

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE
COSTA LIRE 100

SOMMARIO

CHE COS'È EATON
BRAY.

COME PILOTARE L'U.
CONTROL.

ATTIVITÀ AEROMO-
DELLISTICA AME-
RICANA.

IL CAMPIONATO DI
RACING CARS IN
INGHILTERRA, fo-
tocronaca, servizio
esclusivo.

LA FRECCIA ROSSA,
telecomandato di
Goj, 160 Km.h a Ea-
ton Bray.

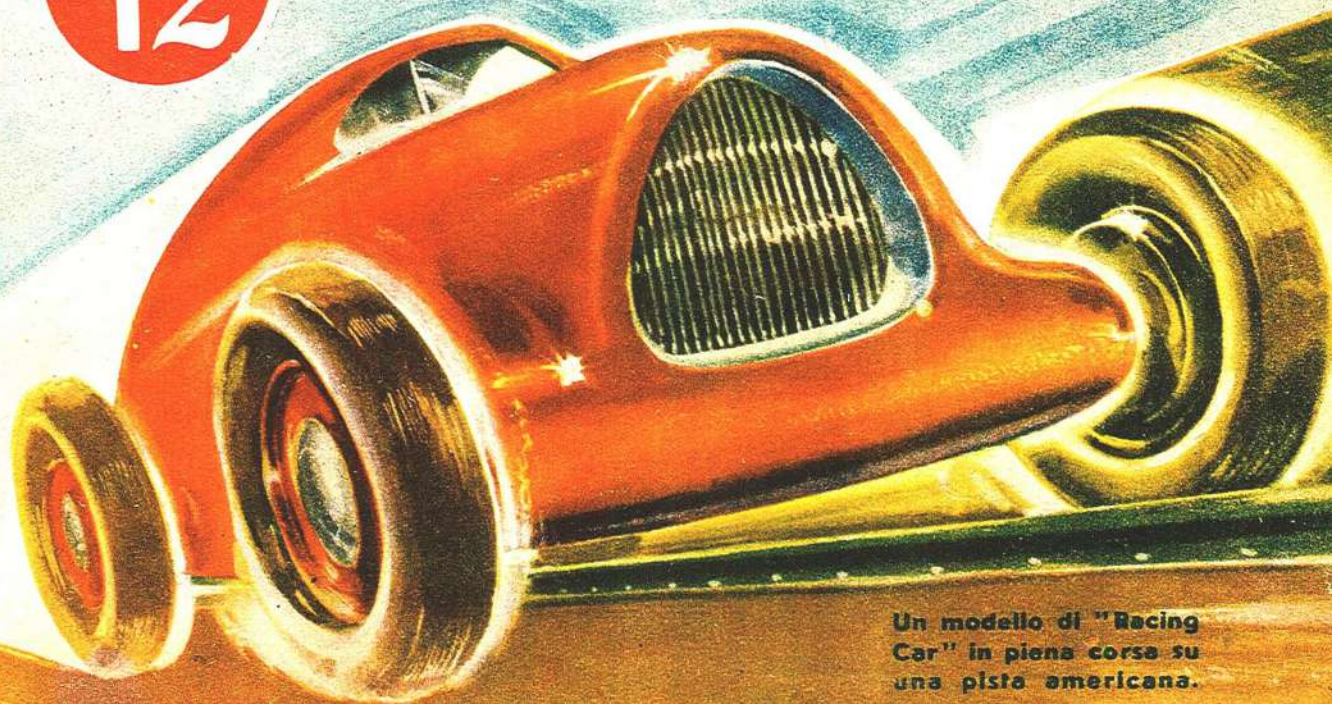
LA STELLA, riprodu-
zione in scala di im-
barcazione da gara.

IL MESSERSHMITT
Me 262, modello in
scala.

GAVIOTA, modello
americano di Go-
letta.

Corso di Aeromodelli-
smo. - Corso di Navi-
modellismo. - Crona-
che. - Corriere.

12



Un modello di "Racing
Car" in piena corsa su
una pista americana.

ARSENI



Avete acquistato il 1° 2° 3° e 4° 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, scriveteci, chiedete il nostro bollettino!
Filiale di Milano: Libreria Aeronautica Internazionale.

AEROLIBRERIA DELLE TERME

ROMA - VIA ARCHIANO, 21 - ROMA

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.

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE
A. III - 15 OTT. - 1 NOV. 1947
NUMERO 12

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

REDAZIONE MILANESE:
Via Carlo Bolta numero 39

REDAZIONE TORINESE:
Corso Peschiera num. 252

TARIFE D'ABBONAMENTO

Italia Francia Svizzera

| | | | |
|----------|----------|---------|-----------|
| 1 numero | Lit. 100 | Fr. 100 | Frs. 1,50 |
| 6 numeri | 550 | 550 | 8,5 |
| 12 | 1000 | 1000 | 16,00 |
| 24 | 1900 | 1900 | 31,00 |

TARIFE DI PUBBLICITÀ

Nel testo, in nero:

| | |
|--------|-------------|
| 1 pag. | Lit. 12.000 |
| 1/2 » | 7.000 |
| 1/4 » | 4.000 |
| 1/8 » | 2.500 |

In copertina, interno:

| | |
|--------|-------------|
| 1 pag. | Lit. 15.000 |
| 1/2 » | 8.000 |
| 1/4 » | 5.000 |

Copertina, esterno, a colori:

| | |
|--------|-------------|
| 1 pag. | Lit. 25.000 |
|--------|-------------|

Per almeno 6 inserzioni consecutive sconto 10%. Alle ditte di materiali modellistici per lunghi contratti sconti speciali. - Annunci economici (rubrica AAAA): Lit. 25 ogni parola; in neretto Lit. 30 a parola; maiuscolo Lit. 35 a parola.



Tendopoli a Eaton Bray (f. Clerici)

Che cos'è Eaton Bray

Desidero descrivervi l'ambiente in cui si sono svolte le gare dalle quali sono scaturite le nostre belle vittorie in Inghilterra. Così daremo anche una rapidissima occhiata alla produzione straniera presente a Eaton Bray.

Giustamente, appena noi italiani siamo arrivati sul posto (per la cronaca erano le due di notte ed eravamo piuttosto spossati dalle 35 ore di viaggio e da tutte le peripezie ferroviarie causate in massima parte dalle nostre preziose casse che destavano sempre una morbosa curiosità di tutti i doganieri) il nostro grande desiderio fu quello di rifocillarci e di dormire.

Entrambi furono esauditi e pottemmo dapprima fare la conoscenza di Mister Smith in qualità di locandiere e di stenderci quindi sui nostri pagliericci, non troppo morbidi invero e corredati solo da tre coperte di lana che pur essendo alla fine di luglio erano appena sufficienti.

Eaton Bray è in aperta campagna, dista circa dieci chilometri da Leighton Buzzard che conta ventimila abitanti e più di un centinaio da Londra che ne conta otto milioni.

La mattina successiva dopo un rapido giro orientativo, ci siamo detti « Ecco la Mecca degli Aeromodellisti » e invero non ci siamo sbagliati.

La Eaton Bray Sportsdrome Ltd. ha realizzato qualche cosa che ci ha realmente sbalorditi e che ci ha dato la precisa sensazione di come sia sentita, e praticata, in Inghilterra, questa magnifica attività aeromodellistica. Noi che ormai da anni spesso in Italia dobbiamo lottare per far comprendere a qualcuno come i modelli volanti non siano un gioco da ragazzi, noi, dicevamo, ci siamo sentiti di fronte a questa organizzazione inglese come i nostri interlocutori italiani, perchè qui tutto si svolge con la più seria e scrupolosa serietà di intenti e con fine squisitamente sportivo e didattico.

Il campo di volo di Eaton Bray è per uso esclusivo degli aeromodellisti; in verità non è eccessivamente vasto ed è circondato da un sistema di siepi a base di arbusti spinosi che hanno prodotto la nostra gioia quando si trattava di oltrepassarli per il recupero dei modelli.

Sul campo esistono due piste circolari in cemento, perfettamente levigate e senza la più piccola incrinatura. Esse servono normalmente per il decollo dei modelli e per le gare delle automobili che qui sono molto diffuse e di cui parleremo in altra occasione. Completa l'attrezzatura la vasca per gli idromodelli: si tratta di un piccolo specchio d'acqua contenuto in apposito bacino metallico del diametro di circa dieci metri e alto 40 centimetri.

L'edificio che ci ospita e che è di recente costruzione, tanto che non è ancora completamente ultimato, è ad un solo piano e comprende la grande camerata dove hanno trovato alloggio tutti gli aeromodellisti stranieri, i relativi servizi, la mensa, la cucina, ecc.

Esiste inoltre una sala di lettura ed una officina attrezzatissima a disposizione dei costruttori con torni, trapani, segchetti automatici, ecc. completata da vasti banchi di lavoro ed illuminata di notte da un impianto di luce diffusa al neon che si è dimostrato della massima praticità. Vi è inoltre un ampio laboratorio fotografico affiancato al locale con gli apparecchi per la riproduzione dei disegni ed un vasto magazzino che serve anche da deposito per le pubblicazioni aeronautiche, legatoria, spedizione di libri, ecc.

Sul campo esiste in pianta stabile un'altra piccola costruzione che è sempre fornita di rinfreschi, tè, panini, sigarette, ecc. e più

distanziata una specie di baracca metallica che in certe ore del giorno apre i propri battenti per la rivendita di tutto il materiale aeromodellistico. Ciò potrebbe sembrare superfluo da noi, viceversa a Eaton Bray la cosa è più che naturale e giustificata dato che la settimana aeromodellistica è stata trascorsa da circa un centinaio di ragazzi inglesi accampati sotto le tende che hanno utilizzato questo periodo di tempo per le loro vacanze. Quale migliore vacanza per un aeromodellista quella di poter provare continuamente e nel frattempo anche costruire? Naturalmente la facilità con la quale si realizza un modello in queste condizioni di ambiente è possibile solo con una struttura tutta a base di balsa ed in verità questo è l'unico materiale che regna sovrano nei modelli stranieri.

Ogni domenica, da aprile a settembre, il campo di Eaton Bray vede una gara di modelli volanti. Qui affluiscono centinaia di appassionati con i mezzi di trasporto, dai giovanissimi che arrivano in bicicletta e si attendano, come già detto, ai limiti del campo, ai più facoltosi ed anziani che dispongono delle loro automobili e che molto spesso, coadiuvati dalle loro mogli, iniziano le prove e partecipano alle competizioni.

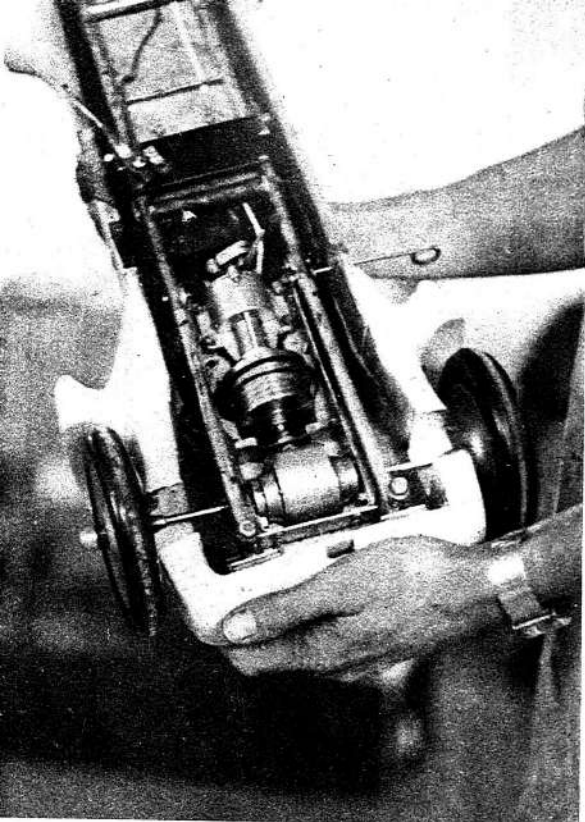
Anche le donne, con abilità e disinvolture, prendono l'aeromodellismo sul serio e non disdegnano di sporcarsi le mani con la miscela dei motori o con il lubrificante degli elastici. La graziosa Rita Guest ha partecipato alla gara del 27 luglio e si è classificata 25 ma su 52 classificati. La signora Petiot (Francia) non ha mai abbandonato una volta il marito quando questi si accingeva a lanciare il suo bel « Wakefield » e potrei citare molti altri esempi.

La nostra permanenza è stata piacevole, intensa ed interessante. I nostri modelli, i nostri motori e la nostra compagnia erano sempre ricercati da tutti e non posso tralasciare qui di ringraziare Mister D. I. Laidlaw-Dickson che ha agevolato in ogni occasione il nostro soggiorno e che si è dimostrato infaticabile quanto abile organizzatore. Il vero spirito sportivo ed il massimo cameratismo hanno caratterizzato tutta la settimana e nel salutare gli ospiti ed i concorrenti stranieri ci siamo lasciati con un: « arriverci nel 1848 ».

Gustavo Clerici

Gara Internazionale a Eaton Bray (f. Clerici)





di Ardwei Thomas costruttore di modelli di automobile a tempo perso ed il cui capolavoro lo potete vedere nella foto N. 1.

Questo bravo signore mi ha spiegato che la sua « creatura », autentica sua definizione, gli è costata un anno di lavoro. Il modello è la riproduzione in perfetta scala della « ERA » inglese tipo sport molto in voga fra gli sportivi gentlemen d'oltre Manica. La macchina è azionata da un motore inglese da 7,97 cc. ad accensione elettrica. La trasmissione è come nelle sorelle maggiori a cardano con coppia di ingranaggi conici e frizione centrifuga montata sull'albero di trasmissione e tale frizione permette di raggiungere la massima velocità dopo alcune centinaia di metri. Come a dire in parole povere il cambio automatico di velocità; fermo restando la carburazione del motore. La coppia degli ingranaggi e così pure l'albero di trasmissione sono interamente rivestiti da due semicoppe di alluminio fuse e avvitate fra loro. L'unico inconveniente è costituito dalla mancanza di differenziale che purtroppo influisce in forma abbastanza notevole sul rapido logoramento dei pneumatici. Il motore è montato su un chassi ad H ricavato da lamierino di dural a doppio C e la sospensione è affidata ad autentiche balestre fatte con molle d'acciaio come nelle vere automobili. Il volante aziona le ruote anteriori con il solito sistema di ingranaggi. Interessante il particolare delle ruote con i mozzi, i tamburi dei freni ed i raggi con i cerchi come in una autentica macchina sportiva. La carrozzeria era in alluminio con bordure in rosso verniciate a fuoco. Peso totale circa 6 kg.

Nella fig. N. 2 un classico esempio di costruzione e di montaggio dell'apparato propulsivo dei racing cars. Chassi montato con longerine in dural ed attacco del motore piazzato nel centro; volante, frizione centrifuga, albero di trasmissione e coppia degli ingranaggi in coppa, sospensione elastica anteriore a molle verticali con regolatore di curva e bloccaggio desiderato. Sospensione posteriore sempre con molle verticali lavoranti a compressione. Il treno delle quattro ruote è acquistato direttamente dal commercio. Dopo l'avviamento viene montata la carrozzeria. La lunghezza di tutta l'automobile non misura i 50 cm.

Nella fig. N. 3 vediamo come avviene l'avviamento. In questo modello la trasmissione è anteriore. A mezzo di una cordicella che fa presa su una gola praticata nel volante si dà l'avvio al motore. Dopodiché, regolata la carburazione, si staccano i contatti delle batterie supplementari, si aggancia la carrozzeria, si innestano i cavetti d'acciaio che terminano a pilone di fermo ruotanti su cuscinetti a sfere e la macchinetta, su un percorso circolare, prende pian piano l'abbrivo per poi dopo due o tre giri lanciarsi alla massima velocità.

Nella fig. 4 vediamo come vengono aggan- ciati i cavi, notare il tipo di carrozzeria e la perfezione del lavoro nonché l'asta che serve per l'arresto del circuito elettrico e di conseguenza del motore. Nella fig. 5 è rappresentato uno dei primi automodelli inglesi. La forma moderna probabilmente confonderà le idee, comunque questo è stato uno dei primi riusciti tentativi fatti nel 1945.

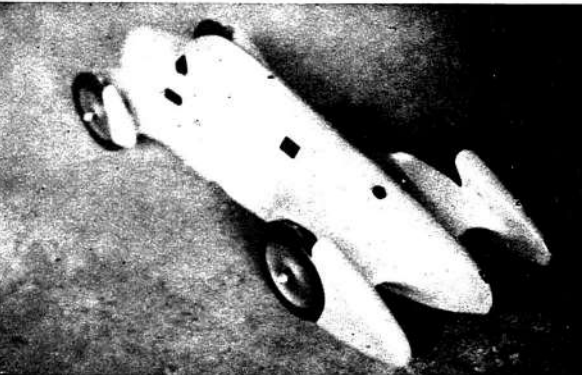
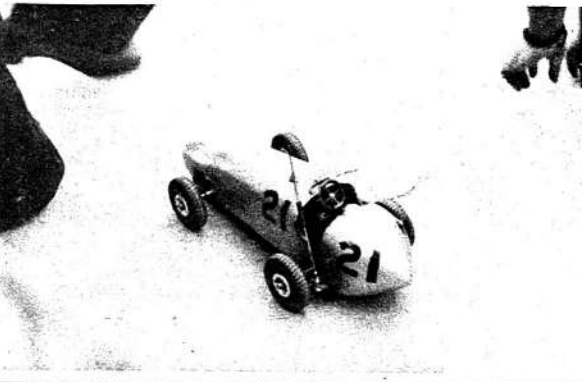
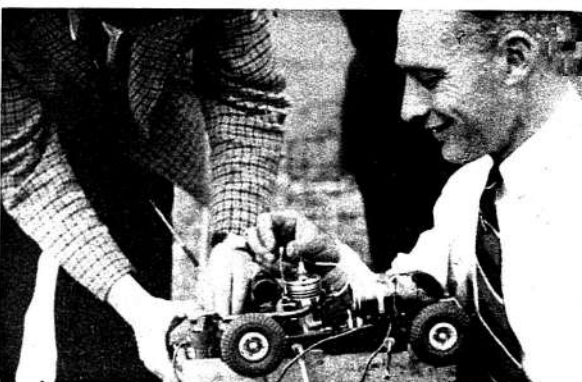
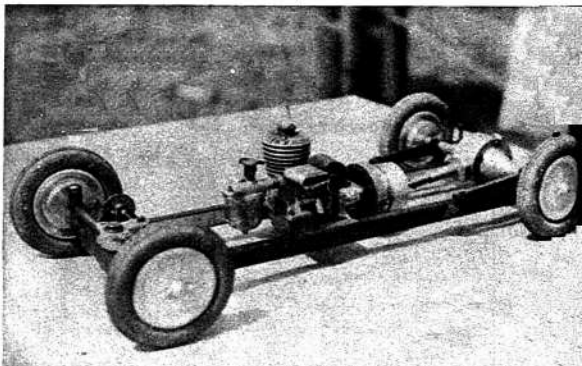
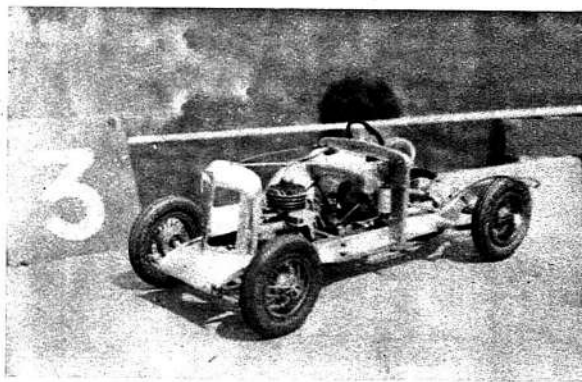
Il vincitore del Campionato ha toccato i 101 kmh. con una riproduzione perfetta della Mercedes-Benz (peccato che la foto non sia riuscita). Il motore era un rombante O.K. da 10 cc. La competizione si svolgeva su due prove: una con percorso limitato a sei giri ed un'altra sul miglio lanciato che consisteva in una trentina circa di giri di pista. Il miglio per una ragione o per l'altra non è stato raggiunto da nessuno, ma comunque questa bella ed interessantissima manifestazione è valsa a far portare in patria i primi germi di questa meravigliosa attività sportiva destinata a superare col tempo, sport che ora sono assai popolari. Quale aeromodellista italiano non si sente ora il desiderio di realizzare con il suo potente diesel un racing cars? Mancano gli ingranaggi! Direte! Le frizioni centrifughe! Le ruote speciali! Pazienza! Pazienza ragazzi! Fra non molto alcune case specializzate vi daranno tutto quanto desiderate per la costruzione del vostro primo automodello e potrete vedere il vostro piccolo bolide riprodotto una Maserati o un'Alfa, sfrecciarvi davanti col rombo assordante dei suoi miseri 10 cc. ma che in compenso flerà a velocità pressapoco o pari ai suoi fratelli maggiori! Anche in questa nuova attività modellistica gli italiani devono, a tutti i costi, essere alla pari con i migliori del mondo!!

