

ANNO III - VOL. I - N. 9

31 LUG. - 15 AG. 1947

SPED. IN ABBON. POSTALE (G. III)

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE
COSTA LIRE 75



SOMMARIO

AERMACCHI C 205 V
telecontrollato a motore a scoppio.

L' E. F. 6 modello da durata a motore a scoppio 2 cc. di E. Flesca.

Il NIBBIO modello veleggiatore di A. Valenti.

Modello in scala di una nave da carico "VICTORY".

Regolamento di stazza per modelli di yacht da regata classe "V".

Un pratico attrezzo per tagliare listelli di balsa.

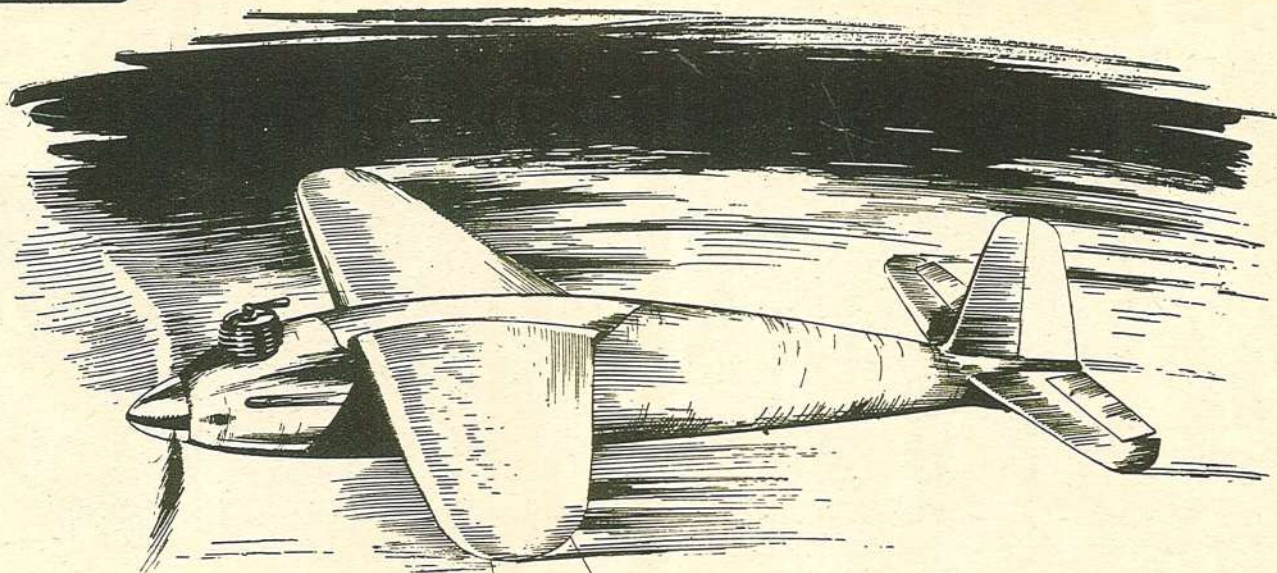
Corsi di aeromodellismo e navimodellismo.

Spunti quindicinali - Cronache e fotocronache - Passaporto - Corriere, ecc.

Il Macchi "C. 205 V"
telecontrollato di Uberto Travagli.



C. ARDEN



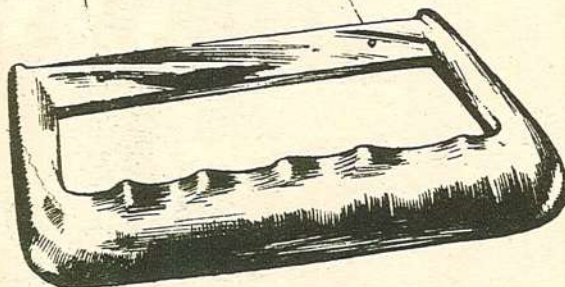
RISULTATI UFFICIALI:
 Arena di Verona - Aprile 1947
 1° Assoluto (cavo di metri 15)
TACHELLA con motore
 MOYO D. P. 23 • Km/h 127.
 Livorno - Maggio 1947
 1° Assoluto (cavo di metri 25)
CATTANEO con motore
 MOYO D.10 • Km/h 139

ANCHE VOI

**POTRETE RAGGIUNGERE
 E SUPERARE QUESTO
 NOTEVOLE PRIMATO**

I disegni costruttivi in grandezza naturale del modello telecomandato di Tacchella ed il nuovo motore ad autoaccensione da 10 cc. di grande potenza sono a vostra disposizione presso la Ditta MOYO.

**RICHIEDETE LA TAVOLA COSTRUT-
 TIVA MOYO M. 31 - PRENOTATE
 IL NUOVO MOTORE DI SERIE
 MOYO D.10 realizzato dalla:
 FABBRICA ITALIANA MOTORI MOYO
 v. S. Spirito, 14 - Tel. 70.665 - Milano**



**127 Km. / H.
 a portata di mano**

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE

A. III - 31 LUG. - 15 AG. 1947
NUMERO 9DIR. RED. AMM. PUBBLICITÀ
Piazza Ungheria, 1 - RomaREDAZIONE MILANESE:
Via Carlo Botto numero 39REDAZIONE TORINESE:
Corso Peschiera num. 252

TARIFE D'ABBONAMENTO

	Italia	Francia	Svizzera
1 numero	Lit. 75	Fr. 75	Frs. 1,60
6 numeri	380	380	9,20
12	730	730	18,00
24	1350	1350	35,00

TARIFE DI PUBBLICITÀ

NEL TESTO: 1 pag. Lit. 7.500; 1/2 pag. Lit. 4.500; 1/4 pag. Lit. 2.700; 1/8 pag. Lit. 2.000; 1/16 pag. Lit. 1.500. - ULTIMA DI COPERTINA (pag. intera): in nero Lit. 10.000; a colori per una volta Lit. 20.000; per almeno 4 volte consecutive Lit. 15.000. - ANNUNCI ECONOMICI (rubrica AAAAAA): Lit. 20 ogni parola; in neretto Lit. 25 a parola; maiuscolo Lit. 35 a parola.

Spunti quindicinali

ABBIAMO BISOGNO DI VOI, AMICI...

Ai primi di aprile la carta per **MODELLISMO** costava lire 135 il kg. Alla fine di aprile costava 150. Alla metà di maggio circa 200. Al 30 di giugno costa circa 300 lire il kg. Le riproduzioni fotografiche, la stampa, le spese di collaborazione, ecc., tutto in proporzione.

Siamo giunti al punto di chiederci: "Ma vale la pena di continuare? I nostri lettori vorranno e potranno seguire ad acquistare la rivista anche se saremo continuamente costretti ad aumentarne il prezzo di vendita?". Non abbiamo potuto risponderci affermativamente, e tuttavia abbiamo seguito a passare il materiale in tipografia e ad acquistare la carta. Ciò abbiamo fatto e facciamo per tre ragioni principali, e cioè:

1) perché la nostra passione per il modellismo è più forte della paura di rovinarci definitivamente; 2) perché sappiamo con matematica precisione che il modellismo in genere e l'aeromodellismo in particolare hanno urgentissimo bisogno di essere sostenuti per non cadere del tutto in una crisi mortale; 3) perché abbiamo fiducia che i nostri vecchi amici (ed anche quelli nuovi) ci aiuteranno a superare le difficoltà contingenti e così, mantenendo in vita la loro migliore pubblicazione, contribuiranno al progresso del modellismo in genere e dell'aeromodellismo in particolare, quell'aeromodellismo che è stato anche da noi, negli ultimi anni, una piccola ma autentica gloria.

Con questo numero **Modellismo** verrà posto in vendita a L. 75. Ci auguriamo che non ci siano più aumenti nei costi di produzione. Al più piccolo accenno ad una diminuzione nei costi immediatamente riabbasseremo il prezzo di copertina.

E intanto seguiteci, amici vecchi e nuovi. Da voi dipende la vita e la prosperità della nostra rivista, che noi desideriamo arricchire nel contenuto e nella veste. Per la vostra rivista voi potete fare molto. Voi potete acquistare regolarmente **Modellismo** sempre dallo stesso giornalaio, per modo che il giornalaio possa regolarsi nella richiesta delle copie. E' noto che, se il giornalaio non ha una vendita regolare richiede il maggior numero di copie possibile e così accade che, mentre una volta le vende quasi tutte, un'altra ne ritorna la metà. Le copie di resa sono la rovina dell'editore, voi lo sapete. Acquistando la rivista sempre dallo stesso gior-

nalaio, voi potrete stabilizzare la vendita riducendo al minimo le rese. Però voi potete anche abbonarvi, e abbonandovi realizzerete quattro vantaggi: 1) realizzerete un'economia; 2) vi metterete al sicuro da eventuali nuovi aumenti; 3) riceverete la rivista a domicilio puntualmente e ovunque (anche nei luoghi di villeggiatura, pur che ci comunichiate in tempo la variazione di indirizzo); 4) metterete noi in condizione di contare su un numero preciso e senza resa di riviste vendute. Se tutti i lettori si rendessero conto dell'importanza vitale degli abbonamenti, non esisterebbero a fare magari un sacrificio pur di abbonarsi. Purtroppo molti disfidano, mentre noi abbiamo dato corso ad abbonamenti pagati poche decine di lire un anno e perfino due anni or sono.

Un'altra cosa importante chiediamo ai veri e sinceri amici di **Modellismo**: diffondere con ogni mezzo la rivista. Per diffonderla occorre farla conoscere. Per farla conoscere basta mostrarla ad amici e conoscenti, illustrarne i pregi e gli scopi e, infine, prendere di mira uno o più giornali e indurli con i mezzi più persuasivi e gentili a tenere sempre esposto **Modellismo**, per modo che i distratti e chi non conoscesse la rivista, o ignorasse la sua ricomparsa, la vedesse e l'acquistasse.

Non sappiamo se chiediamo troppo. Sappiamo solo che chiediamo l'indispensabile per vivere e prosperare, che è quanto dire la vita e la prosperità del modellismo italiano.

SE SARAN ROSE...

Noi seguiamo con ansia e con viva attenzione l'attività dei gruppi aeromodellistici già costituiti e più ancora spiame le mosse di quei nuclei che aspirano a costituirsi in gruppo, in associazione, in unione (chiamatela come volete), e che si affiliano alla F.A.N.I. e che si appoggiano agli aero club locali. Sono di questi giorni le notizie relative all'affiliazione dei gruppi aeromodellistici torinesi all'aero club di quella città e alla costituzione della sezione aeromodellistica in seno al Club Aereo Piacentino. Altri gruppi aeromodellistici stanno svolgendo trattative per la affiliazione all'aero club locale e quando uscirà il N. 9 di **Modellismo** altre notizie già saranno giunte in redazione.

Noi, che ci picchiamo di essere dei buoni osservatori di termometri, abbiamo la netta e chiara impressione che la situazione sia in via di deciso miglioramento. Certo non è un solo fattore che determina il miglioramento che si va delineando nell'orizzonte aeromodellistico nazionale. Non saremo tanto presuntuosi da attribuirci tutto, o quasi tutto il merito del risveglio e della ripresa di attività (del resto siamo appena al risveglio...), giacché siamo per fortuna in parecchi, in Italia, ad amare l'aeromodellismo; ma è singolare e meritevole di rilievo il fatto che il risveglio quasi generale coincida con la ripresa regolare delle pubblicazioni da parte di «Modellismo». Siamo più propensi a credere che il riassetto e la normalizzazione dell'Aero Club d'Italia abbia direttamente e indirettamente influito in senso favorevole sulla situazione generale e in alcuni casi anche particolare dell'attività aeromodellistica nazionale. Sapere che l'Aero Club d'Italia ha finalmente un programma (oltre che uno statuto voluto e ap-

provato dall'assemblea dei soci) e che è deciso di realizzarlo nei limiti del possibile, dà a tutti fiducia e volontà di lavorare, e di collaborare. Sapere che l'Aero Club d'Italia lascerà la massima libertà d'iniziativa e di organizzazione a tutti i gruppi aeromodellistici, pur ripromettendosi di intervenire quando e dove possa con aiuti, sovvenzioni, incoraggiamenti, premi, rimborsi, eccetera, dà a tutti noi la sensazione precisa di una serietà di intenti e d'una volontà di ricostruzione che ci autorizza ad accarezzare le più rosee speranze.

Noi, per quel che ci riguarda, ci ripromettiamo di non essere soltanto gli interpreti dei desideri e delle necessità degli aeromodellisti, ma anche di collaborare attivamente e sinceramente con l'Aero Club d'Italia.

Mille lire ogni mese PER IL PIÙ BEL MODELLO

Con lo scopo di favorire la attività modellistica in generale e con l'intento di indurre i modellisti a costruire tenendo conto dell'estetica e della necessità di escogitare sempre nuove forme e applicazioni le più ingegnose, **MODELLISMO** istituisce un PREMIO PERMANENTE MENSILE DI LIRE 1000 da assegnare, a nostro insindacabile giudizio, al costruttore di un modello di qualsiasi genere e tipo (di velivolo, di natante, di auto, di treno, ecc.; veleggiatore, elastico, motore a scoppio, razzo, tutt'ala, ecc.; piroscalo, cutter, nave da guerra, caravella, ecc.; treno elettrico, vaporiera, ecc.) che, all'esame delle fotografie, dei dati costruttivi e possibilmente dei disegni, presenti caratteristiche estetiche tecniche e costruttive degne della massima considerazione.

Almeno una delle tre fotografie inviate (fotografie che dovranno essere possibilmente: una dello scheletro e due con viste diverse) verrà pubblicata su **MODELLISMO** con dati costruttivi e nome e recapito del vincitore. Se il modello avrà caratteristiche tecniche eccellenti verrà pubblicato con i piani relativi sulla rivista e compensato come di consueto. Anche le fotografie dei modelli non vincitori verranno pubblicate se presenteranno un qualche interesse per la massa dei lettori.

AEROMODELLI

Piazza Salerno, 8 - Roma

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

CATALOGO L. 10

AIUTATECI A DIFFONDERE
"MODELLISMO"

"MODELLISMO"
esce regolarmente. Vi preghiamo di mandarci cronache, note, fotografie con sollecitudine.



Esempi da imitare! Scuola d'aeromodellismo a Torino: istruttore Franco Conte.

CLASSE "V"

MODELLI A VELA DA REGATA

Nel numero 7 della nostra rivista ci siamo occupati di un modello a vela tratto dai tipi in voga in America. Anche in Italia questo ramo del modellismo sta prendendo largo sviluppo grazie specialmente all'iniziativa della Associazione Modellistica Navale Veneta la quale ha lanciato da oltre un anno una classe di modelli da regata chiamata « CLASSE « V » ».

La serietà dell'organizzazione e le caratteristiche di questi modelli il cui regolamento è stato ispirato ai migliori esistenti nel mondo, hanno fatto sì che la « classe « V » » sia stata concordemente e immediatamente adottata da numerose Associazioni Modellistiche italiane e come tale considerata nazionale per le gare già indette a Venezia, Milano, Belluno, Trieste e in particolare a Monfalcone dove il 15 agosto sarà corsa la più importante regata riconosciuta anche nel calendario agonistico dell'U.S. V.I. Questi modelli per le loro dimensioni, per il dislocamento e per i dettagli costruttivi, sono ben lontani da considerarsi dei giocattoli. Essi ri-

chiedono uno studio, una messa a punto, una pratica di centratura e di manovra che impegnano il modellista non solo durante il suo lavoro, ma specialmente sul campo di gara.

La velocità da essi sviluppata è notevole e il loro comportamento anche con vento teso e con mare increspato è molto diverso dalle piccole comuni barchette. Chi deciderà di costruirsi un modello della « classe « V » » potrà con soddisfazione constatare quale sia la superiorità sui molti competitori che abitualmente vediamo al mare o al lago. A conferma di ciò meriterebbero pubblicità alcune lettere giunte alla Associazione Modellistica Navale Veneta da numerosi modellisti che hanno realizzato un tipo « V » nelle quali essi si compiacciono dei successi ottenuti.

Va osservato che il Regolamento di Stazza non impone un monotipo: anzi ognuno è libero di farsi il modello che vuole, più largo, più stretto, più gonfio, più scarno, purché naturalmente siano rispettate le limitazioni qui sotto elencate e ciò per favorire attraver-

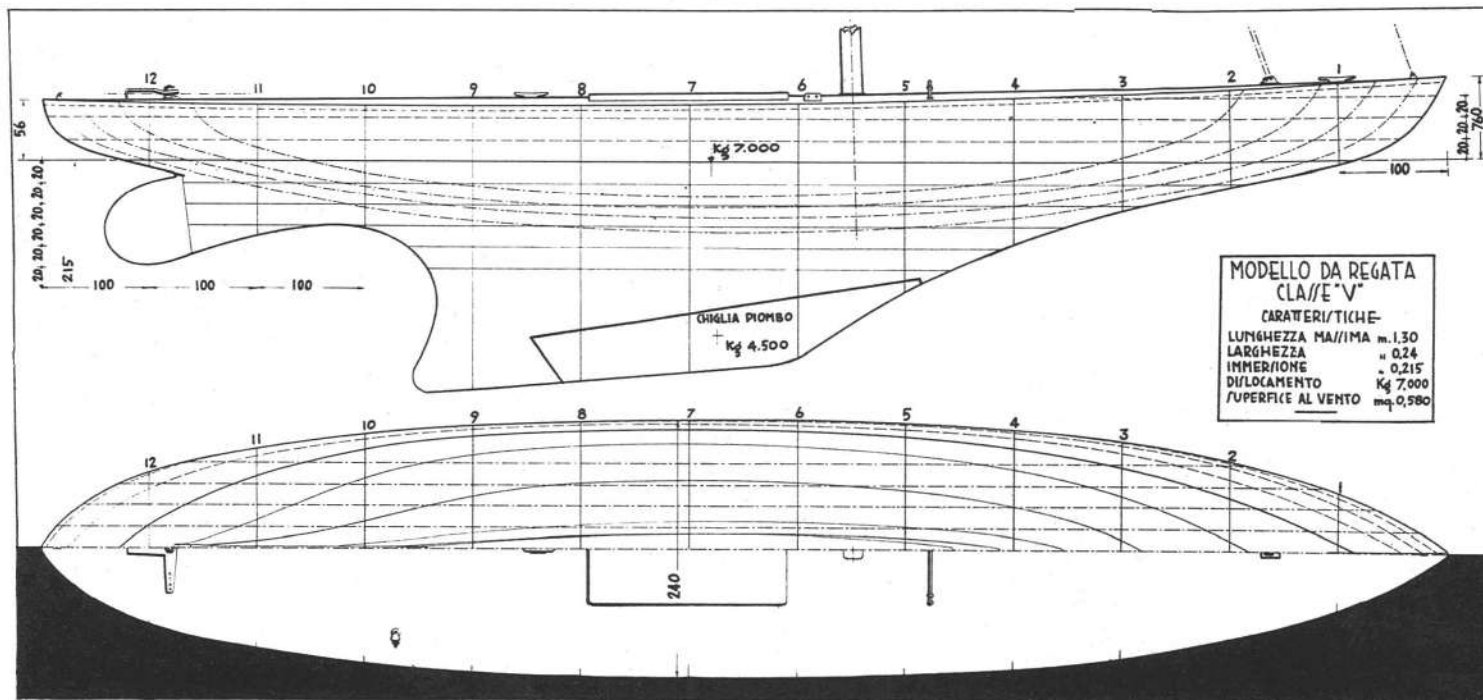


Modello della Classe "V" con vento a mezza nave.

