilli troncati e ribattuti.

Dopo l'operazione di ritaglio si passa alla rifinitura con carta vetrata per ottenere contorni perfetti; lisciare le superfici che verranno poi verniciate, con nitrocellulosa trasparente e lasciare ad asciugare un buon paio di giorni su di un piano e sotto pesi. Naturalmente prima di mettere così «in pressa» le superfici verniciate occorre aspettare che la nitro non sia più appiccicosa, il che avviene, in genere, dopo una ventina di minuti.

A completo asciugamento avvenuto si può trattare la vernice con «polish» (liquido a lustrare per nitro) allo scopo di ottenere superfici levigatissime. Questa operazione non è però strettamente necessaria mentre lo è invece la verniciatura che impedisce al legno di svergolarsi a causa dell'umidità. Essa deve perciò essere eseguita quanto più accuratamente è possibile. E' conveniente anche tenere l'ala e gli impennaggi sotto pesi sino al momento del montaggio del modello e comunque per un periodo di tempo quanto più lungo è possibile.

Fusoliera (listello).

Il prototipo è munito di un listello «compensato», composto cioè di tre strati incollati fra loro. Quelli esterni sono in tiglio (o pioppo, o abete) dalla sezione di m/m 3 x 7 e quello interno, della stessa sezione, è in balsa (o balsital). Tuttavia per ottenere una realizzazione più rapida e più economica, in vista anche di una costruzione in serie, consiglio di adottare un unico listello in ottimo abete (o tiglio) la cui sezione sia m/m 7 x 10.

E' essenziale che il listello sia assolutamente dritto e presenti una buona resistenza alla flessione specialmente in senso verticale.

Il supporto dell'asse dell'elica è in legno duro, costruito in conformità al disegno. Può essere più semplicemente realizzato con una robusta liscina di duralluminio piegata a squadra.

Nei due casi è però necessario che l'asse dell'elica sia parallelo al listello. Il gancio posteriore per la matassa è in un sol pezzo con il pat-

tino di coda. L'estremità superiore di quest'ultimo viene introdotta in un foro praticato nel listello ed infine viene foggata a gancio.

Il carrello è in filo d'acciaio da m/m 1. Le dimensioni di esso e delle ruote sono indicate in disegno.

L'elica è in tiglio e ai novellini consiglio comperarla già fatta. Sul prototipo era montata un'elica costruita dall'Aviomimima. Il suo diametro è di cm. 20 e il passo più o meno 1,5 volte il diametro.

Montaggio

Si introduce l'impennaggio verticale nell'apposita fenditura praticata nella parte posteriore del listello e lo si incolla tenendo stretto il punto d'unione mediante la pressione di tre pinze da bucatto applicate lateralmente al listello.

Si monta intanto l'elica sull'asse interponendo fra il supporto e l'elica stessa tre rondelline in funzione di cuscinetto reggispinna.

Preso l'ala, la si piega al centro, come indicato in disegno, secondo le due tratteggiate: ciò per conferirle il necessario diedro che sarà poi fissato dai due montantini solidali e con l'ala e con il listello fusoliera.

Per il montaggio di questi montantini si praticeranno dei fori come indicato in figura, poichè nel legno non devono essere praticati nel legno verticalmente, bensì alquanto obliqui. Conviene farli col traforo (punta da m/m 2,5) e poi renderli obliqui con una lametta da traforo a sezione rotonda. I montantini sono costituiti da tondini in pioppo da m/m 3 di diametro; è necessario accertarsi della resistenza di questi tondini e scartare quelli che ad una certa flessione si spezzano. (I tondini forniti dal commercio hanno infatti assai spesso la fibra non parallela alla loro lunghezza, cioè al loro asse).

Conferito all'ala il diedro indicato (ponendo, per controllo, degli spessori uguali sotto l'estremità delle due semiali) si incollano nei fori alla questi montantini.

Mentre il collante si asciuga si provvede a montare l'impennaggio orizzontale che resterà trattenuto a posto mediante collante e due chiodini sottilissimi o spilli mozzati in punta.

Si procede a realizzare poi il cuneo da porre fra ala e listello; questo cuneo serve a dare la necessaria incidenza all'ala. Esso va incollato al centro dell'ala stessa, fra le due tratteggiate, in modo che il suo vertice corrisponda al bordo d'attacco e il massimo spessore al bordo d'uscita.

Una volta che il collante si sia seccato s'infilera il listello-fusoliera fra l'ala e i montantini. Si monta poi il carrello e il supporto dell'asse dell'elica (quest'ultimo con l'accortezza di far risultare detto asse parallelo al listello-fusoliera). Essi vengono trattenuti a posto, oltre che dal collante anche da legature in robusto filo.

Finite queste operazioni si monta la matassa di elastico, poi si sposta l'ala finchè il modello risulti in equilibrio quando si tenga un dito sotto l'ala stessa, poco dietro il suo primo terzo.

Ciò fatto si fissano provvisoriamente i montantini con due spilli e si prova il modello in volo librato sino ad ottenere un centraggio perfetto. Meglio, durante questa operazione tenere stretta l'ala contro il listello-fusoliera mediante un anello di elastico. Trovata la giusta posizione si provvede ad incollare l'ala inferiormente al listello fusoliera, aiutando l'ala a rimanere a posto mediante due spilli che però, per il momento, verranno lasciati sporgere dal legno.

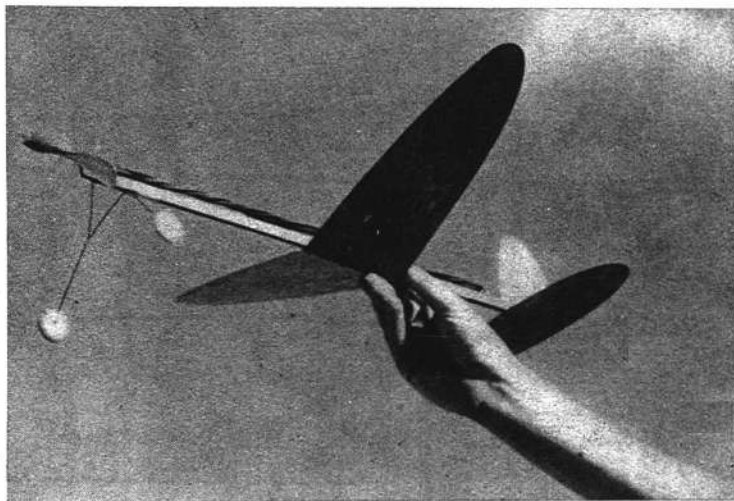
Appena il collante è asciutto si prova un'altra volta il modello in volo librato. Qualora si verifichi una virata a destra o sinistra la si corregge svergolando l'ala. Si provvede poi ad incollare i montantini al lato superiore del listello fusoliera trattenendoli inoltre a posto con uno spillo ciascuno. Detti spilli non verranno troncati ma semplicemente piegati, per il momento. Nella maggior parte dei casi tutto deve procedere bene. Qualora si dovesse provvedere a spostare leggermente l'ala, si tolgono gli spilli, si rimuovono le incollature e si procede a fissare poi nuovamente l'ala. Nel caso in cui le correzioni da apportare siano piccole è sufficiente riegre un po' in avanti o indietro le zampe del carrello, come pure, nel caso di modello alquanto cabrato, si può avvolgere un po' il filo di piombo alle zampe del carrello stesso.

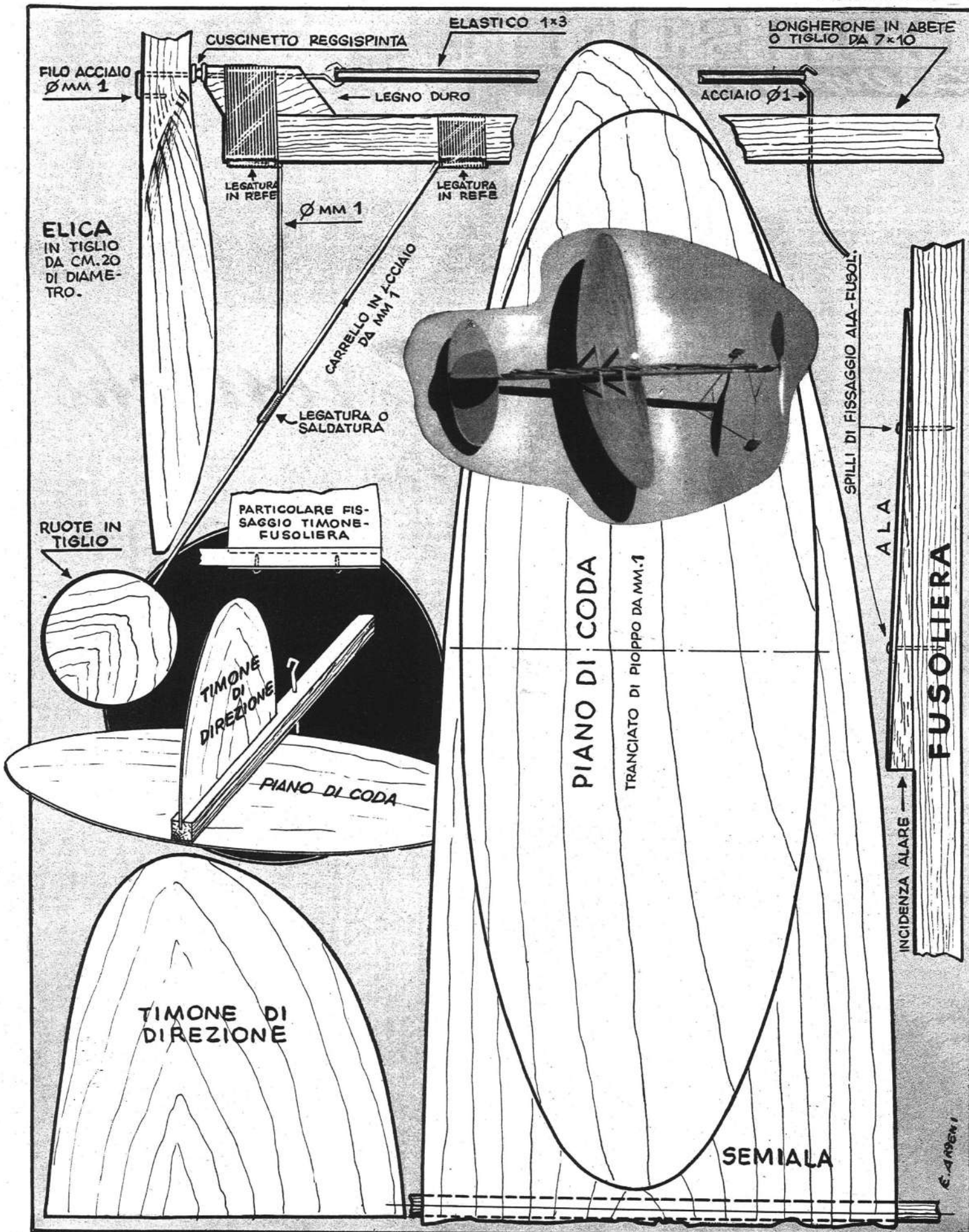
Quando il modello è perfettamente centrato si troncano gli spilli a fior di legno.

Naturalmente parlo di modello centrato in volo librato perchè può darsi che nel volo a motore esso abbia tendenza a cabrare o a picchiare. In questo caso, osservare se il regolo-fusoliera è ben dritto, se l'asse dell'elica è ben parallelo alla linea di frazione e correggere, se del caso, una sua errata inclinazione mediante piccoli spessori di legno messi a forzare fra supporto e listello.

Per ultimo, inclinando lateralmente a destra o a sinistra l'asse dell'elica si può far volare il modello dritto o in curva durante il volo a motore. Naturalmente determinata la posizione voluta si procede ad incollare nuovamente detto supporto tenendolo eventualmente a posto con uno spillo confitto alla sua estremità posteriore.

CARLO TIONE





CORSO DI Aeromodellismo

IL PROGETTO

Si tenga bene a mente che, sempre, prima di incominciare qualsiasi costruzione, è indispensabile farne il progetto.

Questo capitolo, per ragioni di spazio e di semplicità, darà al costruttore qualche idea fondamentale senza scendere in particolari teorici troppo profondi che, data la mole della materia, richiederebbero da soli un intero volume. Bisognerà innanzi tutto stabilire il tipo di modello che si intende costruire (veleggiatore, ad elastico, meccanico) ed i requisiti (durata, distanza, velocità, altezza) ai quali deve rispondere, tenendo presente che, in generale, per la durata dovrà esser leggero e lento; per la distanza dovrà essere più pesante e più veloce; per la velocità dovrà opporre la minima resistenza all'avanzamento e perciò avere superficie alare minima; per l'altezza dovrà avere insieme le seguenti caratteristiche: leggerezza, velocità, esuberanza di potenza.

Un requisito che deve essere comune a tutti i modelli è la stabilità, in tutti i sensi: in senso longitudinale (cabrata e picchiata), in senso trasversale (sbandamenti laterali e cambiamenti di rotta). E' da notare tuttavia che, nel caso di voli di durata e di altezza, non è necessario che il modello compia un percorso rettilineo; ma sarà sempre opportuno che i cambiamenti di direzione non siano troppo bruschi poiché, in questo caso, si ha sempre una perdita di velocità e di quota.

Come si ottiene la stabilità del modello?

Per la stabilità trasversale si costruisce l'ala a forma di V molto aperto; generalmente si dà alle semiali un'inclinazione tale che la distanza delle estremità alari dall'orizzontale sia del 12 o del 15 per cento, e fino al 20 per cento nel caso di modelli ad elastico od a motore meccanico. L'effetto aerodinamico del V è già stato spiegato.

Per mantenere la stabilità longitudinale servono gli impennaggi di coda orizzontali. Se il modello cabra, la corrente d'aria investe l'impennaggio dalla parte inferiore, esercitando in tal modo una spinta verso l'alto, che riporta l'apparecchio in posizione normale di volo. Viceversa, se l'apparecchio picchia, la corrente d'aria agisce

in senso inverso, facendo abbassare la coda.

La stabilità di rotta si ottiene mediante il piano di coda verticale, e facendo l'ala con il bordo d'attacco non rettilineo, ma con le estremità leggermente spostate all'indietro (ala a freccia).

Generalmente, i modelli non si muniscono di organi di comando mobili (alettoni, timoni di profondità e di direzione). Il funzionamento degli organi stabilizzatori deve essere automatico, e non deve essere soggetto a eventuali spostamenti in volo, spostamenti che porterebbero ad uno squilibrio di assetto e, in definitiva, alla caduta dell'apparecchio.

Altri elementi del modello sono il carrello ed il pattino di coda, organi di contatto con il suolo.

Tutti gli elementi necessari per il volo (ala, motore ed elica), quelli per mantenere l'equilibrio (impennaggi) e quelli per il decollo e per l'atterraggio (carrello e pattino di coda), devono essere mantenuti in posizione fissa ed invariabile. A questo fine serve la fusoliera, che ha anche il compito di racchiudere nel proprio interno tutte quelle parti che sarebbero d'ostacolo all'avanzamento. Con la sua forma affusolata, o, come si suol dire, di buona penetrazione, essa facilita il moto dell'apparecchio nell'aria.