Adriano Castellani

Il 1° Campione nato inglese di RACING CARS

Ho assistito sabato 26 Luglio sulla pista dell'aerodromo per aeromodelli di Eaton Bray al I Campionato Nazionale Inglese di costruttori di « racing cars » e vi posso assicurare che, malgrado la mia lunga attività di aeromodellista, mi sono assai meravigliato d'innanzi alle prove di abilità e di pazienza offerte da quella ventina di concorrenti. « Microautomobilismo » lo potremmo definire, poiché in esso è racchiuso il simbolo dell'antagonismo sportivo, della perseveranza e della tecnica costruttiva. Piccoli bolidi lanciati a 70-80 miglia all'ora, guizzanti con rombo assordante in una scia appena appena azzurrata di miscela bruciante, odore caratteristico delle competizioni motoristiche, che anche qui ti eccita e ti avvince. Si direbbe che la vita sia vista per un attimo col canocchiale a rovescio, tanta è la perfezione della scala e della imitazione esatta. Ecco: parte la Mercedes-Benz ultimo modello! Chi sarà al volante? Varzi, Caracciola o Hans Stuk? Ma no! Mi è sfrecciata innanzi agli occhi e il posto di pilotaggio era vuoto, vuoto come la classica sfera a cui è stata aspirata l'aria. Ma la macchina continua imperterrita la sua assordante marcia, essa divora metri su metri, passa e ripassa davanti a me col classico rombo che arriva e s'allontana. Essa è lanciata per la conquista del miglio lanciato! Dal Varzi. Ti sembra dover dire da un minuto all'altro è serri i denti affinché la macchina debba andare sempre più forte e quasi quasi l'interessi tu stesso con lo scattare di tutti i tuoi nervi ormai tesi fino allo spasimo. Eterno desiderio dell'uomo! Più veloce! Sempre più veloce! Ora, che finalmente ho assistito ad una competizione del genere, capisco perché gli americani si entusiasmino così tanto per tale sport, capisco le scommesse, capisco le centinaia di dollari di premi e capisco il fanatismo, se così lo possiamo chiamare, dei costruttori.

Mi è parso evidente che il nostro lavoro di aeromodelлисти, considerati i veri certosini dell'archetto e sublimi eroi della pazienza, è ben poco nei confronti, per esempio, del lavoro





Come si pilota un U. Control

A questo punto il vostro U-Control è stato certamente ultimato: lustro nella verniciatura, dalla sagoma penetrante e protesa verso la velocità, sembra non attenda altro che il volo. E noi ci accingiamo a pilotarlo, a dargli vita, a renderlo una creatura veramente animata, guidandolo, in una giostra vorticoso.

Ma un momento: diamogli una occhiata, vediamo un po' che tutto sia a posto, perchè dopo non debbano accadere brutti scherzi, e non si debba dire — Ah! se ci avessi pensato prima! — come spesso avviene. Dunque certi che la costruzione sia perfetta in ogni particolare, longheroni robusti, fusoliera rigidissima, motore saldamente piazzato, passiamo ad osservare le incidenze. Badiamo che il motore sia perfettamente a zero con i piani di coda (con l'asse in su rischiamo di fare un looping involontario, con l'asse in giù consumeremo la pista, la miscela e il motore, ma il modello non si sognerà mai di alzarsi) badiamo ancora che l'incidenza dell'ala sia giusta, rispetto all'asse motore-piani di coda, cioè positiva di circa due gradi.

Controlliamo i comandi che devono essere scorrevolissimi, rispondere senza giochi e scatti: il solo peso dell'alettone dovrebbe far sì che questo stesse sempre in basso. Badiamo che la corsa e la superficie dei piani mobili non sia eccessiva, almeno finché non avremo acquisito una certa pratica di pilotaggio; poi arriveremo a far tutto il piano orizzontale mobile, con corsa di 45° colla quale soltanto riusciremo a fare il tanto desiderato looping.

Assicuriamoci della robustezza dei cavi, che per motore di cilindrata superiore ai 5 cc. è bene che siano di acciaio, diametro non inferiore ai 3/10, e badiamo ancora che siano fissati saldamente alla manopola di comando ed ai ganci sul modello.

Ma ora, motore in moto, è finalmente giunto il momento tanto atteso: ad un nostro cenno l'aiutante lascia il modello che noi cominciamo a governare. Ma, attenzione, non iniziamo subito col picchiare, come forse abbiamo sentito dire che fanno i piloti sugli apparecchi veri; qui non è necessario preoccuparsi di far « al-

zare la coda » al nostro apparecchio, perchè la strapotenza del motore penserà a strapparcelo su in un attimo; la nostra prima preoccupazione è dunque quella di tirare il filo a cabrare.

Ed il modello infatti stacca subito le ruote da terra, assumendo un assetto più o meno inclinato verso l'alto, assetto che noi ci affrettiamo a correggere; manovrando dolcemente a picchiare, con calma, soprattutto, senza attendere di vedere il modello scendere sensibilmente, e non decidendoci a richiamare quando qualche palmo separa il nostro modello dalla dura terra.

Cerchiamo dunque di compiere qualche giro mantenendoci a quota costante, sui 3-4 metri, e solo quando avremo preso una certa padronanza dell'apparecchio, e questo non avrà accusato difetti di sorta, potremo darci a cabrate e picchiate, sempre più ardimentose, a veloci passaggi raso terra, poi su, una violenta cabrata, modello verticale sulla testa, ripresa, ancora cabrata, picchiata a sfiorare la terra, e di questo passo fino all'esaurimento della miscela.

Di questo fatto generalmente ci accorgeremo subito, perchè il motore comincerà a dare spuntate violente intervallate da mancanza di scoppi: a questo punto ci abbasseremo subito e, a motore spento, cabreremo trascinando un po' l'apparecchio. Se il ferreno è abbastanza spianato e senza ostacoli, faremo tali atterraggi « alla vasellina » da far bruciare di invidia i più consumati piloti.

Potrà anche accadervi che il modello in volo rallenti la sua corsa dopo i primi giri, che il motore cominci a perdere colpi, a rattare, a emettere a tratti dense fumate bianche (questo nel caso di motori ad autoaccensione, s'intende). Tenteremo di porvi rimedio comprimendo il motore di ancora un 1/4 di giro di chiave, un attimo prima di abbandonarlo a sé, od aprendo un poco di più lo spillo del carburatore; ma queste manovre, ripetute, vanno eseguite nell'istante precedente l'abbandono del modello, perchè altrimenti il motore, mal re-

golato per girare a terra, si fermerebbe immediatamente.

Potrebbe accadere che ciò non fosse ancora sufficiente, e che il motore si fermasse quasi subito, o dopo mezzo giro: dovremo osservare, qualora ciò si ripetesse più volte, la posizione del tubetto di adduzione della miscela, dal serbatoio allo spruzzatore, badando che questo termini, nell'interno del serbatoio, dalla parte esterna del modello rispetto al senso di rotazione e nel suo fondo; se l'apparecchio, per esempio, antiorario, guardando di fronte, il tubetto deve finire in fondo al serbatoio a sinistra. Ciò allo scopo di sfruttare la sollecitazione della forza centrifuga sulla miscela, che potrebbe rendere precaria l'aspirazione con le conseguenze di cui sopra.

Vi potrà accadere di provare il vostro modello in giornata ventosa, e qui dovete stare attenti per evitare brutti scherzi. A due cose dovete badare soprattutto: la prima, quando il modello è sopravento, cioè quando il vento tende a spingerlo verso di voi, dovete essere svelti a fare qualche passo indietro, ad andargli un poco appresso, quando è dalla parte diametralmente opposta; ciò allo scopo di mantenere i cavi sempre nella giusta tensione. Il secondo fatto cui dovete badare è questo: limitare le acrobazie, in giornate ventose, ed almeno non picchiare mai se si ha il vento in coda, né cabrare col vento di fronte; ugualmente è sempre più sicuro, contrariamente al vero, decollare col vento in coda anziché di fronte.

Ma non posso escludere che alla prima prova il modello tenda a venire in dentro, puntando minaccioso contro di voi, che tirandovi indietro con sveltezza riuscirete a salvarlo; ciò può esser dovuto a diversi fatti, anzitutto qualche svergolamento, o una scarsa inclinazione del piano verticale all'esterno; oppure, ed a questo dovete badare, il motore è di rotazione opposta a quella richiesta dal modello; se questo gira in senso antiorario, il motore deve essere sinistro, altrimenti destro; ciò a causa della nota coppia di reazione.

G. J.



il PINNUTO

di FRANCO CONTE

Il « PINNUTO » è un modello ad elastico molto noto da noi. E tuttavia abbiamo deciso di pubblicarne la descrizione e i disegni. Ciò per soddisfare il desiderio di quegli aeromodellisti italiani che vogliono costruirlo e, sopra tutto, per aderire alle richieste di lettori stranieri, particolarmente inglesi, ai quali il costruttore Conte lo dedica specialmente. Le caratteristiche del modello sono: aper. al. mm. 1300. sup. al. dmq. 19; lungh. fuori tutto mm. 1018; peso totale gr. 210. I disegni al naturale sono in vendita presso l'Aeromodello di Torino (Corso Peschiera numero 252) che ne ha l'esclusiva.

Il « PINNUTO V. » è opera del noto elastista italiano Franco Conte, che l'ha progettato nel 1945 e che lo ha modificato a mano a mano che le esigenze lo richiedevano, sino all'ultima versione che lo ha posto al primo posto in classifica alla competizione internazionale di Eaton Bray.

Questo celebre modello, nei suoi tre anni di vita ha conseguito in Italia ben 22 vittorie, in gare importanti, ed ha al suo attivo voli di durata superiori a 50'.

Il suo costruttore ha già perso, per scomparsa alla vista, ben 9 modelli, uno dei quali in Inghilterra, dopo oltre 20' di inseguimento.

In Italia il PINNUTO è notissimo, tanto che viene costruito dai migliori aeromodellisti, e capita sovente, in gare italiane, di trovarvi due o tre modelli di questo tipo che si disputano i primi posti in classifica (vedi Concorso Nazionale di Firenze 1946 dove due PINNUTI, uno di Conte e uno di Nustrini si sono piazzati rispettivamente al 1. e al 2. posto battendo oltre 60 concorrenti).

La Ditta Aeromodello, che ha l'esclusiva delle tavole al naturale, ha già venduto oltre 1500 esemplari, e ne ha fornito recentemente oltre 200 all'estero richieste da aeromodellisti che sono venuti a conoscenza delle eccezionali qualità di questo modello.

Le qualità migliori del « PINNUTO V. » si possono così riassumere:

Lunghissima scarica della matassa oltre

1' 30") che lo porta ad oltre 100mt di quota. Planata veramente eccezionale, che lo porta dai suoi 100 e più metri raggiunti ad un totale di volo che nella media sorpassa sempre i 3' di volo.

Al tutto, naturalmente, va aggiunto che la sua notevole apertura, e il suo basso carico alare, influiscono notevolmente nella sensibilità alle correnti ascendenti, facendo sì che il più delle volte la termica se lo assorbe.

Costruttivamente, il « PINNUTO V. » non presenta molte difficoltà. Esso richiede, però, una particolare cura nelle rifiniture e, grazie alle sue facili linee d'insieme, esso è facilmente realizzabile anche da aeromodellisti non ancora esperti.

ALA. — L'ala è completamente in balsa. Le centine, ricavate da tavolette di spessore mm. 1,5, sono a profilo concavo convesso EIFEL 400, salvo l'ultima all'estremità, che va res. piana nella parte inferiore.

Il lungherone è composto da due listelli di balsa duro nella sezione rettangolare di mm. 3x8, collegato al centro con due fascette che ne

irrobustiscono l'attacco.

Il bordo di entrata è un listello 3x3 di balsa che verrà sagomato in opera e arrotondato secondo il profilo. Quello di uscita è un normale 3x8 in balsa sagomato a triangolare, secondo la curva del profilo.

FUSOLIERA — La fusoliera è a forma di clava, studiata molto a lungo dal costruttore. Essa è composta da 4 correntini principali in listelli di pioppo 3x3 montati a traliccio con altri listelli di balsa sempre in sezione 3x3 che ne costituiscono l'ossatura. Al secondo terzo della parte posteriore, ad irrigidimento per lo sforzo torsionale della matassa, una controventatura formata da listelli in balsa 2x2 ne completano la struttura.

La fusoliera si monta con il sistema a traliccio noto in tutto il mondo, indi si cerca lo spigolo migliore e su di esso, nella posizione più opportuna, si applica, con collante (cement), la pinna, che è fatta in balsa con sezione profilata.

Sulla pinna si incolla un piccolo basamen-

to di compensato che serve per l'appoggio dell'ala.

PIANI DI CODA — Il piano orizzontale è di costruzione analoga all'ala, il lungherone è composto da un listello in balsa duro di sezione rettangolare 3x7, opportunamente rastremato alle estremità. Su di esso si montano le centine, sempre in balsa da 1,5, con profilo CLARK X, che sono unite da un bordo di entrata in balsa 3x3 e da uno di uscita da 3x8 sagomato come nell'ala.

Il piano verticale è identico a quello orizzontale, salvo il profilo, che è un normale biconvesso simmetrico sottile.

GRUPPO MOTOPROPULSORE — L'elica è in cirmolo (o pioppo) stagionato. Essa è del tipo noto in Italia come « FORMULA RECORD », progettata e brevettata dal Conte e che viene normalmente venduta dalle Ditte già costruite. Il diametro e le sue dimensioni costruttive sono chiaramente descritte nel disegno d'insieme.

La matassa di elastico (rubber) è composta da 40 fili di sezione 1x1,5 (sezione molto adoperata in Italia, perchè permette una forte carica), oppure 20 fili 1x3.

Essa è montata a treccia e si aggancia alla parte posteriore della fusoliera mediante un gancetto.

Anteriormente un tappo mobile a sezione quadrata sopporta il cuscinetto e la molla reggi spinta per il tenditore, che è bloccato da una vite regolabile.

CARRELLI — Una semplice monogamba in filo di acciaio da mm. 1,5, collegata alla fusoliera da un blocchetto di legno duro, sostiene una ruotina in cirmolo, o balsa, di diametro non superiore a mm. 30.

RICOPERTURA E FINITURA — Questa operazione è forse la più difficoltosa e va curata molto. Si possono usare vari tipi di car-

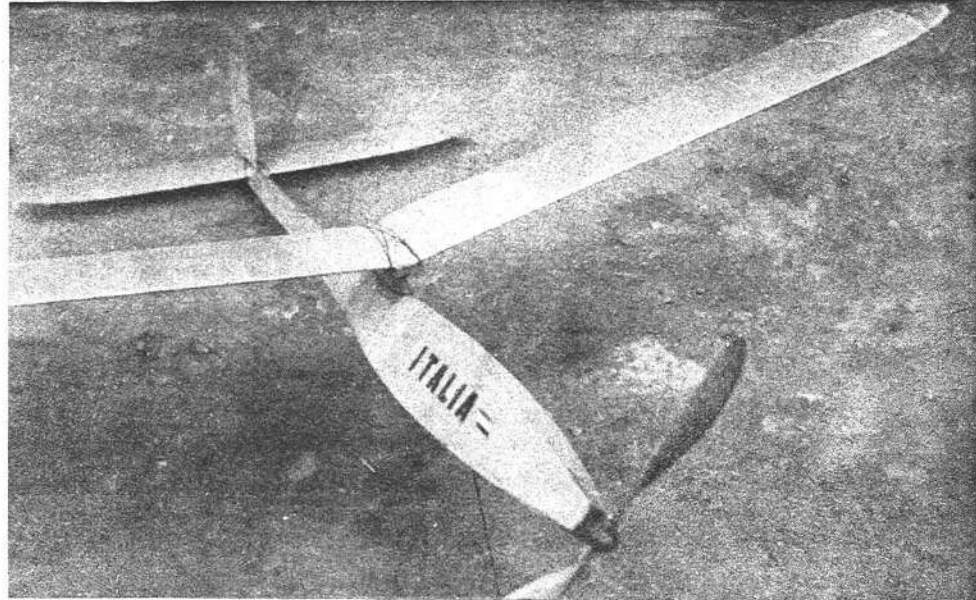
MODELLISTI! Preparatevi per il GRANDE CONCORSO MODELLI D'AUTOMOBILI che avrà luogo entro il prossimo anno a Roma.

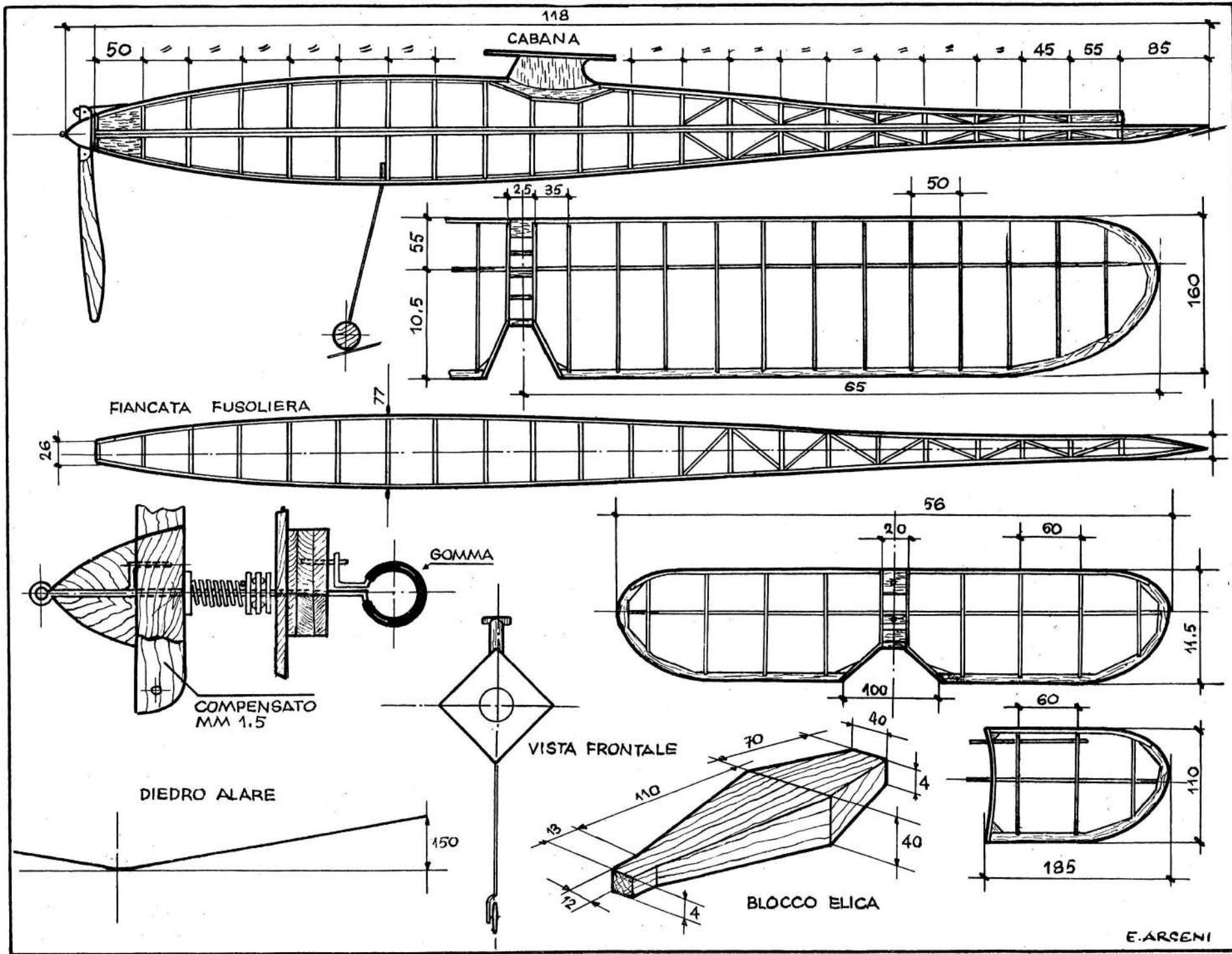
Numerosi e cospicui premi vi attendono. Seguite "Modellismo" - Chiedete chiarimenti. Riproducete i modelli di auto che via via pubblicheremo e, sopra tutto, anche modelli nuovi, originali e, se ben riusciti, mandatecene le descrizioni, gli schemi, le fotografie.

ta. In Italia si usa quella chiamata SUPEREVIO, che è la più indicata, e che va incolata opportunamente a tutte le strutture, indi ben lusa e verniciata con una mano di vernice lucida.

