

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE
COSTA LIRE 90

SOMMARIO

Piani di modelli:

- Il MOTOMODELLO «OLIMPIC» di Berkeley.
- L'IDROMODELLO «S. V. 19» di Valentinsig.
- L'ASTRALE, veleggiatore di Eikermann.
- Un AUTOMODELLO di Montalbano.
- Il «BUSTER» di Sebastiani.
- IL MODELLO IN LEGNO del MARTIN 202.

Articoli:

- Ancora a proposito di veleggiatori.
- Nozioni di navimodellismo
- Rassegna dei motori esteri.
- Radiocomando.
- Aeromodellismo in Germania.
- Aeromodellismo in Argentina.

Lezioni:

- Corso di Aeromodellismo.
- Corso di Automodellismo.
- Corso di Navimodellismo.

Passaporto, Corriere, Notiziari, ecc.



22

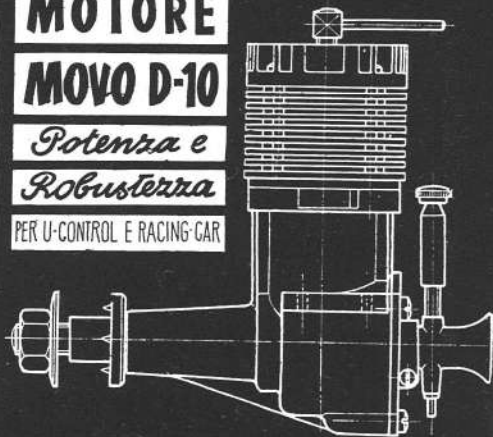
E. ARSENI

MOTORE

MOVO D-10

Potenza e Robustezza

PER U-CONTROL E RACING-CAR



GRANDE EFFICIENZA ESTETICA IMPECCABILE

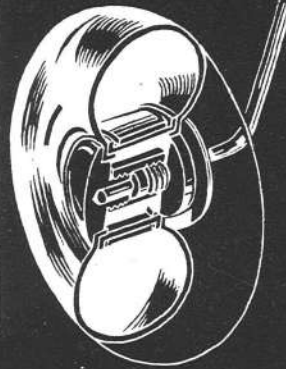


MOTOMODELLO M. 30

in formula FAI

RUOTE PNEUMATICHE A PRESSIONE REGOLABILE

Novità ed esclusività assoluta



SEGA
ELETTRICA
A VIBRAZIONE

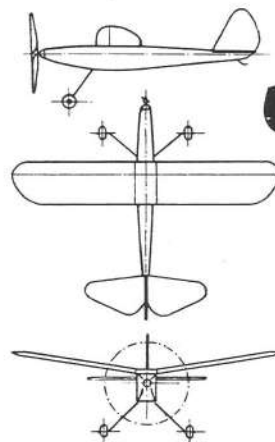


ELICA A PASSO VARIABILE



PALE INTERCAMBIABILI
MOZZI GRADUATI

M 8 BIS



MODELLO AD ELASTICO

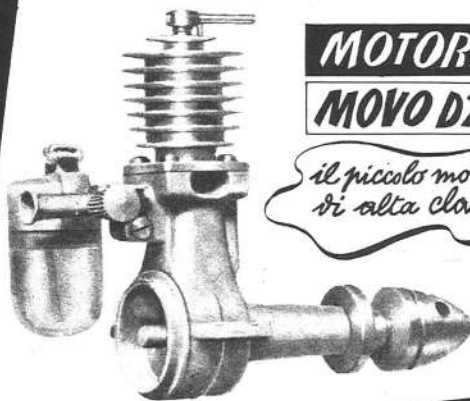
M 21



MODELLO VELEGGIATORE

MOTORE MOVO D2

il piccolo motore di alta classe



MOVO

MILANO

70-666

VIA S. SPIRITO

N. 14 - TEL:

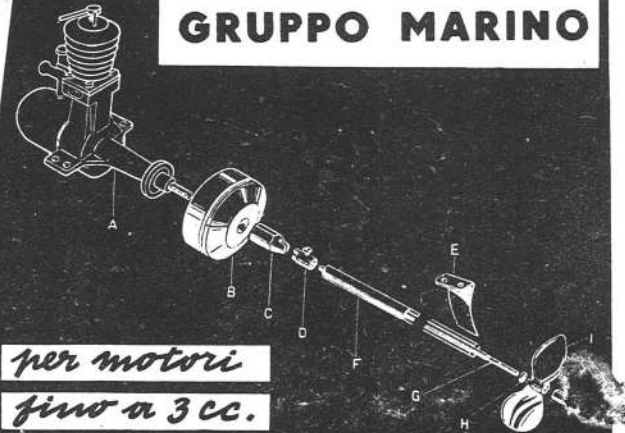


MOVOSTOP

L'AUTOSCATTO PNEUMATICO REGOLABILE



GRUPPO MARINO



per motori fino a 3 cc.

Il nome che ha affermato l'aeromodellismo italiano in campo internazionale!

Richiedete la "GUIDA GENERALE ILLUSTRATA", documentazione e rassegna completa, periodicamente aggiornata di tutte le attività modellistiche. Prezzo L. 200.

A richiesta si spedisce il listino prezzi.

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE

Anno V - 15 Gennaio 1949
NUMERO 22

Direttore:
GASTONE MARTINI

DIR. RED. AMM. PUBBLICITÀ
Piazza Ungheria, 1 - Roma
Telefono 877.015

REDAZIONE MILANESE:
Via Carlo Botta numero 39

REDAZIONE TORINESE:
Corso Peschiera num. 252

TARIFE D' ABBONAMENTO

	Italia	Francia	Svizzera
1 num. Lit. 90 Fr. 90 Frs. 1.50			
6 - um. » 500 » 500 » 8,50			
12 » » 900 » 900 » 16,00			
24 » » 1700 » 1700 » 31,05			

TARIFE DI PUBBLICITÀ

nel testo, in nero:	
1 pag.	Lit. 12,000
1/2 »	» 8,000
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 specie i. Annunci economici (rubrica AAAA): Lit. 25 ogni parola; in neretto Lit. 30 a parola; maiuscolo Lit. 35 a parola.

POTETE ACQUISTARE

MODELLISMO

a ROMA presso:
DITTA AEROMODELLI
Piazza Sglerno, 8
G R E C O
Campo de' Fiori 8

a MILANO presso:
LIBRERIA AER. INTER.
Via S. Spirito, 14

a TORINO presso:
AEROPICCOLA
Corso Peschiera, 252

a TRIESTE presso:
POLIREGIONALE
Via Coroneo 14

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

A proposito di veleggiatori

L'opportunità di inabstire una seconda filastrocca sugli aeroveleggiatori credo si sia presentata con la compilazione delle nuove norme F.A.I. — Il mio pezzo precedente, scritto mentre ancora imperava la vecchia formula, è venuto alla luce, misteri della rotativa, sotto il regno della nuova. Sarà certamente apparso un po' anacronistico; cerchiamo di rimediare all'involontario guato, e cominciamo. —

La nuova formula pare sia stata accolta con soddisfazione dagli aeromodellisti italiani, non foss'altro perchè giunta a soppiantare la precedente, fonte di tante polemiche, e finalmente deceduta dopo una travagliata agonia. Io, prima accanitamente liberista, trovo che adesso non ci si può lamentare, anche perchè i limiti imposti sono talmente ampi, da rendere difficile lo sconfinamento.

Molto opportunamente e questa opportunità l'avevo già rilevata nel pezzo precedente) il nuovo regolamento abbandona il vecchio vincolo dell'L 2/200, vincolo oltre tutto ozioso, poichè non definitiva niente di preciso sull'aerodinamica del modello, e passa invece all'S/100. Stabilire così il famoso rapporto

Superficie Portante
Superficie Resistente,

indubbiamente il massimo passo innanzi del nuovo regolamento.

Resta sempre la variabile rappresentata dalla superficie del piano orizzontale, che sommata a quella alare figura a numeratore nella nuova formula: comunque essa può assumere solo valori compresi in un campo relativamente ristretto.

Logicamente, poichè nel calcolo aerodinamico rientrano tra le resistenze sia quelle dovute alla fusoliera, sia quelle dovute ai piani di coda, e la formula ci dà l'handicap di considerare superficie portante quella dello stabilizzatore, che a rigore è invece resistente, converrà contenere il piano orizzontale nei minimi limiti. La cosa non è poi difficile perchè è possibile aumentare il momento stabilizzante allungando il braccio di leva: in altre parole la fusoliera. Quanto alla superficie dello stabilizzatore preciseremo più avanti in quali limiti converrà stare.

Col nuovo regolamento cambia totalmente l'impostazione del progetto. Avevo sostenuto la necessità di non indulgere troppo alle doti aerodinamiche del modello, se queste fossero state a discapito della leggerezza, della semplicità strutturale, e se allungamenti elevati avessero abbassato troppo il numero di Reynolds o peggiorato il rapporto

Superficie Portante
Superficie Resistente,

ma poichè questo è fissato per norma cade quello che poteva definirsi il caposaldo fondamentale della precedente argomentazione.

Il progetto metterà quindi alla prova la genialità e l'abilità degli aeromodellisti, che dovranno lavorare abbondantemente di matita e gomma prima di impugnare l'archetto.

Naturalmente la ricerca di elevate doti di finezza vedrà in posizione di vantaggio i modelli di grandi dimensioni, che si orienteranno verso i 3 metri, con al-

lungamenti più elevati del consueto: tanto per specificare potrà valere la formula

$$\frac{A}{3} + 5$$

dove A è, come al solito, l'apertura in decimetri.

Oltre che ad aumentare l'efficienza dell'ala, ciò migliorerà le livole, rendendo possibile l'adozione di piani orizzontali di minor superficie e quindi minor resistenza poichè, come noto, il momento di una ala diminuisce sensibilmente col crescere dell'allungamento. Inoltre, poichè aumenta l'incidenza critica, si avrà, per altra via, ancora una maggior stabilità.

La forma in pianta dell'ala non potrà più essere la rettangolare con raccordi all'estremità, poichè con forti allungamenti si avrebbe una struttura troppo debole staticamente, con sollecitazioni troppo elevate all'attacco: non essendo d'altronde conveniente, per ragioni costruttive, l'ala ellittica, avremo l'ala rastremata a trapezio o, meglio, rastremata al bordo d'attacco ed ellittica o parabolica al bordo d'uscita: in altre parole l'ala del Thunderbolt e del caccia Reggiane: quest'ala è infatti il miglior compromesso tra doti aerodinamiche, statiche e costruttive, per noi.

La struttura sarà monolongherone a cassone del massimo spessore consentito dal profilo alare, non affiorante, e con solette rastremate in spessore verso l'estremità, il bordo d'entrata a C., centine in tranciato di conveniente spessore alleggerito, od a traliccio. Attacco, naturalmente, a baionette verticali.

Quanto alla fusoliera, semplicità, robustezza e finezza: doti queste ottenibili con una struttura semiguscio: ordinate in compensato, 4 robusti longheroni, copertura in balsa o tranciato. Il rivestimento rigido, inoltre, contribuirà notevolmente ad eliminare le tante noiose e pericolose vibrazioni in coda. Per facilitare al massimo il rivestimento la fusoliera sarà un solido sviluppabile, ciò che equivale dire o generatrice rettilinea,

se possibile; un utile consiglio dettato dall'esperienza, e che trascrivere subito, è questo: adottare sia in pianta che in profilo la stessa curva. Cioè se le curve della vista di fianco della fusoliera sono paraboliche, siano paraboliche anche quelle della vista in pianta.

A questo proposito faccio rilevare l'utilità dell'adozione della curva parabolica: essa può essere disegnata con rapidità ed esattezza per tangenti, ed è facile calcolare l'area compresa in essa. Infatti, se l'arco di parabola va da un vertice di un rettangolo al vertice opposto, comprende i 2/3 della area del rettangolo. Considerando quindi come altezza del rettangolo la parte della centina d'attacco compresa tra il longherone e l'estremità posteriore, e come base la perpendicolare alla centina suddetta in corrispondenza al bordo d'uscita, ed essendo parabolico l'andamento del bordo d'uscita, la superficie alare posteriore al longherone sarà uguale ai 2/3 di quella di un'ala rettangolare, senza arrotondamenti, e con corda uguale alla corda massima dell'ala parabolica corrispondente.

Sarebbe quindi bene che si giungesse ad un'unificazione nel senso che, quando non indicato diversamente, tutte e curve nel disegno di aeromobili fossero paraboliche: si verrebbe ad una semplificazione dei disegni, e tutte le quote che si riportano attualmente per le estremità alari e dei piani di coda, si potrebbero tranquillamente omettere: mi piacerebbe sentire un po' cosa ve ne pare di quest'idea.

Eccomi infine alla «vexata questione» dei carichi alari ed alla chierata. Carico alare il più basso conclusione della presente chiac-sibile, è naturale, ma quanto? Nel mio scritto precedente avevo rotato la ragionevolezza dei 15 gr./dmq., pur riconoscendo i vantaggi che si otterrebbero abbassandolo ancora un po', ed il nuovo regolamento impone, considerando come superficie portante quella dell'ala + stabilizzatore, i 12 gr./dmq. Quindi, per avere un reale vantaggio nel carico, come dobbiamo

(Continua a pag. 500)



Il motomodello del palermitano Volpes.

L'idromodello S.V. 19

(Segue da pag. 499)

comportarci colla superficie totale? Evidentemente in modo che il carico relativo alla sola superficie alare non sia superiore, e possibilmente inferiore ai fatidici 15 gr./dmq.

Poichè, non c'è scampo, l'unica variabile è la superficie del piano orizzontale, vediamo un po' come possiamo cavarcela. E qui basta una semplice proporzioncella: $15/12 = \text{Sup. Ala} + \text{Sup. Stab.}$; Sup. Ala, e vi dico subito che ciò corrisponde ad una superficie del piano orizzontale pari ad $1/4$ di quella alare. In questo caso, ammesso che il carico, in base al nuovo regolamento sia 12, saremo al 15 gr./dmq. di carico effettivo. Perciò, per avere meno del 15 summenzionato, dovremo fare uno stabilizzatore che, quanto a superficie, sia meno di $1/4$ dell'ala: p. es. $1/5$. La cosa è possibile per varie ragioni suesposte, e questo dimensionamento, oltre che a diminuire il carico alare reale, servirà pure a migliorare l'efficienza del modello completo, poichè nel famoso rapporto S. tot/100 aumenta, a numeratore, la Superficie Alare che è quella veramente portante. Intesi?

Non maleditemi troppo per avervi confuso le idee con questo problemino-rebus a più variabili: avevo le migliori intenzioni di farvi cosa gradita. Amici come prima, dunque? Arrivederci.

Albatros

AUTOMODELLISTI

L'unica Ditta Italiana attrezzata per l'automodellismo vi presenta un vasto assortimento di materiali speciali e parti staccate: Gomme, Ruote, Frizioni centrifughe, Disegni, Assali, Carrozzerie, Chassis, Volani, Ingranaggi, Serbatoi speciali, Parti staccate varie. TUTTO PER L'AUTOMODELLISMO. Richiedere listino illustrato "Sez. Automodellistica", alla ditta

AEROPICCOLA Corso Peschiera, 252
TORINO
Allegare lire 50

E' l'unica Rivista del genere che esista in Europa:

la RIVISTA del GIOCATTOLO

Si pubblica in tre lingue, trimesistralmente e contiene un repertorio completo di tutti i nuovi giocattoli che vengono lanciati in tutto il mondo.

la RIVISTA del GIOCATTOLO

è riccamente illustrata a colori e presenta in ogni numero una speciale sezione in cui sono illustrati i cosiddetti giocattoli scientifici, insieme a modelli con relativi disegni in scala e schemi costruttivi.

la RIVISTA del GIOCATTOLO

è la Rivista di tutti gli appassionati di tecnica e di nuove invenzioni.

Ogni numero: Lire 300
Abbonamento annuo: Lire 900

Per ogni informazione scrivere alla
"RIVISTA DEL GIOCATTOLO"
VIA CERVA, 23 - MILANO

La calma e l'ampiezza del nostro golfo mi ha indotto a progettare e costruire questo idromodello a due galleggianti gemelli allo scopo di sperimentare nuove disposizioni di forze.

Infatti, in questo modello il C. G. si trova molto abbassato causa il peso dei due galleggianti i quali contribuiscono pure all'abbassamento del centro di spinta laterale. La linea di trazione si trova alta, sulla stessa linea dell'ala. Grazie a questa disposizione di forze il modello è risultato molto stabile in tutti i sensi, anche in condizioni atmosferiche non troppo favorevoli. Il decollo, nonostante la grande superficie in contatto con l'acqua, avviene in pochi metri.

L'ala è composta da 18 centine in balsa da 1,5 mm., da un longherone unico a G costituito da una tavoletta di tranciato 1,5x14 e da 2 listelli balsa dura 5x5, da un bordo d'attacco in tondino di pioppo di 3,5 mm di diametro e da un bordo d'uscita in balsa 3,5x15. Le centine del troncone centrale e le prime 3 di ciascuna semiala sono in compensato (da 4,5 e traforate internamente. Le due baionette sono in dural da 1,5 mm. e si infilano fino alla terza centina sia del troncone centrale che delle semiali; tra la prima e la seconda centina del troncone si trovano due perni di acero che hanno lo scopo di allineare le due semiali e di fissare i montanti principali dei galleggianti (particolare).

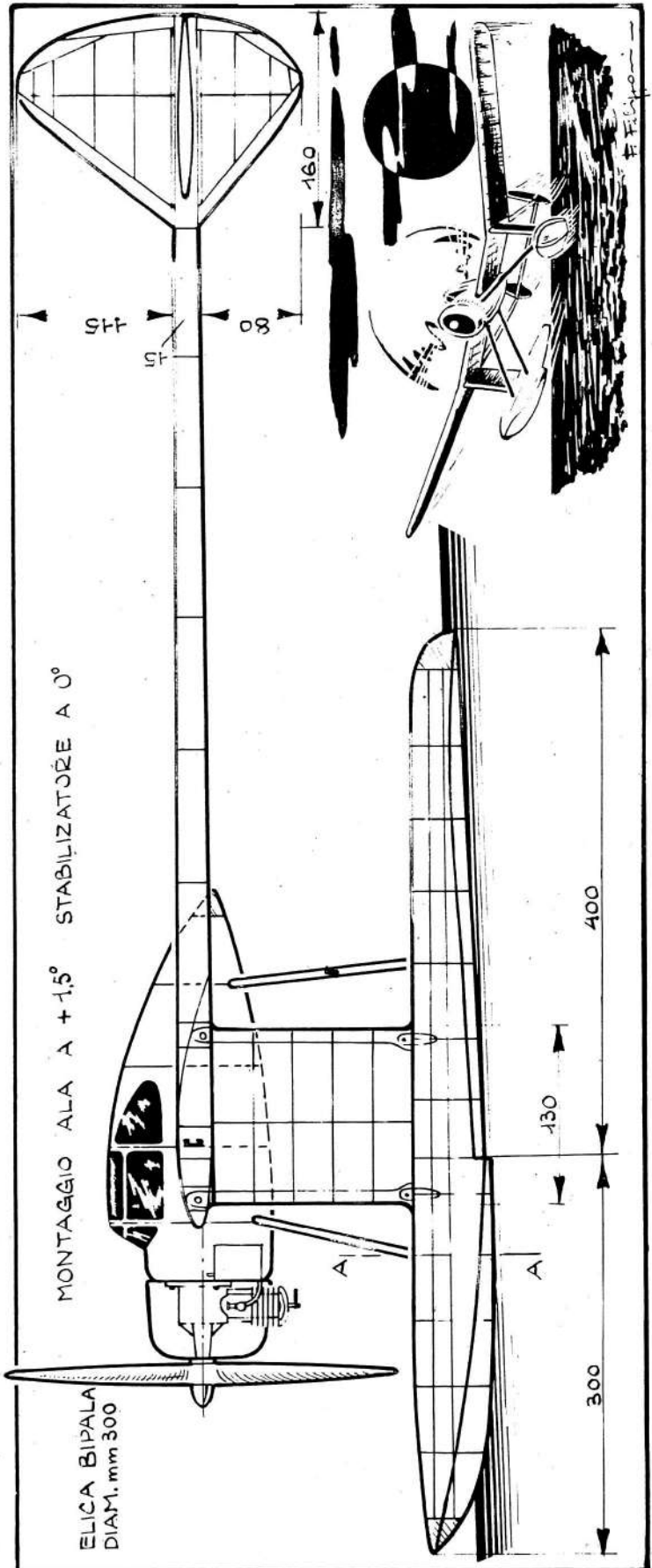
Le semiali vengono tenute a posto da elastici tesi fra due ganzi fissati sulla seconda centina del troncone e delle semiali.