Per quanto sia buona norma fare un progetto per ogni tipo di modello che si voglia costruire (veleggiatore, o modello con motore a elastico, o a scoppio), si può dire «grosso modo» che collocando dei galleggianti al posto delle ruote, si ottiene l'idromodello. Abolendo il motore e l'elica, si ottiene il modello veleggiatore, che dopo il lancio dovrà effettuare soltanto il volo librato. In presenza di favorevoli correnti ascendenti, il volo può divenire veleggiato, con aumento di quota e su percorsi di notevole lunghezza. Questa qualità di poter effettuare un lungo volo anche dopo terminata l'azione del motore, deve essere perseguita anche per tutti gli altri generi di modelli. Infatti, in tal modo, si otterranno un tempo di volo ed una distanza percorsa maggiori. Inoltre, atterrando con un volo leggermente inclinato, i pericoli di rotture saranno ridotti al minimo.

Come si è visto, fin dall'inizio del progetto è necessario determinare, sia pure in via provvisoria, il carico alare, cioè il rapporto tra il peso totale dell'apparecchio e la su-

perficie dell'ala. Per modelli a motore destinati a prove di durata, il carico alare può variare da 12 a 15 gr. per dmq.; per modelli destinati a prove di distanza, si può adottare un carico alare da 15 a 25 gr. per dmq. Per i veleggiatori destinati ad eseguire voli di durata, il carico alare potrà aggirarsi dai 10 ai 25 gr. per dmq., mentre, volendo far coprire al modello grandi distanze, il carico alare dovrà essere superiore. Queste cifre, naturalmente, non possono avere un valore assoluto, ma costituiscono soltanto una base per il costruttore novellino. Si danno casi, infatti, di apparecchi con carichi alari molto maggiori, fino a 30 e 35 gr. per dmq., come quelli che si riscontrano in certi veleggiatori costruiti per primati di distanza e, nel caso di modelli a motore a scoppio, anche fino a 50-70 gr. per dmq.

Il progetto deve essere sviluppato con l'esecuzione del disegno completo, stabilendo, nel corso di que-

sto, ogni particolare costruttivo, senza dover ricorrere, durante la costruzione, a ripieghi dannosi.

La pratica, soprattutto, permetterà all'aeromodellista di valutare «a priori» quale sarà il risultato del suo lavoro, specialmente per quanto riguarda il peso complessivo, e la ripartizione di esso sulle varie parti del modello. Come regola generale, la distanza fra il centro di pressione dell'ala e l'estremità posteriore della fusoliera dovrà essere all'incirca eguale alla semiapertura alare. La distanza fra il muso della fusoliera e il centro di pressione dell'ala deve essere eguale alla metà della distanza precedente.

Vedasi il seguente esempio. Ala apertura: cm 100

distanza fra C.P. ala ed estremità post. fusoliera: cm. 50

dist. da muso fus. e C.P. ala: cm. 25.

(continua)

Cronache

TORINO — Bene organizzata dal S.A.T. si è svolta Domenica 27 Aprile, in Piazza d'Armi, una gara riservata ai modelli ad elastico di 65 centimetri di apertura alare. Questa gara ha raccolto l'adesione di 25 concorrenti che hanno dato vita ad uno spettacolo sportivo molto interessante e che ha richiamato molta folla. Non ostante spirasse un vento abbastanza insidioso per modelli di dimensioni così ridotte, i lanci si sono svolti regolarmente ed i risultati raggiunti hanno messo in luce il buon grado di forma di alcuni giovani fra i quali Cargnelutti, Bonetto e Pollino che hanno presentato modelli di ottima concezione e perfettamente centrati.

Particolarmente perfetto è risultato quello di Pollino che, purtroppo, è scomparso durante un lancio di prova.

Gli anziani, però, forti della loro esperienza, hanno imposto il passo ai più giovani ed infatti Marsiglia, spalleggiato da tutta la propria squadra, ha dominato fino dai primi lanci. E' doveroso notare che Marsiglia ha meritato veramente la vittoria, grazie alle doti di grande regolarità dimostrate dal suo modello. Un'altro ottimo modello che meritava certamente un piazzamento migliore è stato quello di Marietta, classificatosi quarto.

Il favorito Torta è stato quanto mai sfortunato perché il suo modello, scomparso e ritrovato dopo il primo lancio, è scomparso nuovamente al secondo, pregiudicando il piazzamento di questo concorrente.

Notevole l'affiatamento fra i vari gruppi concorrenti, del quale diamo merito all'opera del Commissario Straordinario della F.A.N.I. per il Piemonte Franco Conte.

1° MARSIGLIA (Aeroplano Torino) t. m. 3'11"; 2° BONETTO (A.G.O.) t. m. 1'18"; 3° MARTINOLIO (A.G.O.) t. m. 1'20"; 4° MARIETTA (A.G.O.) t. m. 1'18"; 5° CARGNELUTTI (indipendente) t. m. 3'27" (premio per il volo migliore). Seguono altri 20 concorrenti.

Classifica per Squadre:

1° A.G.O.; 2° S.A.T.; 3° G.A.T.

MILANO — Domenica 4 maggio, organizzata dall'Ass. Aerom. di Monza, si è svolta sul campo di Bresso-Cinisello una gara interprovinciale di modelli delle tre categorie: veleggiatori, elastico e motomodelli.

Rilevante è stata l'affluenza dei concorrenti che per altro sono stati ostacolati da un tempo minaccioso e da un vento che a volte ha compromesso il buon esito dei voli. Numerosissime infatti sono state le scassature, mentre l'assenza assoluta di termiche non ha fatto registrare tempi massimi molto alti.

In complesso possiamo dire che l'organizzazione è stata buona e che ha messo in evidenza il senso pratico dei dirigenti dell'A.A.M.

Ecco le classifiche:
CATEGORIA «A» VELEGGIATORI:
1° Piazza Piero C.A.M. Milano n. 9; 2° Chiari Federico A.A.M. Monza p. 11; 3° Castiglioni Alfredo C.A.M. Milano p. 12.

CATEGORIA «C» MOTOMODELLI (classe a: fino a cmc. 2):

1° Rossi Lambertio C.A.M. Milano p. 4 (t. m. 1'39"); 2° Raggi Pierluigi Indip. Milano p. 5; 3° Marino Cesare G.A.S. Milano p. 9.

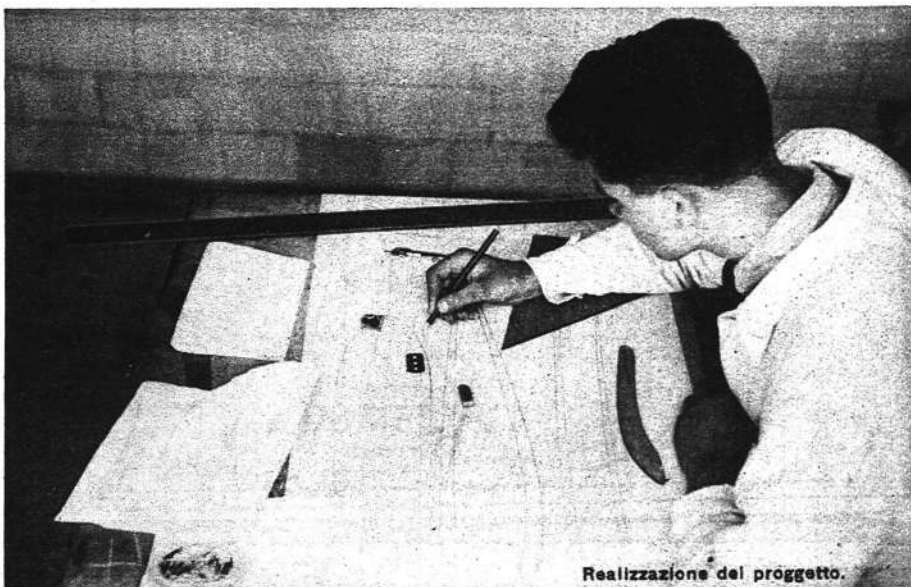
(classe b. oltre cmc. 2):
1° Villingher Alessandro G.A.S. Milano p. 5 (t. m. 1'41"); 2° Sahaini Giancarlo C.A.M. Milano p. 7; 3° Pedrazzini Enrico Id. p. 8.

ROMA — Il Centro Aeromodellistico Romano, in attuazione del Calendario Sportivo per l'anno 1947, ha fatto disputare le due prime gare.

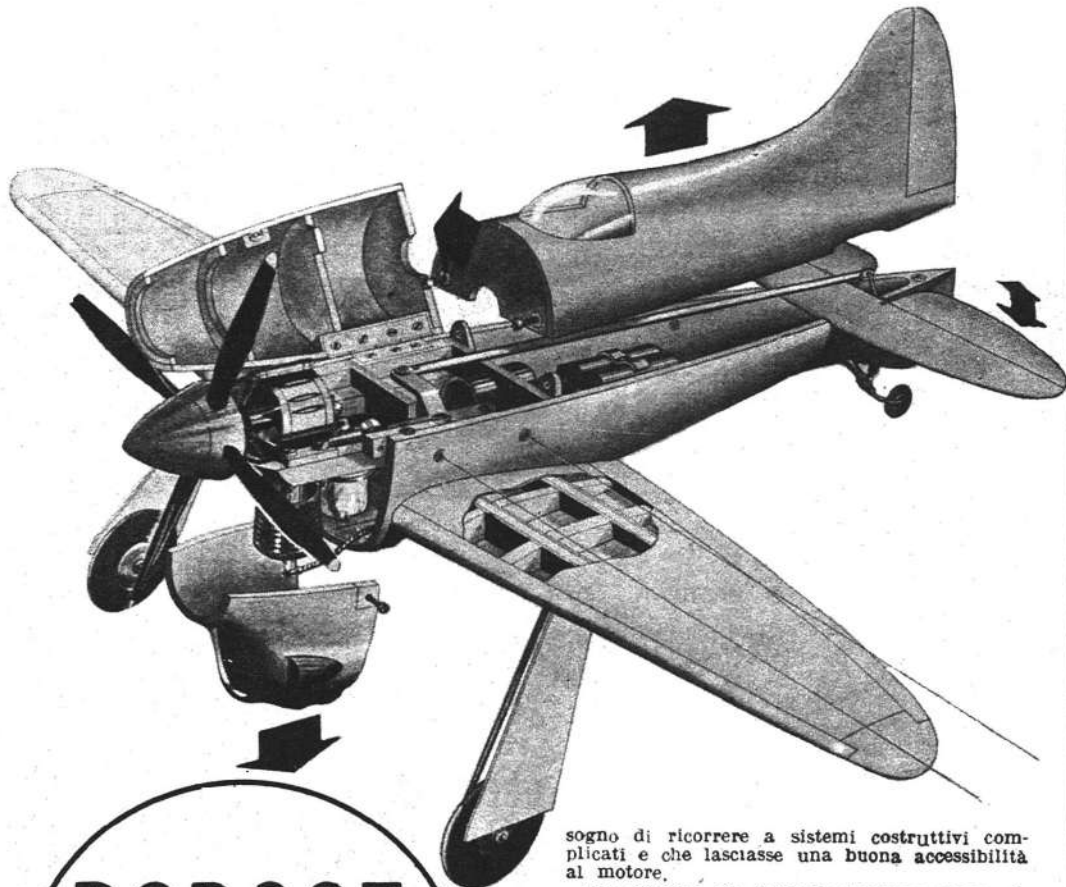
La prima, riservata ai modelli telecomandati, si è svolta Domenica 23 marzo sul piazzale adiacente il palazzo delle Poste di Roma-Prati, quindi nel cuore dell'abitato ed ha costituito uno spettacolo che ha attirato la «curiosità» di una numerosa folla, richiamata, mano a mano che la gara si effettuava dallo stridente urlo dei motorini impegnati nella lotta col cronometro. E' ovvio dire che l'indisciplina di molti spettatori ha reso duro il compito degli organizzatori, ma d'altra parte è confortante notare che i modelli volanti, quando sono presentati al pubblico destano un interesse che vorremmo vedere moltiplicarsi.

Novi concorrenti sono scesi in lizza, e solo tre sono riusciti a portare a termine le prove che, per altro, sono state combattissime, specialmente per la conquista del primo posto che è stato conteso fino all'ultimo fra Kesterson

(segue a pag. 180).



Realizzazione del progetto.



TELECOMANDATO DI:

G. Worthington

Avevamo preparato il testo ed i disegni di questo modello qualche mese fa riprendendolo da Air Trails. Lo avevamo scelto per alcune caratteristiche costruttive che ritenevamo interessanti e perchè rappresentavano un'evoluzione tipica dei modelli telecomandati americani di questo ultimo periodo.

Nel frattempo altre riviste italiane hanno riportato schemi parziali dello stesso modello attribuendogli erroneamente una paternità inglese dopo averne ripreso i disegni, da una rivista inglese.

Pensiamo che, nonostante sia passato del tempo e non si tratti più di una novità, i disegni completi di questo modello abbiano pur sempre valore documentario per far conoscere l'abilità americana in questo campo.

Il «Bobcat» è stato, letteralmente, disegnato intorno ad un Ohlsson 23, in seguito ad una discussione dell'autore con alcuni amici. Lo scopo era quello di ottenere un modello quanto più possibile somigliante ad un aeroplano vero, pur ottenendo una buona velocità ed una costruzione sufficientemente robusta senza bi-

sogno di ricorrere a sistemi costruttivi complicati e che lasciasse una buona accessibilità al motore.

Per ottenere ciò tutta la fusoliera venne ricavata da un blocco di balsa sagomato e scavato, il che rese possibile, oltre alla perfetta finitura, una notevole resistenza ed una grande accessibilità ai comandi ed al motore: infatti il modello può essere completamente smontato rimuovendo la parte dorsale della fusoliera, la cappottatura inferiore del motore e i bulloni di fissaggio delle ali. La parte dorsale della fusoliera è fissata con due viti annegate nell'ordinata e con un automatico da vestiti all'estremità della coda. La sua rimozione permette l'ispezione completa dei comandi e delle batterie.

Per facilitare l'accessibilità al serbatoio la cappottatura superiore è stata incernierata fissando le cerniere su due blocchetti di legno duro incollati al guscio della fusoliera. Dopo il rifornimento, lo scatto di chiusura pensa a tenere chiusa la cappottatura; è bene non mettere in moto il motore con la cappottatura aperta. La cappottatura inferiore è tenuta da due viti annegate nel compensato. Sono state aggiunte delle prese d'aria laterali per facilitare il raffreddamento ed a questo scopo è stata praticata una uscita d'aria calda sul fondo della cappottatura stessa.

Tutte le ordinate della fusoliera sono in compensato per ottenere una maggiore robustezza. L'ogiva dell'elica è in balsa ed è fissata con una vite al blocco dell'elica.

Il carrello, costruito dentro i longheroni alari, è stato annegato in essi mediante dei listelli di legno duro come si può vedere in figura.