PROVE DI CENTRAGGIO — Il centraggio va eseguito possibilmente con aria calma. Le incidenze di massima sono: ALA — 2° piano di coda verticale 0°. ELICA — 1° 5'.

Se la planata è ottima, come deve essere, sui 35-40 mt, con lancio a mano, caricare la matassa con 500-600 giri, indi provare la salita. Il modello deve virare leggermente in senso contrario alla rotazione dell'elica e non deve accennare ad una forte salita.





INVITO ALL'AUTOMODELLISMO

Desideriamo premettere: noi di "Modellismo" non abbiamo una particolare preferenza in fatto di genere di modelli. Abbiamo dichiarato fin da principio che questa deve essere una rivista per tutti i modellisti. Non importa se noi veniamo dal più puro aeromodellismo, se abbiamo redatto per tanti e tanti anni "L'Aquilone", che era, oltre che un giornale di propaganda aeronautica, la sola pubblicazione d'aeromodellismo che esistesse. Questo, per noi, significa soltanto che ci sentiamo sempre legati agli aeromodellisti dai più stretti rinvii e che, fintanto che l'aeromodellismo sarà l'attività più importante in seno al modellismo in genere, noi ci dedicheremo sulla rivista spazio e cure prealenti.

(Questa la promessa). Ma noi non dobbiamo ignorare ciò che accade intorno a noi. In Italia, per esempio, c'è troppa intelligenza che dorme. Noi sappiamo perfettamente che, se vogliamo, facciamo qualunque cosa meglio di chiunque. Fuori d'Italia, nei civili paesi occidentali, e perfino in Russia, si sfrutta al massimo l'intelligenza e la volontà. In quei paesi tutto dipende dalla volontà.

Dunque, nel campo della modellistica, all'estero sono più progrediti di noi; nel senso che hanno incominciato prima di noi ed hanno già all'attivo delle grandiose realizzazioni. Parliamo degli S. U. e dell'Inghilterra. In questi due Paesi esistono a migliaia i club di costruttori di aeromodelli, di costruttori di automobili, di costruttori d'imbarcazioni, di costruttori di treni in miniatura. Da noi esistono soltanto — dove esistono! — associazioni di costruttori di modelli volanti e qualche rara associazione di modellisti navali.

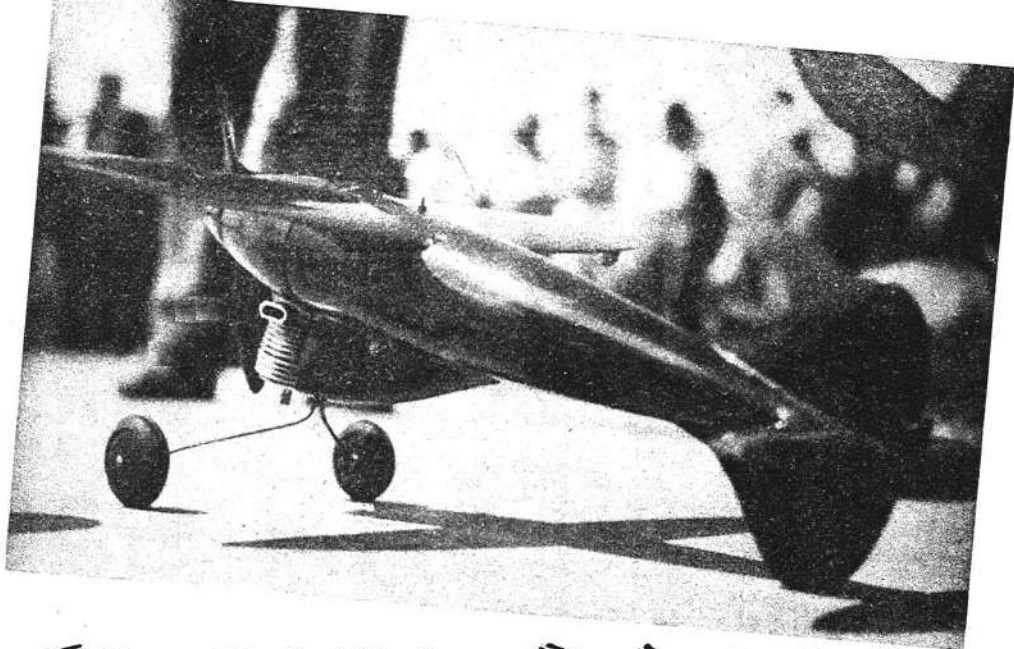
Ora "Modellismo" vuole scuotere l'apatia dei costruttori italiani. Qualche voce isolata ci incita a sollecitare e promuovere associazioni fra costruttori di modelli di imbarcazioni, di modelli di treni e di auto. Sono timide voci. Ma noi ci rendiamo conto che il fermento c'è, che la volontà di fare ha soltanto bisogno di una spinta, di un incoraggiamento. Noi vogliamo dare questa spinta. Naturalmente non possiamo fare tutto in una volta. L'aeromodellismo ha già la sua strada fatta e sa quali sono le sue mete. Occorre adesso favorire un altro ramo. Epperò non pretendendo di fondere delle associazioni senza scopi, bensì cercando di indurre il maggior numero possibile di individui a occuparsi anche di un altro genere di modellismo che non sia l'aeromodellismo. Abbiamo pensato che i tempi siano decisamente maturi per fare del macroautomobilismo su vasta scala. Successivamente daremo tutte le nostre energie per favorire lo sviluppo del nautomodellismo e dei treni in miniatura. Facendo questo sappiamo di giovare ai modellisti: di giovare ai modellisti, di giovare ai negozianti di materiali costruttivi, di giovare ai fabbricanti di motorini e di macchine complete e di giovare in fine ai fabbricanti di vere automobili, di veri cutter e barche d'ogni genere, come siamo stati e siamo di giovamento ai costruttori di aeroplani, al Ministero dell'Aeronautica e all'Aero Club. E' bene che le varie Aviominiere, Aeropiccole, Momo, Fram, Aeromodelli, Ariomodelli, ecc., lo sappiano e lo ricordino. E' bene che le varie FIAT, Breda, SAI Ambrosini, Savoia Marchetti, ecc., lo sappiano e lo ricordino; e che lo sappiano è bene l'Alfa Romeo, l'Isotta Fraschini, la Bianchi, la Lancia, ecc.

E così Cosulich e gli altri cantieri; e così i ministri della Marina e dell'Aeronautica. (Ma su questo argomento torneremo a scrivere).

Dicevamo dunque che intendiamo affrontare in pieno il problema dei modelli d'auto. In questo ci aiuteranno anche le fabbriche d'automobili. Ad ogni modo cosa da fare subito è di mostrare che anche i modellisti italiani sanno costruire eccellenti e in gran numero modelli di auto. Perciò ci preghiamo, amici modellisti, di mettervi all'opera creando o riproducendo con o senza modifiche ciò che hanno già fatto gli altri. Se voi ci seguirete, se voi accoglierete questo nostro invito, state pur certi che entro un anno l'Automodelismo italiano potrà dire la sua parola.

Scriveteci. Noi siamo a vostra disposizione.

Più lettori avrà "Modellismo" e più "Modellismo" sarà bello, ricco e a buon mercato. Ricordate!o!



FRECCIA ROSSA

U-Control! Desiderio di velocità. Piccoli rugenti bolidi in lotta contro le inesorabili lancette del tempo. Chi è mai quell'aeromodellista italiano che non ha desiderato in cuor suo di costruire e pilotare un modello telecomandato?

Forza ragazzi! Voi siete i primi in Europa. I vostri risultati stupiscono; forse perché nessuno sa o pensa che i telecomandati si addicono veramente al temperamento latino che sa di fuoco e di ardore.

Eccovi questa volta una primizia: la Freccia Rossa di Leardo Goi che ad Eaton Bray ha saputo andare forte molto forte, superando i 160 km/h., seppure l'amico Conte non fosse tanto preparato ad un pilotaggio assai severo e quindi il volo, prima dell'atterraggio in cui rimase danneggiato, risultò un po' altalenato pregiudicando una maggiore velocità. Molti sono i fattori che concorrono al raggiungimento (come pietra di paragone) dei risultati americani. Non nascondo poi che quel giorno ad Eaton Bray il motore girasse più del solito grazie alla miscela speciale Mills preparata dalla Schell e che si può trovare già confezionata in ogni negozio inglese di aeromodellismo.

L'elica era stata disegnata basandoci su un modello americano, ma francamente fu realizzata, come si dice, « ad occhio ». Confesso che con il calcolo si può trovare una esattezza maggiore ai fini dello sfruttamento della potenza del motore, ma anche l'esperienza pratica basata su tentativi non è malvagia ed a noi ha dato buoni risultati. Chissà che invertendo il processo teoria-pratica non si possa determinare un calcolo esatto per lo sviluppo di eliche per modelli U-Control.

Terzo problema assai importante è la rifinitura e l'affinamento delle forme e qui potete rendervi conto osservando la foto. L'unico elemento ingombrante è il carrello. Le superfici sono tutte levigate a specchio.

Ed ora la costruzione.

L'ala è ricavata da una tavoletta di balsa da mm. 8x100x400; essa vista di fronte è rastremata con un leggero diedro. Preparati i riscontri dei profili che potrebbero essere 3 o 4 si inizia con uno scalpello la lavorazione della tavoletta fino ad ottenere lo spessore desiderato indi con una carta vetrata prima grossa e poi fine si rifinisce. Al centro si incollerà una tavoletta di spessore 7 mm. che si sagomerà secondo il raccordo della fusoliera. Dove passa il bullone è conveniente mettere una rondella di compensato incollato da 1 mm. Alla estremità della semiala destra due supportini in celluloido tengono paralleli i cavetti.

La fusoliera è la parte più delicata e più laboriosa. E' ricavata da un blocco di cirmolo di cm. 33x7x7 tornita in due pezzi incollati fra loro. Quando la tornitura esterna è stata eseguita si dividerà la fusoliera e con due sgorbie bene affilate e soprattutto con

buona lena si procederà allo alleggerimento interno che consisterà (beati voi!) nella non lieve fatica di ridurre lo spessore ad una parete di 2 mm. Ottenuto questo si riincolleranno le parti possibilmente con colla da falegname. Si segnerà l'incastro dove dovrà alloggiare l'ala e con pazienza e precisione si ricaverà, possibilmente con una cannuccia tagliabalsa guidata da un righello metallico.

Tagliate le due ordinate (attenzione alla numero due che deve essere due millimetri meno di raggio per lo spessore della fusoliera) e ricavati tutti gli incastri si infileranno le longherine e tutto il complesso verrà incollato, molto accuratamente, alla fusoliera.

IMPORTANTE. Prima di far tornare la fusoliera a mezzo di una circolare fate fare gli incastri per il piano di coda e sul davanti in corrispondenza dell'attacco della capottina fate fare una battuta o gradino di mm. 1,5 e larga 6 mm. che servirà ad innestare la capottina.

Sul fondo della fusoliera si monterà il serbatoio di forma caratteristica dovuta alla necessità di adattarlo alla fusoliera. Esso è in lamierino d'ottone da 5/10.

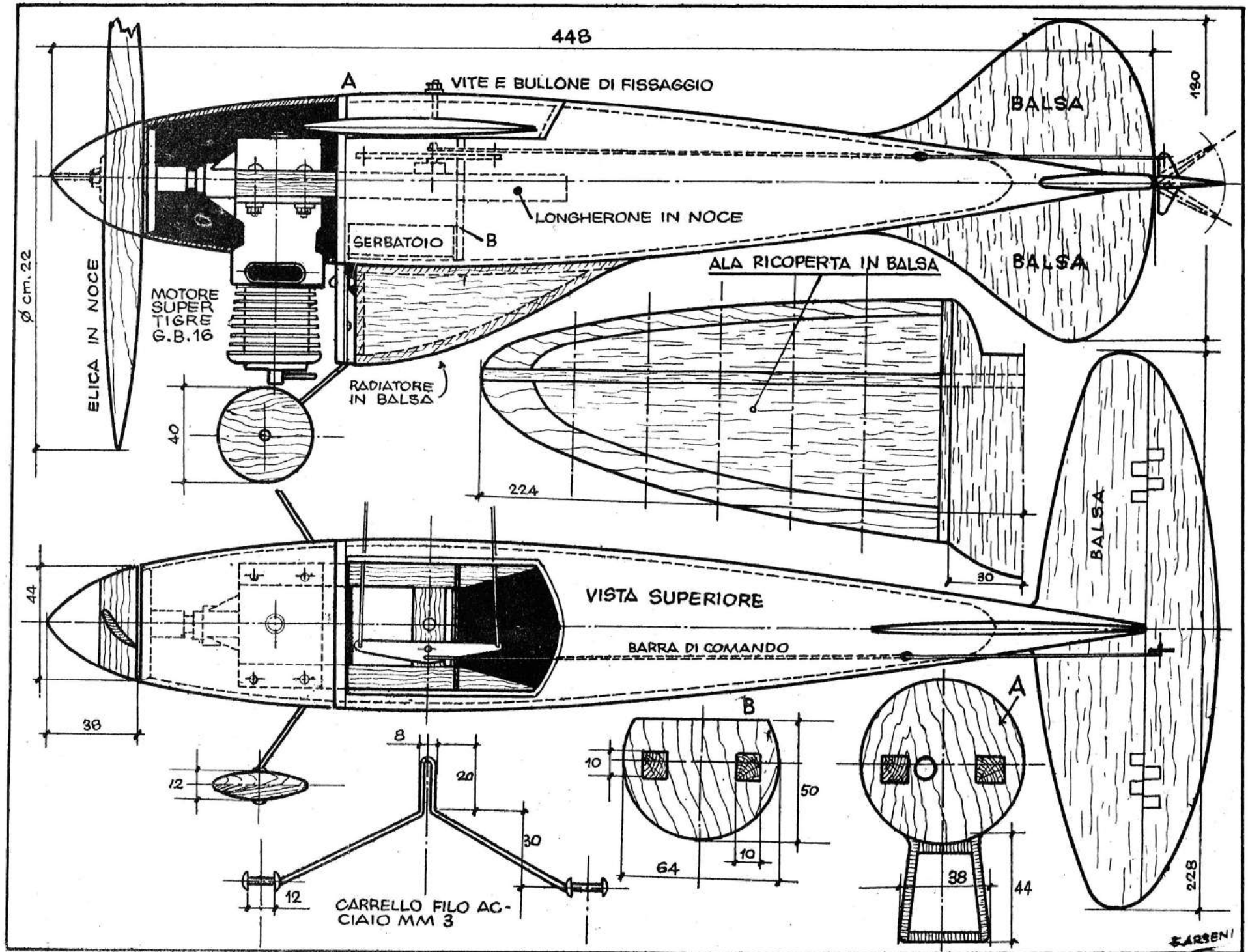
La squadretta di comando è in dural da mm. 1 ed è fissata ad un supporto avvitato sulle longherine. Tale supporto che è in dural da 1,5 mm. porta un foro al centro che serve per il fissaggio del bullone che tratterrà l'ala. Il movimento del pianetto mobile come vedete dal disegno deve risultare minimo. La carenatura della testa del motore è ricavata da un blocchetto di balsa diviso in due pezzi incollati fra loro. Sagomatura esterna indi divisione dei pezzi, alleggerimento interno e riincollaggio fra loro e successivo incollaggio alla ordinata alla quale a mezzo ribattini è stato fissato l'innesto del carrello che è sfilabile o fisso a piacere. L'attacco ordinata-carenatura motore viene successivamente irrobustito con una fasciatura di seta incollata.

La capottina è tornita in un pezzo di cirmolo e adattato alla fusoliera. Essa ha una parete di mm. 1,5 e inferiormente porta una intaccatura che permette di infilarla dal davanti con motore montato. L'ogiva in pioppo tornito e alleggerito completa l'avviamento delle linee.

Gli impennaggi sono fissi alla fusoliera. La deriva non ha parti mobili e non è svergolata lasciando solo alla forza centrifuga la funzione di tendere i cavi.

Lo stabilizzatore ha la parte mobile incernierata con normali cernierine d'alluminio. La berretta di comando in filo d'acciaio da mm. 1,5 esce dalla parte sinistra della fusoliera e s'attacca ad una flangietta in compensato.

Il tutto va abbondantemente stuccato indi con carta abrasiva lisciato e verniciato alla nitro sino a rendere le superfici perfettamente a specchio. Peso totale del modello gr. 600 Apertura mm. 440. Lunghezza mm. 480.



CORSO DI MODELLISMO NAVALE

SISTEMAZIONE DELLE VELE — ELEMENTI COSTITUTIVI DELLO SCAFO.

Come abbiamo già detto, le vele vengono sistemate (inferite) sugli stragli e sui pennoni.

Per primi, a cominciare da prora, abbiamo i fiocchi, che sono generalmente in numero di tre nei velieri, ma che nelle grandi navi raggiungono anche il numero di cinque. Essi vengono inferiti mediante anelli di ferro, o corda, chiamati « canestrelli », posti sul lato maggiore della vela ad una determinata distanza l'uno dall'altro, e vengono inflati solo e sempre sugli stragli che vanno dall'albero di trinchetto al bompresso. Queste vele, naturalmente, hanno delle corde legate agli angoli, le quali permettono di alzarli, ammainarli, e orientarli a seconda del vento (Fig. 1).

Passando all'albero di trinchetto, facciamo subito una considerazione: cioè che sugli alberi verso prora non vengono inferite altro che vele quadre, ai rispettivi pennoni, mentre verso poppa vengono sistemate le randa. Perciò sul trinchetto di una nave a vela moderna del tipo classico, cioè a tre alberi a vele quadre, abbiamo cinque pennoni, ognuno dei quali sostiene una vela quadra inferita dal lato maggiore per mezzo di legature, e munita anche essa di corde che permettono di bordarla, serrarla, e orientarla a seconda del tempo e dei venti. (Fig. 2).

Il primo pennone è posto in croce come tutti gli altri, sul primo tronco dell'albero, ed è sempre il più robusto e il più largo; i secondi due pennoni, che sono man mano più corti, sono posti sul secondo tratto e gli ultimi due sul terzo tratto (Fig. 3).

La sistemazione dell'albero che abbiamo esaminato vale per tutti gli alberi a vele quadre, nella stessa identica maniera.

La mezzana porta verso poppa sempre una randa, a meno che non vi siano altri alberi dopo. La randa è sostenuta da due pennoni, uno inferiore orizzonte e uno superiore inclinato parallelamente allo straglio dell'albero stesso (Fig. 4).

Questo tipo di veliero, tre alberi a vele quadre fiocchi e randa alla mezzana, è, come abbiamo detto, il tipo classico, non essendo altro, la sua attrezzatura, il perfezionamento di quella degli antichi vascelli del secolo XVII e XVIII.

Da esso, quindi, sono sorti tutti gli altri infiniti tipi di nave a vela a uno, due, tre, quattro, cinque, sei, fino a sette alberi.

Dato questo sguardo generale all'attrezzatura delle navi veliere, cominciamo lo studio approfondito dello scafo delle navi e particolarmente, per il momento, di quelle in legno che interessano di più il modellismo navale.

Lo scafo di una nave è costituito da una robusta ossatura sulla quale viene applicata una ricopertura di tavole di legno. Tutto l'insieme viene reso impermeabile mediante stoppa, stucco, e vernice.

La parte essenziale e principale di qualsiasi scafo, è la « chiglia », che possiamo paragonare alla nostra spina dorsale. Essa è una trave, o più travi unite tra loro, a seconda della lunghezza della nave, a sezione quadrata o rettangolare (Fig. 5).

Alla estremità della chiglia vengono uniti gli elementi costitutivi della prora e della poppa.

Già vedremo nel I Capitolo i vari profili della prora. Esaminando le proge vedremo che tutte

hanno più o meno le medesime caratteristiche, cioè al termine della chiglia la prora inizia con una curva, indi si raddrizza per poi prendere la forma adatta ai vari tipi di navi (Fig. 6). Perciò l'ossa-

tura della prora altro non è che il proseguimento della chiglia, per dare appoggio alla estremità delle tavole del fasciame.