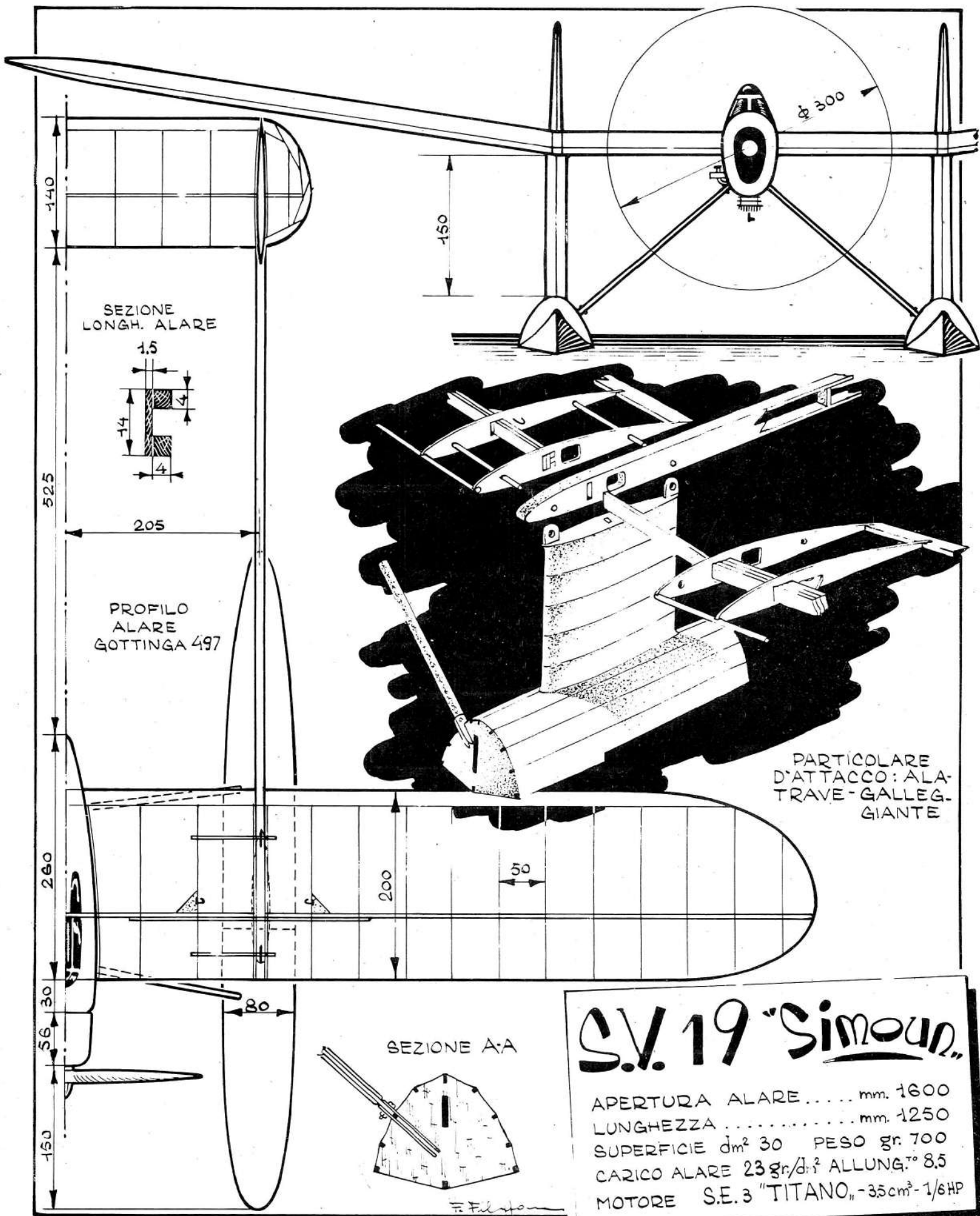
La piccola fusoliera ha lo scopo di alloggiare e raccordare aerodinamicamente il motore ed è costruita in ordinate di compensato di 1,5 e listelli di pioppo 2,5x2,5 eccetto i 4 principali in croce che sono dei 3x5. L'ordniata paraflamma è in compensato a 5 strati di 2 mm. sul retro della quale viene fissato il serbatoio ed i 3 dadi che servono a bloccare il motore. La capottatura del motore è costituita da un anello anteriore sagomato, compensato da 0,8 mm.

Le due travi che reggono i piani di coda sono costituite da 2 listelli in pioppo 8x1,5, uniti da trallicci di balsa e ricoperte da tavolette di balsa da 1 mm. Sia l'ala che i timoni sono ricoperti in carta pergamina e verniciati con 2 mani di nitrocellulosa trasparente. L'ala è a + 1,5° e lo stabilizzatore a 0°.

I galleggianti sono costituiti da ordinate in balsa da 2 mm. e listelli in pioppo 2x2. Le ordinate vengono montate su di un'anima in balsa da 3 mm. che serve a mantenere la forma dei galleggianti. La prua e la poppa vengono ricavate da blocchetti di balsa tenero. La 5-6 e la 9-10 ordinata portano gli attacchi del montante principale e due montantini che collegano i galleggianti alla fusoliera. Questi ultimi hanno un'anima in compensato di 1,5 mm. e due guance di balsa sagomate. Il fondo dei galleggianti viene ricoperto in tranciato di 1 mm. I montanti principali sono tutti in compensato da 1,5 mm. Sia i galleggianti che i montanti principali sono ricoperti in seta tesa con emalite e verniciati con tre mani di vernice colorata.

VALENTINSILVERIO
Via Carducci, 10
Fiume





S.V. 19 "Simoun"

APERTURA ALARE..... mm. 1600
 LUNGHEZZA mm. 1250
 SUPERFICIE dm² 30 PESO gr. 700
 CARICO ALARE 23 gr/dm² ALLUNG.^o 8.5
 MOTORE S.E. 3 "TITANO", - 35cm³ - 1/8HP

CORSO DI Aeromodellismo

L'ELICA

Per progettare l'elica, la conoscenza del diametro non basta: occorre conoscere anche il passo, la cui misura dovrà servire per dare l'inclinazione giusta alle diverse sezioni delle pale dell'elica.

Per ottenere il passo che deve avere un'elica, è necessario conoscere il rapporto fra il passo e il diametro. Questo rapporto, in linea di massima, si calcola in base al carico alare dell'aeromodello per il quale si deve costruire l'elica.

Un aeromodello con carico elevato avrà un'elica con rapporto, fra passo e diametro, piccolo; invece un aeromodello, con carico leggero dovrà avere un'elica con rapporto, fra passo e diametro, più grande.

Il primo modello avrà un'elica con passo piccolo rispetto al diametro, così l'elica girerà velocemente. Il contrario accadrà per il secondo.

Per trovare il passo di un'elica si usa un altro diagramma (fig. 2) che serve appunto a ricavare il rapporto che deve esistere fra diametro e passo, in proporzione al carico alare. Sulla retta orizzontale di questo grafico sono segnate le diverse misure del carico alare, progressive fra due a quaranta grammi per ogni decimetro quadrato di superficie. Sulla verticale sono segnati i diversi rapporti, compresi fra 0,6 e 2,3 fra il passo e il diametro dell'elica.

Questo diagramma è di facile consultazione, quanto quello relativo al calcolo del diametro. Ec-

covi un esempio per l'uso pratico.

Si consideri il caso precedente, per il quale abbiamo visto che occorre un'elica con diametro di cm. 39,4. Se il modello ha un carico alare di grammi 15 per decimetro quadrato, tracciamo sul grafico una linea verticale, partendo dal punto 15 della scala del carico alare fino ad incontrare la curva. Dal punto di intersezione si traccia una retta orizzontale fino alla scala verticale: si trova un valore molto prossimo ad 1,2 e ciò vuol dire che il rapporto fra passo e diametro dovrà essere 1,2. Per ottenere il passo dell'elica considerata, basterà moltiplicare la misura del diametro per 1,2. Nel caso nostro, essendo il diametro uguale a cm. 39,4 si moltiplicherà centimetri 39,4 x 1,2 e si otterrà il passo di mm. 47,2.

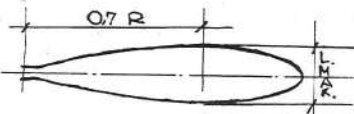
Rimane ora da stabilire la larghezza della pala, che è la dimensione maggiormente soggetta a variazioni, poiché cambia a seconda che si voglia far girare l'elica più o meno veloce.

Poiché il tipo di modello ad elastico più sfruttato è quello da durata, diamo qui una formula basata sul diametro dell'elica che fornisce un risultato di medio rendimento. I costruttori più abili potranno variarla a seconda che vorranno ottenere doti di salita o meno. La formula è:

$$L = \frac{D \times 35}{300}$$

in cui L è la larghezza della pala in cm. e D è il diametro dell'elica in centimetri.

Rimane però da vedere in che punto della pala deve essere situata tale larghezza massima. L'esperienza ha dimostrato che la porzione d'elica che ha il massimo rendimento è l'ultimo terzo della pala; la larghezza massima, quindi, è bene che si trovi al 7/10 del raggio a partire dal mozzo

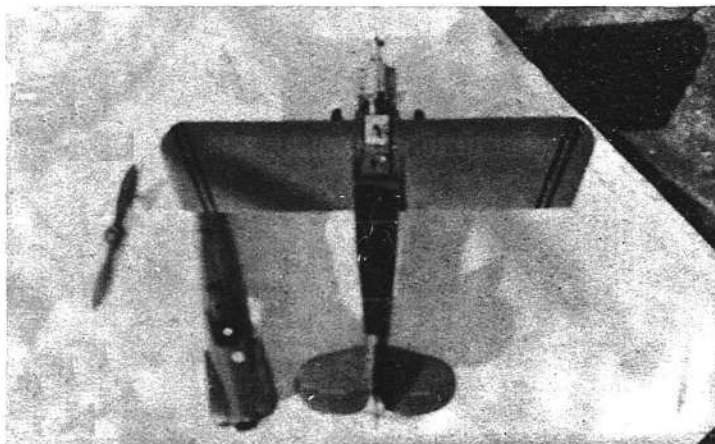


circa la forma migliore da dare alla pala, ciò è indifferente. Consigliamo ad ogni modo la pala simmetrica, che è la più semplice a realizzare e la migliore come rendimento. Stabiliti così il diametro, il passo, la larghezza massima della pala e la forma da darle, si dovrà ora fare il disegno in pianta e di fianco della pala d'elica per poter determinare le misure del blocco e passare alla sua costruzione.

OCCASIONE!

Vendo motore Eilum C6 con volano L. 2.500 - Micro 0,7 con elica ed accessori L. 2.500 - Atomico 4 L. 3.500 - un 2 cc. di fabbricazione artigianale Lire 2.500 tutti con garanzia di 30 giorni. Rivolgersi a

TABONE, Via Flaminia 213, Roma - Tel. 390385.



"BUSTER"

DI SERGIO SEBASTIANI

Il «Buster» è un aeroplano costruito in America per partecipare alla famosa «Coppa Thompson», gara di velocità per microapparecchio da turismo, con cilindrata limitatissima. In questa gara, che conta ormai parecchie edizioni, il «Buster» si è affermato più volte, ottenendo più di una vittoria. Gli apparecchi che partecipano a questa gara sono di progetto e costruzione di privati, hanno aperture sui 4-5 metri e, con motori da 80 C. V., superano spesso i 350 orari. Naturalmente le disgrazie non sono infrequenti.

In America le riproduzioni dei veri apparecchi hanno un successo enorme, e vanno dalla riproduzione dello «SVA» del 1918, al bimotore «Lightning», e via dicendo. Vedendo gli schemi di questo apparecchio, mi sono deciso alla costruzione, e ciò perché oltre che essere un apparecchio di buona linea estetica, è anche idoneo all'adattamento a modello volante, per le sue caratteristiche particolari; inoltre la struttura può essere facilmente riprodotta, data la semplicità di linee, e la specifica conformazione dell'insieme.

Ho iniziato così la costruzione della riproduzione del «Buster» come modello telecontrollato, con motore OSAM. G. 18 da tre cc. Lo stesso modello, riprodotto in scala maggiore, ossia 1:3 rispetto al disegno, può essere vantaggiosamente montato da un G. 16 da 6 cc., col quale darà certamente un rendimento maggiore, e potrebbe essere adoperato come modello da acrobazia. Nella costruzione ho cercato di trovare un sistema che potesse rendere il modello smontabile e revisionabile in ogni particolare, in modo da poterlo pulire dopo ogni prova, ripararlo al minimo danno, si da assicurargli una vita quanto più lunga possibile. Lo smontaggio infatti può essere effettuato con la massima celerità togliendo l'ogiva e l'elica; la cappottina si sfilava fino alla coda con la più grande facilità.

La fusoliera è costruita a traliccio per la parte inferiore, ed in blocco di balsa per quella superiore, comprendente la cappottina del motore, le finte carenature, e tutto il dorso. A proposito delle finte carenature diremo che queste vanno lavorate a parte ed applicate dopo averle finite e scavate. Tutto l'interno della parte ricavata dal blocco di balsa deve essere verniciato con molte mani

di collante e di vernice grigia, per assicurare una ottima impermeabilità alla miscela ed all'olio. La parte inferiore va ricoperta in tela, verniciata con collante ed emallite e poi vernice a finire. La ala è ricavata da due blocchetti di balsa, di cui uno funge da bordo d'attacco, e l'altro da bordo d'uscita. Essi vengono collegati per mezzo di alcune false cerniere in balsa, di spessore piuttosto grosso, sulle quali viene poi incollata la copertura in tavolette di balsa da 2 mm. Ad incollatura avvenuta, sagomare il tutto con carta vetrata sempre più fine. Le due semiali, costruite a parte, vanno poi riunite al centro per mezzo di una baionetta orizzontale in compensato da 2, che è incollata tra il bordo d'attacco e quello di uscita.

I piani di coda sono ricavati da unica tavoletta di compensato da 3 mm. o di legno di pioppo dello stesso spessore. Sagomare con raspa e carta vetrata. La cerniera è formata da un foglietto di cartone che circonda il tendino di pioppo incollato sul piano mobile. Il carrello è in filo d'acciaio, legato con refe e carenato con una strisciata di compensato di adeguato spessore. Ruote ricavate con diversi strati di legno come da particolare, e coperte, dopo la saldatura, con un foglietto di carta.

La stuccatura va effettuata come al solito con stucco a nitro, finitura con carta abrasiva e saponi; verniciatura possibilmente a spruzzo; l'originale era in grigio ferro. In bocca al lupo!

SERGIO SEBASTIANI
Via Conegliano 5
Roma

AVIOMODELLI

CREMONA - VIA GUIDO GRANDI, 25

Nuovo catalogo illustrato L. 50
Motori americani completi di accessori elettrici. Balsa e pacchi balsa, tavole costruttive. Accessori per modelli volanti.

Per ogni richiesta in informazioni aggiungere i francobolli per la risposta.

AAAAAAAAAAAA

AAA Ali di Guerra 1943 rilegmezza tela 850. Modellismo, Piazza Ungheria, 1 - Roma

Aia d'Italia 1941-1942, raccolte complete mai sfogliate L. 800 ogni annata: 1943 rilegata in tela lire 1000. Modellismo Piazza Ungheria 1 - Roma.

Aquilone annate dal 1933 a 1940 inclusi vendo. Lucarelli - via Germanico 107 - Roma.

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

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

MARKLIN elettrici zerozero impianti completi, pezzi staccati, accessori vendiamo. Eseguiamo riparazioni, forniamo ingranaggi, ruote ecc. Tabone, Flaminia 213, tel. 390385 - Roma.

Tutto per l'Aeromodellismo da Pavanello - Borgo Pinti 86 - Firenze. Listino prezzi L. 15.

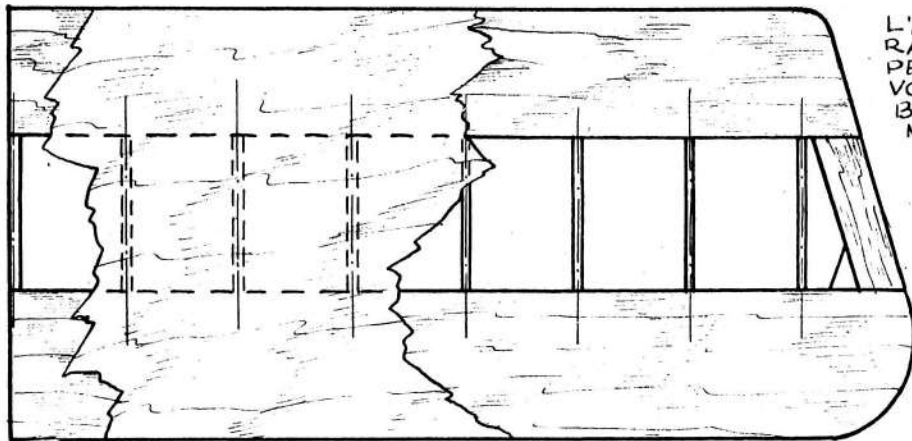
FRANCO DI PORTO

spediamo ovunque

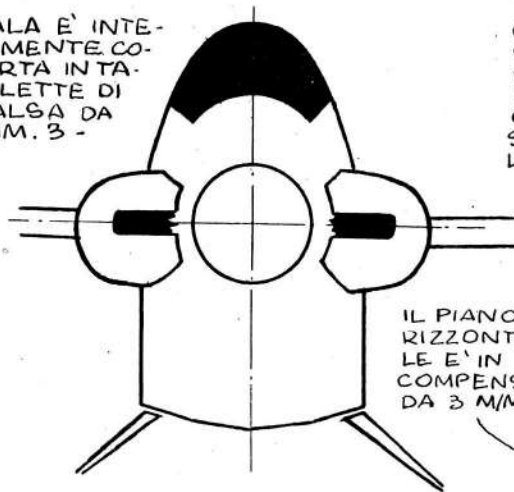
MODELLISMO N. 1 e 2 esauriti.

Dal n. 3 al 5 L. 50 cad.

Dal n. 6 in poi L. 100 cad.



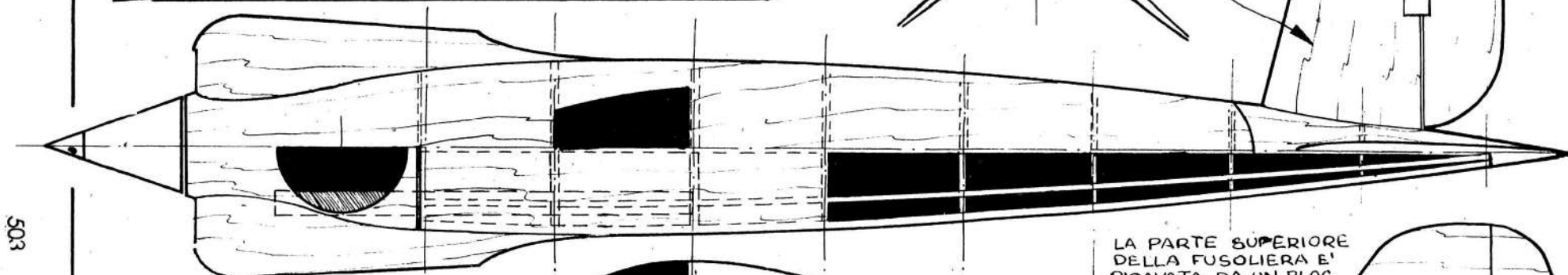
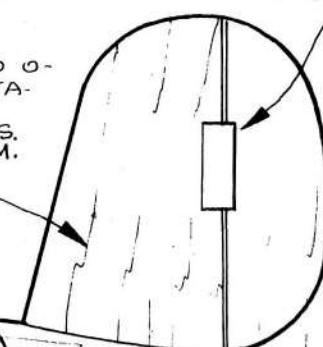
L'ALA E' INTE-
RAMENTE CO-
PERTA IN TA-
VOLETTE DI
BALSA DA
MM. 3 -



QUESTO DISEGNO E' IN
SCALA 1:2, CON MOTO-
RE DA 3 CC. PER CHI VO-
LESSE APPLICARVI UN 6
CC., IL DISEGNO PUO' ES-
SERE INGRANDITO IN SCA-
LA 1:3 -

LA CERNIERA E' IN
CARTONE

IL PIANO O-
RIZZONTA-
LE E' IN
COMPENS.
DA 3 M/M.

