

ANNO I - VOLUME I - N. 2
RIVISTA QUINDICINALE
Spediz. in Abb. Post. - G. III

MODEL LISMO

CONTIENE FRA L'ALTRO:

6 TAVOLE COSTRUTTIVE DI MODELLI VOLANTI.

2 TAVOLE COSTRUTTIVE DI IMBARCAZIONI.

1 TAVOLA IN SCALA PER LA COSTRUZIONE IN LEGNO DI UN AEROPLANO DA CACCIA.

1 TAVOLA COSTRUTTIVA DI UN AUTOMOBILE A MOTORE.



2

Lettera-Circolare
a tutti gli Aeromodellisti romani

Al Sig.

Animati dal desiderio di tenere ben desta e viva la passione e l'attività aeromodellistica in questa nostra città, che s'è ormai posta alla avanguardia dell'aeromodellismo italiano, abbiamo deciso di fondare il CIRCOLO AEROMODELLISTICO ROMANO (C.A.R.), per riunire, oltre ai migliori costruttori di Roma, anche un grandissimo numero di quei giovani che stanno formandosi o che guardano all'aeromodellismo come all'attività che più interessa la loro passione e le loro attitudini.

Il programma del C.A.R. si può riassumere nei seguenti punti:

- 1) diffondere continuamente l'aeromodellismo;
- 2) promuovere gare locali, regionali e magari nazionali;
- 3) istituire coppe e premi;
- 4) aiutare e guidare i meno abili e i meno preparati;
- 5) fornire la sede del Circolo di una moderna, completa officina con attrezzi, banconi, materiali a disposizione di tutti e in particolare di coloro che non hanno la possibilità di lavorare a casa;
- 6) dotare il Circolo di una completa biblioteca e di riviste italiane e straniere d'aeronautica in genere e di aeromodellismo in particolare;
- 7) creare degli istruttori di aeromodellismo che in futuro potranno occuparsi remunerativamente presso gli istituti scolastici;
- 8) istituire corsi di aeromodellismo;
- 9) prepararsi per eventuali competizioni internazionali;
- 10) promuovere manifestazioni propagandistiche d'ogni genere (conferenze, proiezioni, ecc.);
- 11) creare un centro di esperienze con strumenti adatti e perfezionati (galleria del vento, vasca idrodinamica, ecc.);
- 12) dotare il Circolo di una macchina da ripresa cinematografica per la produzione di pellicole (da prima a passo ridotto) intorno alla attività aeromodellistica in genere e alla vita del circolo in particolare;
- 13) dotare la sede del Circolo di una macchina cinematografica per la proiezione di film in genere, scientifici, d'aeromodellismo e aeronautici in particolare.

Questi, grosso modo, i punti principali del programma, suscettibili, naturalmente, di future modificazioni e sviluppi.

Vogliate dunque prendere in seria considerazione questo nostro invito, aiutateci a diffondere l'idea e a trovare il più grande numero di soci.

Il C.A.R. sarà completamente libero e assolutamente apolitico. Per esserne soci occorrerà versare una quota di iscrizione una volta tanto di lire 20 e una quota mensile di lire 7.

Coloro che volessero contribuire maggiormente al potenziamento del C.A.R. e al raggiungimento dei suoi scopi potranno venire considerati come soci sostenitori versando una quota mensile di L. 14. Naturalmente a tali soci saranno riconosciuti e stabiliti, in sede di compilazione dello Statuto, dei vantaggi sugli altri.

La Sede e la Segreteria del C.A.R. si trovano in Viale Rossini, 21 (Tram 3 e 4, Filobus 103 rosso e nero, Circolare esterna).

La Segreteria è aperta dalle ore 9.30 alle 13. Per le iscrizioni sono necessarie due fotografie formato tessera.



**CIRCOLO
AEROMODELLISTICO
ROMANO**

Il Sig.

è socio

dal

N.

FIRMA DEL TITOLARE

Ai lettori

Chi ha veduto il 1° numero di *Modellismo* e conosce le altre pubblicazioni nostre (*Giramondo*, *Ometto Pic*, *Albi d'Avventure*, ecc.), si stupirà nel constatare che la stampa di questo secondo numero non è riuscita perfetta. Ebbene, ciò è dipeso dal fatto che la cartiera ci ha fornito carta ottima sì, ma ruvida, in luogo della carta calandrata, cioè lucida, come richiede la stampa in rotocalco. Avremmo potuto attendere la sostituzione della carta, ma la considerazione che, dopo tanta attesa e dopo tanto procrastinare, un nuovo ritardo avrebbe prodotto una penosa impressione fra i nostri amici, ci ha indotti a pubblicare il numero due della rivista sulla presente carta.

Siamo certi che, appresa la causa della stampa non perfetta, approverete la nostra decisione. Inutile aggiungere che il prossimo numero avrà la stampa eccellente, che l'eccellenza della materia merita.

Approfittiamo di questa amichevole chiacchierata per pregarvi di diffondere « *Modellismo* » fra i costruttori di modelli di vostra conoscenza, per ripetere ancora una volta che « *Modellismo* », non essendo in vendita presso la edicole, deve essere richiesto direttamente alle Edizioni Pegaso (sconti per più copie e per gli abbonamenti) e per esortarvi, infine, a comunicarci, assieme agli elenchi dei modellisti di vostra conoscenza e di tutte le notizie aereomodellistiche di un certo interesse, i vostri giudizi e suggerimenti e consigli utili allo sviluppo e perfezionamento di questa rivista che ci sta tanto a cuore.

Se non l'avete già fatto, vogliate comunicarci il vostro nome, cognome e indirizzo precisi ed eventuali indicazioni sulle vostre attività e attitudini e realizzazioni per il nostro schedario.

Abbonatevi, oppure raccogliete commissioni fra amici e conoscenti: realizzerete una notevole economia. Fate le vostre commissioni in tempo. Stamperemo pochissime copie in più del quantitativo ordinatoci dai lettori fedeli.

Ricordatevi che « *Modellismo* » è la rivista più seria, più informata, più ricca. Voi non potete ignorarla, nè dovete perdere un sol numero per la vostra collezione. Se acquisterete « *Modellismo* » senza interruzione, alla fine dell'anno potrete riunire in un magnifico volume i 24 fascicoli le cui pagine sono appunto numerate progressivamente dall'uno all'infinito.

« *Modellismo* » migliorerà continuamente. Seguitelo, acquitatelo, consigliatelo, diffondetelo.

EDIZIONI PEGASO
(Viale Rossini, 21 - Roma)

ATTENZIONE! *Poiché abbiamo voluto utilizzare la copertina stampata un anno fa, quando la rivista doveva essere di 48 pagine, il contenuto di questo fascicolo non corrisponde al sommario.*

Abbiamo il piacere di informare tutti i nostri vecchi e fedeli amici nonché i nuovi aeromodellisti che, dal giorno 15 dicembre 1945 MODELLISMO esce regolarmente e puntualmente ogni 15 giorni.

MODELLISMO ha il formato di cm. 30×22, è provvisoriamente di 16 pagine e costa lire 25 il fascicolo.

Le tariffe di abbonamento sono (1):

per 24 numeri L. 500

per 12 numeri L. 270

per 6 numeri L. 140

Chi ha esaminato il primo numero di MODELLISMO e conosce le migliori riviste americane, può rendersi conto del genere di pubblicazione che, finalmente liberi da limitazioni « ministeriali » e da « direttive dall'alto », e con una organizzazione editoriale già consolidata dal successo di altri periodici ormai affermatasi e largamente diffusi, noi, con la nostra esperienza derivante da 12 anni di attività nel campo dell'editoria per i giovani in genere e in quello aeromodellistico in particolare, siamo in grado di offrire ai nostri lettori.

MODELLISMO, quindicinale in rotocalco, conterrà normalmente in ogni fascicolo: progetti completi di modelli volanti, di natanti, ecc.; articoli di attualità e polemici; articoli sulla pratica e sulla tecnica costruttiva; articoli e informazioni sulle ultime realizzazioni (motori, veleggiatori, elastici, aerodinamica, applicazioni, espedienti, scoperte, novità, ecc.); oltre ad ampie e originali informazioni sulla attività estera, cronache sulla attività e sulle gare in Italia, consultazione tecnica, ecc. ecc.

MODELLISMO ha corrispondenti e collaboratori negli Stati Uniti d'America, in Inghilterra, in Francia, in Svizzera, in Polonia, in Russia, in Jugoslavia. Ha corrispondenti e collaboratori nelle principali città italiane ed estende l'invito a tutti gli aeromodellisti « in gamba » degli altri centri italiani. Comunque, seguendo la vecchia tradizione, tutti potranno collaborare e mandare notizie interessanti a MODELLISMO.

MODELLISMO deve giungere al lettore senza passare a traverso la speculazione dei rivenditori ed eliminando la dannosa dispersione delle copie invendute.

MODELLISMO non sarà un doppione dell'Aquilone. Non conterrà racconti, nè articoli di propaganda di nessun genere.

MODELLISMO è la rivista degli aeromodellisti e non è a servizio di nessun ente o persona, nè serve interessi privati o capitalistici.

Ogni copia di MODELLISMO salvata al macero è una notevole economia realizzata dal lettore.

(1) Abbiamo adottato il sistema corretto degli abbonamenti per quantità di fascicoli, e non per annata, semestre, ecc. Si tenga presente, però, che il n. 1 di pagg. 48 è considerato, agli effetti amministrativi, come numero doppio giacché il suo prezzo è di L. 50.

Aeromodellisti di tutte le regioni prenotatevi per la Coppa «Modellismo»

SPORT

AEROMODELLISTICO

Questo articolo, scritto nei primi del '44, potrà sembrare in qualche punto inattuale, o anacronistico, soprattutto per ciò che si riferisce all'organizzazione aeromodellistica, in quanto che l'Aero Club d'Italia non ha potuto dare (almeno per ora, e per ragioni che analizzeremo in seguito) un valido appoggio all'attività dei costruttori di aeromodelli. In seguito all'inattività, sia pure forzata, dell'Aero Club d'Italia e della necessità tanto sentita fra gli aeromodellisti di essere uniti e organizzati, alcuni volenterosi hanno già progettato la costituzione di una Federazione Aeromodellistica Nazionale. A questo proposito possiamo informare che un primo incontro ha avuto luogo recentemente in Firenze. Nel prossimo numero vi parleremo delle decisioni prese dagli aeromodellisti in questa che si può veramente chiamare la prima libera riunione dei costruttori italiani di aeromodelli.