Passiamo ora alla parte posteriore dello scafo. Anche qui sarà

necessaria una sistemazione simile alla prodiera, onde poter appoggiare le altre estremità del fasciame. La forma, però, non sarà uguale a quella di prora, dato che è necessario lasciare dello spazio per l'alloggio del timone. La poppa viene in perpendicolare o leggermente inclinata rispetto alla chiglia, per poi protendersi in fuori, per cui avremo il « diritto di poppa » (Fig. 7).

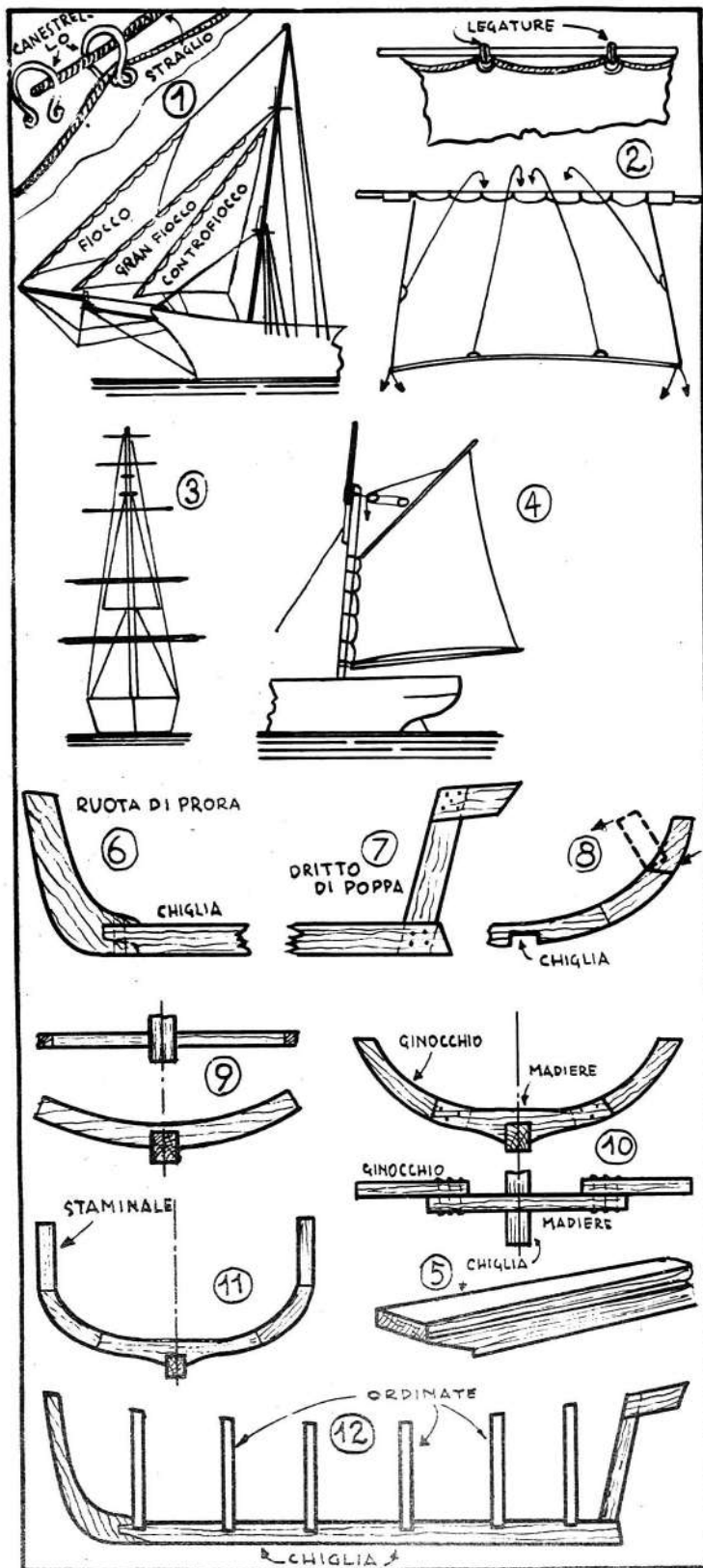
La ruota di prora, la chiglia e il dritto di poppa sono quindi la parte principale dello scafo.

Sulla chiglia, sistemate la prora e la poppa, si pongono le ordinate, o costole, che costituiscono l'ossatura trasversale dello scafo.

Le costole vengono fatte generalmente in più pezzi, perchè, data la loro forma ad U, le venature del legno in alcuni punti sarebbero parallele al taglio del legno, mentre in altri punti, e precisamente nei punti curvi, non seguirebbero la curva, e l'ordinata si spezzerebbe (Fig. 8). Perciò avremo il primo pezzo, chiamato « madiere » (Fig. 9), con un incastro nella chiglia, e altri due pezzi curvi chiamati « ginocchi », che, partendo dai lati dei madieri, delimitano la forma dello scafo (Fig. 10).

Gli ultimi due pezzi, « gli staminali », partono dai madieri accanto ai ginocchi e costituiscono i fianchi della nave (Fig. 11).

Le ordinate così composte, di madiere, ginocchi, e staminali, vengono poste sulla chiglia tutte alla stessa distanza una dall'altra (Fig. 12) e solidamente fissate mediante tiranti.



Ci perviene una lettera

L'amico Arcesilai ci scrive a proposito della costituzione a Bologna del Centro Bolognese dell'Aeromodellismo (C. B. A.).

« Caro direttore,

Il C. B. A. è nato in seguito ad una votazione dei soci della vecchia A. A. B. tendente ad eliminare la scuola d'aeromodellismo, alla quale io ed alcuni altri noti aeromodellisti avevamo dato tutte le nostre energie.

Lei sa cosa vuol dire eliminare una scuola di aeromodellismo, vero?

Ci saremmo trovati, fra un paio di anni, quando molti di noi vecchi se ne andranno, privi di risorse nuove e fors'anche privi di un aeromodellismo bolognese.

Or bene, ci siamo detti in parecchi, fra cui il presidente stesso dell'A. A. B. — che ora è il presidente del C. B. A. — la scuola, anziché essere soppressa, deve essere rafforzata, e se l'A. A. B. non se ne vuol più curare ci penseremo noi, con una nuova associazione.

Queste le ragioni per cui si è fatta una nuova associazione e non per "personalismi e infantismo" come a scritto il redattore della ALA.

Cordialmente la saluta il suo
Luigi Arcesilai

MODELLI DI NAVI

CAP.

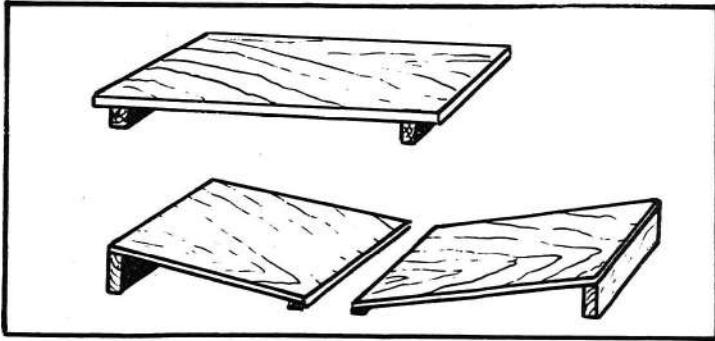
GRECO

piani ac
cessori e
tutto il ne
cessario
per la co

Campo dei Fiori 8
Roma, Tel. 52495

struzione di modelli navali

CORSO DI Aeromodellismo



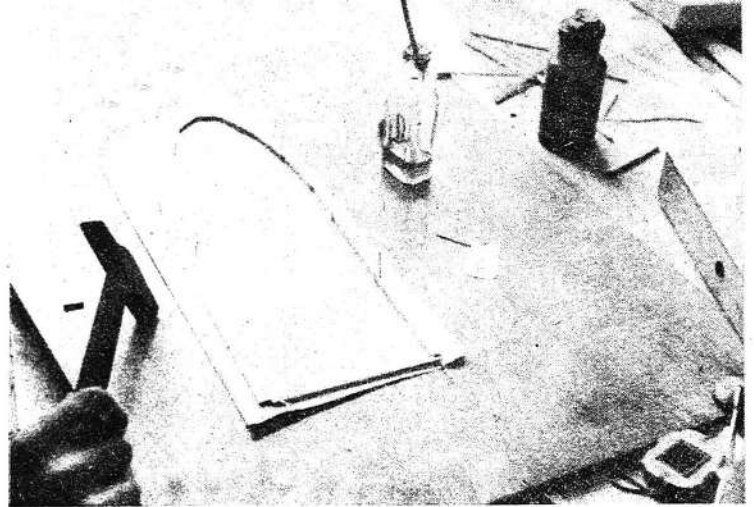
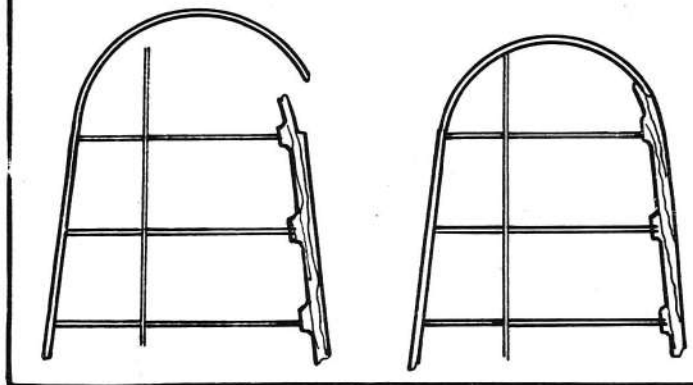
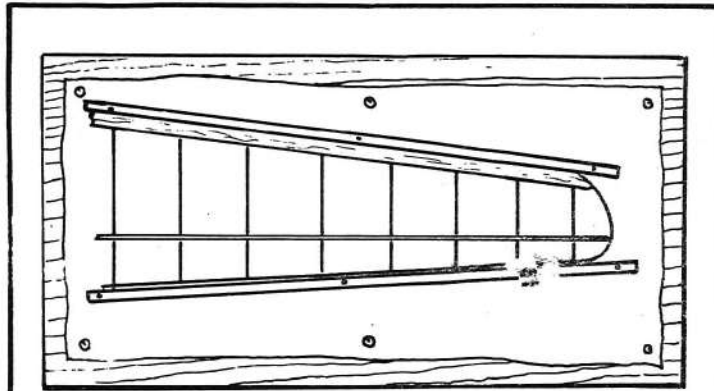
Ultimate le cèntine, per mettere insieme lo scheletro delle due meze ali occorrono i piani di montaggio. Potrebbe bastare un piano solo; ma, poichè la spesa non è eccessiva, si può consigliare di farne due, tanto più che saranno sempre utili e comodi. Questi piani (figg. 1 e 2) consistono in due tavolette di legno dolce bene stagionato di cm. 2 di spessore. Le dimensioni normali sono di cm 100 di lunghezza per cm. 50 di larghezza. Dovranno essere ben levigati, perfettamente in piano, e, al fine di evitare deformazioni, rinforzati con travi trasversali nella parte inferiore. Dovranno essere conservati sempre con la massima cura, in luogo asciutto, in modo che gli agenti atmosferici non li possano deformare.

Per il montaggio delle meze ali, si dovrà fissare, con delle puntine, su ogni piano il disegno di una semi-ala.

Provvediamoci ora del bordo di uscita che consiste in un listello di legno di pino, o di cirmolo, od altro adatto, di sezione a triangolo, che nel caso in parola potrà avere le misure di m/m. 3 di base e per 12 di altezza. In questi listelli (uno per ogni semi-ala) occorre praticare dei tagli per l'incastro nelle cèntine (v. figg. 3 e 4). Per far ciò si appoggiano i listelli su disegno, con lo spigolo più acuto contro la linea che determina il bordo di uscita, e vi si segnano i punti corrispondenti alla posizione delle cèntine; quindi, se il bordo d'uscita non è perpendicolare alle cèntine, i tagli dovranno essere fatti obliqui. Per l'esecuzione si procede come per quelli sulle cèntine, con profondità fino a metà spessore del listello. Nella fig. 5 è raffigurato anche un bordo di uscita con alleggerimento ottenuto asportando, con il seghetto, una parte del legno.

Ci si provvede ora di quattro regoli di cm. 2 x 3 di sezione, lunghi quanto ogni mezza ala. I lati devono essere ben diritti. Si fissano, a mezzo di viti, due su ogni piano, in modo che coincidano esattamente, due con i bordi di uscita e due con i bordi d'entrata dei disegni. Questi regoli, così fissati, limiteranno, per tutta la lunghezza, la profondità dell'ala, garantendo una perfetta esecuzione del montaggio (fig. 6). Contro i regoli che coincidono con i bordi d'uscita, si dovranno fissare provvisoriamente, con piccoli chiodi, i listelli già preparati, in modo che lo spigolo acuto sia aderente al regolo e gli incastri combacino esattamente con i segni corrispondenti delle cèntine. Bisogna ora adattare le singole cèntine, alle quali occorre tagliare, al bordo di uscita (fig. 7), quanto è necessario perchè possano entrare esat-

tamente fra i due regoli, incastrandoli nel listello del bordo di uscita. Collocate ai loro posti tutte le cèntine, occorre verificare, con una piccola squadra, che siano perpendicolari al piano di montaggio, e che i tagli d'incastro per i longheroni siano allineati. A questo punto, verificato che tutto sia a posto, sarà bene mettere, su disegno, dei pezzetti di carta sotto ogni punto che dovremo incollare: salveremo, in tal modo, il disegno. Fatta una seconda verifica, servendoci di un'asticciuola di legno appuntita, procederemo alla incollatura, facendo cadere, su ogni incastro, una o due gocce di colla alla ca-



seina o di collante. Durante l'essiccamento della colla, i piani di montaggio, con gli scheletri, devono essere tenuti in luoghi non soleggiati, nè prossimi a sorgenti di calore, come già è stato avvertito. Ad essiccamento compiuto, si tolgono i regoli avvitati sui piani, quindi si staccano gli scheletri, liberandoli dai chiodini che tenevano i bordi d'uscita e da quanto ha servito per tenere a posto le cèntine. Infine si procede alla pittura, raschiando le ossature leggermente e con precauzione, per liberarle dalle sbavature della colla.

Per montare il bordo d'attacco daremo al tondino la sagoma precisa del contorno dell'ala, e, ponendolo nel solco fatto nelle cèntine, lo troncheremo alla lunghezza giusta per l'unione con il bordo d'uscita (fig. 8). Dalla parte della cèntina centrale, invece, lo lasceremo un po' più lungo. Tagliare.

mo ora nella giusta misura i due longheroni inferiori, facendo su ognuno, come nelle cèntine, un solco per il tondino che uniremo alle altre strutture con robuste legature di refe e su ogni legatura spalmeremo, poi, un po' di colla (v. fig. 9). Per la finitura si potrà far uso di una lima, preferibilmente mezza tonda, e si toglieranno negli spigoli delle giunture tutti i residui di colla, facendo attenzione di non intaccare nè i longheroni, nè le cèntine. Se possibile, toglieremo quindi le legature di refe, ad eccezione di quelle fatte per tenere fisso il bordo d'entrata.

(continua)

FRANCO DI PORTO

spediamo ovunque:

| MODELLISMO N. | 1 | L. 200 |
|---------------|----|--------|
| " | 2 | " 100 |
| " | 3 | " 50 |
| " | 4 | " 50 |
| " | 5 | " 50 |
| " | 6 | " 80 |
| " | 7 | " 100 |
| " | 8 | " 100 |
| " | 9 | " 100 |
| " | 10 | " 100 |
| " | 11 | " 100 |

IL DIARIO DELLO STUDENTE

Il più originale e divertente diario. 96 pagg. - 35 disegni umoristici - 28 tabelle - 84 fra aneddoti, consigli, barzellette poetiche. L. 100

ALBI PER RAGAZZI (pagg. 24)

SCINTILLA ALLE PRESE COI GANGSTER . . . L. 17

LA VILLA DEL MISTERO 17

ALBI PER BAMBINI (pagg. 24)

SERAFINO IL TOPINO . . . L. 17

PEPPINO LO SPADACCINO 17

GEDEONE IL CAMPIONE (pagg. 72) 15

LA PANTOFOLA DIBUDDA (pagg. 72) 15

ALBI DAN L'INVINCIBILE

1 - IL CASTELLO DEL MISTERO L. 30

2 - LA PERICOLOSA AVVENTURA 30

3 - UN POPOLO SEPOLTO 30

4 - AVVENTURA NELL'HAREM 30

5 - CACCIA AL TESORO 50

6 - L'ISOLA DELLA MORTE 50

COLLEZIONI "GIRAMONDO"

Anno I (completa) L. 500

Anno II (mancante dei n.ri 17-19-29-32-39) 600

Anno III (dall'1 al 34) 700

Spedire vaglia alle EDIZIONI MO-

DELLISMO - P. Ungheria, 1 - Roma

VISTA SUPERIORE

LE CARENATURE AGLI ASSI SI OTTENGONO CON BLOCCHETTI DI BALSÀ STUCCATO O DI CIRMOLÒ.

TUTTE LE ORDINATE SONO IN COMPENSATO DA 1.5 ALLEGGERITO

OCCHIELLI CUI VA LEGATO IL CAVETTO CHE OBBLIGA LA MACCHINA A GIRARE IN CERCHIO

LO CHASSIS E' RICAVATO DA TAVOLETTA DI FAGGIO DA MM. 13 SULLA QUALE VENGONO FISSATE LE ORDINATE, IL MOTORE E IL GRUPPO DI TRASMISSIONE.

IL VOLANO E' IN FERRO E PESA GRAMMI 350

FINTO RADIATORE IN RETE METALLICA

D CONTORNI IN COMPENSATO DA 1.5

TUTTA LA CARROZZERIA E' COPERTA IN BALSÀ DA MM. 4, SCARTAVETRATO, STUCCATO ALLA NITRO E VERNICIATO IN ROSSO.

LE RUOTE SONO 4 BALLON Ø MM 70, CON MOZZI IN ALUMINIO E BOCCOLE IN BRONZO

C GLI INGRANAGGI CONICI DELLA TRASMISSIONE DEMOLTIPLICANO NEL RAPPORTO 1:2

SUPPORTO IN OTTONE

B VITI CON DADO PIOMBO

GOMMA DURISSIMA MOLLA IN ACCIAIO 0.3

MOTORE : SUPER TIGRE GB 16, MA PUO' ESSERVI APPLICATO. OGNI AUTOACCENSIONE DA 2 A 6 cc, MODIFICANDO L'ATTACCO A SECONDA DEL TIPO.

A UNA SOLA RUOTA E' MOTRICE: QUELLA ESTERNA AL SENSO DI ROTAZIONE DEL MODELLO.

MOZZO IN CIRMOLÒ

GLI ASSI SONO IN ACCIAIO RETTIFICATO DA MM 5 Ø: QUELLO ANTERIORE SCORRE IN BOCCOLE DI BRONZO (SOSTITUIBILI CON CUSCINETTI A SFERE) MENTRE QUELLO POSTERIORE E' FISSO.