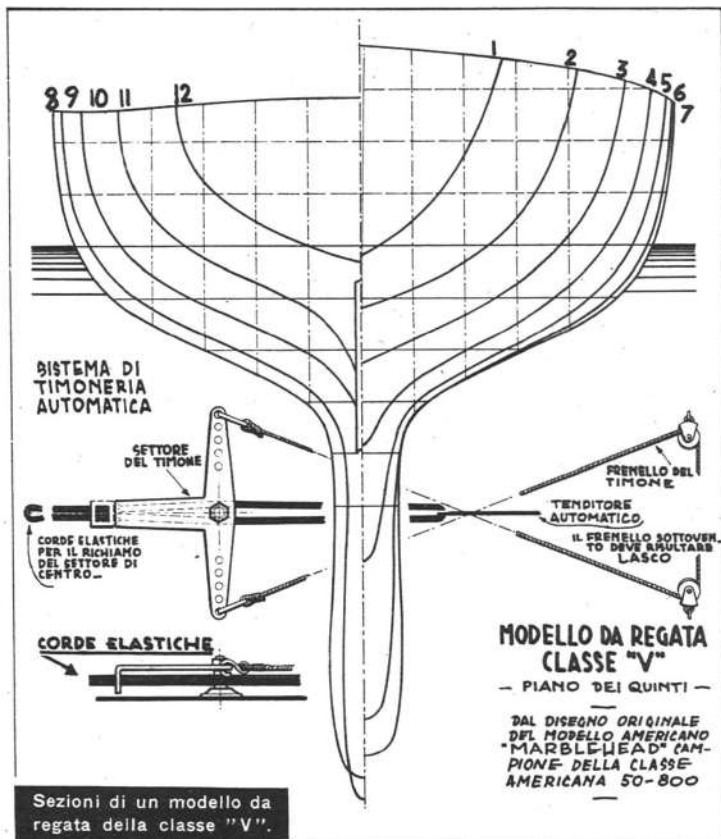
so lo studio e la concorrenza un costante progresso tecnico e costruttivo.

A titolo indicativo riproduciamo il piano di un modello « V » che ha avuto largo successo vincendo moltissime gare. Chi desidera averne copia (scala 1/2 e ordinate scala 1 : 1) può richiederla direttamente

alla Associazione Modellistica Navale Veneta — Piazza San Marco 3 — Venezia, inviando una vaglia da L. 150, mentre per i dettagli costruttivi, i particolari dell'attrezzatura, la fusione del piombo, consigliamo di rileggere l'articolo « Kiltie » pubblicato nel n. 7 della nostra rivista.



Piano di Costruzione di un modello da regata classe "V", copia di esso, con il regolamento di Stazza, verranno inviati dalla "Associazione Modellistica Navale Veneta" - Piazza S. Marco n. 3 - Venezia, contro rimessa di un vaglia da L. 150.—



Sezioni di un modello da regata della classe "V".

Regolamento per la classe "V"

Premessa: per iniziativa di un gruppo di modellisti veneziani si è ritenuto indirizzare i costruttori di modelli da regata verso una classe prestabilita al fine di uniformare i tipi, come avviene nelle grandi competizioni a vela, secondo un REGOLAMENTO di STAZZA per rendere più tecnicamente perfetti i modelli stessi e per poterli giudicare a parità di caratteristiche, nel campo di regata.

Dall'osservazione di quanto viene fatto altrove, dove i modelli a vela hanno già avuto larga evoluzione, si possono riassumere le seguenti deduzioni:

- 1) i modelli troppo piccoli (circa 1 m.) non danno sufficiente soddisfazione e sviluppano troppo poca velocità;
- 2) i modelli delle classi americane A, B, C, D, nonché della classe inglese di un metro (formula internazionale 1920) sono troppo complessi nel progetto e nella costruzione;
- 3) i modelli americani della classe 50-800 sono i più semplici di formula e danno ottimi risultati di velocità, pertanto si è ritenuto di ispirarsi a questa categoria per proporre nel seguente regolamento di stazza l'adozione di una classe che sarà chiamata

CLASSE "V" CARATTERISTICHE

Lunghezza: da misurarsi tra la verticale passante per la estremità prodiere dello scafo e quella passante per la estremità poppiera (escluso timone o buttafuori dello straglio poppiere) non deve superare m. 1,30. **Lunghezza al galleggiamento.** Larghezza, immersione, insellatura, puntale, forma dello scafo, completamente liberi. Specchio di poppa, coperta, timone, chiglia o deriva, pure liberi.

Slanci: non vincolati a minimi. Non sono però ammesse proue o

poppe verticali o simili ad un profilo verticale.

Distacco. il peso del modello completo non deve essere inferiore a Kg. 7.

Superficie Velica: non deve superare mq. 0,7 così calcolata:

$$\frac{(\text{ralinga prodiere} \times \text{bome})}{2} + \frac{I \times J}{2} = 0,7$$

cioè area della vela maestra più triangolo prodiere deve essere eguale o minore di mq. 0,7.

Per calcolare l'area della vela maestra si moltiplica la lunghezza della ralinga (che va misurata sull'albero dal punto di intersezione del bome (lembo superiore) al lembo superiore della tavoletta della randa) — in tali punti va fatta una fascetta nera oltre la quale la vela non deve essere allungata — con la lunghezza del bome presa dalla fascetta nera segnata sull'albero (orlo interno) alla estremità o ad altra fascetta nera oltre la quale la vela non dovrà mai essere tesa, e dividendo il prodotto per 2.

Per calcolare il triangolo prodiere bisogna moltiplicare la misura I cioè l'altezza sulla faccia prodiere dell'albero all'incontro dello straglio su cui il fiocco è invergato dalla coperta per la base J, cioè la misura dalla faccia prodiere dell'albero al punto dove detto straglio del fiocco incide sulla coperta e dividendo il prodotto per 2.

Albero. la massima altezza del lembo superiore della tavoletta della randa non deve superare m. 1,70 dalla coperta. Crocette e sartie libere.

Stecche: per la randa, al massimo 4 e non più lunghe di 12 cm.

Tavoletta: della randa posta al punto di drizza, non deve avere i lati maggiori di 2 cm. (forma triangolare).

Fiocco. il fiocco deve essere interno al triangolo prodiere.

ASPETTO: i modelli della Classe "V" devono avere un albero solo con velatura Marconi a gola o a rotola; sono ammessi però anche armi diversi (ad albero curvo, a picco, a bome non invergato, a doppio bome curvo ecc.); in tal caso il calcolo della superficie della randa sarà fatto sulla effettiva superficie al vento e non come prima specificato.

CARATTERISTICHE COSTRUTTI. VE. ognuno è libero di costruire il modello come vuole, impiegando qualsiasi legno escluso il balsa o simili di peso specifico inferiore a 0,380.

CARATTERISTICHE di STAZZA: i modelli devono avere un nome; devono inoltre aver cucito sulla vela, in caratteri ben visibili, la lettera "V" (alta 10 cm.) e più sotto il numero di riconoscimento (alto almeno 5 cm.). Pertanto i costruttori sono pregati di scrivere

alla ASSOCIAZIONE MODELLISTICA NAVALE VENETA - Piazza San Marco 3 - Venezia - la quale tiene un apposito

REGISTRO di STAZZA

per chiedere il numero velico di assegnazione.

Con l'occasione si prega di voler dare a titolo statistico i seguenti dati.

- Nome del costruttore.
- Nome del proprietario.
- Nome del modello.
- Anno di costruzione.
- Lunghezza (mai oltre m. 1,30).
- Larghezza.
- Peso (non inferiore a Kg. 7).
- Superficie velica.

A modello finito, in base al controllo di un Perito nominato dalla Associazione, verrà rilasciato il certificato di Stazza il quale darà facoltà di partecipare alle regate indette per questa classe.

Qualora altre Associazioni adottino per i loro modelli da corsa il presente regolamento, saranno accettati Certificati di Stazza dei rispettivi Periti Tecnici, purché il NUMERO VELICO di assegnazione provenga dal Registro della Classe "V" al fine di non avere numeri duplicati di modelli già esistenti.

MODELLISTICA NAVALE IN INGHILTERRA

Il modellismo navale in Inghilterra è molto diffuso al punto che possono aver vita alcune riviste molto interessanti. Dopo la guerra alcune hanno ripreso le pubblicazioni sebbene a formato ridotto. Ecco i nomi: MARINI MODELS ediz. Hutchinson Periodical Co. Ltd. 10 Gt. Queen Str. WC 2 SHIPS AND SHIP MODELS ediz. Percival Marshal & Co. 23 Gt. Queen Str. WC 2 — entrambi a Londra.

A Londra fra il 28 gennaio e l'8 febbraio sono stati esposti circa mille modelli di navi con un formidabile successo. I modelli erano esposti in 160 stands e vi hanno partecipato tutte le compagnie di navigazione, tutti i Cantieri navali e la Marina con modelli lunghi fino a 6 metri circa. Molti di questi modelli rappresentavano i diversi tipi di navi usati nella guerra, navi mercantili e molti modelli di motrici e macchinari accessori di bordo.

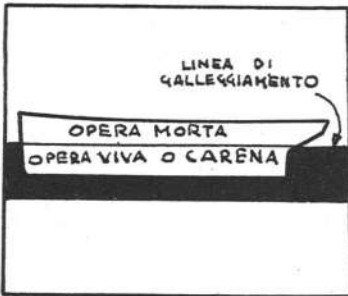


Il bacino della Società Velica Oscar Cosulich a Monfalcone dove si correranno il 15 agosto le più importanti gare per i modelli della classe "V".

CORSO DI MODELLISMO NAVALE

Il modellismo navale richiede una quantità di cognizioni che non si possono facilmente apprendere data la loro complessità e vastità.

Cercherò di semplificare al massimo questo breve corso, ponendovi in modo chiaro tutte le cognizioni indispensabili, senza peraltro dilungarmi in particolari tecnici veri e propri con formule matematiche che gioverebbero a pochi e confonderebbero le idee a molti; tuttavia mi riprometto di fare in un secondo tempo un corso più completo. In questo corso, in linea generale si comincerà col considerare i vari tipi di modelli, la nomenclatura e la costruzione di una nave, l'attrezzatura delle navi, a vela, i vari tipi di velieri e di navi antiche, così che l'appassionato, anche se lontano molti chilometri dal mare, e completamente a digiuno di cognizioni nautiche, avrà la possibilità e la soddisfazione di costruirsi qualche bel modello senza la paura di quei madornali errori che tanto spesso si riscontrano su certi esemplari che, magari, non di rado, artisticamente, non sono disprezzabili.



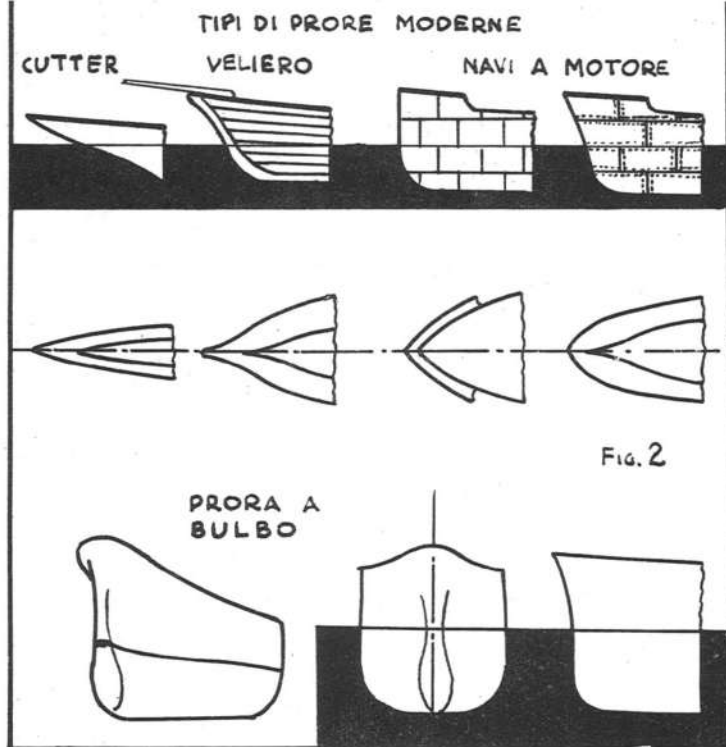
Moltissime sono le possibilità di scelta per il modellista navale che vuole iniziare la costruzione di un modello. Spessissimo mi è capitato di vedere delle persone imbarazzatissime nella scelta del tipo da costruire; allora il mio consiglio è stato subito quello di esaminare le proprie capacità. E poi di costruire un modello semplice e noto. Il modellista navale, infatti, non deve preoccuparsi di creare un suo tipo di imbarcazione, (salvo il caso specifico, come per modelli naviganti da regata, ove ognuno può,

limitatamente ai regolamenti, dare le foggie credute migliori, sia allo scafo sia alla velatura), ma riprodurre in piccolo, e con la maggiore fedeltà possibile, navi effettivamente esistenti o esistite.

Cominceremo perciò a dividere a grandi linee i principali tipi di navi, tenendo presente che il sistema di costruzione delle navi più antiche di cui abbiamo sicure notizie (Greche e Romane) differisce pochissimo da quelli tuttora in uso. Il nostro lavoro sarà dunque facilitato, in quanto potremo costruire lo scafo sempre con il medesimo sistema.

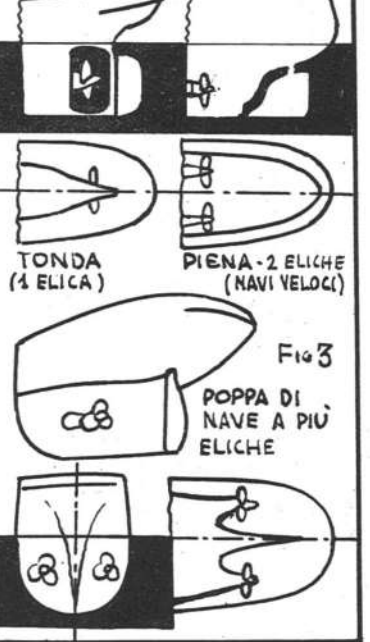
Come ripeto, il primo tipo da prendere in considerazione è quello delle navi Romane, delle quali abbiamo piani sicuri e controllabili; progredendo nel tempo abbiamo le navi Vichinghe, le Caravelle, le Cocche, le Galere, le Galeazze e i Galeoni. A questo punto, l'arte di costruire navi si perfeziona e cominciamo ad avere i primi complicatissimi vascelli, che domi-

narono il mare sino al 1800, epoca in cui cominciarono a cedere il posto al vapore, pur rimanendo, a difendere la suggestiva vela, i meravigliosi Clipper, che per molto tempo gareggiarono con le navi moderne.



prima che la poppa si richiuda abbiamo le « anche » (anca sinistra e anca dritta).

Abbiamo già detto che la prora è la parte destinata ad aprirsi il varco nelle acque, e la sua forma è generalmente acuminata e slanciata, in maniera da offrire la minima resistenza. Abbiamo così le slanciatissime prore dei cutter, le prore a violino dei velieri, le prore dritte o inclinate dalle navi mercantili, e le prore a bulbo delle navi veloci, in cui, per facilitare



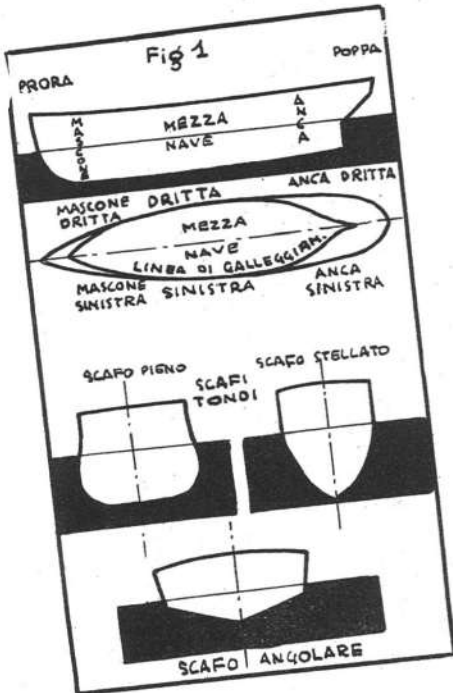
la penetrazione nell'acqua, si pratica al disotto della linea di galleggiamento un ringrosso a forma di pera, a bulbo.

Dal mascone alle anche lo scafo si allarga divenendo più o meno panciuto, e così avremo scafi stellati (i più fini) e scafi pieni (i più panciuti).

Gli scafi possono essere tondi o angolari, a seconda della loro costruzione. Gli scafi tondi sono quelli di tutte le navi grandi, mentre quelli angolari li troviamo solo in piccole barche da diporto.

La poppa, infine, è sempre più sporgente sulle acque, e può essere tonda, quadra, o piena; sotto di essa prende posto il timone, l'organo essenziale della nave, che serve a darle la direzione. Nelle navi moderne, prima del timone, in un apposito alloggiamento ha posto l'elica, per la propulsione; quando le eliche sono in numero maggiore di una, sono sistemate sotto le anche.

(Continua)

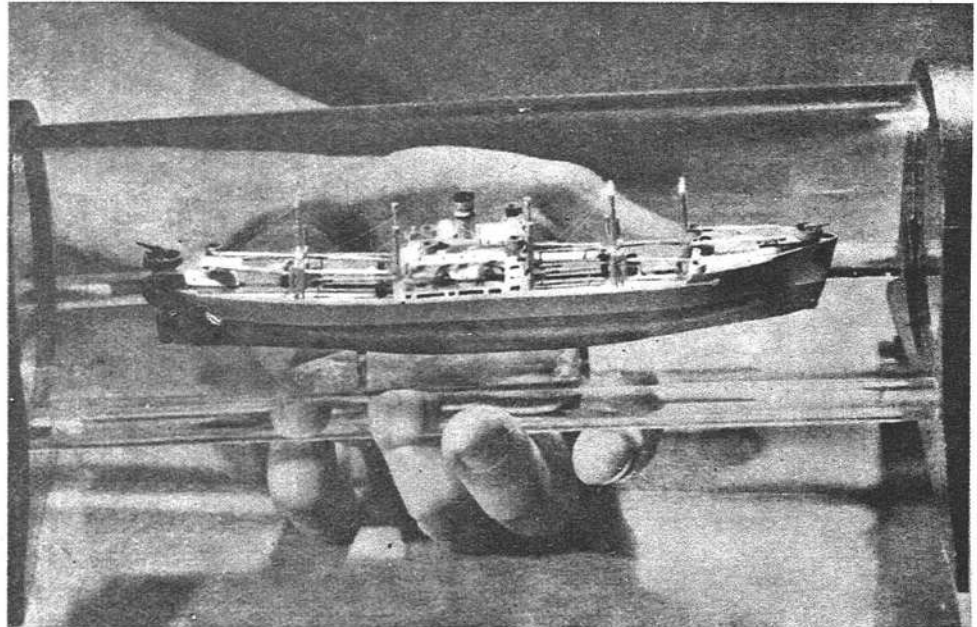


Ora, di velieri ne abbiamo ben pochi, e la vela è rimasta solo sugli eleganti e veloci scafi da corsa, o da crociera (cutter e tipi simili). Un principiante, che tipo di wafo sceglierà? Di certo non comincerà con un vascello dalla mastodontica alberatura, o da un clipper ancor più complicato, e tanto meno potrà iniziare la costruzione di un transatlantico, o di un piroscavo, in cui non si incontrano minori difficoltà di quelle che sopravvengono in un vascello o in una galera. Quindi l'unico tipo accessibile a chi non ha esperienza, sarà lo scafo da diporto, cioè uno di quei tanti cutter che tutti abbiamo visto scivolare veloci e silenziosi sulle acque del mare con le loro poche ma ampie vele al vento.

Un scafo comprende due parti essenziali, ma non differenziate da particolari costruttivi: « l'opera viva », o « carena », comprendente tutta la parte immersa sino al « galleggiamento », o « bagnasciuga », e « l'opera morta » riguardante tutta la parte che emerge dalle acque. Queste sono definizioni generali, come dicemmo. La « prora », o « prua », è la parte anteriore della nave, destinata a fendere le acque; « poppa » la parte posteriore, dove le acque si richiudono. Per un osservatore che guarda da poppa verso prora, la sua sinistra sarà anche quella della nave, ugualmente sarà per la « dritta » (destra), comunque si guardi lo scafo. Passando dal generale sempre più al particolare, abbiamo i « masconi » (mascone sinistro e mascone di dritta), che sono le parti laterali ove lo scafo comincia a prendere forme più piene. La parte centrale della nave viene chiamata « mezza nave »;

MODELLI DI NAVI
CAP.
GRECO
piani accessori e tutto il necessario per la costruzione di modelli navali
Campo dei Fiori 8
Roma, Tel. 52495

VICTORY



Questo non è un modello semplicemente, ma il modello di un modello che farà andare in visibilio gli amatori dei modelli in bottiglia. Vanto dei nostri vecchi lupi di mare. La scala, rispetto al vero, è di circa 1/64. e il modello finito è poco più lungo del palmo di una mano.