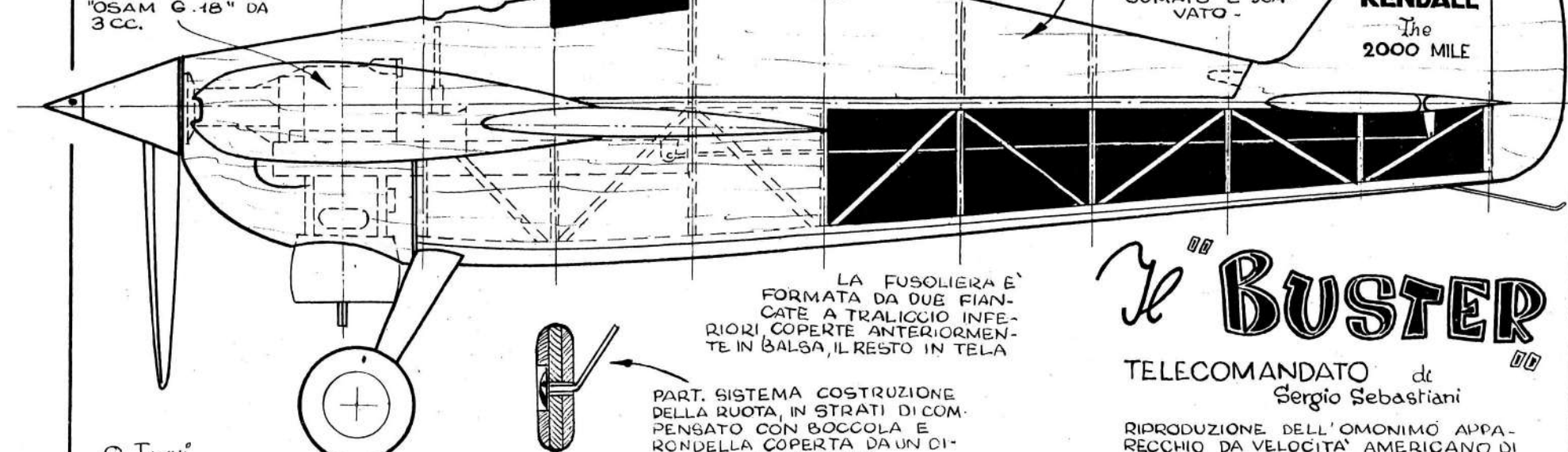


LA PARTE SUPERIORE
DELLA FUSOLIERA E'
RICAVATA DA UN BLOC-
CO DI BALSA SA-
GOMATO E SCA-
VATO -

KENDALL
The
2000 MILE

IL MOTORE E' UN
"OSAM G.18" DA
3 CC.

503



LA FUSOLIERA E'
FORMATA DA DUE FIAN-
CATE A TRALICCIO INFE-
RIORI, COPERTE ANTERIORMEN-
TE IN BALSA, IL RESTO IN TELA

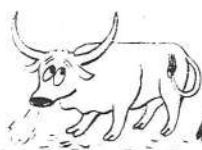
PART. SISTEMA COSTRUZIONE
DELLA RUOTA, IN STRATI DI COM-
PENSATO CON BOCCOLA E
RONDELLA COPERTA DA UN CI-
SCO DI CARTONCINO.

BUSTER

TELECOMANDATO di
Sergio Sebastiani

RIPRODUZIONE DELL'OMONIMO APPA-
RECCHIO DA VELOCITA' AMERICANO DI
TIPO "COPPA THOMPSON".

G. IANNI



Aeromodellismo in

ARGENTINA

Non è detto che solo in Europa e nel Nord America l'aeromodellismo sia maestro! Anche nella lontana Argentina c'è un agguerrito e ben organizzato nonché fiorentemente aeromodellista. Premesso che, come tutte le cose o come in generale esse si svolgono, si sviluppano e, diciamo, prendono piede in quella lontana terra, anche l'aeromodellismo risente dell'accentramento e non della profondità classica che si riscontra nei nostri paesi, si può dire che l'aeromodellismo argentino si pratici solo in grande scala a Buenos Aires, mentre le «briciole» sono divise fra le altre poche principali città di quell'enorme nazione.

L'organizzazione dell'aeromodellismo in Argentina è però un classico esempio di collaborazione fra governo e privati, nel senso che il governo, attraverso la Direzione dell'Aeronautica Civile e per essa la Direzione di Aeromodellismo, si preoccupa dello sviluppo della costruzione dei modelli volanti come mezzo di propaganda aeronautica, sia nelle scuole che nei collegi, aiutando nello stesso tempo i vari Club privati con sussidi, concorsi di premi per gare, ecc. facendo in modo, inoltre, che, gli scolari praticanti l'aeromodellismo e desiderosi di continuare in tale «carriera» entrino ad ingrossare i club privati dove riceveranno ulteriori perfezionamenti e soprattutto assistenza dagli anziani.

Sempre seguendo queste prefisse direttive, il dinamico Direttore della Sezione, Sig. Carlo Marsal ha potuto dopo un non comune lavoro, lanciare un concorso, che avrà luogo ogni anno, agli aeromodellisti argentini. Tale competizione è stata patrocinata nientemeno che dal Presidente della Repubblica Argentina Gen. J. D. Peron con un complesso di premi in denaro pari a più di 600.000 lire da dividersi fra i primi quattro classificati di ognuna delle tre categorie di modelli ammessi a concorrere.

Come si prevedeva, gli aeromodellisti argentini hanno voluto contraccambiare questa generosità del Presidente, con una partecipazione in massa veramente entusiastica; 80 concorrenti nella classe C, 40 nella B e 40 nella A con un totale di oltre 160 concorrenti con motomodelli.

Il regolamento rispettava il vecchio FAI per quanto riguarda le caratteristiche del modello e l'AMA per la categoria e la classificazione dei motori.

Una severa disciplina di gara imponeva il rispetto di determinati articoli del regolamento riguardanti specialmente la verifica dei modelli, la chiamata dei concorrenti alla pedana di lancio, il lancio stesso, le funzioni dell'aiutante, il tempo accordato per il decollo nonché per le prove dei motori e dei modelli. In parole povere, se ve lo devo confessare, era la prima volta in vita mia che mi trovavo dinanzi ad una competizione dove il regolamento era rispettato alla lettera e con la massima serietà, sempre nell'intimo desiderio di premiare il migliore.

A dimostrazione, i primi tre classificati hanno meritato indiscutibilmente la vittoria perchè hanno fatto sfoggio, quel giorno, di essere i meglio preparati. Alcune decisioni inappellabili della giuria hanno pregiudicato ottime performance ma poichè si doveva essere esatti ed imparziali con tutti vi

dirò che 1/5 di secondo fece difetto ad uno degli assi e questi si trovò pregiudicata la vittoria o uno dei primi posti appunto per tale scarto. Sottigliezze, direte voi!

Un breve sguardo alla tecnica aeromodellistica locale ci farà capire che laggiù non si ha una ben definita tendenza costruttiva e di disegno nel campo dei modelli a volo libero e dei modelli volanti in generale. In Argentina si segue fortemente la tecnica nord-americana dovuta sia alla abbondanza di riviste americane specializzate come Air Trails, Model Airplane News, Flying Models, Mechanix Illustrated ecc. nonché alla vendita nei negozi del genere, delle scatole di montaggio «made in USA» e dei motori fabbricati pure negli USA e che voi certamente, almeno i più famosi, conoscete.

Questo desiderio o preferenza di costruire su scatole di montaggio lo possiamo definire come il classico senso pratico che distingue gli americani in generale, sia del Nord che del Sud dagli europei; dai latini in special modo e da noi italiani in particolare. Essi vogliono spendere bene i loro quattrini e con una certa sicurezza di ottenere un risultato che nel campo aeromodellistico si traduce: l'aeromodello deve volare bene. Allora essi, sia pur campioni, acquistano la scatola di un modello già consacrato da successi e successi e se lo costruiscono alla perfezione! Risultato: il modello 99 volte su 100 vola e bene e grazie ai suggerimenti che si trovano nella scatola, allegati al disegno, il costruttore conoscerà perfettamente tutti i segreti prima di iniziare il collaudo.

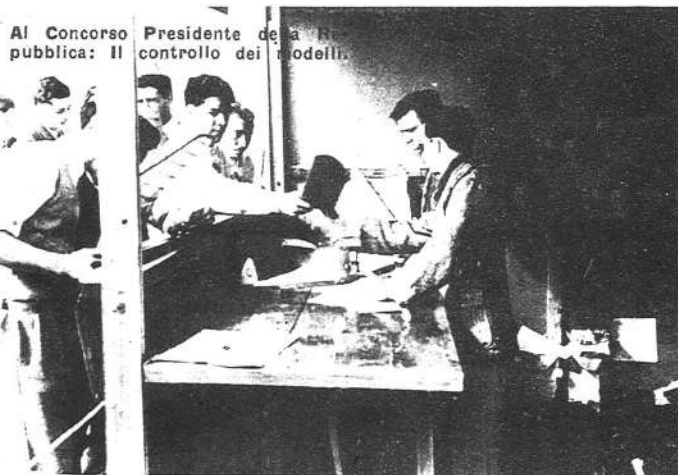
Ecco perchè leggendo la lunga nota degli iscritti si trovano nella classe «C» 9 Buzzard Bombshell, 7 Sailplane, altrettanti Zipper, Power House e Playboy senza contare i Gismoe ed altri modelli celebri nordamericani costruiti singolarmente. Anche nella categoria B si ripete il fenomeno mentre nella A circa la metà erano di disegno proprio del costruttore.

Pochi i diesel in gara specialmente nella classe «C» dove si ottanta e più concorrenti se ne potevano contare sulle dita di una unica mano. Nessun diesel nella classe B e circa la metà nella classe A. Confronto dei diesel con gli accensione elettrica a favore di quest'ultimi e non parliamo poi nella classe A dove l'Arden 199 ultimo tipo ha surclassato tutti gli avversari dimostrando un rendimento eccezionale conquistando fra l'altro il 1.0 e 2.0 posto.

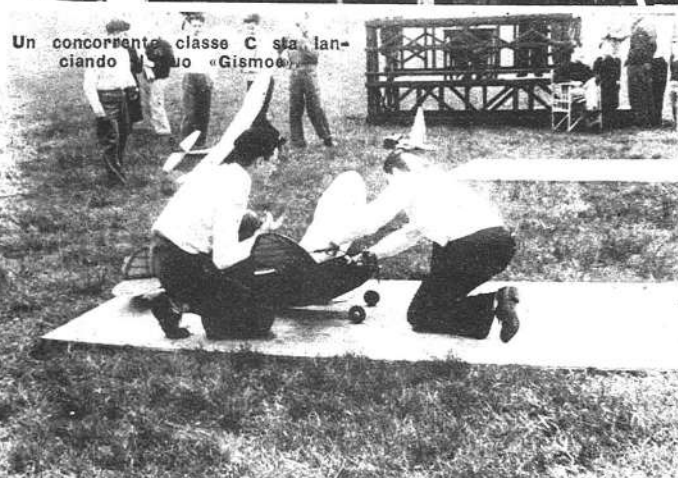
Un curioso particolare anche questo di influenza nord-americana: tutti i concorrenti dovevano essere muniti di una regolare maglietta bianca con lettere sulla manica sinistra indicanti la città e il club del concorrente. Sulla schiena un bel numero grande così, tipo «Giro d'Italia». Strano a dirsi, dopo le immancabili lamentele degli immancabili brontoloni (tutto il mondo è paese) taccianti di «sistema totalitario» tale obbligatorietà, tutti furono concordi nell'apprezzare la innovazione.

I modelli vincitori non rappresentavano nulla di «fuoriclasse»; erano solo costruiti impeccabilmente e i loro costruttori li avevano messi a punto dopo decine e decine di prove. In poche parole erano perfettamente centrati e quin-

(Segue a pag. 514)



Al Concorso Presidente della Repubblica: Il controllo dei modelli.



Un concorrente classe C sta lanciando il suo «Gismoe».



Marchesi sta lanciando il suo modello classe A con motore Arden 199 e dispositivo antitermica.



Presepio offerto durante la distribuzione dei premi: il Direttore dell'Aeronautica, con alla sinistra Fabi Mursep e alla destra Federico Deis.

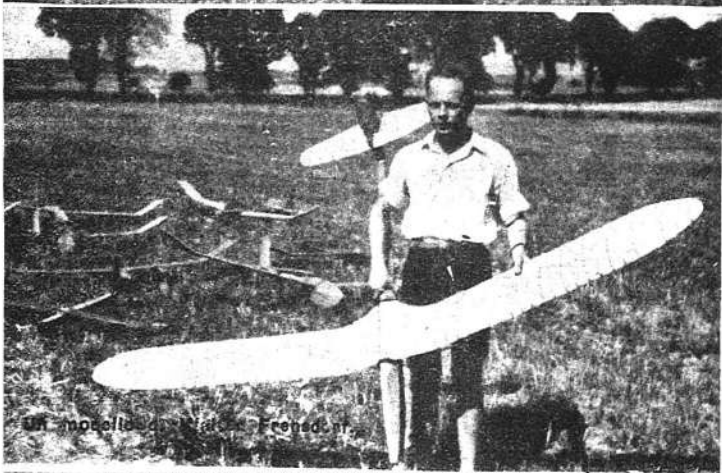
AEROMODELLISMO IN GERMANIA



La gara «Ulzen» ad Ulzen il 1. agosto: K. H. Ballhausen presenta una riproduzione del «Mitteldöcker».



«Eva 5» di Hans Lühmann.



Un modello di Hans Freuden.



...ed uno, ad estremità rialzate, di Hans Günter Timm.

Come promesso nel n. 19 di «Modellismo», torniamo a parlare dell'aeromodellismo in Germania. L'aeromodellismo tedesco, dopo diversi anni di assoluta inattività, va risorgendo, va risolvendosi con uno slancio ed un ardore che potremmo definire straordinario. Lo slogan che corre oggi nell'ambiente dei costruttori germanici è il «non si tratta di un cavallo di Troia!» con cui essi insistono presso i governi alleati allo scopo di ottenere una certa libertà nel costruire, nel fondare circoli, nel gareggiare.

Oggi l'aeromodellismo tedesco possiede una rivista specializzata, che si chiama «Modellgleitflugpost», pubblicazione bimestrale a 12 pagine, copertina lucida, stampata a Gottinga meglio di quanto non si possa credere. Anche una altra pubblicazione del genere è in preparazione. Dalle pagine di «Modellflug», e dalle notizie che ci ha inviato il nostro corrispondente Hans Pfrell, apprendiamo che il governo britannico ha proibito nell'agosto u. s., la costruzione di modelli che non siano veleggiatori. Questo, almeno per la zona inglese. Del resto le pagine di «Modellflug» traboccano di foto, disegni, articoli sui veleggiatori, grandi e piccoli, canard e senza coda, ecc.; nelle cronache delle gare si può dire che non si parla d'altro che di veleggiatori. Mentre nella zona britannica è permessa la libera costituzione di club modellistici, ciò pare consentito solo dietro rilascio di appositi permessi nel settore americano. Ed a proposito di gruppi, abbiamo rilevato su «Modellflug» degli elenchi, con relativo recapito, per un totale di 61, con un numero complessivo di soci di oltre 4 mila.

Per quanto riguarda le costruzioni, abbiamo potuto vedere qualche bel veleggiatore, dalle linee armoniose e ben raccordate; anche qualche bel tutt'ala. Si denota la sparizione delle costruzioni in «carta e paglia» tanto care alla economia di un tempo; anche in quel paese devono essere approdati gli ormai celebri barconi americani perchè, nelle descrizioni dei modelli, si sente parlare con una certa facilità di parti in balsa, di modelli tutti in balsa. Di modelli ad elastico non si fa parola, solo qualche cenno. Idem per i modelli a motore, dove tuttavia sembra che ci sia un po' più di animazione. Abbiamo visto la foto di qualche modello a volo libero con tendenza costruttiva americana: modello con pinna di piccole dimensioni, tipo «Zipper», insomma, i telecomandati vengono annunciati adesso, e come grande novità.

Ma giacchè siamo in argomento, parliamo un po' di motori. Già, perchè qualche nuovo motore è comparso dopo la fine della guerra. Nella zona russa, la Ditta «Kratzoch» (quella dei famosi «Kratmo» ad accensione elettrica) è in piedi, lavora e produce anche dei motorini, che però sono venduti esclusivamente nel settore orientale. «Modellflug», poi, riporta la réclame per un motorino diesel di stranissima fattura, chiamato Kleinstdiesel RIDI II, di 2,2 cc., 0,12 HP. a 7.000 giri, peso 190 grammi; compressione fissa, attacco radiale e con serbatoio posteriore incorporato. Viene indicato in tre versioni, per aereo, auto e navi-modelli. Sempre su «Modellflug» abbiamo trovato la descrizione di un tipo di motorino diesel «WILO», costruito in pa-

recchi esemplari ed in diverse cilindrate, da un tale residente nella zona sovietica e di cui non si fa il nome. Si tratta di persona esperta in materia, che ha costruito motorini sin dal 1938 e che, vinto dall'attrazione per il diesel, vi si è dato anima e corpo. Ed è stato capace di costruire ben... 11 tipi differenti di cilindrata, in una gamma completa che va dai 0,2 ai 7 cc.! Bisogna riconoscere che ci vuole una costanza non comune. L'ignoto costruttore fa alcune considerazioni in base a tutte queste realizzazioni. Egli nota come siano soggetti a notevole logorio i motori di piccolissima cilindrata, logorio che, pur riducendosi, rimane sempre forte fin sul 1,5 cc. che tuttavia ha mostrato di poter funzionare assai bene. I motori sopra i 2,5 cc. di cilindrata, invece, sono di rendimento molto migliore; naturalmente il fattore durata è in funzione del materiale impiegato. Il tipo da 3,5 cc. sembra quello che gli ha dato le maggiori soddisfazioni, e il nostro ignoto ne fa una descrizione assai dettagliata. Nell'insieme questo motore assomiglia molto, forse anche troppo, al nostro vecchio «Antares»; per il serbatoio sull'asse, per l'attacco radiale a mezzo di tre flange, per il condotto di presa d'aria posto lateralmente, sia pur in vece di uno scarico.

Altezza cm. 9, lunghezza 8,5. La miscela impiegata in un primo tempo era formata dal 60% di nafta, dal 20% di etere e 20% di olio minerale; la nafta fu in seguito vantaggiosamente sostituita col petrolio. Buoni risultati, dal punto di vista giri, furono ottenuti impiegando il 40% di benzina, 30% etere e 30% olio minerale; svantaggi parecchi, primo dei quali il rapido logoramento.