I longheroni alari sono in balsa da mm. 3 con una laminatura, su entrambi i lati, di compensato da mm. 1,5. Quattro bulloncini fermano i due longheroni sulle ordinate di fusoliera permettendo lo smontaggio dell'ala.

L'asta di trasmissione del comando è un tubo di alluminio, il che permette di eliminare tutte le saldature pur mantenendo una notevole rigidità dell'insieme.

Il primo volo di prova venne effettuato nell'interno dell'aviorimessa del Randolph Field con un cavo di controllo di 9 metri. Il modello decollò subito, in uno spazio di circa 6 metri, e salì dolcemente rispondendo con docilità ai comandi, tanto da permettere, in voli successivi, l'esecuzione di alcune «figure» acrobatiche. Durante tali esercizi, più d'una volta il carrello ha dovuto sopportare notevolissimi urti senza riportare mai danni.

La velocità massima raggiunta è stata di 74 miglia oraria (circa 130 Km/h.) mentre la media si è mantenuta attorno alle 60 miglia (circa 100 Km/h.) ma sicuramente si potrebbe ottenere di più con un migliore profilo alare ed un'elica con passo maggiore.

FRANCO DI PORTO

spediamo ovunque:

MODELLISMO N. 1	L. 200
> > 2	> 50
> > 3	> 50
> > 4	> 50
> > 5	> 50
> > 6	> 80
> > 7	> 50

IL DIARIO DELLO STUDENTE

(il più originale e divertente diario. 100 pagg. con testo e disegni umoristici L. 100

ALBI PER RAGAZZI (pagg. 24)

SCINTILLA ALLE PRESE
COI GANGESTER L. 17

LA VILLA DEL MISTERO > 17

ALBI PER BAMBINI (pagg. 96)

SERAFINO IL TOPINO L. 17

PEPPINO LO SPADACCINO > 17

LA PANTOFOLA DI BUDA (pagg. 72) > 15

Spedire vaglia alle EDIZIONI PEGASO

PIAZZA UNGHERIA, 1 - ROMA

Quando**DAN L'INVINCIBILE**

sarà diventato il più celebre personaggio di cineromanzi, se non avrete acquistato tutti gli episodi delle AVVENTURE DI DAN L'INVINCIBILE, vi strapperete tutti i capelli per la rabbia. Pensateci e acquistate subito il primo episodio intitolato:

IL CASTELLO DEL MISTERO

albo a colori - L. 25 in tutte le edicole, (oppure inviare vaglia alle: Edizioni Pegaso, Piazza Ungheria, 1 - Roma)

AEROLIBRERIA DELLE TERME - ROMA

VIA ARCHIANO 21

La più grande organizzazione italiana per la diffusione della stampa aeronautica internazionale. Tutte le pubblicazioni nazionali ed estere - Abbonatevi alle maggiori riviste estere di aviazione.

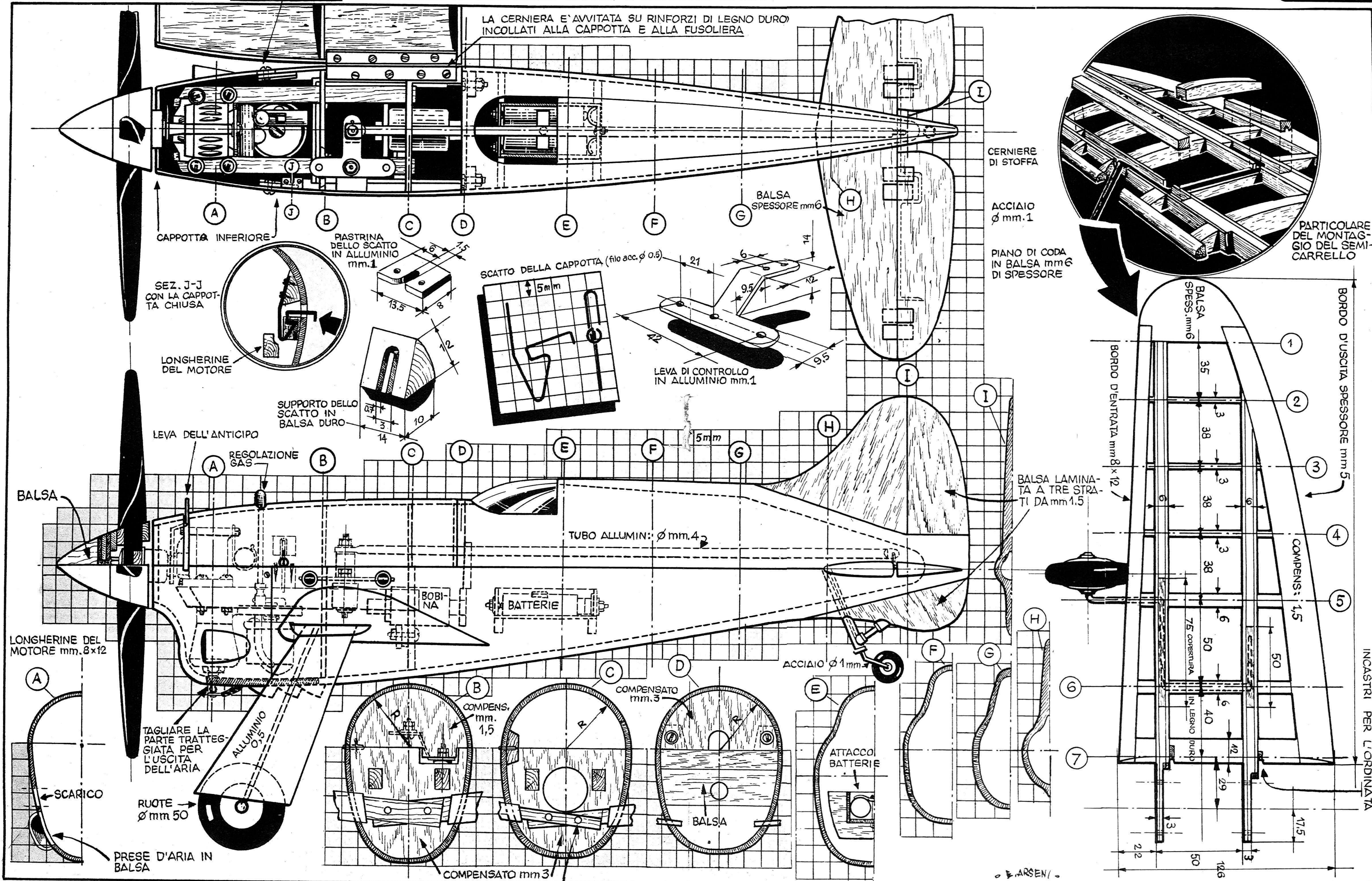
Avete acquistato il 1° fascicolo dello **SCHEDARIO UNIVERSALE PERMANENTE DEI VELIVOLI?**

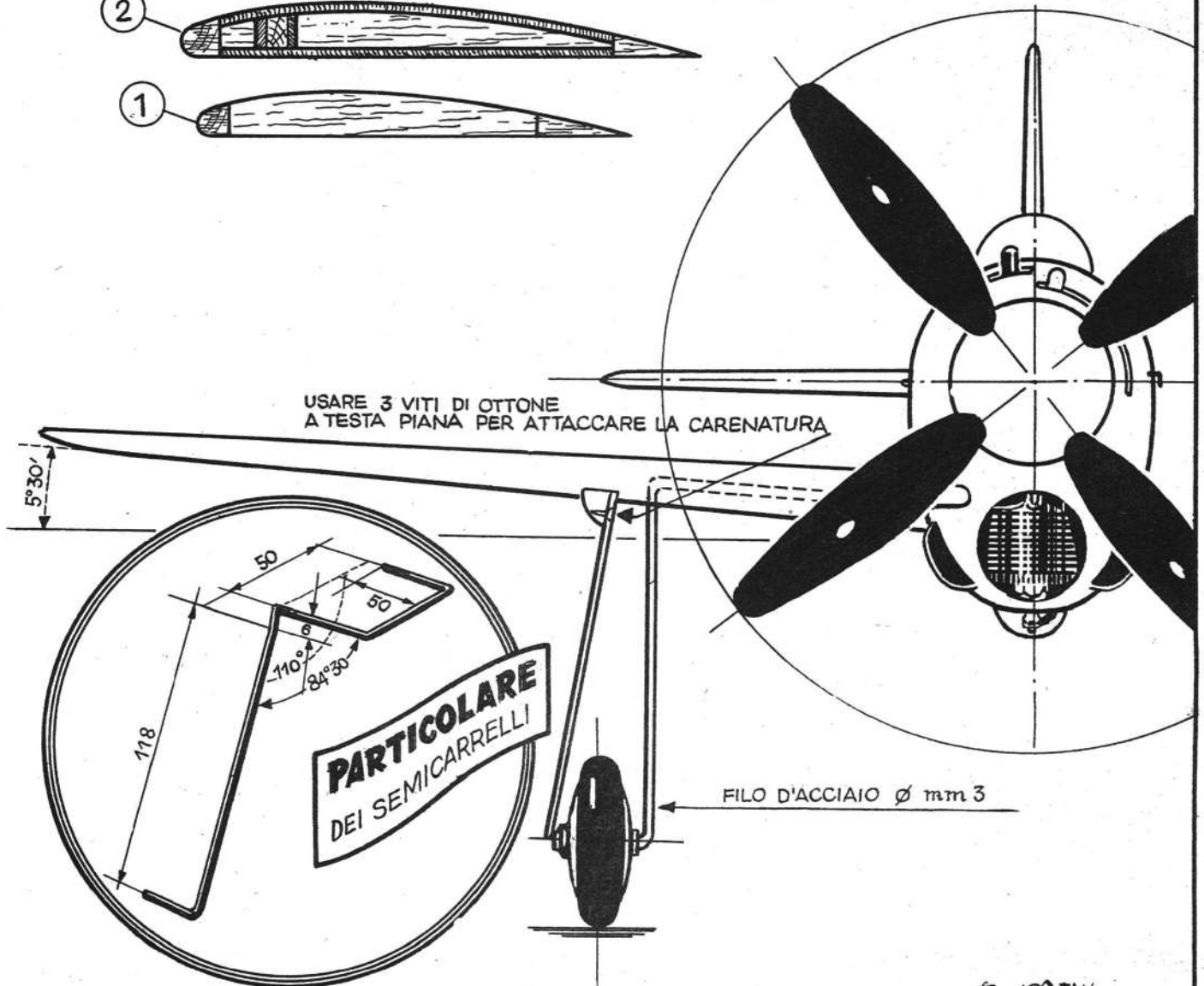
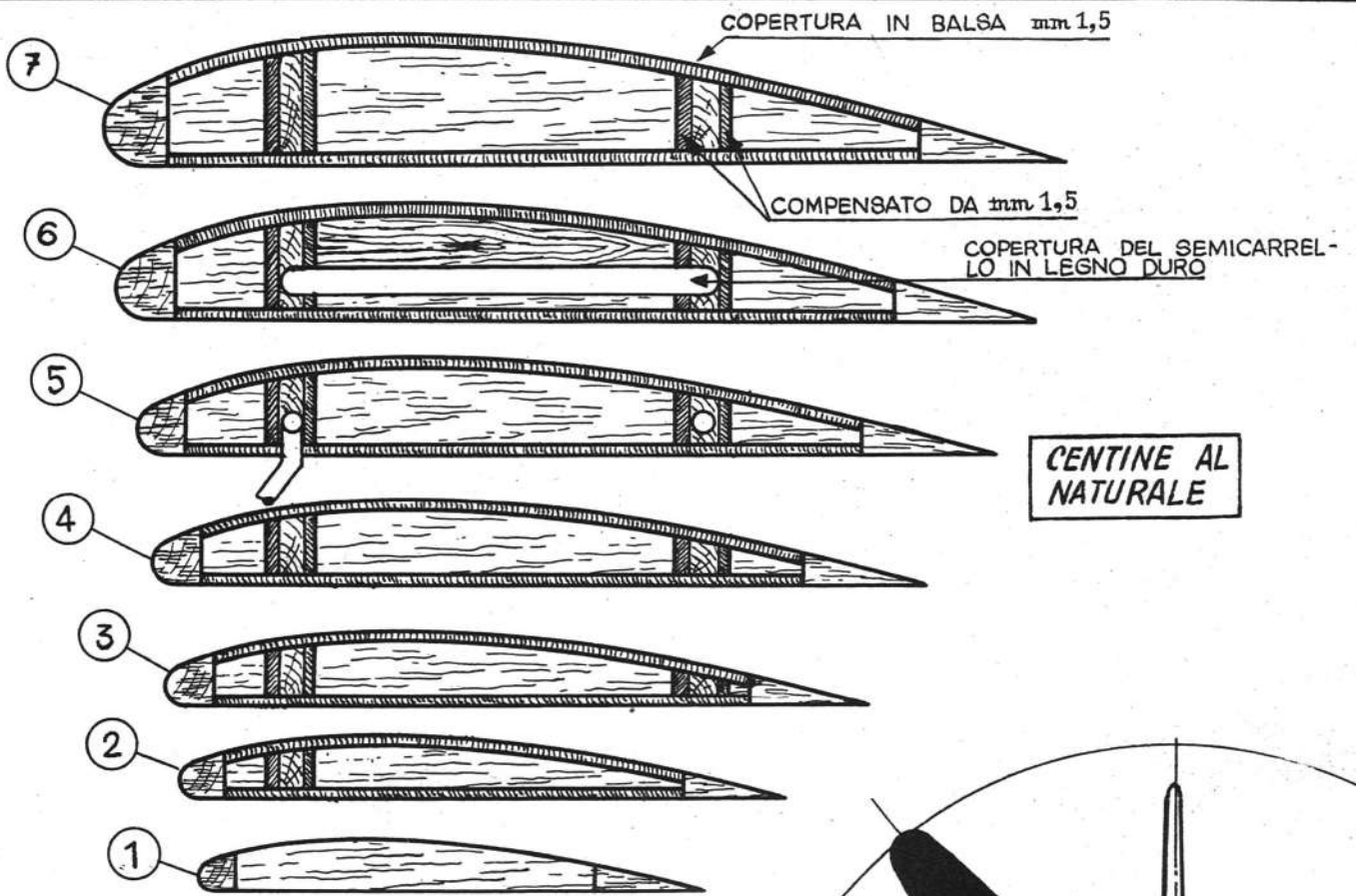
Affrettatevi a farlo inviando L. 100. Sono disponibili solo poche copie ancora e non verranno effettuate ristampe. Una delle più grandiose e complete opere aeronautiche. Tutta la produzione mondiale in elegantissime nitide schede di grande formato.

Interpellateci, scrivetecei, chiedete il nostro bollettino! Filiale di Milano: Libreria Aeronautica Internazionale.