Lo scafo è ricavato da un blocchetto di legno che può essere sagomato benissimo con un temperino ed un po' di carta vetrata, secondo le sezioni indicate nel disegno.

Tutti i pezzi sono siglati ed è bene vadano montati nell'ordine indicato dai numeri e dalle lettere alfabetiche; come materiale si può usare legno, cartoncino, spilli, stuzzicadenti ed altre coserelle del genere, che si possono trovare nei cassetti di casa.

Le linee tratteggiate nei numeri A2,

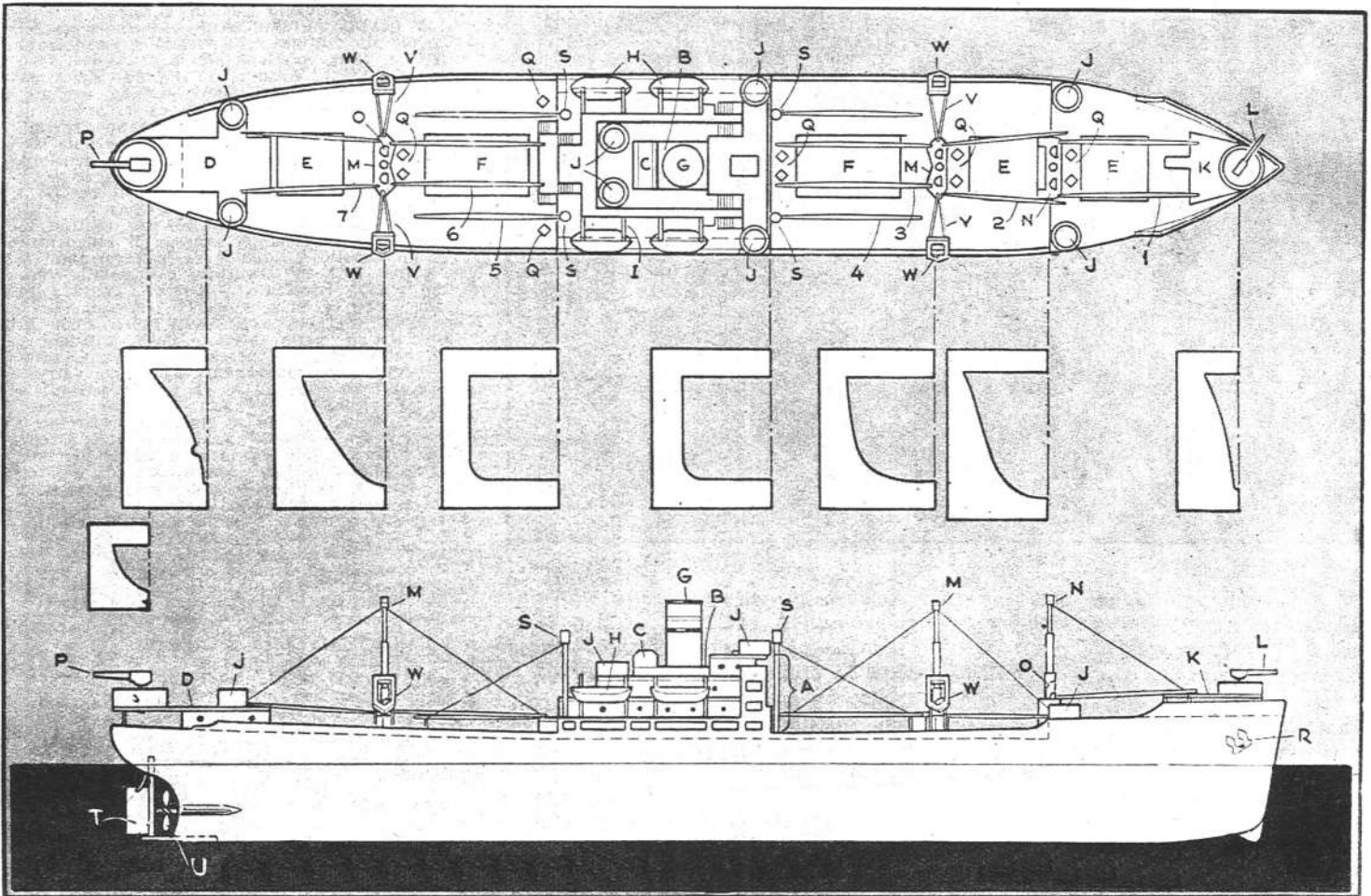
A4, A6, ecc. indicano la posizione dei pezzi che vi vanno incollati sopra e i piccoli fori segnati su queste parti servono come riscontri per la corretta posizione.

Degli spilli sopportano la piazzola del cannoncino K, e del ponte D2 sopra il castello di poppa.

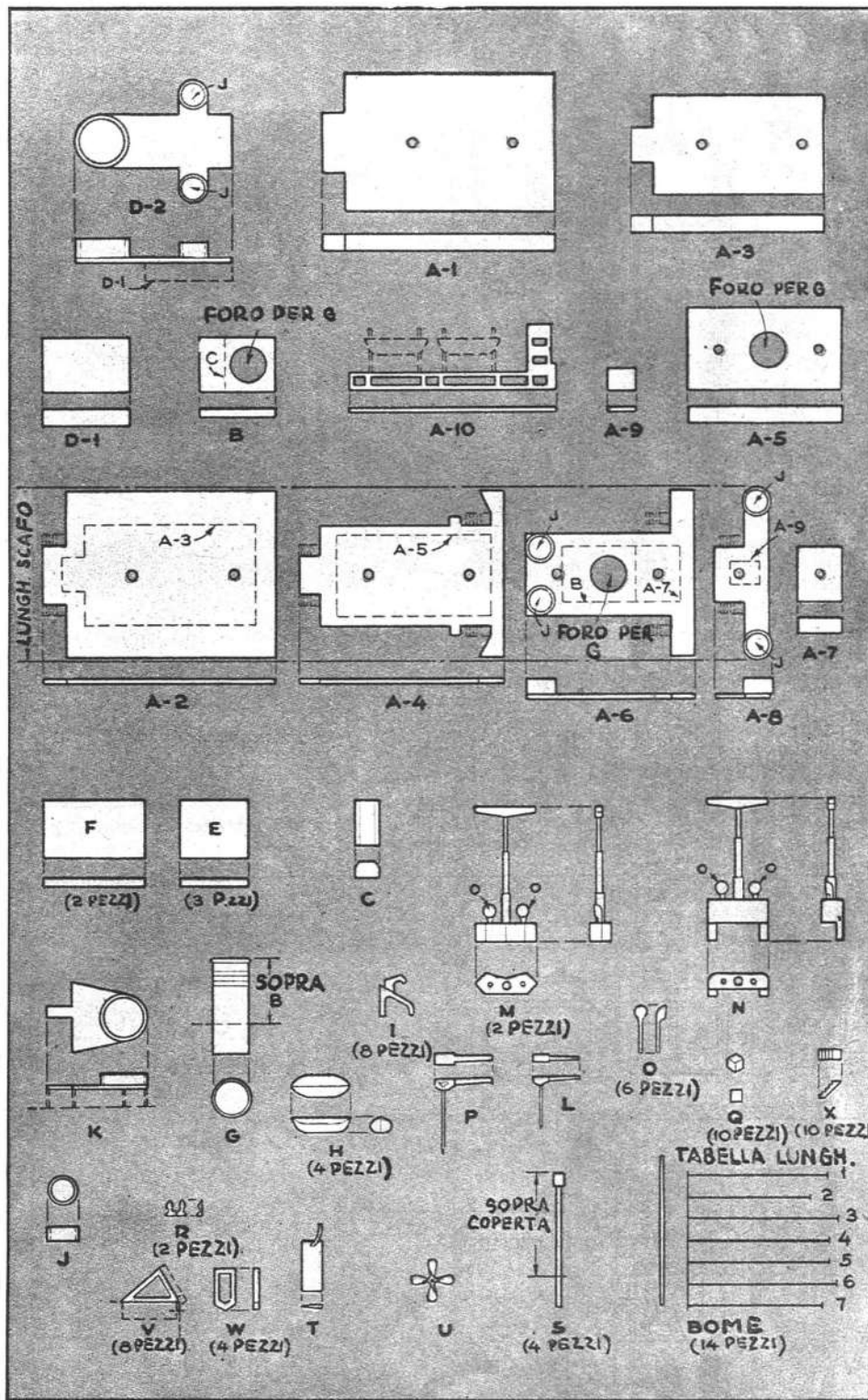
Le torrette J possono essere ricavate arrotolando delle strisce di carta attorno ad un tondino, incollandole accu-

ralamente e sfilandole una volta asciutte; allo stesso modo può esser fatta la ciminiera e le piazzole dei cannoni.

Della celluloido di adatto spessore può essere indicatissima per ritagliare i supporti delle lance di salvataggio I, gli zatteroni W e i supporti degli zatteroni stessi V. Tutti gli alberi possono essere ricavati da spilli attorno ai quali, per formare gli ingrossamenti necessari, può



NIBBIO



Il veleggiatore « Nibbio » da me studiato accuratamente allo scopo di ottenere un'alta efficienza aerodinamica, si è dimostrato un ottimo veleggiatore, compiendo voli aggirantesi spesso sui 3'; il volo migliore è stato di 9'50". La sua costruzione non è difficoltosa, ma è da sconsigliare ai novellini in quanto, per ottenere una costruzione abbastanza fine, quale appunto si chiede per un veleggiatore di media apertura, occorre lavorare molto di precisione. Questo modello, se ben costruito, non mancherà di dare delle soddisfazioni, sia agli amanti dell'estetica, che dei buoni tempi di volo. Passo ora alla descrizione:

L'ALA è formata da 11 coppie di centine in tranciato di pioppo di mm. 1, tranne la prima e la seconda che sono in compensato di mm. 2. Il longherone a cassone è formato da due suolette in tranciato di pioppo di mm. 0,5 e da due listelli di mm. 3x3. Il bordo d'entrata è formato da un listello di mm. 3x3 ed è ricoperto per buona parte in tranciato di pioppo di mm. 0,10. (Vedi dis.).

Il bordo d'uscita è un normale listello triangolare di mm. 31x2. La curva terminale è costruita a segmenti.

La FUSOLIERA è formata da tredici ordinate in compensato di pioppo di mm. 1,5, tranne la 4ª e la 5ª, che sono di mm. 3. Il pattino è in compensato di betulla di mm. 3. I listelli sono in taglio delle dimensioni segnate sul disegno. La parte superiore è ricoperta completamente in tranciato di pioppo di mm. 0,10, mentre la parte inferiore è ricoperta in carta pergamena. Le diagonali di irrobustimento sono in tondino mm. 2. Il musone è in sughero ed ha per anima il prolungamento del pattino stesso. In esso va praticato l'alloggio per la zavorra.

Il PIANO ORIZZONTALE è formato da sei coppie di centine in tranciato di pioppo di mm. 1, fatta eccezione per le prime che sono in compensato di mm. 1. Il bordo d'entrata ha costruzione particolare essendo formato, come è visibile nel disegno, da un'anima in tranciato di pioppo a cui verranno sovrapposti blocchetti di balsa che poi verranno sagomati in opera ottenendo così un sensibile miglioramento del profilo. Il longherone è un normale listello di mm. 2x8. Il bordo di uscita è un triangolare di mm. 3x12.

La DERIVA è composta di tre centine in tranciato di pioppo di mm. 1, il longherone è un listello di mm. 4x4 attraversante le centine, il bordo d'entrata è costruito come nel piano orizzontale, il bordo d'uscita è in compensato di mm. 1.

VERNICIATURA e RICOPERTURA. Come si è detto, la parte inferiore della fusoliera è ricoperta in carta pergamena e verrà tutta verniciata con due mani di smalto « RIVASOL » rosso. Le ali e il piano orizzontale vanno ricoperti con carta da lucidi leggera e verniciati con nitrocellulosa trasparente.

MONTAGGIO e CENTRAGGIO. L'unione delle ali alla fusoliera va fatta a mezzo di baionette orizzontali in compensato di betulla di mm. 3. Il piano orizzontale si incastra a forza nell'apposito vano praticato nel piano verticale e tenuto a posto da anelli elastici. Per il centraggio il modello originale risultava centrato senza aggiungere zavorra con l'ala a -2° ed il piano orizzontale a -1° dimostrandosi subito stabilissimo su tutti gli assi. Non mi dilungo nella descrizione essendo il disegno abbastanza chiaro.

CARATTERISTICHE GENERALI.

- Apertura alare mm. 1600.
- Superficie alare dmq. 21,03.
- Allungamento 10,75.
- Profilo S. L. I.
- Incidenza -2°.
- Corda max mm. 150.
- Lunghezza fusoliera mm. 865.
- Superficie piano orizz. dmq. 8 circa.
- Profilo piano orizz. Saint Cyr 52.
- Incidenza -1°.
- Carico alare kg. 0,18 dmq.
- Peso totale kg. 0,378.

ARTURO VALENTI

Via Firenze, 56 - Fartanna (Trapani)

essere arrotolata e incollata della carta.

Molte parti, come i ventilatori O, i cannoncini P ed L, le antenne in M e N possono essere ottenute con pezzi saldati o con gocce di stagno applicate alla testa di alcuni spilli e limate in maniera da ottenere la forma desiderata.

Tutti i bome possono essere ricavati da filo d'ottone se vi piace lavorare con stagno e saldatore, o più semplicemente da alcuni steli di saggina incollati con qualche goccia di collante.

Qualche filo di seta servirà ottimamente per tutti i cavi.

Con un po' di buona volontà, una pinzetta da orologiaio e molta pazienza riuscite certamente nell'intento.

Un vasetto di marmellata a larga bocca può essere un'ottima urna per il modellino finito ed il disegno può benissimo servire di base per realizzazioni in scala maggiore per chi non ama questo genere di miniature.

(Da « Popular Science »)

CORSO DI Aeromodellismo

Avremo dunque una fusoliera della lunghezza totale di cm. 75; pari cioè a $\frac{3}{4}$ dell'apertura alare. E' questa la lunghezza sufficiente ad assicurare una buona stabilità. Notiamo anche che l'ala deve essere piazzata sulla fusoliera in una posizione tale per cui il suo C.P. si trovi a $\frac{1}{3}$ della lunghezza della fusoliera a partire dal muso. Da questa posizione l'ala non va spostata, anche se ciò potesse sembrare necessario per il centraggio.

Vedremo all'apposito capitolo come si deve invece procedere.

CONSTRUZIONE DELL'ALA E DEGLI IMPENNAGGI.

Inizieremo, ora, la descrizione degli elementi dell'apparecchio e insegneremo, dando le opportune indicazioni teoriche, a costruire. Tratteremo prima dell'ala, quindi della fusoliera, dei piani di coda, degli organi di contatto con il suolo, o con l'acqua, ed infine del gruppo motopropulsore.

Gli elementi dell'ala sono l'intelataura o scheletro, e la copertura, di cui ci occuperemo più avanti.

Funzione dell'ala è quella di sostenere l'apparecchio, perciò lo scheletro deve essere tanto robusto da reggere questo sforzo senza subire deformazioni, sia pure temporanee, che ne varierebbero le caratteristiche. Oltre alla forza di sostentamento, sull'ala agisce anche una forza di resistenza, contraria alla direzione del moto; questa, però, è sempre molto minore della prima.

Generalmente, la forma dell'ala è una figura geometrica semplice. Ciò consente una maggiore facilità nel disegnare, nel valutare le caratteristiche, nel riprodurre il disegno a grandezza naturale, e, infine, nella costruzione. Le forme più usate sono rappresentate nelle figure 8 e 9. Le misure principali dell'ala sono l'apertura, ossia la distanza fra le estremità, e la corda, ossia la misura della larghezza, nei vari punti. A seconda che la corda è di valore costante, o decrescente dalla mezzaria alle estremità, l'ala sarà rettangolare, oppure rastremata. Le ali di quest'ultimo genere possono essere a pianta rettilinea, (trapezoidale, triangolare, ecc.), oppure a pianta curvilinea (ellittica, ecc.). Le forme migliori sono quelle trapezoidali, od ellittiche, che hanno comportamento quasi identico. Queste ultime, però, presentano una mag-

giore difficoltà costruttiva. Infine, bisogna considerare ancora la superficie portante, cioè la superficie della proiezione del contorno su un piano orizzontale, in base alla quale si calcolerà il carico alare. Per superficie portante si considera quella della porzione di ala esterna all'attacco con la fusoliera, fino all'ultima centina segnata nelle figure; la parte esterna a questa può essere trascurata, e non serve che a diminuire i vortici che si formano alle estremità. Negli aeromodelli la superficie si calcola in decimetri quadrati.

Nell'ala si considerano generalmente, fra le infinite corde, quella massima, in prossimità dell'attacco, quella minima, all'estremità, e quella media; quest'ultima, nel caso di ali a contorni rettilinei, può essere determinata dalla media aritmetica delle corde massima e minima; per le ali a pianta curvilinea, la corda media è data dal valore del quoziente fra la superficie e l'apertura. La corda media serve alla determinazione dell'allungamento dell'ala, cioè il valore del rapporto fra l'apertura e la corda media, che è equivalente al rapporto fra il quadrato dell'apertura e la superficie alare. L'allungamento ha un grande valore nei riguardi della resistenza all'avanza-

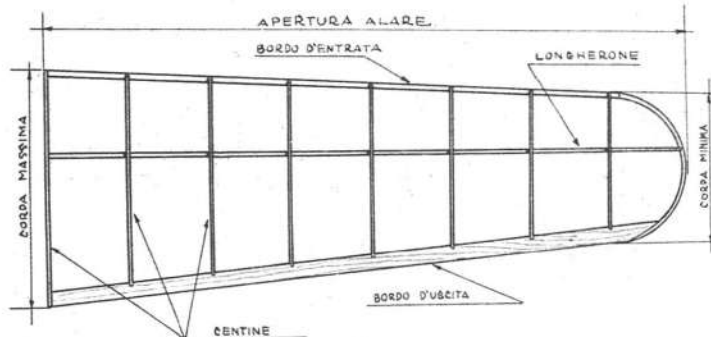
non oltre 16 o 18, si usano per i veleggiatori.

La tendenza più recente è di mantenere limiti bassi per l'allungamento anche nei veleggiatori, specialmente se non molto grandi, allo scopo di ottenere centine di corda maggiore, e quindi più efficienti.

La pratica insegna che uno scheletro di peso circa 3 gr. per decimetro quadrato d'ala, è sufficientemente robusto. La copertura e la verniciatura elevano il peso dell'ala a circa 5 gr. per decimetro quadrato. Cosicché un'ala di 10 decimetri quadrati peserà circa 50 grammi, dei quali 30 sono dovuti allo scheletro, e 20 alla copertura e verniciatura. (Scheletri costruiti in pappo o tizilo con centine in compensato traforate).

Lo scheletro dell'ala si compone delle centine, dei longheroni, del bordo d'attacco o d'entrata, posto anteriormente, e del bordo d'uscita, situato posteriormente (fig. 10). Le centine, disposte parallelamente alla direzione del moto, servono a dare all'ala la forma della sezione (profilo); i longheroni sono gli elementi che sopportano gli sforzi provocati dalle reazioni aerodinamiche principali. Il bordo d'attacco deve reggere la spinta dell'aria, e mantenere nella giusta posizione le estremità anteriori delle centine; il bordo d'uscita collega le estremità posteriori delle centine.

Perciò i longheroni sono elementi di resistenza, mentre le centine, il bordo d'entrata e il bordo d'uscita sono elementi di forma.