Dopo questa parentesi strettamente motoristica, passiamo ad esaminare quanto si è fatto in Germania dal punto di vista sportivo. Logicamente, dati i numerosi ostacoli che si oppongono oggi alla attività aeromodellistica, non si può parlare di una organizzazione centrale e quindi di gare che superino, nella migliore delle ipotesi, l'incontro tra i costruttori delle città di una stessa zona, e ciò prima ancora del decreto di cui abbiamo detto. L'ultima gara, sempre per veleggiatori, che ha raggiunto una certa importanza soprattutto per il numero dei concorrenti, si è svolta il 22 agosto ad Amburgo, e vi hanno preso parte ben 103 concorrenti, convenuti da tutte le regioni della zona inglese. Il tempo era leggermente piovigginoso, ed un forte vento a raffiche al mattino ha ostacolato notevolmente il buon andamento della gara. Molti modelli hanno segnato degli ottimi tempi di volo: Degenhardt di Amburgo, con 8'10", Holzen, id., con 6'7" e così molti altri tempi superiori ai 4 minuti. Diversi modelli sono andati perduti in altezza e distanza, alcuni ad oltre 5 km. dal punto di partenza. Essi erano divisi in due classi, fino a m. 1,50 di apertura e sopra m. 1,50; le categorie sono state vinte rispettivamente da Sammann (Hannover) e da Harbort (Ulzen). Lanci con cavo da metri 100.

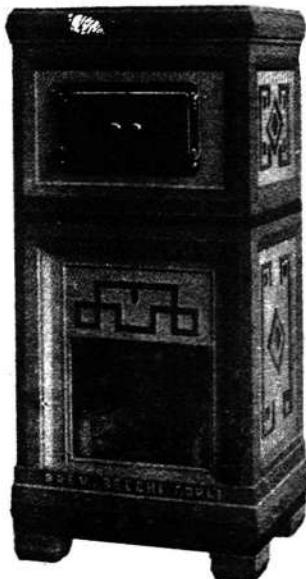
L'ultima gara di cui si ha notizia si è svolta a Gottinga il 21 settembre, riservata ai senza coda, con una ventina di concorrenti. Vincitore un ragazzo di Hameln con un volo di poco superiore ai 4 minuti.

BECCHI

Forli

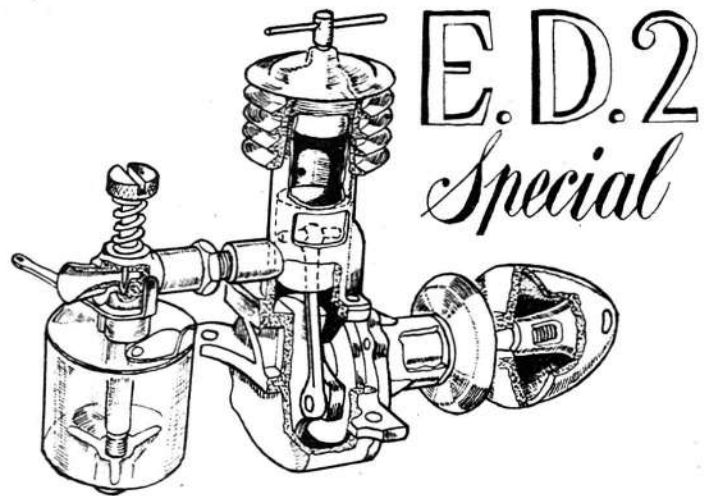


- Cucine economiche tipo famiglia brevettate
- Cucine e fornelli a gas illuminante
- Cucine e fornelli a gas liquefatto
- Cucine e fornelli elettrici
- Grandi Cucine per comunità e impianti vari
- Stufe in cotto brevettate
- Materiali refrattari
- Accessori per fumisteria



La fabbrica BECCHI è la marca che da' le migliori garanzie ed i suoi prodotti sono in vendita presso i migliori negozianti del genere in ogni città.

rassegna dei motori esteri



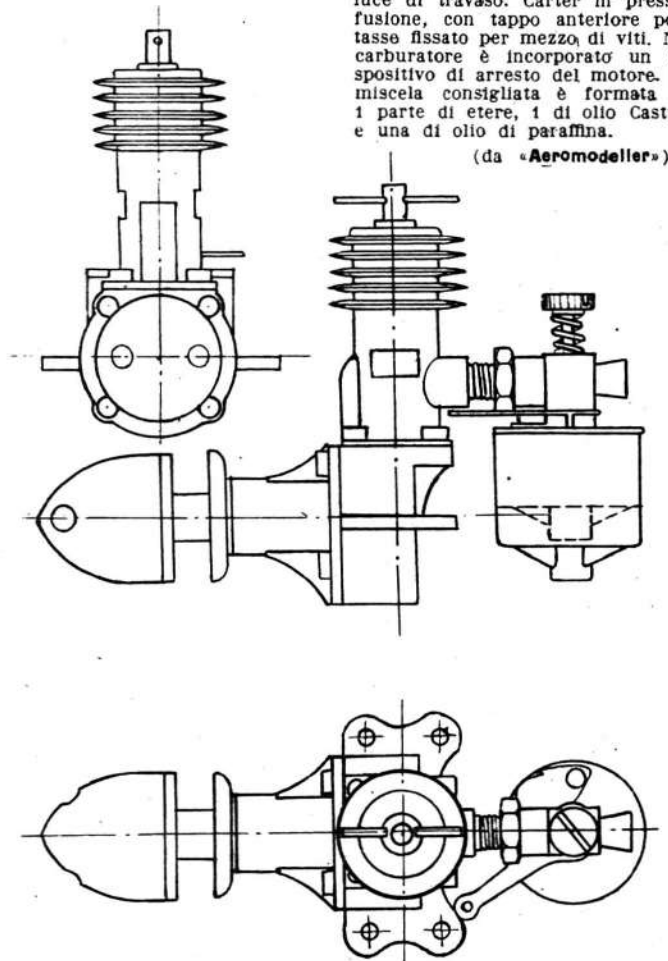
E.D.2 Special

Il diesel E. D. 2 Competition Special è costruito in serie dalla Electronic Developments (18, Villiers Road, Kingston-on-Thames, Surrey, England) e venduto al prezzo di 4 sterline e 17 scellini. La cilindrata è di 2 cc. (122 c.i.) ed il peso di circa 170 gr., senza elica.

La massima potenza fornita da questo motore, con l'elica fornita dalla casa è stata riscontrata a 7.000 giri, con il valore non disprezzabile di 0,109 HP, notevole per un motorino di soli 2 cc. di cilindrata. La potenza, superando i 7.000 giri, decresce e giunge a 0,08 HP. a 10.000 giri, regimie che non è stato superato. Sono state anche effettuate delle prove di trazione: il vertice massimo si è riscontrato ai bassi regimi, sc-

gnando, a 5.500 giri, circa 500 gr. trazione che però si riduce notevolmente con il salire dei giri. Provato con elica speciale «Aeromodeller» ha dato circa 20 grammi di trazione in più ad un regime di 6.500 giri. Questa elica aveva un diametro di cm. 25 e 8 di passo. Per l'uso su telecomandi si consiglia un'elica da 22 diametro e 27 passo. Viene ceduto dalla casa anche un volano di cm. 5 di diametro e del peso di circa 130 grammi. La corsa è di mm. 15,85, l'alesaggio di 12,70. Il cilindro, in acciaio trattato è lavorato al decimillesimo di pollice, e reca saldati i condotti di travaso e presa d'aria. La testata è come al solito, avvitata alla camicia. Il pistone in ghisa reca un piccolo deflettore in corrispondenza della luce di travaso. Carter in pressofusione, con tappo anteriore portasse fissato per mezzo di viti. Nel carburatore è incorporato un dispositivo di arresto del motore. La miscela consigliata è formata da 1 parte di etere, 1 di olio Castrol e una di olio di paraffina.

(da «Aeromodeller»)



Il
motomodello

OLIMPIC

Mc Berkeley

Il simpatico Mc Berkeley, prima di partire per l'America Latina, ci ha lasciato i disegni di questo suo bel modello a motore. Si tratta forse, dell'ultimo modello da lui costruito in questa nostra vecchia Europa, perchè egli intende stabilirsi definitivamente laggiù, dove dice che si sta molto meglio.

Noi abbiamo curato la pubblicazione del suo «Olimpic» sia perchè è un modello di ottime doti di volo, sia perchè è l'espressione di una tecnica costruttiva piuttosto insolita, per noi. La minuziosa cura nello studio del particolare, nello sfruttamento razionale di ogni situazione; la ricerca della perfezione e dell'ottima estetica in ogni particolare, in ogni raccordo, ogni struttura. E poi, quanti hanno avuto occasione di osservarlo, al Concorso Nazionale, avranno certamente notato la perfezione di costruzione, di finitura, l'accuratezza e la precisione, denotanti la passione con cui l'ottimo Berkeley ha lavorato attorno alla sua ultima creazione. Passiamo, ora, alla descrizione costruttiva. Avvertiamo che la realizzazione di questo modello è oltremodo complessa, la sconsigliamo quindi a coloro che non abbiano una più che navigata esperienza e doti di pazienza veramente fuori del comune.

La fusoliera è costruita, dovrei dire nelle fondamenta, a traliccio. Il traliccio è formato dalla vista di fianco, con il listello superiore e quello inferiore, diritto, sull'asse del modello. Le due fiancate sono costruite con listelli di tiglio 4 x 4 scanalati da una parte e con traversini a «T» da mm. 6x6 che vanno montati come illustrato nei particolari. Le due fiancate sono poi riunite «a cassa da morto» per mezzo di altri listelli a «T», che vanno mozzati agli spigoli per combaciare perfettamente cogli altri traversini. Un altro listello scanalato 4 x 4 è posto inferiormente a completare la sezione pentagonale, e collegato agli altri correnti sempre per mezzo di listelli a «T». Ma non è finito qui. Ognuno dei cinque correnti viene ricoperto con tre listelli di balsa a sezione trapezoidale che, irrobustendo il listello, ne aumentano la sezione con una curva più ampia e dolce. Questi listelli sono 3 x 5 i due esterni, 2 x 5 quello interno, e vanno cartavetrati accuratamente fino a raggiungere la prevista sezione trapezoidale. Vanno incollati sul listello e tra loro,

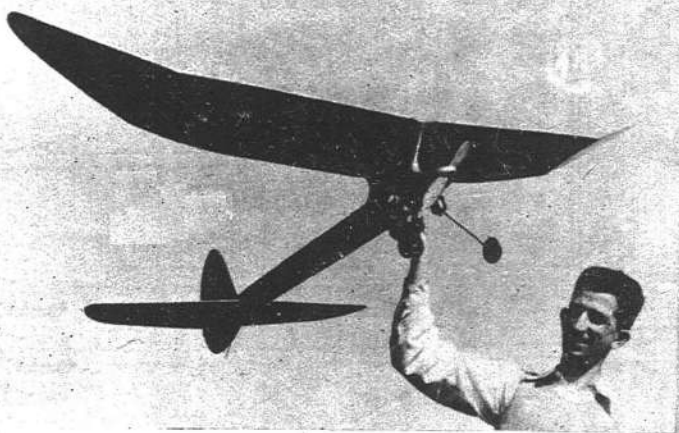
tenuti a posto con spilli fino ad incollatura avvenuta. Sagomare e cartavetrare fino ad avere una ottima sezione curva. Nella parte anteriore vi sono due ordinate in compensato che sostengono la pin-

bulloncini con dado. Il motore è piazzato in posizione rovesciata e reca una ogiva tirata a lastra in alluminio da 0,8 perfettamente raccordata con la cappottina del motore. La baionetta, formata da

che un piccolo piano mobile con cerniere in alluminio.

La ricopertura dell'originale era un vero miracolo di pazienza. Essa era fatta con carta superavio rossa incollata con la massima accuratezza e rifilata poi in modo da lasciare allo scoperto una buona parte del listello. La stessa cosa per l'ala sul bordo d'entrata, di uscita, terminali ed attacco. A verniciatura ultimata, con diverse mani di trasparente, l'effetto estetico era ottimo; sul rosso della copertura spiccavano le curve dorate dei listelli di balsa... era veramente bello. Naturalmente, per questa copertura occorre una pazienza più che da certissimo dato che, per giunta, è necessario tagliare la carta con una buona approssimazione, ancora prima del montaggio!

Speriamo, con questo, di aver fatto conoscere qualcosa di veramente nuovo ed interessante ai nostri amici; se poi c'è qualcuno che si sente in grado di realizzare questa costruzione... non ci resta che augurarli un caloroso buon lavoro!



na e le longherine porta-motore, queste ultime in faggio 10 x 12. La struttura della pinna è formata anche da una anima in compensato alleggerita con minuziosa cura (l'originale era forato, come sul disegno, in triangolini minutissimi!). Due false centine, a diagonale, contribuiscono all'irrigidimento torsionale della pinna in cui, peraltro, bordo d'uscita e bordo d'attacco sono ricoperti con blocchetti di balsa tenero e sagomati in opera. Anzi, il blocco anteriore segue, in unico pezzo, la parte superiore della cappottina, solidale con la fusoliera. La parte inferiore della cappottina, col taglio per l'alloggiamento del motore, è sagomata unitamente a quella superiore, ma staccata e resa smontabile per mezzo di alcuni «automatici» fissati con chiodini e collante. L'autoscatto va piazzato in posizione quanto più possibile arretrata, per necessità di centraggio; l'arresto, a mezzo valvola, viene dato con un cavetto d'acciaio che passa... attraverso la scanalatura del listello! Evidentemente il caro Berkeley ha ritenuto questa l'unica soluzione; dato che la valvola era messa proprio in corrispondenza del listello inferiore. Il carrello, in acciaio da mm. 3 con una controventatura da 2, è assicurato alla prima ordinata mediante piastrine metalliche e

3 lamine di acciaio da 0,3, è fissata nella parte superiore della pinna per mezzo di 4 bulloncini con dado. Due spinotti in faggio completano il fissaggio dell'ala. Del fissaggio dei timoni parleremo più avanti.

L'ala, dalla forma in pianta piuttosto fuori del comune, è a doppio diedro, con spezzatura verso l'estremità. Il profilo impiegato è il NACA 6412, che evolve all'estremità in biconvesso simmetrico con svergolamento negativo. Il bordo d'uscita è un triangolare 6 x 20 lamellato alle curve, a spessore e larghezza decrescente dall'attacco all'estremità. Il bordo di attacco è un 10 x 10 ad «L» messo di spigolo ed arrotondato in opera. Terminali in compensato da 1,5 con copertura integrale in balsa. Il longherone è costituito da due listelli scanalati 3 x 5 messi di piatto, con anima di compensato da 1 alleggerita. Altezza decrescente da 20 mm. all'attacco a 10 alla estremità. Le centine sono in balsa a «T» (sistema «composto»), con anima da mm. 2,5 e soletta in balsa da 1,5. La ala è anche dotata di false centine.

Il piano orizzontale è costruito in due parti indipendenti, la cui incidenza può essere variata a volontà con un dispositivo originale. Una baionetta in faggio 7 x 4 va ad alloggiarsi nell'interno di un tubo di cartone, nel quale può anche ruotare; due eccentrici in faggio, bloccabili con vite, permettono il fissaggio alla incidenza voluta. Gli elastici di ritenuta, invisibili dall'esterno, vengono trattati nell'interno di ogni semipiano per mezzo di due astine di legno, a forchetta, inflabili e sfilabili con la massima facilità e rapidità. Costruzione analoga all'ala, con bordo di uscita 5 x 18, di entrata 6 x 6. Longherone a doppio «T» con listelli scanalati 4 x 4 e anima in balsa da 1,5. Il profilo è un biconvesso simmetrico di spessore 10%, con centine e nasi di costruzione similare all'ala, terminali in compensato con copertura in balsa. Coperta anche in balsa da mm. 1,5 di spessore, la superficie tra le due prime centine di ogni semipiano. Il piano verticale è costruito con centine a traliccio, profilo in compensato con copertura di balsa. Vi è an-

CORRIERE

XIMENES VITTORIO - Verano
Brienza — C'è voluto giusto il nostro celebre coraggio, per risponderti! Ci hai mandato ben 11 + 3 domande; ma noi siamo infinitamente buoni e cercheremo di accontentarti. Andiamo per ordine.

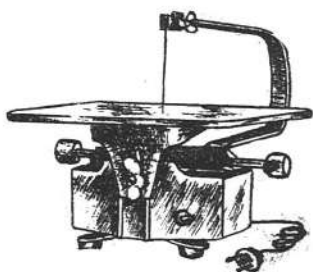
Lo scartamento è, anzitutto, la distanza tra le facce interne delle rotaie. Certo che è possibile costruire vetture con 12 mm. di scartamento; ed hanno proprio gli assi come aghi! In quanto alle lunghezze, esse si riferivano certamente alle vetture passeggeri od alle automotrici, che, in realtà, sono lunghissime. La tabella di cui al n. 13 si riferiva al modellismo «statunitense»; sul n. 15 si parla invece di modellismo francese e inglese. Del resto si tratta soltanto di scartamenti maggiori (dallo «O» di 32 mm. si arriva al «3» di 64 mm.) non usati praticamente in America, e pochissimo altrove. Rileggi accuratamente l'articolo e capirai perchè era scritto mm. 18, invece di 19. Il Breda AL 79 non appartiene a nessuno scartamento fisso, o comunque di uso comune. Non esistono, che io sappia, ditte che vendano tavole di modelli di treni, né tanto meno manuali. Non ti consiglio la costruzione di un motorino elettrico. La CIGEA di Milano, Via N. Bixio 25, ne vende di ottimi. Recentemente abbiamo messo in vendita i disegni della «Mikado», scartamento S, che puoi richiedere alla ns. Amministrazione dietro rimessa di L. 200.

L'unico manuale di aeromodellismo che può accennare a quanto cerchi è quello venduto da Ferdinando Galè, Passaggio Centrale 1, Abbiategrosso. Segui nella nostra rivista il corso di aeromodellismo e scoprirai molte cose. Per navi ed auto non c'è nulla da fare. Il «Brown» è un vecchio motore americano, ed ha 10 cc. di cilindrata. Il celebre motore di Bill Atwood non può essere che l'Atwood Champion da 10 cc. Ed ora ti saluto. Ma non ti ci abituare!

LONGHERONE

MODELLISTI! acquistate il

SEGHETTA A VIBRAZIONE "STIW'S.."



Lunghezza totale	cm. 47
Profondità utile	cm. 34
Larghezza	cm. 25
Altezza	cm. 25

Taglia legno dolce fino a mm. 32 di spessore, leghe leggere fino a mm. 1,5.

Non richiede alcuna manutenzione, né lubrificazione. Minimo consumo. Può essere usato anche da ragazzi, perchè sega tutto, ma non le dita. Potenza da 30, 60, 100 Watt. Indicare la tensione d'uso.

Rivolgersi al Cav. GIUSEPPE BARLETTA rappresentante per il Lazio.

VIA G. FERRARI, 12 - ROMA - TEL. 375.514

QUESTO DISEGNO
E' IN SCALA

1:3

LA PINNA E'
FORMATA DA UNA
ANIMA DI COMPEN-
SATO DA 1,5, AL-
LEGGERITA AL MAS-
SIMO E RINFORZATA
CON DUE FALSGE ORDI-
NATE INCASTRATA A
CROCE IN DIAGONALE.
COBERTURA IN BLOCCHI
E TAVOLETTE DI
BALSA.

IL MOTORE E'
UN "OSAM G.16"
DA 6 CC. MON-
TATO CON 2°
DI NEGATIVA
L'OGIVA E TI-
QUATA A LASTRA
IN ALLUMINIO
DA MM. 0,8-
ELICA IN NO-
CE DEL DIA-
METRO CM 32
PASSO 18

RUOTE ELLITTICHE
IN LEGNO DIAM. 70

LE BAIONETTE SONO TRE, IN ACCIAIO
DA 0,2 DI SPESSORE E 10 MM. DI
ALTEZZA. SPORGONO DI 12 CM. DALLA
CENTINA E SI FISSANO CON RI-
VETTI.

RENATO MC. BERKELEY
presenta:

"OLIMPIC" II°

LE CENTINE
DEL PIANO
VERTICALE
SONO A
TRALIC-
CIO CON
SOLETTA
DI BAL-
SA DA
MM. 2

LA FUSOLIERA SI COSTRUISCE
A TRALICCIO CON LE FIANCATE
LATERALI - IL LISTELLO INFERIO-
RE SI AGGIUNGE IN SEGUITO

IL CARRELLO E' IN ACCIAIO DA 3 MM. CON
CONTROVENTATURA DA 2 MM.