LA TESTA E IL DADO DELLA VITE SONO ANNEGATI DENTRO RINFORZI DI COMPENSATO DA mm 3

LA CERNIERA E' AVVITATA SU RINFORZI DI LEGNO DURO INCOLLATI ALLA CAPPOTTA E ALLA FUSOLIERA





E. ARZENI

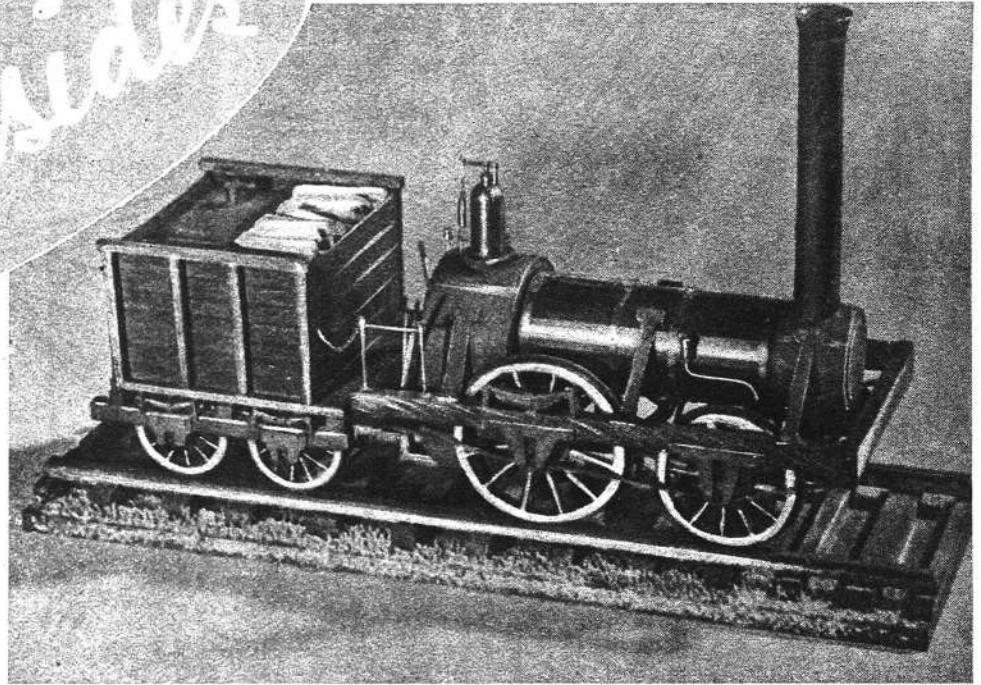
The Old Ironsides

« Old Ironsides » è il nome della prima locomotiva costruita da Matthias Baldwin nel 1832 per la Ferrovia Filadelfia, Germantown e Norristown.

Il modello, che riproduciamo nelle varie figure e fotografie, è concepito per essere costruito con legno, cartone, fili metallici, chiodi e qualche pezzo d'ottone. Naturalmente, modellisti esperti potranno costruirlo in metallo e completarlo con tutti i congegni necessari a renderlo una macchina semovente.

Il telaio del modello (fig. 2 e 3) è in legno opportunamente incollato con caseina o collante. I supporti degli assali sono ritagliati in cartone robusto e incollati al telaio; piccoli quadratini di cartone sottile vi sono incollati sopra ad imitazione delle teste dei bulloni. Le balestre sono costruite interamente in cartone; i relativi biscottini sono costituiti da pezzetti di legno tratti dalla parte piatta di stuzzicadenti (fig. 6).

Si consiglia di dare due o tre mani di vernice scura al telaio e di tingere in nero le balestre e i supporti degli assali.



Gli assali sono steli d'ottone e i colli d'oca sono sfasati di novanta gradi. I dischi per le raggiera delle ruote sono costituiti da lamierino sottile e saldati agli assali. Le boccole degli assali sono pezzetti di tubo d'ottone, oppure avvolgimenti di filo d'ottone opportunamente saldati. Tali boccole vengono incollate entro i blocchi di legno, i quali vengono a loro volta incollati sotto il telaio immediatamente dietro i supporti degli assali. Si faccia attenzione ad incollare il tutto soltanto dopo avere infilato gli assali.

Le ruote vengono messe insieme valendosi di

una dima in legno dov'è segnato il centro e la disposizione dei dodici raggi come in fig. 4. I cerchioni sono costituiti da strisce di cartone robusto, che dovrebbero essere possibilmente segate con una sega da traforo piuttosto che tagliate col temperino, allo scopo di non separare i vari strati che costituiscono il cartone stesso.

I raggi non devono raggiungere l'assale: che in tal modo non potrebbero rimanere opportunamente distanziati; essi debbono essere incollati soltanto sui dischi porta-raggiera.

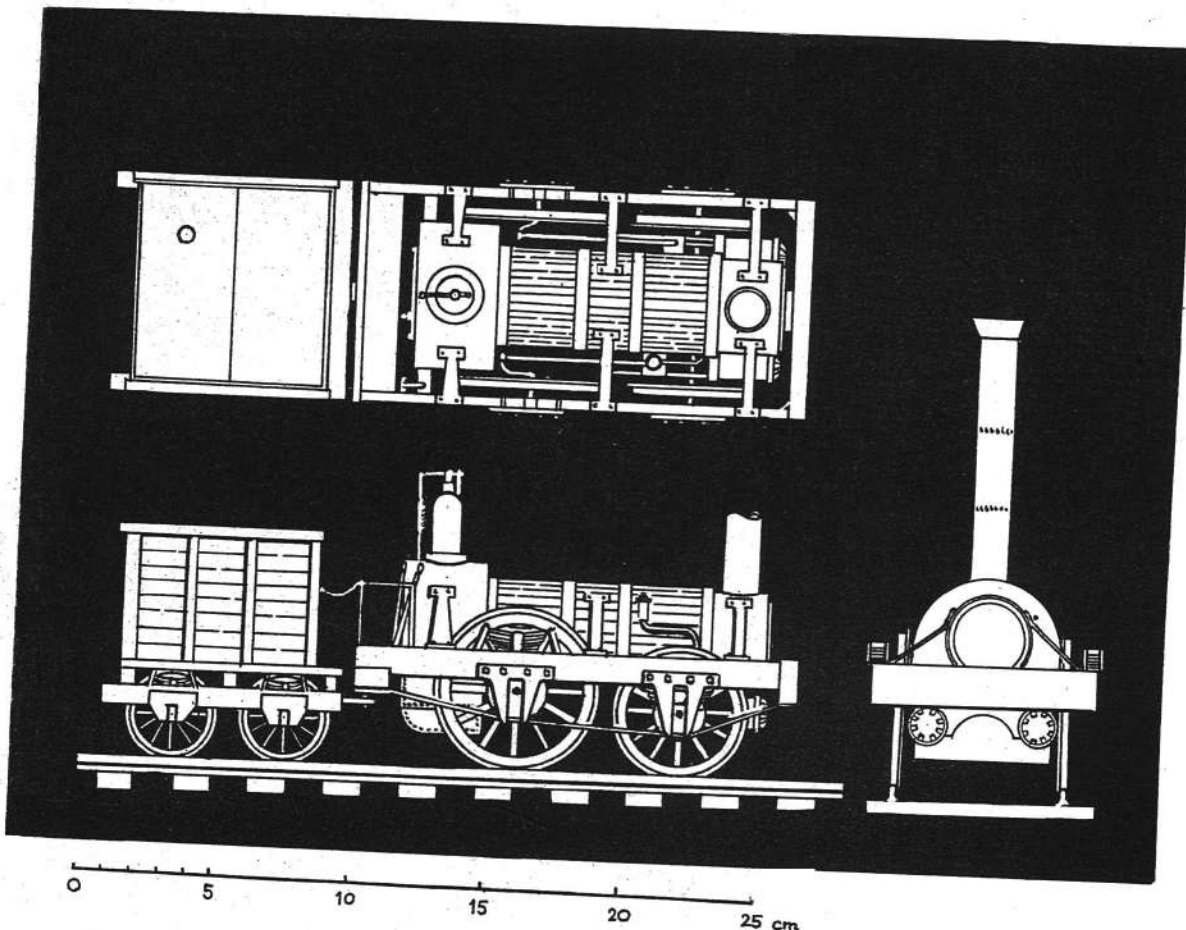
L'altra estremità dei raggi viene incollata sulla parte interna del cerchione. Una volta messe insieme, le ruote si tolgono dalla dima in legno e si applica loro il bordino che è costituito da un anello di cartone sottile incollato al cerchione.

Le ruote del tender sono costruite pressoché nel medesimo modo, soltanto che i raggi sono costituiti da fili di ferro o da steli di comuni spilli; questi vengono incollati al cerchione e saldati ad un pezzetto di tubo inguainato fra due rondelle in ottone, ciò che costituisce il mozzo delle ruote stesse. Il mozzo viene accuratamente saldato sugli assali. Si consiglia di tingere in nero le raggiera e in giallo o in verde i cerchioni, secondo la moda del tempo.

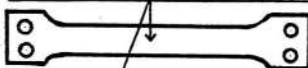
Inutile dire che tutte le ruote possono essere costruite molto meglio in legno, qualora si disponga di un tornio.

La caldaia è costituita da un tubo di cartone rivestito di carta opportunamente disegnata in modo da far risaltare il rivestimento in legno, le cerchiature, eventuali teste di bulloni, ecc. E' pur tuttavia consigliabile, per un maggior successo del modello, che le cerchiature siano in metallo molto ruvido e possibilmente inossidabile, esse potranno essere chiuse con una goccia di stagno nella parte inferiore della caldaia.

Un blocchetto di balsa, sommarariamente sbizzato, costituisce il forno; esso viene naturalmente ricoperto di cartoncino recante le chiodature in disegno. Anche la porta del forno è in cartoncino con spranghe sovrapposte, pure in car-



OTTONE O ALLUMINIO MM 0.7



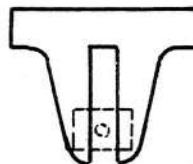
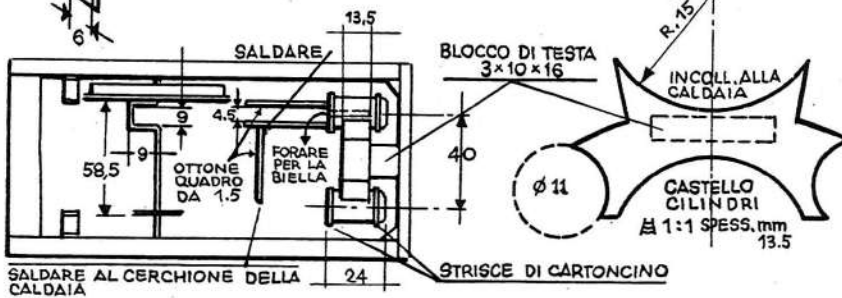
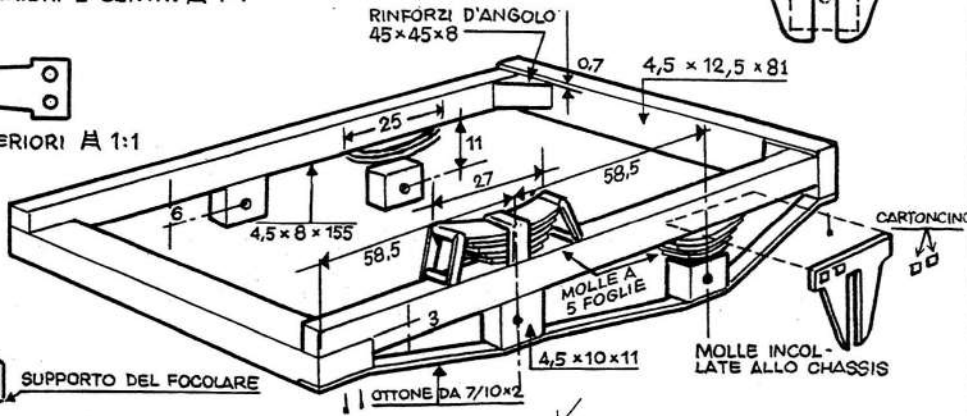
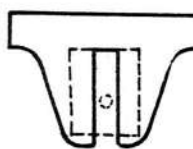
SUPPORTI ANTERIORI E CENTR. A 1:1



SUPPORTI POSTERIORI A 1:1

FIG.2-CHASSIS

SUPPORTO ASSALE POSTERIORE A 1:1



SUPPORTO ASSALE ANTERIORE A 1:1

FIG.3-VISTA DALL'ALTO DELLO CHASSIS

E. ARSINI

Alcuni giudizi su MODELLISMO

"MODELLISMO è la rivista che più si confà a quei giovani che sono presi dalla passione dell'aeromodellismo" PIETRO COCCO, PALERMO.

"Sinceramente la vostra rivista mi piace moltissimo" GIOVANNI RAIMONDI, MIRABELLO (Ferrara).

"Desidero porgere le mie congratulazioni a tutti per quest'ultimo numero che si è rivelato superiore a tutti i precedenti" FRANCO GALLINA, TARANTO.

"Ho conosciuto e seguito tutte le altre pubblicazioni aeromodellistiche, ma ho finito per abbandonarle, non trovando in esse ciò che eravamo abituati ad avere nel vecchio vostro Aquilone e che ora MODELLISMO fa resuscitare, specialmente per merito dei numeri 1 e 7" FLORIO GHISELLI, VIAREGGIO.

"Sarei veramente contento di collaborare lungamente alla vostra bella rivista" LUIGI ARCESILAI, BOLOGNA.

"State seguendo la giusta via. Ho visto il n. 7 di MODELLISMO e non posso negargli parole di lode. Confesso che ne ho riportato un'impressione di piacere e di ammirazione". PIER LUIGI RAGGI.