BOCCOLA O COPPIA DI CUSCINETTI A SFERE

ASSE IN ACCIAIO

VANO CHE PERMETTE LA MESSA IN MOTO MEDIANTE RUOTA DI BICICLETTA

SCALA 1:1

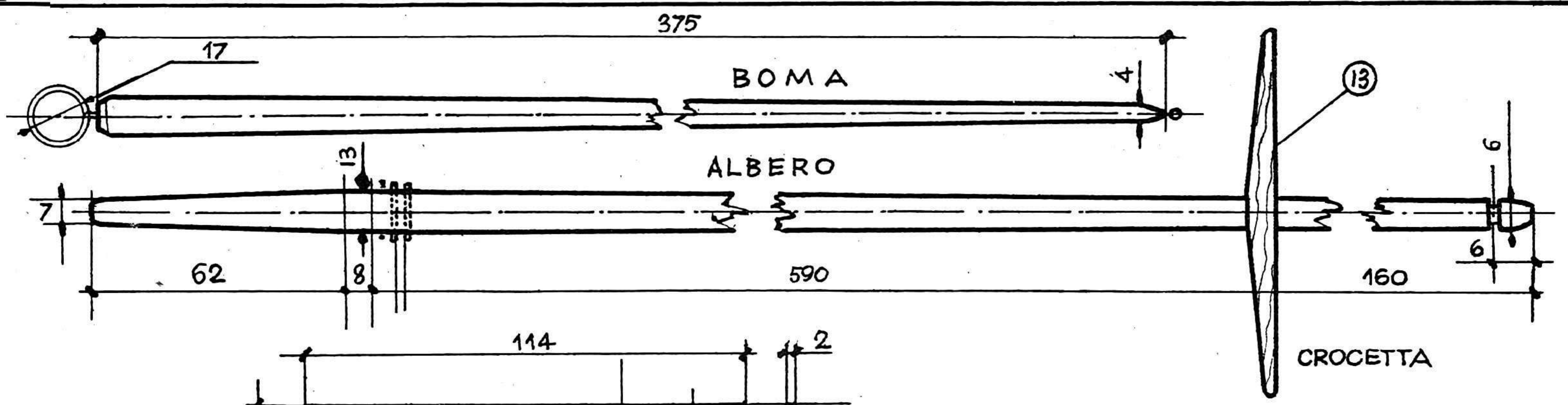
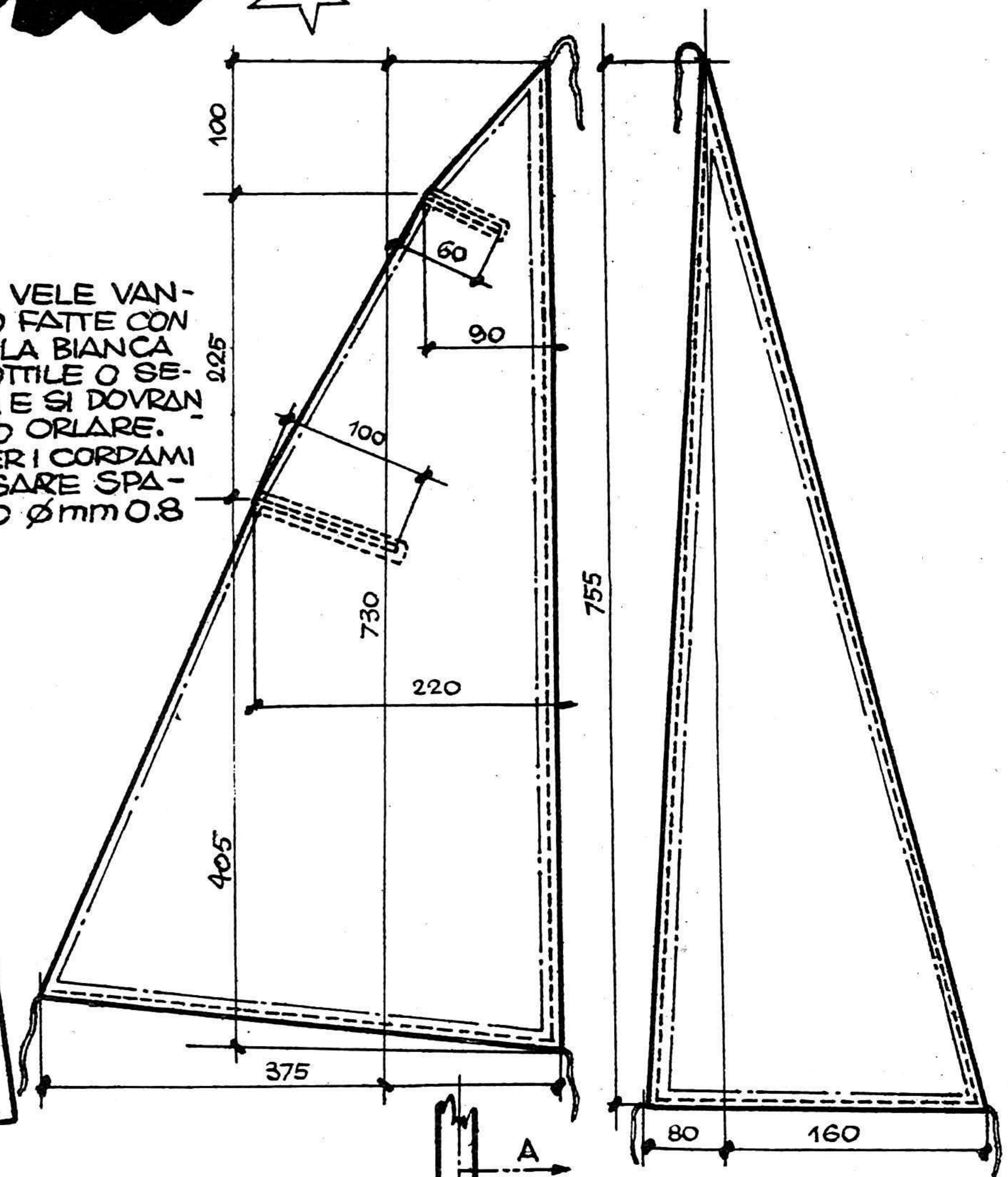
E. ARSENI

★Stella★

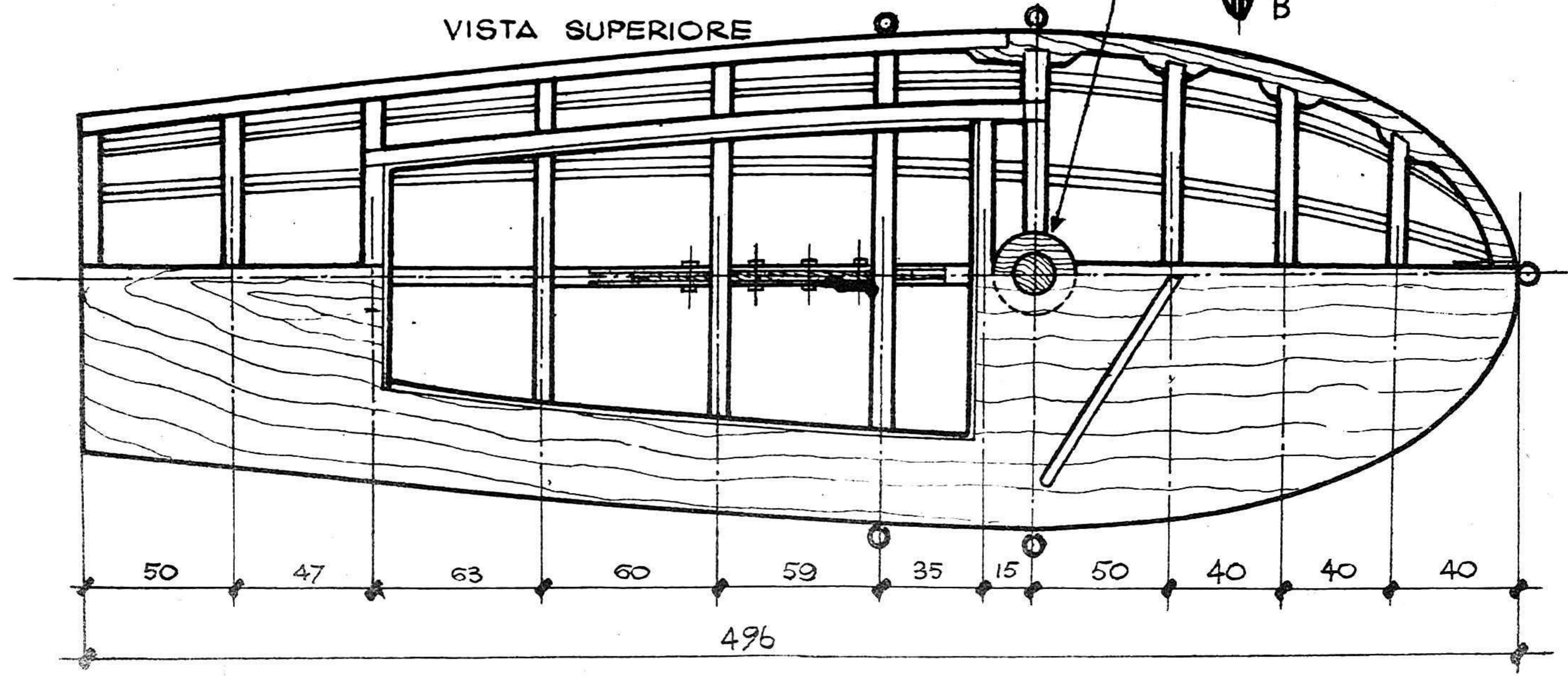
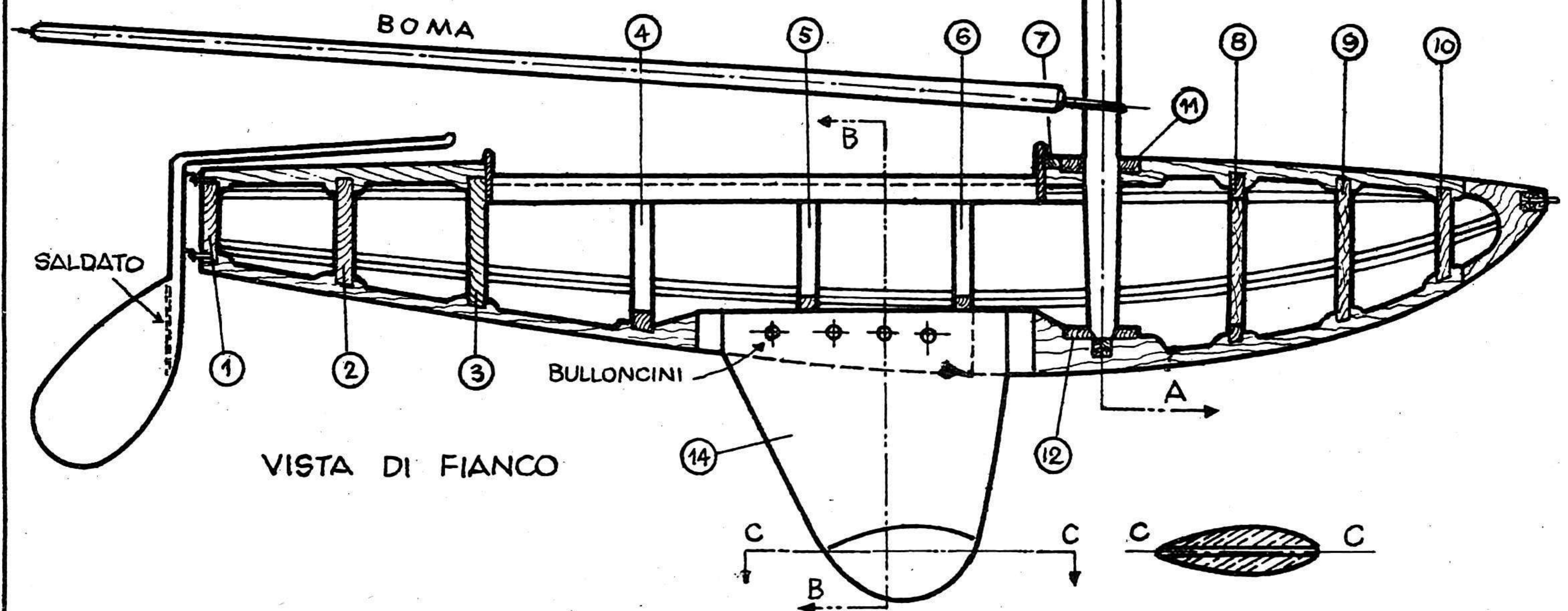
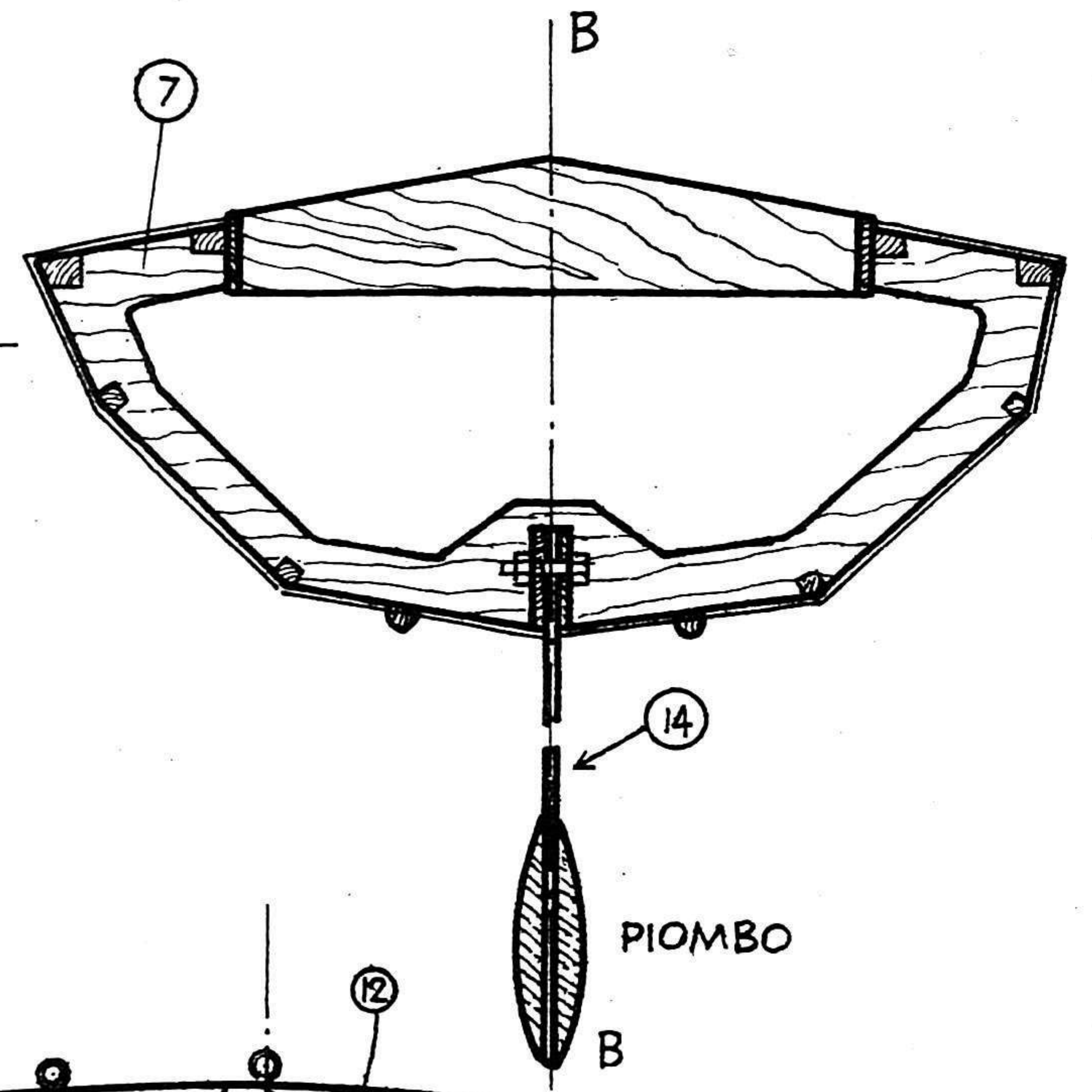
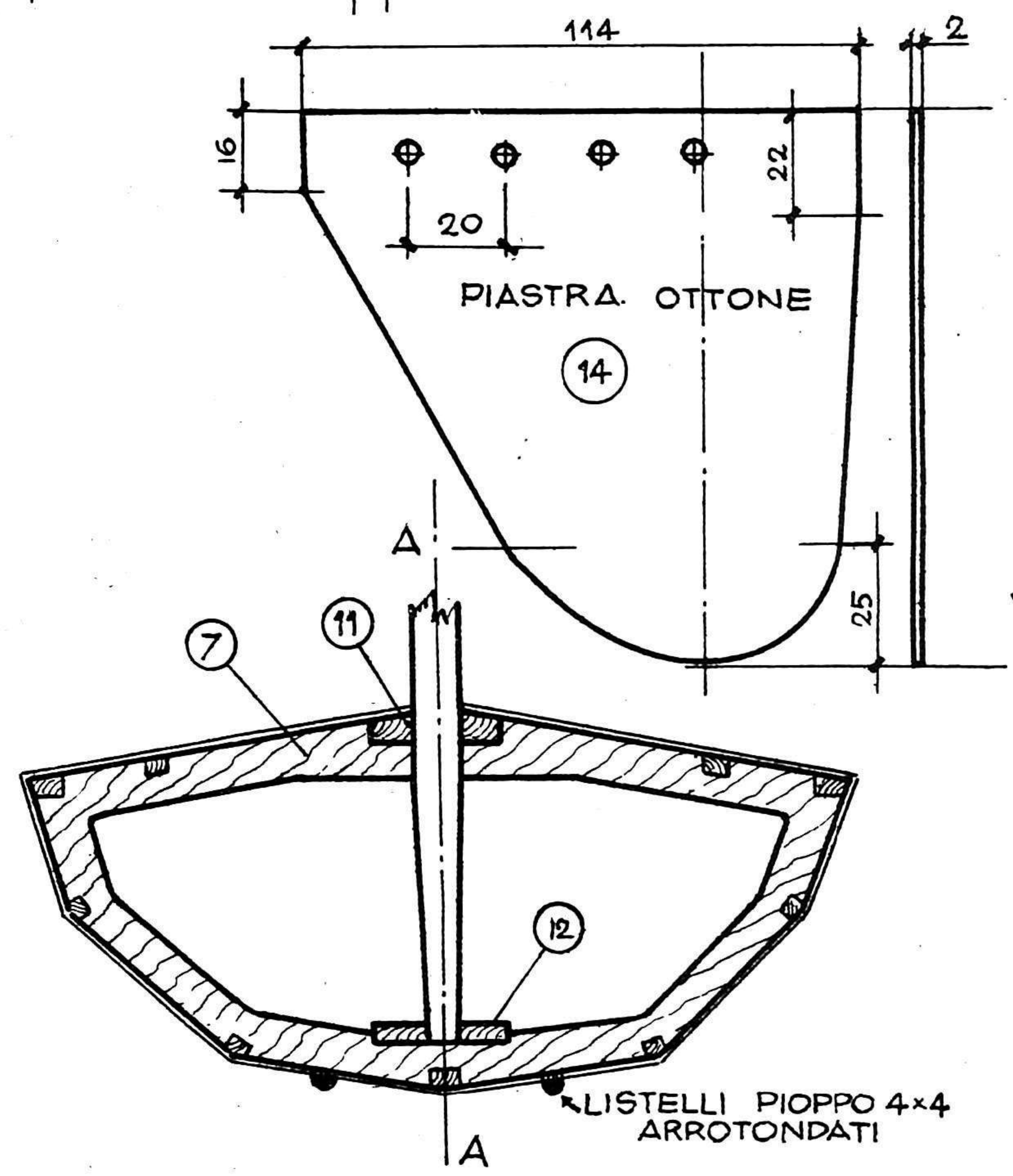
VELE SCALA 1:3

