

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE
COSTA LIRE 100

SOMMARIO

PROBLEMI ORGANIZZATIVI, articoli di Cetti Serbelloni.

TAVOLE COSTRUTTIVE, O PROGETTI INDIVIDUALI?, articolo di G. Meli.

L' AUTOMODELLO "UNION" di Franco Conte.

L' "A. Z. 14", modello di E. Arseni.

MODELLO U. CONTROL "ASSO DI BASTONI".

MODELLO DELL'INCROCIATORE WASHINGTON, di Greco.

RACING CARS NEGLI S. U. d'A., articolo di Turbin.

Diruttori per modelli volanti, di Serbelloni.

Corso di Aeromodellismo.

Corso di Navimodellismo.

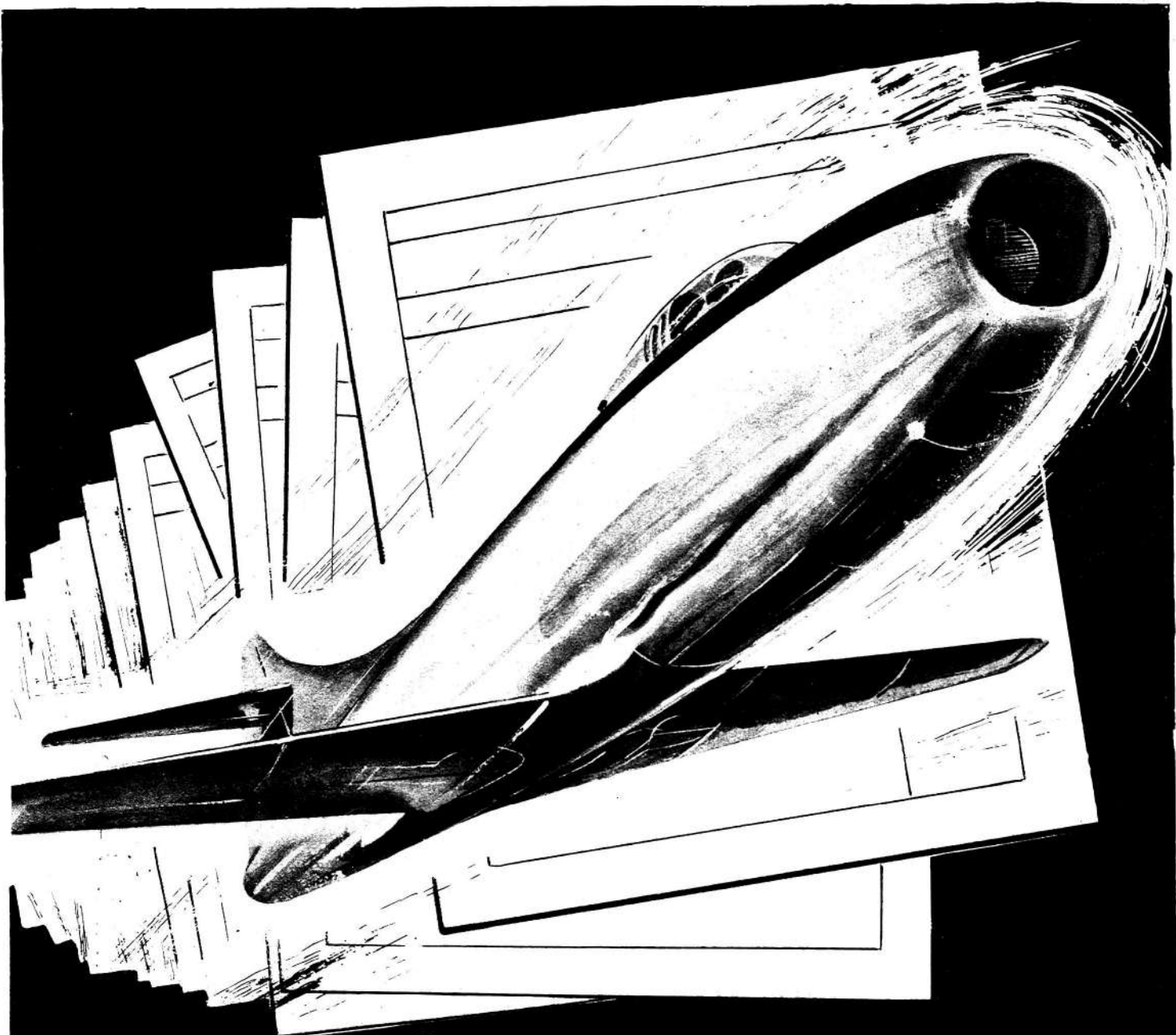
Cronache, Passaporto, Corriere, ecc.



Un modello Biplano costruito da Ercole Arseni.

14

E-ARSENI



Avete acquistati i primi cinque fascicoli dello

SCHEDARIO UNIVERSALE PERMANENTE DEI VELIVOLI

OGNI FASCICOLO COSTA L. 100 (arretrati I-II-III L. 130)

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.

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.

FRANCO DI PORTO

«pediamo ovunque»

MODELLISMO N. 1	L. 200
" " 2	" 100
" " 3	" 50
" " 4	" 50
" " 5	" 50
" " 6	" 80
" " 7	" 100
" " 8	" 100
" " 9	" 100
" " 10	" 150
" " 11	" 100
" " 12	" 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 L. 17

ALBI PER BAMBINI (pagg. 96)
SERAFINO IL TOPINO L. 17
PEPPINO LO SPADACCINO L. 17

GEDEONE IL CAMPIONE L. 15

LA PANTOFOLA DI BUDDA (pagg. 72) L. 15

ALBI DAN L'INVINCIBILE
1 - IL CASTELLO DEL MISTERO L. 30

2 - LA PERICOLOSA AVVENTURA L. 30

3 - UN POPOLO SEPOLTO L. 30

4 - AVVENTURA NELL'HAREM L. 30

5 - CACCIA AL TESORO L. 50

6 - L'ISOLA DELLA MORTE L. 50

COLLEZIONI "GIRAMONDO"
Anno I (completa) L. 500

Anno II (mancante dei n.ri 17-19-29-32-33) L. 600

Anno III (dall'I al 34) L. 700

Spedire vaglia alle EDIZIONI MODELLISMO - P. Ungheria, 1 - Roma

AAAAAAAAAA

AAAAA Cercansi soci Ler aprire Club Modellistico Studentesco. Telef. 773773 Umberto De Vita. 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 scelte 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 Vittorio 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 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, 1 pagg. 360 patinato, grande, lire 400 Vaglia a Modellismo Piazza Ungheria 1, Roma.

AEROPICCOLA

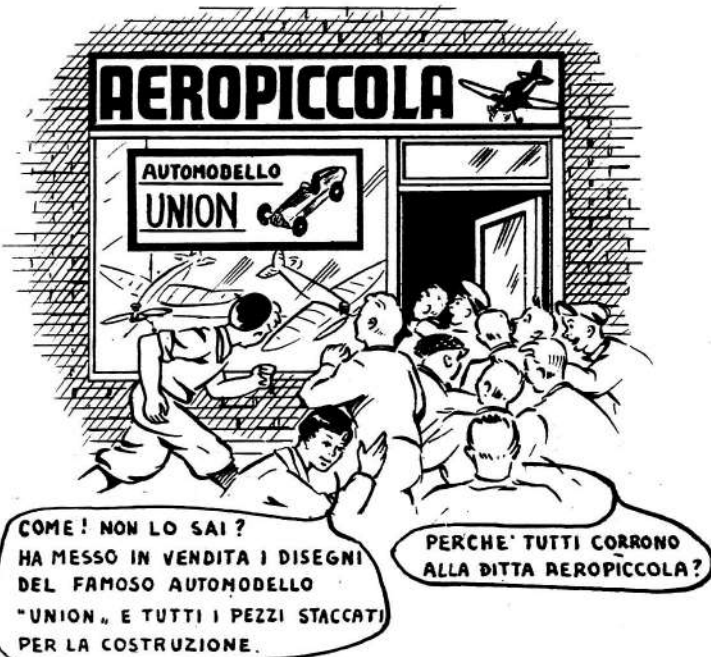
Vende annate perfetto stato «L'Aquilone» rilegate tela azzurra 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942 Lire 1000 per annata (escluso spese porto). Pagamento contrassegno.

Fornisce seghetta vibrazione ultimo modello americano «Synco-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 1/2 all'ordine rimanente consegna.

ATTENZIONE!!!

Nuovi motorini Super-Elia-E serie «exportazione» - Bobine Americane «Modelectric» - Candele «Pacy» per motori Spinti - Disegni di nuovi U. Control - Cutter - Motocafi - Hals - Elastico - e tutto quanto occorre alle vostre costruzioni troverete indirizzando: Ditta: Aeropiccola - Corso Peschiera 252 - Torino.

listino aggiornato L. 20, con illustrazione motori L. 30!



MODELLISTI!!!

affrettatevi a seguire l'esempio di molti appassionati!

ACQUISTATE ANCHE VOI IL DISEGNO AL NATURALE DELL'AUTOMODELLO

"UNION"

FACILE NELLA COSTRUZIONE - PIÙ ECONOMICO DI UN AEROMODELLO - ADATTO PER QUALSIASI MOTORE



MODELLISTI L'AUTOMODELLO "UNION" È UNA RIVELAZIONE PER IL MODELLISMO ITALIANO E NON PUÒ MANCARE DI INTERESSARVI

CARATTERISTICHE

Lunghezza cm. 60 - Larghezza cm. 22 - Altezza cm. 19 - Costruzione mista ordinate e guscio di balsa - Gruppo motopropulsore con nuovo sistema di frizione a gomma di facile realizzazione - Carrozzeria di meravigliosa estetica tipo Autounion.

Richiedetelo inviando L. 300 alla Ditta:

AEROPICCOLA - TORINO, CORSO PESCHIERA 252

L'unica organizzazione italiana attrezzata per l'automodellismo

(listino prezzi aggiornato, con illustrazioni inviando L. 30)

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 straparerete tutti i capelli dalla rabbia. Pensateci e acquistate subito i primi episodi intitolati:

- 1 - Il castello del mistero L. 30
- 2 - La pericolosa avventura L. 30
- 3 - Un popolo sepolto L. 30
- 4 - Avventura nell'Harem L. 30
- 5 - Caccia al Tesoro L. 50
- 6 - L'Isola della morte L. 50

Inviare vaglia alle

EDIZIONI MODELLISMO
ROMA - PIAZZA UNGHERIA, 1

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE

A. IV - 1-15 maggio 1948
NUMERO 14

Direttore:
GASTONE MARTINI

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

REDAZIONE MILANESE:
Via Carlo Botta 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:

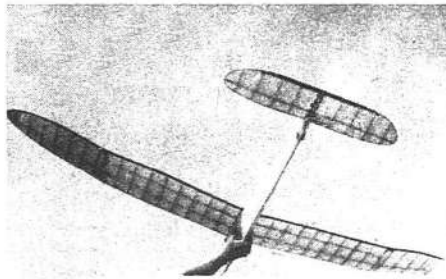
1 pag.	Lit. 25.000
--------	-------------

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.

POTETE ACQUISTARE MODELLISMO

- o ROMA presso:
AVIOMINIMA
Via S. Basilio, 50
DITTA AEROMODELLI
Piazza Salerno, 8
AEROLIBRERIA
Via delle Terme
- o MILANO presso:
LIBRERIA AER. INTER.
Via S. Spirito, 14
- o TORINO presso:
AEROPICCOLA
Corso Po chie. a, 252
- o TRIESTE presso:
AEROMODELLISTICA
Via S. Francesco 23
POLIREGIONALE
Via Coronio 14

N. B. - Questi nostri rivenditori autorizzati possono fornirvi anche numeri arretrati.



TAVOLE COSTRUTTIVE *o progetto individuale*

L'Aeromodellista S. Mossotti ha pubblicato sul n. 31 de L'Aviazione Popolare un suo articolo dal titolo «Io Progetto» dove sono contenute, fra le altre, le seguenti affermazioni: 1° — gli aeromodellisti italiani dopo aver costruito il primo modello su tavola costruttiva hanno la mania di volerne subito progettare uno di ista propria; 2° — questo modello nell'80% dei casi non vola o volerà male e deluderà il costruttore; 3° — gli aeromodellisti sarebbero tutte cose se nei primi anni del loro lavoro fossero tutti in grado di progettare il loro modello e di progettarlo bene; 4° — gli aeromodellisti americani continuano tutta la loro vita a costruire su tavole costruttive; 5° — due aeromodellisti americani parlano di una gara famosa in cui si presentano 53 modelli tutti identici e riproducenti il noto «Zipper»; 6° — gli stessi, uno con 19 anni e l'altro con 24 anni di attività, si fanno consigliare dal direttore di una ditta i migliori modelli...

Probabilmente S. Mossotti si sarà già reso conto di aver giudicato molto male l'aeromodello italiano. Comunque, ecco quel che ne pensa un altro aeromodellista, con appena 10 anni di attività...

No, caro Mossotti, non così! Permettimi di dissentire da quanto affermi nel tuo «IO PROGETTO»; di dissentire prima di tutto dalla sostanza del tuo articolo e poi anche dalle affermazioni contenute nel corso dello stesso. Te ne spiegherò le ragioni e le conseguenze, quelle che potrebbero derivare dalla interpretazione del tuo scritto e quelle che invece dobbiamo provocare con scritti accorti ed intelligenti.

Dove non possiamo esser d'accordo in nessun modo è proprio sulla sostanza del tuo articolo, caro Mossotti: invitare e spingere gli aeromodellisti a servirsi delle tavole costruttive per i loro modelli sull'esempio di presunti semidei. E' qui l'errore più grande: credere che tutto quanto viene dall'America possa andar bene per noi! Di più: su poche parole o su qualche fatto basare l'intero giudizio sull'organizzazione ed il funzionamento dell'aeromodello americano!

Infatti, se per l'America può andar bene il sistema di servirsi delle tavole costruttive, lo stesso sistema potrà andar bene anche per gli aeromodellisti svizzeri, per i tedeschi, i russi, e per altri della stessa razza e temperamento, ma per noi italiani, per i francesi, e per altri non è possibile ammettere di costringere l'intelligenza individuale alla copiatura di schemi ben definiti e ridurli alla semplice espressione di «perfezione manuale». Perché, all'infuori di un buon contraggio, nessuna altra caratteristica che la rifinitura potrebbe influenzare il risultato finale in assenza di termiche!

Ed allora, caro Mossotti, mi sai dire quale vantaggio ne avrebbe l'Italia a produrre aeromodellisti in serie? Evidentemente quello di incrementare il commercio di materiale aeromodelistico, e null'altro.

Ma pare a me che non sia questo che noi andiamo cercando da tantissimo tempo, perché non è la quantità che a noi può servire, ed anche tu lo ammetti implicitamente sperando «che gli aeromodellisti italiani si vogliono modificare», giacché il numero potrà interessare ad una ditta aeromodelistica, ma non alla causa del buon aeromodello.

Allora, caro Sandro, non impensierirti se dopo aver costruito il primo modello su tavola costruttiva gli aeromodellisti vorranno cimentarsi nella

progettazione del loro primo modello che non volerà, come tu dici, non nell'80% ma, peggio ancora, nel 99% dei casi! E' bene che questo avvenga, anche se si avrà l'impressione di troppe porcherie sul campo di volo, però puoi essere sicuro che al secondo modello l'aeromodellista che non sia uno zuccone non ricadrà negli stessi errori, e ricorderà per sempre quel primo fiasco, dovuto a quelle cause che in avvenire avrà cura di evitare certamente. Questi modelli malfatti non si devono vedere durante le gare, ma sono quelli che i signori anziani devono cercare di correggere nei loro difetti soprattutto facendone capire le ragioni al pivellino... (Altrimenti perché mai noi anziani dovremmo darci tante arie, se poi non sentiamo il dovere di mettere sulla buona via i pivellini e non ci degniamo di guardare il loro modello, che è pur sempre frutto di fatica del loro cervello?).

Se, quindi, molti aeromodellisti italiani avranno la «mania» di voler progettare il loro modello alla seconda costruzione non usare una definizione tanto severa, poiché quella che tu chiami mania io la chiamerei semplicemente «buonsenso». Infatti, perché mai un aeromodellista dovrebbe fossilizzarsi nella costruzione di modelli non suoi senza mai capire la ragione per cui quel dato modello ha quella data forma e non un'altra? Perché mai, un tale che si trovasse di fronte ad un ottimo modello progettato da altri e vincitore di una gara solamente perché termiche compiacenti hanno supplito alla sua impreparazione, perché mai, questo tale, dovrebbe raccogliere onori non suoi dato che, se non vi fosse stata una termica così poco giusta a determinare l'ordine della classifica, ben difficilmente avrebbe potuto spuntarla contro altri aeromodellisti progettisti del loro modello e conoscitore dei difetti da evitare nel progetto e nel contraggio?

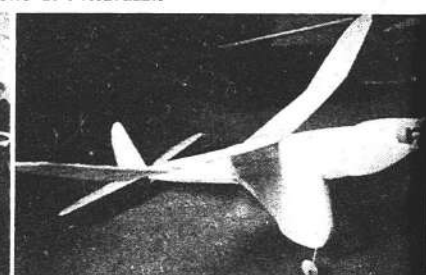
Perché mai gli organizzatori di gare dovrebbero premiare coloro che hanno «progettato» meglio? Perché mai il progetto aeromodelistico dovrebbe essere rappresentato da una ristretta élite di progettisti, ai quali verrebbe così riservato il compito di cavie da esperimento, con una sensibilissima contrazione di idee e di progresso? Perché mai le idee molto soggettive di questi individui dovrebbero essere forzatamente condivise dalla grande massa?

A tutti questi interrogativi si potrebbe rispondere che gli aeromodellisti americani preferiscono andare al sicuro, come suol dirsi, e se ne infischiano di progresso, esperimenti, idee, fortuna, ecc., epperò usano per ben 24 anni servirsi delle tavole costruttive «consigliate dal direttore di una ditta»... (Nota quel consiglio del direttore quanto può essere spassionato!).

Ma certamente non è così ed io ti rispondo, caro Mossotti, con una frase che ho già riportato: su poche parole e su qualche fatto hai basato l'intero giudizio sull'organizzazione ed il funzionamento dell'aeromodello americano!

Dopo essere arrivato sin qui con le mie argomen-
(continua a pag. 88)

IN ALTO (da sinistra a destra): 1 - Un veleggiatore di 2 metri d'apertura di Sommariva di Pavia. 2 - Motomodello del bolognese De Mori. 3 - Il "V. 5" di Gnesi a Frauenfeld. IN BASSO: 1 - Telecomandato di Gol. 2 - Scuola di aeromodello Arti e Mestieri di Torino (istruttore Conte). 3 - Un curioso modello di Pitturazzi.



Problemi organizzativi

L'accordo raggiunto a Roma tra la F.A.N.I. e l'Aero Club d'Italia per cui questo ha dato mandato alla F.A.N.I. di curare tutta l'organizzazione aeromodellistica nazionale e la rappresentanza all'estero dell'aeromodellismo italiano, assume — al di là del valore morale di una raggiunta unità e al di là di una importanza radicale per ciò che riguarda i rapporti internazionali e quelli con la F.A.I. in particolare — un carattere di importanza organizzativa nel campo nazionale. Nel qual campo, di fronte al problema di ricostruire una struttura distrutta e di ricostruirla con caratteri nuovi e con nuove idee, vi sono due aspetti essenziali che meritano attenzione e che richiedono interesse e che possono essere inquadrati nell'ambito nazionale: un concorso-campionato nazionale e le scuole.

Credo che sulla necessità di un campionato nazionale si può essere tutti d'accordo mentre il disaccordo sorge naturalmente sul come svolgerlo. I modi sono svariati. Un primo metodo sarebbe di fare una grande adunata nazionale libera a tutti gli aeromodellisti con una gara in grande stile. Ma a parte le considerazioni di carattere organizzativo che sono veramente imponenti e vorrei dire proibitive, tale sistema sarebbe esposto a due fatti essenziali: 1°) portando in gara elementi di valore e novellini, oltre a creare confusione, si favorirebbero i colpi di fortuna e si renderebbe meno sicura la selezione del migliore o comunque la vittoria dei migliori; 2°) tale sistema espone troppo i singoli all'influenza del fattore economico e finanziario per cui un elemento di valore privo di mezzi arrischierebbe di rimanere escluso dato che in nessuna epoca si riuscirà ad avere mezzi di tanta entità da poter spesare una tal massa di concorrenti.