Dare una breve ed esauriente definizione dell'Aeromodellismo non è di certo facile, tanto molteplici sono gli aspetti sotto i quali può essere preso in considerazione.

Possiamo comunque dire che esso è uno sport scientifico, morale, educativo ed è il più completo e conveniente fra gli svaghi per la gioventù.

La sua pratica concorre a formare un carattere serio e volitivo, e fare apprendere tante nozioni utili, magari scolasticamente indigeste a taluni giovani, come, ad esempio, di fisica, di matematica o di disegno.

Naturalmente, come per tutti gli altri sports, non bisogna eccedere, chè il troppo star chiusi in una stanza, chiusi sul lavoro, nuoce, come nuoce andare in bicicletta tutto il giorno (il che rende la persona curva) o il giocare a tennis per lunghe ore ogni giorno (il che porta ad uno sproorzionato ingrossamento del braccio e dei muscoli del lato destro in confronto al lato sinistro).

Quindi gli aeromodellisti non devono starsene sempre tappati in casa nei bei pomeriggi di sole, ma fare piuttosto del moto, così come il ciclista impenitente deve ricordarsi di fare della buona ginnastica da camera per neutralizzare gli effetti della sua pratica sportiva e così pure il giocatore di tennis.

Del resto l'aeromodellismo ha in se l'equilibrio necessario in quanto le prove e le gare si svolgono in campi aperti fuori della città, dove si può respirare a pieni polmoni aria pura e abbronzarsi al sole.

Questa presentazione dell'aeromodellismo è stata ritenuta necessaria per i genitori, taluni dei quali ostacolano o addirittura impediscono ai figli di seguire la pratica verso cui li spinge la loro passione. A questi genitori noi consigliamo di lasciare che i loro figli si dedichino all'aero-



modellismo, sport più utile, ad esempio, del giuoco del calcio e li invitiamo, assieme a tutti i genitori di coloro che già praticano il nostro sport, a far sì che, temperato con esercizi fisici e — ben inteso — subordinato alle necessità scolastiche, esso possa concorrere in maniera preminente alla formazione di una gioventù seria, laboriosa e sana per il bene del singolo, della famiglia e della nostra Patria che ne ha tanto bisogno.

Dopo queste parole, dedicate ai genitori, eccoci a voi, vecchi e giovani amici, compagni di tante gare, assi, cannoni o solamente discreti praticanti, ma tutti a noi egualmente cari.

Torniamo a voi sereni di quanto abbiamo fatto per il passato, desiderosi di fare meglio ancora in avvenire e — per intanto — vi preghiamo di accontentarvi di quello che possiamo sottoporre alla vostra esigente lettura, paghi solo se saremo riusciti a tener desta la vostra e la nostra passione.

I problemi inerenti all'aeromodellismo sono molti e complessi, alcuni risolvibili anche ora, altri naturalmente da rimandare ad epoca migliore.

Occupiamoci di uno di quelli che può essere risolto anche nel momento attuale.

MODELLISMO

rivista quindicinale

Anno I - 15 Dicembre 1945 - N. 2

Direzione Redazione Amministrazione Roma, Viale Rossini, 21

ABBONAMENTI

Per 24 numeri L. 500 - Per 12 numeri L. 270

Per 6 numeri L. 140 - Estero e Arretrati il doppio

TARIFFE DI PUBBLICITÀ

1 pag. L. 4000; 1/2 pag. L. 2500; 1/4 L. 1500;

1 e L. 1000; 1/26 L. 600 - Annunzi economici: L. 15 a parola

EDIZIONI PEGASO

L'aeromodellismo italiano, per il passato, è stato controllato e diretto esclusivamente dalla RUNA, cosicché ogni singolo costruttore era legato direttamente a detto Ente e solo ad esso. Tale stato di cose, lungi dal portare benefici frutti, si è dimostrato dannoso.

In effetti, le cose o si fanno bene o non si fanno dice un vecchio proverbio. Invece la Runa, mentre annunciava per bocca del proprio Delegato Nazionale per l'Aeromodellismo (il compianto Giorgio Bacchelli) un programma organico e allettante, non realizzava che una minima parte di esso, forse per il continuo succedersi alla Presidenza di elementi che di aeromodellismo non ne capivano un'acca, forse anche per la spesa annuale che la realizzazione integrale del programma avrebbe fatto gravare sul bilancio.

Sta di fatto che la Sede Centrale della Runa si è limitata a curare l'organizzazione dell'annuale Concorso Nazionale e niente di più.

L'aeromodellismo è stato fatto vivacchiare a spese delle Sedi periferiche il cui bilancio assai più modesto poteva essere gravato solo in misura molto ridotta anche con la maggiore buona volontà dei dirigenti locali (e molte volte nemmeno questa buona volontà c'era).

Quindi poche scuole e mal funzionanti, scarsi istruttori e poco capaci, scarsa propaganda, pochi allievi, ecc.

E' noto che la Sede Centrale concedeva a quelle periferiche un premio per ogni attestato rilasciato, ma l'importo di detti premi, specialmente per le Sedi piccole e povere, senza scuole di pilotaggio, era necessario per mantenere in piedi le Sedi stesse o concorreva a questo fine in misura precipua.

Ciò detto è facile comprendere il come e il perché l'aeromodellismo era trascurato nella sua parte essenziale (e onerosa) cioè gare, raduni, mostre, ecc. e veniva invece incrementata il più possibile la conveniente produzione di quegli attestati che per essere fatti a getto continuo facevano restare dubbiosi sul loro reale valore.

Questo stato di cose, sommato alla svogliatezza e all'incompetenza della maggior parte degli impiegati addetti, ha provocato a lungo andare negli aeromodellisti un senso di scontento, prima, e d'indifferenza, poi, verso il pur unico Ente cui potevano rivolgersi per lo svolgimento della loro attività.

Aggiungeremo che per anni, dopo la partenza del povero Bacchelli, nessun competente di materia aeromodellistica vi fu alla sua Sede Centrale!

E' doveroso tuttavia ricordare che non poche Sedi Provinciali hanno fatto assai per l'aeromodellismo, assai in relazione al proprio bilancio. Ciò teniamo a far presente agli immemori denigratori ad oltranza.

Oggi gli aeromodellisti vogliono fare da sé e si costituiscono in gruppi più o meno numerosi, ripromettendosi di fare mare e monti.

Siamo davvero lieti di vedere tanto giovanile entusiasmo e ci auguriamo che esso porti i suoi frutti. Sentiamo però il dovere di mettere in guardia gli aeromodellisti contro gli ottimismo esagerati. Organizzare l'aeromodellismo in piccolo o in grande formato non è impresa da abbordarsi con troppa facilità. Occorre serietà d'intenti e spirito di sacrificio da parte degli organizzatori, concordia e disciplina da parte dei soci dei vari Gruppi o Circoli. Disciplina deve esservi, se si vuole combinare qualcosa di utile e funzionante effettivamente; disciplina gradita perché accettata volontariamente e pertanto non intesa come un peso, ma, solo come un impegno d'onore.

Inoltre i vari Circoli o Gruppi non dovranno guardarsi in cagnesco, anzi è necessario collaborino fra loro, uniti da vincoli di sincera amicizia seppure divisi in campo agonistico dallo spirito di emulazione estrinsecato però nelle forme più corrette e leali.

Ma non basta; non possono esistere solo Gruppi o Circoli; è necessario esista anche un Ente superiore che regoli i rapporti fra i Circoli predetti, conceda premi e sovvenzioni ai più meritevoli, provveda ad applicare sanzioni a carico di quelli che si sottraessero agli obblighi o non sottostassero alle norme convenute. E' soprattutto necessario che per l'attività internazionale i vari Circoli facciano capo ad un Ente che li rappresenti tutti e sia riconosciuto dalla Federazione Aeronautica Internazionale.

Questo Ente può anche essere la RUNA, UNA o Aero Club, o Circolo Aeronautico, e cioè, in definitiva, l'Ente a carattere nazionale il quale si occupa dell'aviazione da turismo, del volo a vela e dello aeromodellismo.

Così impostata la questione restano da stabilire in dettaglio gli statuti tipo che potrebbero essere presi come base da ogni Circolo, le norme regolanti i rapporti fra i vari Circoli e infine quelle relative ai rapporti fra i Circoli e l'Ente Nazionale cui farebbero capo.

Siamo certi che con la creazione dei Circoli l'aeromodellismo acquisterà vigore e scioltezza di movimento mai avuti per il passato e presenterà tutti i requisiti necessari a farlo considerare una cosa seria perché ben organizzata.

CARLO TIONE

...le gare si svolgono in campo aperto...



Questo modello monomota è qualche cosa di nuovo in aeromodellismo. Esso è adatto per qualsiasi motore esistente in quanto sinora è stato fatto volare con il Trojan, l'Husky, il Cyclone, il Gwinn Aero, il Brown B, C, D dando ottimi risultati con ognuno di essi. (Può essere adattissimo per il Dino 1, e altri motori ad autoaccensione N. d. R.)

In alcuni voli ha totalizzato oltre 5 minuti senza allontanarsi più di 60 metri dal punto di decollo. La sua principale dote è l'estrema stabilità; dovuta al basso centro di superficie laterale è la sua salita a spirale. Il volo librato è molto piatto e lento ed è dovuto al profilo stabile e di grande portanza. Un grande numero di profili è stato provocato su questo modello prima di scegliere quello indicato. Questo modello prende le termiche con notevole facilità come è stato molte volte verificato.