I TERMINALI SIA DELLE ALI CHE
DEI PIANI DI CODA SONO IN COM-
PENSATO DA 1,5 E RICOPERTI
CON TAVOLETTE DI BAL-
SA E POI SAGO-
NATE.

PART. SISTEMA COSTRUT-
TIVO DELLA FUSOLIERA

IL LISTELLO DI TIGLIO E'
UN 4x4 SCANALATO CO-
PERTO CON LISTELLI DI BALSA

IL PATTINO DI
CODA E' IN FI-
LO D'ACCIAIO
DA MM. 1,5
IL LONGHERONE E' A
DOPPIO "T" CON ANIMA
IN COMP. ALLEGGERITA

PART. MISURA DIEDRO
ALARE

IL BORDO D'USCITA E' LAMELLATO
NEL TRATTO DI CURVA

LE CENTINE SONO A DOPPIO
"T" CON ANIMA IN BALSA DA
MM. 2,5 E SOLETTE DA 1,5
DI SPESSORE E 5 MM
DI LARGHEZZA

ALTEZZA DEL
LONGH. MM. 10

ALTEZZA DEL
LONGHERONE
M/M 20

PART. SIST. ATTACCO IMP. ORIZZ.
LA BAIONETTA VERTICALE, IN FAG-
GIO UNICO PEZZO SCORRE NEL
TUBO DI CARTONE - L'ASTINA A
FORCHETTA TENDE L'ELASTICO - IL
FORO ANT. ALLOGGIA L'ECCENTRICO.

e. IANNI

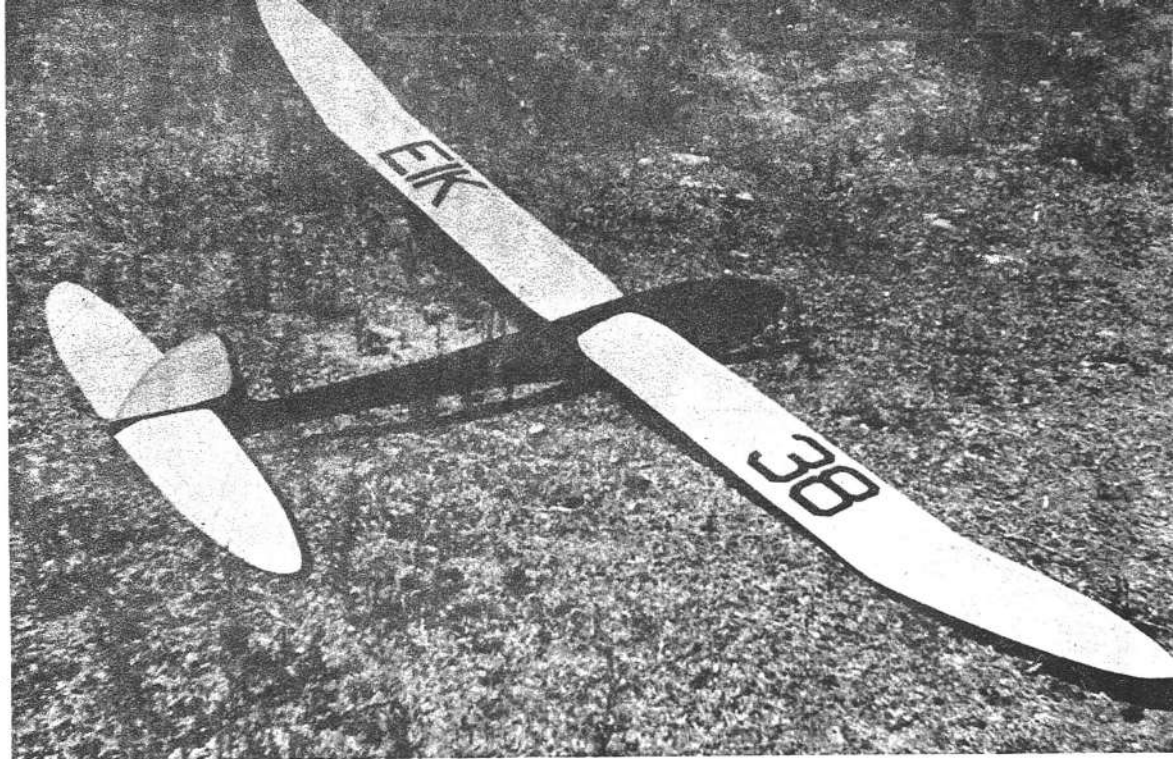
BORDO D'ENTRATA
IN BALSA 10x10 ALLEGGERITO
E PORTATO A SEZ. A "C"

ASTRALE EIK 38

DI

ERNESTO EIKERMANN

Progettando questo veleggiatore da grande gara ho voluto accoppiare alle elevate caratteristiche aerodinamiche, la semplicità di costruzione e montaggio. Infatti sia l'ala che i timoni orizzontali si innestano alla fusoliera per mezzo di balonette verticali che vanno forzate negli alloggiamenti, senza alcun bisogno di ganci ed elastici di ritenuta. In particolar modo è ben riuscito l'attacco ala-fusoliera, ottenuto ricavando sul fianco di quest'ultima, una nicchia, perfettamente corrispondente al profilo alare all'attacco, entro cui va ad incastrarsi l'ala per circa 10 mm. di profondità, eliminando così la noiosa ed antiaerodinamica fessura tra centina e centina che si riscontra nei comuni attacchi tra ala e troncone alare. Il raccordo inverso, costruito senza peraltro abbassare lo spessore del profilo, completa nel miglior modo possibile l'inter-



sezione ala-fusoliera, diminuendo gli effetti di interferenza.

Per il resto la costruzione è perfettamente normale.

L'ALA: profilata con il Gottinga 682, interpolato graficamente dalle ultime 5 centine con un NACA 0009 all'estremità, è costruita con centine in balsa sp. 2 ad eccezione di quelle ove sono ricavati gli al-

loggiamenti per le balonette e che sono in compensato di betulla sp. 2. Il longherone è con sezione a «C» formato da un'anima in tranciato sp. 1 e da listelli in pino sez. 4x5. Bordo d'attacco in balsa 4x4 messo di spigolo. Bordo d'uscita triangolare 3x12 in pino.

Allo scopo di facilitare la ricopertura e renderla più perfetta, le centine in corrispondenza del gomito alare sono costruite a doppio T e sono ottenute applicando sul dorso e sul ventre, preventivamente abbassati di 1 mm., una strisciolina di balsa da 1x5. Il bordo d'attacco è rivestito inoltre con della tavoletta di balsa sp. 1 mm. come indicato nel disegno. Ricopertura in carta pergamena sottile tesa con acqua.

La FUSOLIERA: a sezione elittica con estremità appuntite, è a semiguscio, con ordinario in tranciato di pino sp. 2 alleggerite, unite da due listelli di balsa 5x10 messi di piatto su ciascuna fiancata. Rivestimento completamente in balsa da 1,5. L'alloggiamento per la zavorra è ricavato tra le ord. 1 e 2 e opportunamente rinforzato sui fianchi da pannelli di balsa da 3 mm. Il pattino, sul quale sono ricavati i ganci di traino, è un compensato di betulla sp. 2,5 a cinque strati. Musone in fag-

gio. Solidale con la fusoliera è il piano verticale il cui contorno è ricavato da compensato di betulla da 1,5; il longherone, porta fissato con ribattini una balonetta per il fissaggio dei due semitimoni di quota. Inoltre è stata ricavata una parte mobile per correggere eventualmente la virata. Il profilo è il NACA M. 2.

Il PIANO ORIZZONTALE, profilato con un Saint Cyr 58, è in due pezzi ed è di costruzione analoga a quella dell'ala, con centine di balsa sp. 2 e longherone interno di pino sez. 2x8 all'attacco e 2x4 all'estremità. La ricopertura è in carta MOVO bianca.

Sia l'ala che gli impennaggi non sono verniciati, mentre la fusoliera è dipinta con della CELPEN rossa alla nitro.

Dalle prove eseguite anche in giornata di forte vento, l'Astrale ha dimostrato di possedere ottime doti di volo quali stabilità su tutti gli assi e forte efficienza.

Ed ecco le principali caratteristiche:

sp. alare	m. 2.70
su. alare	dmq. 45.54
sp. tim. or.	dmq. 12.30
sup. port. tot.	dmq. 57.84
allungamento	16
peso totale	gr. 710

ERNESTO EIKERMANN

MODELLISTI!

Presso la

La Poliregionale

Sezione MICROMODELLISTICA
TRIESTE - Via Coroneo 14 (largo Piave)

troverete tutto l'occorrente per i vostri RACING-CARS
INTERPELLATECI!

A richiesta avrete consigli ed istruzioni gratuite del nostro Consulente Tecnico BRUNO CHINCHELLA (Unire francobollo per la risposta).



LEONARDI

LABORATORIO DI PRECISIONE

CIRCONVALLAZ. CASILINA, 8 - TEL. 768707 - ROMA

- ◆ Seghetti a vibrazione da 100 W L. 8.000
- ◆ Riparazioni di motori di ogni tipo
- ◆ Motori a vapore, costruzione e riparazione
- ◆ Adattamento di fasce elastiche a ogni motore
- ◆ Qualsiasi pezzo staccato per automodelli
- ◆ Qualsiasi lavoro meccanico in genere

Per ogni richiesta di informazioni, preventivi e dettagli, unire L. 30 in francobolli

GRECO

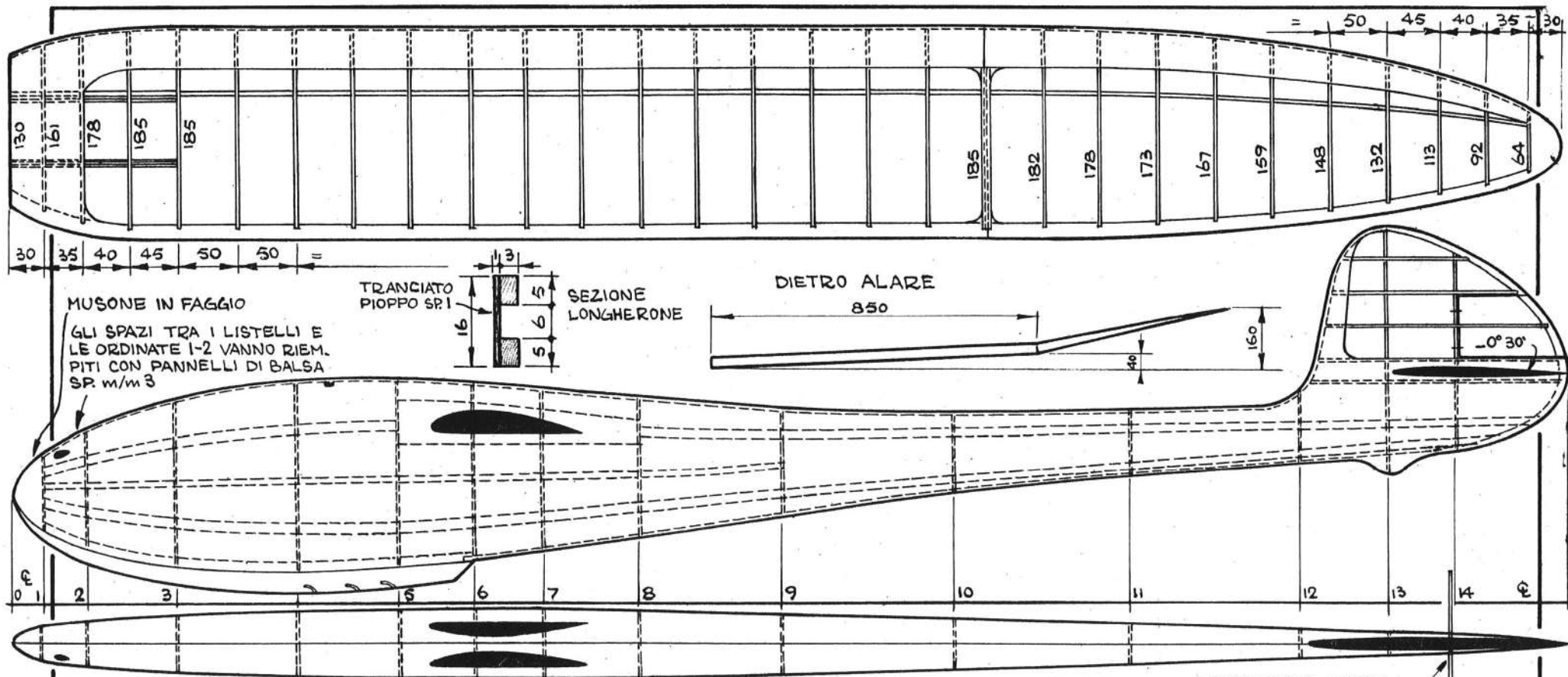
MODELLI DI NAVI

P.ZA CAMPO DEI FIORI 8

R O M A

L' unica Ditta Italiana specializzata nella produzione di modelli navali, parti staccate e accessori tecnicamente e qualitativamente perfetti.

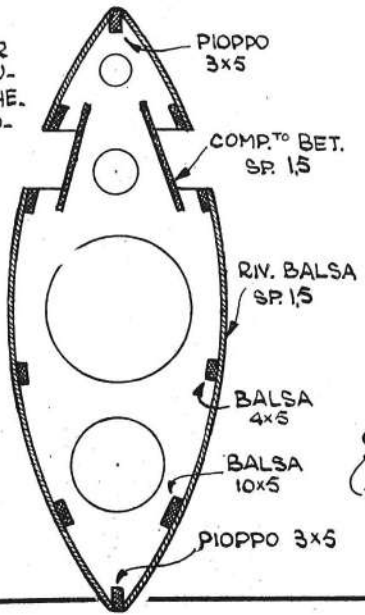
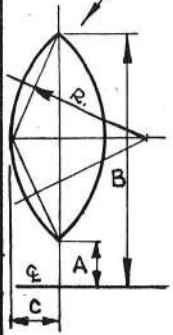
Sono pronte le motrici a vapore per modelli navali completi a L. 5.000



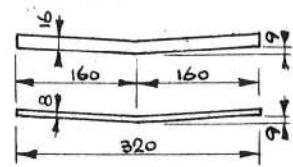
511

ORD.	DIST.	A	B	C
0	0	100	100	0
1	25	68	132	14
2	40	49	154	20
3	80	32	178	23,5
4	100	27,5	193	26
5	90	30	195	27
6	65	35	192	27,5
7	60	43	187	26,5
8	85	56	177	24,5
9	125	74	168,5	21,5
10	150	93	163	17,5
11	150	107	163	13,5
12	150	116	185	9,5
13	75	110	323	8,5
14	60	124	308	7
	100	195	195	0

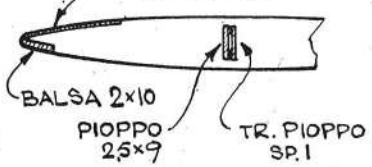
TABELLA PER IL DISEGNO FUSOLIERA E SCHE. MA COSTRUZIONE ORDINATE



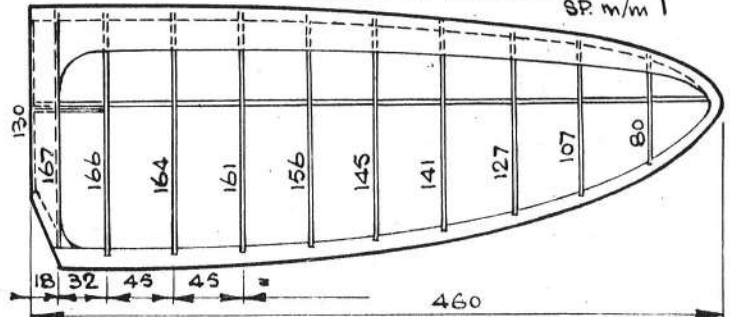
BAIONETTE ATTACCO ALA - FUSOLIERA



PARTICOLARE DEL TIMONE ORIZZONTALE RIV. BALSÀ SR. 1



BAIONETTA DURALL. SR. m/m 1



Il modello veleggiatore

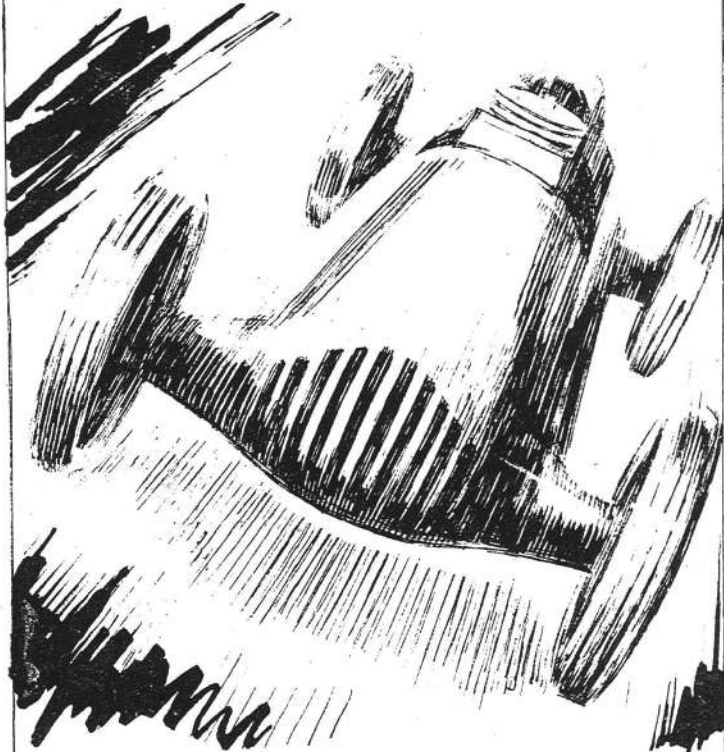
ASTRALE-EIK 38

di ERNESTO EIKERMANN dis. G. Liffoni

Torino AEROPICCOLA

C.so Peschiera 252

SEZIONE AUTOMODELLISMO



SCATOLA MONTAGGIO AUTOMODELLO "VICTORY,,

Scatola montaggio tipo "A" da L. 6000

Disegno al naturale con viste prospettiche e dati costruttivi. * Carrozzeria in lega leggera tusa, completa di telaio molleggiato. * Lamierino speciale per costruzione serbatoio. * Calibrato speciale 8 mm. per assali porta ruote (due pezzi). * Gomme con battistrada circolare (2 esemplari). * Cerchioni fusi in lega leggera (8 pezzi). * Frizione centrifuga "CHAMPION", completamente eseguita pronta all'uso. * Ingranaggi gruppo conico rapporto 1:1. * Dadi ciechi, bulloncini vari per il montaggio.

Scatola montaggio tipo "B" da L. 9000

Disegno al naturale con viste prospettiche e dati costruttivi. * Carrozzeria in lega leggera tusa semilavorata, completa di telaio molleggiato. * Serbatoio anticentrifugapronto all'uso. * Assali porta ruote completamente finiti e pronti all'uso. * Frizione centrifuga "CHAMPION", completamente eseguita pronta all'uso. * Ingranaggi, gruppo conico rapporto 1:1. * Dadi ciechi, bulloncini vari per il montaggio.

Consegne pronte e sollecite, Pagamenti anticipati, Porto imballo in assegno.

CORSO DI NAVIMODELLISMO

Parte II — Cp. II

Scelto il tipo di modello da costruire, sia esso navigante che statico, sia antico che moderno, esaminiamo quali legnami dovremo procurarci per ottenere una buona riuscita della costruzione.

Premesso che per ora prenderemo in considerazione solo la costruzione a ordinate e fasciame, bisognerà fare due distinzioni fondamentali. Dovremo cioè distinguere gli scafi destinati ad andar in acqua da quelli che rimarranno su di un mobile.

Per i primi sarà necessario adoperare dei legni resistenti all'umidità, quali il mogano, il cedro, la betulla. Il faggio e il noce sono già poco adatti quindi, li adopereremo il meno possibile.