LE VELE VANNO FATTE CON TELA BIANCA SOTTILE O SETA E SI DOVRANNO ORLARE. PER I CORDAMI USARE SPAGO Ømm 0.8

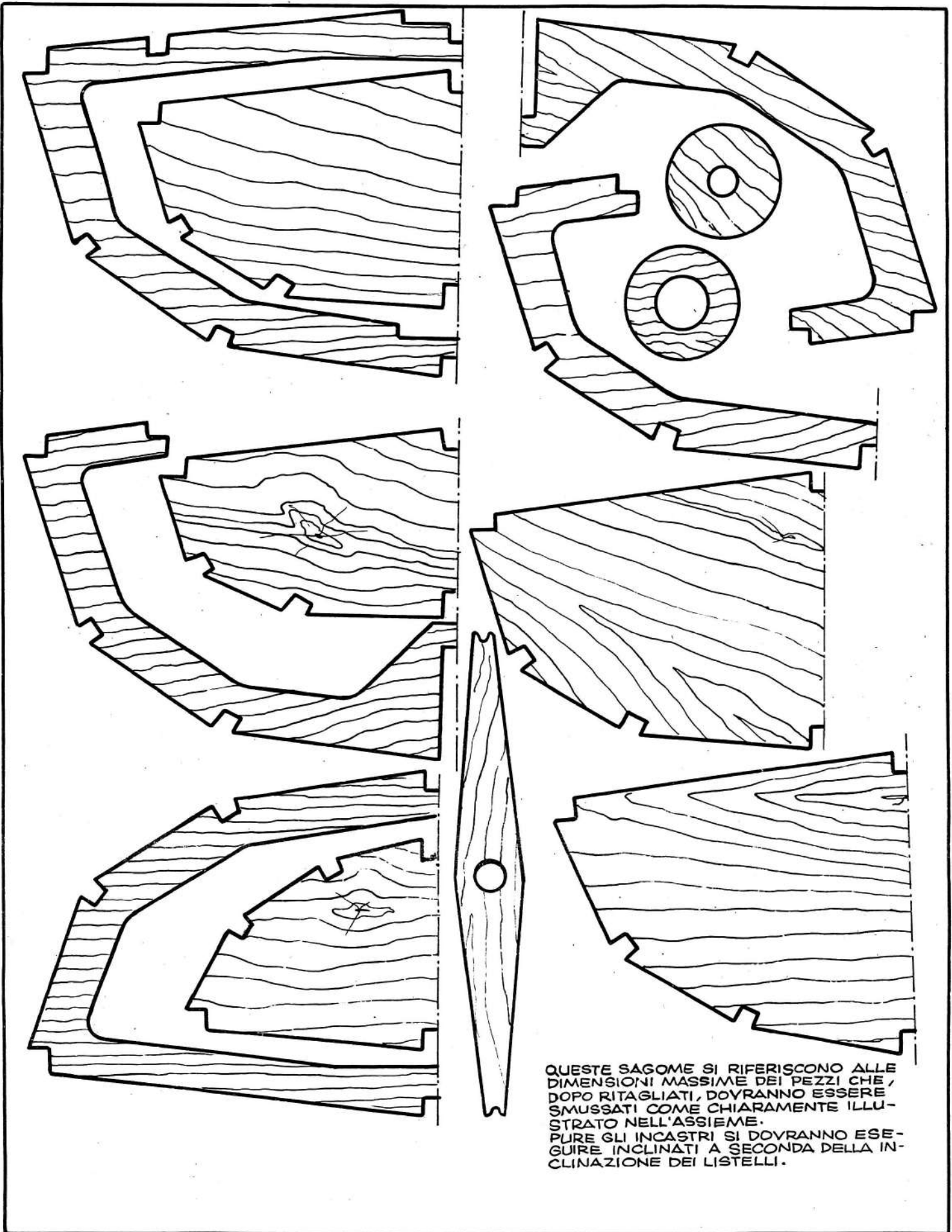
La mia erudizione in materia di modellistica navale non è affatto profonda. Anzi, sinceramente, tutta la mia esperienza si riduce ad aver assistito alla costruzione della "Stella" da parte dell'enciclopedico aeromodellista Marino Bagalini di Milano, il quale ha voluto riprodurre un suo 4 metri.
La costruzione è abbastanza complessa e richiede doti di pazienza e abilità non indifferenti; comunque, se la lavorazione sarà eseguita con cura, ne uscirà un magnifico esemplare.
Lo scafo è composto di 9 ordinate in compensato da 5 mm. o in tavoletta di pioppo, pure da 5 mm. Una sagoma in compensato da 5 mm. contribuisce a mantenere l'insieme. I listelli di pioppo 5x5, convenientemente bagnati, completeranno la forma. La chiglia porta al centro una piastra d'ottone da 2 mm. alla cui estremità è fissato un contrappeso in piombo del peso di gr. 100/120. Il rivestimento dello scafo va eseguito in compensato da mm. 0,5, mm. 0,4 o impiallacciatura da mm. 0,5, sulla quale si dovrà applicare uno strato di seta verniciata con emallite. Quindi tre mani di vernice a finire alla nitro. Del resto, il disegno, con le misure e le indicazioni dei materiali, vi aiuterà nella costruzione che senz'altro vi farà disfattati quando, sotto la spinta di un leggero maestrale, vedrete la "Stella" balzare avanti sull'onda placida di un mare turchino e, sognando entusiasmantemente, sarete protesi sul vostro guizzante dingo, capelli al vento, verso la vittoria in quello inebriante sport che è la "vela".
A. G.



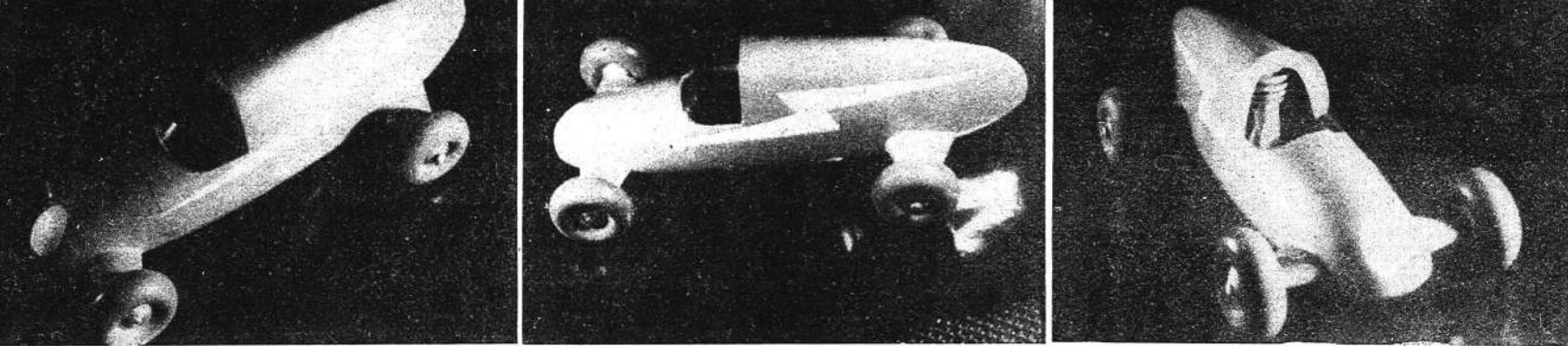
IL RIVESTIMENTO DELLO SCAFO VA ESEGUITO CON COMPENSATO DA M.M. 0.4 OPPURE CON IMPIALLACCIATURA DA M.M. 0.5 SULLA QUALE SI DOVRÀ APPLICARE UNO STRATO DI SETA VERNICIATA CON EMAILITE. FINIRE POI CON 3 MANI DI VERNICE ALLA NITROCELLULOSA.



E. ARSINI



QUESTE SAGOME SI RIFERISCONO ALLE DIMENSIONI MASSIME DEI PEZZI CHE, DOPO RITAGLIATI, DOVRANNO ESSERE SMUSSATI COME CHIARAMENTE ILLUSTRATO NELL'ASSIEME. PURE GLI INCASTRI SI DOVRANNO ESEGUIRE INCLINATI A SECONDA DELLA INCLINAZIONE DEI LISTELLI.



Modello di Auto "Gia 1002.."

Si tratta della realizzazione di uno fra i più seri e preparati aeromodellisti italiani, che è passato con facilità dalle ali alle ruote dandoci la dimostrazione che un costruttore in gamba di modelli volanti può, a suo piacere, costruire modelli di treni (vedi n. 9 e 10 di "Modellismo"), modelli di barche e modelli di auto. Ciò dimostra, sopra tutto, che il modellismo in genere offre le più ampie possibilità a chi non voglia cristallizzarsi su una sola "specialità". Questo pressapoco è il discorso che si son fatti Castellani, Conte, Clerici e i nostri Chinchella e Janni. Ed è un discorso che fila a meraviglia. Noi aggiungiamo un "diamoci sotto, ragazzi, e in molti!". In un anno ci siamo piazzati con gli U. Control. Dobbiamo fare altrettanto con i modelli d'auto. "Modellismo" vi seguirà, vi aiuterà, non vi abbandonerà. Da questo numero in poi non vi sarà fascicolo di "Modellismo" nel quale non ci sia un modello d'auto o non si parli di modelli d'auto.

Noi abbiamo saputo imporci in campo internazionale in quasi tutte le categorie dell'aeromodellismo. Noi abbiamo un'indiatata produzione di motorini di tutte le cilindrate e siamo dei costruttori che sappiamo il fatto nostro. Dimostriamo dunque che, volendo, possiamo costruire modelli di auto di Chinchella, di Conte e di alcuni allievi di Castellani. Si tratta di nomi fra i più noti dell'aeromodellismo italiano. Si tratta di gente che è andata all'estero e ha "visto" con occhi intelligenti ciò che fuori d'Italia si fa nel campo dei modelli d'automobili. Costoro si son detti: "Perché dobbiamo rimanere proprio all'ultimo posto in questa attività? Perché trascurare un genere che dà soddisfazioni pari a quelle dei modelli volanti?".

Facciamo appello ai migliori modellisti. Sì, al lavoro. Fra sei mesi vogliamo organizzare la prima gara su pista. I premi saranno tali da far venire l'itineria a chi non avrà risposto al nostro invito o non avrà capito dove vogliamo arrivare.

Fin da quando vidi sulle riviste americane le prime foto di modellini semoventi di auto, fui preso dal desiderio di costruirne una. Ma le notevoli difficoltà che ne ostacolavano la realizzazione mi trattenero per lungo tempo. Finalmente presi il coraggio a quattro mani

e mi misi all'opera. Nacque così la mia prima macchinetta con motore MOVO D 2, che, dopo alcune corse pazze per una piazza di Roma, terminò i suoi giorni sotto... un tassi, che lasciò sull'asfalto una bella striscia di verde con alcuni pezzetti di ferro e legno attorno. Lì per lì piantai tutto; ma poi ricominciai a pensarci su e, a distanza di un anno, nel settembre '47, era terminata la mia seconda macchinetta, quella che ora mi accingo a presentarvi.

Basandomi sui risultati della prima, cercai di perfezionarla, adottando la trasmissione anteriore, ed un tipo di frizione centrifuga. Certo la realizzazione di questa automobilina non è delle più semplici, soprattutto perché richiede un notevole numero di pezzi meccanici, oltre ad una grande attenzione nella lavorazione.

Ma ora passo alla descrizione costruttiva. Praticamente la costruzione della carrozzeria non differisce di molto da quella della fusoliera di un normale modello volante a guscio. Lo scheletro è formato essenzialmente da una base in faggio da mm. 13, sulla quale verranno montate le ordinate in compensato, ed alla quale verrà fissato il motore stesso con le solite quattro viti. Esternamente verrà ricoperto totalmente in strisce di balsa da millimetri 4-5.

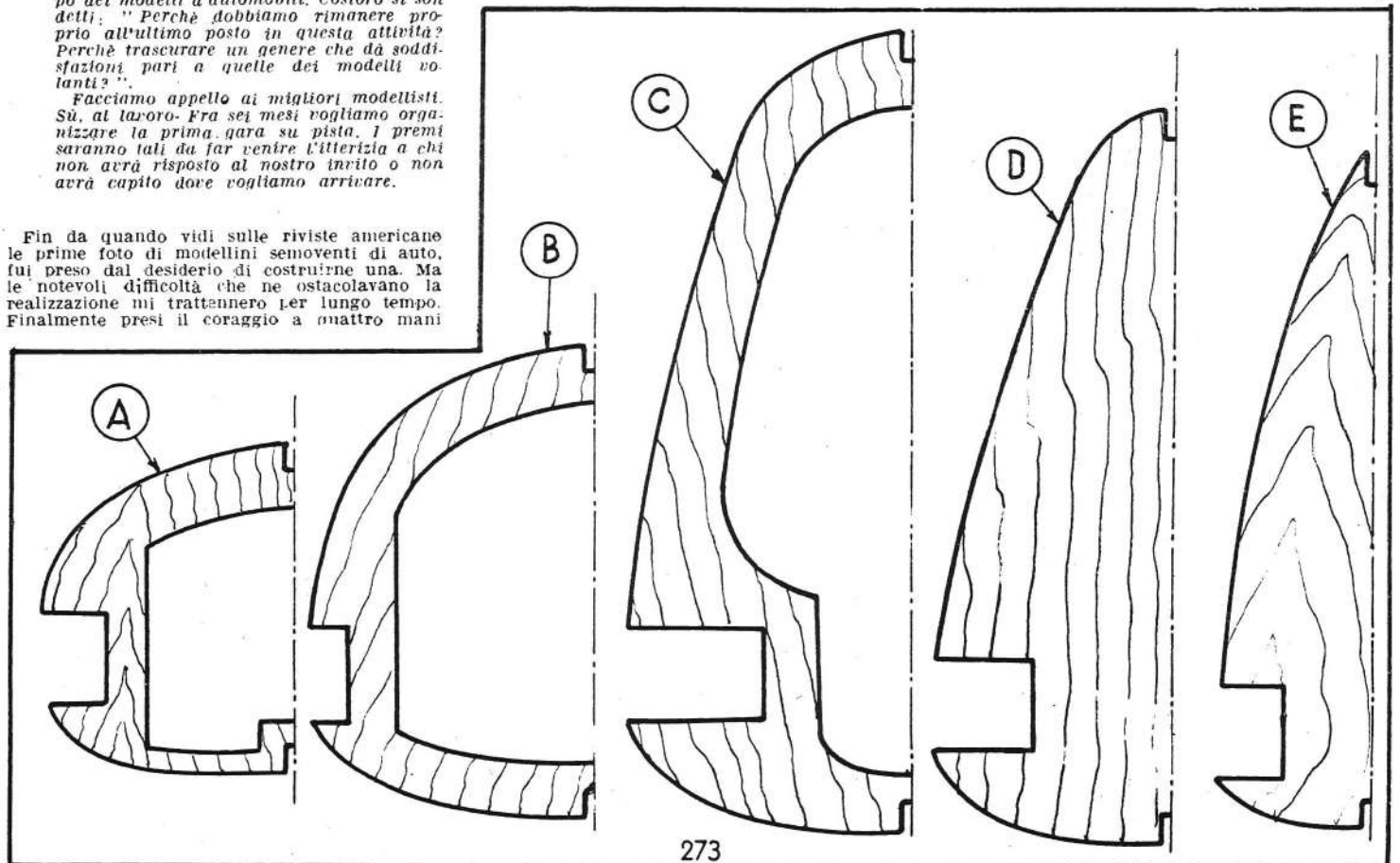
La parte più complessa è, naturalmente, il sistema di trasmissione. Sull'asse anteriore delle ruote si bloccherà uno dei due ingranaggi conici, precisamente quello più grande (nell'originale il rapporto era in demoltiplica per 2:1), che sarà mantenuto nella sua

precisa posizione da rondelle saldate in prossimità delle boccole di bronzo entro le quali scorre l'asse, evitando, e questo è importantissimo, ogni gioco nel senso trasversale della macchina. Un blocchetto di raggio sosterrà invece la boccola (che potrebbe essere vantaggiosamente sostituita da cuscinetti a sfere), entro la quale scorrerà l'asse di trasmissione, e sul quale, come abbiamo detto, si bloccherà l'altro ingranaggio, quello più piccolo. Dall'altro lato si adatterà il sistema di frizione che cercherò di descrivere quanto più chiaramente possibile.

Sull'asse di trasmissione è saldato un supporto a forma di «U» che ha il compito di sostenere e permettere di ruotare alle due astine piombate, il cui altro capo va a finire nell'interno delle due ganasce di gomma dura o cuoio, trattehute a loro volta da due dischi di ottone, anche questi fissati sull'asse. Con la rotazione dell'asse, per azione della forza centrifuga, le due astine cercheranno di allargarsi divergendo e trascinando le due ganasce, che a loro volta aumenteranno la pressione nell'interno del volano, migliorandone così l'aderenza; dico «aumenteranno», perché una certa pressione è già data dalle due minuscole molle interposte tra i due settori, e ciò allo scopo di permettere la messa in rotazione del gruppo, che d'altro canto non ha nessuna presa diretta col motore.

I due settori, o ganasce, di cui sopra, sono a loro volta impernati ad una estremità, con motore a rotazione sinistra i perni saranno a sinistra nella ganascia superiore, a destra

(continua a pag. 276)



“Gaviota”

Questo è il modello di una famosa goletta costruita negli S. U. nel 1938. Se saprete ben lavorare potrete vederla navigare superbamente come se fosse vera.

Gli attrezzi necessari sono: un seghetto da traforo, un paio di pinze lunghe e fini, un po' di spilli, un coltello tagliente e carta vetrata in abbondanza.

Procuratevi una striscietta di legno di faggio dello spessore di mm. 8, larga mm. 42 e lunga 35 cm. Con questa fate la chiglia, come nel disegno, eseguendo l'incastro per la zavorra in piombo, che fonderete a misura in una piccola staffa di legno o di gesso e che poi applicherete con delle viti. Con del compensato, o faggio, dello spessore di mm. 8, farete la prora, e la poppa sulla quale, se lo desiderate, potete fare il foro per l'asse dell'elica. Incollare la prora e la poppa secondo gli incastri come nel disegno, e iniziate a tagliare le ordinate su compensato da mm. 3 e incollatele ai loro rispettivi posti secondo i numeri

corrispondenti. Quando la colla avrà ben fatto presa, iniziate l'applicazione del fasciame con listelli da 5,2 (ve ne occorrono 43).

Cominciate dalla coperta, alternativamente, un listello a sinistra e uno a destra in modo che la chiglia non abbia a subire deformazioni per maggiore pressione da uno dei lati. Perché il fasciame vi riesca bene è necessario fare entrare in tutte le ordinate lo stesso numero di listelli, cioè dovrete rastrearli di circa due millimetri verso l'estremità di prora cominciando dal centro. Per fissare i listelli durante l'incollaggio usate degli spilli che toglierete dopo. Finito il fasciame, verniciate tutto l'interno e poi scartavetrare con molta cura l'esterno fino a che la superficie sarà ben liscia e omogenea. Se i listelli non combaciano sarà necessario passare una mano di stucco, altrimenti tre mani di vernice alla nitrocellulosa, un po' densa, saranno sufficienti per rendere impermeabile lo scafo.

Applicate la coperta, che farete con com-

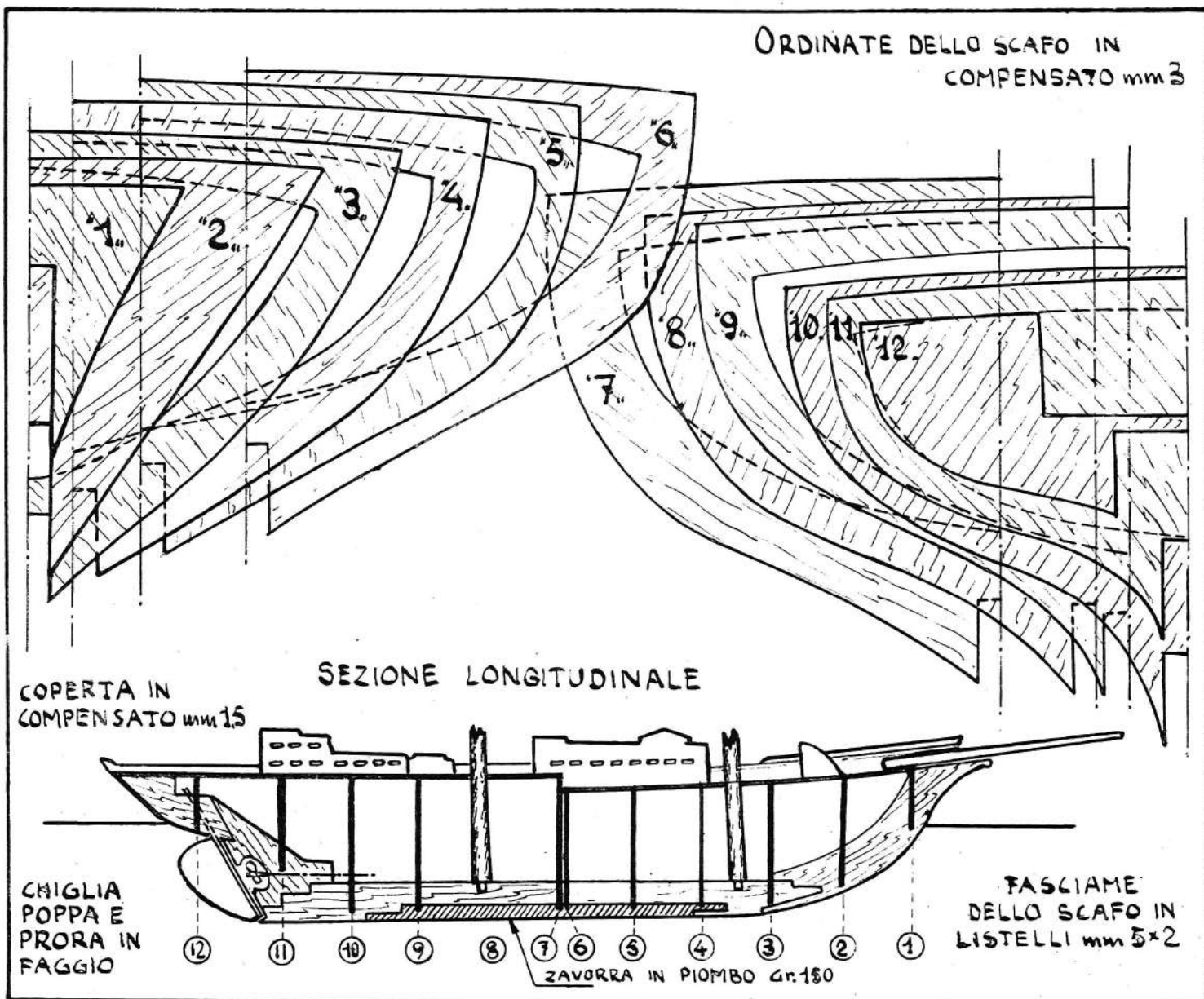
pensato da mm. 1,5 sulla quale avrete già fatto, prima di sistemarla, tutte le aperture delle tughe e i fori degli alberi. Le righe del fasciame si ottengono con una qualsiasi punta che graffi. Applicare le sovrastrutture e gli accessori, tutto già verniciato in precedenza. In ultimo mettetevi gli alberi anch'essi verniciati e guarniti.