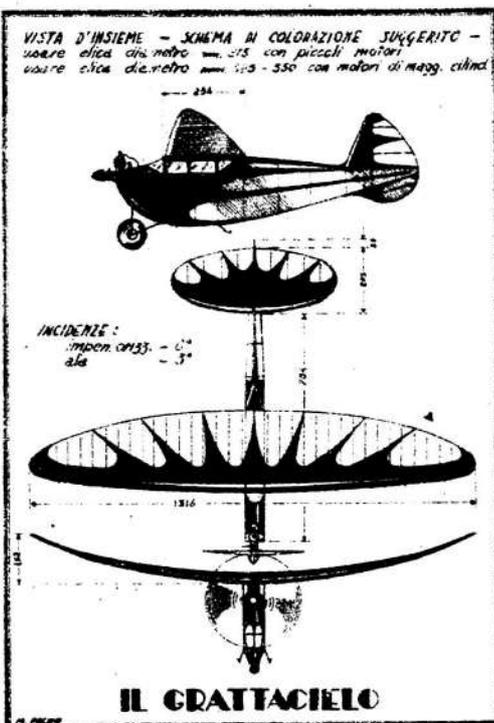
Se si usano piccoli motori si raccomanda di usare balsa leggero per diminuire il carico alare.

Costruzione della fusoliera.

La fusoliera è costruita con listelli di balsa della sezione di mm. 4.5x4.5. Dal muso alla sezione x-x la fusoliera ha una sezione rettangolare e questa parte è costruita nel solito modo (a traliccio). Quando la costruite fate attenzione che i longheroni siano sufficienti per tutta

la lunghezza della fusoliera. Notate che le longherine esterne del castello motore sono costituite dagli stessi longheroni.

Fate tutte le incollature vicine al castello motore con speciale accuratezza tenendo conto che questa parte della fusoliera è particolarmente sottoposta a sforzi. Le due parti del traliccio devono essere completamente riunite fra loro dalla sezione x-x al muso prima di costruire la parte posteriore della fusoliera. Poi si devono unire all'estremità posteriore. Le teste dei due longheroni superiore ed inferiore vengono incollate al loro posto



e quindi incollate posteriormente nelle posizioni indicate nel disegno. Infine s'incollano le rimanenti parti della struttura cosicchè, quando sono finite le sezioni fra y-y e z-z saranno sagomate a diamante e fra 2-2 e l'estremità posteriore saranno triangolari. Un blocco di balsa leggero viene incollato alla fusoliera e rifinito in modo da avere i contorni previsti per il muso. Deve essere arrotondato il più possibile al fine di una buona linea aerodinamica. Le ordinate della carenatura del motore sono disegnate in grandezza naturale in basso a destra della Tavola I. I dettagli del carrello e del pattino sono indicati chiaramente nella tavola stessa. Notare che il pattino è in un solo pezzo.

Il carrello è in un solo pezzo; l'asse è un pezzo di filo d'acciaio dritto legato con filo di ferro o rame e saldato alle gambe di forza. I dettagli della scatola delle batterie sono indicati nella tavola II. La scatola della bobina è costruita direttamente sulla bobina stessa. Notare che sui longheroni della fusoliera sono applicati dei ganci per il montaggio elastico dell'ala. Lo schema del circuito d'accensione è indicato nella tavola II. L'interruttore superiore è l'autoscatto; quello inferiore è un interruttore posto sul motore.

Impennaggi — tutto quanto si riferisce alla costruzione degli impennaggi è mostrato sui disegni. I profili sono indicati nella tavola II e possono essere usati come guida nella costruzione delle rimanenti cen-



tine. I listelli piegati assumeranno una curva naturale. Nel costruire il piano orizzontale è necessario fare prima la parte inferiore che è piana.

Ala — l'ala ha in pianta forma ellittica molto allungata. L'asse minore dell'elisse è di cm. 7.5 al centro e quello maggiore è di cm. 17.5. Pertanto la corda delle centine centrali è di cm. 25. Del resto poichè i disegni riportati nella tavola I, sono in scala $1/4 = 1$ (eccetto dove esiste esplicita contraria indicazione) basterà moltiplicare per 4 le misure indicate in disegno per avere le dimensioni in grandezza naturale.

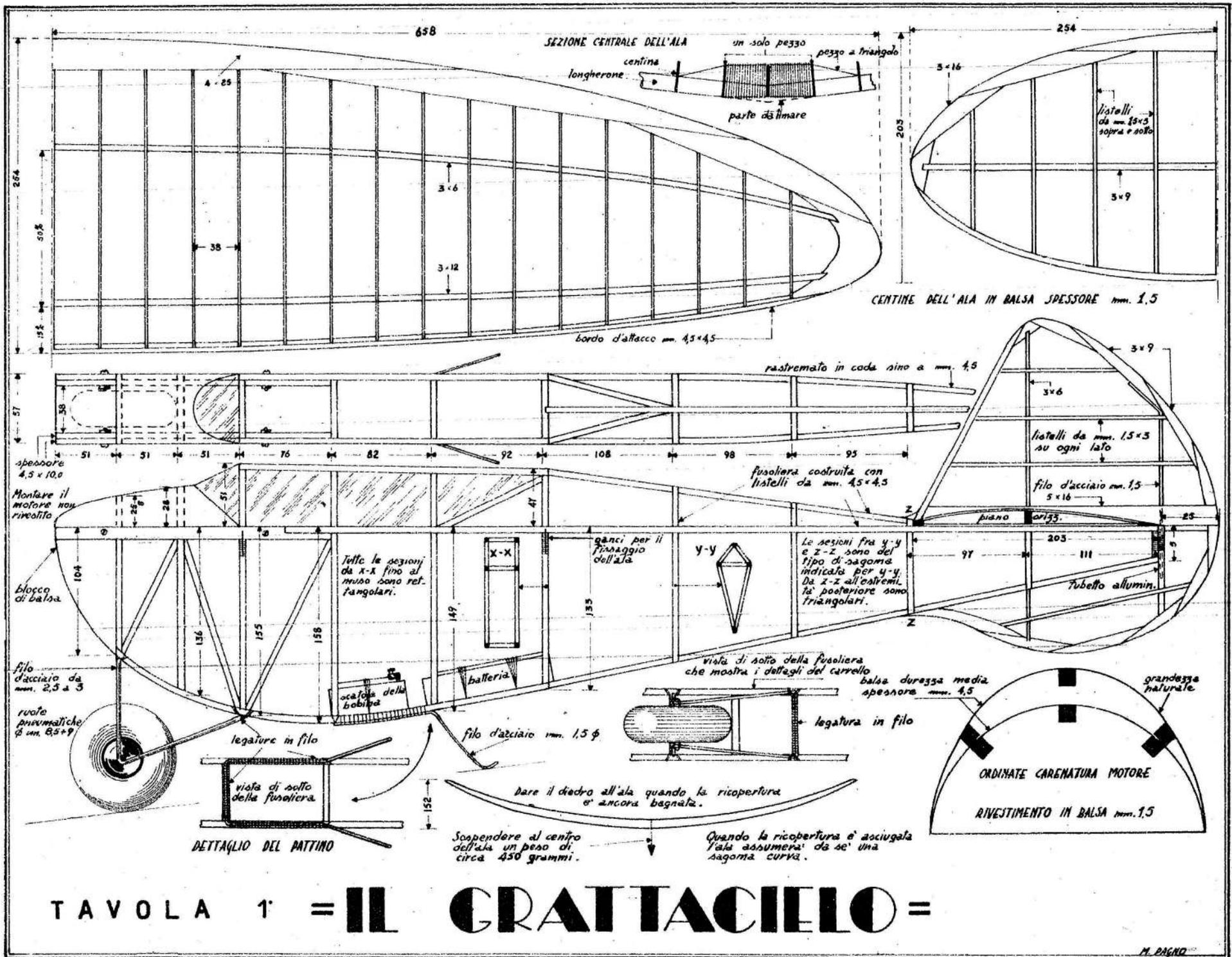
Nel ricavare le centine si tenga presente che esse derivano tutte dalla certina centrale. Man mano che le centine diminuiscono di corda esse vengono tagliate dalla parte del bordo d'uscita, sempre beninteso tenendo conto della larghezza del listello costituente il bordo stesso.

La rastremazione e la diminuzione di spessore va fatta a spese della curvatura dorsale, mai di quella del ventre. Del resto il disegno della tavola II, mostra esattamente il metodo descritto. Questo sistema permette di ottenere un'incidenza negativa e un profilo quasi sistematico all'estremità dell'ala il che porta ad un aumento di stabilità contrastando la tendenza di cadere in perdita di velocità (tendenza ben maggiore con i modelli che hanno ali a profilo ed incidenza costanti per tutta l'apertura N. d. R.). Il metodo per ottenere il diedro è chiaramente indicato in alto e in basso della tavola I. Questo tipo di diedro oltre a dare una maggiore eleganza all'ala, fa sì che le pressioni dell'aria sull'ala siano più dolci, specie alle estremità.

Prove di volo. — E' soprattutto da raccomandarsi che il modello sia assolutamente completo prima che qualsiasi specie di prova sia intrapresa. Il modello deve risultare bilanciato quando viene sostenuto per le estremità dell'ala. Deve essere provato in una sera calma e in uno spiazzo largo e privo di ostacoli. Il modello deve essere fatto rullare sul terreno dandogli spinte sulla coda progressivamente più forti finchè si solleva di qualche decina di centimetri dal suolo e poi prende a planare dolcemente. Se si usa un piccolo motore, metterlo a mezza potenza e farlo decollare dal suolo controvento. La salita deve essere lenta e a spirale.

Per migliori voli mettere il motore a tutta potenza.

Con motori grandi (1/3 HP) far girare al minimo e poi lanciare come quando si usa un motore piccolo. Aumentando a poco a poco la potenza si può trovare un massimo che non è conveniente oltrepassare per non compromettere la sicurezza del modello. In queste condizioni esso salirà in assetto cabrato e spiralandolo. Sia con i motori piccoli che con quelli di maggiore potenza il volo librato è poco inclinato e in lento spirale in senso contrario a quello che si ha nel volo a motore. Il pattino al suolo tiene il modello in posizione dritta.