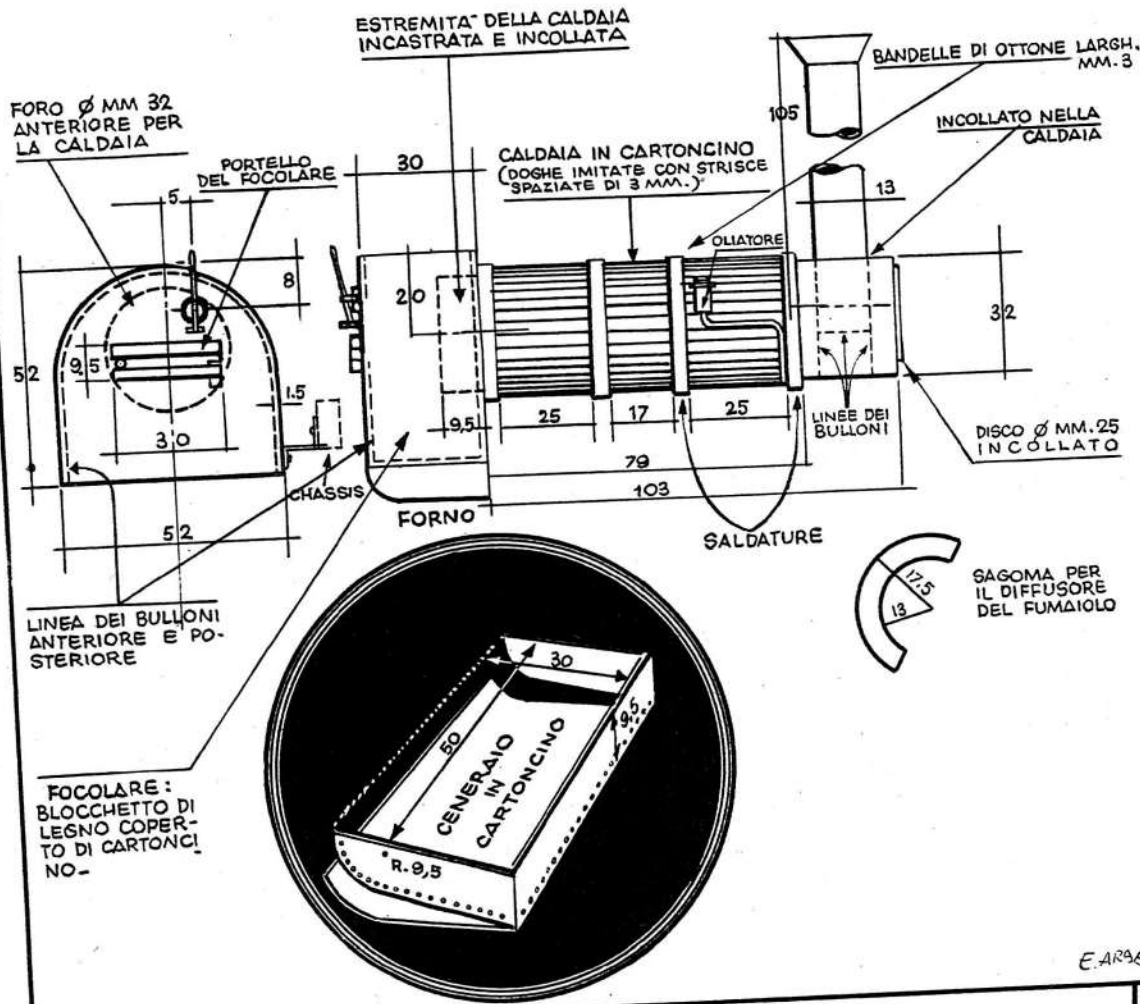
toncino. La caldaia è introdotta per un certo tratto entro il forno in balsa ed ivi opportunamente incollata.

I cilindri sono ricavati da pezzetti di legno cilindrici e opportunamente incastellati con cartoncino, come mostra la figura 3. Essi portano un foro centrale per lo stelo del pistone e due intacchi diametralmente opposti per le guide della testa a croce. L'incastellatura dei cilindri è sagomata in modo tale da sposarsi alla caldaia. Le guide per le teste a croce sono in ottone; esse vengono saldate ad una traversa, la quale è a sua volta saldata alla seconda cerchiatura della caldaia. Le teste-a-croce sono forate in modo da ricevere lo stelo del pistone da una parte e il perno del piede di biella dall'altra.

Le bielle sono in ottone (figura 6). il perno del loro piede è flottante entro la testa-a-croce e mantenuto in sito dalle guide della testa-a-croce stessa; sì che la testa-a-croce deve essere infilata entro le guide dopo essere stata congiunta al piede di biella.

Il duomo, gli oliatori, le ringhiere e le leve di comando sono una cosa importantissima per la coreografia della costruzione; e sarebbe molto opportuno farli al tornio, ricavandoli di pezzo e avendo gran cura nel lucidarli o laccarli. Non potendo far ciò, si procuri di realizzarli nel miglior modo pos-

(continua a pag. 177)



E. ARSINI

GARE INTERNAZIONALI D'AEROMODELLISMO

SVIZZERA

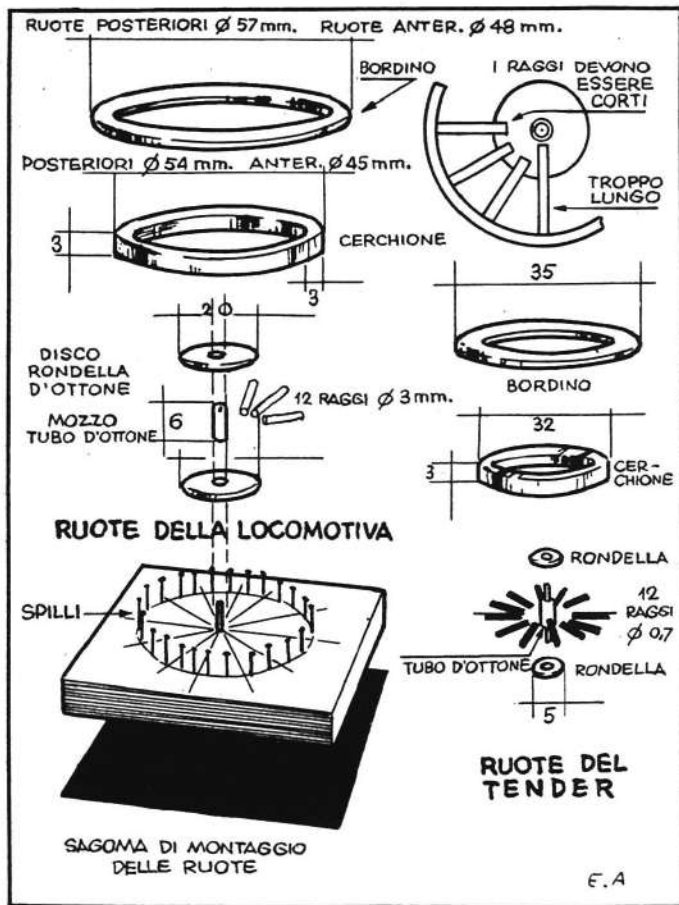
L'Aero Club di Svizzera organizzerà nei giorni 21 e 22 Giugno prossimo una gara internazionale di modelli volanti, riservata alle categorie veleggiatori e motomodelli. Anche l'Italia è stata invitata e dal canto suo la F.A.N.I. sta provvedendo alla formazione della squadra rappresentativa italiana che parteciperà alle gare, che si svolgeranno a Berna o a Zurigo.

Nell'indire ed organizzare questa manifestazione, l'Aero Club Svizzero si propone di incoraggiare il cameratismo internazionale e di favorire lo scambio di idee fra gli aeromodellisti delle diverse nazioni. L'Aero Club d'Italia, nel demandare alla F.A.N.I. l'incarico della formazione della squadra italiana, ha messo a disposizione della medesima i mezzi necessari per la nostra partecipazione. È stato disposto che la gara per il «Trofeo dei Quattro Mori», che si svolge a Livorno nei giorni 17 e 18 del mese corrente, sia ritenuta valida per la selezione degli elementi da chiamare a rappresentare i colori italiani alla gara svizzera. Allo scopo, oltre i tre lanci regolamentari, verranno effettuati due lanci supplementari per avere un maggiore e più attendibile indirizzo nella scelta dei sei elementi richiesti.

È superfluo riportare integralmente il regolamento della gara, ma nello stesso tempo desideriamo offrire ai nostri lettori alcuni ragguagli.

Nelle due categorie citate potranno partecipare modelli normali, con ali in tandem, canards, senza coda e autogiri.

Dato che l'annata 1947 è da considerarsi di transizione in fatto di regolamentazione tecnica, potranno partecipare tanto i modelli costruiti secondo la vecchia formula F.A.I., tanto quelli realizzati secondo la nuova formula.



sibile ricoprendoli di carta lucida possibilmente gialla, o verniciandoli con nitrocellulosa di uguale colore.

Tingere di nero opaco il forno, il fumaio, i supporti degli assali, i supporti della caldaia, il castello-cilindri, ecc. Dar due mani di

vernice a finire, lucida, a tutto il tender, ad eccezione dei supporti degli assali e dei cerchioni.

È opportuno montare il tutto su un pezzo di binario realizzato con rozze traverse e simulare il ballast a mezzo di cartone e vernice.

(Da «Popular Science Monthly»)

Il lancio dei veleggiatori si effettuerà con cavo di m. 100, sia che esso avvenga con traino in corsa, con puleggia di rimando, o con verricello.

La partenza dei motomodelli avverrà da terra, senza spinta, e la massima durata di funzionamento dei motori è fissata in 20", pena la squalifica.

I tempi di volo inferiori ai 5" saranno considerati come false partenze per i veleggiatori e per i motomodelli quelle inferiori a 10". Le false partenze potranno essere ripetute una volta. Due false partenze equivalgono a una prova valida, con tempo zero.

La durata dei voli dei modelli sarà convertita in punti, assegnando 5 punti ad ogni secondo ed un punto a ogni quinto di secondo di volo. La classifica sarà stabilita facendo la somma dei punti realizzati nei due voli migliori, trascurando il terzo volo. Se un modello non potesse compiere che un solo volo a causa di guasti o perdita, questo volo conterà da solo per la classifica. In caso di parità di punteggio fra due concorrenti, è il terzo volo che conta per i veleggiatori e per i motomodelli la minore somma di durata di funzionamento del motore nel corso dei due lanci.

Il regolamento della gara riporta inoltre le modalità da osservare da parte dei concorrenti e le disposizioni inerenti la disciplina sul campo e gli eventuali reclami. Fatto notevole è che della Giuria faranno parte i rappresentanti di ogni nazione partecipante.

FRANCIA

L'Aero Club du Rhone et du Sud-Est di Lione (Francia) ha invitato gli aeromodellisti italiani alla terza Gara Internazionale per modelli senza coda che sarà tenuta a Lione il 6 luglio 1947, secondo le seguenti norme:

1) I senza coda sono degli apparecchi sprovvisti d'impennaggio orizzontale o di altri dispositivi stabilizzatori separati dall'ala.

2) Quattro categorie di apparecchi possono concorrere: veleggiatori; apparecchi con motore a esplosione; apparecchi a reazione; apparecchi ad elastico.

3) Ogni concorrente può presentare più modelli, di qualsiasi caratteristica essi siano.

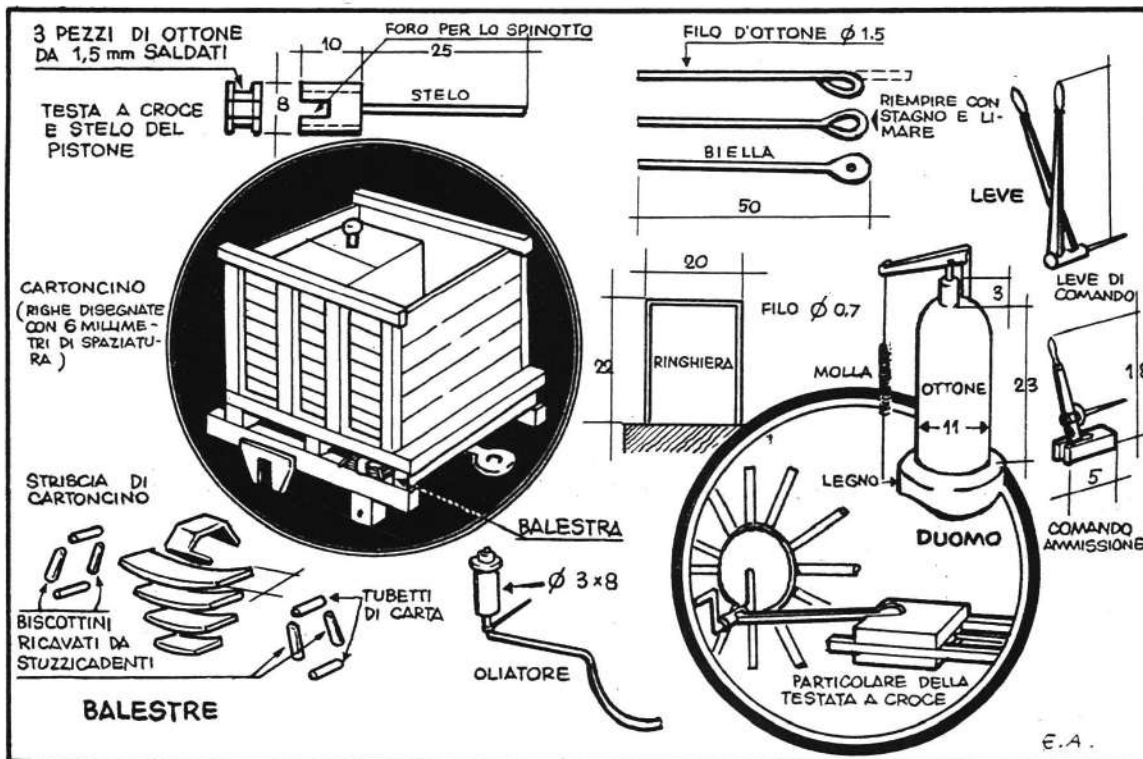
4) Ciascun apparecchio deve essere immatricolato su un gettone apposito rimesso avanti l'inizio delle gare.

5) Sarà dichiarato vincitore, in ciascuna categoria, l'apparecchio che realizzerà il volo più lungo, partendo, sempre a secondo la categoria, dagli appositi e specifici posti di lancio.

6) Ciascun apparecchio avrà diritto a tre voli e dovrà obbligatoriamente eseguirne due il mattino delle gare.

7) Le quote di partecipazione sono fissate in 20 Fr. per apparecchio.

La F.A.N.I., considerando che lo sviluppo in Italia dei modelli senza coda è minimo, non ha ritenuto opportuno formare una rappresentativa ufficiale, però invita tutti coloro che avessero intenzione di parteciparvi individualmente e a proprie spese, a mettersi in contatto con la propria Segreteria, al fine di ottenere ogni possibile ausilio.



AIUTATECI A DIFFONDERE
"MODELLISMO"

"Il Pinco" di Bavastro

Tutti i ragazzini conoscono vita morte e miracoli dei filibustieri della Tortue e dei vari più o meno pollicromi corsari, ma pochi sanno che nella stessa epoca anche i mari di casa nostra erano solcati da veloci navi corsare che, se pure non hanno avuto l'onore di passare alla leggenda o la fortuna di passare alla storia come quelle dei maggiori corsari inglesi, non avevano nulla da invidiare alle colleghe atlantiche per il coraggio delle ciurme e l'epicità delle gesta.

Fra i corsari Genovesi particolarmente noto è quello che è passato alla storia sotto il nomignolo di «Bavastro», noto soprattutto ai francesi i cui grossi e pesanti vascelli dovettero più volte subire i danni e le beffe de «l'Intrepido», il «pinco» favorito di Bavastro, che grazie alla sua leggerezza e velocità riusciva sempre a sfuggire ai loro inseguimenti piombando invece loro addosso come il fulmine quando meno se lo aspettavano.

Per gli armatori di modelli, quindi, penso che una copia de «l'Intrepido» possa avere un certo interesse. Come potete vedere dai disegni, si tratta di una nave dalle linee svelte che ricorda un po' la «Nina» di Colombo per la forma delle vele.

Ho costruito personalmente questo modellino nel '40 e posso assicurarvi che fa una bellissima figura sull'alzata di qualche mobile. I disegni sono in grandezza naturale, ma non sarà difficile, per chi lo desidera, ingrandirlo per fare un modello più grande.