Se il modello non supera il metro di lunghezza f.t. per la chiglia si può adoperare il compensato, sempre che sia quello ottimo «avio» di betulla a cinque e più strati. Bisognerà adoperarlo sempre in spessori notevoli; il 6 mm. si può trovare con una certa facilità. Se lo spessore supera i 10-12 mm. è consigliabile l'impiego del noce o di legno affine.

Le ordinate potranno essere sempre fatte in compensato di betulla da 4-5mm. di spessore, per modelli fino ai due metri di lunghezza. L'uso di compensati di spessore maggiore pregiudica la facilità di applicazione del fasciame. Gli spessori si riducono in proporzione per modelli di dimensioni inferiori.

Il fasciame degli scafi naviganti dovrebbe esser fatto possibilmente con listelli di mogano; ma attualmente è molto difficile trovare questo legno, dovremo quindi adattarci con dei listelli di faggio o di tiglio. Essi devono avere uno spessore non inferiore al 2 mm. per qualunque scafo sotto il metro; superando tale dimensione, impiegare un minimo di 3 mm. di spessore. La larghezza non dovrà superare i 10 mm. per scafi lunghi da 1 a 2 metri, e rispettivamente gli 8 per lunghezza fino ad 80 cm., i 5 per i 50 cm. e possibilmente anche meno.

Per i ponti si dovrà impiegare del compensato da 1 mm. o dei listelli da 2 mm. di spessore. Come adesivo è ottimo il collante alla cellulosa per la migliore resistenza all'umidità, oltre che per la rapidità di presa.

Gli scafi non naviganti possono invece essere realizzati con legni di minor pregio e di minor costo, ferme restando le misure degli spessori che abbiamo indicato sopra, sia per i listelli che per le ordinate e le coperte.

Bisogna ad ogni modo tenere presente che nella costruzione degli scafi i listelli meno larghi facilitano l'applicazione del fasciame.

«CLUB MODELLISTI NAVALI ROMA»

CALENDARIO UFFICIALE PER L'ANNO 1949

Giardino del Lago - 27 febbraio
— Presentazione di tutti i modelli naviganti finora costruiti e regate sperimentali delle singole categorie.

18 Aprile - Anzio — Regate sperimentali così suddivise: 1.a regata classe da 1 metro; 1.a regata tipo «Moth»; 1.a per golette da un metro; 2.a per modelli a vapore; 1.a per modelli a scoppio fino a 6 e fino a 10 cc.

19 giugno - Anzio — 2.a regata classe 1 metro; Coppa Challenger; 1.a regata classe superiore al m.; 3.a per modelli a vapore; 2.a per modelli a scoppio nelle cat. 0-6 e 6-10 cc.

25 settembre - Anzio — 3.a regata classe 1 metro; 2.a regata classe superiore al metro.

23 Ottobre - Giardino del Lago — 4.a regata per modelli a vapore; 3.a per modelli con motore a scoppio nelle due categorie.

In Dicembre mostra in Roma di modelli di tutti i tipi. Le iscrizioni alle regate si aprono quindici giorni prima di ogni manifestazione.

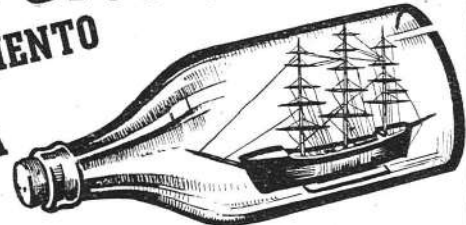
Vi preghiamo vivamente di acquistare sempre la rivista dal medesimo giornalaio. Ve ne preghiamo nel vostro e nel nostro interesse.

festazione e si chiudono due giorni prima della manifestazione stessa. La tassa per ogni regata è di Lit. 100 per un modello, e Lire 50 per ogni scafo, per chi iscrive più modelli. Per i soci del «Club» viene praticato lo sconto del 50%.

Per le regate sperimentali non vi sono tasse di iscrizione.

Sorprendente!

UN BASTIMENTO
IN UNA
BOTTIGLIA



Inviando vaglia di L. 480 riceverete, franco di porto, il materiale necessario e le istruzioni perchè possiate eseguirne da soli la costruzione.

I. Ca. Ro. - Piazza Duomo, 31-a - Milano

NOZIONI DI MODELLISMO NAVALE

CALCOLO DEL CENTRO DI CARENA

Si è detto che per l'equilibrio di un galleggiante il centro di carena, punto d'applicazione della spinta, e il centro di gravità, punto d'applicazione del peso, devono trovarsi sulla stessa verticale e che per la stabilità è necessario studiare le relazioni che intercedono tra tali centri. Necessita quindi determinare tali punti, perchè si possa conoscere la posizione in cui la nave galleggia in equilibrio.

Per punto di applicazione della spinta si intende il baricentro del volume d'acqua dislocato dalla nave, ossia il centro di carena. In realtà la linea d'azione della spinta passa per il centro di carena, ma il suo punto di applicazione si trova al disotto di esso centro; non è necessario però conoscere l'esatta posizione del detto punto di applicazione, poichè è noto che una forza può spostarsi lungo la sua linea d'azione senza che ne venga alterato il suo effetto.

Per la simmetria della nave, il centro di carena si troverà sul piano diametrale, o di simmetria, per cui è completamente determinato quando si conoscano le distanze da due assi che giacciono sullo stesso piano, ossia quanto se ne conoscano l'ascissa e l'ordinata.

Per assi di riferimento si assumono la linea di galleggiamento (che d'ora in poi indicheremo con W.L. = Water Line) e a perpendicolare addietro (Pp.AD) Per chi non o sapesse dirò che la Pp.AD è una retta verticale perpendicolare al W.L. generalmente passante per l'asse del timone.

Supponiamo la carena divisa, come per la determinazione del volume, per mezzo di piani orizzontali, in volumi elementari, che sono determinati ciascuno, dal prodotto dall'area di una linea di acqua, A, per l'intervallo b tra le 1.a.; ossia:

$$v = A \times b$$

Il momento del volume elementare rispetto alla W.L. è espresso da

$$m = A \cdot b \cdot z$$

Se ora indichiamo con Z la distanza del centro di carena dal W.L. per il teorema dei momenti avremo:

$$\Sigma \cdot \Sigma A \cdot b \cdot z = \Sigma A \cdot b \cdot z$$

dalla quale:

$$Z = \frac{\Sigma A \cdot b \cdot z}{\Sigma A \cdot b}$$

(Il segno Σ indica una somma, e dicesi «sommatoria»).

Sviluppando le sommatorie, applicando il metodo dei trapezi ed eliminando i termini simili, otteniamo:

$$Z = \frac{b \left(\frac{A_0}{2} + A_1 + 2A_2 + \dots + (n-1)A_{n-1} + \frac{A_n}{2} \right)}{\left(\frac{A_0}{2} + A_1 + 2A_2 + \dots + A_{n-1} + \frac{A_n}{2} \right)} \quad (1)$$

in cui A sono le aree delle linee d'acqua; b l'intervallo tra di esse.

Indicando con X l'ascissa del centro di carena si ha:

$$X = \frac{a \left(\frac{b_0}{2} + b_1 + 2b_2 + \dots + (n-1)b_{n-1} + \frac{b_n}{2} \right)}{\left(\frac{b_0}{2} + b_1 + b_2 + \dots + b_{n-1} + \frac{b_n}{2} \right)} \quad (2)$$

in cui B sono le aree delle sezioni

trasversali; a è l'intervallo tra di esse.

Siccome si è detto che il calcolo del volume mediante le aree delle sezioni trasversali, dà ugual risultato di quello eseguito mediante le aree delle 1.a., al divisore della (2) si può sostituire il divisore della (1):

$$\frac{\left(\frac{b_0}{2} + b_1 + 2b_2 + \dots + (n-1)b_{n-1} + \frac{b_n}{2} \right) b}{\left(\frac{A_0}{2} + A_1 + 2A_2 + \dots + A_{n-1} + \frac{A_n}{2} \right)} = X$$

Abbiamo così trovata la posizione del centro di carena. Per lo studio della stabilità è ancora ne-

distanza che corre tra il punto più basso della curvatura longitudinale del ponte di coperta (cavallino) e la linea di costruzione.

Siano le aree delle 1.a. pari a dmq. 9—7—5—2—1—0,8 l'intervallo tra di esse di dm. 0,2. Le aree delle sez. trasv. di dmq. 0,1 — 0,3 — 0,4 — 0,6 — 1 — 1,5 — 2 — 2,5 — 2 — 1,5 — 0,3 — 0,2; l'intervallo tra di esse di dm. 0,5.

Vogliamo trovare le coordinate del centro di carena.

Applichiamo le formule (1) e (2)

$$Z = \frac{0,2 \left(\frac{0,9}{2} + (1,7) + (2,5) + (3,2) + (4,1) + (5,0,8) \right)}{(4,5 + 7 + 5 + 2 + 1 + 0,4)} = \frac{0,2 \times 29}{19,9} = 2,91 \text{ cm. dal W.L.}$$

$$X = \frac{0,5 \left(\frac{0,2 \cdot 0,1}{2} + (1 \cdot 0,3) + (2 \cdot 0,4) + (3 \cdot 0,6) + (4 \cdot 1) + (5 \cdot 1,5) + (6 \cdot 2) + (7 \cdot 2,5) + (8 \cdot 2) + (9 \cdot 1,5) + (10 \cdot 0,3) + (11 \cdot 0,2) \right)}{(4,5 + 7 + 5 + 2 + 1 + 0,4)} = \frac{0,5 \times 74,5}{19,9} \text{ cm. dalla Pp.AD} = 18,8$$

cessario conoscere la posizione del centro di gravità e del metacentro trasversale.

Per la determinazione del centro di gravità, occorre eseguire una serie di calcoli assai complicati e lunghi, che tratterò in un articolo a parte. Per il momento ci accontenteremo di conoscere la sua posizione approssimata, moltiplicando l'altezza di costruzione del modello per i coefficienti qui sotto:

$$Z_g = 0,35 \text{ a } 0,45 H$$

L'altezza di costruzione H è la

Essendo per es. H = 20 cm. di gravità si troverà press'a poco ad un'altezza, dalla linea di costruzione, di cm.

$$0,4 \times 20 = 8 \text{ cm.}$$

La posizione in altezza del centro di gravità dipende dal peso in zavorra; maggiore è il peso della zavorra, minore è il valore del coefficiente da usarsi tenendo conto dell'attitudine dello scafo a navigare con molto o poco vento.

(Continua)

A. Cressi

MARIO
CORRICO

Le barche d'Italia

DISEGNO E
COSTRUZIONE

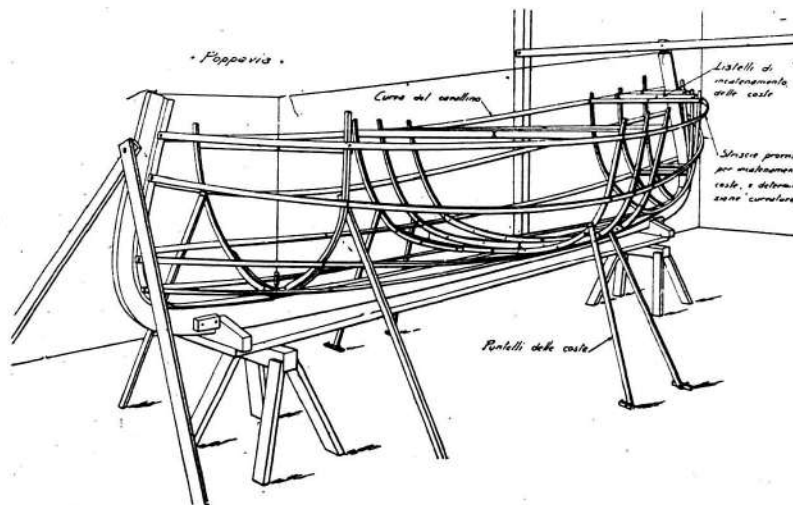


Fig. 122. — Impostazione delle coste per imbarcazione con estremità a punta.

Questa è una delle 179 figure che illustrano le 256 pag. del libro, in cui l'Autore è riuscito nel non facile compito di avvicinare, armonizzare e fondere tutto quanto proviene da secolare tradizione con quanto è invece prodotto ancora plastico della modernità, per ottenere un volume classico e tuttavia aggiornato sulla tecnica delle costruzioni navali minori.

Il volume è diviso in 7 parti: varii tipi di barche, costruzione e teoria del piccolo naviglio, piani di costruzione, costruzione degli scafi, scelta del materiale, lavorazione, apparecchi ed impianti complementari, ecc.

Richiederlo alle principali librerie, oppure direttamente all'editore

Dott. I. BRIANO - Via delle Fontane, 10

GENOVA

rimettendone l'importo di L. 1.000.

AEROMODELLI

Piazza Salerno, 8 - Roma

offre agli appassionati di modellismo una rassegna delle prime novità 1949.

GIUNTO CARDANICO per motoscafo « Raff », adattabile anche ad altre imbarcazioni, completo di asse, volano, boccola, elica, porta-elica, e timone. Prezzo L. 5.500.

PARTI MECCANICHE occorrenti, alla costruzione della « Cisitalia Sport », comprendenti assi, ruote, supporti e frizione. Prezzo L. 6.000.

« **SIRINCOL** » la celebre siringa incollatrice, che permette il massimo risparmio con la massima comodità di uso. Costruzione in alluminio. Prezzo L. 500.

AEROMODELLI

presenta un ricco assortimento di nuove tavole.

« **KILTIE** » Il famoso cutter ridotto a m. 1 di lunghezza, due tavole al prezzo di L. 200.

« **PASSERO** » Un motomodello per motori da 0,8. Prezzo L. 150.

« **PAQUITO** » Modello ad elastico di cm. 70 — Prezzo L. 150.

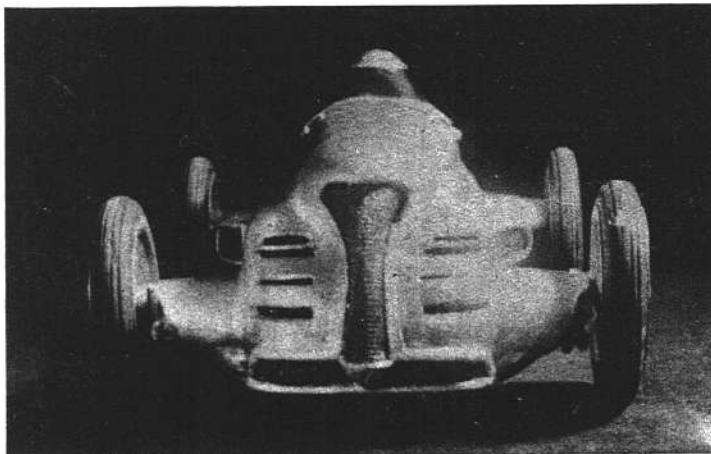
MODELLI IN SCALA: sono per ora disponibili i disegni del « Costellation », dello « Shooting Star », dell'« Havoc ». Prezzo di ogni tavola Lire 50.

Sono disponibili tavole di modelli di navi antiche, quali lo **YACHT OLANDESE**, la **FREGATA BRANDEBURGO**, lo **SCIABECCO VENEZIANO**, la nave da guerra **GOLDEN HIND**, lo schooner di Houston **SASTELLA**.

AEROMODELLI

vende i migliori motori italiani a prezzi di fabbrica.

Sono disponibili i motori « **SIRIO** » 0,7 a 4800 Lire; il **MOVO D. 2** a L. 4.500; il Supertigre **OSAM G. 18** a L. 6.000; **OSAM G. 16**, da 6 cc. L. 6.500.



Corso rapido di ★ AUTOMODELLISMO

Esaurita la descrizione sommaria delle parti della macchina con il capitolo ruote-sospensioni e chassis, inizieremo uno studio su un progetto per un automodello munito di motore Mc Coy 60 o un surcompressore di analoghe caratteristiche. Nelle precedenti puntate non abbiamo parlato della carrozzeria perchè sicuramente ognuno di voi avrà una sua particolare predilezione sia nel sistema di costruzione che nella scelta del tipo. Comunque dalle svariate macchine pubblicate su « Modellismo », potrete osservare e seguire le varie tendenze costruttive dei più quotati automodellisti.

Unico consiglio che possiamo darvi è di tendere in ogni caso ad avere un ottimo raffreddamento del motore, e ciò soprattutto con i motori surcompressi. Se non è possibile raffreddare sufficientemente, è allora preferibile lasciare il motore completamente allo scoperto con la testata.

Progetto di un Racing Car con Mc Coy 60.

Credo che, prima di iniziare lo studio delle parti della macchina, occorrerà dare qualche consiglio a chi è digiuno di motori di tale tipo, sugli accorgimenti da seguire per la pronta messa in moto e per il regolare funzionamento.

Moltissimi aeromodellisti già provetti hanno perduto una gara appunto per la poca pratica nella regolazione del motore; l'esperienza al banco è in questi casi utilissima.

Nel metter giù consigli sulla messa a punto del motore, è ovvio che questo sia considerato in condizioni dal punto di vista costruttivo; deve quindi partire assolutamente. Se il motore è nuovo di fabbrica, esso va assolutamente rodato al tornio per almeno tre ore ed a una velocità di circa duemila giri, facendo attenzione di ammortizzare le vibrazioni con spessori di gomma o dando il movimento all'asse con un flessibile; in questo caso il motore può anche essere fissato rigidamente alla torretta del tornio.

Sarebbe opportuno svitare la candela per evitare eccessive sollecitazioni dovute alla compressione, mentre non è necessario svitare il tappo del carter. E' bene immergere ogni tanto dell'olio nel cilindro, allo scopo di aumentare la compressione e facilitare l'adattamento delle fasce elastiche alla camera. Il rodaggio può anche essere effettuato facendo funzionare il motore con il regolare impianto a miscela, ed a un basso regime di

rotazione, per almeno 20 minuti. I possidenti possono usare miscela alcoolica, gli altri si adatteranno con la comune ad olio e benzina; avvertimento importante è quello di non spingere il motore al massimo per evitare la facile rottura della testata per « battiti in testa ». Usare un'elica da 36 di diametro con passo 18-20, miscela piuttosto grassa rapporto 1:2,5 o 1:3.

Dopo questo rodaggio preliminare, si potrà montare sul motore un'elica da 20 di diametro e passo, con volano da 80-100 grammi, adoperando in questo caso la miscela alcoolica. Preferibile è quella ohlsson 1, meno costosa, oppure una formata da metanolo (parti 2,5), olio di ricino (parti 1,5), acetato d'amile cmc. 4 per ogni litro di miscela. Un'altra ottima composizione è anche questa: Metanolo 45%, Benzina Shell (Dynamamin) 28%, Olio di ricino 26%, acetato d'amile 1%. In tutte le miscele preparate con olio di ricino o, peggio ancora, con altri lubrificanti che non siano a base di tetralina (da non confondere con il cloruro di sodio), il metallo non resta amalgamato per molto tempo. Per evitare che l'olio precipiti, è quindi necessario agitare il serbatoio di tanto in tanto. Tali miscele vanno adoperate esclusivamente con candele normali (Spark Plug VR 2). Delle candele Glow-plug parleremo ampiamente in seguito.

Aeromodellismo in Argentina

(Segue da pag. 504)

di in condizione di dare il massimo rendimento.