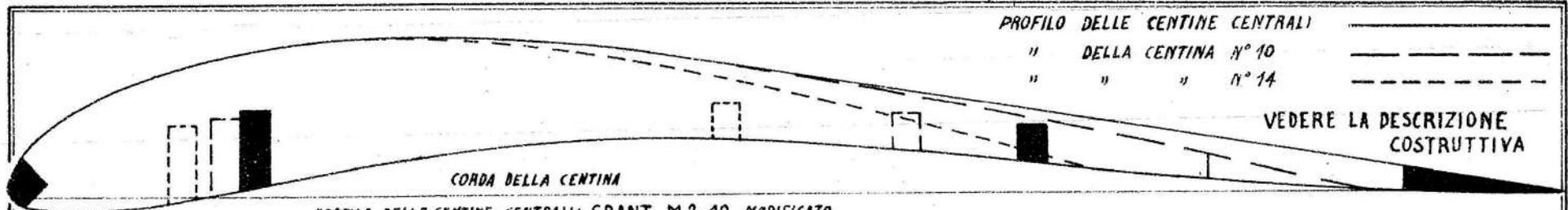
AEROMODELLISMO

PROFILO DELLE CENTINE CENTRALI

" DELLA CENTINA N° 10

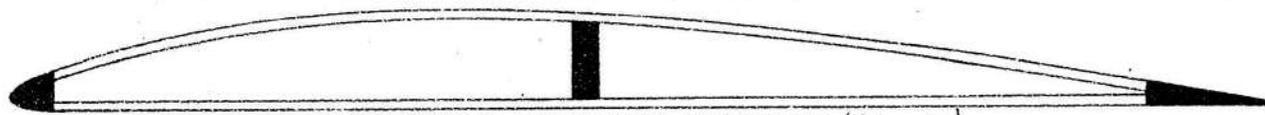
" " " N° 14

VEDERE LA DESCRIZIONE
COSTRUTTIVA

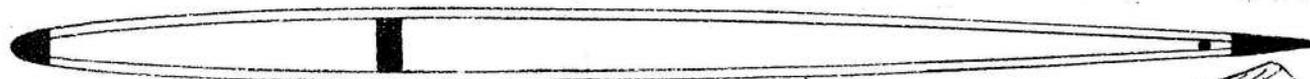


CORDA DELLA CENTINA

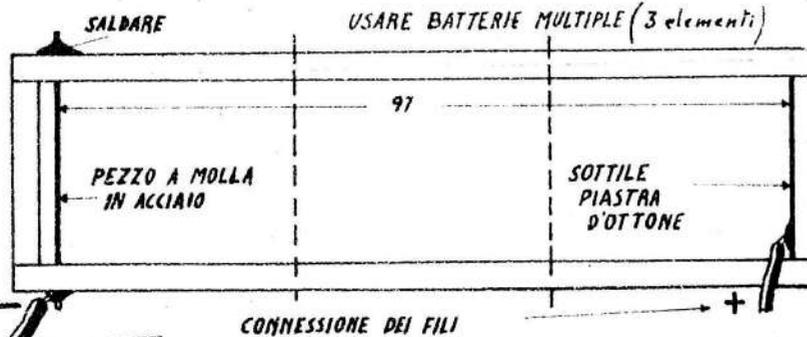
PROFILO DELLE CENTINE CENTRALI: GRANT M2-10 MODIFICATO
LE LINEE TRATTEGGIATE MOSTRANO COME SI RICAVANO I PROFILI DELLE ALTRE CENTINE.



QUARTA CENTINA IMPENNAGGIO ORIZZONTALE (dal centro)



SECONDA CENTINA IMPENNAGGIO VERTICALE (dall'estremità)



USARE BATTERIE MULTIPLE (3 elementi)

SALDARE

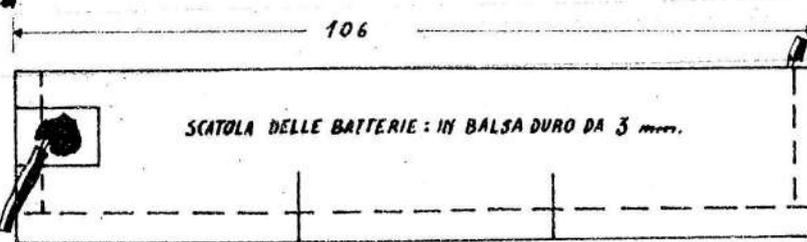
97

PEZZO A MOLLA
IN ACCIAIO

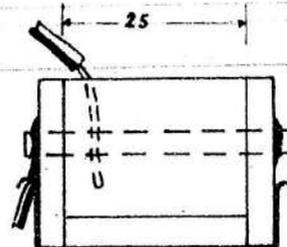
SOTTILE
PIASTRA
D'OTTONE

CONNESSIONE DEI FILI

106

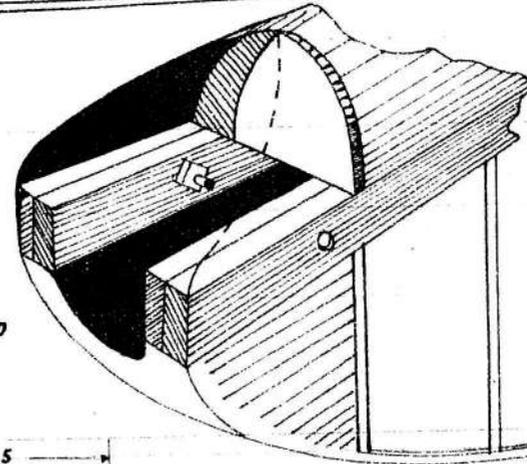


SCATOLA DELLE BATTERIE: IN BALSA DURO DA 3 mm.



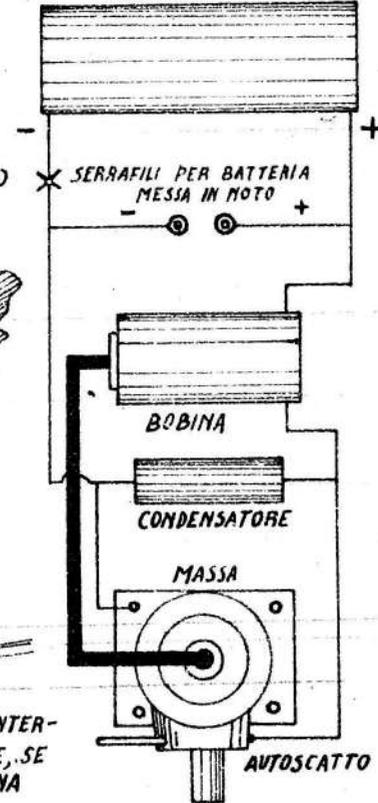
GANCI PER FISSAGGIO
ELASTICO

VISTA
DEL
MUSO



SCHEMA
DEL
CIRCUITO

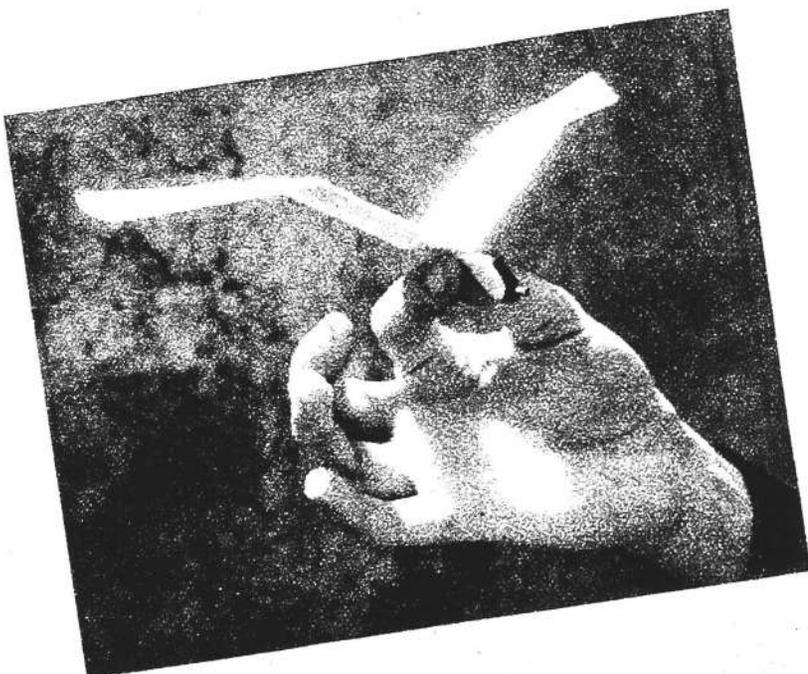
BATTERIA



USARE IL MONTAGGIO INTERNO PER PICCOLI MOTORI E, SE NECESSARIO, METTERE UNA TERZA LONGARINA. USARE LA LONGARINA ESTERNA PER MOTORI DA $\frac{1}{5}$ HP