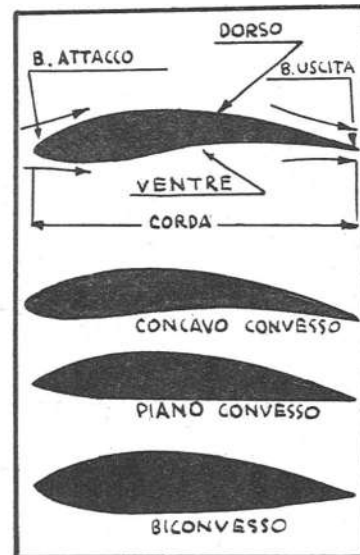


giamento: aumentando l'allungamento (cioè l'apertura), a parità di superficie, la resistenza diminuisce. Quindi si ottiene un miglioramento dell'ala; sotto il punto di vista aerodinamico. Dal punto di vista costruttivo, però, un allungamento eccessivo sarebbe dannoso. Normalmente si arriva ad un allungamento di circa 10 (per esempio, apertura cm. 100 e corda media cm. 10, oppure apertura cm. 150 e superficie dmq. 22,5) per modelli a motore; allungamenti maggiori, ma

Solo eccezionalmente il bordo d'entrata ed il bordo d'uscita divengono elementi resistenti, come nel caso del cosiddetto bordo d'entrata a cassone, costituito da un rivestimento resistente, in legno o cartoncino, collegato al longherone, della parte anteriore dell'ala.

La fig. 11 rappresenta gli elementi della centina: il bordo d'attacco e il bordo d'uscita, corrispondenti a quelli dell'ala, corda, ossia la distanza fra i bordi d'attacco e d'uscita, il dorso, ossia la parte superiore, ed il ventre, ossia la parte inferiore. La forma della centina, o profilo, è della massima importanza, poiché è l'elemento che assicura la sostentazione.

Il dorso è sempre convesso, mentre il ventre può essere concavo, piano o convesso. Si hanno così (figura 12) profili concavo convessi, piano convessi, e biconvessi. Questi ultimi possono essere simmetrici, quando la convessità del ventre è uguale a quella del dorso; oppure disimmetrici. Nei profili bisogna anche notare lo spessore, cioè il rapporto fra lo spessore massimo e la corda. Secondo lo spessore (fig. 13), i profili si dividono in sottili, se lo spessore è inferiore al 7% della corda (per corda di 100 cm., spessore inferiore a 7 cm.); semi-spessi, se lo spessore è compreso fra il 7% ed il 14% della corda (per corda di 100 cm., spessore compreso fra 7 e 14 cm.); spessi, se lo spessore è superiore al 14% della corda (per corda di 100 cm., spessore maggiore di 14



cm.). Il massimo spessore si trova più avanti della metà della corda, cosicché il bordo d'attacco risulta rotondeggiante, mentre quello d'uscita è appuntito. (continua)

Notiziario F.A.N.I.

OMOLOGAZIONI

Si avverte che a seguito di reclami regolarmente inoltrati riferentesi all'insufficiente controllo sportivo, è tutt'ora sospesa l'omologazione dei risultati della gara «TROFEO 4 MORI» organizzata e svolta dall'ASSOCIAZIONE LIVORNESE AEROMODELLISTI. Sono in corso gli opportuni accertamenti.

REGOLARITÀ AGONISTICA

Di fronte alle recenti iniziative di alcune associazioni di indire competizioni autonomamente a carattere nazionale ed anche internazionale senza alcun preventivo accordo od autorizzazione da parte della F.A.N.I., ma anzi al di fuori della regolamentazione ufficiale, si richiama l'attenzione degli Enti Aeromodellistici sul danno evidente che tali iniziative arrecano al complesso dell'attività nazionale che invece ha la necessità incontestabile di entrare nell'ambito della legalità sportiva. E' opportuno altresì ricordare l'inutilità di tali competizioni al fine di un giudizio ponderato ed effettivo sul valore in lizza e sui risultati ottenuti.

E' bene infine ricordare che in questo periodo l'attività aeromodellistica italiana non necessita affatto di numerose competizioni di larga mole, ma piuttosto di gare a carattere regionale che affino le qualità degli aeromodellisti e forniscano la necessaria esperienza agli Enti Organizzatori, generalmente impreparati per le grandi competizioni.

A questo fine si richiama l'attenzione degli interessati sulle prescrizioni del Codice Sportivo, il cui testo è reperibile gratuitamente presso la Segreteria.

SCUOLE

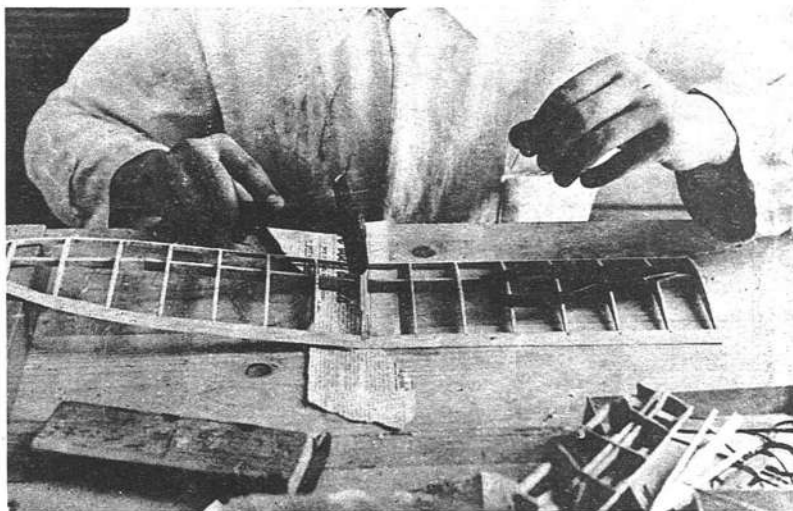
Al fine di provvedere al concretamento di un programma di attività istruttiva questa Federazione necessita conoscere la situazione, le possibilità e i programmi degli enti sportivi federati. Pertanto incita tali enti a voler urgentemente trasmettere e non oltre il 15 (quindici) luglio p. v.; ogni dato riferentesi a quanto segue:

— eventuale disponibilità di opportuno locale ed attrezzatura per scuole;

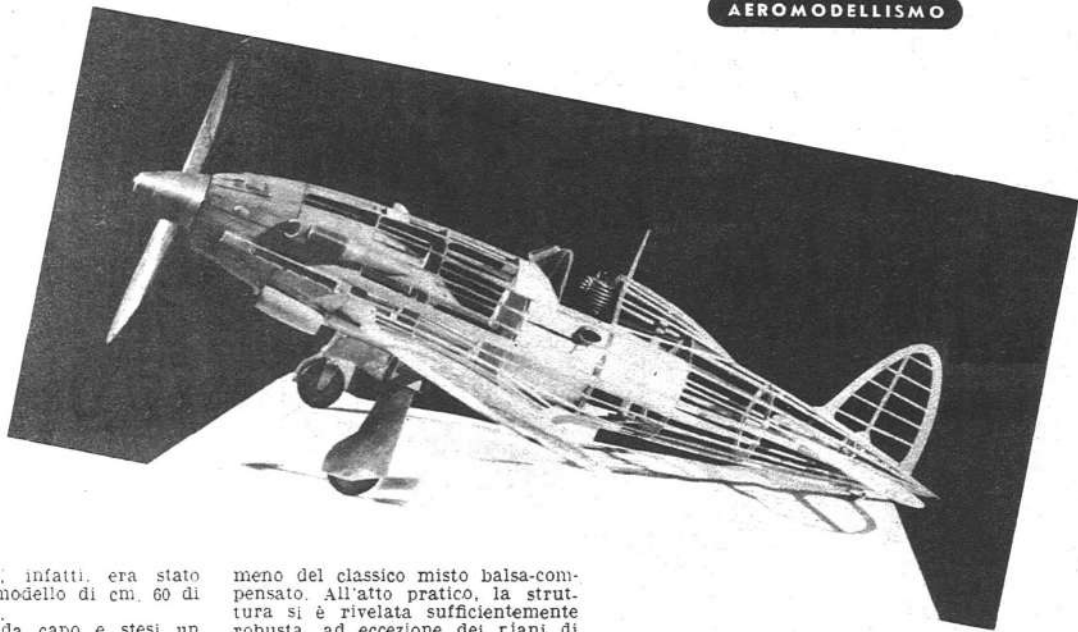
— probabilità numerica di allievi;

— attività istruttiva già espletata;

— programma di attività istruttiva nel prossimo futuro e grado di concretezza.



MACCHI 205 V.



L'ultimo giorno di guerra in Italia trovò ancora sulle linee di montaggio della Macchi alcuni caccia: erano gli ultimi esemplari dell'ultimo caccia italiano: il «Macchi M. C. 205 V».

Da allora, che io sappia, non un solo apparecchio è uscito dalla Macchi e, del 205, sono rimasti in circolazione, alle squadriglie, pochi esemplari salvati dalla guerra e dalla distruzione. Forse, più che la fama di magnifico combattente

primo disegno, infatti, era stato steso per un modello di cm. 60 di apertura alare.

Ricominciai da capo e stesi un disegno in scala 1/10 dal vero — apertura alare cm. 104 — e la cabina risultò su misura per il motore. Era evidente che per l'estetica bisognava sacrificare qualche cosa alla velocità. Certamente sarebbe venuto fuori un modello relativamente lento, che non avrebbe volato a più di 60 orari; ma

meno del classico misto balsa-compensato. All'atto pratico, la struttura si è rivelata sufficientemente robusta, ad eccezione dei piani di coda e, soprattutto, del timone di direzione, che è stato sostituito con un altro di compensato da 1 mm. con false centine sovrapposte.

L'ogiva nel modello originale, era in alluminio, tirata dalla lastra, ma è forse più semplice farla in legno torrito, o magari in balsa, come tutte le ogive dei modelli controllati.

I semi carrelli, come si vede dal disegno, sono ricavati da due tubetti di ottone scorrevoli uno dentro l'altro (si badi a non usare delle aste da tendine, che sono troppo fragili); sul tubetto più fino è saldata ad ottone la forcella della ruota.

L'albero di trasmissione a giunti sferici è un piccolo capolavoro di meccanica, realizzato dalla sezione motori della S.A. Aviominiima e merita due righe. Su di una sfera di bronzo sono ricavati due canali in croce; all'incrocio dei canali è ricavato un pianetto; le forcelle sono in acciaio cementato ed hanno uno sviluppo leggermente superiore ad una semicirconferenza. In tal modo la sezione allo imbocco è leggermente inferiore al diametro massimo, ma è sufficiente per far entrare la forcella su

uno dei canali della sfera quando venga imboccata sui planeti sopra citati. Il montaggio dei pezzi avviene (come è illustrato nel disegno per i pezzi C e D) senza bisogno di perni, chavette ed altre cose soggette a continue rotture.

Le forcelle dei giunti sono montate nell'albero di trasmissione, o con dei quadri, o semplicemente infilate e saldate a stagno, purché la saldatura sia bene eseguita.

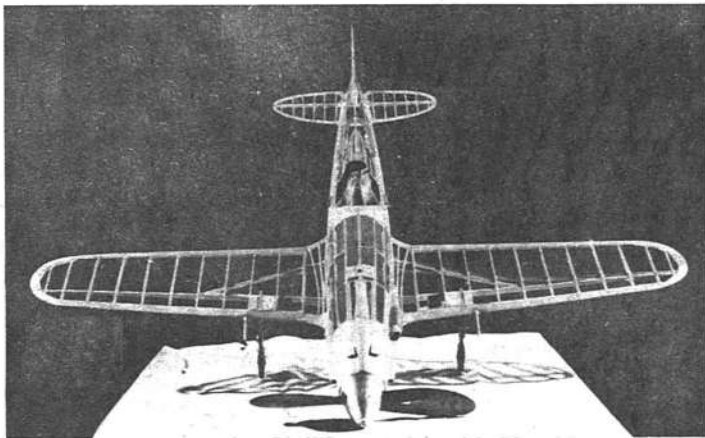
I comandi del timone sono come quelli illustrati su questa rivista, usati per lo «Swing» (Modellismo n. 3), e cioè sono ricavati semplicemente da due tubetti di alluminio di 3 mm. di diametro esterno che, partendo dalla estremità di un'ala, terminano dopo un'ampia curva poco dietro il motore, entro i tubetti scorrono due cavetti di acciaio, di 3/10 di diametro, che comandano direttamente il piano di quota.

Chiunque abbia un pò di pratica di modelli controllati, però, non avrà difficoltà a sostituire il sistema con un comando a rinvio triangolare del tipo normalmente in uso.

Se vorrete provare a costruire un modello simile ne avrete certamente delle soddisfazioni notevoli, ma, badate, non è un modello facile anche se, per semplificarlo, togliete l'albero di trasmissione mettendo il motore nel muso in presa diretta, magari invertito (il che non sta poi tanto male).

Prima di cominciare, perciò, fate un esame di coscienza e valutate bene la vostra capacità, soprattutto se trovate insufficienti, o poco chiari, i disegni pubblicati, che del resto hanno il solo scopo di essere chiari per chi ci sa fare. Per gli altri esistono in commercio le tavole costruttive al naturale, presso la ditta sopra detta.

UBERTO TRAVAGLI



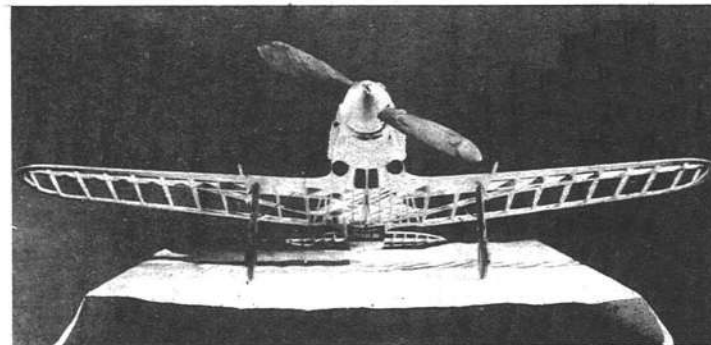
è stata proprio questa caratteristica di ultimo nato, che ha servito a rendere popolare il 205 ed è stato, quindi, più che logico che il giorno in cui fui pregato di costruire per conto di una ditta un telecomandato in scala, io abbia scelto il 205 V, e cioè l'ultima edizione del nostro ultimo caccia.

Non fu facile raccogliere tutti i dati necessari e se la mia memoria di ex-ufficiale d'Aeronautica poteva aiutarmi a ricordare i particolari, non poteva certo servirmi per le dimensioni.

Per fortuna, la gentilezza di alcuni ex-colleghi mi mise a disposizione una parte dei disegni originali salvati dalla catastrofe. Potetti così tirar giù il disegno in scala da una cianografia che portava in alto a sinistra la firma originale dell'ing. Castoldi, progettista dello apparecchio.

Per la fedeltà della scala, quindi, non esistevano dubbi, ma bisognava decidere le dimensioni, il sistema costruttivo, il montaggio del motore, eccetera.

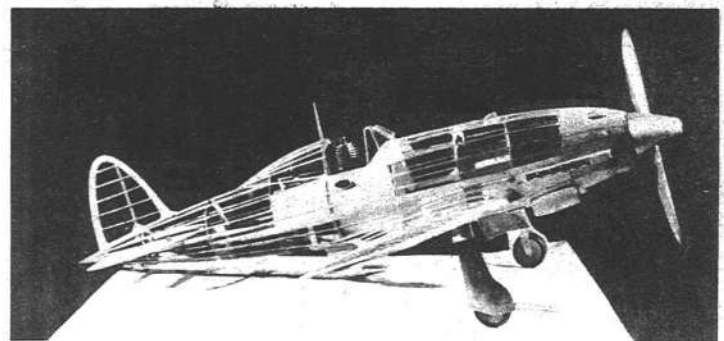
La prima idea di montare il motore (un Atomic) sul muso, venne scartata: rovinava la linea dell'apparecchio; pensai perciò di mettere il motore in cabina, ma nemmeno in cabina entrava. Il

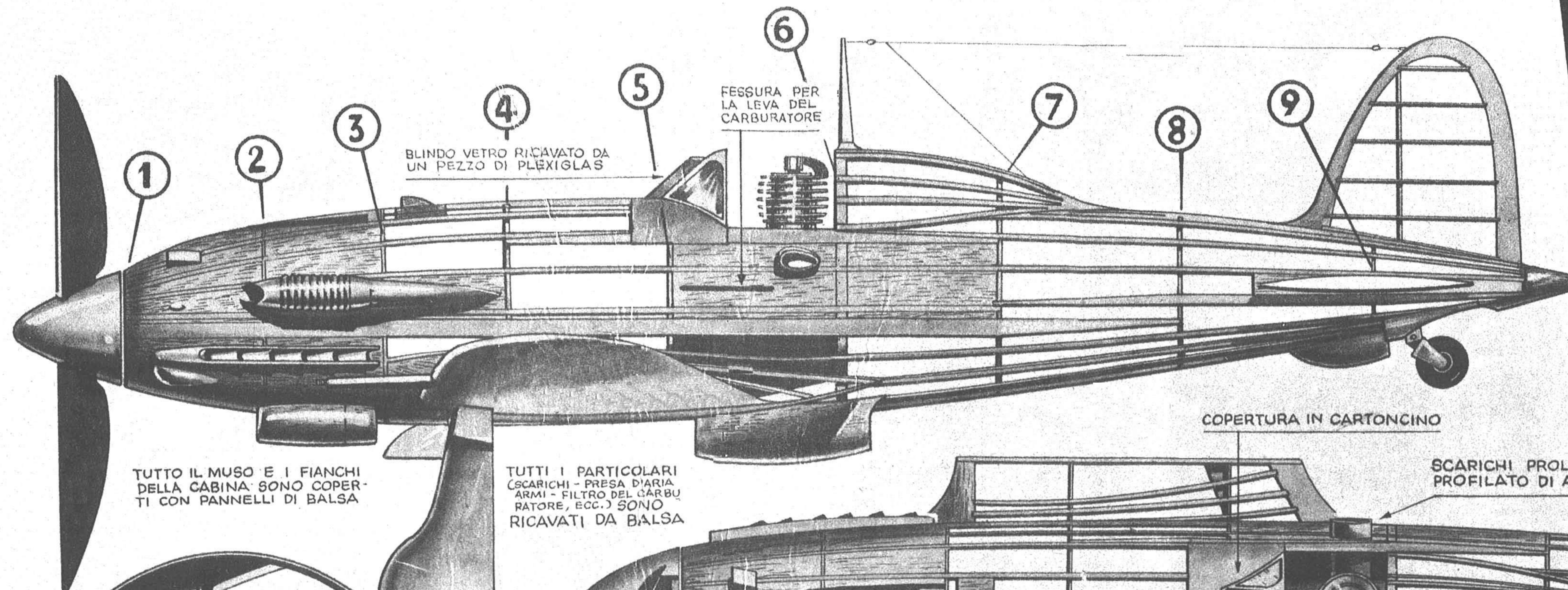


forse in volo sarebbe stato possibile scambiare la testata del motore per il casco del pilota. Un pilota con un bel testone, in verità, giacché, al vero, avrebbe dovuto avere 40 cm. di diametro di «capocchia».

Ma è inutile che stia a fare la storia di tutti i tentativi, di tutte le prove, degli alberi di trasmissione cambiati e ricambiati. Il disegno pubblicato è quello della prima edizione del modello, mentre l'albero di trasmissione è dell'ultima edizione.