Per le sartie e le manovre vi occorreranno circa m. 30 di spago ritorto del diametro di mm. 1,5. Le sartie le potrete verniciare in nero, mentre le altre manovre le potrete lasciare grezze. Per tutta l'attrezzatura vi occorreranno circa 25 bozzelli da mm. 7. Per le vele, che cercherete di tagliare con molta cura, usate del cotone, o seta molto leggeri.

Perché lo scafo possa ben navigare, oltre a 150 gr. di zavorra in chiglia, è necessario aggiungere altri pani di piombo più o meno prismici nell'interno finché vedrete che lo scafo ha raggiunto il galleggiamento segnato nel disegno. Detti pani, prima di porli nell'interno li avvolgerete in un po' di carta, così da poterli bene incollare con facilità nell'interno, ai lati della chiglia.

Fate i ritocchi e gli aggiustamenti finali, costruite un bel piedistallo e il vostro modello sarà finito; ma, soprattutto, lavorate con la massima calma e con ordine, senza fretta. La fretta è nemica della buona riuscita: ricordatelo.

La tavola costruttiva di questo modello la troverete presso Greco - Campo de' Fiori 8, Roma.

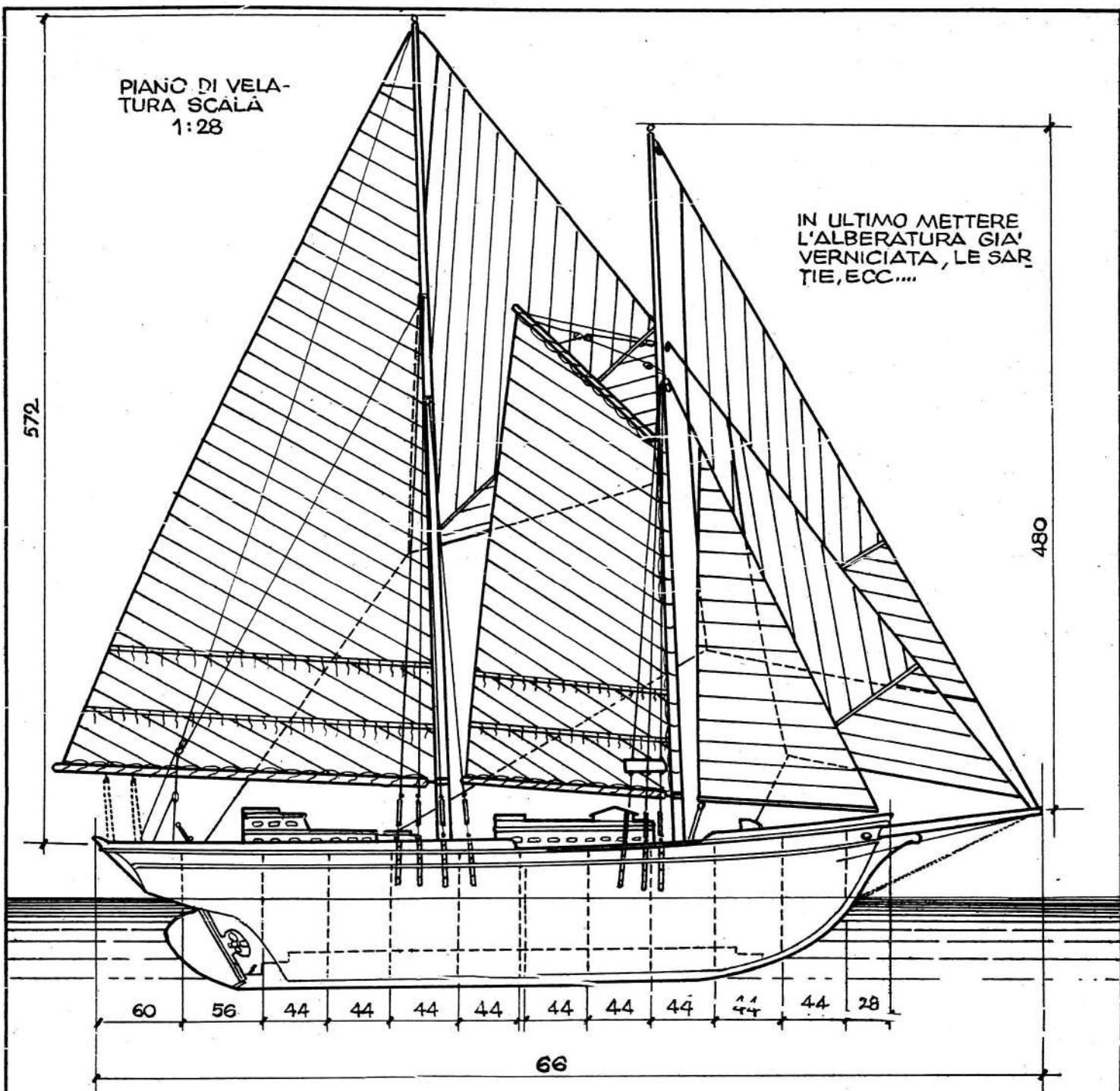


PIANO DI VELATURA
SCALA
1:28

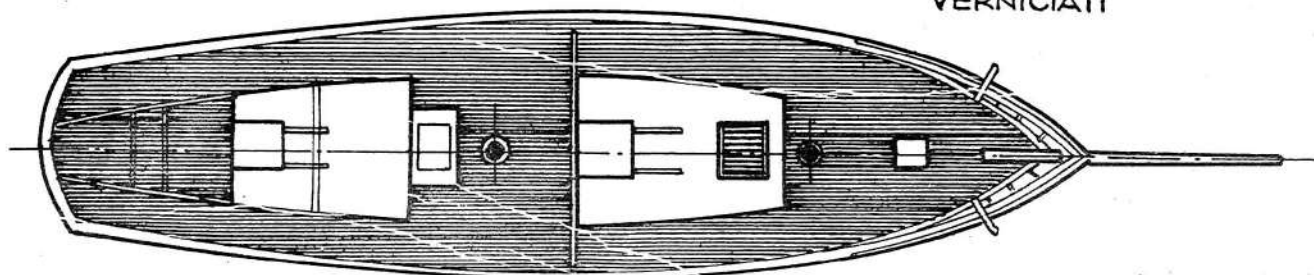
IN ULTIMO METTERE
L'ALBERATURA GIÀ
VERNICIATA, LE SAR-
TIE, ECC....

572

480



SISTEMARE TUTTE LE SO-
PRASTRUTTURE E GLI AC-
CESSORI AVENDOLI GIÀ PREPARATI E
VERNICIATI



NEL CASO SI VOGLIA AD-
PLICARE IL MOTORE, E'
NECESSARIO FARE LA TU-
GA POPPIERA MOVIBILE.

SCALA 1:4

E. ARSENI

Cronache

TORINO

Organizzata con dovizia di mezzi e con alto senso di serietà sportiva dall'AEROPICCOLA si è svolta a Torino il 23 Novembre una interessante gara di U. CONTROL.

Magnifica giornata di sole. Sin dalle 13 una fitta schiera di concorrenti e spettatori si snodava lungo il sentiero che attraversa il magnifico campo di volo della AERITALIA. Sull'ampio piazzale che fa capo alla pista (oltre 60 m. di larghezza) si notano due tra guardi in legno e le solite supellettilli della Giuria.

Questa è composta da vecchi aeromodellisti che hanno tutta l'intenzione (occhiali e barbe lo dimostrano) di far rispettare i regolamenti.

Arrivano intanto i primi gruppi di concorrenti che si allineano al lato destro della pista, formando con le loro cassette e accessori vari per riparazione una barriera agli spettatori invadenti.

Incominciano i preliminari di gara che, purtroppo, e specialmente per i numerosissimi spettatori, durano a lungo.

Tra i modelli degni di nota spiccano quelli dell'ASTOR, tra i quali risalta per l'ottima rifinitura quello ODASSO con motore da 6 cc. di propria fabbricazione e quello di CURSI montato dal SUPERELIA. Della SAT mancavano i cannoni, bloccati dagli esami (MARSAGLIA, BALLARIO, ed altri di cui ci sfuggono i nomi). Fanno degna figura il bel «NIKI-NIKI» di DE MARTA, e l'ottimo modello di MENCHETTI.

La gara ha inizio e tra i primi a lanciarsi sono CORSETTI e ODASSO.

Quest'ultimo, con modello ottimo nelle linee d'insieme, che è munito di una elica speciale con quattro pale messe a dietro l'altra. Questa elica è per tutti una novità; e soprattutto una incognita.

Dopo i preliminari di avviamento, il modello decolla con molta eleganza e, sin dal primo volo, dimostra un'ottima stabilità non disunita da una discreta velocità.

I 5 giri prestabiliti vengono conseguiti normalmente tra l'entusiasmo della folla che accoglie il perfetto atterraggio con calde ovazioni.

E' la volta di CORSETTI, che, per l'occasione, ha voluto creare una novità. Ma male gli ne incoglie, giacché il modello (mai provato) si impunta a non decollare, e, malgrado le diverse prove (che tra l'altro fanno sbuffare d'impazienza gli spettatori), deve sganciare i cavi e ritirarsi per migliorare le condizioni del carrello. Si tratta di un modello piccolissimo (forse anche troppo, e può essere questa una delle ragioni per cui non può decollare) montato da motore G. B. 16.

La linea d'insieme, sebbene non elegante, è molto affinata e, forse, se riuscisse a decollare, potrebbe certamente fare una buona figura.

Il terzo lancio tocca a DE MARTA. Questo giovane si presenta per la prima volta su un campo di gara. E' un novello allievo di CONTE ed ha, di questo, costruito il NIKI-NIKI. Ottimo il modello sotto ogni punto di vista: rifinito a dovere, e soprattutto per le doti di finezza e per il suo motore (il nuovo 6 cc. di ELIA).

Avrà modo di piazzarsi al 2 posto. CONTE lo pilota con vera maestria, e forse anche per gli incitamenti della folla che sa della sua

abilità per l'acrobazia, ci scappa, come si suol dire, «il morto». Di fatti, eseguiti i cinque passaggi, eccolo buttarsi a capofitto in quelle splendide cabrate e picchiate che solo lui sa fare. E la folla, naturalmente, è entusiasta, tanto che da più parti le richieste di bis si fanno sentire a gran voce. Intanto, a poche decine di metri, un candido «F. L. 3» volteggia lento, cercando di girare attorno al modello, ma non ci riesce e, naturalmente, la folla si eccita a questa prova anche perché l'apparecchio è montato da uno dei migliori piloti italiani, l'ing. ROLANDI.

La gara, intanto, continua. I lanci si susseguono. Passano i concorrenti CESTARI, MENCHETTI, ed altri ma nulla di interessante si annuncia fino alla volta del «vecchio» FREGONARA.

Questo baldo aeromodellista (diciamo «baldo», perché a lui fa molto piacere) ha costruito per questa gara un nuovo modello montato da un altrettanto motore sperimentale ad autoaccensione da 8 cc.

Il modello di linee snelle ed eleganti ha di particolare il timone a V che, malgrado tutto, bisogna dirlo, ha dato ottime dimostrazioni. Il primo lancio di questo modello non ha nulla di speciale: il tempo di volo in velocità è basso e, salvo l'enorme urlo del motore, quando in atterraggio gli si spunta l'elica, nulla di eccezionale. Il costruttore non se la dà per vinta e rilancia subito, previo, naturalmente, cambio dell'elica. Questa è la volta buona, però. E difatti il modello è lento a decollare sì, ma in volo viaggia perfettamente, superando ogni aspettativa. Il volo è accolto da grandi battimani e abbracci e salti di gioia degli amici che sanno di poter così strappare la vittoria a DE MARTA.

Torna in scena per il secondo lancio CURSI con il suo bel modello rosso, MICHELA, che scassa irrimediabilmente MENCHETTI che totalizza oltre 13 giri (un'altra volta consigliamo il serbatoio più piccolo) e molti altri lanciano successivamente.

La gara è virtualmente chiusa, salvo voletti isoati di pochi ritardatari. La GIURIA si è già riunita per i conteggi. I tempi non sono alti, causa un leggero vento che ha turbato un po' le velocità. Ad ogni modo la competizione ha avuto ampio successo.

Le velocità ufficiali, causa un reclamo, non si possono pubblicare. Non mancheremo di farlo la prossima volta. Per intanto si sa con certezza i seguenti risultati: 1. FREGONARA 2. DE MARTA 3. ODASSO 4. CESTARI 5. MENCHETTI 6. CURSI.

Taurus

PASSAPORTO

Un redattore specializzato legge per noi tutte le riviste estere. In questa rubrica, sotto questo titolo, dunque, seguiranno a pubblicare ogni numero le notizie più importanti relative all'aeromodellismo estero, con particolare riferimento all'aeromodellismo degli S. U., che è, senza alcun dubbio, il più progredito e il più diffuso.

Cominciano a circolare in Italia voci e supposizioni intorno alle



Cassola, Gnasi, Bettini e Giusti (squadra dell'A.C. di Pisa) vincitori della Coppa Arno e Campioni Italiani 1947.

strane miscele che vengono qualche volta usate dai colleghi d'oltre Atlantico per l'alimentazione dei loro motori a candela.

La cosa cominciò quando, con la invadente diffusione degli U. Control, i possessori di motori normali si accorsero di non poter competere con i surcompressi da corsa ad alimentazione alcoolica, tipo Mc Coy, Hornet, Hassad, Atwood.

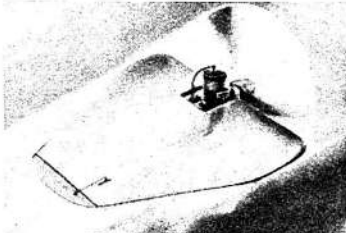
Fu allora che si cominciarono ad usare, in gran segreto, miscele speciali che passavano sotto il nome generico di «zuppe bollenti». Naturalmente la cosa non poteva non dar nell'occhio, e presto il segreto divenne quello di Pulcinella.

Oggi, visto che queste miscele non furono proibite, è facilissimo procurarsi questi carburanti da gara, che già miscelati, sono in regolare vendita presso tutte le botteghe di modellismo. E' recente il lancio sul mercato, da parte della Smitherlin Inc. di uno di questi prodotti, che presenta perdipiù la capacità di far funzionare il motore, una volta partito, senza bisogno di accensione e — si dice — senza nessuna riduzione di potenza. Il prodotto si chiama «Dinamite Liquida» e costa sul mezzo dollaro la lattina.

Il fattore che impedisce la generale adozione di questi carburanti — sulla cui formula, generalmente custodita dai fabbricanti, siamo spiacenti di non potervi dare maggiori chiarimenti — è costituito dal loro ragguardevole potere corrosivo, che mette presto fuori uso i migliori motori. Basti dirvi che queste miscele hanno l'abitudine di «mangiarsi» i serbatoi di plastica trasparente di comune uso, tanto che qualche ditta sta già producendo speciali serbatoi di metallo non corrodibile, mentre la «Micro Bilt» vende, come accessorio dei suoi «Arden», un serbatoio simile a quello trasparente di stock ma costruito di un plastica opaca resistente all'azione della «zuppa bollente».

Malgrado queste qualità negative delle «miscele da corsa», tutti i velocisti americani continuano a far marciare i loro motori sotto l'azione di miscele sempre più diaboliche.

Il carburante usato da D. Neuberger per i suoi primati, di composizione segreta, è stato definito «un incrocio tra la bomba atomica e il DDT».



L'idea di costruire un U-Control tutt'ala avrà, senza dubbio, di già vellicate le poderose maningi di qualcuno di voi.

L'idea è stata recentemente messa in pratica dall'aeromodellista americano Jay Holmes, che ha costruito la «Talpa forzata».

La costruzione è normalissima, con centine e listelli; bordo d'entrata coperto sul dorso con tavoletta, ventre coperto interamente con tavolette.

Sul disotto del modello c'è attaccato un rigonfiamento scavato dentro, che alloggia l'impianto d'accensione; il carrello è sganciabile.

Il commutatore che nella figura vedete sul dorso dell'apparecchio serve per disinserire le batterie di terra.

Il centro di gravità è piazzato tra i due cavi di controllo.

L'apertura è di 34 cm., la lunghezza di 30, il profilo è un piano-convesso molto sottile.

Tin

MODELLO DI AUTO "GIA 1002"

(continuazione da pag. 273)

in quella inferiore, e ciò allo scopo di evitare uno scardinamento per l'azione torcente del motore. Spero di essere stato abbastanza chiaro. Ad ogni modo il disegno può fare il resto.

L'asse posteriore è fisso, e le ruote scorrono liberamente su di esso. Così anche quello anteriore ha una sola ruota motrice. Per la nota questione delle curve senza differenziale. Le ruote da me usate sono quelle ballon normali dei modelli volanti, con mozzoli in alluminio, ma sarebbe meglio poterle trovare in gomma piena. Ciò è necessario per il raggiungimento di forti velocità.

La rifinitura verrà eseguita con carta vetrata sempre più fina e quindi con stuccatura alla nitro, oltre il lungo lavoro di carta abrasiva. Solo quando la superficie sarà perfetta si potrà provvedere alla verniciatura. Volete un colore di ottimo effetto? Aggiungete all'argento un po' di rosso corallo, lucidate con polish e vedrete!

Per le prove è conveniente far girare la macchinetta in circolo assicurando due cavi agli appositi occhielli; è più sicuro!

Per la messa in moto del motore potete servirvi sia della solita cordicella, attraverso l'apertura superiore, oppure della bicicletta attraverso l'apposito vano nella parte inferiore della carrozzeria.

Non mi resta ora che augurarvi il rituale buon lavoro. Per ogni chiarimento potete scrivermi.

Giampietro Janni

(Via della Croce, 35 - Roma)

AAAAAAAAAAAA

GIOVANNI BARONI, Pomarance.
— Dei modelli che pubblichiamo non esistono, normalmente, tavole costruttive; soltanto in qualche caso, come, per esempio, per il « Macchi 205 », pubblichiamo disegni di modelli dei quali esiste la tavola costruttiva, ma in tutti i casi la tavola non è mai nostra, ma di ditte specializzate o di privati modellisti, e ad essi dovrebbe essere richiesta. Inutile perciò scrivere a noi, tanto meno chiedendoci scatole di montaggio, o materiali che sono di competenza delle ditte aeromodellistiche. Perciò, mio caro, niente da fare per il « Bobcat » accontentati di quanto abbiamo pubblicato.

TALOCCHINI UMBERTO, Sasso Pisano. — Per le vele vale quanto ho scritto al suo amico (non so perchè ho l'impressione che vi conosciate; le vostre lettere si assomigliano come due gemelli). Per i materiali rivolgetevi ad una ditta aeromodellistica specializzata di cui puoi trovare l'indirizzo nelle pagine pubblicitarie.

ARTURO VALENTI, Partanna. — Come avrai visto, il tuo modello è stato pubblicato. Sotto, ragazzi, non c'è bisogno di un centro studi ed esperienze per lavorare; basta un po' di buona volontà e la strada principale del paese, dove tutti possono incontrarsi e discutere; e un prato dove ci si possa incontrare la domenica con i modelli. Mi dispiace di non potere, per ora, aiutarti in maniera più sostanziosa. Più in là, chissà?

MASSIMO MADDALENA, Ancona. — Accontentare tutti è particolarmente difficile, mio caro, anche se cerchiamo di fare del nostro meglio. Pubblicheremo ancora qualcosa sulle automobiline come tu e parecchi altri vorrebbero, ma occorre un po' di pazienza. Non so, invece, come fare per spiegarti come funziona un modello telecomandato; è una cosa talmente semplice, che non so proprio cosa spiegarti... Se ti rileggi quanto è stato pubblicato su Modellismo, vedrai che non ti riuscirà difficile capirci qualcosa.