Un altro sistema sarebbe quello di dare carattere di eliminatorie ad alcune gare di particolare importanza, facendo svolgere poi una finale a cura della F.A.N.I. Anche tale sistema credo sia discutibile data l'irregolare distribuzione delle gare nelle varie zone e dato anche che in tal caso bisognerebbe escludere i concorrenti di altre zone da gare del genere. Mi spiego con un esempio. Ammesso che una di tali gare sia la «Coppa FRAM-L'ALA» per la Lombardia e l'altra la «Coppa Arno» per la Toscana. Per la prima ipotesi i concorrenti ad esempio di Napoli dovrebbero, ove non si svolgessero gare di carattere sufficientemente importante più a Sud, recarsi a Firenze per concorrere. Per la seconda ipotesi i concorrenti che abbiano partecipato alla «Coppa FRAM-L'ALA» non potrebbero partecipare alla «Coppa Arno», con discapito dell'interesse di questa. A meno che non si voglia fare una doppia classifica, una a carattere di selezione ed una valevole per la Coppa. Ma mi sembra una complicazione ed un pasticcio.

Vengo quindi ad una terza ipotesi che mi sembra la più realizzabile. I gruppi di una zona, ad esempio di una regione, che intendano partecipare al campionato si accordano per organizzare alcune gare regionali di cui denunciano alla F.A.N.I. il carattere di eliminatoria e da questa serie di gare si traggono coloro che hanno riportato il miglior punteggio complessivo. Tali gare esistono già e non resta quindi che dar loro una nuova forma. La F.A.N.I. poi si dovrà incaricare di organizzare la finale. Si potrebbe poi in tal caso fare sia una classifica individuale sia una classifica di squadre ed ammettere la squadra meglio classificata di ogni zona ad una finale di squadra da farsi svolgere parallelamente a quella dei singoli. Questo almeno fino a quando non si possa far sì che la F.A.N.I. stessa organizzi con la finale anche le eliminatorie, ammesso che ciò sia una cosa utile.

Veniamo ora all'idea delle scuole. Premetto di non aver grande fiducia nel valore della preparazione che con le scuole si può dare. Credo che la miglior scuola sia la propria esperienza (1). Comunque sarebbe interessante sapere il parere di qualcuno su questo argomento che sembra sia ormai morto e sotterrato. Oggi scuole gratuite non se ne potrebbero fare. Ognuno dovrebbe quindi pagare ciò che consuma ed è logico. Resta da vedere se valga la pena di fare scuole teoriche o pratiche o teorico-pratiche. Vi è poi il problema di chi dovrebbe organizzarle e di come debbano essere organizzate. La F.A.N.I. non può, almeno per ora, assumerne l'onere. Potrebbe però appoggiare le iniziative dei gruppi e al tempo stesso farsi in un certo senso garante, previo accertamento, della serietà della scuola stessa della capacità di chi istruisce ecc. Mi sembra che per questo, tale problema possa meglio essere inquadrato e risolto nel campo nazionale che in quello limitato delle possibilità di ognuno. Comunque su questo argomento non si sente più parlare e su cui forse sarebbe bene sentire qualche idea per farsi un concetto dei desiderata anche in questo campo, fosse anche quello di non sentir più parlare di scuole.

Questo è precisamente lo scopo dello scritto; spingere qualcuno a dir qualcosa in proposito perchè nessun problema dell'organizzazione aeromodellistica rimanga in disparte e si possa per ognuno trovare la via dell'accordo, espressione della comune volontà.

Francesco Cetti Serbelloni

(1) Dissentiamo in pieno da quest'opinione del Serbelloni. Al tempo in cui in Italia c'erano molte scuole più o meno sostenute dagli aero clubs l'aeromodellismo nostrano ha visto ingrossare le sue file. Siamo d'accordo che su 100 allievi soltanto venti diventeranno aeromodellisti, ma senza le scuole non avremo nemmeno quei venti! E per questo, sostenuti da una esperienza non dimenticata, che ci meravigliamo che l'Aero Club d'Italia e gli aero clubs locali non abbiano ancora fatto niente per ripristinare le scuole. Giudichiamo ciò semplicemente delittuoso nei riguardi dell'aeromodellismo italiano. (N.d.R.).

Gli abbonati ricevono la rivista a domicilio, spendono meno e la leggono prima di chi l'acquista dal giornalaio. Il N. 13 è stato letto dagli abbonati con 4-5 giorni di anticipo rispetto a coloro che l'hanno acquistato alle edicole. Abbonatevi, dunque. Ve lo consigliamo per il vostro interesse. Ma se non potete abbonarvi ACQUISTATE LA RIVISTA SEMPRE DAL MEDESIMO GIORNALAIO. CI consentirete di regolare la fattura con il minimo di copie invendute, il che si tradurrà, in definitiva, in una diminuzione di prezzo della rivista.



RACING CARS in U. S. A.

A complemento dell'articolo apparso sul n. 8 di Modellismo, diamo alle stampe queste altre noterelle sull'argomento, sempre sulla scorta di quanto si fa negli Stati Uniti. Siamo spiacenti di non potervi offrire qualcosa di più che generiche informazioni, ma nella stessa America il principiante che non abbia la possibilità di mettersi in contatto con un club di clubs sono organizzati in modo formidabile, ma sono pochi) si trova piuttosto disorientato.

Se qualcuno decide di mettersi al lavoro, scriva a «Modellismo»: il suo nome ed indirizzo verranno pubblicati e divulgati, e siamo certi che qualche proficua corrispondenza e scambio d'idee si stabilirà. Da parte nostra faremo il possibile per continuare ad offrirvi notizie e chiarimenti.

Al presente, si costruiscono in America macchine di diversi tipi. I primi modelli furono, naturalmente, riproduzioni di vere macchine da corsa, e costruiti più per passatempo che altro. Ebbe un grande successo il modello della macchina da corsa «Prototype»; questo bastò a far sì che tutte le automobili che avessero qualche somiglianza con una macchina vera venissero battezzate con questo nome, che oggi indica in America il tipo di modello di macchina più diffuso.

Le norme che si riferiscono a questa categoria prescrivono che, per quanto le macchine non possano essere esatte riproduzioni, esse devono avere una carrozzeria a cabina e ruote correttamente spaziate, cosicché l'aspetto non sia troppo stravagante.

Questa è la categoria più popolare, seguita a ruota — è il caso di dirlo — dalla categoria «Streamliners», o macchine aerodinamiche. Qui non ci sono limitazioni sulle caratteristiche esterne, e di conseguenza le velocità più alte si ottengono da questi tipi. L'attuale record sul sedicesimo di miglio — 100 metri circa — è tenuto per questa categoria da Dick Mc. Coy, su macchina Mc Coy e motore Mc

Coy, con oltre 180 Km/h. Il record fu stabilito a San Francisco nel Giugno 1946, e non pare per ora in procinto di crollare.

Nelle «Prototype» il primato è di Howard Lee, su macchina di proprio progetto e motore «Hornet». Velocità oltre 170 Km/h. S. A. lute.

La maggior parte delle macchine del commercio hanno una carrozzeria in due parti, con castello motore incorporato nella fusione. Quasi tutte le moderne creazioni hanno assi a trasmissioni su cuscinetti a sfere. Ci sono anche state bellissime realizzazioni di ossature tubolari, assi cavi, carrozzerie plastiche con conseguenti riduzioni di peso e aumenti di velocità.

Per parecchi degli anni passati, tutto ciò che si richiedeva alle piccole macchine era, naturalmente, «velocità». Questo condusse molti modellisti ad installare sulle loro auto i motori più grossi e più potenti che riuscivano a procurarsi. Di conseguenza, furono raggiunte velocità mai sognate, nonché la convinzione che qualche limitazione ci voleva. Si costituiscono così diverse classi, fra cui una attrasse particolarmente i costruttori e divenne di gran lunga la più popolare: la 10 c.c.

Questo, probabilmente, in relazione al fatto che i più grossi motori per modelli volanti rinvenibili sul mercato erano appunto di tale cilindrata.

Oggigiorno i motori più quotati, tra quelli comunemente in commercio, sono i ben noti «Mc Coy», «Hornet», «Champion», tutti surcompressi.

Venendo ai sistemi coi quali le nostre macchinette vengono fatte correre, diciamo subito che il più praticato ed economico — ed usato da chi non ha a portata di mano una regolare pista — è quello dello spago con attaccata da una parte l'auto, e dall'altra un perno a cuscinetti che si pianta per terra.

Il secondo metodo è quello della nominata pista, che permette lo svolgersi di competizioni emozio-

(continua a pag. 319)

F.A.N.I.

REGOLAMEN TO PER GA RE E PRI- MATI.

DEFINIZIONE CLASSI E CATEGORIE COMPETIZIONI. PROVE AMMESSE

Art. 1. — Con la denominazione di MODELLO VOLANTE o AEROMODELLO si intende indicare ogni tipo di aeromobile di limitate dimensioni, che non abbia la capacità di trasportare un essere umano.

Art. 2. — I modelli volanti si suddividono nelle seguenti cinque classi; ogni classe è preceduta dalla sigla distintiva:

— V - Modelli veleggiatori. Comprende i modelli con superfici portanti fisse privi di dispositivi di propulsione.

— E - Modelli con motore ad elastico. Comprende gli aeromodelli con superfici portanti fisse — Aeroplani e Idrovolanti — muniti di propulsore ad elica e motore a matassa di gomma elastica.

— M - Modelli con motore meccanico. Comprende gli aeromodelli con superfici portanti fisse — Aeroplani e Idrovolanti — muniti di propulsore ad elica o motore meccanico alternativo a combustione interna.

— S - Modelli speciali. Comprende gli aeromodelli con superfici portanti mobili e parzialmente mobili e gli aeromodelli con propulsore o motore di tipo diverso da quelli caratteristici delle classi EM.

— I - Modelli da sala. Comprende i modelli costruiti per voli in locali chiusi.

Art. 3. — I modelli volanti possono essere costruiti per il volo libero, per il volo controllato e per il volo telecomandato.

In base a tali diverse caratteristiche di volo gli aeromodelli delle cinque classi si suddividono nelle categorie che si definiscono negli articoli seguenti. Per ogni categoria si indica la sigla distintiva e si stabiliscono le prove alle quali i modelli ad essa appartenenti sono ammessi.

Art. 4. — Appartengono alle categorie dei modelli per il volo libero gli aeromodelli privi di organo di comando, o muniti di organo di comando automatico che durante il volo non possono essere controllati da un operatore a terra. Le categorie e le prove ammesse sono:

Categoria (V): durata, distanza, altezza.

Categorie (E) (M) (S): durata, distanza, altezza, velocità.

Categoria (I): durata.
I modelli delle categorie (V) (E) (M) (S) possono essere ammessi a gare di acrobazia, quando siano muniti di un adatto dispositivo di comando automatico.

Art. 5. — Appartengono alle categorie dei modelli per il volo controllato gli aeromodelli delle classi V - M - S quando siano muniti di dispositivo di pilotaggio atto ad essere comandato a distanza e tale da non vincolare il volo del modello a una traiettoria obbligata. Le categorie e le prove ammesse sono:

Categoria (VC): durata, distanza, altezza, acrobazia.

Categorie (MC) (SC): durata, distanza, altezza, velocità, acrobazia.

Art. 6. — Appartengono alle categorie dei modelli per il volo telecomandato gli aeromodelli delle classi M - S quando siano muniti

di un dispositivo di pilotaggio atto ad essere comandato da un operatore a terra a distanza fissa, per mezzo di fili che obbligano il modello a seguire una traiettoria circolare. Le categorie e le prove ammesse sono:

Categorie (MT) (ST): velocità, acrobazia.

NORME TECNICHE

Art. 7. — Velatura. La superficie complessiva della proiezione orizzontale della velatura portante e di stabilizzazione longitudinale non deve superare il limite massimo di 150 dmq. (centocinquanta decimetri quadrati).

Nella superficie della velatura si intende compresa la parte eventualmente sovrapposta o attraversante la fusoliera o le fusoliere. Nel caso di velatura attraversante, il profilo fittizio della parte di velatura compenetrata verrà tracciato come prolungamento rettilineo dei bordi d'entrata e d'uscita fino ad incontrare il piano di simmetria del modello.

Art. 8. — Fusoliera. La superficie F della sezione maestra della fusoliera o delle fusoliere non deve essere inferiore ai seguenti limiti dati in funzione della superficie complessiva S della velatura, calcolata come stabilito nel precedente articolo 7.

Per i modelli della classe V:

$$F = \frac{S}{100}$$

Per i modelli delle classi E - M e per i modelli della classe S con superfici portanti fisse

$$F = \frac{S}{80}$$

I modelli tutt'ala di qualsiasi categoria e i modelli delle classi non richiamate nel presente articolo non sono soggetti a limitazioni della superficie alare della sezione maestra.

Per i modelli con ala attraversante la fusoliera, qualora per la presenza di raccordi il perimetro della sezione maestra non sia costruttivamente ben definito, esso si considererà limitato lateralmente dalle due tangenti verticali al maggior cerchio che può essere inscritto nella sezione stessa.

Art. 9. — Pesi e carichi specifici. Il peso totale del modello in ordine di volo non deve superare il limite massimo di 5 Kg. (cinque chilogrammi).

Per le categorie (V) (VC) (E) (M) (MC) e per i modelli a superfici portanti fisse delle categorie (S) (SC) il rapporto fra il peso totale del modello e la superficie complessiva della proiezione orizzontale della velatura portante e di stabilizzazione longitudinale deve essere compresa fra i seguenti limiti:

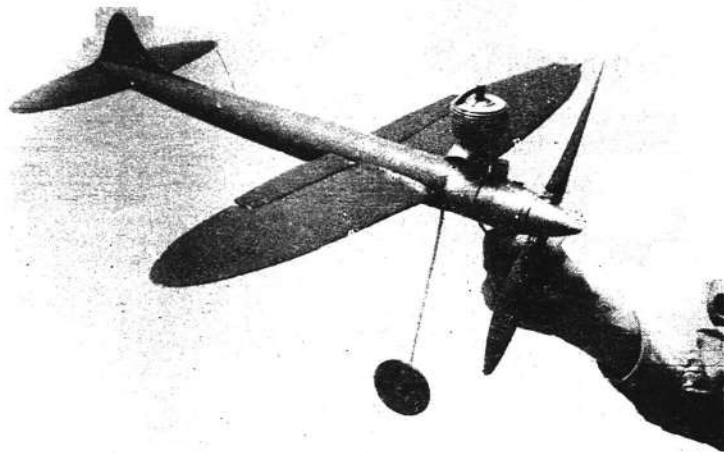
limite minimo 12 gr./dmq. (dodici grammi per decimetro quadrato);

limite massimo 50 gr./dmq. (cinquanta grammi per decimetro quadrato).

Le categorie non richiamate in questo articolo non sono soggette a limiti di carico specifico sulla velatura.

Per i modelli della classe M e per quelli della classe S con motore a reazione il peso da considerare per la determinazione del

(continua a pag. 324)



E' ormai chiaro che i modelli telecomandati si vanno standardizzando in ciò che concerne il loro aspetto esteriore. La cosa, del resto, è più che logica in questo genere di modelli che, se pur non devono sottostare a limitazioni o regolamentazioni codificate, sono sottoposti alla dura legge della funzione a cui sono destinati.

In un modello da durata, infatti, ci sono molte vie per raggiungere la perfezione, ma in un modello da velocità tutta la questione sta nell'elica, nel motore e nella massima finanza aerodinamica.

Poiché elica e motore sono quelli che sono, il modello deve essere il più efficiente possibile, cioè aerodinamico, piccolo, carenatissimo. Quando poi il motore usato sia un «Atomic 5» cioè un motore che già di per sé è il massimo possibile di aerodinamicità, la migliore soluzione possibile è quella presentata dal modello di cui vogliamo parlarvi, «L'Asso di Bastoni», infatti, è stato costruito, letteralmente, intorno (o meglio, dietro), un «Atomic 5» come potete ben vedere dal disegno.

Il modello in questione è stato progettato e costruito da Ninetto Ridenti di Roma nel 1947 e nella sua prima edizione venne presentato a Livorno nel maggio dello stesso anno. Benché ottimamente a punto e già collaudatissimo, quella prima volta il modello non volle saperne di staccare le ruote da terra; chi fu a Livorno allora ricorda perfettamente il polverone di quel disgraziato campo e tutti sanno come la polvere sia terribilmente indigesta ai motori, specie quando, come l'Atomic, abbiano il carburatore con presa d'aria dinamica. Riportato a Roma e sottoposto il motore ad adatte cure, il modello riprese tranquillamente i suoi voli «a tutta birra» che continuò per quasi tutta l'estate.

Poi Ridenti si diede ad altri amori e il modello passò ad Elio Favretto. Qualche giorno prima delle «Nazionali» Favretto decise di parteciparvi e, non avendo altri modelli disponibili, decise di andarci con il vecchio «Asso di Bastoni». In fretta e furia il modello venne rispolverato, rattoppato, parzialmente ricostruito e, con una sola elica di riserva, venne scaraventato nel calderone fiorentino.

Unico modello equipaggiato con «Atomic» presente sul campo, nonostante l'età e gli acciacchi fece miracoli, grazie anche alla mano di «Ninetto» che, all'ultimo momento, ritornava amica alla manovola di comando del ripudiato modello. Come qualcuno ricorderà, «L'Asso di Bastoni» si piazzò 4° in classifica nella categoria, con circa 104 Km/h.

Il modello a quell'epoca era ancora, come si vede nella foto, con motore diritto, senza carenatura; il disegno che pubblichiamo, invece, è della seconda edizione, con motore invertito e carenato e in tal modo è stato ricostruito da parecchi aeromodellisti romani, con risultati anche migliori dei precedenti.

Dal punto di vista tecnico il modello presenta la novità del comando per mezzo di flap, invece che dei piani di coda; sistema che si è dimostrato ottimo soprattutto per coloro che non abbiano grande pratica di pilotaggio di U. Control.