Circa il sistema costruttivo, c'è poco da dire, trattandosi più o





TUTTO IL MUSO E I FIANCHI DELLA CABINA SONO COPER- TI CON PANNELLI DI BALSA

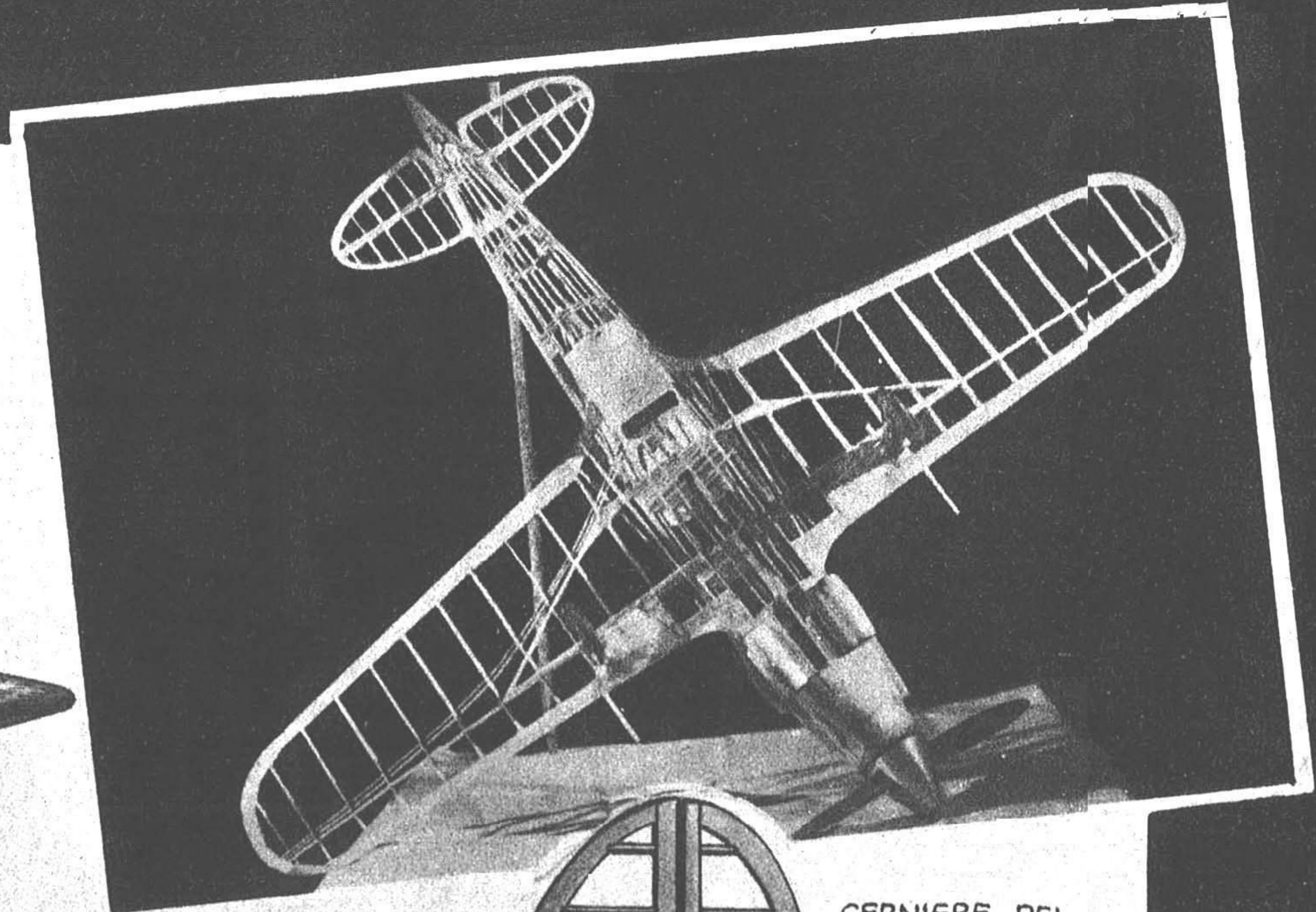
TUTTI I PARTICOLARI (SCARICHI - PRESA D'ARIA, ARMI - FILTRO DEL CARBU- RATORE, ECC.) SONO RICAVATI DA BALSA

FESSURA PER LA LEVA DEL CARBURATORE

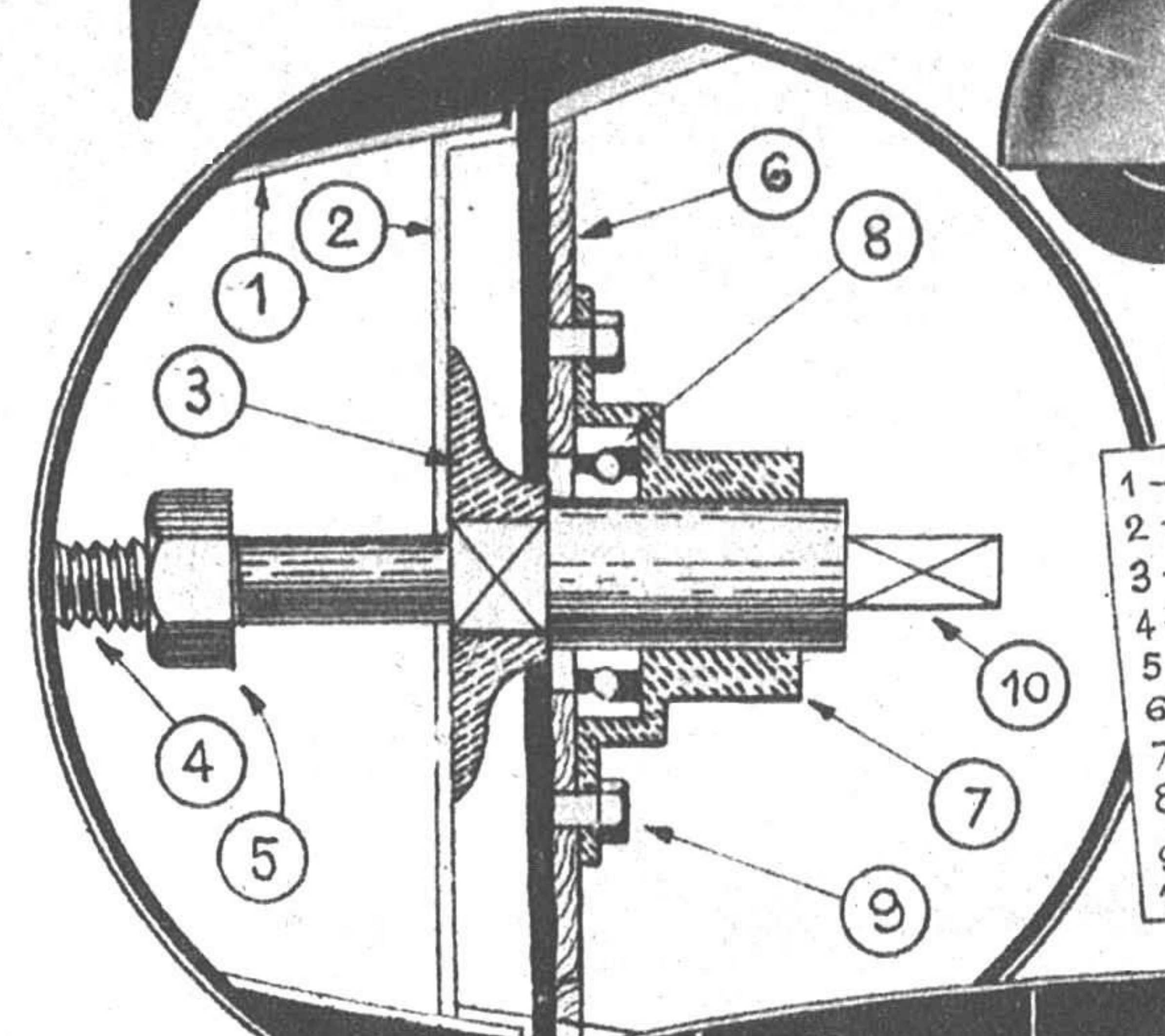
BLINDO VETRO RICAVATO DA UN PEZZO DI PLEXIGLAS

COPERTURA IN CARTONCINO

SCARICHI PROLUNGATI CON PROFILATO DI ALLUMINIO



CERNIERE DEL PIANO DI CODA OTTENUTE CON FETTUCCHE INCROCIATE

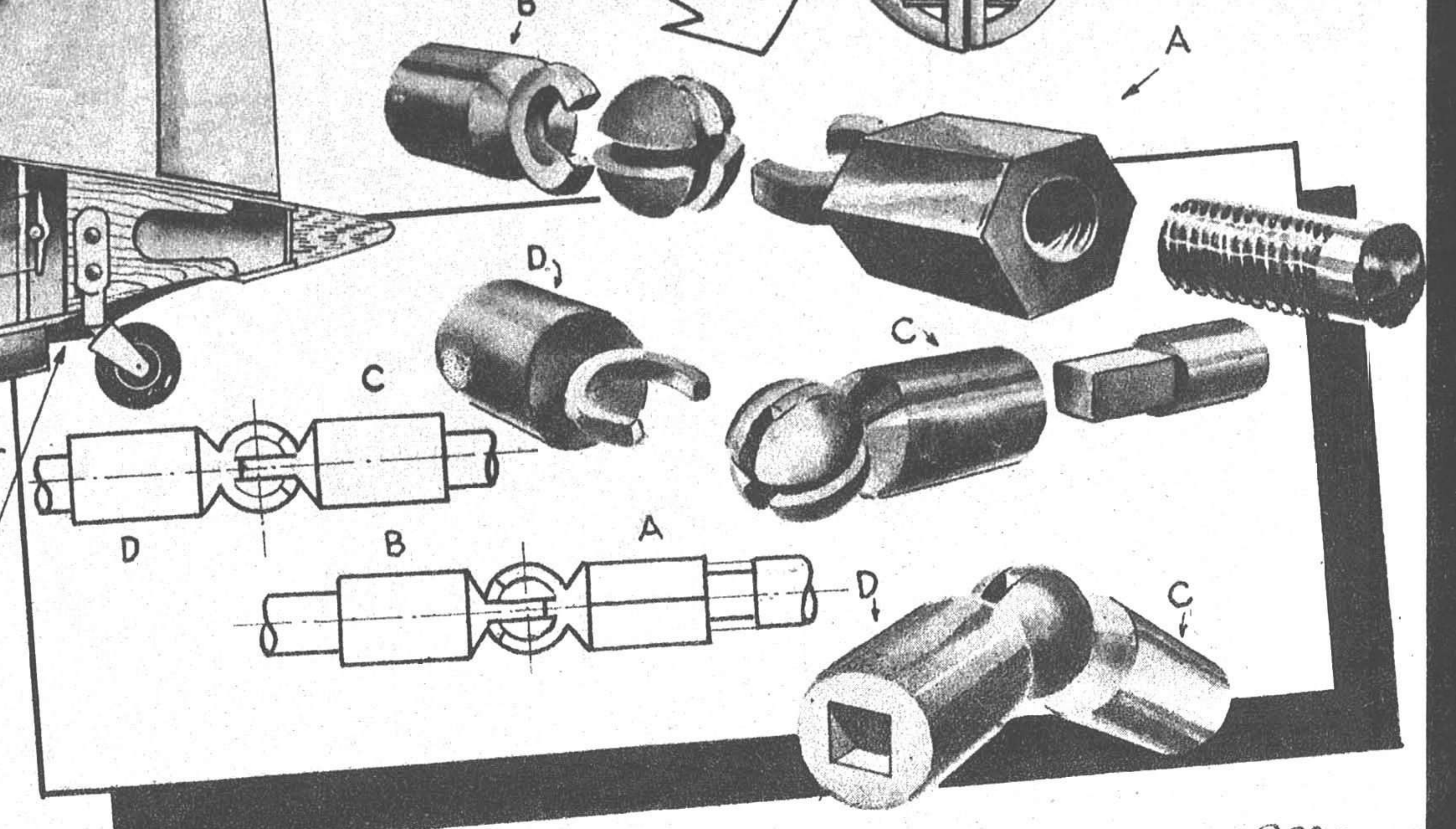


- 1- OGIVA IN ALLUMINIO
- 2- FLANGIA PORTA OGIVA IN ALL.
- 3- FLANGIA PORTA ELICA
- 4- ALBERO PORTA ELICA
- 5- DADO DI SERRAGGIO ELICA
- 6- PRIMA ORDINATA FUSOLIERA
- 7- BOCCOLTA IN BRONZO
- 8- CUSCINETTO PORTANTE E DI SPIN- TA.
- 9- VITI DI FISSAGGIO BOCCOLÀ
- 10- QUADRO FISSAGGIO GIUNTO

MOTORE ATOMATIC 5

IL COMPARTIMENTO DEL MOTORE E' RIVESTITO IN- TERNAMENTE IN CARTON- CINO VERNICIATO PER IM- PEDIRE INFILTRAZIONI DI OLIO.

PARTICO- LARE DEI GIUNTI



TUBETTI D'ALLUMINIO PER I CAVI DI COMAN- DO IN ACCIAIO

SUPPORTO DEL RUOTINO DI CODA IN TUBETTO D'OTTONE RIVETTATO SU COMPENSATO

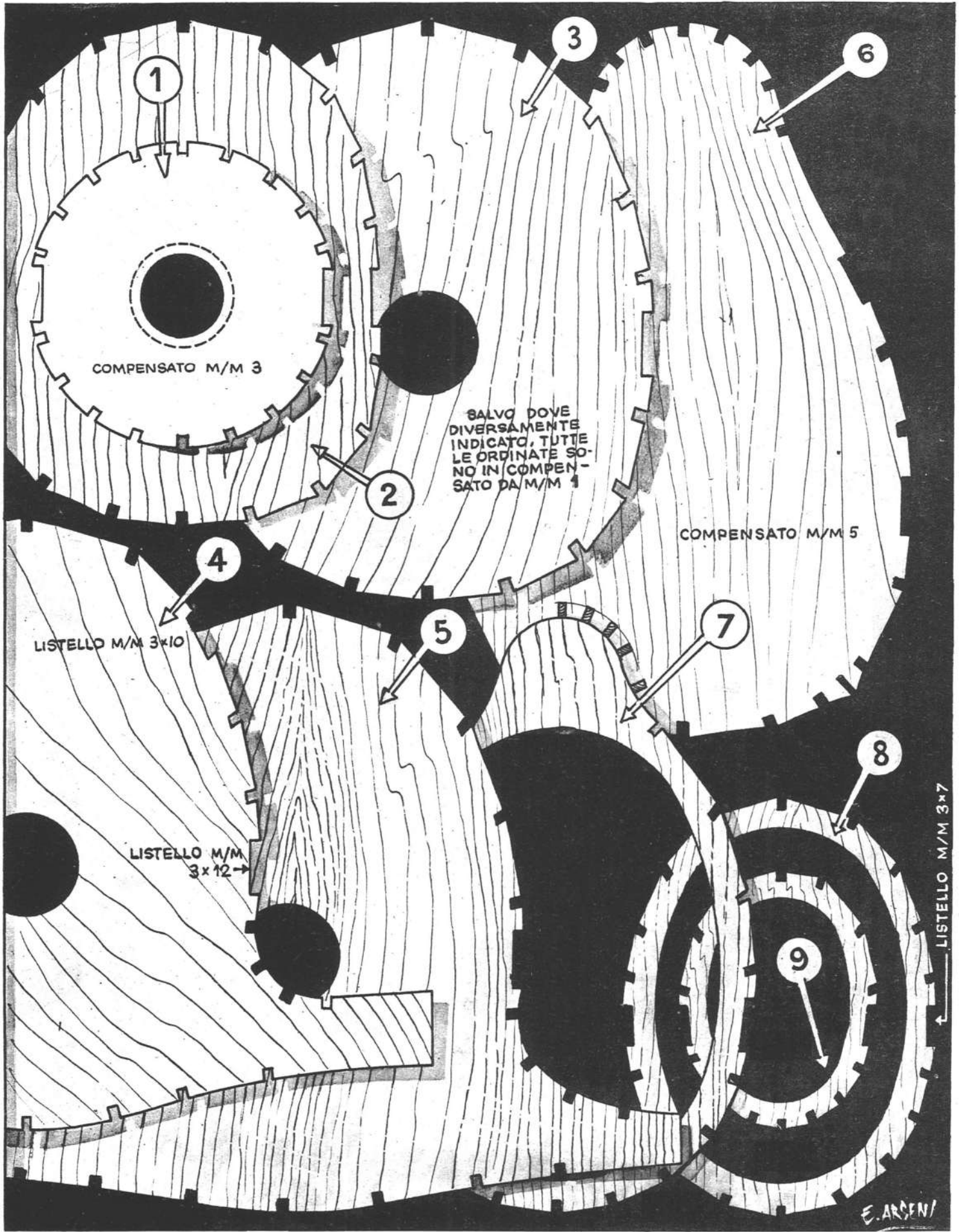
GIUNTO UNIVERSALE (VEDI PARTICOLARE)

RADIATORI DEL- L'OLIO IN BALSA

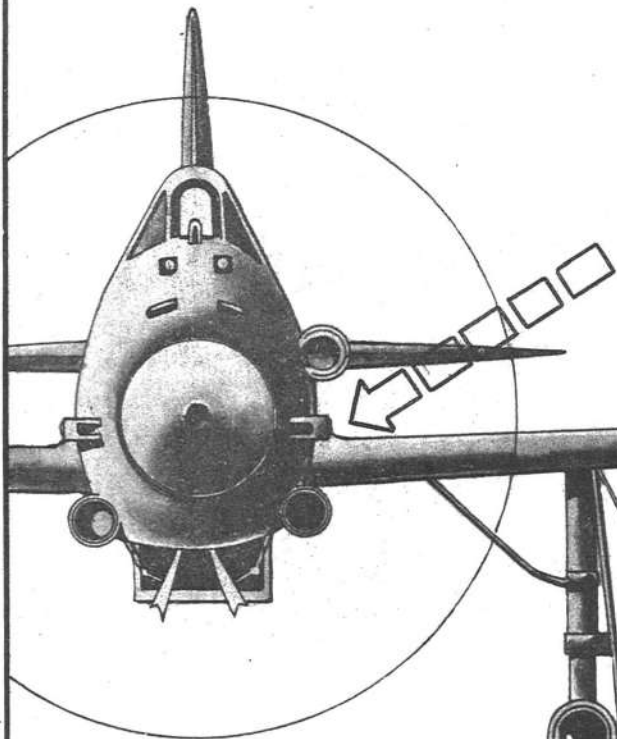
I PORTELLI DEL CARRELLO SONO IN LAMIERINO DI ALLUMINIO 5/10

RADIATORE IN BALSA

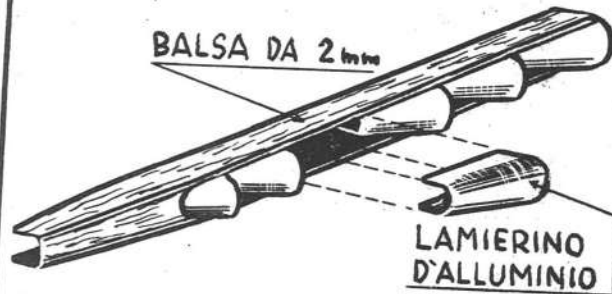
RETICELLA D'OTTONE



- VISTA DI FRONTE -



PARTICOLARE DEI SCAPPAMENTI

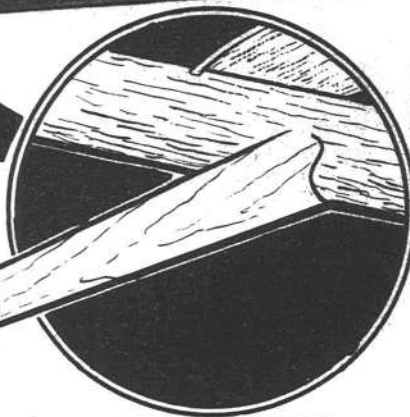


BALSA DA 2 mm

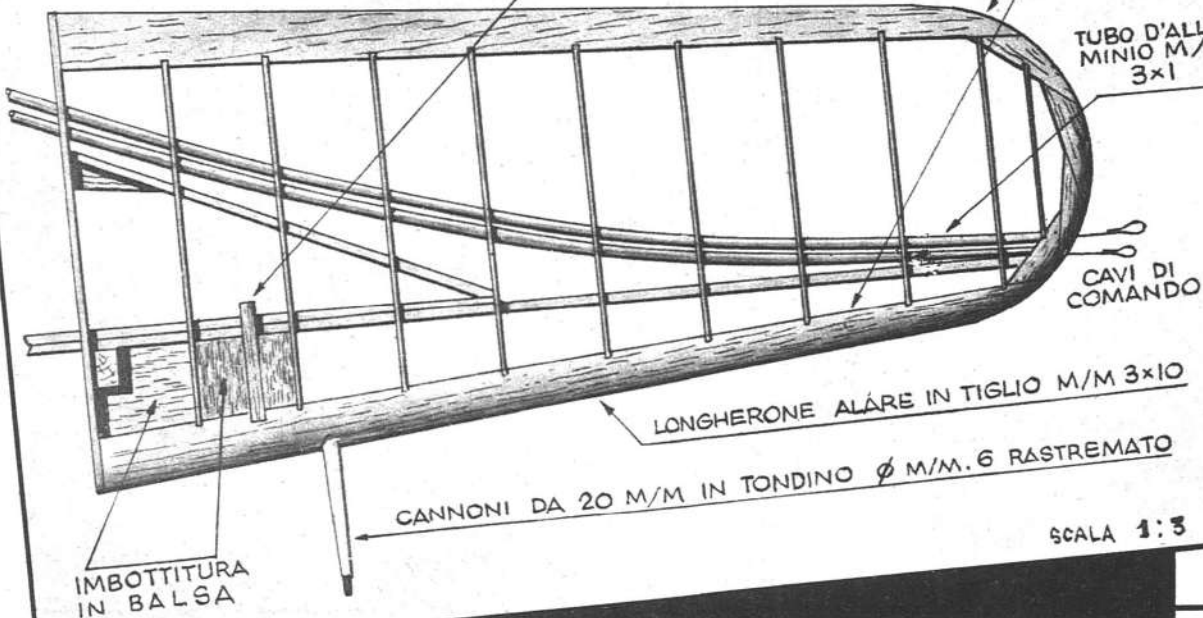
LAMIERINO D'ALLUMINIO

PARTICOLARE DEI CANNONI

TUBETTO D'OTTONE



BORDO D'ATTACCO E D'USCITA IN BALSA
 NASO DI CENTINA IN COMPENSATO DA
 M/M 3 PER ATTACCO CARRELLO



TUBO D'ALLUMINIO M/M 3x1

CAVI DI COMANDO

LONGHERONE ALARE IN TIGLIO M/M 3x10

CANNONI DA 20 M/M IN TONDINO ϕ M/M.6 RASTREMATO

SCALA 1:3

IMBOTTITURA IN BALSA

SEMIALA SINISTRA

ELICHE ZAVORRATE

E' stato un po' il segreto delle nostre vittorie quello di zavorrare l'elica onde ottenere la messa in moto del motore anche con piccoli diametri.