TAVOLA 2 = **IL GRATTACIELO** = GRANDEZZA NATURALE

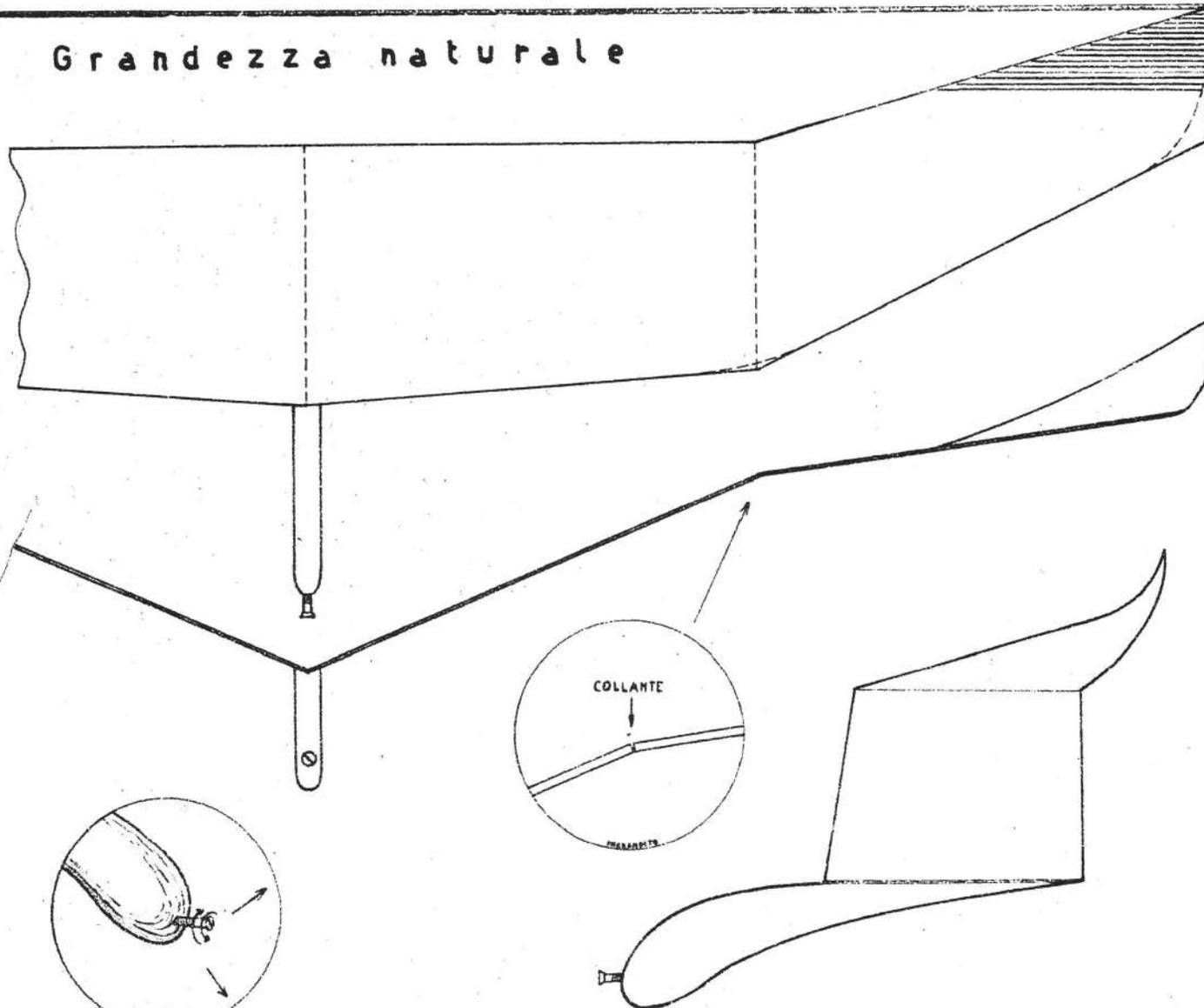
30^{CM} di Tutala



Il modellino che vi presentiamo è di facilissima costruzione, pur essendo in grado di compiere ottimi voli. L'originale era costruito interamente in balsa, ma ne è possibile anche la riproduzione in pioppo, purché si ponga molta cura ad alleggerire. L'ala è tutta d'un pezzo, arrotondata sul bordo d'entrata ed affinata sul bordo d'uscita con carta vetrata molto fine. Si passerà quindi alla piegatura secondo le linee tratteggiate, praticando sottili incisioni dalla parte esterna delle piegature e dando un po' di collante. Attenzione al diedro. Quando il collante sarà bene asciugato se ne spalmerà col dito la zona tratteggiata sul solo dorso dell'ala: il collante, asciugando, tirerà conferendo alle estremità la necessaria svergolatura negativa. Terminata l'ala, vi si incolla inferiormente la piccola fusoliera ricavata da una tavoletta di 3-4 millimetri di spessore e abbondantemente scartavetrata. Rifinire quindi con carta vetrata finissima smussando gli angoli come indicato. Il centraggio si esegue con una piccola vite di ottone (4-5 mm. di lunghezza) applicata al muso: avvitando o svitando si cabrerà o si piegherà il modellino. Il modello dà ottimi risultati anche all'aperto. Buon divertimento.

TULLIO TAGLIAFERRI

Grandezza naturale



E. PACCHETTI

E' questo un modello della « classe 65 » vincitore di molte gare, quasi sempre il migliore in campo grazie al suo rendimento costante; esso presenta infatti un'ottima salita ed un'eccellente planata, doti che devono attribuirsi alla grande finezza e leggerezza del modello.

Costruito con esattezza e precisione esso corrisponderà in pieno ai desideri di chi vuol partecipare brillantemente alle gare.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Apertura alare: cm. 63.
Lunghezza fusoliera: cm. 62.
Sup. Alare: dmq. 4,8
Peso totale: grammi 30.
Carico alare: grammi 6,5/dmq.
Ellica. diametro: cm. 26.
Motore elastico: 8 fili da 1x3 mm.

DESCRIZIONE

Ala: Il longherone è costituito da un listello in balsa duro della sezione di mm. 1,5x4. Il bordo d'uscita è formato da un listello di balsa triangolare della sezione di mm. 2x7 e quello d'entrata da un altro listello della sezione di mm. 3x3 pure in balsa, debitamente sagomato.

Le centine, in numeri di 12 sono in balsa dello spessore di mm. 1. Il profilo è piano convesso con uno spessore massimo di mm. 7. Le semiali sono unite fra loro con il solito diaframma ricavato in balsa duro dello spessore di mm. 1. Le due estremità dell'ala risultano sollevate di cm. 6,5 ciascuna sul piano di montaggio.

Impennaggi: Quello orizzontale, privo di longherone ha un profilo piano-convesso simile a quello dell'ala; il bordo d'uscita è un listello triangolare della sezione di mm. 2x7 mentre il bordo d'attacco è costituito da un altro listello della sezione di mm. 3x3, opportunamente sagomato.

La costruzione dell'impennaggio orizzontale è analoga e le dimensioni dei listelli sono le stesse.

Fusoliera: La costruzione è a traliccio; i correnti sono costituiti da listelli di balsa ed hanno la sezione di mm. 3x3 mentre i traversini sono ricavati da listelli della sezione di mm. 2x2. Due pannelli in balsa dello spessore di mm. 1 ricoprono lo spazio compreso fra l'ultimo traversino e l'estremità posteriore della fusoliera, sia lateralmente che superiormente. Nei pannelli laterali viene praticato un alloggiamento per l'impennaggio orizzontale che viene poi tenuto a posto mediante un anello d'elastico. L'impennaggio verticale deve invece essere incollato sul pannello posto superiormente. In due altri pannelli (ricavati da una tavoletta di balsa dello spessore di mm. 2) della lunghezza di mm. 20 e incollati anteriormente all'ultimo traversino, sui fianchi della fusoliera, viene praticato un foro passante nel quale va confitto lo spinotto in tondino di pino (del diametro di mm. 4) che sostituisce il gancio posteriore di fissaggio della matassa.

Carrello: è in filo d'acciaio da 7/10 di millimetro. Le gambe di forza sono lunghe cm. 11 e le ruote hanno il diametro di mm. 15.

Ellica: in balsa, del tipo bipala ribaltabile. Il diametro è di cm. 26



con passo 1,5 volte il diametro, cioè cm. 40 circa. L'asse dell'elica scorre in una boccola fissata sul musetto della fusoliera (in balsa), detta boccola è costituita da una spirale di filo d'alluminio, a spire accostate. Ciò beninteso qualora non si disponga di tubetto di alluminio o — meglio — d'ottone.

Ricopertura: In carta seta per le ali e gli impennaggi, in carta « riso » per la fusoliera. (Il prototipo non era verniciato, ma è consigliabile usare vernice magari leggera e diluita).

Centraggio: Incidenza ala 4 gradi positiva; impennaggio orizzontale zero gradi. Una volta centrato in volo libratò con leggeri spostamenti dell'ala, il modello verrà lanciato con un centinaio di giri dapprima, aumentando sempre più la carica. Se presentasse tendenza a cabrare durante la punta iniziale di potenza della scarica sarà necessario inclinare verso il basso l'asse dell'elica, procedendo per gradi sino ad eliminare l'inconveniente.

La lieve fatica della costruzione sarà largamente compensata dai risultati di volo del vostro G. R. 62. Una sola raccomandazione: lavorate precisi!

NINETTO RIDENTI

RICORDATE CHE MODELLISMO NON SI VENDE NELLE EDICOLE DI GIORNALI

Nelle edicole MODELLISMO andrebbe sciupato e il costo delle copie invendute graverebbe sul prezzo di copertina delle copie vendute; vale a dire che il danno per le copie invendute e sciupate si ripercuoterebbe sulla bontà della rivista o sul prezzo.

Per ovviare a tale inconveniente, abbiamo dunque deciso di cedere MODELLISMO soltanto alle seguenti condizioni:

- direttamente al lettore che ci invia l'importo anticipato;
- direttamente agli abbonati;
- a mezzo di librai o giornalisti che ne chiedano un determinato numero di copie in conto assoluto (versamento anticipato, sconto del 30 %).
- attraverso nostri corrispondenti - rappresentanti, ai quali riserviamo i seguenti sconti:

minimo 5 copie, versamento anticipato, sconto del 15 %

minimo 10 copie, versamento anticipato, sconto del 20 %

oltre le 30 copie, versamento anticipato, sconto del 25 %

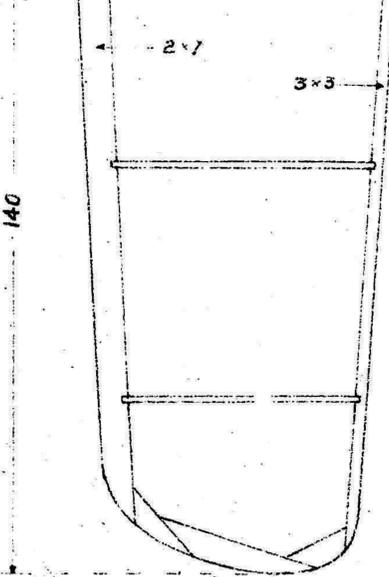
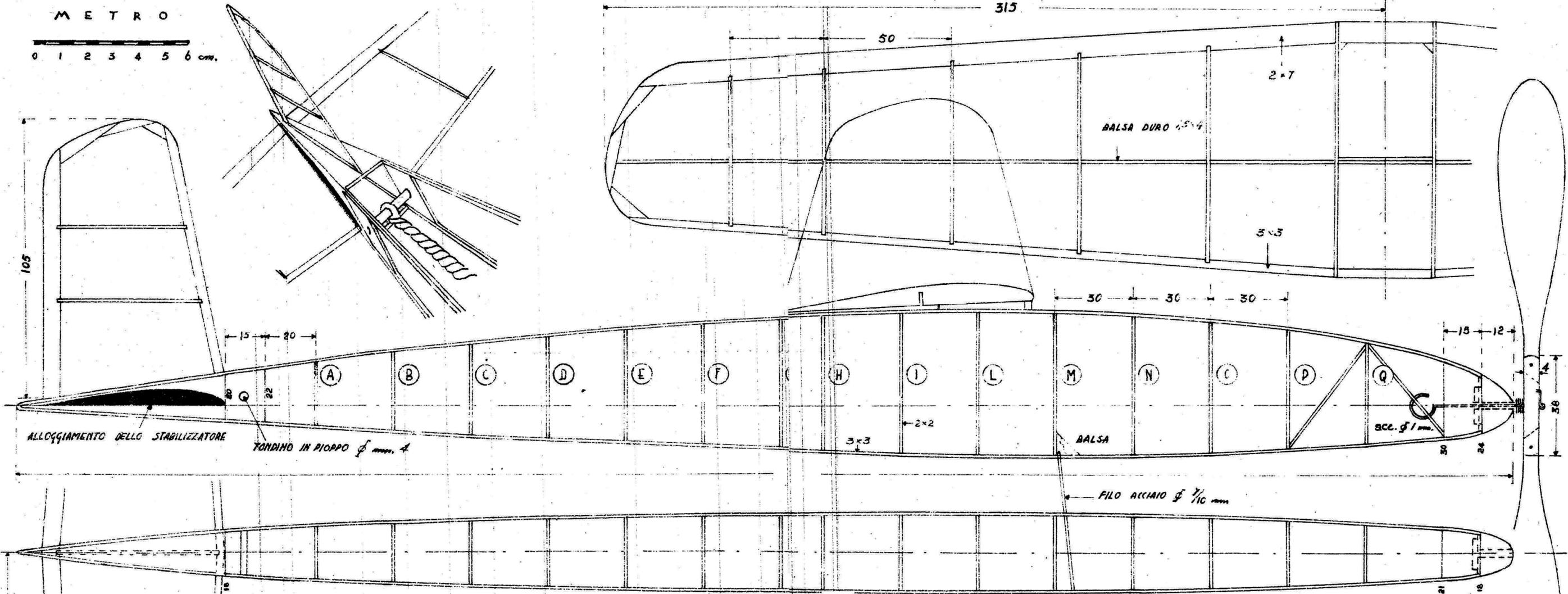
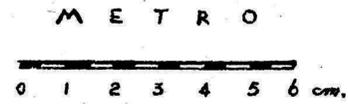
in tal modo elimineremo speculazioni, perdite e sciupio di copie.

Naturalmente, chiunque può essere nostro rappresentante, purché si attenga alle norme fissate dall'amministrazione.

Rappresentanti, gruppi di aeromodellisti, aeromodellisti singoli, scriveteci immediatamente. Possibilmente prenotatevi per darci modo di conoscere il più esattamente possibile la tiratura della rivista.

Poiché stiamo aggiornando il nostro schedario, pregate i vostri amici costruttori che non avessero ricevuto la presente circolare, di scriverci immediatamente per comunicarci il loro nome e indirizzo.

Nel prossimo numero: Il regolamento della Grande Gara promossa da "Modellismo"; La prima puntata del corso d'aeromodellismo per i principianti; Modelli controllati (ultima novità americana); Il Pop. 12.

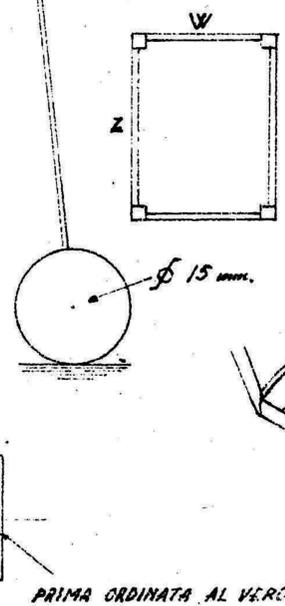
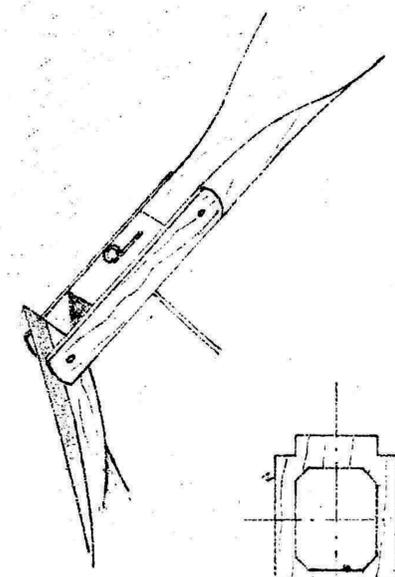


G.R. 6

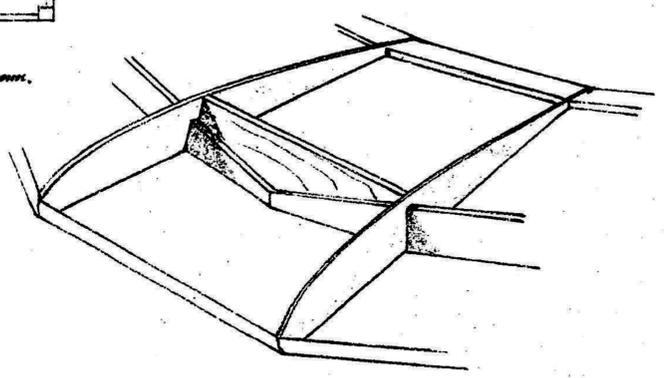
di G. Ridenti

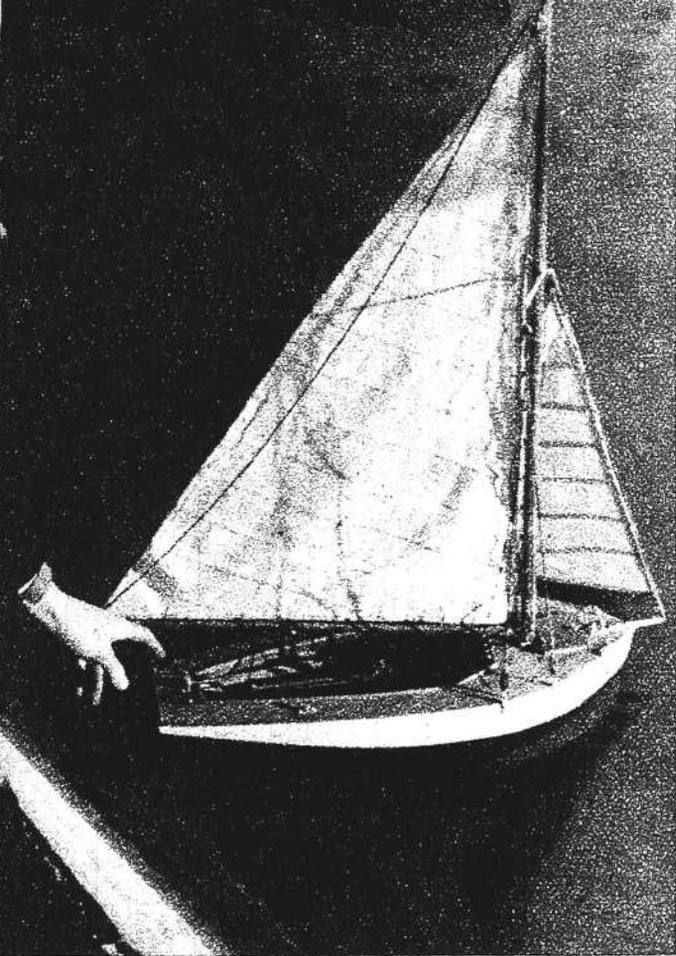
CARATTERISTICHE

- APERTURA ALARE cm. 6.
- LUNGHEZZA cm. 6.
- ELICA ϕ cm. 21
- SUPERFICIE dm² 4
- PESO g. 31
- CARICO ALARE g. 6.



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	L	M	N	O	P	Q
Z	26	31	37	40	45	48	51	54	57	57	57	56	53	48	40
W	22	23	24	25	26	27	29	29	29	29	29	28	27	25	22





il Cucciololo

Forse molti lettori di questa rivista, ma più che i semplici lettori, gli appassionati delle costruzioni, chiamiamole minime, non saranno rimasti completamente soddisfatti del modello di imbarcazione riprodotto nel primo numero. Forse non lo saranno rimasti per il semplice fatto che allora presentammo uno scafo costruito a strati sovrapposti esigendo una paziente ricerca di legname adatto e, quel che più conta, una disponibilità di attrezzi adatti, non sempre alla portata degli appassionati perchè dilettauti.

Presentando invece questa imbarcazione abbiamo cercato di venire incontro a questi ultimi in quanto per costruire il modello che illustreremo, non sono necessari un grande numero di attrezzi ma solo un'archetto da traforo, carta vetrata e una certa dose di pazienza. Non è il caso di spaventarsi per quest'ultima frase, ma abbiamo voluto dare una specie di avvertimento, avvertimento che forse è inutile in quanto sappiamo, per una modesta esperienza, che tutti gli appassionati di tal genere di costruzioni di pazienza ne hanno da vendere.

Cercheremo magari di semplificare il più possibile la costruzione omettendo tutti quegli accessori che, anche se non ci sono, non influiscono sul rendimento, ma danno semplicemente l'aspetto di una vera miniatura.

Avrete notato che questa imbarcazione è differente di gran lunga da quella da noi presentata nel numero precedente, in quanto si avvicina molto alla categoria «Stella», categoria ben lontana per sagoma e dimensioni da quella della stazza internazionale.