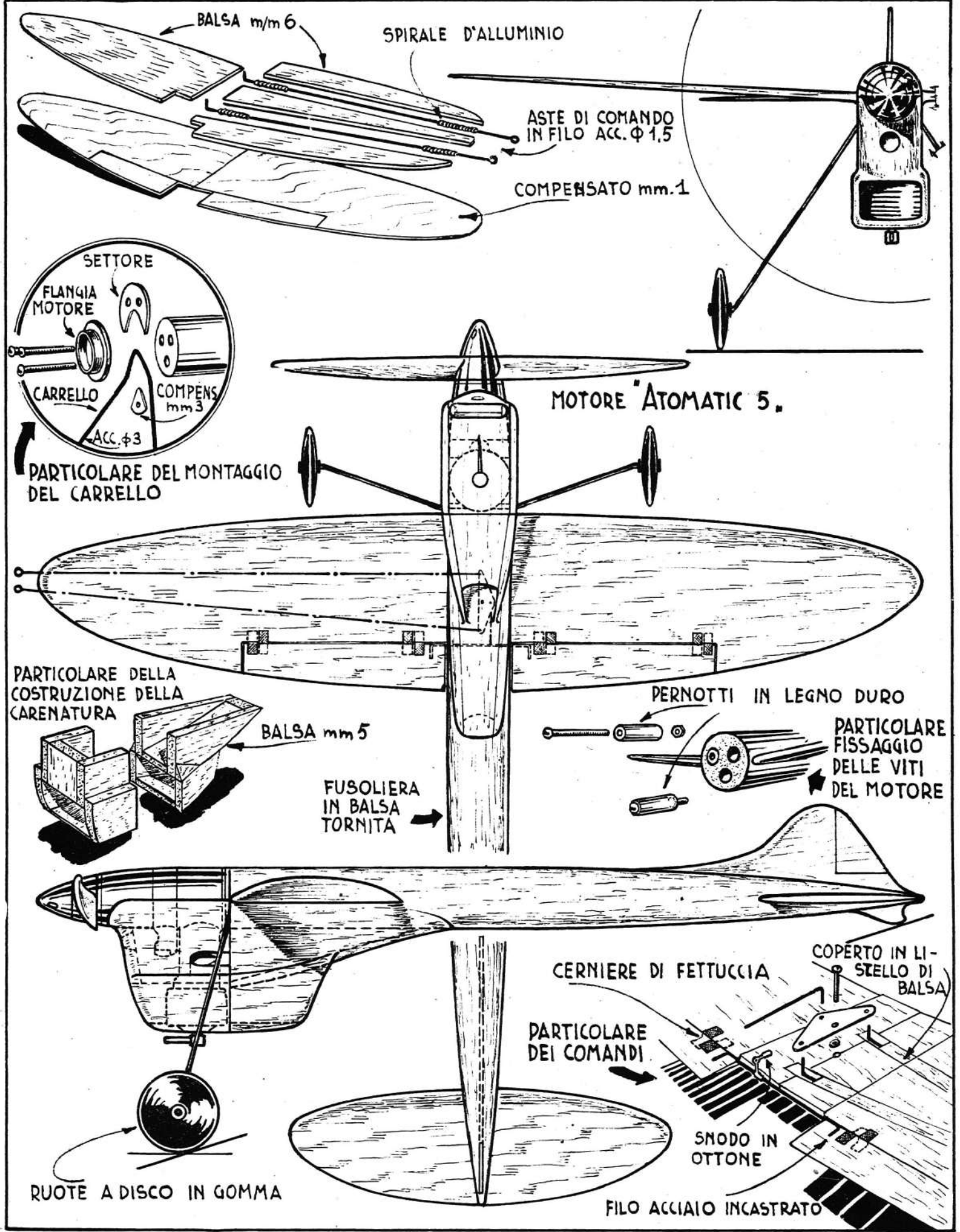
Data la vicinanza delle superfici di controllo al baricentro, il modello reagisce meno violentemente ai comandi, e, soprattutto, senza assumere assetti troppo picchiali o troppo cabrati, bisogna solo fare attenzione al fatto che abbassando i flap il modello cabra, ed alzandoli picchia; il contrario cioè che nei normali modelli con comandi in coda.

Dal punto di vista costruttivo il modello non presenta gran che di particolare: è completamente in balsa, ad eccezione del timone di direzione, che è in compensato, e della faccia inferiore delle ali, pure in compensato.

Le aste di comandi sono annegate nello spessore dell'ala, mentre il triangolo di rinvio è annegato nell'interno della fusoliera ed attaccato al dorso dell'ala.

Il motore è fissato con tre viti i cui dadi sono annegati nell'interno del blocco di balsa da cui è ricavata la fusoliera ed i fori per le viti sono rinforzati con dei perni di legno duro. La carenatura del motore è in due pezzi, uno anteriore, smontabile, ed uno posteriore, fisso alla fusoliera. I dettagli sono visibilissimi nel disegno. Chi desideri i disegni in grandezza naturale, in ogni modo, potrà richiederli all'Aviominima di Roma.

ASSO DI BASTONI



L'automodello

UNION

DI FRANCO CONTE

Franco Conte è andato a Eaton Bray, ha vinto un grosso premio col suo *pinuto* ed ha preso una malattia, anzi una nuova malattia. Si tratta del morbo *automodellismo*, che è, come sapete, un bacillo, anzi un nido di bacilli che causano una malattia altrettanto virulenta quanto l'aeromodellismo. Da quel giorno il nostro Conte non ha avuto più pace (cioè meno di quella poca che aveva prima) e finalmente s'è deciso a costruire un automodello. Per far questo ha obliato gli «U. Control» e perfino gli «elastici». A fianco di Conte s'è messo il bravo F. Battù, mentre Alberto Elia veniva mobilitato per il motore che si sarebbe dovuto applicare all'automobilina, la quale — dalla consultazione di riviste straniere e dal risultato di ragionamenti e prove — è nata a cavallo fra l'anzo vecchio e quello nuovo. L'automobilina di Conte prese subito il nome di *Automodello Union*.

Ora noi vi presentiamo questo modello che, senza essere il più grande dei capolavori, è decisamente un modello che merita d'essere conosciuto e costruito. Se non altro perché è stato uno fra i primi a presentarsi sul mercato e poi perché è di doti eccellenti.

L'Aeropiccola di Torino, presso la quale potrete trovare i piani completi con disegni al naturale dell'*automodello Union*, ha concesso a «Modellismo» l'autorizzazione in esclusiva per la pubblicazione della descrizione e dei disegni in scala di questa macchina che darà delle grandi soddisfazioni a chi vorrà, seguendo il nostro consiglio e i nostri incitamenti, dedicarsi a questo interessante e utile ramo del modellismo.

Ma eccovi la descrizione del Conte.

DESCRIZIONE COSTRUTTIVA

La costruzione dell'automodello «Union» è, specialmente per il modellista esperto, molto semplice, e quindi di facile realizzazione. Il complesso della carrozzeria è più semplice di un modello volante, o di un comune modello di natante: si tratta di un lavoro misto d'ordinate su guscio di balsa.

Tutta la carrozzeria (la cui forma ricorda la linea dell'automobile Union) è, difatti, composta da 6 ordinate in compensato riunite e trattenute in collegamento fra di loro da blocchetti di balsa e tavolette dello stesso materiale, che ne formano la struttura.

La prima parte, quella che dal radiatore va sino al motore, è fissa, in blocco con lo chassis, mentre la seconda parte, anche per facilitare la revisione del complesso propulsore, è smontabile ed è eseguita come una comune struttura di fusoliera U. Control divisa in due parti.

Lo chassis vero e proprio, quello cioè che ne forma l'ossatura basilare, è composto da due lungherine in legno duro, opportunamente scelte per vena e disposte parallelamente fra di loro.

Al 60% circa dal radiatore, due ordinate si combaciano: una è fissa e fa da terminale alla parte fissa, l'altra è mobile con il blocco carrozzeria asportabile. Il sistema costruttivo è il solito che generalmente si usa nei comuni modelli telecomandati. Si montano, cioè, le ordinate, poi, con tavolette spesso sui 4-5 mm., si raccordano fra di loro dove le curve sono meno prepotenti, collegandole invece con bloc-

chetti dove le curve non permettono piccoli spessori.

Con una sgorbia, un temperino molto tagliente, una buona raspa e un po' di carta vetro si esegue il lavoro di sgrassatura. Indi, una buona stuccata col stucco alla nitro e quattro o cinque mani di vernice liscieranno il complesso sino a portarlo alla levigatezza voluta.

Una maggiore difficoltà si avrà nella costruzione del gruppo propulsore, ma credo che anche questa sia facilmente eliminabile con buona volontà e pazienza.

Il motore è situato in cabina, cioè in posizione accessibile dal di fuori e facile al raffreddamento. Una base in legno lo regge a mo' di castello motore con quattro viti a legno. Il tutto è fissato allo chassis con altre quattro buone viti a testa rotonda.

Sull'albero motore è montato un volano che è bloccato al motore da un dado esagonale tagliato in due per 1/3. Questo servirà da collegamento e snodo all'albero motore.

Il gruppo propulsore non è dei soliti, a ingranaggio. Appunto su questi particolari si sono maggiormente fissati i miei pensieri. Difatti è ben difficile trovare gli ingranaggi adatti e, anche se si trovano, il più delle volte il loro prezzo è così alto da far scomparire tutte le volontà costruttive di un modellista. Ho sperimentato per voi questo sistema che, seppur non nuovo per il suo principio, è sempre un qualche cosa di speciale che, oltre a tutto, vi consentirà di realizzarlo con pochissima spesa.

La frizione è composta da un disco di metallo montato sull'albero assiale posteriore ed è guidata da una ghiera forata, la quale scorre per circa 1/2 centimetro. Questa è attraversata da un perno piantato sull'assale posteriore e tenuta contro il lato esterno da una molla debitamente tarata. Questo disco friziona contro un rullo di gomma che fa da terminale all'albero motore, il quale, nella sua velocità di rotazione, si trascina piano piano l'asse motrice producendo il moto regolare.

Qualcuno potrà trovare da ridire sul complesso di questo sistema, ed è giusto, perché non è il migliore per rendimento. Ma io penso che se ben costruito e i miei risultati lo dimostrano, lo spreco marginale, per la differenza di velocità nei diametri, sarà minimo.

Non nego poi, che, desiderandolo, questo sistema si può migliorare; difatti una disposizione ad angolo di 45° dei due dischi frizionanti potrebbe già di per se stesso migliorare notevolmente il rendimento totale. D'altra parte, però, qual'è la cosa che, specialmente noi modellisti novizi per l'automodellismo, dobbiamo porre in primo piano? Costruire, costruire! Poi, sulla base del lavoro già fatto, mentre i seguaci ci seguiranno riproducendo le nostre prime macchine, noi faremo nuove ricerche e nuove esperienze. Il campo delle applicazioni (magari difficilissime e costosissime) è vasto.

Naturalmente salteranno anche fuori quelli che possono disporre di molti quattrinelli, coi quali potranno acquistare frizioni centrifughe (quelle inglesi costano più di 3000 lire), gruppi differenziali a coppie coniche, ecc., ecc. (Vedere, nel prossimo numero, il nostro articolo opportunamente illustrato, sulla *Trasmissione centrifuga per automodelli*; potrà esservi utile, N.d.R.).

Escono esternamente dallo chassis due anelli che servono al fissaggio del filo di acciaio per le corse in circuito chiuso. Davanti, un piccolo supporto mobile permette di regolare la curva delle ruote anteriori, consentendo alla macchina un minor slittamento ed una re-

golare correzione a seconda del diametro di pista su cui dovrà girare.

L'avviamento si ottiene, normalmente, col solito sistema della ruota di bicicletta capovolta. La frizione di gomma va leggermente bagnata di miscela prima di avviare il motore.

PROVE E RISULTATI

Ho iniziato le prove sin dall'ottobre 1947, prima su diversi chassis con diverse carreggiate e dimensioni unificandomi a mano a mano verso le dimensioni del tipo che più mi dava affidamento. Le prove venivano eseguite nella palestra della scuola Arti e Mestieri Torino, su buon fondo di cemento. Non nego che i primi risultati furono poco lusinghieri, soprattutto per il complesso di difficoltà che presentava la partenza. Avveniva, difatti, che molte volte si avviava il motore e, appena l'automodello era posato a terra, quello si fermava. Analizzammo a lungo questi difetti e si riuscì di capire, a mano a mano che le prove procedevano, che questo inconveniente era dovuto esclusivamente alla taratura della molla che comprime il disco frizione di metallo contro quello di gomma. Grazie all'aiuto veramente efficace di Elia capimmo che da questa molla dipendeva tutto. Difatti, non appena la taratura fu perfetta, la partenza fu buona e su dieci lanci nove ebbero successo.

A poco a poco facemmo una esperienza anche per altre cose. Capimmo che la carreggiata aveva una forte importanza per la stabilità, riuscimmo inoltre a stabilire che un determinato tiro di gomme e relativi cerchi non presentavano pericolo di sfasciamento anche a forte velocità. Questo particolare è notevole se si pensa che, dovendo girare con un diametro di 12-13 metri, la velocità che raggiungeva l'automodello era di oltre 80 chilometri-ora malgrado la potenza fosse solo sviluppata da un vecchio ELIA-TITANO di 4 cc. Come dicevo più su, le esperienze furono molte, molte veramente, tanto che ebbero modo di consumare parecchi litri di miscela!

Per venire al sodo dirò che l'originale, dotato della carrozzeria, fu provato una domenica con larga partecipazione di amici, tra i quali il Direttore della Scuola Arti e Mestieri (dove io tengo il corso di aeromodellismo). Naturalmente, anche se eravamo vecchi e navigati aeromodellisti, con molte gare e premi sulle spalle, quello fu nondimeno per noi un avvenimento abbastanza notevole, tanto che eravamo tutti emozionati e nervosissimi (Vedrete che capiterà anche a voi!).

Il modello, tinto di rosso vivo, era ora dotato di un buon Super-Elia. Non vi dico l'entusiasmo del presenti noi costruttori compresi nel vedere il modello partire e raggiungere immediatamente i 90 orari. (Io ero tanto entusiasta che abbracciai perfino un frate che stava lì col cronometro alla mano!). Facemmo fare al modello 12-13 giri di pista e sempre con ottimi risultati, regolarmente cronometrati.

Alla prova successiva l'automodello era dotato di un Super-Elia 10 cc. Purtroppo, a causa della forte velocità e della rottura di un cavo, il modello andò a sbattere contro uno spigolo con le conseguenze che potete immaginare. Comunque abbiamo potuto registrare dei giri a 140 Km/h! Scusate se è poco...

Termino, cari amici, unendo la mia voce a quello di Modellismo, e cioè invitandovi a costruire un modello d'automobile. Vi dico questo perché io ho provato l'emozione di questo sport e posso consigliarvi questa attività certo di farvi un piacere. Provate, e poi ne parleremo!

Franco Conte

* Domenica 22 febbraio è considerata per gli organizzatori della prima gara di automodelli in Roma, una giornata importante per l'automodellismo romano. Purtroppo si tratta di una gara di elicauto! Ma piuttosto di niente...

Dunque alle 9.30 convegno dei concorrenti al Lungotevere delle Armi. Il luogo non è dei migliori. Ma anche per questo pazienza! I concorrenti sono dei vecchi aeromodellisti, e cioè: Farini, i due Tomassini, Malabruzzi, ed altri (di cui ci sfugge il nome, direbbe Conte).

Alle 10 precise si inizia la corsa dei piccoli bolidi. Aprono la competizione le microauto della Cat. A

La prima gara a Roma di elicauto

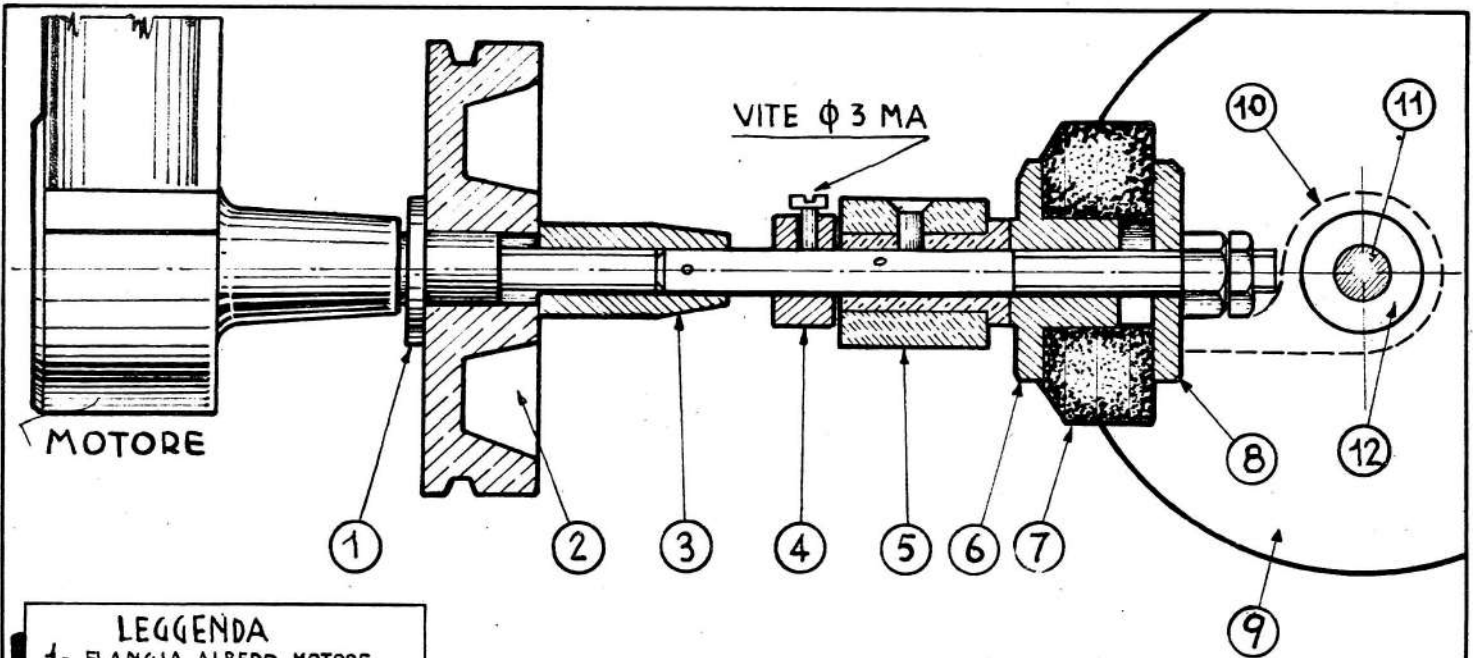
cilindrate comprese tra i 0.05 ed 1 cc.). La gara consiste in due prove di cinque giri di pista. Le piccole cilindrate hanno terminato il primo tempo e la vittoria è stata del concorrente Gonnelli Franco, la cui macchina ha coperto il percorso in 32" e 8 decimi alla velocità di Km. 17.231. Ora è la volta della Cat. B. (microvetture da 2 a 5 cc.). Il primo a portarsi sulla pista è il concorrente Tomassini Tito con il suo bolide celeste. Ecco: il motore gira a pieno regime, il concorrente segue la

sua creatura che inizia il percorso, la segue con lo sguardo fisso quasi volesse incitarla, poi si porta vicino al cronometrista e dà il «via». I giri si susseguono veloci, secondi di spasmodica attesa. Il percorso è stato coperto in 18" e 2 decimi alla velocità di Km. 31.054 all'ora. Mentre un mormorio di ammirazione si leva dal numeroso pubblico il secondo concorrente si appresta a far divorare la pista dalla sua quanto mai originale e aerodinamica auto. Eccola in corsa, sfreccia veloce, an-

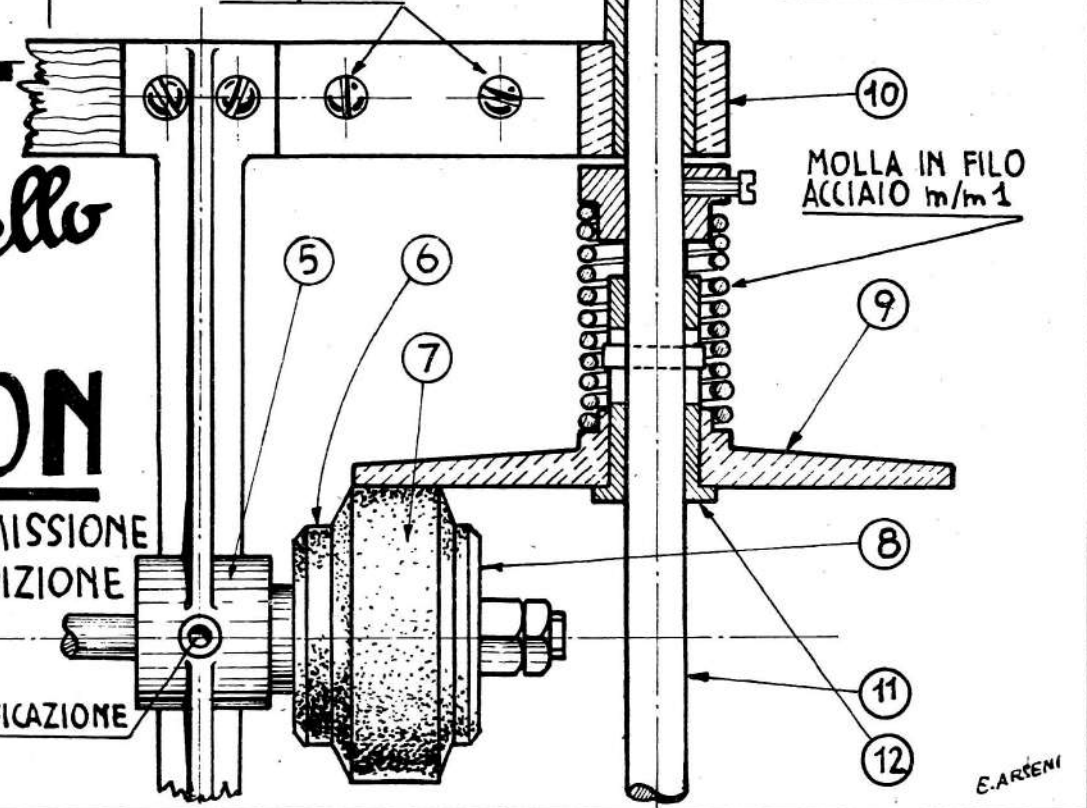
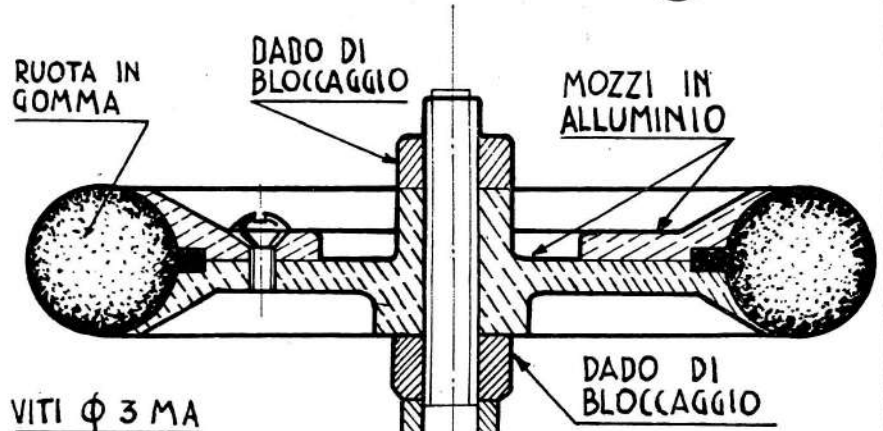
ch'essa ha finito la corsa. La sua velocità è stata di Km. 37.184. Il tempo è stato di 15" e 4 decimi.