Vogliamo ora rendere noto il problema costruttivo che dopo lunghi esperimenti ci è parso il migliore.

Costruitevi l'elica in legno sceltissimo, faggio crudo o noce bianco, facendo attenzione a che le fibre del legno vengano disposte lungo il diametro dell'elica con andamento diritto.

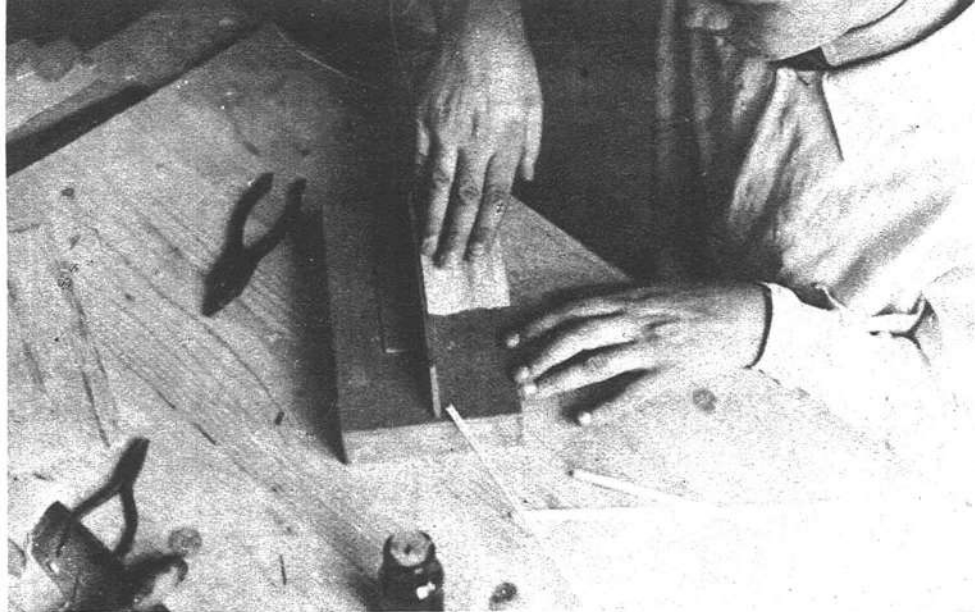
Per zavorrare o piombare, che dir si voglia, l'elica, procedere nel modo seguente.

Con un trapano ed una punta di 9-10 mm. fate una serie di due fori per parte avendo cura di fermarvi appena la punta accenna a passare dall'altra parte (vedi fig. 1).

Voltate la pala e per il foro da cui stava per passare la punta iniziare nuovamente a forare facendo girare la punta rapidamente.

Dopo questa operazione la pala sezionata dovrà trovarsi nelle condizioni della fig. 2.

Togliete con carta vetro la bavatura dai fori e preparatevi per colmare i fori di piombo fuso.

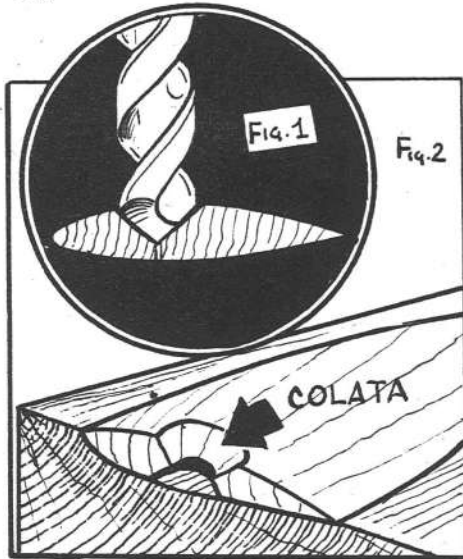


Tagliabalsa

Vi presentiamo il TAGLIABALSA che è niente meno che la "macchina" per tagliare i listelli e, perché no?, purché siano di spessore sottile, anche le centine del pregiatissimo legno sogno e delizia di tutti gli aeromodellisti. Con il TAGLIABALSA a portata di mano ogni aeromodellista si evolve e si modernizza; ognuno finisce col bofonchiare quando il comune righello e la classica lametta vengono messi da parte sostituiti dalla semplice meravigliosa macchinetta che vi presentiamo. Sissignori è una macchinetta che

non farà rimpiangere nemmeno le più moderne "toupies" (che, detto fra noi, non servono altro che a "mangiare" balsa con la "strada" della lama).

I disegni che vi presentiamo sono abbastanza chiari e sono completi. Lo scoppio della tavola 1° vi illumina nel modo con cui va montata e costruita la "macchinetta"; la 2° tavola è completa di tutte le parti ed è in scala 1:2. I materiali impiegati sono: compensato da 5 mm. di spessore; un listello di tiglio o di altro materiale duro lungo 6 o 7 cm. (diviso in quattro parti) e della sezione 10x10. Le parti in metallo sono dei comuni traslati d'alluminio che si trovano facilmente in commercio e di cui ve ne diamo le sezioni. Cinque bulloncini ed una lametta, la classica vecchia lametta, completano gli accessori. Buon lavoro, ragazzi.



Questa operazione risulta assai facile, specie se si avrà cura di mettere la pala su un blocco di terra creta o altro onde ottenere una chiusura perfetta del fondo del foro che non consenta al piombo di sfuggirvi.

Contrariamente a come si penserebbe il calore del piombo fuso non riesce a bruciare una pala in noce o faggio.

Il gioco leggerissimo che si viene ad ottenere si elimina con una leggera martellata della zavoratura su di un incudine.

Non darne troppe di martellate e neppure forte perché causerebbero la deformazione della pasticca di piombo con conseguente rottura della pala — è forse questa l'operazione più delicata.

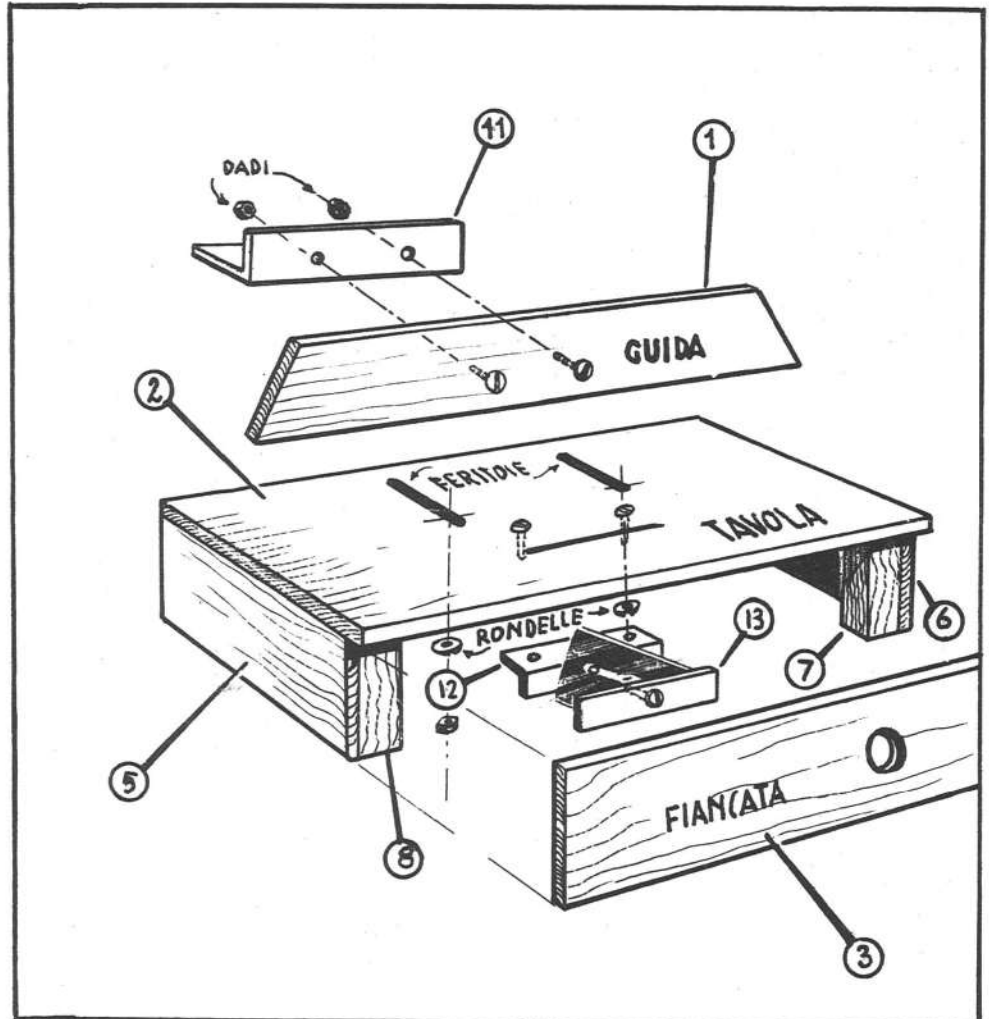
La zavoratura verrà rifinita a lima e dopo un accurato centraggio dell'elica si procederà alla fasciatura in seta — operazione necessaria in quanto la sola concità dei fori non garantisce la massima sicurezza.

La seta si applica solamente sui piombi ma la robustezza ed il peso della pala aumentano quando quest'ultima la si ricopre completamente fino al mozzo.

Diverse mani di stucco alla nitro alquanto diluito e rifinitura della pala con carta abrasiva completano il lavoro.

Potrete verniciare la pala — dopo averne nuovamente verificato il centraggio — se vi pare, ma non è certo conveniente per la durata di un'elica da controlli.

Se possedete un Supertigre 3. 150 16 fate tesoro di questa esperienza. L'elica zavorrata è l'unico sistema che vi consenta di far andare veloci i vostri modelli e se vi dico che i bolognesi l'anno cominciata ad usare da Viareggio con successo, per le bottiglie di vino buono, favorito, dovete credermi.



UN MOTOMODELLO



di EMILIO FLESCA

Il motomodello E. F. 6. è stato da me progettato e costruito per gara e pertanto le sue caratteristiche sono, sotto qualsiasi esigenza tecnica, ottime. In particolare ho curato la linea aerodinamica di profilo e quella in pianta senza menomare conseguentemente la robustezza strutturale.

DESCRIZIONE

La fusoliera è ad ordinate in compensato da mm. 1,5; la prima però è in compensato da mm. 3.

Listelli da mm. 4x4 in taglio e tondini di pioppo da mm. 4 e 3; solidale con la fusoliera è una piccola pinna in compensato di pioppo da mm. 3 profilata con legno Balsital e così il timone di direzione, che è costituito da n. 6 centine in tranciato di pioppo da mm. 1 e da un longherone di forza in listello mm. 4x4. Il contorno è in legno Balsital. Il profilo adottato per le centine è un N.A.C.A. M3.

Pure unito è il carrello accuratamente profilato e assai molleggiabile per evitare violente sollecitazioni alle strutture di agganciamento: ruote in tipo ballon.

L'ala è composta da n. 34 centine in tranciato di pioppo da mm. 1,5 ed è costruita in due pezzi separati: longherone di forza è un listello da mm. 6x4 con affiancata una guaina per baionetta verticale. Il bordo d'attacco è in legno Balsital, quello d'uscita invece è un listello di taglio da mm. 3x12. Il profilo adottato è il R.A.F. 32 per le centine base, mentre per le altre si evolve progressivamente in biconvesso simmetrico.

Il timone di quota è un unico pezzo ed è composto da n. 16 centine in tranciato di pioppo da mm. 1 e da longherone 4x4 in listello di taglio; il bordo d'entrata è un tondino di pioppo da mm. 2 e quello d'uscita un listello di taglio da mm. 3x7. Profilo Clark j. è stato adottato per le centine. Il gruppo propulsore è costituito da un motore ad autoaccensione da CC. 2, preferibilmente il MOVO D. 2, od anche il DELTA 2, da montarsi sul castello con incidenza circa +2°.

EMILIO FLESCA
(Reggio Calabria)

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 - Abbonamenti 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.

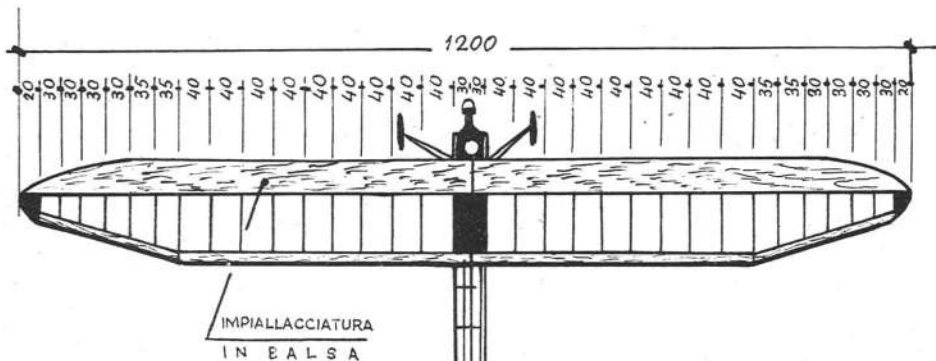
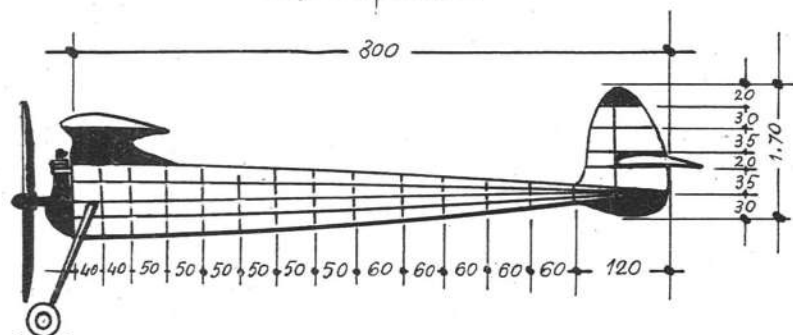
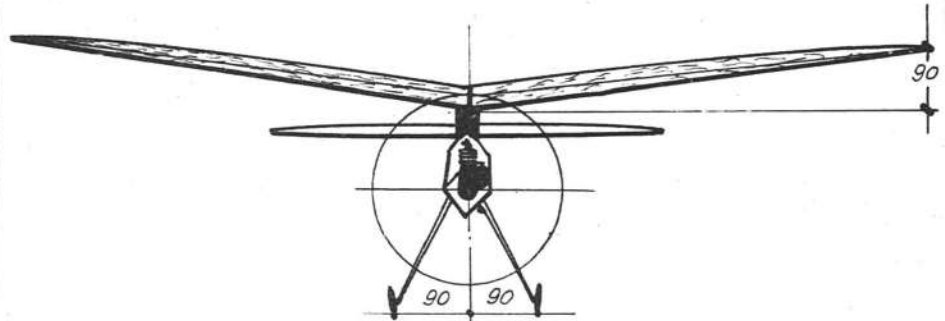
Interpellateci, scrivetece, chiedete il nostro bollettino! Filiale di Milano: Libreria Aeronautica Internazionale.

ORDINATE FUSOLIERA

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
A	85	93	97	101	100	96	91	85	76	66	58	50	40	30
D	30	30	29	28	26	23	21	20	18	16	14	13	12	8
B	50	50	59	58	57	45	42	40	38	36	33	31	28	22

CENTINE ALA

	1	2	3	4	5	6	7
E	50	47	43	40	35	30	20
U	90	81	72	65	58	50	35



IMPIALLACCIATURA
IN EALSA

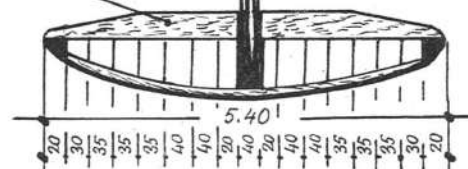
CENTINE TIMONE QUOTA

	1	2	3	4	5	6	7	8
E	45	45	43	40	36	32	25	16
U	80	80	77	77	63	54	44	30

CENTINE TIMONE DIREZIONE

	1	2	3	4
E	55	40	30	20
U	67	73	52	37

IMP. IN BALS A



EATON BRAY

Anche quest'anno, come già nel 1946, la Eaton Bray Model Sportsdrome Limited organizzerà un incontro internazionale, sul campo di Eaton Bray, che si svolgerà fra il 26 luglio e il 24 agosto compresi.

Nel 1946 la manifestazione radunò 77 concorrenti venuti di Francia, Cecoslovacchia, Danimarca, Belgio e Olanda; quest'anno gli inglesi vorrebbero radunare cento concorrenti stranieri sperando che altre nazioni, oltre quelle dello scorso anno, possano intervenire alla manifestazione. Per l'Italia è stato riservato un contingente di 15 concorrenti.

I partecipanti, che lo scorso anno furono alloggiati in una tendopoli sorta sul campo di Eaton Bray, saranno, invece quest'anno alloggiati in costruzioni permanenti con uno speciale reparto riservato ai capisquadra che desiderino una maggiore libertà personale.

Le spese di alloggio e vitto dei concorrenti oltremare per tutto il tempo della manifestazione saranno a carico della società organizzatrice. La quota di partecipazione, a titolo di parziale rimborso, a carico dei concorrenti, sarà di 5 sterline (pari a poco più di 10.000 lire italiane). I concorrenti dovranno invece provvedere alle minute spese personali e alle spese di viaggio. Naturalmente i concorrenti stranieri, benchè la gara sia a carattere individuale, dovranno essere iscritti tramite la organizzazione aeromodellistica del proprio paese (per l'Italia la F.A.N.I.).

Domenica 27 luglio e 3 agosto e lunedì 4 agosto avranno luogo le seguenti competizioni:

- 1) Modelli ad elastico formula libera.
- 2) Modelli ad elastico formula Wakefield.
- 3) Modelli con motore a scoppio (durata di motore fra 15" e 25").
- 4) Modelli sperimentali.
- 5) Idromodelli ad elastico.
- 6) Modelli veleggiatori.
- 7) Modelli volanti in scala ad elastico.

Inoltre avrà luogo un concorso di eleganza per i modelli della categoria 1) 2) 3) 5) 7).

I premi sono in media di tre sterline per i primi classificati, due per i secondi e una per i terzi.

Inoltre verrà assegnato un punteggio e al concorrente che, essendosi piazzato nel maggior numero di gare, avrà totalizzato il maggior numero di punti, verrà assegnata una coppa offerta dalla rivista « Aeromodeller » ed un premio di 100 ghinee (105 sterline).