EUGENIO SAVALDI, Reggio C.
— Grazie per le parole di incoraggiamento che, da parte di un vecchio amico, fanno sempre piacere. Speriamo che la nostra, tanto amata, attività riprenda in pieno come una volta e che anche tu, dopo l'amara parentesi, possa riprendere a coltivare la nostra comune passione. Per la Rivista Aeronautica prova a scrivere alle Edizioni Modellismo, Piazza Ungheria 1, Roma, specificando i numeri che desideri.

A TUTTI COLORO CHE CI SCRIVONO. — Se vi occupate di Aeromodellismo o di modellismo generico, scrivete a « Longherone ». Se vi occupate di navimodellismo scrivete al « Secondo ». Questo per facilitare la cernita della posta e lo smistamento di essa ai redattori specializzati.

Grazie.

Longherone

AEROMODELLI

Piazza Salerno, 8 - Roma

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

CATALOGO L. 15

AAAAAccettiamo 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. 1936. pagg. 332 pattinate offriamo occasione lire 300. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

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.

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.

▲ Vendo disegno originale motorino « 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. Public. Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

Aquilone copia unica rilegata introvabile 1933 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.

▲ 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, pagine 384, lire 300, vendiamo. Vaglia a Modellismo Piazza Ungheria, 1 - Roma.

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

ATTENZIONE!!!

Vendiamo annate perfette stato « L'Aquilone » rilegate tela azzurra 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942.

Lire 1000 per annata (escluso spese porto). Pagamento contrassegno.

Forniamo seghetta vibrazione ultimo modello americano « Syncro-Saw » 120 volt - 6500 vibrazioni al minuto - Taglio sino 12 mm. - Completa di presa e filo - Interruttore - Seghette - Istruzione. Prezzo L. 30.000 - Spese imballo e porto al costo - Pagamento ½ all'ordine rimanente consegna.

Nuovi motori « Super-Elia/E » - Famoso bobine americane « Mo. delectric » - Candele speciali per motori spinti - Nuovi disegni dei migliori U. Controlcutter - Moto-scafi - Balsa - Elastico e tutto quanto può servire alle vostre costruzioni. Indirizzate:

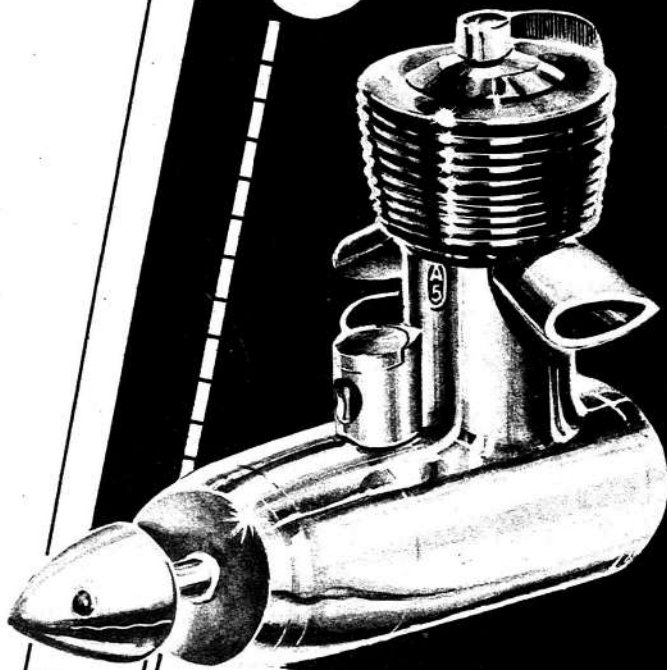
AEROPICCOLA - Corso Peschiera, N. 252 - Torino.

Richiedete il nuovo listino aggiornato n. 4/bis inviando L. 20.

ATOMATIC

£.6000-

5



✓ È l'ultimo prodotto dell'esperienza dei tecnici di una delle ditte produttrici più anziane d'Italia.

✓ È stato studiato fin nei minimi particolari per rispondere a tutte le esigenze dei modellisti.

✓ Viene costruito da maestranze specializzate, con i migliori materiali possibili, con macchine e procedimenti modernissimi.

✓ Ogni motore è sottoposto, in fabbrica a collaudo severo ed accurato e fornito con 60 giorni di garanzia contro difetti di materiale o di lavorazione.

✓ È costruito da Aviomina e venduto da Aviomina, il suo prezzo è perciò perfettamente rispondente al suo valore, e le sue caratteristiche sono precise e controllate senza imponenti pubblicitari.

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



Quale migliore garanzia di una vittoria in campo internazionale?

Il famoso "Pinnato" (di F. Conte) ha vinto la gara internazionale di "Eaton Bray" (Inghilterra) dominando incontrastato su 60 concorrenti di tutte le nazioni europee.

AEROMODELLISTI!

L'AEROPICCOLA ne ha l'Esclusiva dei disegni al naturale acquistati e diventerete campioni anche voi. L. 250 franco di porto a stretto giro postale inviando vaglia o assegno alla ditta:

AEROPICCOLA - Corso Peschiera 252, Torino

Ricordate
AEROPICCOLA

I migliori disegni - I più scelti materiali - Motorini a scoppio da 4-6-10 cc.

Listino e illustrazioni inviando L. 30

"Supertigre G.B.16."

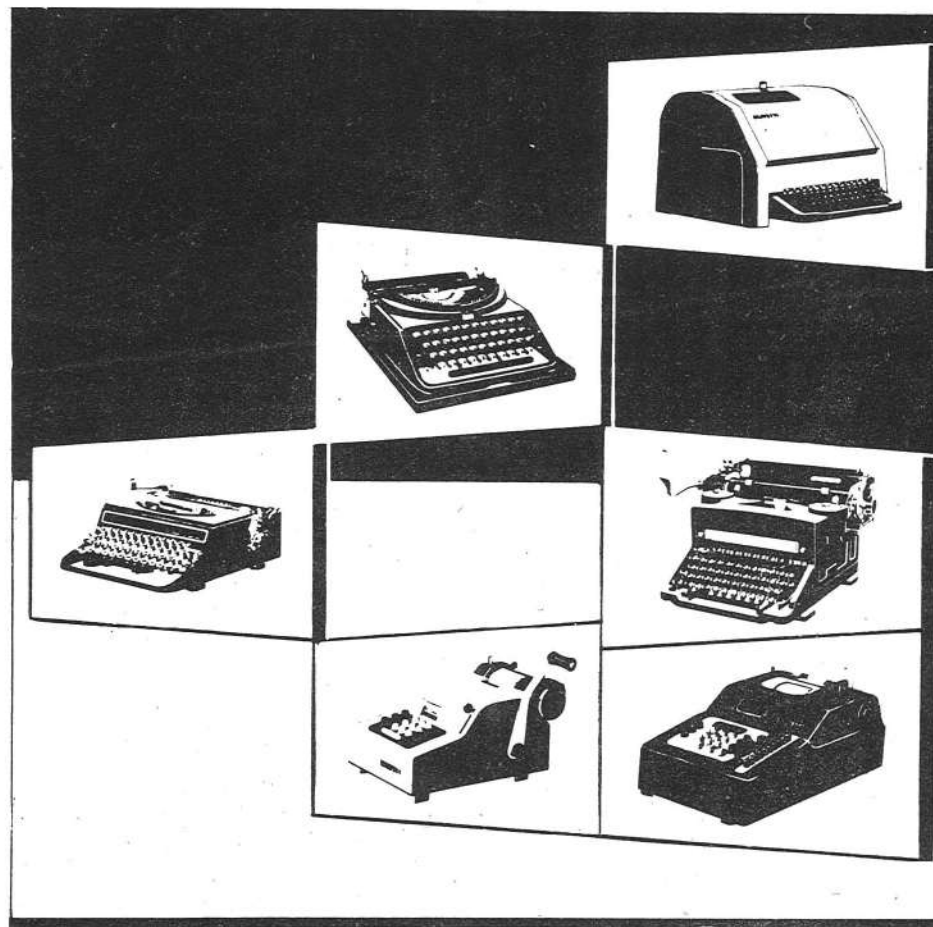
160 Km/h



IL SUPERTIGRE HA REALIZZATO AD EATON BRAY UNA PERFORMANCE STRAORDINARIA SUPERANDO CON 20 METRI DI CAVO I 160 KM/H.

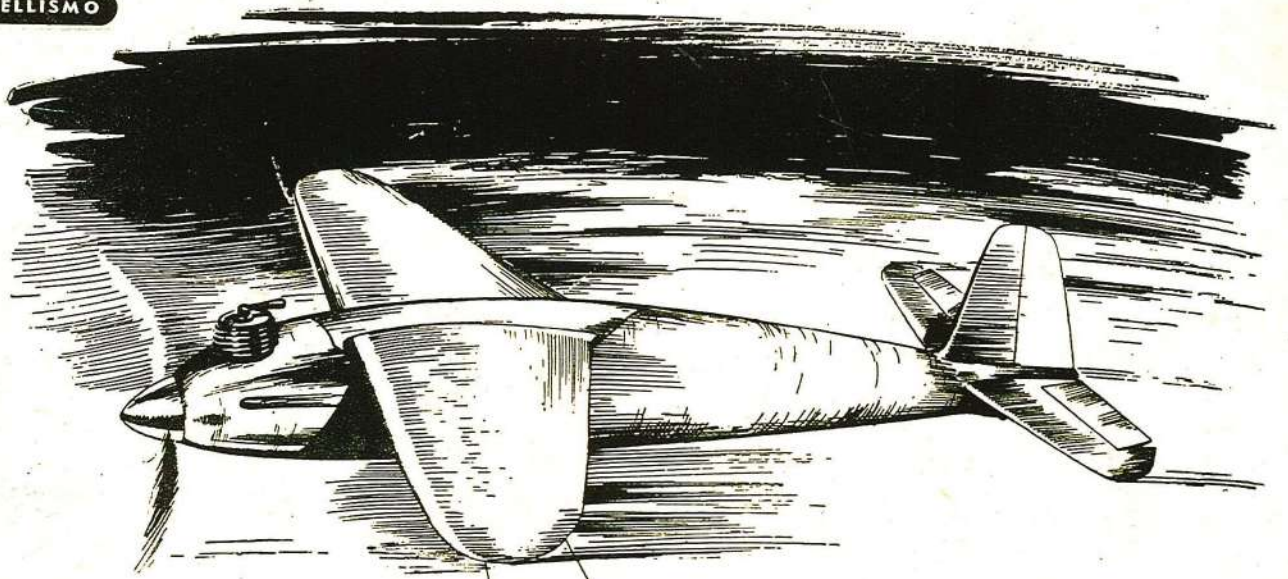
Il primo motore italiano per aeromodelli montato su cuscinetti a sfere. * Caratteristiche principali: Cilindrata 5,96 - Peso gr. 260 (nudo) - Giri min. 12500 - Potenza 1/3 di HP.

Indirizzare le richieste ad: **AVIOMODELLI CREMONA (Italia) Via G. Grandi 25**



olivetti

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



RISULTATI UFFICIALI:

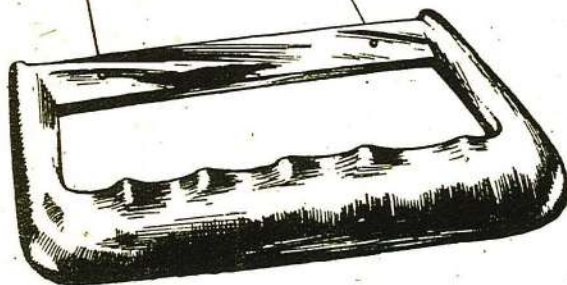
Arena di Verona - Aprile 1947
1° Assoluto (cavo di metri 15)
TACHELLA con motore
MOVO D.P. 23 * Km/h 127.
Livorno - Maggio 1947
1° Assoluto (cavo di metri 25)
CATTANEO con motore
MOVO D.10 * Km/h 139

ANCHE VOI

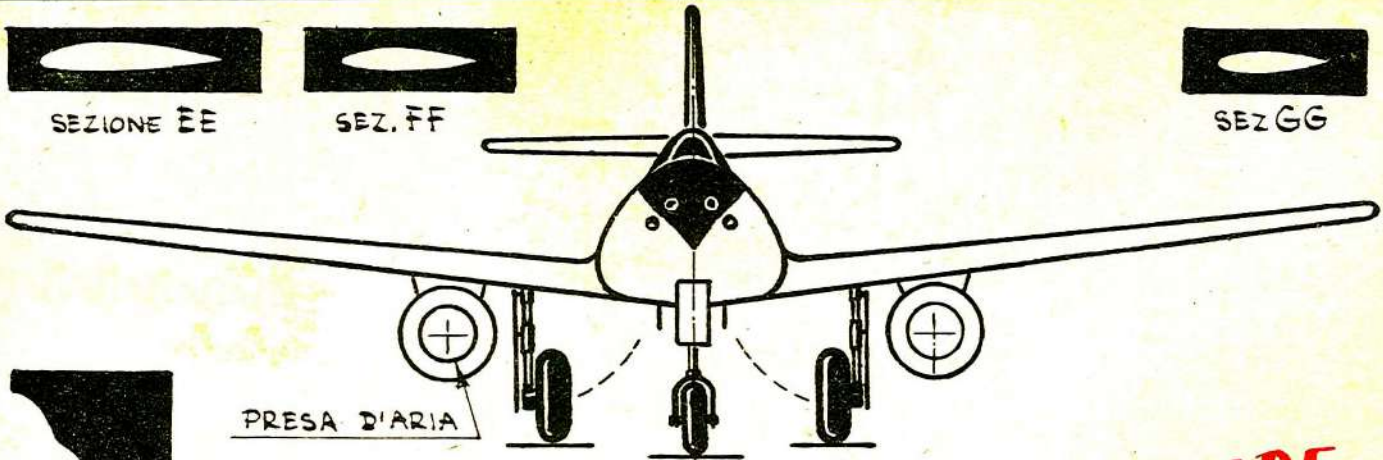
**POTRETE RAGGIUNGERE
E SUPERARE QUESTO
NOTEVOLE PRIMATO**

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 MOVO.

**RICHIEDETE LA TAVOLA COSTRUT-
TIVA MOVO M. 31 - PRENOTATE
IL NUOVO MOTORE DI SERIE
MOVO D.10 realizzato dalla:
FABBRICA ITALIANA MOTORI MOVO
V. S. Spirito, 14 - Tel. 70.666 - Milano**



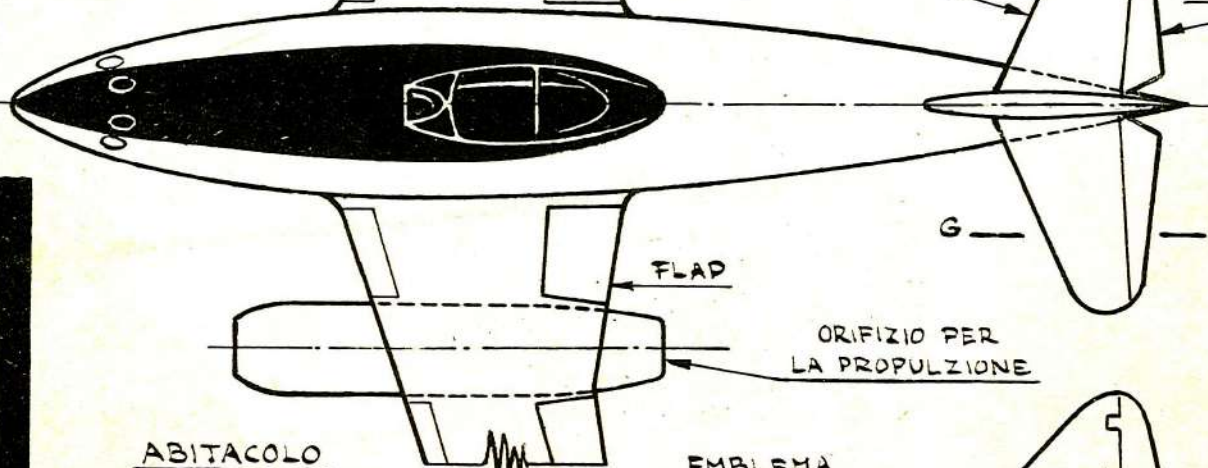
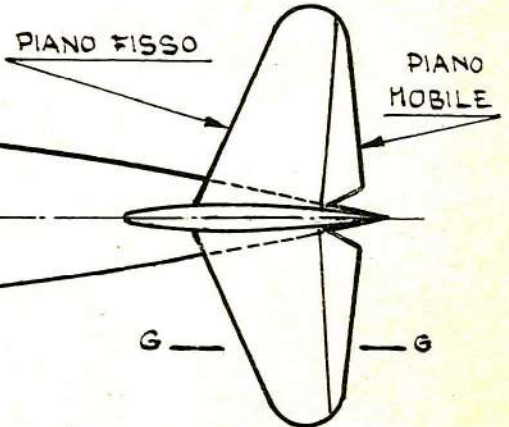
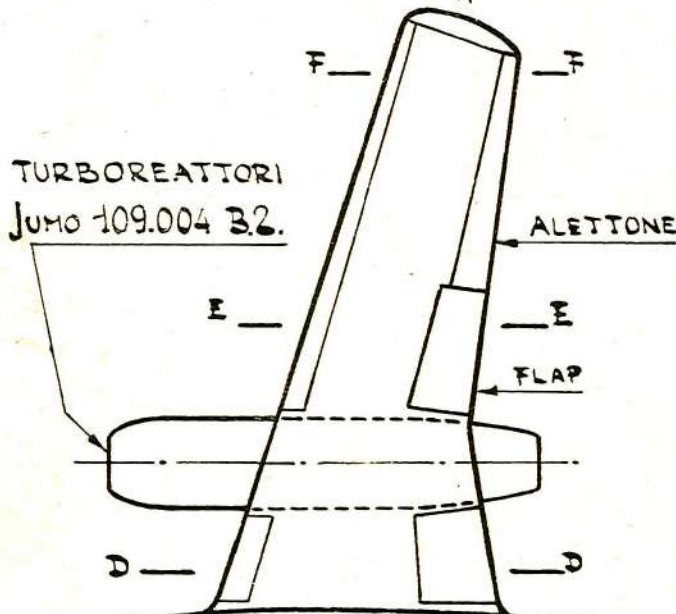
**127. Km. / H.
a portata di mano**



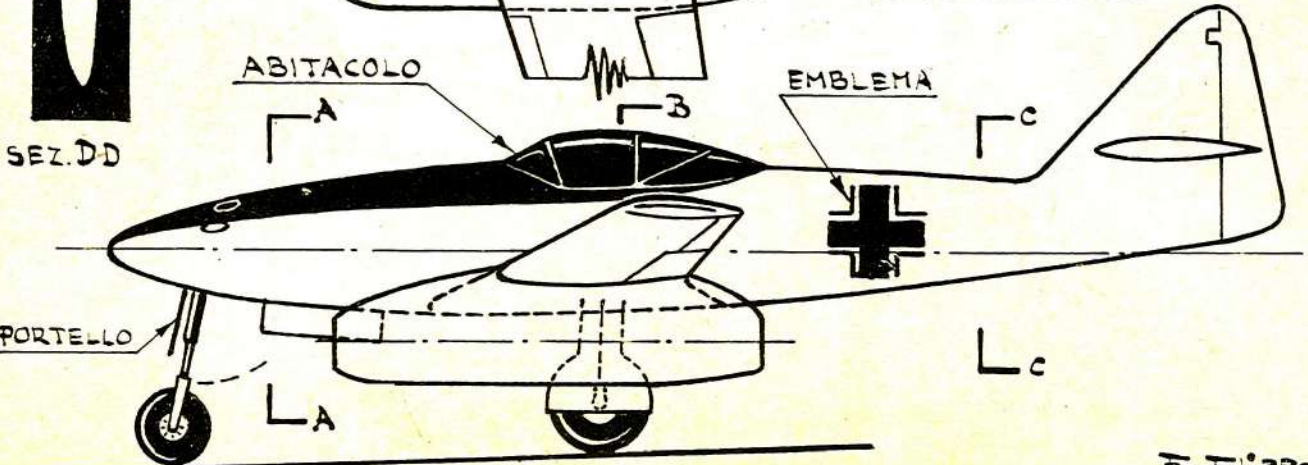
SCHWALBE

ME.262

Messerschmitt



SEZ. DD



P. Filippini