I risultati sono: per la categoria A vincitore Gonnelli Franco la cui vettura ha marciato alla velocità di Km. 17.231 e per la Cat. B vincitore Janni Giampiero che, con il suo piccolo bolide rosso, ha coperto il percorso alla velocità di Km. 31.316. Vada il nostro plauso all'organizzazione del Micro Automobile Club diretto da Tomassini Tito, coadiuvato da Malabruzzi, Gonnelli, Tomassini fratello ed altri componenti del M.A.C.

Giudice di gara, Carlo Mercadante, assistito dai commissari Silenzi Marcello e Moretti Sergio.



- LEGGENDA**
- 1- FLANGIA ALBERO MOTORE
 - 2- VOLANTINO
 - 3- DADO BLOCC. VOLANT.
 - 4- DISCO " ALB. TRASSISS.
 - 5- SUPPORTO " "
 - 6- BOCCOLA FRIZIONE
 - 7- FRIZIONE IN GOMMA
 - 8- RONDELLA IN FERRO
 - 9- DISCO FRIZIONE
 - 10- SUPPORTO ALB. TRASSISS.
 - 10- ALBERO TRASSISS.
 - 12- BOCCOLA.

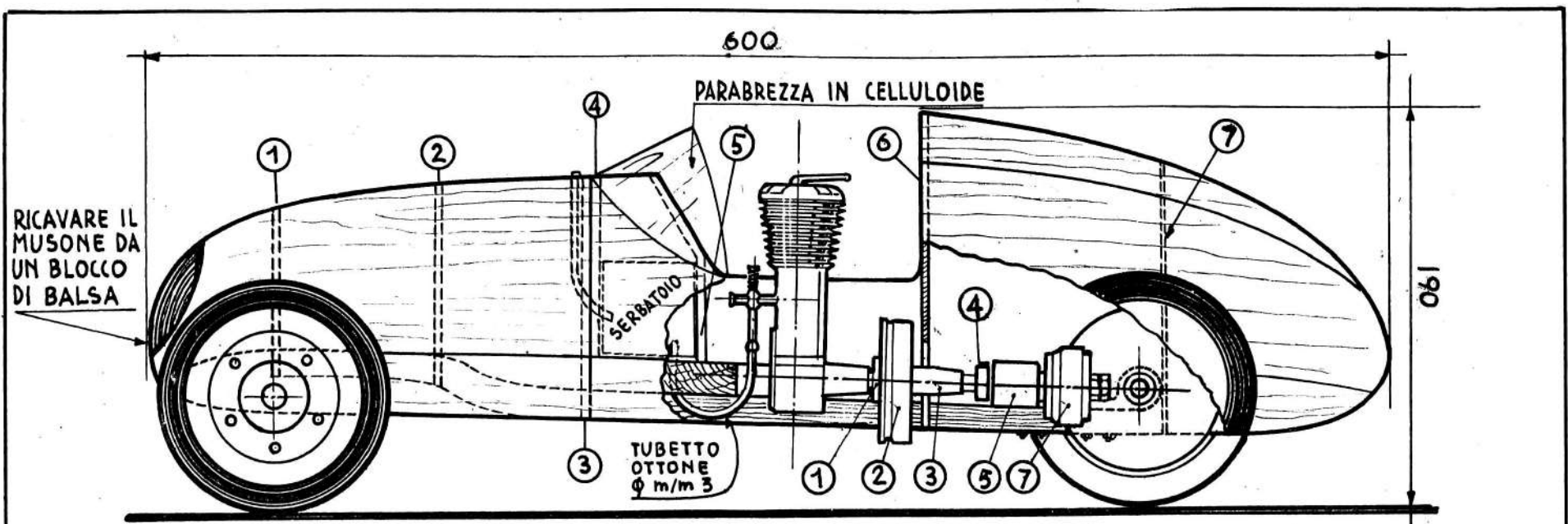


Automodello
UNION

SISTEMA DI TRASMISSIONE
CON INNESTO A FRIZIONE
DIS. AL NATURALE

FORO PER LUBRIFICAZIONE

E. ARZANI

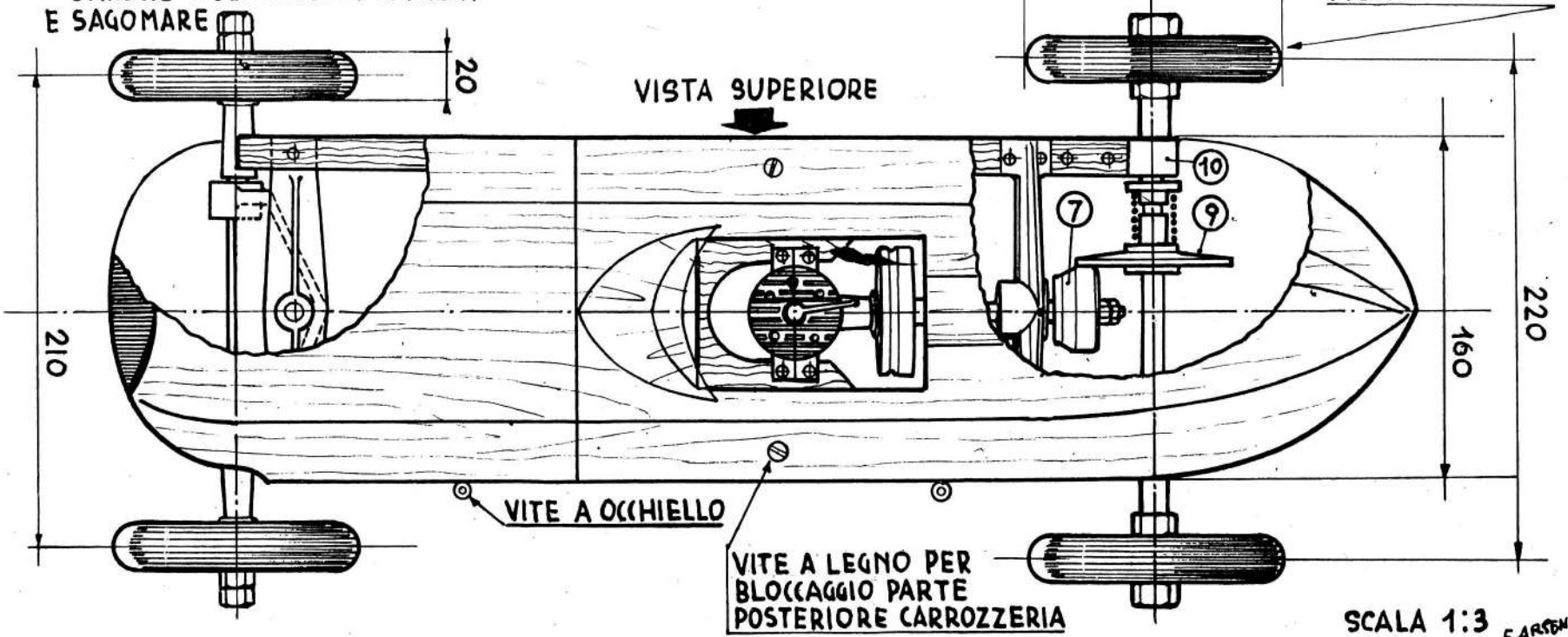


ESEGUIRE LA RICOPERTURA CON STRISCIE E BLOCCHETTI DI BALSÀ E SAGOMARE

MOTORI ADATTI DA 4 A 10 cc.

115

RUOTE IN GOMMA PIENA



Cronache

Trofeo Vesuvio

Domenica 4 aprile anche l'aeromodellismo napoletano ha avuto la sua bella giornata. Sul campo di Pomigliano d'Arco, sotto un cielo coperto, ma senza un alito di vento, erano convenuti gli aeromodellisti di Napoli, Salerno, Benevento, ed anche quattro rappresentanti del C.A.R. di Roma.

Credo che gli organizzatori siano rimasti soddisfatti, dato che, come affermava l'ottimo Buonomo, essi avevano cercato di fare una cosa alla buona, amichevole, di passare insomma una giornata tra modelli ed aeromodellisti; e penso che, anche se il Trofeo Vesuviano non è più a Napoli, nessuno abbia avuto nulla da ridire.

Buonomo, dall'alto della sua Buick ultimo modello... pardon, volevo dire FIAT 509, racconta al microfono un sacco di belle cose, che magari nessuno ascolta, mentre la gara procede piuttosto lentamente. Van de Velde lancia tra i primi il suo famoso 3.50 che, tra l'altro, lo ha fatto Campione Italiano, e col quale avrebbe potuto vincere anche stavolta se fosse stato trainato con un cavo più adatto; tuttavia, sebbene sganciato sempre a poco più di venti metri di quota, al secondo lancio segna il suo miglior tempo con 2'10". Ne approfitta Canestrelli (ma quali dei due? se non sbaglia Antonio) che col suo altisonante «Sanguè e Arena», segna 2'50" e rimane imbattuto.

Negli elastici Janni del C.A.R. è primo in tutti e tre i lanci con 2'9" di tempo migliore: il modello è un «formula FAI 1948» dalle linee semplici, che rimanda col pensiero ai famosi «65» degli anni passati. Canestrelli è indaffarattissimo con una specie di «Super Zaira» che gli frutta il 2° posto con 1'38", seguito da Gagliotta, anch'egli con un modello molto semplice.

Più accanita è invece la lotta nei motomodelli, dove il «Kratmo» del Pascale sembra sicuro candidato alla vittoria, con le sue belle e veloci salite in candela; senonché il modellino di Donzelli va a capitare in una tecnica benigna estenuando cronometro e cronometrista per oltre mezz'ora. Kanneworff di Roma fa del suo meglio con un piccolo modello munito di «Elia», ma ormai non c'è più nulla da fare. Alle 13.30 terminano i lanci per i modelli a volo libero.

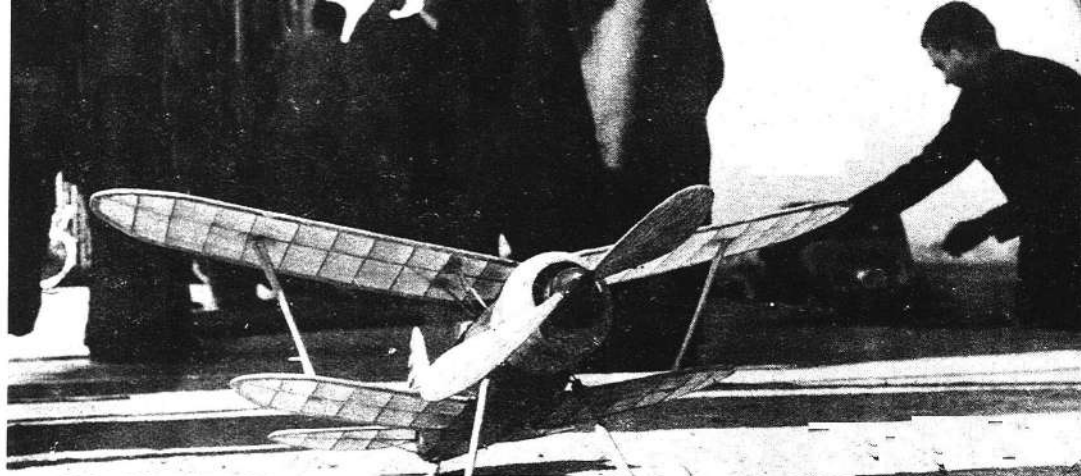
Alle 14 è la volta dei telecomandati che si esibiranno sulla rotonda della pista asfaltata. Apre i lanci il romano Ridenti, col suo solito modello, reduce dai trionfi di Firenze e di Milano. Questa volta i cavi sono un po' più corti: Dopo un lancio di prova, il primo di gara, il tempo registrato è buono, ma non eccezionale: 7" 3/5, corrispondenti a circa 130 orari. Entusiasmo nel pubblico, ma non si tratta che di un antipasto. Si cambia l'elica, si regola meglio il motore, tre giri in 6" 3/5, ossia circa 140 orari. Ma Ninetto Ridenti, che in quanto a telecomandati, bisogna riconoscerlo, ci sa fare, non si ferma qui. Terzo lancio: il modello è ancor più veloce, anzi è un bolide che saetta velocissimo, il motore urla al massimo senza perdere un colpo per tutti i venti giri compiuti: alla fine si ferma, compie ancora tre giri fischiano e prende terra dolcemente. Corriamo dal cronometrista, che è lieto di annunciarci il nuovo tempo, controllato a più riprese: 6" 1/5, corrispondenti a km/h 153.144. Sissignori, avete letto bene: sono centocinquante e rotti (Ohè, bolognesi. Avete sentito?) Motore: un «Supertiere G. B. 16», veramente eccellente. «Giuro che non mi hanno dato una lira!».

I napoletani, invece, si sono americanizzati. Le loro mani sono piene di «Mc Coy» 29 e 60, grandi e piccoli, «Pacemaker», e via dicendo: ma l'unico che abbiamo visto in volo è stato

(continua a pag. 324)



Il-telo di Ridenti, 1 classificato al Trofeo Vesuvio



il biplano AZ 14

Arseni, autore di questo «A.Z. 14», non dice bugie quando afferma che molti lettori hanno chiesto la pubblicazione del vecchio ed elegante modello ad elastico. D'altro canto, coll'imperversare di U. Control, bei modelli ad elastico e reggitori non se ne vedono più. Questa specie di rievocazione, dunque, sia considerata come un'incitamento, una specie di campanello d'allarme per gli aeromodellisti, che devono ricordarsi che l'aeromodellismo non può cristallizzarsi intorno agli U. Control per quanto, beninteso, sia logico che gli U. Control trionfino.

L'«A. Z. 14» è un biplanetto costruito interamente in balsa. Ha buone doti di volo. Fu costruito dal sottoscritto circa nove anni fa e la foto, pubblicata in un numero del vecchio «Aquilone» di quei tempi, destò vivo interesse. Dietro richiesta di molti lettori ne pubblico, solo ora, i disegni. Hanno dovuto aspettare gli ormai vecchi, ma pazienza, meglio tardi che mai. E per i giovani sarà sempre una novità. Il biplano è ad elastico, sesquiplano, carrello fisso carenato con capottina tipo «Naca» elica bipala. E' di piccole dimensioni e di costruzione facilissima. Ed ora a voi, pivelli: l'avvenire aeromodellistico è nelle vostre mani; costruite molti «A. Z. 14», e magari come ho fatto io regalateli ai vostri maestri e professori e così, forse, sarete promossi senza esami (scusate la divagazione, ma a me è capitato proprio questo...).

FUSOLIERA. La costruzione di questa parte del modello richiede molta attenzione. Procedete nel modo seguente. Disegnatevi al naturale il profilo esterno della fusoliera (lo schema che vi presento è in scala 1/2) su un foglio di carta bianco qualsiasi e fissatelo su di un piano di montaggio con un paio di puntine da disegno; costruite il profilo esterno con i due listelli C D in balsa di millimetri 2x3. Intrafficiateli tra gli spazi delle ordinate, fissando i tralicci con una «coccia di collante». Segnate con una matita i punti di riferimento per le ordinate, lasciate asciugare bene l'adesivo e togliete il tutto; avrete il profilo bello e fatto. Allora fissate le ordinate che avrete già costruito in precedenza. (Da notare che la seconda, come nel disegno, porta degli incastri; le altre no, per dar modo ai listelli di risultare tutti affioranti, per facilità di costruzione e di estetica). Dopodiché sistemate anche gli altri al loro posto e li incollerete togliendo i precedenti tralicci che vi sono serviti per la costruzione del profilo. Scaravetrate con tela smerigliata molto sottile ed avrete una fusoliera perfetta. Per la capottina, invece, è consigliabile ritagliare, da qualche rimasuglio di compensato di qualsiasi dimensione, ma atto ad essere lavorato con seghetto da traforo, due dischi, uno del diametro dell'ordinata n. 1 e l'altro di un paio di millimetri più grande dell'ordinata n. 2. Fissateli ad una distanza di 45 mm. tra di loro facendo bene attenzione che i loro centri passino per la stessa retta. Questi dischi vi serviranno da «anima» per la costruzione della parte A, adoperando per essa tavolette in balsa delle dimensioni di mm. 3x10x50 adagiati sull'anima stessa incollati nella parte dello spessore e tenuti tra loro a mezzo di anelli elastici o di spilli. E' ovvio che ad essiccazione avvenuta, l'anima va tolta applicando l'ordinata n. 1 al posto che le compete. Quest'ultima ha un foro del diametro di 26 mm. e porta incollata, nella parte anteriore di essa, un anello di legno tornito (12) con

i cilindri, componenti il motore a stella, del numero di 7. Questi, come nel disegno, sono formati complessivamente da 70 dischetti: 35 da mm. 10 e altrettanti da mm. 14 di diametro, incollati tra loro 10 per cilindro. La parte B della Naca si può costruire a mano che al tornio e va fissata, per la parte di maggior diametro, all'ordinata n. 1. Il tappo porta elica è tornito ed imboccolato con un tubetto in alluminio da mm. 1.5. L'elica, del diametro di mm. 20, è in balsa; l'ogiva in legno tornito e il grancio, in acciaio da mm. 1.5, è guarnito da un tubetto di gomma. Il carrello è in acciaio da mm. 1.5, fissato alla fusoliera e carenato in balsa. Le ruote sono in legno tornito del diametro di mm. 28. Il poggiatesta è in balsa e il parabrezza in celuloide.

ALI. L'ala superiore ha un'apertura di 60 cm ed è formata da 24 centine (12 per semiala, tutte in balsa da mm. 1. Per la costruzione si proceda nel seguente modo. Fissare il disegno al naturale su di un piano di montaggio. Per mezzo di spilli fissare i due bordi d'entrata e di uscita, che sono: il primo in balsa da mm. 6x9 ed il secondo da 2x10. Costruite come nel disegno, le due estremità e la parte centrale; lasciate asciugare bene il collante e staccate il tutto. Rifinite con carta vetrata ben sottile, fissate di nuovo sullo stesso disegno ed incollate le centine, di cui vi diamo le dimensioni in grandezza al naturale, ben parallele fra loro. Distaccate di nuovo e tagliate a metà; incollate le centine n. 3 nelle rispettive semiali, lasciando bene asciugare l'adesivo e, sempre per mezzo delle due centine, incollate le due semiali tenendo conto del diedro.