Lo scorso anno la rappresentativa italiana non poté intervenire poiché, all'ultimo momento, vennero a mancare i visti ai passaporti da parte dell'ambasciata britannica; ci auguriamo che quest'anno non esistano simili impedimenti e che i nostri ragazzi possano essere presenti.

Nel N. 10 pubblicheremo i piani di un elettrotreno Breda, Radio-Guida ad impulsi, STAR modello di stella classe Int., 2 modelli U. Controlli, un articolo sui modelli di treni, un modello di motoscafo, come pilotare gli U. Controlli, ecc. ecc.

CORRIERE

GIOVANNI CELLINI - Treviso. — Come già altre volte ad altri critici, anche a te invio il mio ringraziamento. Preferisco cento volte le critiche, che so fatte per pura passione, ai soffiati, i quali, nove volte su dieci, servono ad indorare la pillola della richiesta di un favore.

Ferò... C'è un però. Tu ci rivolgi delle critiche generiche e poi ci dici che non sono rivolte a Modellismo in particolare, ma a tutte le riviste in generale. Mi fa piacere conoscere le tue idee, ma avrei preferito che tu avessi indicato quando e dove esse non collimano con le nostre. Tu dici che dovremmo pubblicare modelli vincitori, però apportandovi quelle variazioni necessarie ad eliminare gli errori fondamentali e visibilissimi. Ma, mio caro, chi potrebbe prendersi una simile responsabilità? Tu porti come esempio la pubblicazione di modelli con motore disassato di 15 gradi; io sono d'accordo con te, ma come potrei raddrizzare quel motore senza attirarmi le ire del costruttore del modello, il quale, magari, crede ciecamente nel disassamento? tu, vecchio aeromodellista, sai benissimo che ciò che per te è fondamentalmente sbagliato può essere altrettanto fondamentalmente giusto per un altro. Ti do un esempio: per chi scrive sono un errore, nei modelli a scoppio per volo libero, i piloni di sostegno delle ali sistema « Zipper ». Il 99% degli aeromodellisti italiani, invece, è oggi convinto del contrario. Se lo giudicassi i modelli secondo le mie concezioni, tu non vedresti su « Modellismo » un solo modello con firma; e con quali risultati puoi ben immaginare. Oltre questo, dobbiamo tenerci buoni i collaboratori di cui abbiamo bisogno per non sentirci accusare di regionalismo, campanilismo, nepotismo, ecc. ecc. Se in un disegno da noi pubblicato esiste un errore di concezione, o di disegno, non sta a noi dirlo, offenderemmo il costruttore senza poterlo convincere dell'eventuale errore, perchè non potremmo portarlo sul campo di volo per dargli dimostrazione modello alla mano. Questo può essere fatto invece da un altro lettore aprendo una discussione attraverso la rivista. In generale noi cerchiamo di ovviare al difetto da te lamentato, con il sistema di presentazione del modello. Se questo è veramente buono e ben concepito viene presentato con ricchezza tipografica e lusso di particolari; se invece ha un semplice interesse di cronaca per aver vinto delle gare o qualcosa del genere, viene presentato in sordina con meno spazio e meno particolari. Più di questo non possiamo fare. Per quanto riguarda il genere della nostra pubblicazione, ti rimando a quanto ho già detto a Raggi recentemente. Non credere che i modellisti navali siano in numero minore degli aeromodellisti, o siano una sottospecie dalla fronte bassa e con pelo sul palmo della mano. Datti invece da fare a procurarci materiale da pubblicare. Ho detto e ripetuto milioni di volte che non siamo noi a fare la rivista, ma i lettori. Sta a voi renderla più o meno interessante, e varia. Ed ora ciao, c'è altra gente che fa la fila allo sportello.

GIOVANNI GUERRA - Bari. — Non so cosa tu intenda per « acquaplano »; se intendi idroscivolante, sarai accontentato presto. A Bari puoi rivolgerti a Vincenzo Scardicchio, Via Nicolò Pisani 24, che è il padre spirituale degli aeromodellisti baresi.

A TUTTI I LETTORI. — Insieme alle lodi più sperperate seguitano a giungerci critiche feroci di gente che ci accusa di regionalismo, campanilismo, eccetera eccetera. Torno a ripetere che la rivista è fatta dalla collaborazione dei lettori e di tutti i modellisti. Se riceviamo materiale da Partanna, lo pubblichiamo con la stessa imparzialità con cui pubblichiamo quello ricevuto da Treviso, (a parità di interesse presentato dall'articolo naturalmente).

Torno quindi a chiedere: *Mandate articoli, mandate disegni, mandate cronache, notizie, fotografie, idee, e tutto quello che vi pare, magari anche quattrini per l'abbonamento* (la qual cosa metterà, fra l'altro, voi al sicuro da ogni sorpresa per ciò che riguarda l'aumento delle tariffe in seguito ai disastrosi aumenti dei costi di produzione. Ne sanno qualcosa quei lettori che seguitano a ricevere la rivista per merito di un vaglietto spedito magari un anno e mezzo fa!). *Siate fedeli a Modellismo e Modellismo sarà fedele a voi.*

LONGHERONE

Successi italiani in Svizzera

Ecco le classifiche riguardanti gli italiani alle gare di Frauenfeld dove l'Italia, si è classificata seconda, sia nella categoria Veleggiatori che in quella Motomodelli.

Classifiche individuali per veleggiatori:
1. Cattaneo, p. 1906 — 8. Bargelli p. 659 — 11. Cattaneo p. 625.8 — 16. Gnesi p. 380 — 39. Valentini p. 257.7 — 53. Valentini p. 186 — 58. Bargelli p. 146.

Classifica individuale per motomodelli:
1. Pecorari Volveno p. 14.92 — 6. Gnesi Piero p. 11.20 — 7. Demicheli Livio p. 10.58 — 8. Pecorari Volveno p. 10.14 — 15. Gnesi Piero p. 08.35 — 25. Demicheli Livio p. 07.02.

E' nostra convinzione che gli italiani possono, se ben preparati e organizzati, fare di più: conquistare, cioè... i primi posti. E con questa convinzione che accompagneremo formulando i migliori auguri, i nostri ragazzi alle prossime competizioni inglesi.

Nel prossimo numero un lungo resoconto della gara di Frauenfeld.

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 MISTE-

RO 17

ALBI PER BAMBINI (pagg. 96)

SERAFINO IL TOPINO L. 17

PEPPINO LO SPADACCINO > 17

LA PANTOFOLA DI BUD-

DA (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 i primi quattro episodi intitolati:

IL CASTELLO DEL MISTERO

LA PERICOLOSA AVVENTURA

UN POPOLO SEPOLTO

AVVENTURA NELL'HAREM

albi a colori - L. 25 in tutte le

edicole, (oppure inviare vaglia

alle: Edizioni Pegaso, Piazza

Ungheria, 1 - Roma)

TROFEO 4 MORI

(Nostro servizio particolare)

Favorita da due belle giornate di sole, il 17 e 18 maggio si è svolta a Livorno la gara «Trofeo Quattro Mori» per modelli ad elastico, veleggiatori, scoppio (formula FAI) e per modelli telecomandati: sono stati inoltre aggiunti alcuni lanci per la selezione della squadra italiana che s'è recata alla gara in Svizzera.

Fin dalle prime ore de mattino ci siamo recati sul campo con il «tre assi» messo a disposizione dei concorrenti; e, non appena ultimati i controlli dei modelli, hanno avuto inizio i lanci di gara in numero di tre per concorrente.

Gironzolando per i box, abbiamo cercato qua e là dei modelli che pur non esse trovati molti. Tra i veleggiatori era degno di nota il «LN 15» di Nustrini, sia sendo originali, almeno fossero veramente «buoni»; ma possiamo pur non aver per pulitezza di forme che per rifinitura; in gara avrebbe potuto piazzarsi meglio avendo in un lancio segnato oltre sei minuti. In questa categoria risultava vincitore il livornese Macera, con un modello di circa 3 metri di apertura, che mostrava una ottima regolarità di volo, segnando nei tre lanci tempi superiori ai due minuti. E qui si è avuto un nolo d'eccezione: quello del modello del milanese Crucitti, che, entrato in termica, scompariva alla vista dei cronometristi dopo 11'; ma da sicure testimonianze sull'ora di atterraggio, si può affermare con certezza che esso è rimasto in aria per ben tre ore e 13 minuti; attualmente si stanno compiendo le pratiche per l'omologazione del primato da parte della FAI.

Nei motomodelli si è imposto nettamente quello di Demicheli, con motore «Zena» da 4 cc.; di medie dimensioni, motore invertito, fusoliera con ala alta su cabina, mostrava ottime doti di stabilità in salita, e di eccezionale fustatore di termiche; nella prima giornata scompariva alla vista dopo 6'36", era ritrovato alla sera dopo tenaci ricerche ed il giorno dopo faceva il bis, scomparendo, questa volta definitivamente, dopo 11'. Favillini di Livorno presentava un modello alquanto simile al «Wog» e, giacché siamo in tema di modelli americaneggianti, diremo che c'era anche un modello simile allo «Zoomer», di Bonvicini. Ammirate anche le salite del modello del milanese Sabaini, che ricordava il «Palia di oro» di Travagli. Gnesi, infine, dopo aver perduto lo «Stella d'oro» della cat. A, scoppio, tirava fuori un vero colosso, con motore MOVO ad autoaccensione da 10 cc.; col motore a mezzo regime, saliva in candela, e spadroneggiava nella sua categoria, ottenendo il primo posto in tutti i tre lanci.

Passando alla categoria ad elastico, possiamo dire che i risultati sono stati particolarmente scarsi; vinceva il milanese Frachetti con un modello a lunga scarica, mentre modelli temibili come ad esempio quello di Conte, simile al «Pinnuto», non potevano lanciarsi per rottura di matassa od altri inconvenienti.

La preparazione dunque non è stata eccessiva, e lo dimostrano anche le numerose gondole e cassoncini appiccicati qua e là sulle fusoliere per raggiungere la sezione maestra FAI. Tutto ciò si poteva vantaggiosamente evitare.

Ma veniamo ora alla gara più attesa, quella dei telecomandati, svoltasi sul campo di Antignano alla presenza di un discreto pubblico, ma che in verità ci ha lasciati un po' delusi. Mentre il recinto serviva abbastanza bene a tenere a distanza il pubblico, in compenso i cespuglietti e il fondo polveroso non erano davvero ciò che ci voleva; i modelli ostacolati sia in decollo che in atterraggio capottavano con facilità, i motori si riempivano di terra, provocando, come ognuno può immaginare, pittoresche escandescenze in tutti i dialetti.

Dopo una discussione piuttosto lunga sulla opportunità o meno di ridurre la lunghezza dei cavi, la gara aveva inizio verso le ore 17; ma le velocità registrate in cat. B non erano davvero quelle che ci attendevamo, dato che l'«Isidoro» di Garofali primo classificato non raggiungeva i 100 orari; sembra tuttavia che in prova precedente abbia ottenuto 134. Ma quello che ha salvato la situazione è stato il modello con MOVO 10 di Cattaneo che, regolarissimo nei cinque passaggi, otteneva i 128 orari. Così anche Tacchella in prova superava i 130, ma non riusciva a lanciare in gara poiché il modello, piuttosto lungo in decollo, capottava a causa della famosa pista, facendo uscire dai gangheri il pilota.

Pelegi, infine, presentava un nuovo modellone rosso col Baby Cyclone, col quale faceva sfoggio di abilità di pilotaggio da parte sua e di stabilità e dolcezza di risposta ai comandi da parte del modello. Ridenti di Roma presentava un bel modello in balsa con lo «Atomate 5» e comandi sull'ala; esso ha impressionato per l'urlo altissimo del suo motore, che superava con facilità i 10.000 giri, ma per un imprevisto non ha potuto andare in gara.

Abbiamo notato, tra il grandissimo numero di modelli col «Supertigre», alcuni con motore ad accensione elettrica; tra essi quello col «Super Cyclone» di Mantica, quello col «Kratos» di Fregonara ed uno col famoso Ghezzi 10. Tendenza generale dei modelli verso la ricopertura totale in balsa, stuccato e verniciato, e verso l'affinamento delle linee; tuttavia abbiamo ancora visto molti modelli con quei brutti, simi cavi passanti all'esterno dell'ala, che pure con un po' di buona volontà si possono nascondere nello spessore dell'ala stessa, a tutto vantaggio dell'estetica e dell'aerodinamica. Anche le eliche non erano a nostro avviso proprio le migliori, e mentre solo Ridenti e qualcun altro le presentavano a passo variabile ed abbastanza curate, le altre erano ancora suscettibili di notevoli perfezionamenti.

Per concludere, anche se ci sono state delle manchevolezze, non possiamo fare a meno di ringraziare gli organizzatori dello sforzo che hanno fatto; ci auguriamo tuttavia di veder qualcosa di meglio l'anno venturo.

Ecco infine, le classifiche registrate ufficialmente dai cronometristi nelle varie categorie:

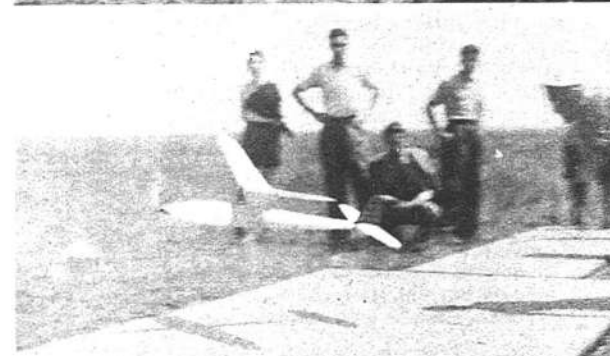
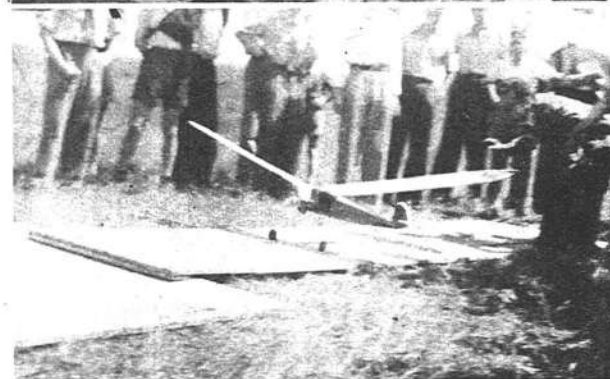
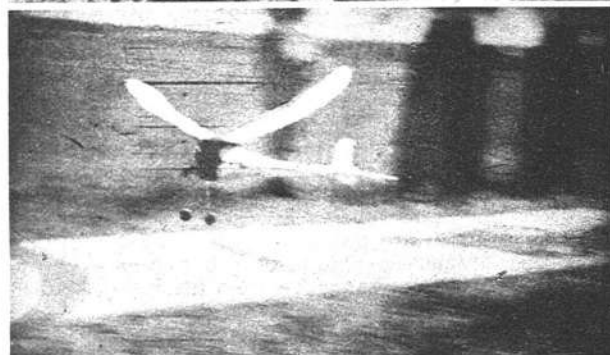
Cat. Veleggiatori:

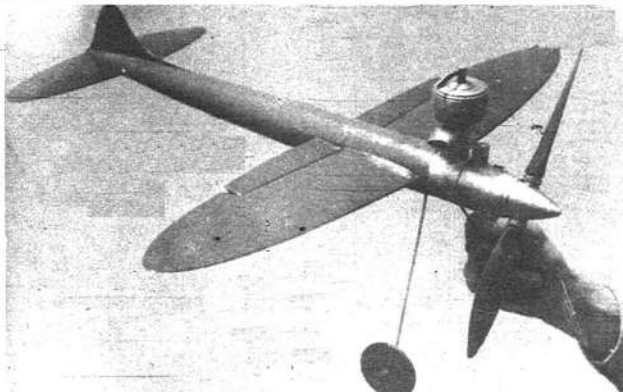
- 1) Macera (Livorno) t. max. 2'31" punti 11
- 2) Volentini (Monfalcone) t. max. 5'36" punti 14.
- 3) Cattaneo (Milano) t. max. 2'29" punti 14
- 4) Bargelli (Livorno) t. max. 14'32" punti 16
- 5) Ciani (Milano) t. max. 2'34" punti 17

Cat. Elastico:

- 1) Frachetti (Milano) t. max. 1'50" punti 4
- 2) Canestrelli (Napoli) t. max. 1'28" punti 7
- 3) Messina (Napoli) t. max. 1'32" punti 9
- 4) Raugi (Livorno) t. max. 1'22" punti 14

Dall'alto in basso: Decolla il modello di De Micheli, primo della cat. Scoppio al Trofeo Quattro Mori - Il decollo del modello di Pecorari - Gnesi presenta "L' Italia" con motore Movo 10 cc. - Decollo del modello di Sabaini di Milano - Il modello ad elastico di Canestrelli.





Cat. Motomodelli da 0 a 3 cc.:

- 1) Pecorari (Monfalcone) t. max. 6'24" punti 3
- 2) La Rocca (Napoli) t. max. 1'58" punti 8
- 3) Messina (Napoli) t. max. 1'59" punti 9
- 4) Rossi (Milano) t. max. 1'37" punti 14

Cat. Motomodelli da 3 a 6 cc.:

- 1) Demichelii (Genova) t. max. 6'36" punti 5
- 2) Favillini (Livorno) t. max. 6'33" punti 8
- 3) Sabaini (Milano) t. max. 3'37" punti 10
- 4) Garliato (Venezia) t. max. 1'43" punti 11

Cat. Motomodelli da 6 a 10 cc.:

- 1) Gnesi (Milano) t. max. 2'22" punti 3
- 2) Fregonara (Torino) t. max. 1'17" punti 6
- 3) Pecorari (Monfalcone) t. max. 41" punti 9

Cat. Telecomandati da 0 a 3 cc.:

- 1) Frachetti (Milano) km/h 46,260

Cat. Telecomandati da 3 a 6 cc.:

- 1) Garofali (Bologna) km/h 99,800
- 2) Sabadini (Venezia) km/h 94,197
- 3) Nudi (Livorno) km/h 93,205
- 4) Gottarelli (Bologna) km/h 84,492
- 5) Pelegi (Genova) km/h 70,052
- 6) Conte (Torino) km/h 65,304

Cat. Telecomandati da 6 a 10 cc.:

- 1) Cattaneo (Milano) km/h 128,600
- 2) Martelli (Pisa) km/h 96,424

Cronache

TORINO

Nelle ultime domeniche, sulla bellissima pista del campo volo AERITALIA, si sono visti numerosissimi modelli che non hanno mancato di dare risultati degni di nota.

Nel campo degli U.CONTROL, ELIA ha presentato il suo nuovo modello montato da un originalissimo 10 cc. a candela con valvola rotativa sul carter.

Il motore, che già al banco ha dato prove di eccezionale potenza e numero di giri, sul modello ha confermato le sue doti, e con 26 mt. di cavo ha totalizzato sin dalle prime prove una velocità di oltre 130 km/h, senza essere completamente anticipato.

Attorno a questo modello (e in particolare al motore) si sono puntate tutte le speranze torinesi per le competizioni di velocità del 29.

Sempre negli U.CONTROL abbiamo visto apparire i primi «ACROBATICI». Si tratta per lo più di modelli costruiti allo scopo, con profili biconvessi, forte apertura, basso carico e di eccezionale stabilità. Degni di rilievo il modello di CONTE, il MACCHI, e quello di BALLARIO. Notevoli le nuove costruzioni della SAT.

In vista della selezione per EATON BRAY, è dato che a Torino il regolamento è noto già da alcune settimane (l'AEROPICCOLA ha ricevuto privatamente l'invito con tutte le delucidazioni e regole, a' uzi elasticisti «liberisti» si stanno attivamente preparando per la selezione che si terrà probabilmente a Milano quanto prima. (A proposito cosa aspettano gli organizzatori ad annunciare il regolamento? forse il 20 luglio?) Tra i modelli già noti, il PINNUTO è riuscito nuovamente e nelle prove di volo ha dimostrato ancora che da lui c'è molto da aspettarsi. CONTE, naturalmente, è fullissimo di queste prove, soprattutto perché spera di poter partecipare alla gara internazionale di cui per la verità era già stato prescelto l'anno scorso. Sarà la volta buona? Noi gliel'auguriamo.