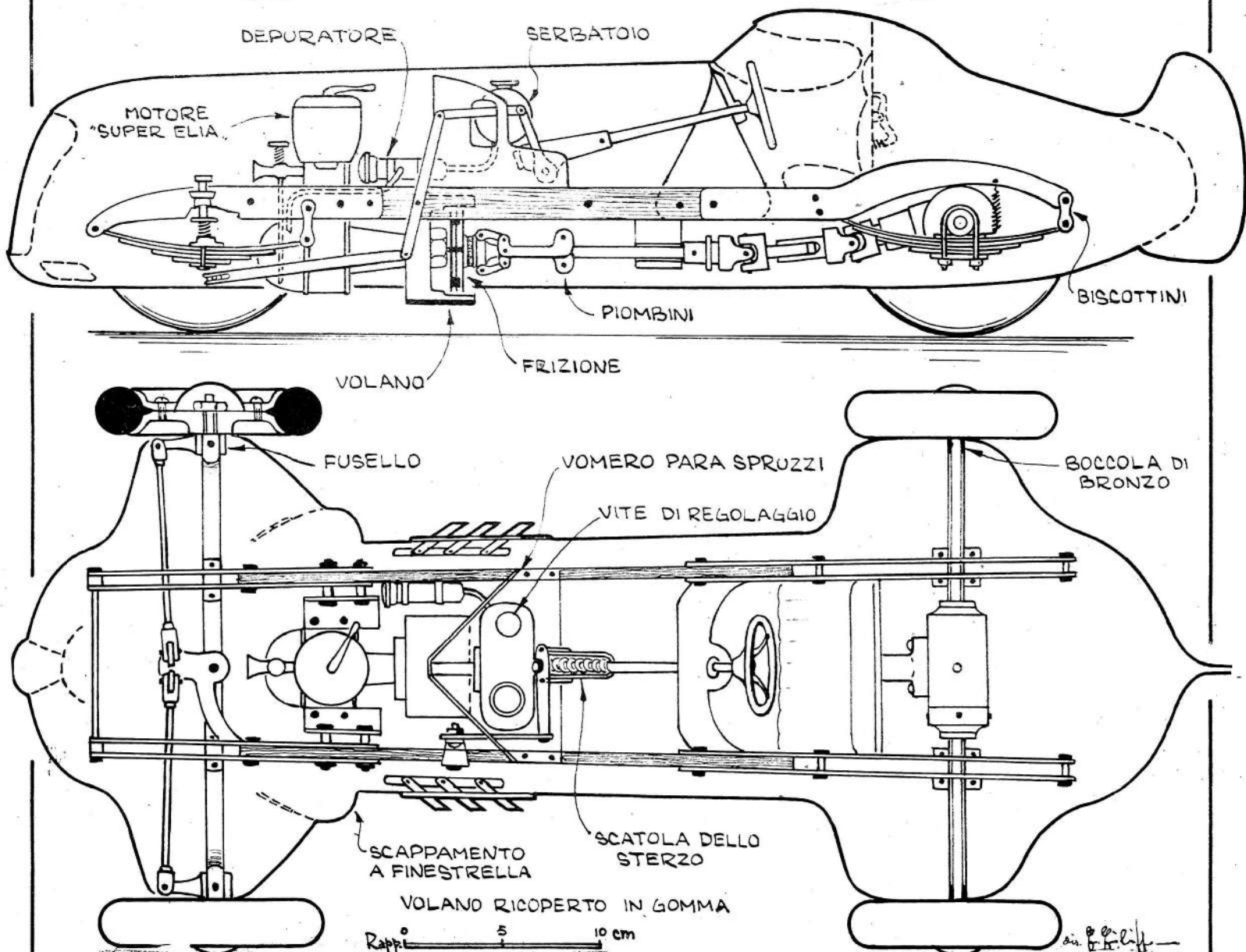
Nella classe « C » Garcia, vincitore, presentò una copia modificata o meglio semplificata strutturalmente del famoso Seaplane di Goldberg, apertura sul metro e ottanta, motore Super Cyclone, che fra l'altro tirava maledettamente, e una media di volo di 2' circa 36" su tre lanci con tempo burrascoso con piovoschi e forte vento.

Fabi Mursep vinse la classe « B » con un modello munito di pinna costruito pure in modo ineccepibile (questo è uno dei migliori costruttori) munito di Forster 29, mentre la classe « A » era appannaggio di Federico Deis con un modello di disegno proprio sempre con pinna e munito di Arden 199. Quest'ultimo modello era munito di demarlettatore che infatti funzionò permettendo dopo dieci minuti che il suo costruttore lo recuperasse.

Ogni vincitore guadagnò oltre 100.000 lire di premi in denaro.

L'Automodello

AM.1



Essendo anch'io un appassionato al modellismo, vi presento un automodello da me ideato e costruito l'A.M. 1.

Quando mi venne in mente di creare l'auto in parola ancora in Italia non si parlava di automodellismo. Sia per mancanza di materiale, sia che per la fornitura di qualche pezzo si è dovuto attendere molto e anche per ragioni di disponibilità di tempo impiegai a portarlo a termine parecchi mesi; ma ora che è completo ho avuto una delle mie più grandi soddisfazioni. Comunque ho costruito il mio A.M. 1 portandomi quanto più sia stato possibile alle caratteristiche di un'auto normale.

Ha una lunghezza di cm. 63; larghezza di cm. 25; altezza cm. 18,5 ed un peso totale di Kg. 3,25. L'autotelaio è composto di due listelli di faggio con lamierino sagomati in duralluminio, fissati al termine di detti listelli per l'applicazione delle balestre costruite con molle di carica per sveglia in 4 strati progressivi con molle ammortizzatrici. Lo sterzo è quadrilatero a vite senza fine e bracci snodati con una vite di bloccaggio che serve a mantenere le ruote fissate nella direzione voluta. Il motore è un super Elia da 4 cc., frizione a due dischi maschi di metallo ed uno femmina di sughero che vengono compressi fra di loro per mezzo di due contrappesi azionati da forza centrifuga; l'albero di trasmissione ha i suoi due giunti cardanici e termina nel ponte del differenziale nella cui scatola alloggiavano planetari e satelliti ad ingranaggi cilindrici. Semiasse da mm. 6 in acciaio. Ruote gommate da cm. 11

di diametro. La carrozzeria pesa Kg. 0,425 costruita in balsa e tranciato centinato con cofano e cabina smontabile, applicabile all'autotelaio con scatto a molla verniciato alla nitro cellulosa alluminio. Per lo stile della carrozzeria si è dovuto nella costruzione tener conto: primo della linea aerodinamica; secondo della massima presa d'aria per il raffreddamento del motore; terzo la leggerezza; quarto messa in moto e regolazione motore e sterzo senza smontare l'intera carrozzeria.

Il serbatoio originale del motore contiene miscela per una corsa di circa 2',30", tanto quanto serve a far prendere velocità all'auto e permettere di girare senza l'ausilio del cavetto, ma semplicemente con la sterzata fissata dalle ruote. Nel farlo girare in detto modo non si ha una velocità molto alta, ma si ottiene una più veridica approssimazione ad una macchina da corsa per via degli sbandamenti e della ripresa del motore che rallenta di giri quando lo scarto è notevole.

Per ottenere un'alta velocità, con l'ausilio del cavetto, ho messo un serbatoio supplementare che mi porta la durata dei giri del motore a 6'.

La velocità cronometrata ottenuta fin'ora è di circa 90 Km. orari, ma con opportune modifiche che apporterò spero di ottenere una media più alta.

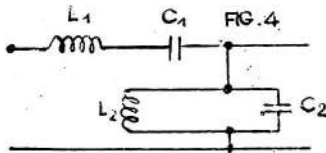
Maresc. O. MONTALBANO Angelo

Radiomundo

Nel precedente articolo è stata data una descrizione sommaria e semplificata degli apparecchi radioelettrici.

Lo schema di principio pubblicato, richiedeva qualche modifica e perfezionamento per applicarvi il materiale in commercio e adattarlo ai nostri fini: dobbiamo ottenere che inviando un segnale, questo possa essere ricevuto e amplificato in modo da azionare il relè che controlla il comando da realizzare.

Un apparecchio del genere è necessario che non amplifichi ugualmente tutti i suoni che raccoglie, con conseguenze facili a comprendere, ma uno solo.



Vi sono vari modi di risolvere il problema: introducendo nel circuito delle induttanze e capacità, si formano dei filtri che trasmettono bene alcune bande di frequenza mentre attenuano fortemente le altre.

E' possibile allora, scelto un suono, per esempio la nota musicale emessa da un fischietto, ottenere che solo esso venga amplificato.

Ottimi risultati si possono ottenere utilizzando un filtro passabanda del tipo detto **K** costante, costituito da induttanze e condensatori disposti come in figura 4 ed ha caratteristiche di attenuazione e trasmissione date dai diagrammi di fig. 5 e 6.

L_1 , C_1 , L_2 , C_2 , si calcolano con le formule seguenti:

$$L_1 = \frac{R}{\pi(f_2 - f_1)} \quad C_1 = \frac{(f_2 - f_1)}{4\pi f_1 f_2 R}$$

$$L_2 = \frac{1}{4\pi f_1} \quad C_2 = \frac{1}{\pi(f_2 - f_1)R}$$

se f_1 , f_2 è in cicli-sec. L sarà dato in Henri C in Farad.

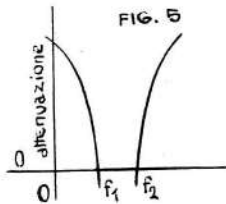
f_1 e f_2 indicano due frequenze rispettivamente inferiore e superiore a quella che ci interessa, ma abbastanza vicine ad essa da far cadere nelle zone di grande attenuazione, praticamente tutte le altre.

Per esempio poniamo che la nota emessa dal fischietto sia un «do» della frequenza di 522 C-s inferiormente abbiamo il «si» di 493 C-s e sopra il «do diesis» di 554 C-s: volendo far passare solo la prima, f_1 potrà essere intermedia fra questa e la minore delle frequenze considerate cioè 507,5 e ugualmente $f_2 = 554$, si otterrà così una banda passante di 46,5 C-s al cui centro si trova quella per cui si voleva ottenere la massima trasmissione, e comprenderà anche eventuali piccole stonature.

R indica l'impedenza di uscita del filtro ed è determinata dalle

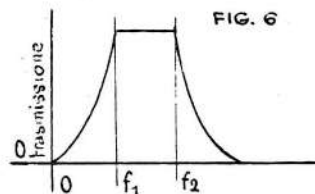
caratteristiche del circuito cui questo deve essere collegato.

Naturalmente avrà anche delle perdite, piccolissima se ben co-



strutto, e perchè non influiscano sulla già minima corrente del microfono è bene inserirlo dopo una prima amplificazione.

Lo schema di principio precedentemente spiegato potrebbe essere quindi completato come in fig. 7 e adattandolo alle caratte-



ristiche delle valvole passare allo schema pratico.

Come abbiamo detto R è l'impedenza d'uscita del filtro e deve avere nel nostro caso, lo stesso valore dell'impedenza d'ingresso di griglia di V_2 : questa nelle valvole normali varia dai 50.000, ai 500.000 Ω e diviene elevatissima in quelle «miniatura» sui 3 M Ω : poichè R compare al numeratore, è in proporzione anche elevato il valore di L_1 e L_2 .

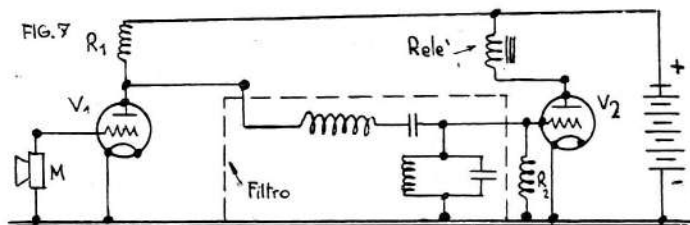
Si può ovviare a questo inconveniente, interponendo dei trasformatori d'impedenza: così R può essere stabilito a piacere anche piuttosto piccolo 100-500

Questo tipo di circuito ha un rendimento elevatissimo, (con una buona costruzione l'effetto dissipativo del filtro è trascurabile) e presenta il vantaggio di poter utilizzare tutta l'amplificazione delle valvole; ma la sua realizzazione è voluminosa e relativamente pesante dovendosi utilizzare bobine di impedenza con nucleo di ferro, per raggiungere i valori calcolati con le formule: si presta quindi ad applicazioni piuttosto limitate.

Lo abbiamo riportato perchè usato in molte realizzazioni estere specie nel campo dei modelli di navi e anche per sviluppare meglio il nostro lavoro.

Se questo fosse la sola maniera per raggiungere lo scopo, molto piccolo sarebbe il numero di coloro che potrebbero dedicarsi alla realizzazione di un comando a distanza mentre vorremmo che questo fosse alla portata di tutti.

Via Albalonga 30 - Roma
LUIGI LAUCIANI



Un telecomandato con motore «Eta 6» di Giuseppe Sartori (Treviso)

Notiziario F.A.N.I.

COMUNICATO N. 24.

Notizie — 1) E' intenzione di questa Presidenza distribuire ai soli Federati un notiziario mensile nel quale oltre ai comunicati ordinari, alle disposizioni, ecc., trovo posto tutte le notizie relative alla vita della nostra Federazione, come ad esempio: pratiche intercorse con Enti Statali, ecc. Rapporti con Enti Aeromodellistici e singoli aeromodellisti esteri, risultati di gare (classifiche e brevi cronache) ecc.

Si pregano i Federati che desiderino dare suggerimenti al riguardo di scrivere immediatamente alla Segreteria della F.A.N.I.

S'invitano altresì i Federati ad inviare notizie in merito a gare, raduni, riunioni di aeromodellisti in modo che pervengano alla F.A.N.I. il più sollecitamente possibile.

Le cronache dovranno essere compendiose, ma brevissime per ragioni di spazio e di costo. Si vedrà se il notiziario potrà essere inviato gratis ovvero a pagamento nel qual caso però il prezzo non andrà oltre le L. 15 - 20.

Referendum — 2) Questa Presidenza deplora lo scarso interesse dei Federati ai problemi della F.A.N.I. Solo 17 risposte sono infatti pervenute. Questo disinteresse è deplorabile. E' necessario che gli aeromodellisti comprendano come l'attività della F.A.N.I. dipenda oltre che dalla Presidenza e dal Consiglio Direttivo anche dal vivo e costante interessamento degli Enti Federati i quali — specialmente quando viene loro richiesto di esprimere un parere — dovrebbero sentire la necessità di rispondere tutti, senza eccezioni.

Comunque, nel Comunicato N. 23, questa Presidenza — ben conoscendo l'abito mentale degli organizzati — aveva avuto cura di precisare che i risultati del referendum sarebbero stati impegnativi quale che fosse il numero di risposte pervenute. Pertanto ogni recriminazione è inutile da parte di coloro che si sono astenuti.

Su un totale di 191 votanti, al quesito 1° si sono avuti 171 si e 20 no; al quesito 2° 191 si e 0 no; al quesito 3° 117 si e 74 no; al quesito 4° 135 si e 56 no; al quesito 5° 191 si e 0 no; al quesito 6° 140 si e 51 no.

Tenuti presenti i risultati di cui sopra nella parte «Disposizioni» del presente Comitato si rendono note le varie deliberazioni conseguentemente adottate.

3) Il Gruppo Aeromodellisti Fiorentini nel comunicare che per il 1949 intende rinnovare la Federazione alla F.A.N.I., ha fatto presente di essere disposto a curare l'organizzazione della gara nazio-

nale di velocità e acrobazia per telecontrollati. La gara si svolgerà nella prossima primavera in data che sarà stabilita dalla F.A.N.I.

4) Il G.A.F. di Firenze ha comunicato inoltre che avrebbe in animo di indire:

— 1. settimana internazionale di aeromodellismo per la disputa della «Coppa Città di Firenze» (Internazionale) - Mese di Maggio 1949.

— 4. «Coppa Arno» (Nazionale) - Mese di Settembre 1949.

5) Roberto Bonvicini, il noto aeromodellista veneziano, è in viaggio per l'Argentina ove si reca per lavoro. Prima di partire ha scritto inviando il suo saluto a tutti gli aeromodellisti italiani, ed ha promesso di svolgere anche laggiù una buona attività per il prestigio dell'aeromodellismo italiano. Questa Presidenza, in considerazione della capacità e della passione che animano Bonvicini, gli ha concesso il nulla osta per la partecipazione a titolo individuale alle gare cui potesse essere ammesso.

Auguriamo a Bonvicini che nel suo lavoro e nel nostro sport gli arrida quel successo che si merita.

Nella sua lettera il buon Roberto, a nome del Gruppo Aeromodellisti Veneziani ha annunciato per il 9 ottobre 1949 una gara di 1. o di 2. classe per idro dotata di ricchi premi (circa 100.000 fra denaro e oggetti artistici). Norme F.A.N.I.

Plaudiamo all'iniziativa del G.A.V. e non appena questo Gruppo ci farà pervenire maggiori dettagli li renderemo noti nel primo Comunicato utile. Invitiamo il G.A.V. a dare alla Presidenza della F.A.N.I. la conferma, le necessarie precisazioni, ad inviare la bozza del regolamento e segnalare la composizione del Comitato organizzatore.

6) Il Gruppo Aeromodellisti Roveretani di cui è animatore il «vecchio» Gino Piccoli ha fatto sapere che per il 1949 rinnoverà la sua Federazione alla F.A.N.I. e che farà svolgere il 15 agosto in località Sommo Alte di Folgiora una gara internazionale per aeromodellisti Veleggatori con lancio in pendio. Premi per L. 170.000. Norme F.A.N.I.

7) Paolo Beneforti di Pistola, Via P. Bozzi 9, fa presente che è intendimento suo e di altri amici federarsi per il 1949 e indire in luglio una gara regionale.

8) Da Pescara scrivono che la Squadra Pescara Aeromodellisti presso Michele Colasurdo, Via Leopoldo Muzi 58, Pescara, si è testè costituita, desidera federarsi e vuole indire una gara interregionale per la metà di agosto 1949.

Cronache

PALERMO

Domenica 19 Dicembre u.s., alle ore 10, ha avuto luogo a Palermo, presso i locali gentilmente concessi dall'Istituto Nautico «Gioeni Trabia», in Via Villafranca 50, una riunione di appassionati del modellismo, su iniziativa del Prof. Nicolò Marletta e del Signor Michele Simoncini, già fatto noto costruttore di modelli navali, e Presidente della Sezione Palermitana della Navimodel milanese. La riunione intendeva gettare le prime basi per la costituzione di un gruppo navimodelistico in seno allo stesso Istituto Nautico.

Presenziavano: l'ing. Lorenzo Alessi; Vittorio Arcara e Nicola Volpes come rappresentanti degli aeromodelisti di Palermo e della stampa.

Dopo un discorso diretto ai presenti dall'ing. Ignazio Maiolino, veniva fatta una proposta, da Volpes, tendente ad unire, in unica associazione, i costruttori di modelli navali, volanti e di auto, allo scopo di semplificare al massimo le spese di amministrazione, di usufruire di un unico spazio di materiale sul tipo di quello che, con sacrifici immensi, hanno messo su gli aeromodelisti e che, già da un anno, tanto aiuta i costruttori di aeromodeli, oltre a semplificare le cose nel caso di mostre, esposizioni, raduni o per impiantare un laboratorio di costruzioni modellistiche aperto a tutte le attività.

Ma la proposta è stata, per il momento, respinta, con la riserva di riesaminarla l'anno a venire. Alle ore 11,20 dopo la nomina del Signor Rivera a segretario provvisorio, la riunione veniva sospesa, per essere ripresa il mercoledì successivo. Nei prossimi numeri daremo più ampi particolari.

La gara di modelli volanti, organizzata dalla Sezione Aeromodelistica dell'Aero Club di Palermo, per il 21 Novembre sul campo di Boccadifalco, è stata ostacolata al massimo dalle pessime condizioni atmosferiche che, domenica su domenica, hanno imperversato sul campo di volo. Soltanto i veleggiatori, a varie riprese, e qualche volta con interruzioni di 7 giorni, hanno disputato la loro gara, che ha visto vincitore Mario DE CARO, che ci ha regalato un volo di cinque minuti primi, con scomparsa alla vista. Anche COCILOVO (Toh! chi si vede! N. D. R.), piazzandosi al 2 posto, ha perduto di vista il suo giallo modellino, il più piccolo in gara, mentre i grossi 2 mt. e 1 2,50 lo hanno seguito in classifica rispettivamente accoppiati ai nomi di Cocco, Mortilla senior e junior, e agli altri meno fortunati fra i

quali la rondinella Maria De Caro, a cui auguriamo «Tante cose!» nelle prossime competizioni.

Gli elastico e i motomodelli, benché presenti ogni domenica sul campo, stavano riparati e ben al coperto. Nonostante tutto, il vento ha rotto le ali dell'elastico di Piazza e i timori al motomodello di Volpes.

L'Assemblea della F.A.I.