L'ala inferiore, invece, si compone di 14 centine, 7 per parte, ed ha un'apertura di mm. 260. Questa va fissata alla fusoliera incollando tra loro i prolungamenti dei due bordi all'altezza della mezzertina della vista in pianta del modello. Le ali vanno montate tra di loro per mezzo di due montanti laterali, di cui vi diamo i contorni al naturale, e da altri sei montanti centrali. Questi ultimi servono soltanto a sostenere l'ala superiore. Blocchetti in balsa, incollati nelle centine, servono egregiamente a tenere i suddetti montanti.

IMPENNAGGI. Il sistema di costruzione di questi organi è simile a quello delle ali. Essi sono montati a «sbalzo», incollando le loro centine di maggior corda alla fusoliera.

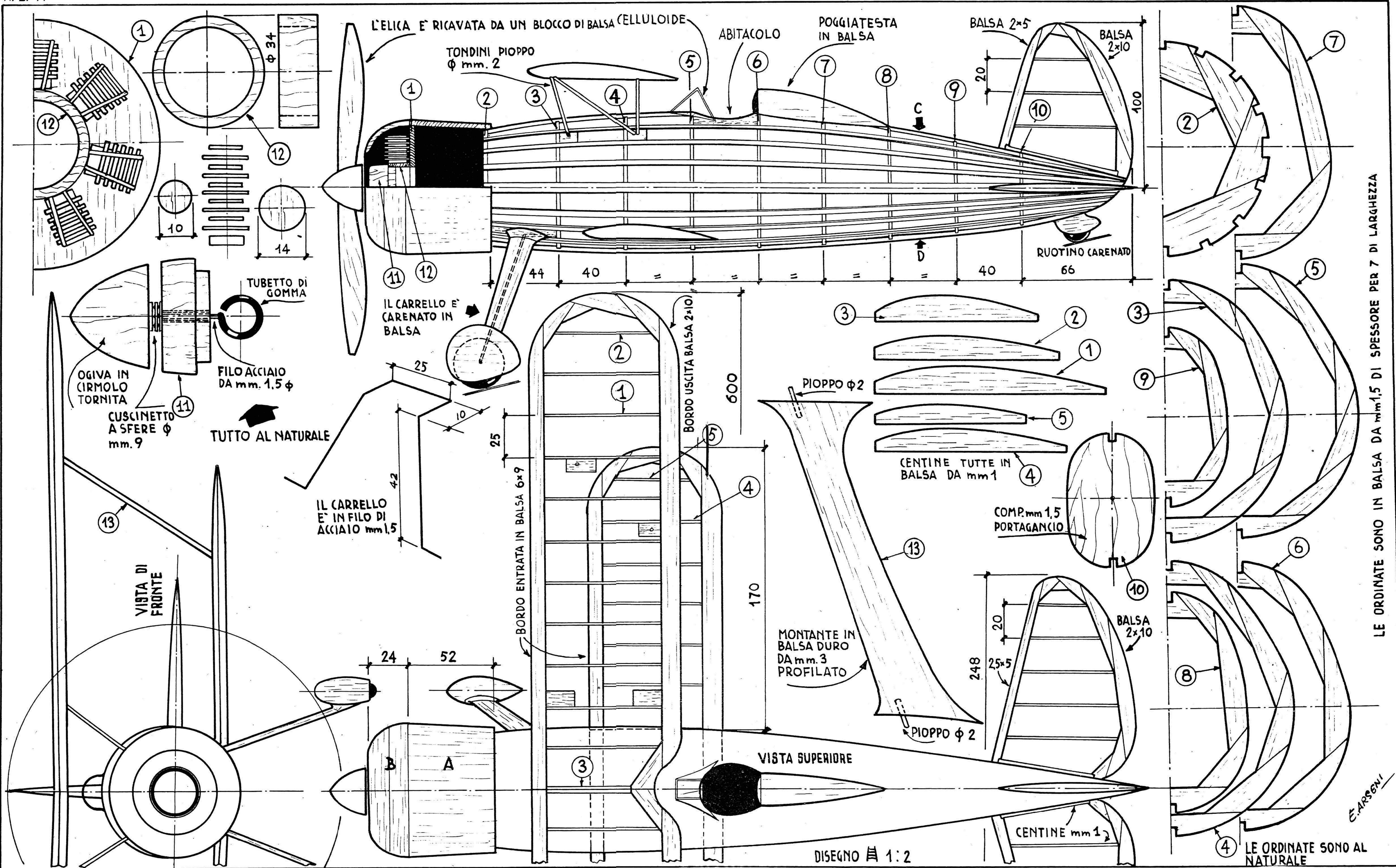
RICOPERTURA. Ricoprire la fusoliera in carta Avlo o Movo. Per gli impennaggi e le ali adoperare carta seta giapponese od altra del genere. Da notare che l'ala superiore va montata dopo la ricopertura come pure i montanti per facilitare la ricopertura stessa. E' da ricordare anche che la carta, affinché risulti ben tesa, dev'essere bagnata dopo la sua applicazione sulle ossature, fatta asciugare e verniciata con una mano di emallite per tutte le parti. La fusoliera, inoltre, va verniciata con vernice alla nitro colorata (rossa preferibilmente).

La potenza motrice è data da n. 8 fili di elastico 1x3, lunghi 44 cm. e montati a treccia.

PROVE DI VOLO. Centrare il modello lanciandolo a mano e caricando con un centinaio di giri. A centraggio avvenuto dare al massimo 350 giri all'elica.

E. A.

(Chi desiderasse acquistare la tavola al naturale, può rivolgersi alla ditta Aeromodelli, piazza Salerno, 8 - Roma).



Un formula libera "A.D. 43"

L'«A.D. 43» è un motomodello di grande semplicità costruttiva, dalle linee ortodosse, che, tuttavia, grazie anche al bassissimo carico alare, possiede rilevanti doti di volo, nonché sensibilità alle ascendenze.

Eccone la descrizione:

ALA: presenta un doppio diedro con il gomito molto vicino all'estremità. Interamente in balsa, come tutto il resto del modello, si compone di un b d'entrata in 4x4 ed un b d'uscita 3x12 sagomati in opera. Longherone a C con soletta in balsa da 1,5 e listelli 3x3 di balsa. Centine da 1,5; l'unione delle semiali è ottenuta con le due guancette in comp. da 1. Ricopertura in MOVO bianca ed in balsa per la parte centrale sino al longherone, sul dorso e sul ventre del naso.

FUSOLIERA: Di sezione triangolare e costruzione a traliccio, porta anteriormente tre ordinate, di cui la prima in comp. da 1,5 e le altre in comp. da 1, tenute da listelli in balsa 3x3. Anche i tralicci sono in balsa 3x3. Il montaggio della fusoliera è dei più semplici, essendo piana inferiormente. Le longherine rastremate sono in faggio 8x10 e su di esse è fissato il carrello in armonico da 2,5 con ruote lenticolari in sughero «potone». La pinna è costruita sui prolungamenti delle ordinate 1-2. b d'entrata in balsa sagomato e b d'uscita in comp. da 1 con guancette laterali in balsa sagomato. Una tavoletta di comp. da 1,5 alleggerita completa la pinna superiormente e su di essa si fissa l'ala con legatura elastica. Copertura della fusoliera in pergamina.

DERIVA: Completamente in balsa ha un b d'entrata in 3x3, un longherone 4x4. Centine da 1 e un b d'uscita in 3x10. E' incollata a sbalzo sul blocco per la sagomatura dell'incastro per lo stabilizzatore.

STABILIZZATORE: Di grande superficie, superiore ad 1/3 di quella alare ha un b d'entrata in 3x3, longherone 3x7, b d'uscita 3x10, centine da 1,5. S'incassa in posizione antivite dietro il verticale. Ricopertura in carta MOVO.

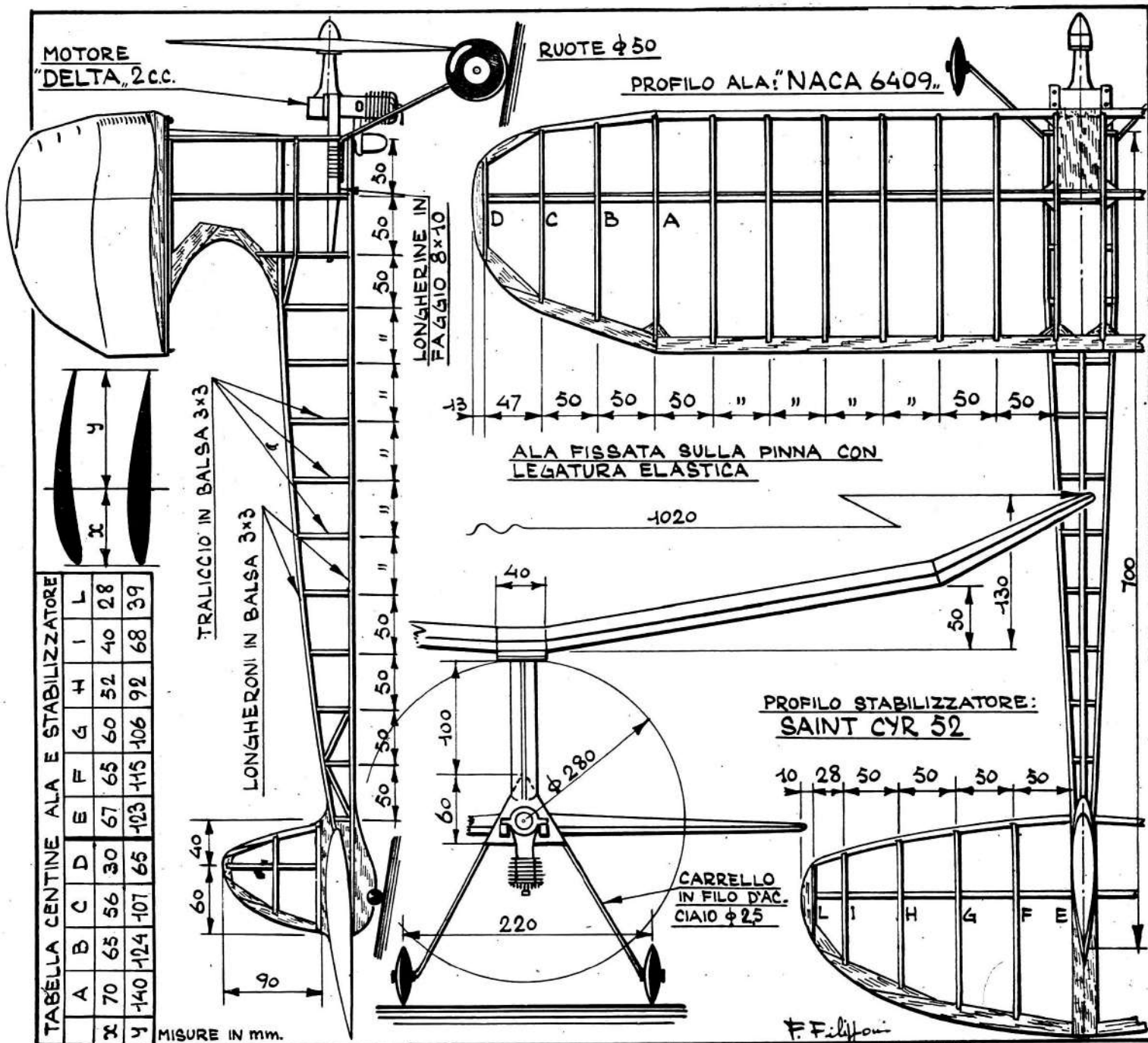
L'ala profilata col NACA 6409 va montata a +5°. All'estremità vi è il NACA ZR 12 (ridotto al 9% di spessore max.) a -3° rispetto alla centina centrale; lo stabilizzatore a -1° profilato col SAINT CYR 52. Il modello è centrato senza alcuna aggiunta di zavorra e risulta stabilissimo sotto tutti gli assetti. Da

notare che, essendo il motore un Delta 2cc, con elica Ø 28 passo 20, montato invertito a -1°, gli scarichi al carburatore ed il serbatoio vengono al di sotto della pancia della fusoliera, per cui quest'ultima non si sporca che in minima parte. Centrare in giornata calma, provare con poco motore, dato che il modello raggiunge in candela una notevole quota da dove piano per alcuni minuti.

Le caratteristiche sono le seguenti:

- Apertura mm. 1090
- Lunghezza fuori tutto mm. 800
- Superficie alare dm² 20.02
- Superficie stabilizzatore dm² 7.26
- Carico alare gr./dm² 15.

Per chiarimenti rivolgersi a DUMA ANTONIO C. UMBERTO 129 - TARANTO



Cronache

Raduno marchigiano

Per la prima volta dopo la guerra l'Aeroporto di Falconara ha rivisto gli aeromodellisti in forte numero, ivi convenuti per il 1° Raduno Aeromodellistico Marchigiano, indetto dall'Aereo Club di Ancona e dal Gruppo Aeromodellisti Anconetani. Scopo del Raduno quello di coordinare e sviluppare l'attività nella regione e gettare di comune intesa le basi per l'attività futura. E in questo senso il successo è stato pieno: sono state lanciate molte idee, fra cui quella di un campeggio estivo allo Aeroporto di Falconara onde avere la possibilità di mettere a punto i modelli e migliorarne le caratteristiche con comodità di spazio per le prove e senza tirannia di tempo; si è anche molto discusso sia dal lato tecnico che da quello organizzativo.

Alla importante manifestazione hanno partecipato aeromodellisti di Pesaro, Macerata, Senigallia, Falconara e Ancona. Assenti gli aeromodellisti della provincia di Ascoli Piceno, di cui non sono noti gli indirizzi né l'attività.

In occasione del Raduno è stata disputata una gara riservata ai modelli a volo libero delle categorie «veleggiatori», «elastico», «motomodelli». A causa del vento fortissimo i lanci hanno potuto avere inizio soltanto nel pomeriggio con vento meno forte, ma sempre assai fastidioso. La gara è stata soprattutto appassionante nella categoria «veleggiatori» dove si accentravano quasi tutti i concorrenti. Si è lanciato con cavo di 50 metri. La classifica adottata era quella a punteggio, che imponeva la effettuazione di tre lanci.

Il tempo più elevato, in gara, veniva realizzato dal concorrente Grassi Ennio di Senigallia, il cui accuratissimo modello sfruttava mirabilmente una leggera corrente termica ascensionale scomparendo alla vista in distanza dopo 7'13". Il modello veniva più tardi ritrovato a diversi chilometri dal punto di lancio, ma non più in condizioni da poter essere rilanciato. La vittoria arrideva così al piccolo veleggiatore dei fratelli Morelli di Ancona che effettuava tre lanci regolari. Lo stesso modello, lanciato successivamente fuori gara con 100 metri di cavo, scompariva alla vista dopo 7'30" di volo veleggiato.

Nella categoria «modelli a elastico» presentava un bel Wakefield Giorgio Occhiodoro di Ancona, tornato ai campi di gara dopo diversi anni di assenza. Purtroppo il modello si scassava fuori gara; risultava vincitore Sinigagliesi di Ancona.

Nella categoria «motomodelli» solo De Angelis di Falconara presentava un modello efficiente e di ottime caratteristiche che effettuava voli superiori ai tre minuti con rapidissime salite ed ottima stabilità.

La gara si concludeva alle ore 19 con la premiazione dei concorrenti presenziata dal presidente dell'Aero Club di Ancona Ing. Costanzi. Venivano consegnati premi in denaro e oggetti di pregio offerti da varie ditte locali.

Ecco le classifiche. cat. «veleggiatori»: 1) Morelli Piero ed Alberto (Ancona) punti 7, miglior tempo 2'27"; 2) Azzaroni (Senigallia) p. 11, m.t. 2'46"; 3) Turchetti (Falconara Ancona) p. 13, m.t. 1'40"; 4) Ribuoli (Pesaro) p. 14, m.t. 1'54"; 5) Properzi (Macerata) p. 16, m.t. 1'37". Seguono altri nove classificati.

Cat. «modelli a elastico»: 1) Sinigagliesi Otello (Ancona) p. 4; 2) Bertozzini (Pesaro) p. 5.

Palermo

Abbiamo il piacere di annunciare che anche Palermo ha finalmente la sua sezione aeromodellistica presso l'Aero Club. La costituzione è avvenuta ai primi di febbraio. Le cariche sociali per il 1948, in seguito a regolari elezioni, sono risultate le seguenti: Presidente: Nicola Volpes; Consiglieri: Angelo Biondi, Carlo Bernago, Pietro Cocco; Segretario: Giuseppe Giordano.

La sede dell'Associazione è in Piazza S. Oliva 46. Tutti gli aeromodellisti del palermitano sono invitati a mettersi al più presto in contatto con l'associazione.

La direzione di «Modellismo» si compiace della costituzione della S.A.A.C.P. Questa iniziativa contribuirà certamente alla rinascita e allo sviluppo dell'aeromodellismo siciliano che a noi sta tanto a cuore. Ci auguriamo anche che l'Aero Club di Palermo e l'Aero Club d'Italia non siano avari di aiuti a questi volenterosi.

Esortiamo gli aeromodellisti di tante altre città e centri aeromodellistici italiani a seguire l'esempio di Palermo.

L'aeromodellismo italiano deve tornare al vecchio splendore. L'Aero Club d'Italia non trascuri nulla per aiutare i volenterosi.

Concorso Internazionale U. Control a Ginevra.

Ecco il regolamento della gara internazionale di U. Control organizzata per il 13 giugno prossimo dal Modèle Air Club di Ginevra:

1. I motomodelli saranno classificati in due categorie:

a) apparecchi equipaggiati di uno o più motori a elica di cui la cilindrata totale non superi i 5 cc.

b) apparecchi equipaggiati di uno o più motori a elica di cui la cilindrata superi i 5 cc. fino a 10 cc. inclusi.

2. I tralini «largables» sono autorizzati.

3. Il numero degli apparecchi non è limitato, poiché ogni concorrente ha diritto a tre prove in ogni categoria.

4. Una sola falsa partenza è tollerata per volo. Nel caso in cui l'apparecchio faccia un cattivo decollo o se non può eseguire il numero di giri previsti, si considera una falsa partenza.

5. La distanza da percorrere è 1000 metri per le due categorie e l'altezza massima fissata di 3 metri. Il superamento di questa altezza in un giro determina l'annullamento definitivo del volo.

6. Il raggio misurato dei cavi, dall'asse longitudinale dell'apparecchio al gomito del concorrente, sarà di m. 15,95 e la sezione di un minimo di 30 per cento. Questi cavi, agganciati ad ogni estremità, saranno messi a disposizione dagli organizzatori.

7. Il concorrente dispone di 3 minuti dall'appello del suo nome; oltrepassato il tempo è riportato in coda agli altri concorrenti.

8. Il concorrente deve pilotare personalmente il suo apparecchio, gomito al corpo. Eccezionalmente, in caso di assoluta necessità per la buona linea del volo del suo motomodello, potrà, per un breve istante, stendere il braccio.

9. Il cronometraggio (doppio) comincerà appena l'apparecchio avrà effettuato un giro completo di volo.

10. Il tempo migliore conterà per la classifica. In caso di ex-aequo, l'addizione del tempo dei due mi-

gliori voli toglierà l'eguaglianza dei voti ai concorrenti.

11. L'ordine delle partenze sarà tirato a sorte alla vigilia del concorso.

12. Gli organizzatori si riservano la possibilità di rifiutare la prova a qualsiasi apparecchio che presenti delle caratteristiche pericolose.

13. Al fine di diffondere il volo circolare in Svizzera i concorrenti

dovranno presentare degli apparecchi rifiniti perfettamente.

14. Le domande dovranno pervenire a M. Georges Vallet, quai Charles Page n. 15 a Ginevra, prima del 1° giugno 1948, uniti a 1 fr. Sv. per diritti di iscrizione per ogni apparecchio.