Presentiamo subito le caratteristiche principali:

Lunghezza dello scafo cm. 50; lunghezza fuori tutto cm. 59; larghezza massima dello scafo cm. 16,5; altezza dell'albero cm. 81; lunghezza della boma cm. 44; superficie velica dm² 43,94; peso totale (esclusa zavorra) kg. 1,050.

Prima di entrare nel vivo dell'argomento è necessario fare un piccolo avvertimento. Per ovvie ragioni di spazio i disegni sono stati semplificati al massimo, come per esempio, le ordinate sono state disegnate solo per metà essendo simmetriche. Sarà quindi necessario lucidarle e riprodurle integralmente.

Scafo. — Immagino che dall'attento esame dei disegni vi sarete subito accorti che lo scafo è costruito mediante ordinate poggianti sulla chiglia e unite fra loro da longheroni. Le ordinate sono state ricavate da tavolette di compensato dello spessore di mm. 2 di pino o di altro legno a scelta del costruttore. I longheroni usati sono di tiglio o di pino della sezione di mm. 5x5.

Come avrete notato l'imbarcazione ha una chiglia mobile scorrente tra due guance, anch'esse di compensato di mm. 2 di spessore, che fanno corpo unico con la chiglia; sulle guance vanno ad incastrarsi le ordinate contraddistinte dai N. 4, 5, 6, 7, 8.

Per costruire lo scafo è necessario cominciare dalla chiglia, in quanto su di essa saranno poi fissate le ordinate. L'unica difficoltà che si presenta è l'unione delle due guance in quanto queste devono essere distanti fra di loro di mm. 4. A tale scopo è necessario

porre alle due estremità un listello 4x4 in modo da lasciare una luce sufficiente allo scorrimento della chiglia mobile.

Una volta che le ordinate sono state fissate alla chiglia, sistemare negli appositi incastri i longheroni che saranno stati in precedenza curvati mediante immersione nell'acqua. Il montaggio di questi potrà essere un po' difficile ma facciamo appello alla pazienza e alla costanza dei costruttori i quali dovranno fare in modo che tutte le ordinate risultino parallele fra loro e perpendicolari nel senso trasversale alla chiglia.

Quindi costruire la mastra e la scassa per l'albero servendosi di listelli 4x4 che vanno incastrati nelle ordinate 2 e 3.

Costruito così lo scheletro passiamo ora al fasciame esterno.

A colpo d'occhio avrete notato, dalle sagome delle ordinate, che non esiste nessuna curva ma faccie piatte, il che facilita non poco l'operazione di ricopertura. Il fasciame sarà però costituito da strisce di legno che ricoprono l'intera fiancata ed incollate sia sui longheroni che sulle ordinate. La ricopertura dovrà essere fatta per gradi, prima un fianco poi l'altro, aiutandosi con pinzette e chiodini fin tanto che la colla non ha fatto ben presa. Per evitare uno sciuolo di materiale consigliamo di prendere le misure dei fianchi con strisce di carta che saranno poi riportate sulla tavoletta di legno. La coperta invece dovrà essere fatta in due pezzi prendendo come base l'asse longitudinale e seguendo lo stesso sistema usato per la ricopertura dei fianchi.

Questo è il metodo più semplice e sbrigativo. Per coloro poi che desiderassero fare un piano di coperta che si avvicini a quelli veri, si dovrà tagliare il legno in tante strisce larghe cm. 2 e quindi incollarle una accanto all'altra in senso diagonale a mo' di spina di pesce.

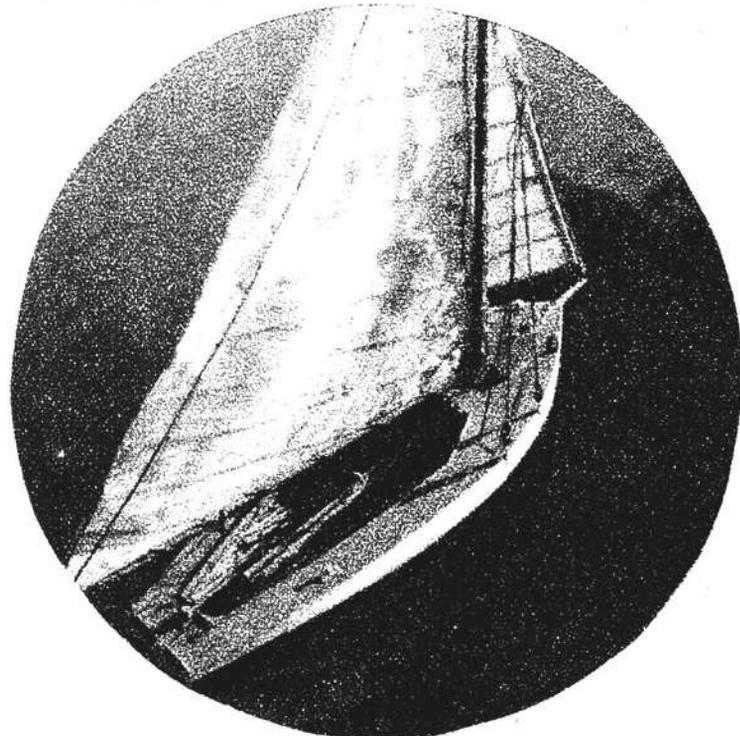
Sia per il fasciame che per la coperta si dovrà usare tranciato di pino ben stagionato dello spessore di mm. 2 o meglio tranciato di noce nostrale di pari spessore. Consigliamo quest'ultimo tipo di legno in quanto, essendo di una maggiore compattezza, sarà meno facile a muoversi al contatto dell'acqua.

Si tratta ora di passare alla verniciatura. Ma prima di questa sarà bene procedere ad una accurata stuccatura usando preferibilmente stucco alla nitrocellulosa e

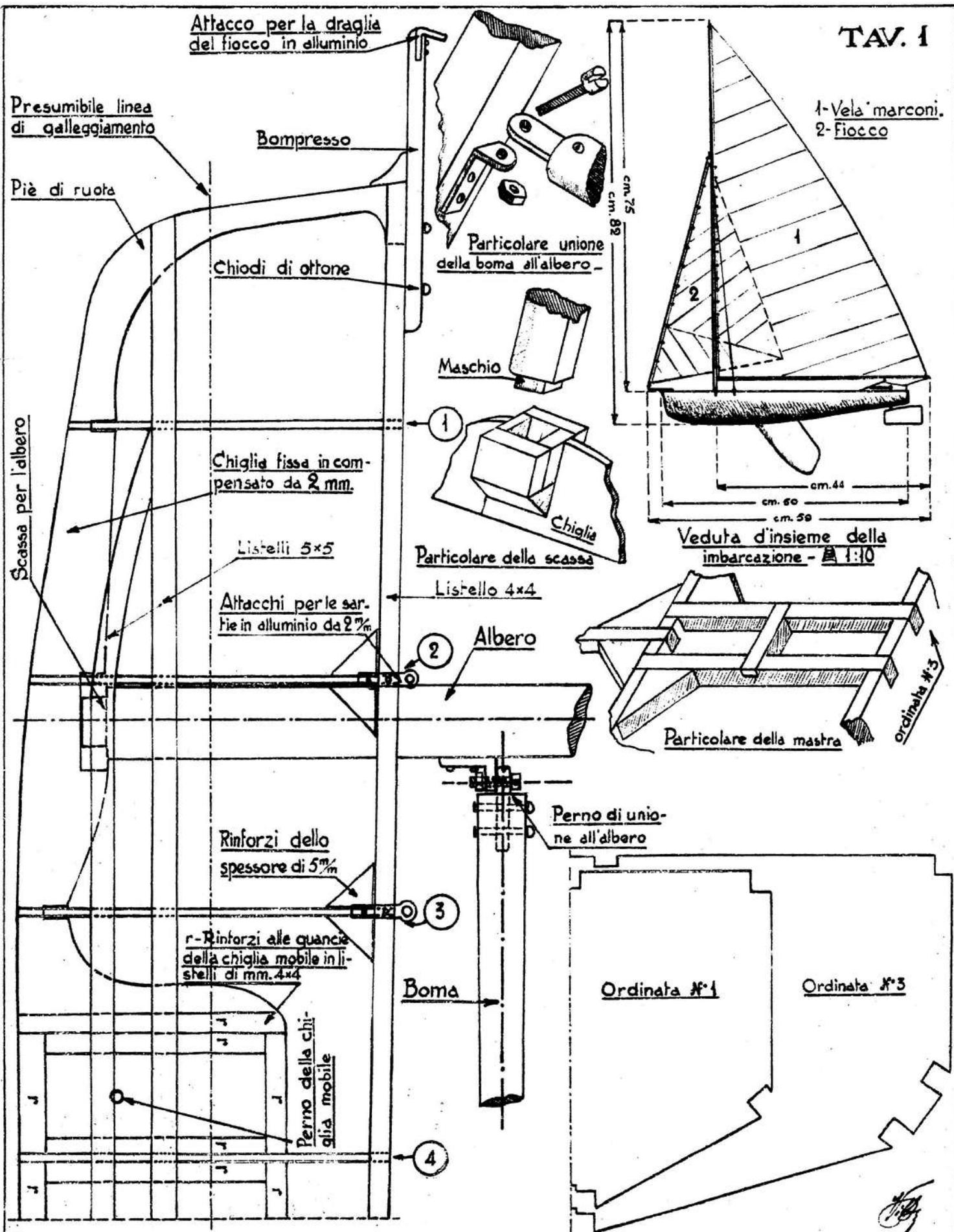
spalmato con un pennello. Se una mano non risultasse sufficiente, darne una seconda ed anche una terza fin tanto che si otterrà una superficie molto levigata, quasi lucida, dopo una leggera ed accurata scartavetratura con carta molto sottile.