Lo scafo, è ricavato da un blocco di noce o di faggio e, data la piccolezza, non è scavato; i costoloni longitudinali, chiaramente visibili nel disegno, sono in listello da mm. 1,5 x 1,5 leggermente cartavetrati, per diminuirne lo spessore, dopo l'incollaggio.

La chiglia ed il dritto di prora sono ricavati da una tavoletta di noce di 2 mm. di spessore incastriati nello scafo dopo aver praticato su di esso un incastro con una comune sega.

Anche le murate sono in noce da 2 mm. mentre la balaustra del castello di poppa è formata da un listello di mm. 2 x 2 opportunamente forato per fissarvi le colonnine che possono essere ottimamente ricavate da alcuni stelli di saggina di adatto diametro (cercate di non rovinare troppo la scopa di casa).

Il pennone di bompresso è fissato sulla polena per mezzo di un incastro simile a quello del dritto di prora.

Il timone è pure in noce da mm. 3 leggermente rastremato verso l'esterno.

L'albero di trinchetto è ricavato da un listello da mm. 3 x 3, lungo 65 mm., compresi 5 mm. necessari per l'incastro in coperta. A circa 15 mm. dalla formaggetta, l'albero porta un'ingrossatura forata al centro per il passaggio della drizza della vela.

Sopra l'ingrossatura, attraverso un altro foro, passa tutto il sartame, in filo di rete imperlato.

L'antenna è formata da due pezzi legati e incollati; notare che essa è curva e che l'albero è inclinato verso prora. L'inclinazione può essere presa dal disegno.

L'albero di maestro è del tutto simile a quello di trinchetto, salvo che l'ingrossatura è di proporzioni maggiori; è alto mm. 85 compreso l'incastro di 5 mm. con un diametro alla base di 4 mm.; è perfettamente verticale, come anche l'albero di mezzana, che è invece alto 60 mm. compreso l'incastro, con un diametro di mm. 3.

La velatura è costituita da 3 vele latine e da un fiocco; è bene fare le vele con tela molto fina e cucite a spirale alle antenne, il fiocco di prora è invece cucito ad un filo di refe che va dall'albero di trinchetto al pennone di bompresso.

Prima di montare tutte le manovre sarà bene verniciare lo scafo con una mano di vernice trasparente alla nitro, se lo scafo è in noce; se avrete usato un legno più chiaro sarà bene invece dare prima una mano di terra bruna o di un qualsiasi colorante simile. Prima di verniciare, carteggiare

molto bene lo scafo per avere la superficie più liscia possibile.

Tutta l'alberatura va verniciata ugualmente con vernice trasparente, mentre l'opera viva dovrà essere verniciata in scuro; un color nero pece va benissimo.

La poppa deve essere decorata con fregi in oro che potrete ottenere mescolando della porporina

alla vernice trasparente.

Se avrete lavorato con cura con un paio di pinzette da orologiaio, potrete essere fieri del vostro modellino che, poggiato su un qualsiasi piedistallo disegnato secondo la vostra fantasia ed il vostro gusto, farà una bellissima figura nella vostra casa.

RENATO CRISPO

PICCOLO CABOTAGGIO

Il successo delle nostre pagine dedicate ai modelli di natanti è tale che ci ha veramente sorpresi. Non immaginavamo che in Italia vi fossero tanti costruttori di modelli di natanti, e sopra tutto tanti amatori e persone desiderose di dedicarsi a questo bellissimo ed utile sport. Il nostro torto consiste probabilmente nell'aver dimenticato che la penisola italiana, per il fatto che è tale, sta tutta immersa e protesa nel mare, che in Italia ci sono molti fiumi, e tanti e amenissimi laghi, e canali in gran numero, e stagni, e paludi, e lagune, e fontane. Questo è stato il nostro errore fino ad un certo punto. Poi ci abbiamo riflettuto su e abbiamo deciso di dedicare un bel po' di spazio al navimodellismo. Gli aeromodellisti non digrignano i denti, e questi che sono! Essi faranno ancora e sempre la parte dei leoni. La loro rivista doveva essere di 16 pagine. Abbiamo invece buttato sul mercato, con grandi sacrifici e grandissime speranze, una rivista di 24 pagine, per fare la quale abbiamo deciso di affrontare qualsiasi rischio. Gli aeromodellisti non protestino dunque, e ci aiutino. Noi siamo nati aeromodellisti e non dimentichiamo le origini.

Dicevamo dunque che ci sono in Italia vi appassionati di navimodellismo di quelli che credessimo. Ce lo dimostra la pioggia di lettere di questi giorni. Quasi quasi

son più le lettere dei navimodellisti che quelle degli aeromodellisti! Ad ogni modo, siccome a tutti non possiamo rispondere direttamente e siccome stimiamo utile che certe risposte siano lette anche dai non direttamente interessati, abbiamo deciso di pubblicare da questo numero questa rubrica, intitolata Piccolo Cabotaggio, cioè cabotaggio lungo le coste e nelle acque interne. La nostra navicella porterà le risposte a tutti coloro che ci avranno scritto per avvertire.

Vento in poppa, e avanti, capitano dal bistuto berretto.

MASSIMO MADDALENA. Ancona. — Abbiamo gradito le parole di elogio e di consenso. Se tu leggi attentamente l'articolo sul Kiltie troverai qualcosa sul timone automatico. Ti preghiamo di diffondere la nostra rivista, che ha bisogno d'essere conosciuta e

sostenuta. Contiamo molto sulla buona volontà e comprensione degli amici, di quelli veri. A te auguri per il tuo lavoro. Siamo sempre a tua disposizione.

FLORIO GHISELLI, Viareggio. — Grazie per gli elogi, che ci dividiamo da buoni amici (Martini, Travagli, Arseni, Ferriero, Mercadante, eccetera eccetera). In questo N. 8 vedrai gli schemi da te desiderati, cioè sul genere di quelli che pubblicano le riviste americane (ad es. «The Rudder»). Per chi ci hai preso? Noi vogliamo fare sul serio, sai? Forza e coraggio, vecchio amico del vecchissimo Zio Falcone. Se voi fedelissimi ci aiuterete, faremo scintille, te lo assicuro io.

GIUSEPPE PEDERSOLI, Napoli. — Non abbiamo per il momento, altri disegni del «Kiltie».

GIORGIO ORNANO, Firenze. — Per il momento non abbiamo disegni di un modello di nave 1.150 di lunghezza. Stiamo in trattative con una ditta francese. Se intanto vuoi scrivere all'Aviominiua (S. Basilio 50-A, Roma), può darsi che qualcosa possano fare per te. Mi raccomandando la diffusione della rivista.

ALFONSO BUCCIANO, Viterba. — Anche tu sarai presto accontentato anche se i tuoi colleghi aeromodellisti protestano perchè, secondo loro, diamo troppo spazio ai modelli navali. Per ora non so indicarti ditte che abbiano modelli del tipo che desideri, so soltanto che una grossa ditta aeromodellistica di Roma (la stessa di cui alla risposta precedente), sta organizzando un reparto di costruzioni navali; prova a scrivere. Noi, per ora, non pubblichiamo tavole di disegni; c'è però un progetto in proposito. Vedremo.

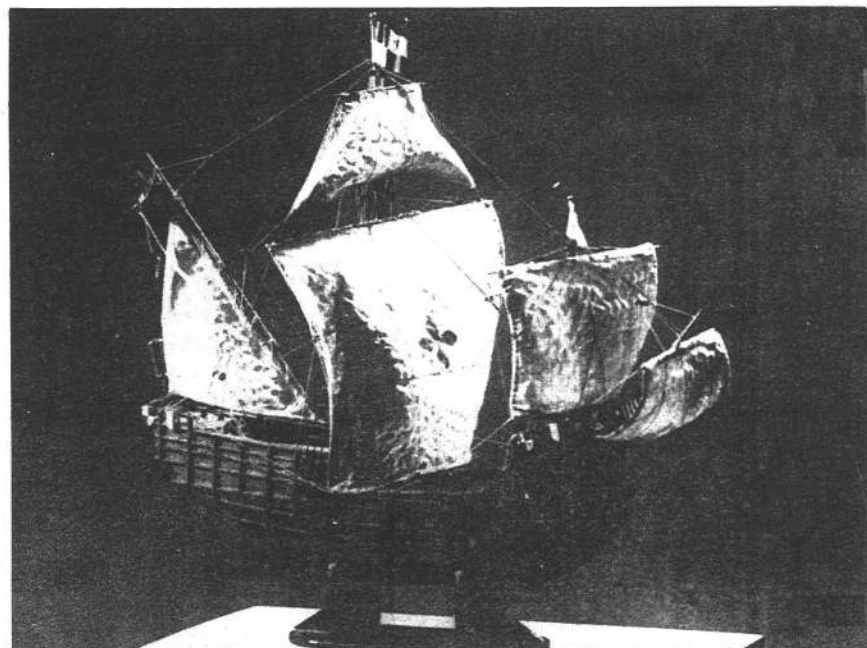
RENATO CRISPO, Genova. — Travagli in questi ultimi tempi, per ragioni di lavoro, è quasi introvabile; ad ogni modo nel n. 7 di Modellismo c'è illustrato il sistema di auto comando che desideri (vedi i disegni del «Kiltie»).

Perchè, invece, non ci mandi qualcosa di tuo o dei tuoi amici di costà? Come avrai visto, tutto quello che hai mandato è stato pubblicato.

ALBERTO ROLANDI, Milano. — Non so proprio dove indirizzarti per la macchina che desideri. Prova a chiederlo al nostro Salvatore Caldara, in via Botta 39; o alla Ditta Movo, via S. Spirito 14. Rispondo anche per espresso direttamente, com'è tuo desiderio e per adoperare i francobollini che mi hai mandati (almeno tu sei intelligente!).

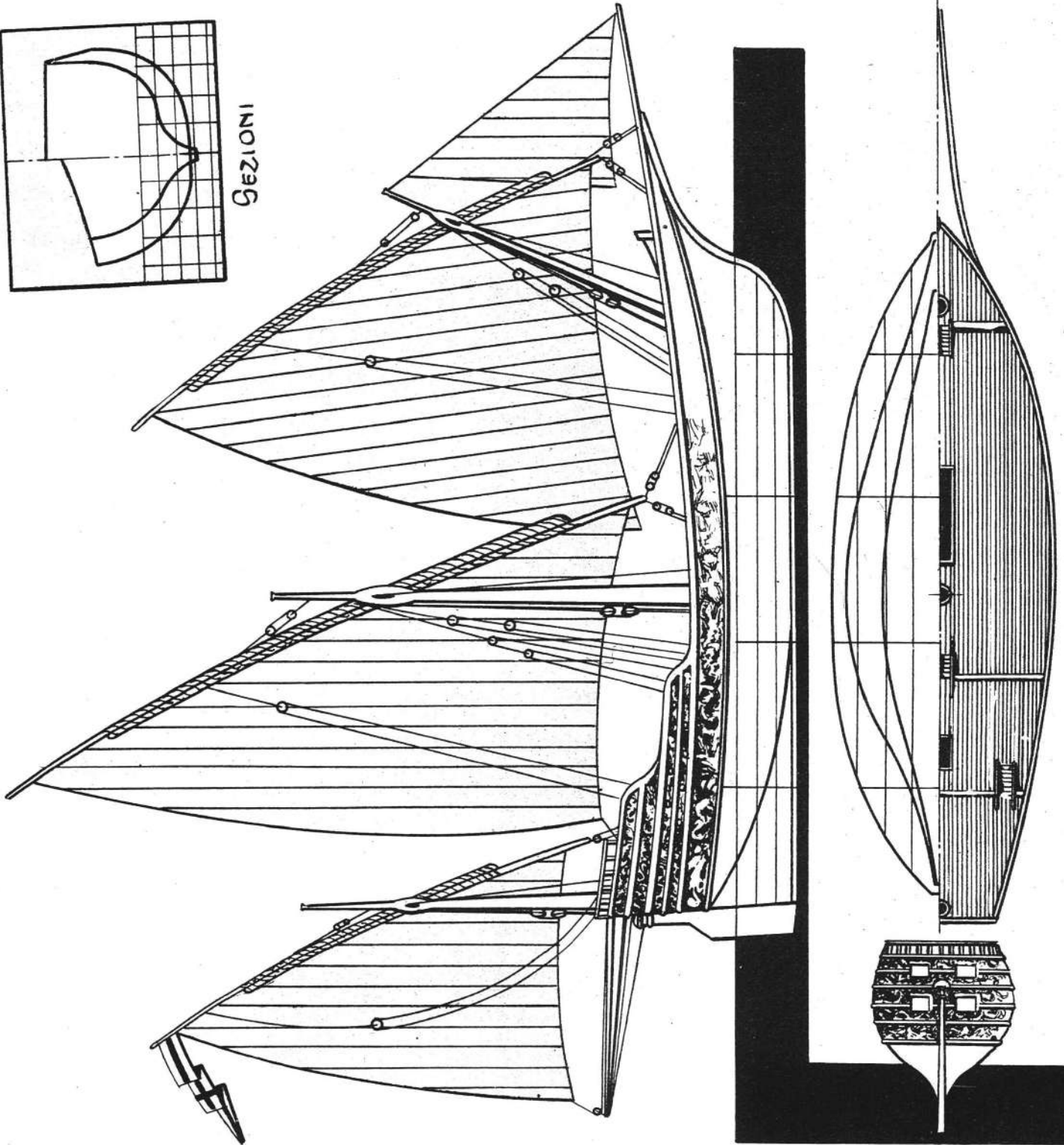
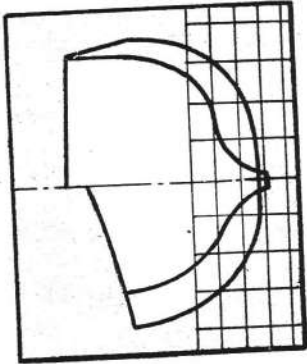
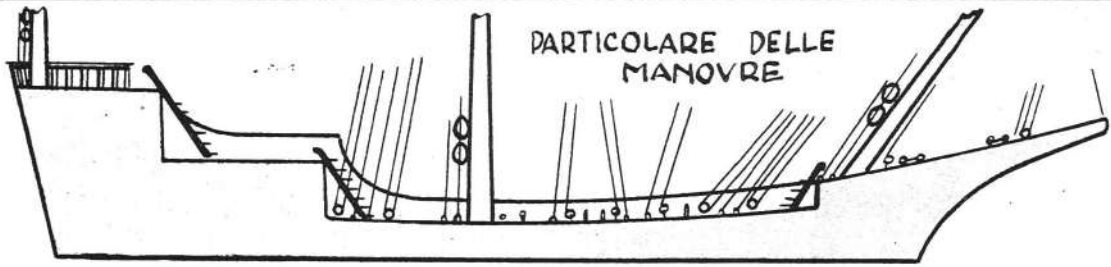
MARCELLO PERINTI, Siena. — L'indirizzo dell'Associazione Modellistica Navale «Navimodel» è S. A. l'Editrice, via Fieno, 6, Milano. Conto sulla tua opera di propagandista. Modellismo deve essere conosciuto, per avere fortuna.