I modellisti che non sono membri dell'AERO-CLUB svizzero o di un CLUB straniero non possono partecipare a questa gara.

RACING CARS in U. S. A. (continuaz. da pag. 309)

nantissime e assolutamente spettacolari.

Questo sistema, più interessante di qualsiasi altro sia nei confronti del «corridore» che in quelli del pubblico, è conosciuto come la «corsa a rotale». Esso permette il funzionamento di più di una macchina per volta, e offre conseguentemente le stesse attrazioni e lo stesso brivido di una corsa di vere auto.

Una di queste piste è costituita da una striscia di tavolato o cemento larga 1 metro e venti all'incirca e disposta in modo da costituire un anello ovale ed ellittico di un sedicesimo di miglio (100 mt.) di perimetro. Le curve più strette sono molto inclinate — sino ad 86° — per evitare che le auto escano dalla pista.

Fissate lungo la pista ci sono quattro rotaie metalliche spaziate 30 cm. l'una dall'altra, che permettono all'auto in corsa di raggiungere la massima velocità senza salti o uscite dalla pista, ed evitano soprattutto che una macchina si ponga sul cammino di un'altra.

Le gare iniziano di solito con la cerimonia della messa in moto del motore, mediante un rullo ruotante che è incorporato nella pista stessa alla linea di partenza

e che permette di conseguenza l'avviamento simultaneo di tutte quattro le macchine in gara.

Tutto il da fare consiste nel premere contro detto rullo le ruote motrici della macchina, regolare il motore ed attendere il segnale di partenza.

Questa avviene, naturalmente, con simultaneità: è però lasciato libero lo «stile» di lancio. Sembra per esempio molto diffusa la usanza di «tirare» la macchina sulla pista, come se si trattasse di una boccia nel gioco omonimo.

Il rullo d'avviamento non dà fastidio nei successivi passaggi delle macchine, poiché è a fil di terra.

Il vincitore viene stabilito mediante un sistema di punteggio, o per eliminazione.

Molto ci sarebbe da dire sui piccoli particolari che permettono di raggiungere le più alte velocità. Uno dei più curati deve essere quello dell'allineamento perfetto delle parti ruotanti. I migliori risultati saranno raggiunti da chi porrà nei piccoli dettagli l'attenzione più paziente e diligente; e questi segreti di velocità non li troverete in alcun manuale o articolo; diventeranno a poco a poco patrimonio dei migliori cultori di questa magnifica attività.

Tin



A molti piace possedere un bel modellino da tavolo di qualche nave da guerra; e questo che ora vi insegnerò a costruire è quello di una delle più moderne e più belle unità della marina degli Stati Uniti d'America.

La scala è 1:450 e potrete con non molta difficoltà riprodurre tutti i particolari.

Stabilite per primo se vi piace lo scafo completo, cioè con la parte immersa da mettere su un bel piedistallo, o se preferite farla piatta da poggiare direttamente sul vostro tavolo.

Perciò se fate lo scafo con la carena, prendete una tavoletta di tiglio, o di balza, se sapete ben lavorarla; da cm. 50 x 7 x 4, prendete una velina e sul piano della coperta ricopiate il profilo esterno con tutte le ordinate e incollatela sulla tavoletta, ritagliate con il traforo tutto il profilo, poi tagliate su un cartoncino tutte le ordinate, prendete una raspa e cominciate a sgrossare lo scafo controllandolo man mano con le sagomette di cartone. Quando lo avrete terminato prendete della cartavetrata e rifinitelo bene; cominciate poi a mettere gli altri ponti ricavati da una tavoletta di tiglio da cm. 20 x 10 dello spessore di mm. 5; tagliati e incollati i due piani cominciate a fare tutto il palco di comando che potrete fare sempre con la tavoletta di tiglio, a piani sovrapposti.

Per le ciminiere usate un pezzo di tubo di ottone adatto; i piani srorgeriti li potrete fare con celluloidi da mm. 0,3 come pure i parapetti non a ringhiera.

Fate le ciminiere il palco di comando, l'albero poppiere, i telemetri e le basi dei cannoni, verniciate tutto in grigio e quando la vernice è asciutta, passate a tingere in nero la carena; una volta che la vernice è secca cominciate a montare le batterie già costruite e pitturate in precedenza. Le canne le potrete fare con filo di ferro o d'ottone da mm. 1,5 per i grossi calibri, da mm. 0,8 per i medi, e da mm. 0,3 per le mitragliere.

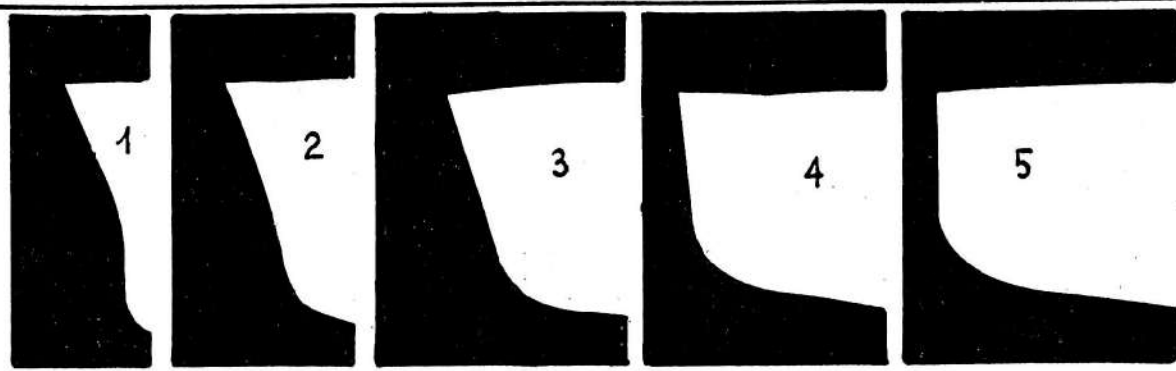
La scudatura delle batterie si può fare di legno e poi in appositi fori incastrare le canne.

Le lance di legno pieno. I zatteroni di salvataggio, con filo di ottone o ferro da mm. 1,5 che piegato come nel disegno lo incollerete su un pezzettino di carta sulla quale avrete già disegnato a penna le righe per raffigurare il fondo.

Fate gli ultimi ritocchi applicate le ancore da fare in filo di ottone da mm. 2 rimediate una catenina piccolissima e fissatela come nel disegno; se volete, fate gli aeroplani e metteteli sulle catapulte di poppa, e con questo il vostro modello è finito.

Per i piani inviate L. 250 in vaglia.

Per la scatola L. 2.000.— Cap. Greco R. - Campo dei Fiori, 8 - Roma.

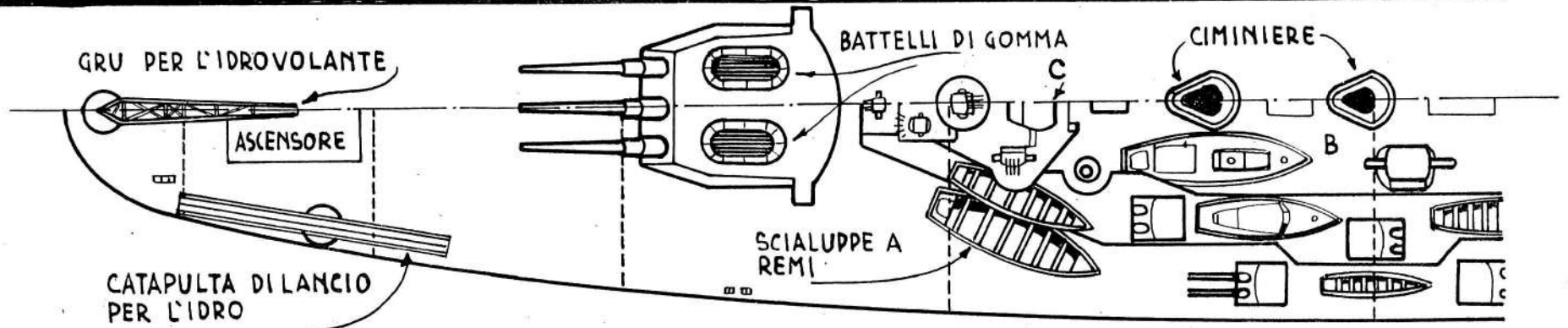
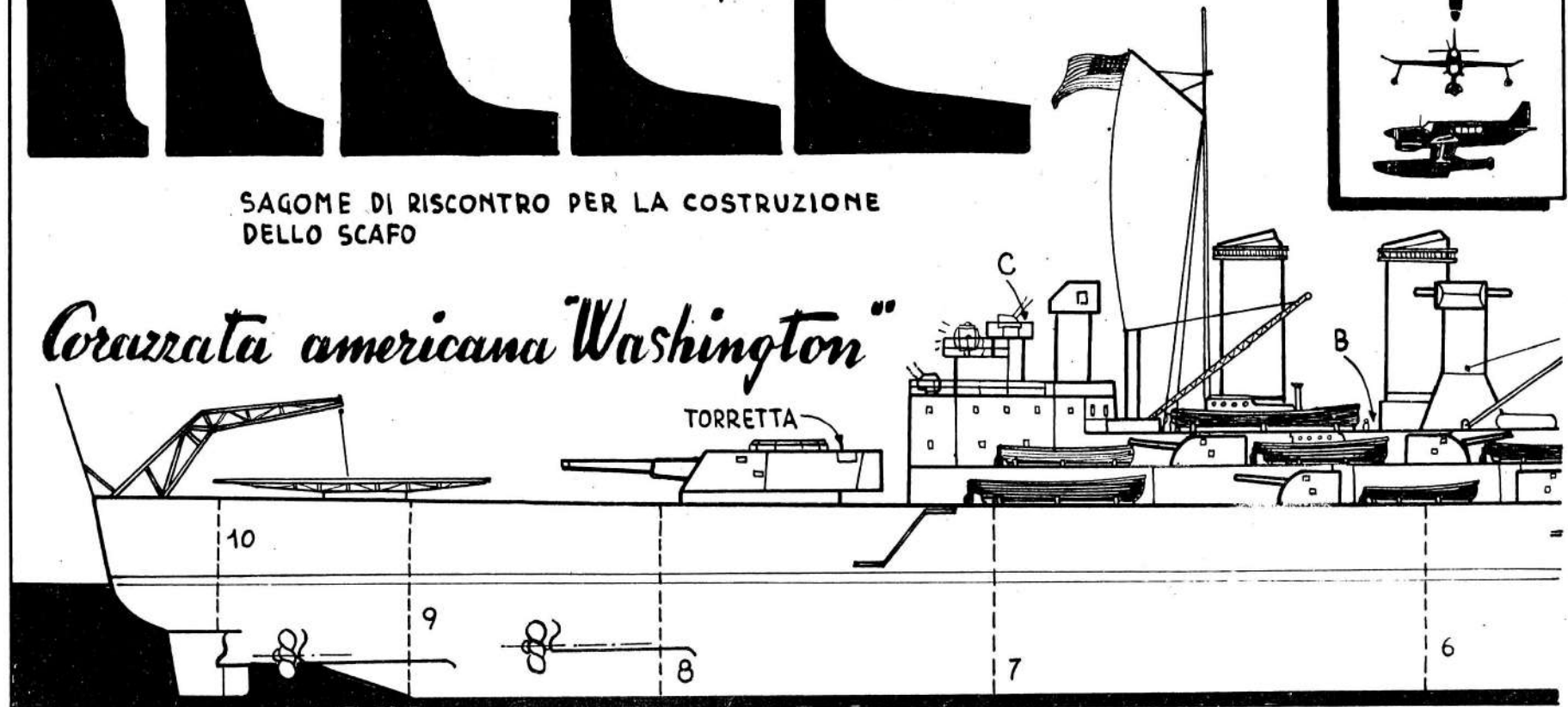


SAGOME DI RISCONTRO PER LA COSTRUZIONE DELLO SCAFO

IDROVOLANTE TIPO 'SEA GULL'



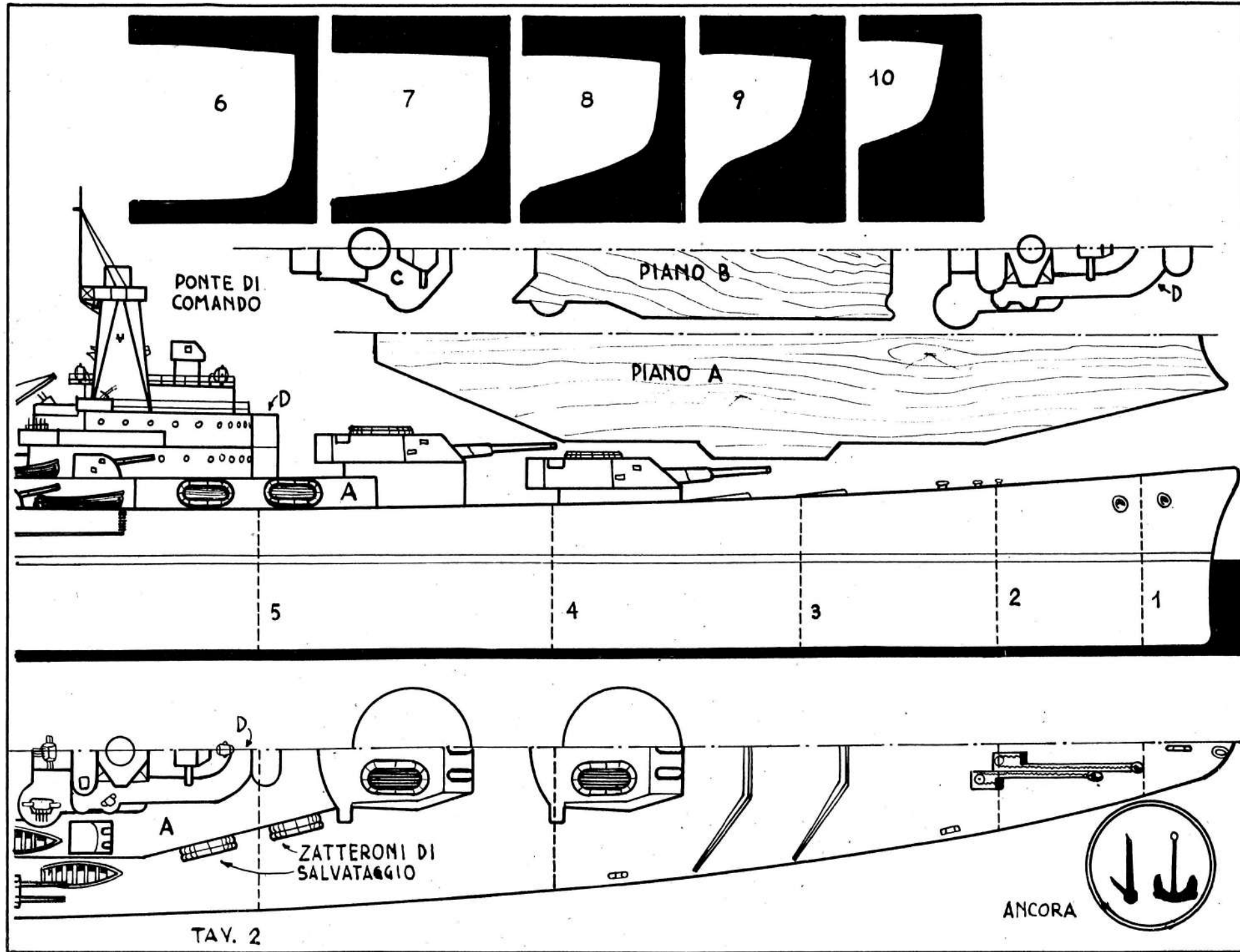
Corazzata americana "Washington"



TAV-1 DIS. AL NATUR.

320

E. ARON



CORSO DI Aeromodellismo

ANCORA INTORNO ALLA COSTRUZIONE DELLE ALI.

Il tipo di costruzione sin qui descritto è piuttosto antiquato. Diamo quindi la descrizione di due ali di modernissimi aeromodelli, un veleggiatore tipo scuola di medie dimensioni e un modello con motore ad elastico da gara.

Cominciamo dalla prima, quella dell'Allievo T. 41' di Tione (figura 1).

Le centine sono in tranciato di pioppo da mm. 1 e non sono traforate. Presentano due soli incastri: uno per il bordo d'attacco e uno per il longherone. Questo è in tiglio, della sezione di millimetri 3×8 ed è affiorante sul ventre dell'ala. Ciò non è dannoso, essendosi adottato il profilo di Clark y piano-convesso. Il bordo d'attacco è in tiglio della sezione di mm. 3×5 ; anche il bordo di uscita a sezione triangolare (millimetri 3×190) è in tiglio.

I contorni di estremità sono in compensato: da mm. 1,5, al bordo d'attacco; da mm. 1 al bordo d'uscita. Anche il pezzo d'unione dei due bordi è in compensato da mm. 1.

Le ultime centine verso l'estremità sono sempre del profilo Clark y, ma diminuito di spessore. Le quote di questo profilo sono state moltiplicate, cioè, per un coefficiente di riduzione (0,9 per la penultima centina e 0,7 per l'ultima). Ciò allo scopo di ottenere con la maggiore semplicità possibile la maggiore efficienza aerodinamica, cui contribuisce in modo notevole la più facile (e quindi migliore) ricopertura dell'estremità alare. Pertanto la sezione del longherone verrà a ridursi in corrispondenza di queste due centine a mm. 3×7 e 3×4 rispettivamente. Al centro il longherone viene sagomato in modo che quando la sua faccia giace sul piano, la semi-ala assume l'inclinazione voluta. Le strutture delle due semi-ali sono unite fra loro come segue:

— longheroni: due ponticelli di compensato da mm. 1 incollati l'uno anteriormente e l'altro posteriormente al longherone. Nel cavo restante superiormente al longherone viene posto un pezzo di riempimento che serve anche a sostenere il rivestimento dorsale fra le due centine centrali.

— bordo attacco: pezzi ad angolo in compensato da mm. 1.

— bordo uscita: pezzi ad angolo in compensato da mm. 1 incastrato nel bordo d'uscita delle due semi-ali.

L'ala del modello ad elastico, da gara (Legionario - XIX di Tione) è costruita completamente in balsa e presenta un doppio diedro (fig. 2). Le centine sono in balsa da mm. 1 di spessore. Il profilo è l'Eiffel 400 sino al ginocchio del secondo diedro. Da questo punto va modificandosi fino alla centina che presenta il profilo Naca M3 appunto (fig. 3). Il longherone, non affiorante, è a "C", costituito da una suoletta in balsa da mm. 1 larga mm. 7 sulla quale vengono incollati due listelli, pure di balsa, della sezione di mm. $1,5 \times 1,5$ (fig. 4).

Al ginocchio del secondo diedro il longherone comincia a rastremarsi sino all'estremità. Le giunzioni del longherone in corrispondenza dei ginocchi dei diedri sono effettuate mediante pezzi sagomati in compensato da 0,5 sul quale poi viene incollato un pezzo di balsa di analoga sagoma e dello spessore di mm. 1. Le giunture

vengono fasciate con tessuto di seta bagnato di collante.

Abbiamo parlato del centro di pressione riferendoci al profilo: occorre adesso determinare la posizione rispetto all'ala intera, secondo le diverse forme che ad essa potremo dare. Essendo l'ala simmetrica rispetto al piano verticale che passa per l'asse longitudinale dell'apparecchio, si deduce in primo luogo che il centro di pressione si troverà sul piano di mezzaria del modello, cioè sul quel piano verticale che lo divide in due parti simmetriche.

Vi preghiamo vivamente di acquistare sempre la rivista dal medesimo giornale. Ve ne preghiamo nel vostro e nel nostro interesse.

Nella fig. 5 sono rappresentate tre ali, una rettangolare, una rastremata con i bordi d'attacco e d'uscita rettilinei, una rastremata con i bordi d'attacco e d'uscita curvilinei. Si chiama *linea di pressione* quella linea che unisce tutti i centri di pressione delle varie centine. Nella figura si è supposto che il centro di pressione, per il profilo adottato, si trovi al 30% della corda. Le linee di pressione risultano così: nel primo caso una retta normale alla linea di mezzaria nel secondo caso una retta inclinata all'indietro, nel terzo caso una curva.