Il giorno 27 settembre si è aperta a Parigi l'Assemblea generale della F.A.I. Erano presenti i delegati della Gran Bretagna, Francia, Svizzera, Danimarca, Olanda, Ungheria e Francia. Al termine delle discussioni, durate fino al 1° ottobre, è stato deciso di conservare alla presidenza del Comitato per i modelli volanti, il sig. A. F. Houlberg (G. Bretagna), con Vice Presidente lo svedese G. Derantz. Al posto di Segretario è stato rieletto il sig. F. Cartier (Francia), ad Assistente il sig. Just Van Hattum (Olanda).

La maggior parte delle discussioni si è svolta sull'attuale regolamento F.A.I., nell'intento di aggiornarlo ed eliminare le possibili ambigue interpretazioni. Riportiamo uno stralcio delle più importanti decisioni che sono state prese.

Si è anzitutto deciso di istituire l'omologazione di primati in un certo numero di classi non contemplate dalle attuali disposizioni.

La prima, e certo la più gradita a molti costruttori, è quella che riguarda i modelli controllati a filo a percorso circolare, per la quale verranno riconosciuti i primati su base 1 km. Le classi in cui vengono suddivisi i modelli sono 3: da 0 a 2, da 2 a 5 cc., da 5 a 10.

E' stato anche deciso di omologare i primati per modelli radiocomandati in durata, altezza, distanza e velocità.

E' stato consentito l'uso del carrello sganciabile, ma solo per telecontrollati in gare di velocità a percorso circolare.

E' stata decisa l'omologazione dei primati per modelli senza coda, defluendo per modello senza coda quello che non abbia una superficie orizzontale di stabilizzatore separata dalla superficie portante principale.

Sarà anche consentito in avvenire l'uso del cavo di lancio per modelli veleggiatori di un cavo estensibile di lunghezza non superiore al metro.

9) Da Messina comunicano la nascita del Gruppo Aeromodelistico Pinguino (presso Giacomo Audino - Via A. Saffi 51, Messina). Stanno facendo un corso per allievi e si federeranno.

10) Si è costituito a Jesi il Gruppo Aeromodelistico Jesino. Anche questo Gruppo (Presidente Rag. Pacifico Carotti, Vice Pres. Renato Rosini; indirizzo: Corso Matteotti N. 50, Jesi) sta facendo svolgere un corso per allievi (istruttore Ghiglianovich Giusto) desidera federarsi per il 1949.

11) A tutti questi nuovi Gruppi la FANI augura di cuore una lunga vita e una brillante attività.

12) Il noto appassionato modenese, Sig. Enzo Tedeschi, fa presente che sta riorganizzando l'attività aeromodelistica nella sua Città, ha chiesto lo statuto della FANI e le modalità di federazione.

14) Sono disponibili per la pronta consegna ai Federati che ne facciano richiesta i volumetti:

G. Bacchelli: Nozioni Teoriche ad uso del Corso Iniziale - prezzo L. 130 - ai federati L. 110.

G. Bacchelli: Nozioni Teoriche ad uso del Corso di Perfezionamento - prezzo L. 130 - ai federati L. 110.

G. Bacchelli: Nozioni Elementari: di Aerodinamica - prezzo Lire 250 - ai federati L. 230.

P. Berganzi: Nozioni di Progettazione di velivoli - prezzo Lire 130 - ai federati L. 110.

Aggiungere L. 20 per spese postali per ogni volumetto ordinato.

15) Il Presidente ha chiesto al noto aeromodelista americano Noon quale sia la migliore qualità di elastico su quel mercato e se è in grado di inviarne in Italia. In caso favorevole l'elastico sarà ceduto in vendita ai partecipanti alle selezioni della Coppa Wakefield e verrà fornito gratuitamente ai componenti la squadra. A Noon sono stati anche inviati per la pubblicazione, breve resoconto e classifiche del Concorso Nazionale.

16) La Sezione Aeromodelistica del Circolo Italia di Tripoli ha chiesto aiuti per istituire un Corso di Aeromodelismo. Malgrado le scarse disponibilità finanziarie della FANI questa Presidenza ha ritenuto doveroso, a scopo patriottico, inviare gratuitamente al Circolo Italia 10 volumetti «Nozioni Teoriche ad uso del Corso Iniziale» e 10 tavole costruttive del modello scuola tipo «A». Provvederà ad inviare, pure gratuitamente, 10 pacchi materiali per la costruzione di detto modello. Restano con il presente Comunicato interpellate per la fornitura le Ditte Aeromodelistiche regolarmente federate che — non ne dubitiamo — sapranno fare un prezzo del tutto speciale. Tale prezzo potrà servire di orientamento per l'eventuale fornitura di pacchi materiali del modello scuola da inviarsi ai Gruppi che ne facciano richiesta in occasione della Gara Nazionale per Allievi.

Disposizioni

1) La sezione aeromodelistica Circolo «Italia» di Tripoli è considerata regolarmente federata alla FANI a titolo gratuito. I soci di tale Sezione saranno considerati per il 1949 «federati allievi». Il Circolo Italia è pregato di far pervenire elenco di tali soci.

2) In base ai risultati del Referendum la quota di adesione alla FANI da pagarsi una volta tanto dai Gruppi che per la prima volta si federino viene portata a Lire 1.000. Eguale quota devono pagare anche i nuovi federati singoli residenti in località ove esistono Gruppi Federati. (Vedi Comunicato N. 23). Peraltro per i nuovi federati singoli, residenti in località

dove non esistono Gruppi Federati, la quota di adesione è ridotta a L. 300.

3) Le quote di federazione per il 1949 sono le seguenti:

Ditte — L. 6000.

Gruppi — L. 600 per ogni socio «effettivo».

Gruppi — L. 150 per ogni socio «allievo».

N. B. — Possono essere federati nella categoria allievi per il 1949 solo gli aeromodelisti sinora mai federati alla FANI. Detti aeromodelisti allievi non possono partecipare alle gare di 1. e di 2. classe.

4) Le quote di federazione suddette si riferiscono all'intero anno. Il pagamento può essere anche eseguito in due rate eguali alla metà dell'intera quota e riferentisi rispettivamente al I e al II semestre dell'anno. In ogni caso chi si federi nel II semestre deve sempre versare anche la quota relativa al I semestre.

5) Il versamento delle quote relative al I semestre deve avvenire non oltre il 1. marzo 1949. Si confida sul senso di cosciente cooperazione di tutti gli Enti federati perché il versamento avvenga prima del termine ultimo suddetto.

6) La gara Nazionale per allievi avrà luogo nel mese di maggio in località che sarà precisata.

7) Il modello per il 1949 sarà il noto Runa - Tipo A (Allievi T. 41) vincitore del concorso per modelli scuola bandito a suo tempo dalla ex Reale Unione Nazionale Aeronautica.

I gruppi interessati potranno richiedere la tavola costruttiva che dalla FANI sarà ceduta al prezzo di L. 100.

Saranno interpellate le Ditte Federate perché quotino il prezzo del pacco materiali necessario alla costruzione del suddetto modello.

8) LA FANI avverte sin d'ora i propri organizzati che intende bandire un concorso per il modello scuola Fani che sarà adottato nel prossimo anno per tutte le gare di allievi.

Requisiti fondamentali:

- massima semplicità costruttiva e facilità di realizzazione;
- massima robustezza;
- minimo costo di realizzazione;
- ottime doti di stabilità con particolare riguardo al traino in quota;
- buone doti generali di volo.

Inoltre: l'apertura alare dovrà essere compresa fra cm. 100 e cm. 120.

La lunghezza fusoliera dovrà essere da cm. 75 a 80.

Il concorso sarà dotato dei seguenti premi:

1. — L. 10.000

2. — » 6.000

3. — » 4.000.

Oltre alla tavola costruttiva (lucida) in grandezza naturale completa di ogni particolare necessario i concorrenti dovranno presentare un esemplare del modello in perfetto ordine di volo e con tutte le necessarie istruzioni per il montaggio. Tutti i modelli presentati e le tavole costruttive dei modelli premiati resteranno di proprietà della FANI, che ne disporrà come meglio riterrà opportuno.

Al Concorso potranno partecipare Gruppi, singoli e Ditte Federate. Regolamento completo verrà portato a conoscenza degli interessati al più presto.

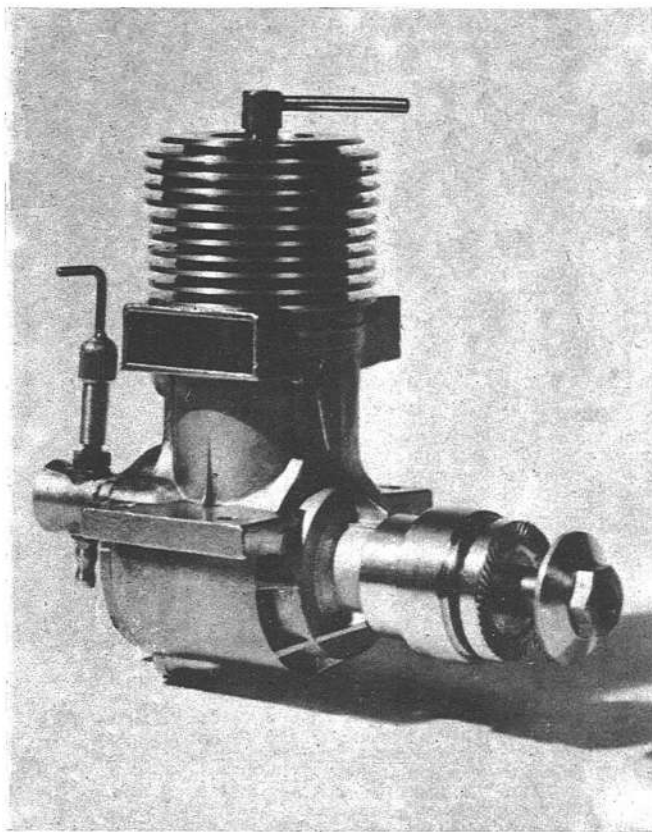
La Presidenza della FANI augura a tutti gli aeromodelisti italiani; ai titolari e al personale delle Ditte; ai Direttori, Redattori e Collaboratori delle Riviste aeromodelistiche un Buon Natale nonché un Nuovo Anno apportatore di pace e di attività feconda.

IL PRESIDENTE
F.to Carlo Tione

Il barese Eikermann presenta
l'«Uragano» Eik 25



OFFICINE OSAM BOLOGNA
VIA AZZOGARDINO, 3



Eccovi la prima delle novità che OSAM vi prepara per il 1949

Le Officine OSAM, sempre all'avanguardia nel progresso tecnico, vi offrono, dopo il GB 16 e il GB 17, ben noti ai modellisti italiani, il GB 17 B, il primo motore ad autoaccensione che unisce all'albero su due cuscinetti a sfere e all'aspirazione posteriore di grande efficacia

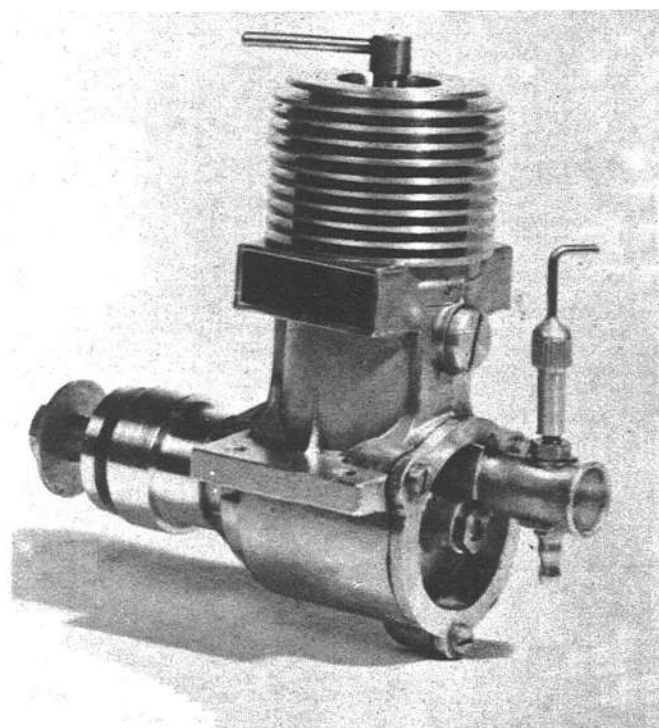
Un leggerissimo pistone in alluminio con 2 segmenti

ECCOVI LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL GB 17 B:

Cilindrata	cc 10
Corsa	m/m 22
Alesaggio	m/m 24
Potenza (a 12.000 giri)	HP 7/10

E' il motore più adatto per le vostre costruzioni automodellistiche e U-controllistiche nelle maggiori cilindrata — Chiedeteci informazioni allegando L. 30 per la risposta.

Prenotatevi!



**PARTI
STACCATE
PER
AUTO-
MODELLI**



Ecco la descrizione dell'apparato meccanico per automodelli costruito da Chinchella.

La frizione è del tipo tarato 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 mozzi 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 di 2" x 7/8 (gomma piena). L'innesto della frizione al volante è stato fatto mediante una chiavetta scorrevole, visibile nelle foto.

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, 4,50, 5, 5,50, 6, acciaio	" 40

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

AUTOMODELLISTI

Una buona notizia per voi!

LA

C. R. C.

VIA TAORMINA, 30

MILANO

Vi offre la possibilità di costruire i vostri automodelli con modica spesa.

La C. R. C. può fornirvi di tutti i pezzi occorrenti. Richiedete il listino prezzi alla

C. R. C.

MILANO

VIA TAORMINA, 30

tutto per l'automodellismo



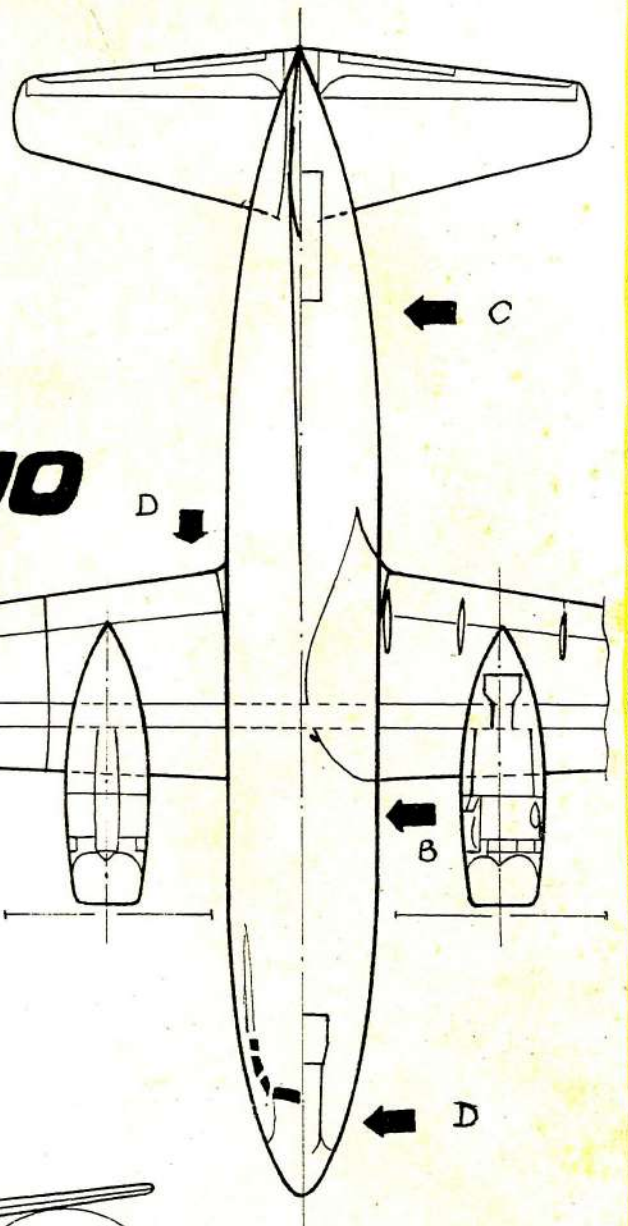
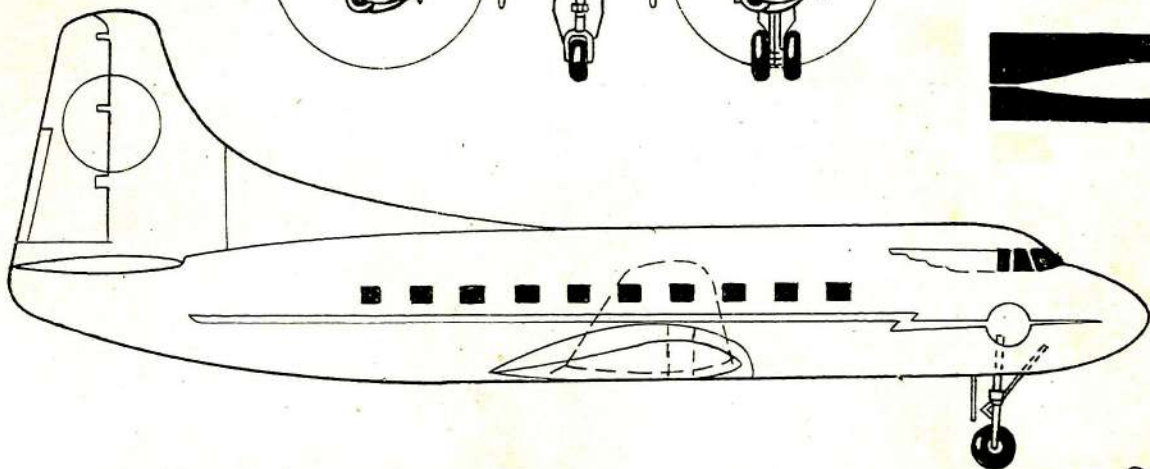
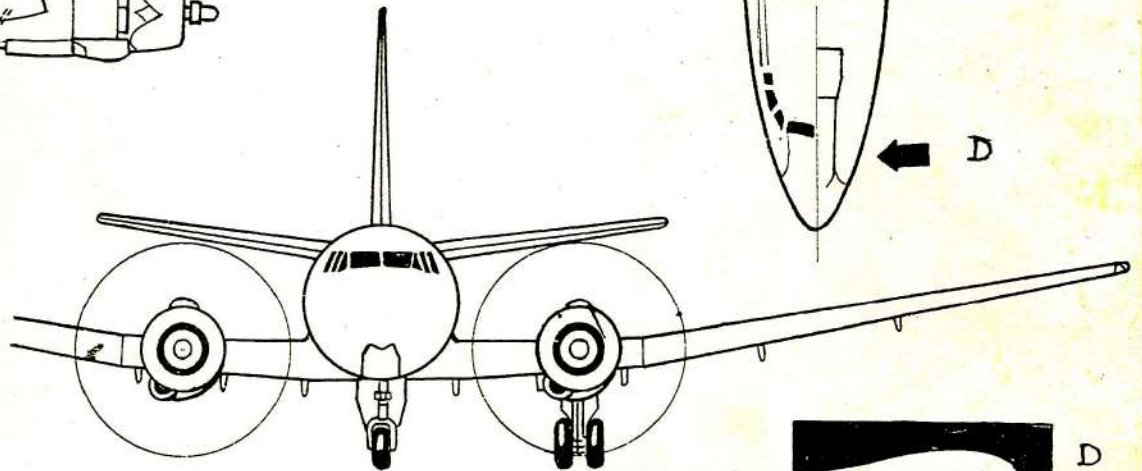
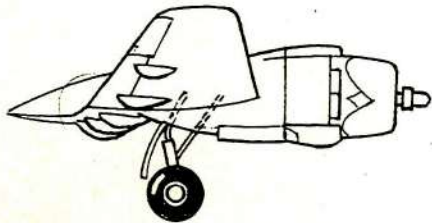
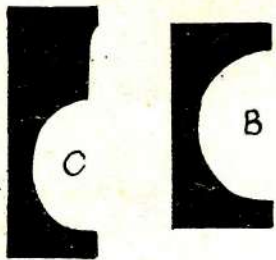
olivetti

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

Martin

Trasporto **TWO**
americano

TWO



G. IANNI^o