IL SECONDO



Modello dal S. Maria di C. Colombo Costruttore Roberto Greco di Roma lunghezza cm. 60

E. ARSEMI



Cronache

(continuazione di pag. 170)

e Ridenti. Quest'ultimo ha dovuto cedere, ma per lo scarto minimo di 1/10 di secondo.

Terzo è stato il sempre più calmo Sinopoli, elemento questo che meriterebbe una migliore fortuna.

Ecco la classifica:

1° Kesterson Lewis del C.A.R. (mot. Atomic 5) in 20" 7/10 metri 86,956 Km/h; 2° Ridenti Giovanni (mot. Atomic 5) in 20" 8/10 m. 86,588 Km/h; 3° Sinopoli Raffaele (mot. Atomic 5) in 22" 2/10 metri 81,081 Km/h.

Domenica 13 aprile, sul Campo della Torracchia si è svolta una gara per tutte le categorie di modelli, che ha radunato una trentina di concorrenti, fra i quali i forti veleggiatori del Gruppo di Guidonia.

E' stata una gara bellissima, sia dal lato organizzativo, che da quello sportivo. I lanci si sono effettuati secondo l'orario prefissato sui relativi talloncini e hanno avuto termine esattamente all'ora prevista, lasciando visibilmente soddisfatti i concorrenti, i quali hanno potuto così rendersi conto una volta di più che quando una gara è bene organizzata, il suo svolgimento non crea risentimenti e malcontento da parte di nessuno.

Le condizioni meteorologiche sono state ottime e, per quanto il regolamento fosse alquanto severo, tutti i concorrenti hanno ottenuto dei buoni risultati di volo.

Fra i veleggiatori si è imposto Cecconi di Guidonia che ha avuto la meglio sul compagno di squadra Marsi che ha preceduto di poco gli altri.

Degli elasticisti, Vittori ci ha dato un'ottima prova che, per quanto favorita dalla compiacente tecnica, ha dimostrato anche la qualità del suo modello in salita.

La lotta per il secondo posto si è ristretta fra Corsini e Kannevorff, che ha dovuto cedere il passo al primo per pochi decimi. Dal lato tecnico non vi sono state grandi novità, pur avendo notato qualche nuova costruzione.

Per i motomodelli ben poco vogliamo dire, perché i due concorrenti scesi in gara sono stati proprio pochi per movimentare l'ambiente.

Le classifiche sono risultate le seguenti:

Categoria «A» - Veleggiatori:

1° Cecconi Costantino di Guidonia, tempo migliore 2' 26"; 2° Marzi Carlo idem, tempo migliore 1' 55" 2/10; 3° a. r. m. - De Cesaris Mario (C.A.R.), 4° Cristofolletti Willyam (Orsini) tempo m. 1' 49 5/10; 5° Montanari Aldo (C.A.R.) tempo migliore 1' 45" 5/10.

Seguono altri 6 classificati.

Categoria «B» - Elasticisti.

1° Vittori Paolo (C.A.R.) scom. alla vista dopo 6'; 2° Corsini Ugo (C.A.R.) 2' 50" 8/10; 3° Kannevorff Loris (C.A.R.) 2' 49" 5/10; 4° Cecconi Costantino (Guidonia) 2' 36".

Seguono altri 3 classificati.

Categoria «C» - motomodelli:

1° Van de Velde Dick (C.A.R.) con 3' 40" (mot. 11" 2/10); 2° Kannevorff Loris (C.A.R.) con 1' 37" 3/10 (mot. 12" 2/10).

FALERMO - Il nostro corrispondente da Palermo ci informa che sulle rovine della Sezione Aeromodellistica dell'Aero Club di quella città è sorto il «Gruppo Aeromodellistico Palermitano» (G.A.F.). La sua fondazione è avvenuta nello scorso novembre ed ora, per merito di alcuni volenterosi, fra cui il nostro Pietro Cocco, si sta lavorando con serietà. Auguri di molti successi.

CORRIERE

Colombi Pier Luigi - Pisa: Grazie prima di tutto per i complimenti. Cercheremo di fare sempre meglio. Per quanto riguarda il telecontrollato da 2 cmc sta tranquillo: sarai accontentato presto. Purtroppo le nostre pagine sono soltanto 24 e per poter pubblicare tutto quello che vorremmo ne occorrerebbero 100.

Pier Luigi Raggi - Milano: le tue lettere sono sempre graditissime soprattutto per le tue critiche che ci servono moltissimo. Alla tua lettera ultima credo sia stato risposto direttamente da chi di dovere, ma io qui voglio aggiungere un codicillo, non per te che so che comprendi e ti rendi conto di certe cose, ma per quegli aeromodellisti di cui parli che si considerano quasi-scientziati.

I tuoi amici quasi-scientziati non si rendono conto di due cose:

1) di essere terribilmente in pochi.

2) di essere quasi-scientziati in aeromodellismo, ma di non sapere assolutamente niente di navimodellismo. (La parola non è nostra ma dell'associazione modellistica Milanese «Navimodel») tu che sei un vecchio aeromodellista sai ben che in tutte le gare di modelli volanti, in tutte le riunioni, noi vediamo sempre le stesse facce; se si dovessero elencare gli aeromodellisti che noi vecchi conosciamo e che fanno il bello ed il cattivo tempo in fatto di tecnica si raggiungerebbero sì e no le 1000 unità per tutta l'Ita-

DAN L'INVINCIBILE

È LO STRAORDINARIO PROTAGONISTA DEL CINEROMANZO A COLORI DI GRANDE FORMATO

IL CASTELLO DEL MISTERO

IN VENDITA IN TUTTE LE EDICOLE

Fra pochi giorni farà seguito il II episodio delle

AVVENTURE DI DAN L'INVINCIBILE

Il II episodio si intitola:

LA PERICOLOSA AVVENTURA

A LIRE 25 IN TUTTE LE EDICOLE

oppure inviare vaglia alle:

EDIZIONI PEGASO, PIAZZA UNGHERIA 1 - ROMA

e gli alibi vi saranno inviati a domicilio senza altre spese

la. Invece in tutta Italia ci sono almeno una decina di ditte commerciali specializzate che vivono vendendo agli aeromodellisti. E' evidente quindi che, o esistono altri aeromodellisti che sfuggono al controllo dei «vecchi» oppure ognuno degli aeromodellisti noti spende ogni anno per la propria passione qualche centinaio di migliaia di lire; poiché il secondo caso è assurdo non rimane che il primo, del quale ogni direttore di ditta specializzata può confermarci la verità.

Esiste quindi un gran numero di modellisti (bada bene: di modellisti, non aeromodellisti) dei quali nessuno dei «pochissimi quasi-scientziati» conosce gusti e desideri.

Noi ne sappiamo appena qualcosa attraverso le lettere che ci giungono, e sulle quali ci basiamo per il nostro lavoro di redazione, se facessimo la rivista esclusivamente secondo il gusto dei quasi-scientziati vedremmo la tiratura scendere quasi a zero.

Ma bada bene: la questione non è soltanto basata sul solito volgare (ma chi è stato il primo a dargli un aggettivo così stupido?) denaro.

Come ti dicevo, i quasi-scientziati in aeromodellismo non sanno assolutamente niente in fatto di navimodellismo credono forse i nostri quasi-scientziati che sia più difficile determinare il passo di un'elica per modello telecontrollato che quello per un'elica per un motoscafo con motore a scoppio?

Credono forse che l'esatta determinazione della posizione del redan di uno scafo sia più facile della determinazione dell'esatta posizione di un'ala rispetto al relativo baricentro o che il corretto disegno di una vela sia più semplice di quello di una cellula? Si disilludano.

Anche nelle vasche dei giardini pubblici si può provare una nuova forma di scafo e c'è altrettanta

soddisfazione nel raggiungere 170 orari con un telecontrollato nel cortile del castello Sforzesco come nel raggiungere i 60 orari con un motoscafo a motore nell'acqua dell'idroscalo.

Tu penserai ora che chi sta scrivendo sia un vecchio navimodellista che difende la sua passione. Ebbene, caro Raggi, trasecola; chi scrive è soltanto un vecchio, pochissimo aeromodellista che però ha molti amici navimodellisti e che pur non avendo mai costruito con le sue mani un modello navi-

COPPA MODELLISMO

Anche quest'anno la nostra rivista patrocinerà una gara a carattere interprovinciale. Se la competizione sarà abbinata al TROFEO DEI MOTORI la Coppa Modellismo sarà riservata ai modelli veleggiatori e con motore ad elastico, altrimenti comprenderà anche la categoria C (motori). Probabilmente i costruttori di U. Control saranno chiamati a dare la misura del progresso raggiunto da questa speciale categoria. La Coppa Modellismo verrà disputata a fine stagione, e cioè fra settembre-ottobre.

Terremo informati i nostri lettori.

gante ha una buona dose di passione per il mare oltre che per l'aria.

Non te lo prendere per quanto ho detto, la mia risposta è per te solo indirettamente, perché mi avevi dato uno spunto per una polemica al vento, ma falla leggere ai quasi-scientziati e poi scrivimi le loro impressioni cercherò ancora di convincerli se ancora non ci fossi riuscito.

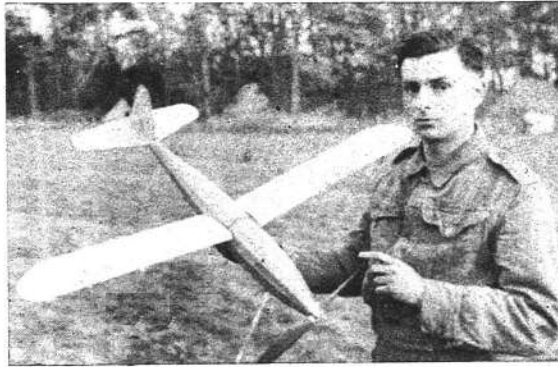
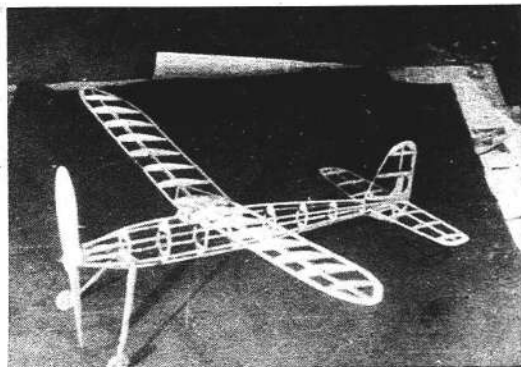
LONGARONE

AEROMODELLI

Piazza Salerno, 8 - Roma

I MIGLIORI MATERIALI
I PREZZI PIÙ CONVENIENTI - TUTTO PER L'AEROMODELLISTA

CATALOGO L. 10



Un tipico modello inglese. Questo è stato costruito da Booth Raymond

NUOVE LINEE

Lo scopo del modellismo, di qualunque genere, è quello di riprodurre in piccolo una qualsiasi macchina od oggetto funzionante o no con la maggiore fedeltà possibile.

Per questo offriamo ai nostri amici modellisti navali gli schemi di due esemplari di barche di recente produzione che segnano senza dubbio un indirizzo nella tecnica moderna in questo campo.

Il cutter illustrato qui a destra è un 31 piedi disegnato da Fred. W. Goeller, U.S.A.

La lunghezza fuori tutto è di 31 piedi e 10 pollici (m. 9,60 circa), la lunghezza al galleggiamento è di 21 piedi (m. 6,30), larghezza massima 7 piedi (m. 2,10) pescaggio piedi 5 (m. 1,50), dislocamento 5100 libbre (2200 kg. circa) con una zavorra di circa il 50 per cento del dislocamento.

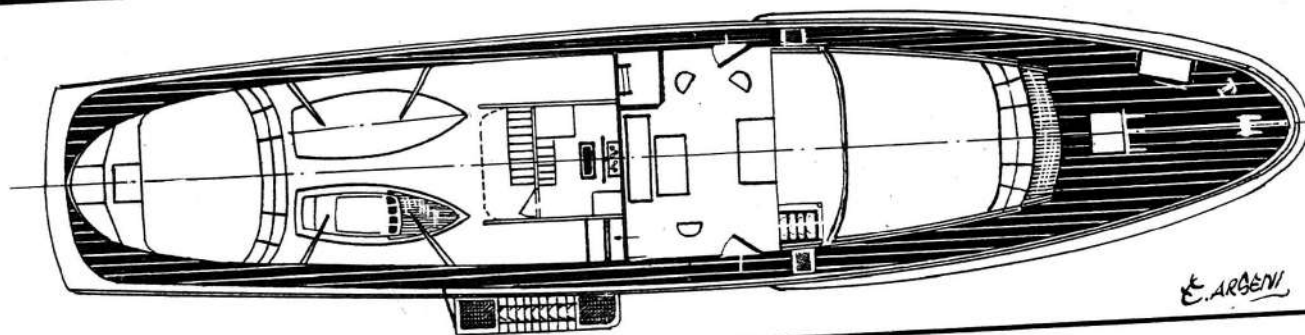
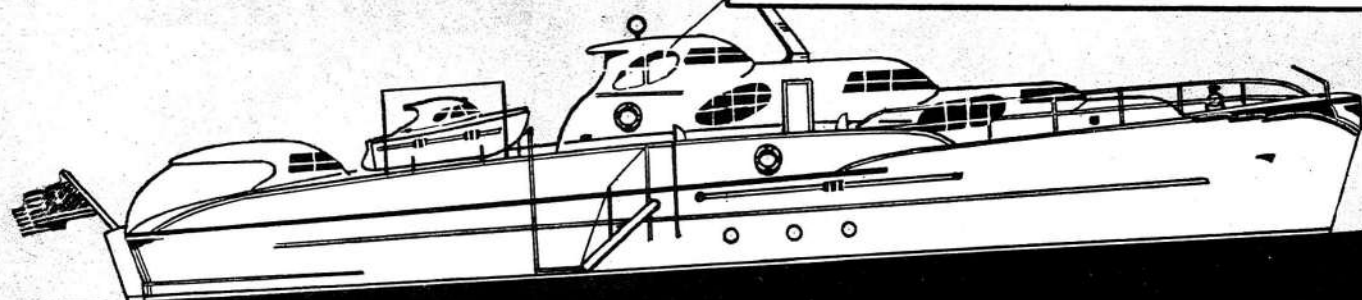
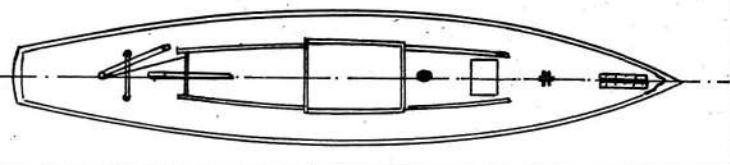
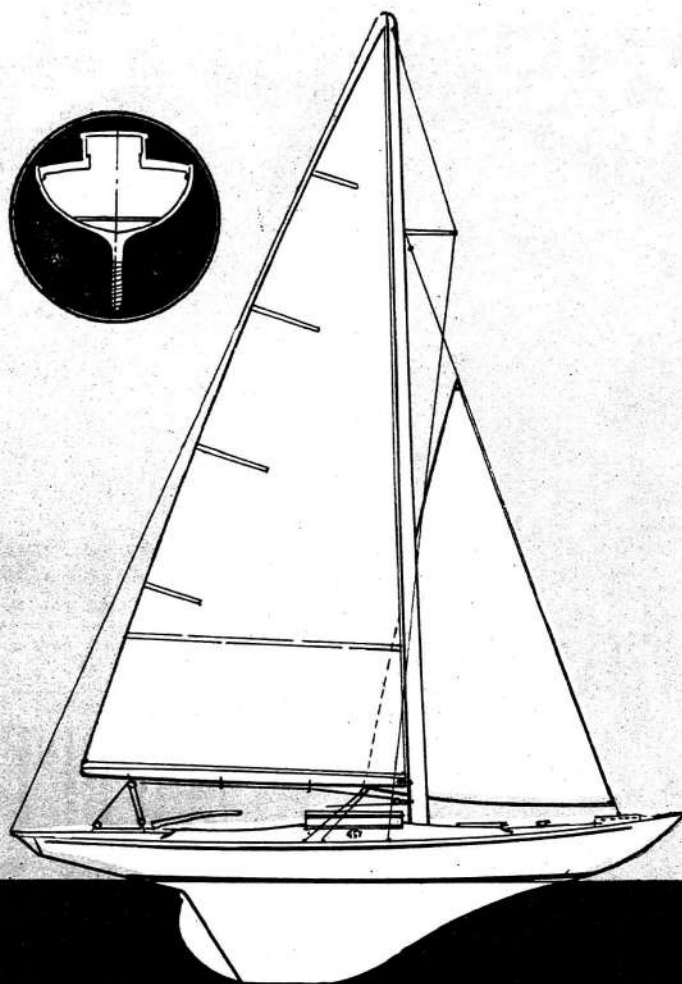
Si tratta in fondo di una barca di linee classiche con una eccezionale pulizia di linee; pensiamo che potrà essere utile a molti modellisti per i loro progetti.