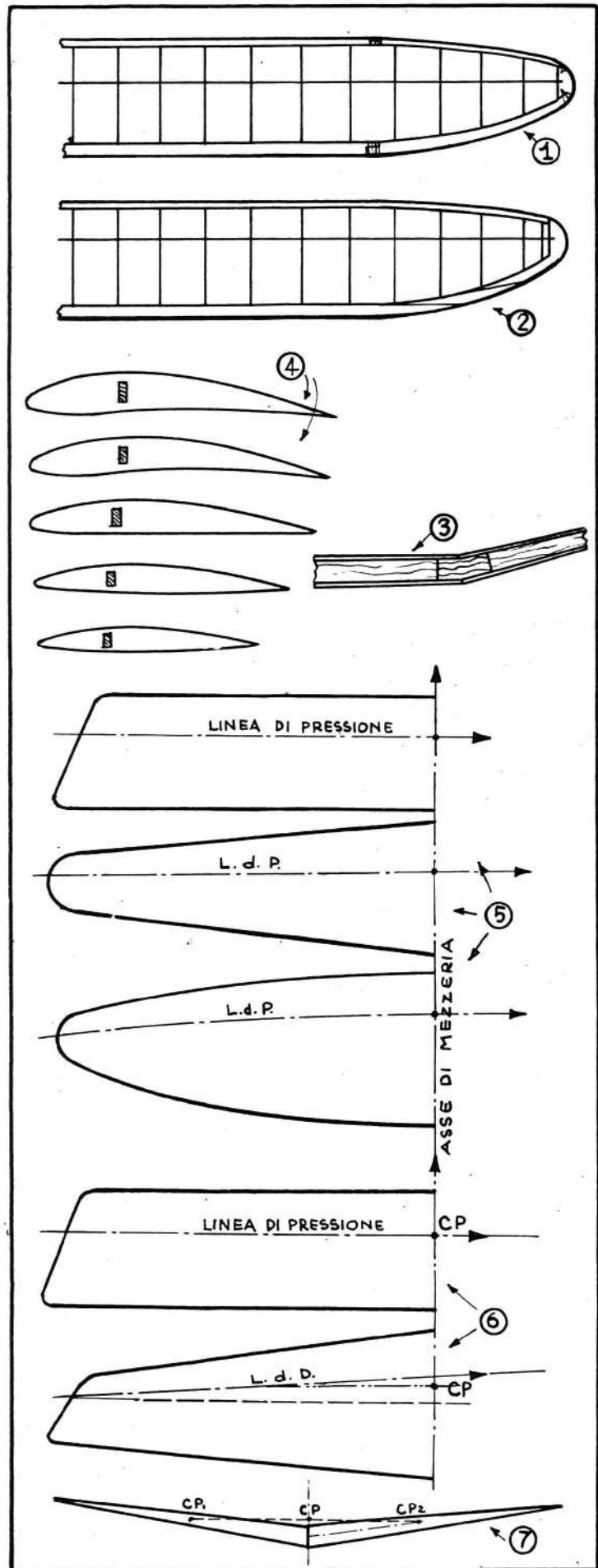
Per determinare, con sufficiente approssimazione, il centro di pressione dell'ala intera, si traccia una retta perpendicolare all'asse di mezzaria e passante per il punto di mezzo della linea di pressione. (Si veda la fig. 6).

Nel caso che il C.P. dell'ala intera non venga a trovarsi nella linea di pressione, ma più avanti o più indietro, come in fig. 6, si dice che l'ala è a freccia, rispettivamente negativa o positiva. Questa particolare disposizione è importante quando si tratti di determinare, come vedremo in seguito, la superficie del timone di direzione. L'entità della freccia è data dalla distanza in cui, del C.P. dell'ala intera dal punto più avanzato o più arretrato della linea di pressione.

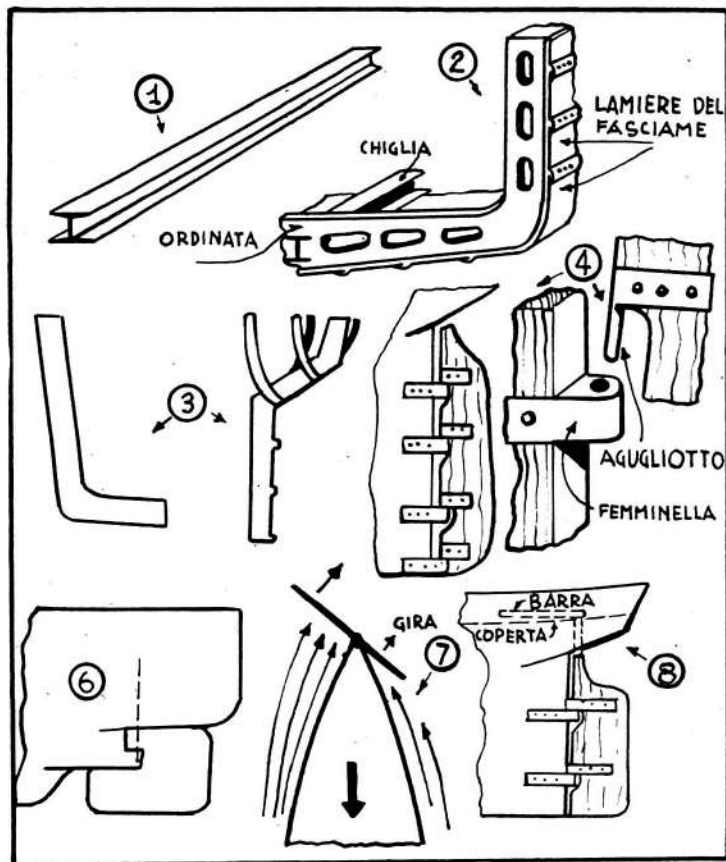
Per quanto riguarda la posizione del centro di pressione in altezza, occorre determinare, nella vista di fronte (fig. 7), le posizioni dei centri di pressione CP1 e CP2 delle due mezz'ali, che si troveranno alla metà delle mezz'ali. Unendo i due punti CP1 e CP2 con una retta, si ottiene in C.P. l'intersezione di tale retta con l'asse di mezzaria, la posizione in altezza del centro di pressione. Naturalmente come risulta dalla figura, con ali a V il centro di pressione viene spostato in alto.

Nelle ali dei modelli, generalmente, non si applicano gli organi di comando dell'equilibrio laterale, cioè gli *alettoni*. Tali organi consistono di due parti dell'ala mobili, situate nel bordo d'uscita verso le estremità. Un abile aeromodelista non incontrerebbe difficoltà a costruirli, ma gli si presenterebbe, poi, un problema ben più difficile da risolvere e cioè la costruzione di un meccanismo che li facesse funzionare efficacemente. D'altra parte, l'equilibrio laterale si ottiene facilmente costruendo la ala a V molto aperta, la qual cosa sopprime a qualunque sistema automatico.

(continua)



CORSO DI MODELLISMO NAVALE



STRUTTURE E ACCESSORI DELLE NAVI IN FERRO

Con il progresso della tecnica navale si arrivò alla costruzione delle navi in ferro, costruzione che risultò essere molto più conveniente di quella in legno, dato che vi fu la possibilità di costruire navi di mole mai raggiunta, di durata enormemente superiore, e di meno costosa manutenzione e di indiscutibile superiore solidità.

Ora tutte le navi, eccetto quelle da diporto e i piccoli velieri, sono in ferro, e la loro costruzione è molto simile nella struttura generale a quella in legno, che già abbiamo esaminato.

La chiglia è una grossa trave di ferro a doppia T (fig. 1), le ordinate sono di un unico pezzo e vengono saldate sulla chiglia, e forate nel loro spessore, per alleggerirle. Il fasciame dello scafo e dei ponti è fatto in lamiera di ferro, sovrapposte ai bordi, imbullonate tra di loro e sulle ordinate, o saldate (fig. 2).

Le varie parti strutturali sono uguali a quelle in legno, naturalmente con le modifiche dettate dalla migliorata possibilità di lavorazione del ferro (fig. 3).

Tutte le navi sono fornite di speciali accessori senza dei quali è compromessa la sicurezza della navigazione e della nave. Il più importante è il timone che, agendo sui filetti fluidi che scorrono lungo la carena da prora a poppa, permette le evoluzioni dello scafo a sinistra e a destra.

Il timone viene posto sotto la volta poppiera, collegato al dritto di poppa per mezzo di cerchiere maschi e femmine, che vengono chiamate agugliotti e femminelle (fig. 4).

La forma del timone, che ha dominato fino all'avvento della na-

vigazione meccanica, è quella della (fig. 5). Attualmente, la forma del timone varia da nave a nave in relazione alle diverse caratteristiche idrodinamiche; nella generalità dei casi si mantiene pressoché simile al tipo classico, e solo sulle navi veloci e da guerra è stato adottato il timone compensato (fig. 6). La compensazione serve per agevolare la rotazione del timone stesso, sotto forti velocità, dato che la pressione dei filetti fluidi agisce sulla compensazione in maniera opposta a quella che agisce sull'altra parte: cioè i primi tendono a far girare il timone, i secondi tendono a raddrizzarlo; perciò i due effetti si bilanciano in parte (fig. 7).

Il timone è fornito di un asse che gira sugli agugliotti e femminelle e, passando nello scafo, esce in coperta nelle piccole navi, e sotto coperta nelle grandi (fig. 8). All'estremità dell'asse è la barra, che serve per la manovra di tutto il complesso. Ora la barra, che anticamente era mossa a mano e poi con la ruota a mezzo di paranchi, si fa muovere con un piccolo servomotore a vapore, comandato dalla manica elettricamente o idraulicamente (fig. 9).

Altri accessori molto importanti della nave sono i mezzi di ormeggio, e tra essi, per prime, le ancore.

Le ancore vengono calate sul fondo del mare in fondali sempre non eccessivamente alti, onde impedire alla nave di essere trascinata dal vento e dalle correnti. Esse sono collegate allo scafo a mezzo di robuste catene (fig. 10).

L'ancora consiste in una grossa asta di ferro portante a una estremità due braccia, dette « marre », e poste su uno stesso piano. Dalla parte opposta, sul piano perpendicolare a quello delle « marre », c'è

il « ceppo », che era in legno sulle ancore antiche ed ora è divenuto di ferro mobile sulle moderne tipo « ammiragliato » (fig. 11).

Su quasi tutte le navi moderne vengono collocate delle ancore a marre mobili, tipo « Hall », o « Inglefield » (fig. 12), nelle quali, essendo abolito il ceppo, vi è la possibilità di farle rientrare durante la navigazione nelle cubie, che sono un tubo sporgente a lato della prora sul mascone e che comunicano con la coperta.

Nelle cubie scorrono anche le catene, che vengono salpate a mezzo di argani elettrici o a vapore, i quali argani con speciali ruo-

te agiscono direttamente sulle maglie della catena (fig. 13).

Vi sono argani orizzontali il cui asse ruota orizzontalmente (fig. 14), e argani verticali più moderni, che ruotano verticalmente e il cui motore è posto sotto coperta (fig. 15).

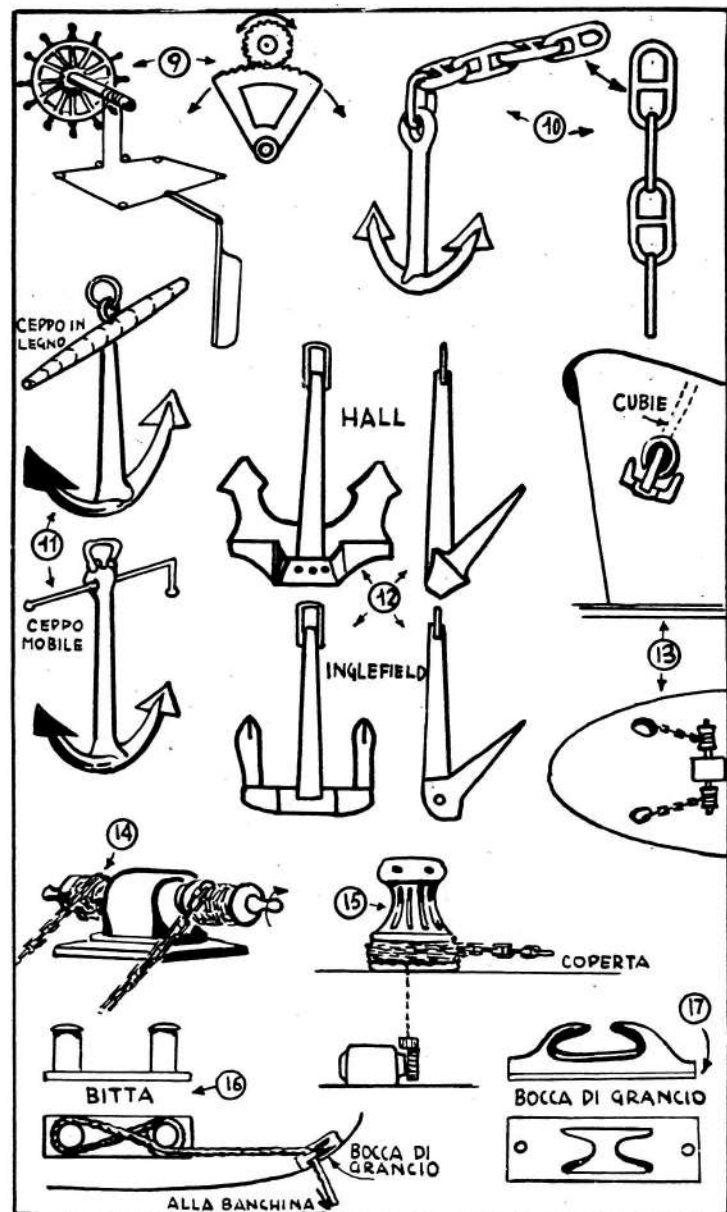
Altri accessori per l'ormeggio della nave alla banchina sono le « bitte », consistenti in due grosse colonne di ferro poste a una certa distanza tra loro e sulle quali si « dà volta » (legare) alle « cime » (cavi d'ormeggio (fig. 16).

Le bocche di grancio servono per far passare i cavi d'ormeggio, che dalle bitte vanno a terra (fig. 17).

Tutte le navi sono fornite, a seconda della loro mole, di varie lance di salvataggio in caso di sinistro.

Dei vari accessori necessari alla navigazione e alle occorrenze di bordo parleremo man mano che se ne presenterà la necessità.

(continua)



MODELLI DI NAVI CAP.

GRECO

ROMA - CAMPO DEI FIORI, 8 - TELEF. 52495

piani accessori e tutto il necessario per la costruzione di modelli navali

Cronache

Trofeo Vesuvio

(continuazione da pag. 315)

Il modellino di Canestrelli, col « Mc Coy 29 », che ha dato anch'esso la impressione di essere molto veloce. Ma disgraziatamente non riesce a compier più di un giro e mezzo, poi torna a spaccare l'elica ed a grattare per terra. Ammirate le acrobazie di Libertino nel pilotaggio del suo minuscolo telecomandato, che gli ha fatto sudare non poche cannicie. A proposito di sforzi sovrumani, ammirabile quello del povero La Rocca, che, dopo aver perso tutta la mattinata per finire il modello, ha perso tutto il pomeriggio nel tentativo di mettere in moto il suo Mc Coy 60 ». Nelle stesse condizioni, e cioè imbrattato di metanolo, di olio di ricino e brodaglie del genere fino ai capelli, con bicipiti del braccio destro gonfiati spasmodicamente, buona parte del dito indice e medio della mano destra consumati, abbiamo trovato l'ottimo Gagliotta, costruttore di un lucentissimo modello col « Facemaker » ma questo signore dal nome strano faceva le bizze e non c'era verso di farlo

stare in moto per più di dieci secondi.

Con un'ultima esibizione Ridenti chiude la sua giornata in bellezza. Ed ancora una volta la vecchia FIAT 509, sebbene corrosa anche dalle zuppe bollenti del perfido La Rocca, rende un prezioso servizio, fungendo da tavolo alla distribuzione dei premi. Denaro, pacchi di balsa, abbonamenti a riviste, motori « Tesco », spariscono nelle voraci tasche degli aeromodellisti. Ed alla fine l'artistico « Trofeo Vesuvio », in seta azzurra con ricami in oro, finisce, dulcis in fundo, nelle mani dei quattro romani che lo hanno fatto aggiudicare al C.A.R.

Classifiche per squadre

1) C.A.R. - Roma	punti 7
2) S.N.U.S. - Napoli	» 12
3) S.N.U.S. - Napoli	» 15
4) Gruppo Aer. Benevento	» 18

Classifiche individuali

Cat. veleggiatori:	
1) Canestrelli (S.N.U.S.)	
2) Van de Velde (C.A.R.)	

Cat. elastico:	
1) Janni (C.A.R.)	
2) Canestrelli (S.N.U.S.)	

- Cat. motomodelli.
 1) Bonzelli (S.N.U.S.)
 2) Pascale (S.N.U.S.)
 Cat. telecomandati:
 1) Ridenti (C.A.R.)

tutti i Gruppi ed agli aeromodellisti singoli residenti in Italia. I premi consistono in 4 coppe artistiche placate in argento, offerte gentilmente dal Vice-Presidente del C.A.R. sig. Dick Van de Velde.

Coppa Tevere



Il C. A. R. ha bandito per il 23 maggio la "COPPA TEVERE", competizione aeromodellistica aperta a

Regolamento F. A. N. J.

(continuazione da pag. 310)

carico specifico minimo è quello del modello senza combustibile. Il peso da considerare per la determinazione del carico specifico massimo e del peso massimo è quello del modello con il combustibile pronto al decollo.

Art. 10. — Propulsione. I mezzi è i motori che forniscono al modello la potenza necessaria per la propulsione devono soddisfare le seguenti norme.

Classi E - S: Il motore a matassa di gomma elastica deve essere interamente contenuto nella fusoliera o nella velatura.

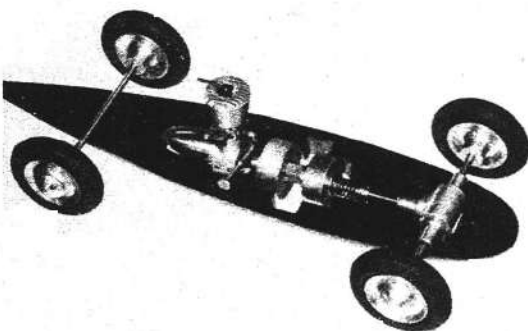
Classi M - S. La cilindrata totale dei motori alternativi a combustione interna installati non dovrà essere superiore al limite di 10 cmc. (dieci centimetri cubi).

Classe S: La spinta totale massima dei motori a reazione installati non dovrà essere superiore al limite di 1,5 Kg. (un chilogrammo e mezzo).

AUTOMODELLISMO: FINALMENTE SI COSTRUISCE IN SERIE

Abbiamo esortato gli industriali e gli artigiani modellisti a dedicarsi alla costruzione in serie di parti staccate e di complessi meccanici per automodelli, ai quali noi intendiamo dare un grande sviluppo. Il primo a realizzare ciò che abbiamo chiesto ci risulta essere il bravo Bruno Chinchella di Trieste, il quale ci manda queste due fotografie e la seguente descrizione dell'apparato meccanico per automodelli che egli oggi mette a disposizione dei modellisti.

Descrizione dell'apparato meccanico: Il complesso può essere adattato per trazione o per spinta, cioè applicato alle ruote anteriori o posteriori. Basta girare la posizione della scatola differenziale dall'una o dall'altra parte. La frizione è del tipo tarvato alla massima velocità e sforzo consentito possibile e ulteriore regolazione alla spinta della molla contrastante il disco di frizione, che è racchiuso nella scatola, in modo che non venga oliato. Gli ingranaggi sono pure racchiusi in una scatola ad olio o grasso e sono montati su assi rettificati di diametro 4 mm., i mozzini in alluminio sono divisi in due metà uniti da una piccola ogiva che stringe l'asse, il quale è fissato ad essi con un perno. Il diametro delle ruote è 2" x 1/8"



(gomma piena). L'innesto della frizione al volano è stato fatto mediante una chiavetta scorrevole, visibile nelle foto.