BOLOGNA

Alla mostra organizzata dal F.D.G. di Bologna il 15-6-47 nei locali della Borsa c'era anche uno Stand allestito dall'A.A.B.

I modelli esposti non erano molti ma siccome erano belli (sic!) hanno riscosso l'ammirazione dei visitatori.

Ammiratissimo il veleggiatore di Ortelli, quello di Fennesi e quello di De Giusti.

Dall'alto in basso: Nino Ridenti mette a punto il modello di Janni - Il profilatissimo modello di Ridenti alle gare di Livorno - Una costruzione del celebre campione Igino Maina di Torino - Il decollo del "Super Polis" di Maina - Telecomandati al galoppatoio di Villa Borghese a Roma.

**PREPARATEVI
PER LA COPPA
MODELLISMO**

Fra i motomodelli il 2 cmc. di Gottarelli faceva il figurone come pure l'ultimo U-Control di Arcesilai.

Fra gli elastico c'era la famosa «Tocca» di Cuniberti (che naturalmente faceva i soliti urli) e quello di Grazia. Bello lo scheletro del modello ad elastico di Fennesi.

Naturalmente la massima curiosità ed ammirazione l'hanno destata i «Supertigre» che per l'occasione venivano messi in moto.

Il sindaco stesso ha avuto particolari parole di elogio per i costruttori di questo motore ormai divenuto famoso anche all'estero, e per tutti gli aeromodellisti dell'A.A.B.

Il fragore dei 10.000 giri del «Supertigre» dava un tono di allegria particolare allo stand degli aeromodellisti e solo poche decine di visitatori spruzzati dall'olio del motorino non hanno avuto per noi il plauso della grande massa.

Si deve al simpatico Amato se ci siamo presi alcune decine di moccoli in più il quale ha preso il bellissimo vizio di passare spesso, anche nei giorni di lavoro, nei locali della Borsa per dilettersi al ronzo del suo «Supertigre» e disturbare così le persone che debbono eseguire comunicazioni telefoniche. Fino ad ora però a nessun membro dell'A.A.B. sono state inscenate manifestazioni ostili.

SALERNO

In occasione di una festa, svoltasi nel Castello di Cava di Tirreni il 12 giugno il Comitato Festeggiamenti faceva svolgere una gara di modelli veleggiatori. Alla presenza del folto pubblico, colà intervenuto, alle ore 20 iniziavano i lanci gli aeromodellisti.

Cronometrava Manza Umberto. Cammarota si avvicina al 1° di volo, il modello di Kalb lo precede. Armenante Felice ottiene per primo un discreto volo, lancia Libertino, il modello appena lanciato si allontana dal pendio, e con un volo veloce e rettilineo scompare in lontananza dopo oltre 2'. Bello il modello di Pastore, che viene perduto al primo volo. Ecco la classifica dei primi:

- 1 LIBERTINO EUGENIO 2'20" (scompare alla vista)
- 2 ARMENANTE GIOVANNI 2'10"
- 3 ARMENANTE FELICE 1'30"
- 4 PASTORE GASTONE 1'10"

la sera in una piazza cittadina veniva fatto volare l'U.Control di LIBERTINO.

Cronache

(continuazione di pag. 205)

PIACENZA

Si è costituita su solide basi la sezione Aeromodellistica del Club Aereo Piacentino che intende iniziare la propria attività con una manifestazione che potrà valorizzare nel giusto modo l'operosità dei componenti. Di fatti, per il 22 giugno, sotto il patrocinio del quotidiano locale « Libertà », si svolgono in Piacenza le gare di velocità per modelli telecomandati (U. Control). Alle gare possono partecipare gli aeromodellisti di tutta Italia. I premi ammontano a lire 25.000. Ai partecipanti viene offerta la colazione, allietata da buona musica.

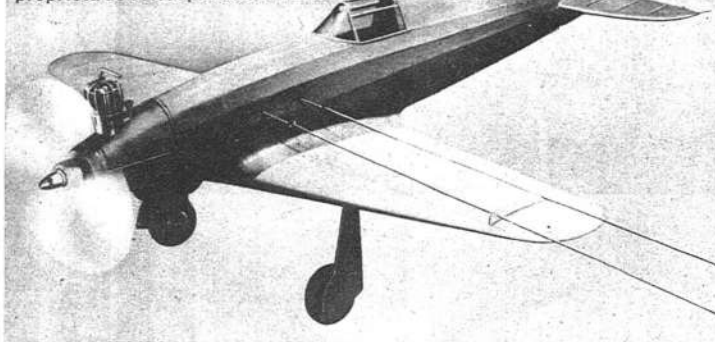
(Non pubblichiamo le norme del concorso perché giunte in ritardo

per essere ospitate nel N. 8. In questo numero sarebbero inutili. Gruppi aeromodellistici e aero club si regolino a mandarci i comunicati con sollecitudine e per tempo. Una rivista quindicinale in offset non è un quotidiano in rotativa).

TORINO

A Torino i gruppi aeromodellistici si affiliano all'Aero Club versando una quota modestissima di lire 500. I soci dei gruppi possono, versando individualmente lire 100 una volta tanto e lire 30 per la tessera diventare soci ordinari dell'Aero Club, acquistando così tutti i diritti dei normali soci. I gruppi aeromodellistici, peraltro, conservano piena indipendenza organizzativa, tecnica e amministrativa. L'aero club, dal canto suo,

Motomodello U. CONTROL "DRAGON" riproduzione in scala del caccia italiano MACCHI C. 205. Progetto e costruzione di Conte Franco di Torino. - Apertura alare cm. 100 - Lunghezza ft. cm. 94 - velocità media con motore da 6cc. 92-95 Km/h. - I disegni sono di proprietà dell'Aeropiccola di Torino.



oltre offrire assistenza, si propone di organizzare almeno una gara ogni anno sotto la propria egida e con suoi premi. Delegato dell'aero club per gli aeromodellisti torinesi viene nominato il signor Franco Conte, attuale Commissario regionale della F.A.N.I.

MESSINA

In occasione dell'VIII Fiera delle Attività Economiche Siciliane che sarà tenuta a Messina dal 10 al 25 agosto 1947, l'Unione Sportiva Aeromodellistica di Messina organizzerà un ciclo di manifestazioni aeromodellistiche col seguente programma:

18 agosto: una gara di velocità U. CONTROL per la 1ª categoria (fino a 3 cc.); per la 2ª categoria (da 3 a 6 cc.) e per la 3ª categoria (da 6 a 10 cc.).

19 agosto: una gara di idromodelli per le categorie. A) idro a matassa elastica; B) idro motomodelli; C) idro modelli a razzo.

Le gare saranno organizzate secondo il regolamento F.A.N.I., pertanto tutti gli aeromodelli dovranno essere progettati secondo il regolamento citato.

L'U.S.C.A. garantisce agli intervenienti riduzioni sensibili sul vitto ed alloggio che sono a carico dei partecipanti, come il viaggio che gode delle riduzioni previste per coloro i quali si recano a Messina per visitare la Fiera.

Al fine di predisporre l'organizzazione logistica, l'Unione gradirebbe sapere entro il 15 luglio se i Gruppi, o singoli, intendono partecipare alla manifestazione con squadre, o con singoli elementi.

Non deve sfuggire l'importanza della manifestazione, la quale potrà in competizione per la prima volta gli aeromodellisti siciliani con quelli della penisola. La competizione avrà carattere nazionale.

Per informazioni si prega inoltrare la corrispondenza - U.S.C.A. presso PATANE', via del Vespro, 15 - Messina.

PADOVA

La Lega Aeromodellistica Patavina (L.A.P.) sta organizzando una gara internazionale per modelli volanti intitolata a Giovanni Stefani che avrà luogo in Padova nei giorni 15, 16 e 17 agosto p. v. Alla gara, della quale pubblicheremo il programma e il regolamento nei prossimi numeri di Modellismo, sarà ammessa anche la categoria degli U. Control

AAAAAAAAAAAA

AAAAA 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. Pubb. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

AA Ala d'Italia fascicolo speciale internaz. ed. 1936, pagg. 332 pattinate offriamo occasione lire 300. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

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

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

Aquilone rilegato tutta tela annata completa 1933 (unica rarissima) lire 1400. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

A Vendo disegno originale torinese « Giglio » particolari costruttivi, lucido autentico casa costruttrice. Lit. 2600. Indirizzare a Vinicio Bassani via Gaudenzio Ferrari, 9 - Milano.

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

Aquilone copia unica rilegata (introvabile) 1935 lire 1600; 1937 rilegato tela lire 1200; 1938 due volumi in tela introvabili, copia unica, lire 2200. Vaglia Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

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

A Aquilone 1941 cerchiamo annata completa. Offerte a Modellismo.

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

« Istituzioni di diritto aeronautico » del Prof. Ant. Ambrosini, pagg. 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.

Super-Elia

L'ULTIMA NOVITA' NEL CAMPO DELLA MICROMOTORISTICA. IL PIU' PERFETTO E GENIALE MOTORINO A SCOPIO AD AUTOCACCENSIONE SIN'ORA COSTRUITO NEL MONDO. STUDIATO E PERFEZIONATO DOPO LUNGI 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

(Si accettano ordinazioni in contassegno chiedere listino n. 4 inviando L. 10)

Il classico IL TROFEO STEFANI avrà luogo quest'anno a Padova nei giorni 15-16-17 agosto. - Regolamento F.A.N.I. Aeromodellisti d'Italia settentrionale e centrale, preparatevi subito alla massima competizione.

BALSA

Listelli normi. lunghi m. 1

2x2	cad.	L. 7
2x4	»	» 7
2x6	»	» 7
3x3	»	» 7
3x5	»	» 9
3x7	»	» 9
3x10	»	» 11
4x4	»	» 9
4x8	»	» 11
4x10	»	» 13
5x5	»	» 9
6x6	»	» 13
5x10	»	» 18
6x15	»	» 30

tavolette cm. 5x45

Spess. mm. 1	cad.	L. 25
»	» 1,5	» 28
»	» 2	» 30
»	» 3	» 35
»	» 4	» 38
»	» 5	» 40
»	» 6	» 48
»	» 10	» 65

Listelli scanalati

Lungh. m. 1 - canale mm. 1

2x4	cad.	L. 10
2x6	»	» 10
2x10	»	» 12
3x3	»	» 10
3x5	»	» 12
3x7	»	» 12
4x4	»	» 12
4x8	»	» 14
5x5	»	» 12
6x6	»	» 16

listelli triang. lungh. m. 1

3x7	cad.	L. 15
3x12	»	» 18
4x15	»	» 25
6x20	»	» 50

blocchi lunghi cm. 45

25x25	cad.	L. 58
25x50	»	» 90
50x50	»	» 120
50x75	»	» 180
50x100	»	» 270

misure speciali a richiesta secondo preventivo.

AVIOMINIMA S/A

PRESENTA LA PIÙ BELLA RACCOLTA DI U. CONTROLL IN ITALIA

MACCHI C.205

Ap. Al. cm. 104 per motori fino a 10 cmc. Il più fedele modello volante in scala 1/10 mai realizzato. Tavola costruttiva f.d.p. L. 250.

STINSON SENTINEL

Apert. Al. cm. 90. Il più bel modello da allenamento. Tavola costruttiva L. 230 f.d.p. Scatola montaggio (motore escluso).

TORNADO

Per motori fino a 6 cmc. Ap. Al. cm. 60 Tavola costruttiva Lire 250 f. d. p. Scatola montaggio, motore escluso, L. 1900.

SWING

Il primo modello controllato che ha volato in Italia. 2. edizione perfezionata. Tavola costruttiva L. 230 f.d.p. Scatola montaggio, motore escluso, L. 1800.

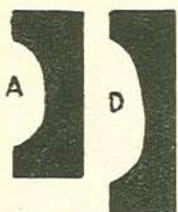
MATASSINE DI ELASTICO INGLESE IN SCATOLE ORIGINALI - La migliore produzione mondiale. Sez. mm. 0,8x4,5 e mm. 0,8x6. Lunghezza m. 11 circa (yds. 12). LA SCATOLA L. 420

AVIOMINIMA S.A. - Via S. Basilio 50-A Roma

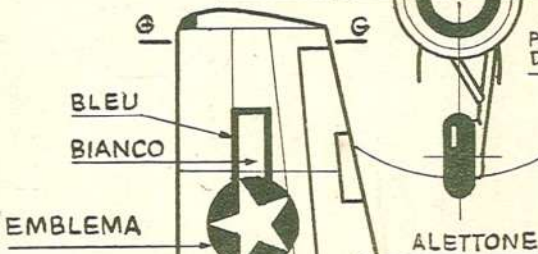
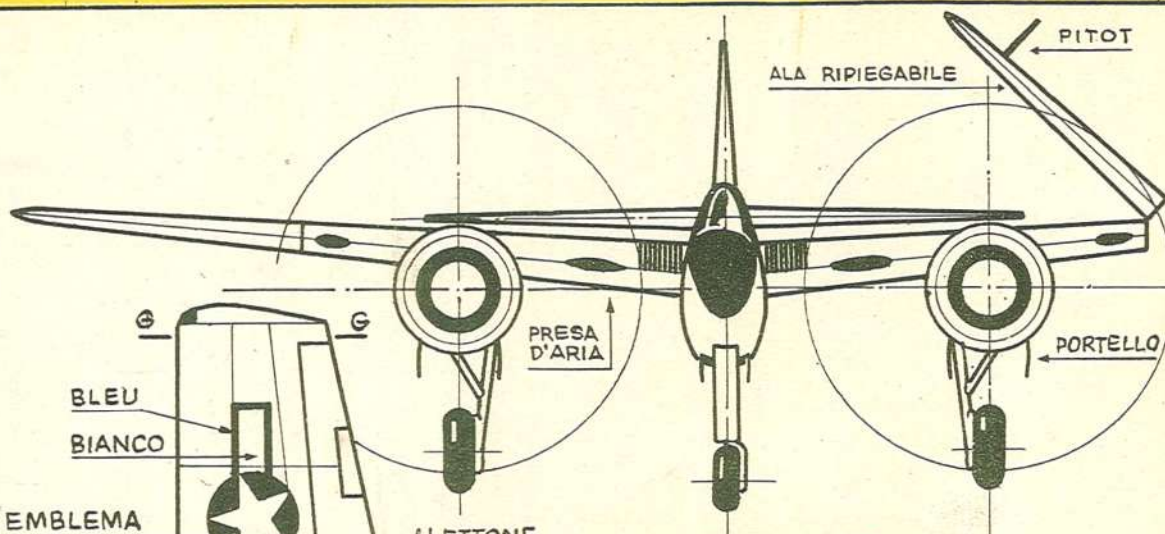
olivetti

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

SEZIONI FUSOLIERA

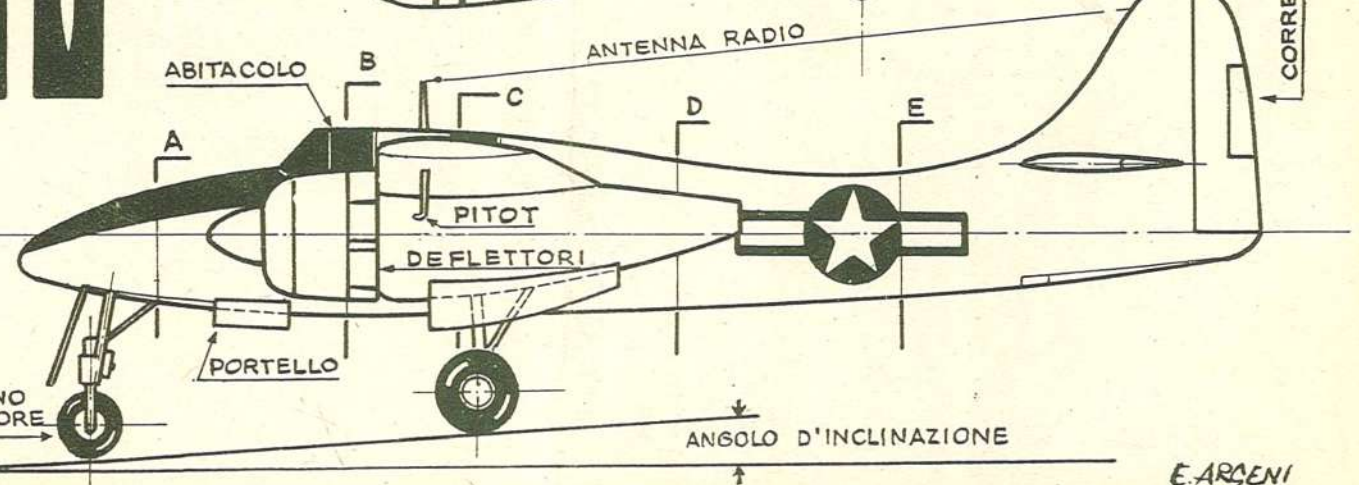
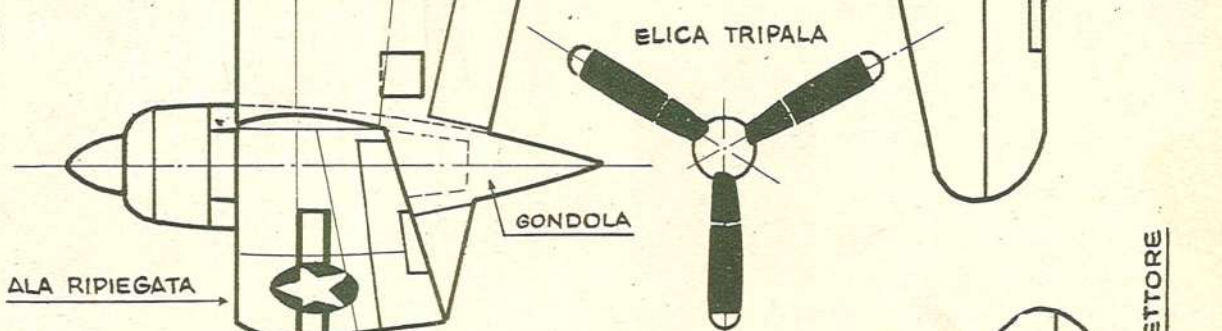
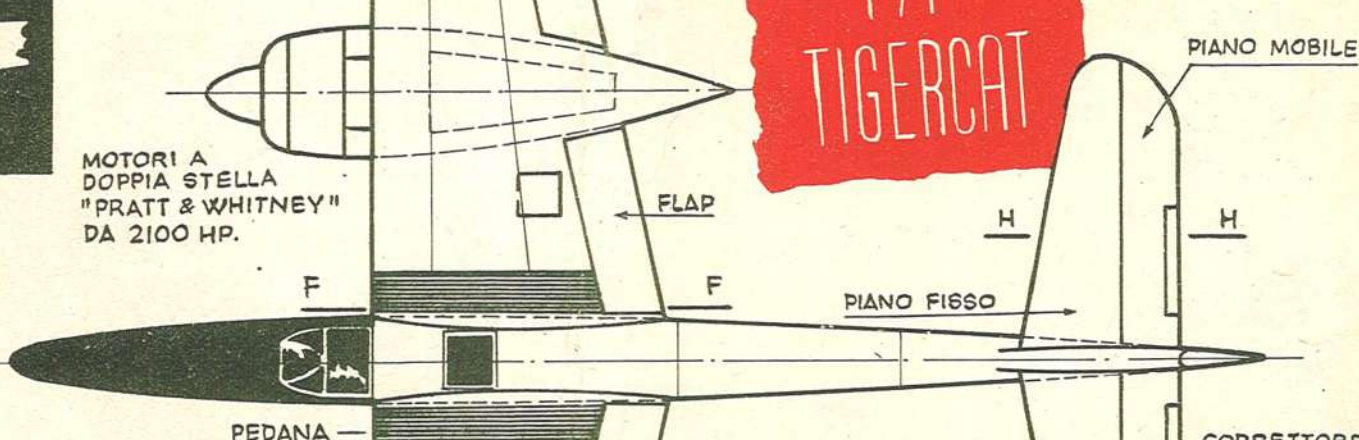


SEZIONI ALARI



MOTORI A
DOPPIA STELLA
"PRATT & WHITNEY"
DA 2100 HP.

**F7F
TIGERCAT**



RUOTINO
ANTERIORE

ANGOLO D'INCLINAZIONE

E. ARZENI