Lo yacht illustrato qui sotto è invece notevolmente diverso dal solito; di linee estremamente moderne denuncia una notevole tendenza all'aerodinamica delle sovrastrutture e dell'opera morta, cosa particolarmente importante in barche di questa classe poiché con una lunghezza di 82 piedi (m. 24,60 circa) la resistenza aerodinamica delle sovrastrutture diviene piuttosto importante.

Due esemplari di tale yacht sono stati costruiti dalla Truscott Boat e Dock Co. U.S.A. e montato ciascuno due motori diesel da 250 cavalli. La larghezza massima sul ponte è di 17 piedi (m. 5,10) ed il pescaggio è di 4 piedi (m. 1,20).

Ci piacerebbe molto vedere un modello scala 1:20 di un simile scafo equipaggiato magari con un paio di motori diesel da 5 cc. Sotto ragazzi.

(Disegni e caratteristiche da "YACHTING") *



CORRIERE

Luciano Romanelli, Brescia.

Prima di tutto un bravo perché a giudicare dal disegno la tua barca è molto carina ed anzi, se vuoi, mandacene il disegno per la pubblicazione. Per poter applicare la vela bisogna che tu fissi una chiglia di almeno una trentina di centimetri di altezza e 50 di lunghezza a partire dalla verticale dell'albero verso la poppa. Il sistema migliore, che però non so se ti sarà possibile applicare, sarebbe quello della deriva mobile come montata sul « Cucciolo » da noi pubblicato nel n. 2 della rivista. Un altro modo per risolvere la questione è quello di fissare due leggiere chiglie di una dozzina di centimetri di altezza ed un paio di metri di lunghezza in corrispondenza dei ginocchi delle coste, purché tali ginocchi rimangano sotto alla linea di immersione; in caso contrario bisognerà avvicinare fra loro le due chiglie portandole verso il centro dello scafo.

Silvano Chierighin, Sottomarina. — Spero di essere riuscito a decifrare il tuo nome nonostante la tua calligrafia.

Quanto mi chiedi è oggetto di furiose discussioni fra i tecnici del ramo. Personalmente penso che l'allettatura orizzontale del cilindro sia da preferire all'allettatura verticale; tanto per non fare nomi, penso che il sistema di raffreddamento dell'Elum C, oltre a lasciare in ombra la parte posteriore del cilindro con conseguente scapito del raffreddamento, regali non pochi punti di resistenza allo avanzamento in più. Ma tutti i gusti sono gusti e c'è a chi tale sistema piace.

Liberio Dall'Arno, Imola. — Quanto mi chiedi non è facile a trovarsi perché chi ne sa qualche cosa sono i fabbricanti di motori i quali, naturalmente, non vogliono saperne di raccontare i loro fatti personali.

Sui motori ad accensione elettrica puoi trovare qualcosa di interessante sul « Costruttore di Aeromodelli » di Gastone Martini che puoi richiedere all'Associazione Culturale Aeronautica via Ripense 1, Roma. Sui motori ad autoaccensione, invece, ti consiglio di aspettare in quanto abbiamo in preparazione un poderoso articolo che pubblicheremo presto.

Volante Luigi, Pero. — Le tue foto sono state passate per la pubblicazione e le vedrai presto. Sull'U-control (si scrive con una elle sola) abbiamo già pubblicato qualcosa nel n. 3 ed altro ancora pubblicheremo nei prossimi numeri. Basta che tu abbia voglia di seguirci, grazie degli elogi.

Vito Hopps, Mazara del Vallo. — Non abbiamo modelli di sommergibili da vendere, ma speriamo di pubblicarne presto; abbi anche tu la pazienza di seguirci.

Luigi Montiglio, Genova. — Come avrai visto abbiamo pubblicato sul

n. 6 il « Santa Maria » ed è pronto per la pubblicazione, probabilmente nel n. 8 il « Mayflower ». Poi verrà il turno del « Bounty ». Si tratta di aver pazienza. Ad ogni modo se hai materiale fotografico e disegni di tuoi modelli, mandacelo, aiuterai « Modellismo » ad essere più « marinaro » come anche noi lo vogliamo specialmente ora che abbiamo più pagine a disposizione.

Alberto Rolandi, Milano. — L'indirizzo di Alessandro Samuelli è Via Pietro Nava 4, Lecco (Como). L'unica ditta in Italia che si occupi di Navi modellismo in Italia è Aviomimma, Via S. Basilio 50A, Roma. Circa i disegni che chiedi sei accorreato in questo stesso numero con il « Kiltie ».

Tavole di motorini ad autoaccensione non esistono in commercio ma vale anche per te la risposta data più sopra a Dall'Arno. Anche a te chiedo fotografie della tua attività, possibilmente belle.

LONGHERONE

« Modellismo », esce regolarmente. Vi preghiamo di mandarci cronache, note, fotografie con sollecitudine.

PASSAPORTO

INGHILTERRA

Eaton Bray è divenuto ormai il centro ufficiale di ogni attività aeromodellistica e il calendario della stagione 1947 su questo campo è veramente interessante: 26 competizioni con un totale di 310 sterline di premi minimi. Fra l'altro dal 27 luglio al 4 agosto avrà luogo il 2° campionato internazionale di aeromodellismo per tutte le categorie compresi modelli Wakefield idromodelli e sperimentali.

I modelli concorrenti disporranno per il decollo di piste circolari di m. 7,50 di diametro.

Non appena sarà possibile conoscere i risultati definitivi sarà nostra cura portarli a conoscenza dei lettori nella speranza che questa volta possa partecipare anche una delegazione italiana.

SVIZZERA

L'aero Club Svizzero ha invitato gli aeromodellisti italiani ad un concorso internazionale che verrà tenuto in Svizzera in località e data da stabilirsi probabilmente nel prossimo giugno.

PALESTINA

I nostri colleghi di Roma e Reggio Emilia ricorderanno certamente, come noi di Roma l'ing. Piattelli vecchio animatore e tifoso di aeromodellismo del quale era divenuto uno dei teorici più noti. Ora il nostro Piattelli è in Palestina e naturalmente non sa star fermo. Ha già infatti raccolto intorno a sé un notevole numero di appassionati ed ha formato un bel gruppo di aeromodellisti notevolmente attivo.

Tra l'altro è stato costruito, a scopo didattico, un piccolo tunnel a fumo che si è dimostrato molto utile ed interessante. L'attività principale è rappresentata dai modelli velleggiatori, ma anche i motori vanno prendendo piede man mano che l'importazione ne arricchisce il mercato.

Super-Elia

L'ULTIMA NOVITÀ NEL CAMPO DELLA MICROMOTORISTICA. IL PIÙ PERFETTO E GENIALE MOTORINO A SCOPPIO AD AUTOACCENSIONE SIN'ORA COSTRUITO NEL MONDO. STUDIATO E PERFEZIONATO DOPO LUNGHI ANNI DI ESPERIENZA.



COSTRUITO IN GRANDI SERIE DALLA SEZ. MOTORI DELLA DITTA

AEROPICCOLA

*

Aeromodellisti !

Questa perfetta macchina in miniatura è l'ultimo grido della meccanica italiana e vi viene offerto completo di elica, istruzione, garanzia, franco di porto a stretto giro postale al prezzo di L. 3200 (il tipo normale) e L. 3500 il tipo U. particolarmente adatto per modelli U. CONTROL.

CARATTERISTICHE: Cilindrata cc. 4,5 - Potenza 1/5 C.V. - Peso gr. 200 - Giri al min. (tipo norm.) 6500. (tipo U. spinto) 9000

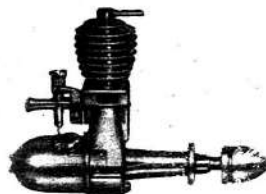
*

RICORDATEVI!

AEROPICCOLA

CORSO PESCHIERA 252 - TORINO

(Non si accettano ordinazioni in contassegno)

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, 4 - Telefono 70-666

E. ARSEV

- AVIOMINIMA S/A -
VIA S. BASILIO, 50/A - ROMA

Aviominima avverte i suoi fedeli clienti che il catalogo 1947 è in preparazione e che nella prossima primavera verrà ripresa in pieno l'attività come nei tempi migliori. Fino a tale momento, però, Aviominima prega di astenersi dal richiedere cataloghi o listini per evitare inutili scambi di corrispondenza. Sarà cura di Aviominima inviare, direttamente e senza bisogno di richieste, una copia del catalogo a tutti i suoi vecchi clienti, che potranno così constatare come gli anni di sosta forzata siano serviti a perfezionare sempre più la sua attrezzatura tecnica, ad arricchire le voci di catalogo, a migliorare la produzione affinché la qualità dei suoi prodotti sia, come in passato, indiscutibile.



ATOMATIC 1



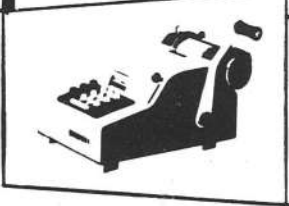
ATOMATIC 5

Nasce una nuova
Stella!

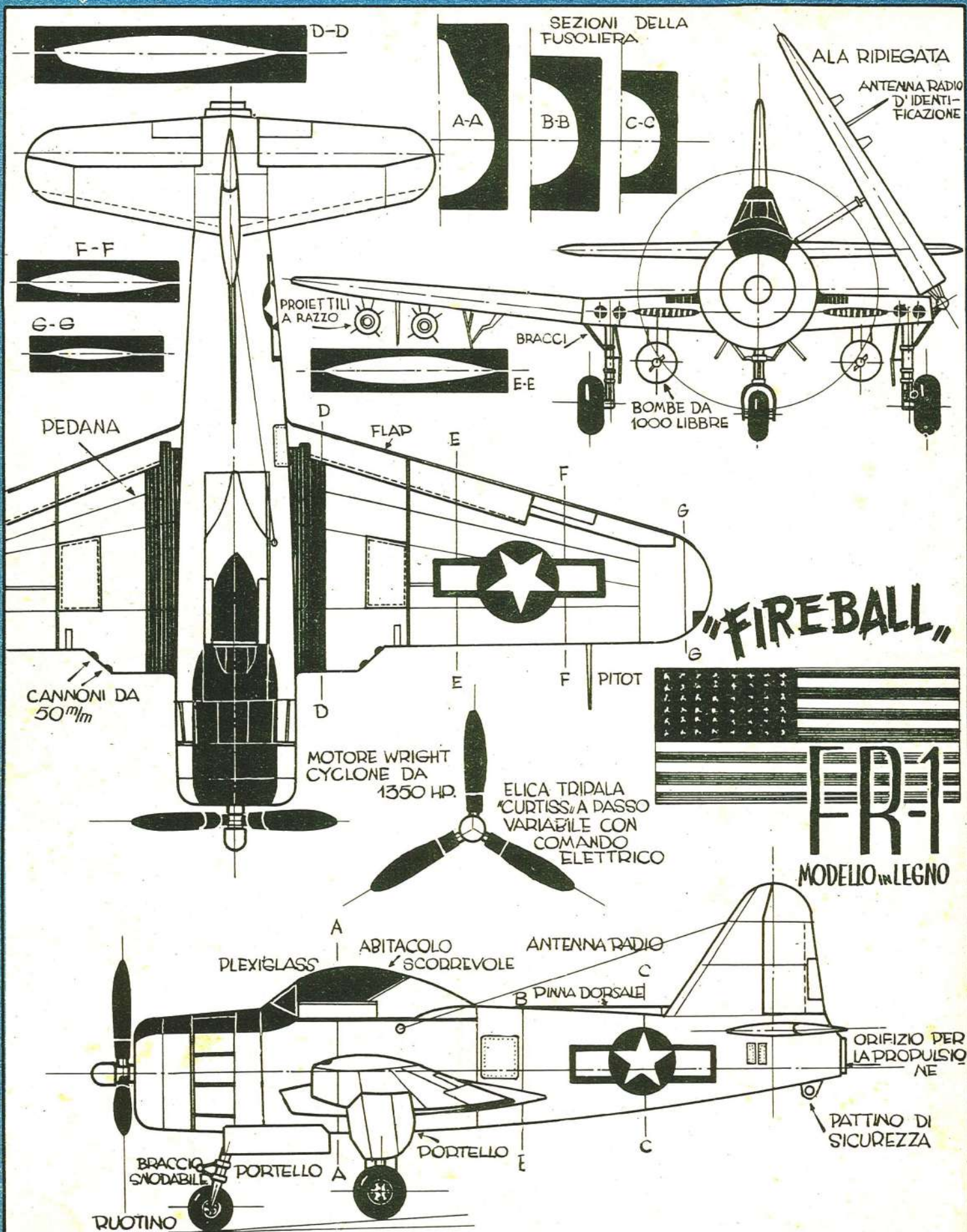
Prenotate fin d'ora un esemplare del nuovo diesel "ATOMATIC 10"



olivetti



macchine per scrivere
macchine addizionali
calcolatrici
telescriventi
macchine contabili
schede orizzontali synthesis



E. ARSENI