Funzionamento: Quando il motore parte, inizialmente la frizione slitta, perché non sopporta il carico elevato, quindi, dopo alcuni secondi, le ruote gireranno al massimo. Si carburava il motore tenendo frenate le ruote leggermente (questo per rendere perfetta la carburazione di marcia a massima velocità). Messo a terra, l'automodello comincerà la sua corsa, dapprima lentamente e non meno uniformemente accelerando, fino a raggiungere il massimo in una trentina di metri. A seconda del motore si forzerà la molla contrastante la frizione, per una più o meno rapida ripresa.

Diamo qui sotto i prezzi dei singoli pezzi:

- 1) Scatola ad olio, con ingranaggi e assi a "T" . L. 1.500
- 2) Scatola di frizione con molla chiavetta 1.000
- 3) Gomme (4 pezzi) 350
- 4) Mozzo con dado ed ogiva 240
- 5) Volano con dado e chiavetta (bronzo) gr. 100 320
- 6) Assi rettificati diametro 4, 4 1/2, 5, 5 1/2, 6, acciaio 40

Indirizzare commissioni e vaglia a BRUNO CHINCHELLA, presso "La Poliregionale - Micromodellistica", via Coroneo, 14 - Trieste.

TAVOLE COSTRUTTIVE O PROGETTO INDIVIDUALE?

(continuazione da pag. 308)

tazioni mi par quasi superfluo continuare per contrastare le affermazioni contenute nel tuo articolo, ma voglio ugualmente soffermarmi sui punti più importanti per mettere bene in luce i concetti maggiormente errati che con te condivide una parte degli aeromodellisti italiani.

Senza ritornare sulla «maria», voglio mettere in rilievo il fatto che tu sbagli considerando necessario essere tutte «cine» per mettere insieme un modellino volante, non dico da gara, ma presentabile certo, giacché alla fin fine non bisogna avere tutte quelle profonde cognizioni che elenchi — aerodinamica, dinamica, fisica, ecc. — ma semplicemente un po' d'occhio per disegnare un modello non squadrato a colpi di scure ed un po' di pratica manuale per non costruirlo in modo altrettanto indegno; e del resto queste sono cose che occorrono anche a chi progetta dopo aver già lavorato su tavole costruttive e per chi inizia con quelle.

In quanto poi al «progettare bene» un modello credi tu che ci riesca chi ha continuato 24 anni a servirsi di disegni altrui? Io direi di no!

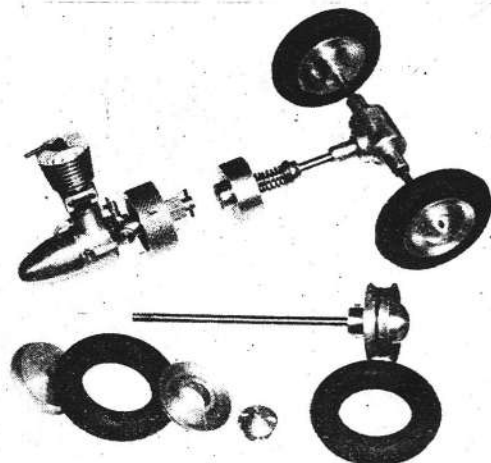
Pensa, poi, come sarebbe possibile ad una ditta mettere d'accordo e realizzare le altre affermazioni: avere «un ricco assortimento» e produrre «in serie» tavole costruttive. Questo presuppone che vi siano almeno due fatti determinanti: gran copia di modelli vincitori di gare (quali?... nazionali?... provinciali?...), ed un numero di richieste enormi da parte di giovani desiderosi di costruirli ed entusiasti delle loro qualità. Esiste tutto ciò?

Ed inoltre: è possibile mettere in condizioni di parità moltissimi concorrenti solo obbligandoli a costruire su piani preuniti? Sarebbe possibile non sorridere guardandoci l'un l'altro mentre ci presentano «53 modelli tutti identici e riproduttori il noto ZIPPER»? Non ti sembrerebbe veramente di assistere ad un gioco di ragazzi intenti a far volare il giocattolo costruito dal fratello maggiore?

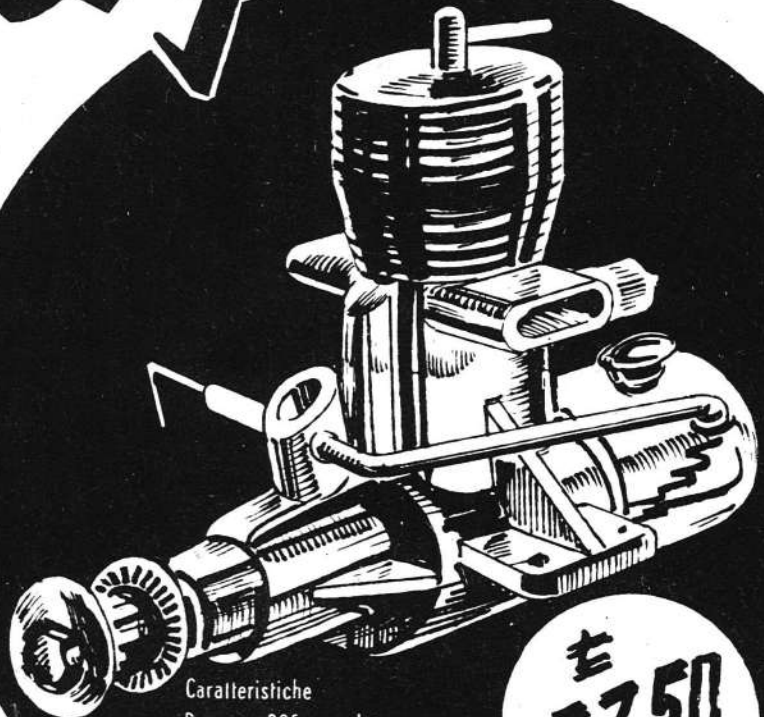
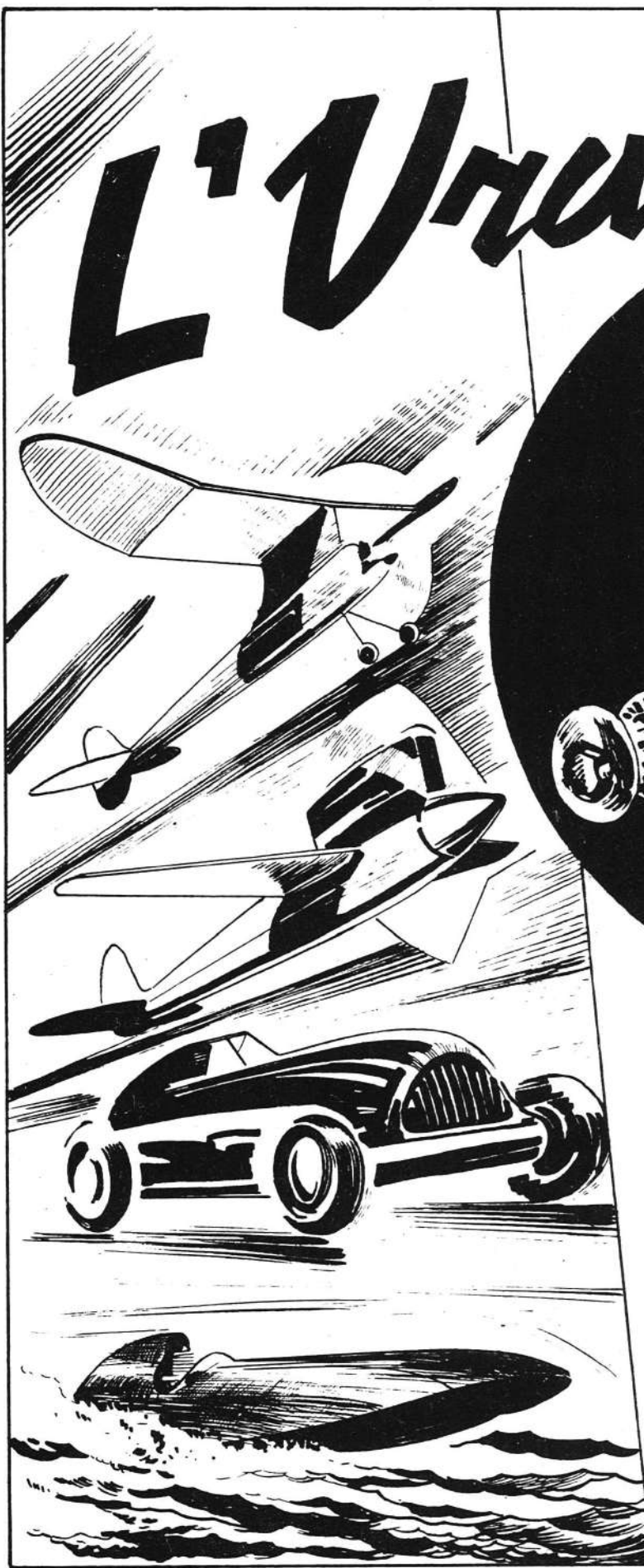
Concludendo: non è così come tu dici che si potrà modificare l'aeromodellismo italiano: non è con l'uso delle tavole costruttive che si otterrà l'aumento quantitativo e qualitativo degli aeromodellisti; non è con il prendere ad esempio sistemi che si presumono infallibili solo perché ci vengono da un paese che ci può essere veramente maestro, ma maestro nel saper organizzare le cose secondo le particolari caratteristiche di tempo e ambiente, nel saper sfruttare delle molte possibilità di una data situazione e nel saper sfruttare con ingegno e con beneficio queste possibilità.

Non è come tu affermi, che in Italia, si debba indirizzare l'aeromodellismo. Lo dobbiamo indirizzare secondo un ordine tutto nostro: creare delle buone scuole ed istruire teoricamente e praticamente gli allievi; approfittare di ogni buona occasione e sviluppare in ogni campo la propaganda e l'affiliazione di nuovi aderenti; istruirli pazientemente ad uno ad uno, senza mai abbandonarli al comodo sistema della copiatura sempre più dannoso, che utile quando si tratti di insegnamento!

Giulio Meli



L'Uragano



Caratteristiche

Peso gr. 295 completo
 Potenza 3 10 di HP a 11000 giri
 Giri 7000 con elica Ø 32 passo 20
 " 12000 " " " 20 " 40

€
5.350

FRANCO DI PORTO PER I PRIMI 100 ACQUIRENTI!

IL MOTORE VIENE FORNITO COMPLETO DI SERBATOIO E VALVOLA PER L'ARRESTO CON DESCRIZIONE PER L'USO E CEDOLA DI GARANZIA.

Il nuovo URAGANO 5,70 cc. si affaccia alla ribalta della classe B con la garanzia delle sue qualità costruttive e delle sue doti di rendimento. - Cura particolare è stata posta nella scelta dei materiali per ottenere un lungo e duraturo funzionamento.

Indirizzare a: **AVIOMODELLI**
 CREMONA - VIA G. GRANDI, 25 (Italia)

*i migliori materiali
ai prezzi più convenienti*

AEROMODELLI

PIAZZA SALERNO, 8 - ROMA

Tavole costruttive per modelli ad elastico, eleggiatori, motomodelli, telecomandati e Racing cars. - Tavole e listelli di balsa ai migliori prezzi. Lavorazione speciale del balsa per apparecchi telecomandati.

In preparazione scatole di montaggio del modello in scala dello "Spitfire" e dell'idromodello biplano ad elastico "A. Z. 16".

**CATALOGO
LIRE 15**

Motorini ad autoaccensione "URAGANO" 5.65 c.c. L. 5350

BALSA, BALSA, BALSA,

segato e piallato in tutte le misure, a prezzi imbattibili, lunghezza m.m. 1000, spessori 1-5, larghezza 40-55 presso

La Poliregionale

Sezione:
MICROMODELLISTICA

Trieste - Via Coroneo 14 (Largo Piave)

AVIOMODELLI

VIA G. GRANDI 25 - CREMONA

*

PACCHI BALSA contenenti 60 tavolette di spessori 1-2-3 e 150 listelli 3x3, 4x4, 5x5, a L. 1900 comprese le spese di porto e di imballaggio.

Tavolette per Ali di modelli U-Control lunghe cm. 60x11x1 L. 130 cad.

Tavolette per ingranaggi in balsa cm. 20x20,5 L. 30 cad.

A richiesta si forniscono blocchi per fusoliera in balsa.

Blocchetti per la costruzione di eliche U-Control in speciale legno già tagliati nelle dimensioni adatte cm. 21x1,5x1,5 con foro delle dimensioni richieste dal cliente - cad. L. 50.

Ruste lenticolari in legno tor-

nite nelle misure diam. mm. 2-3-4 prezzo L. 20-28-32 cad.

Blocchetti in balsa per eliche cm. 25x24 L. 50 cad.

Tranciato di pioppo sceltissimo fogli cm. 100x10x1 e 100x10x1,5 L. 25 cad.

Uscinetti a sfere per modelli ad elastico reggiapinta gr. 3 L. 75 cad.

Mozzi in alluminio per anelli di gomma al paio L. 180.

Elastico Americano nelle misure 1x1, 1,5x1,5, 0,8x5, 1x5 a prezzi di L. 15-20-25-30 al m.

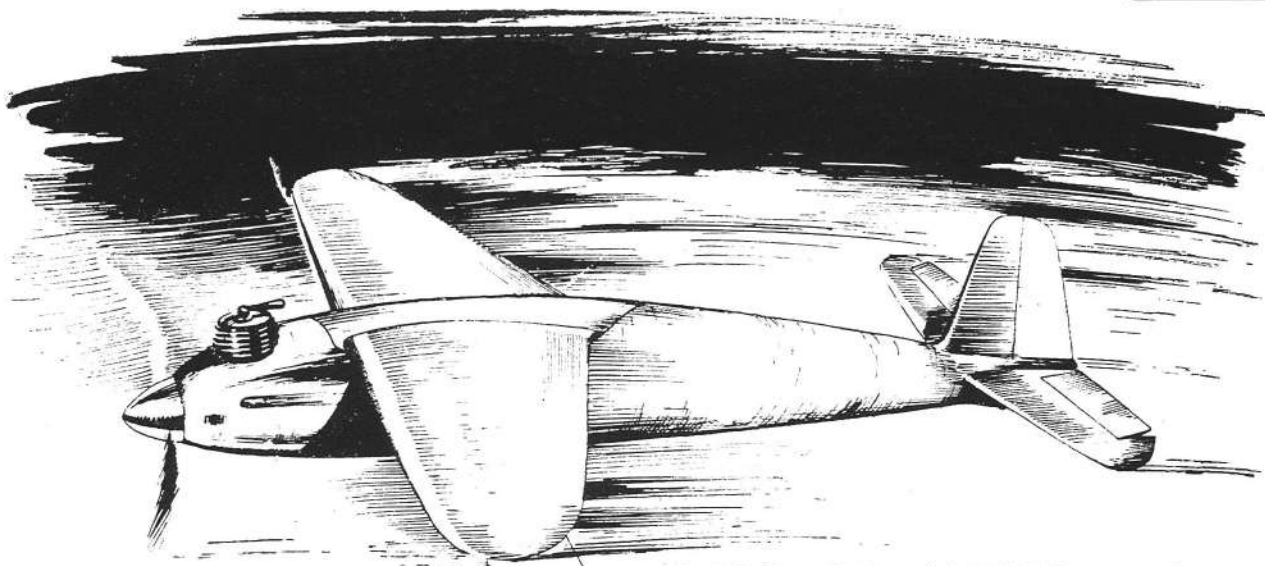
"Il Modello ad Elastico" libro per principianti aeromodellisti. L. 140 comprese le spese postali.

Tutti materiali sono di immediata consegna. Essi sono al netto di spese postali e di imballaggio eccetto dove viene menzionato accanto all'articolo. - Si rammenta che le tariffe dei pacchi postali sono: fino a 1 Kg. L. 40, da 1 Kg. a 3 Kg. L. 70, da 3 a 5 Kg. L. 105. Imballaggi rispettivamente di L. 30, 50, 70.



olivetti

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



7 MOTORI MOVO trionfano nelle competizioni internazionali

Inghilterra - Eaton Bray

27 Luglio 1947 - motomodelli volo libero

1° Assoluto Gnesi (Italia) modello "Italian Giant" con motore Movo D.10. ● 2° Assoluto Houghton (Inghilterra) con motore Movo D. 2.

3 Agosto 1947 - motomodelli telecomandati

1° Assoluto Gnesi con modello M. 31 e motore Movo D. 10.

Svizzera - Ginevra

31 Agosto 1947 - motomodelli volo libero

2° Assoluto Gnesi modello "Italian Giant" con motore Movo D.10 (il miglior tempo della giornata, il modello si è perso in volo dopo 18 minuti di planata).

RISULTATI UFFICIALI:
Arena di Verona - Aprile 1947
1° Assoluto (cavo di metri 15)
TACCHELLA 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

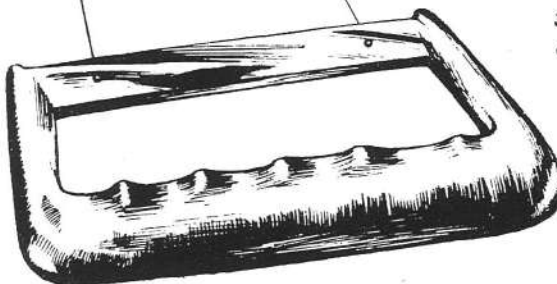
ANCHE VOI

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 COSTRUTTIVA 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**





ASSO DI BASTONI
telecontrollato per Atomatic 5
4° classificato concorso Nazion. 1947



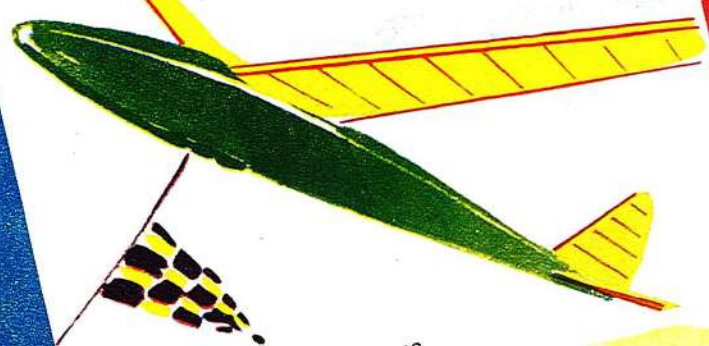
Atomatic 5

*il motore di classe
per i modellisti di
classe*

5 cmc. - 260 gr.
12000 giri - 1/4 di C.V.



STINSON 150
modello ad elastico
apertura alare cm. 74



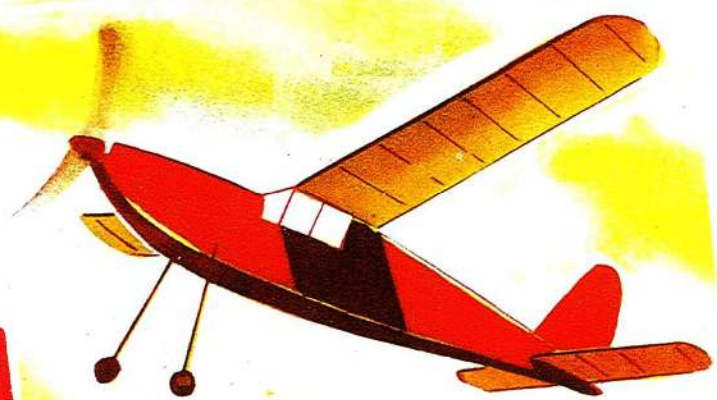
SETTEBELLO
Veleggiatore - apert. alare cm. 103



MACCHI 205 V
modello ad elastico e
modello telecontrollato



PINGUINO
Veleggiatore scuola
apertura alare cm. 111



TERMIC 60 e TERMIC 40
modelli ad elastico
apertura alare cm. 61 e 42

CHIEDETE IL LISTINO PREZZI N. 28
inviando Lire 20 in francobolli a
AVIOMINIMA S.A.
ROMA - VIA S. BASILIO, 50-A