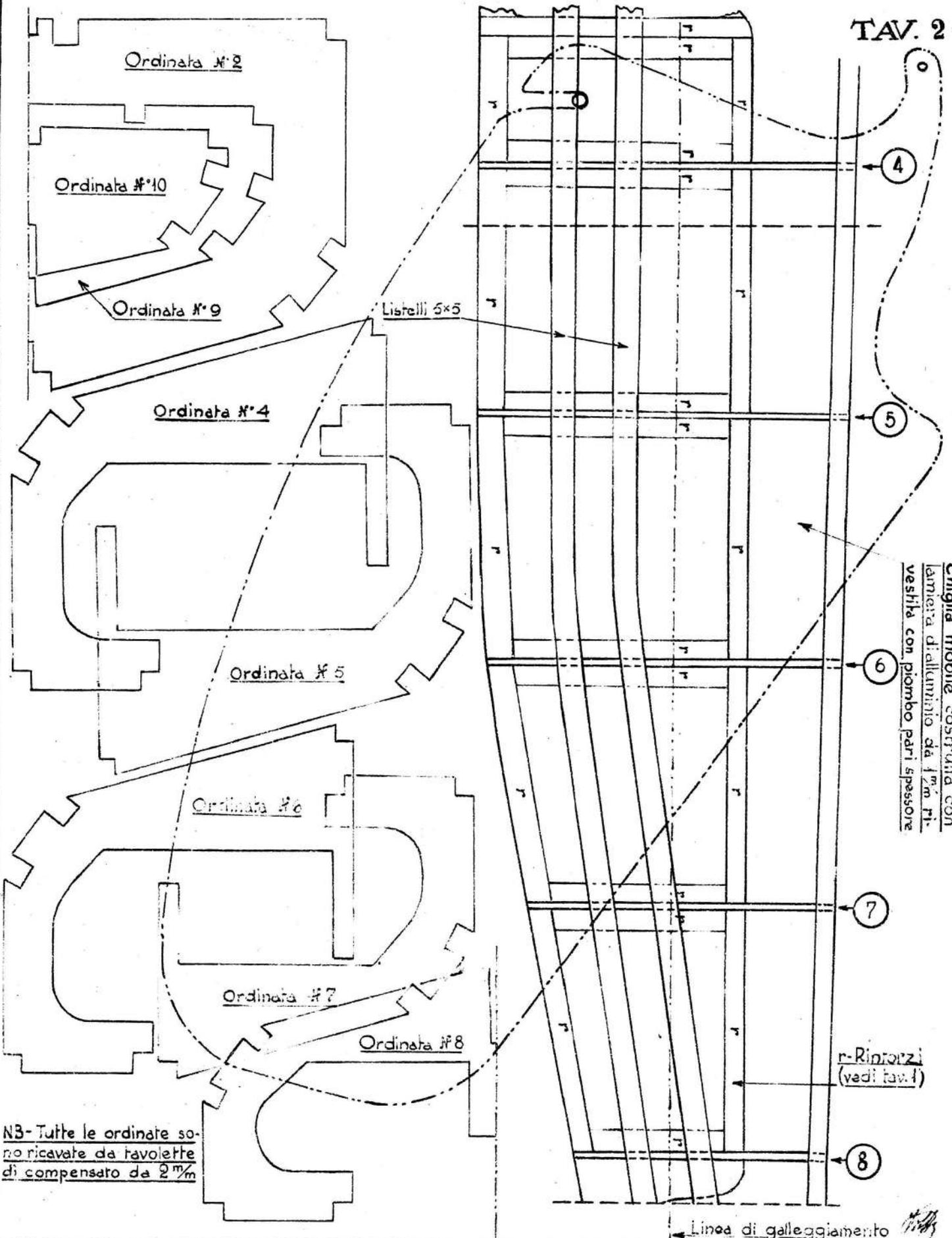
Dopo questa operazione si passerà alla verniciatura usando preferibilmente vernici a smalto in modo da ottenere una patina uniforme. Anche questa volta non indichiamo alcun colore in quanto ciascuno ha i propri gusti e lasciamo quindi che i costruttori si sbizzarriscano come meglio credono opportuno.

Alberatura. — E' costituita dalle seguenti parti: bompresso, che sporge dalla prua per una lunghezza di cm. 3; albero, che misura dalla base, ossia dal maschio, sino alla sommità cm. 81; boma, che è di una lunghezza pari a cm. 44. Il bompresso, lungo cm. 6, sporge, come abbiamo detto, cm. 3 mentre la parte rimanente viene fissata



TAV. 1



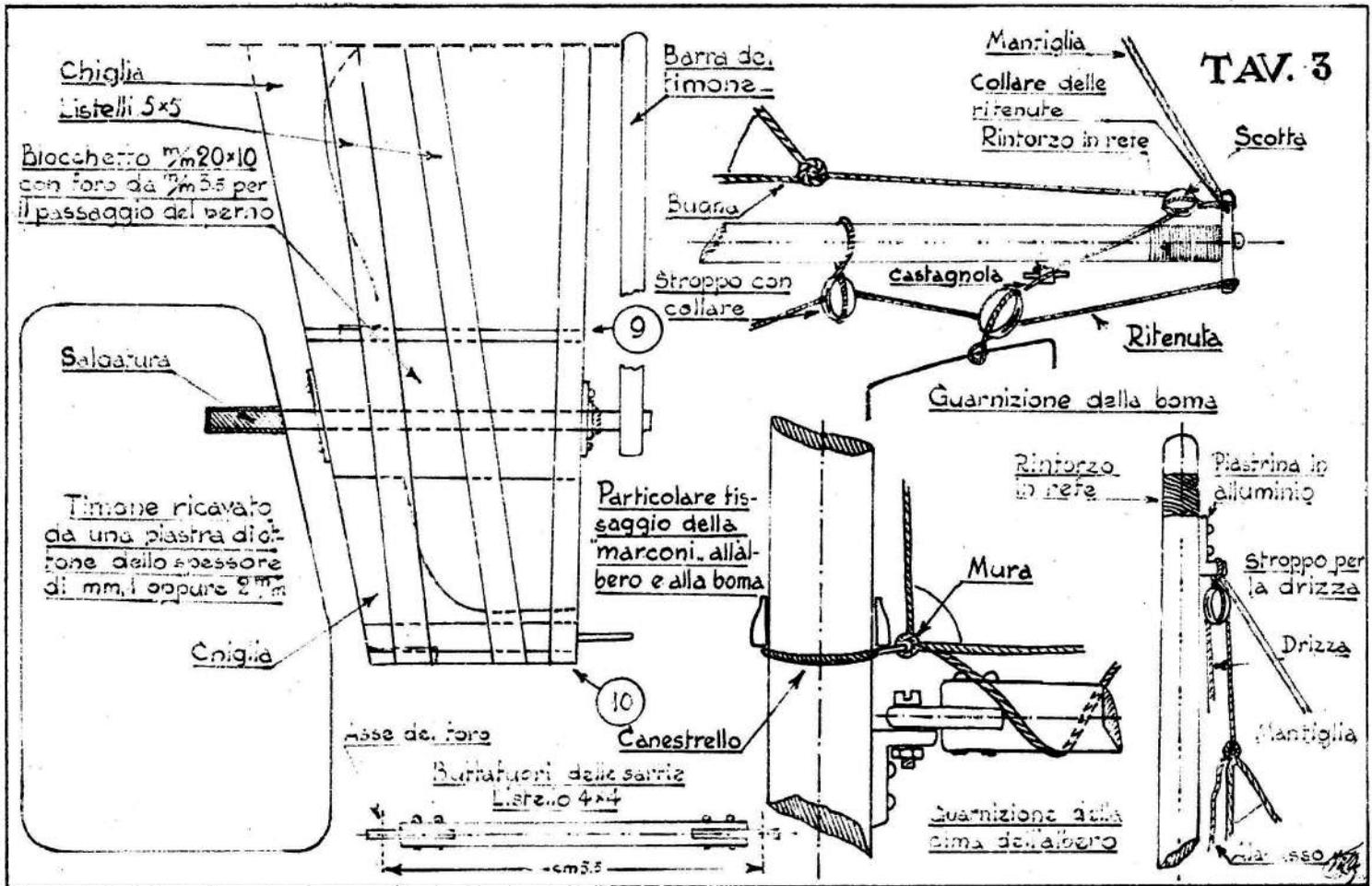


NB- Tutte le ordinate sono ricavate da tavolette di compensato da 2m/m

Chiglia mobile costruita con lamiera di alluminio da 1m. di spessore vestita con piombo pari spessore

r-Rinforzi (vedi tav. 1)

Linea di galleggiamento



sulla coperta mediante colla e due chiodini, possibilmente di ottone o di rame. Sulla parte estrema sporgente andrà fissata una linguetta di ottone o di alluminio occorrente per l'attacco della draglia del fiocco. Il bompresso sarà ricavato da un listello della sezione di mm. 5x5.

L'albero, costruito in un sol pezzo, dovrà essere ricavato da un regoletto della sezione di mm. 20x10 ed opportunamente sagomato. Infatti dovrà essere rettangolare sino a 1 cm. al di sopra dell'attacco per la boma e poi dovrà essere via via arrotondato e sfilato sino a raggiungere alla sommità la sezione circolare di mm. 5 di diametro.

Sull'albero notiamo vari congegni di attacco. Infatti a cm. 8,5 dalla base vi è l'attacco per la boma che dovrà essere fatto come mostra chiaramente il particolare al riguardo riprodotto nelle figure seguenti.

A cm. 53,5 dalla base vi sono gli attacchi dei 2 buttafuori laterali delle sartie maggiori e verso prora l'attacco per la draglia del fiocco. Infine, a cm. 2 dalla sommità, vi è l'attacco per il fissaggio della vela.

All'estremità della boma vi è un collare fissato con un chiodino, collare occorrente al fissaggio sia della scotta che della ritenuta.

I vari pezzi dell'alberatura sopra descritti dovranno essere ricavati da listelli di legno un po' resistente quale il noce, il rovere.

Non riteniamo di doverci dilungare nei minimi particolari di costruzione dei suddetti vari attacchi in quanto i disegni riproducono chiaramente come devono essere costruiti i pezzi sopra menzionati.

Velatura. — A questo punto sorgeranno forse le vere difficoltà in quanto sul mercato non è possibile procurarsi la stoffa necessaria alla velatura e forse più d'uno dei nostri assidui lettori si sarà scoraggiato perchè non avrà trovato la materia prima. Probabilmente non avrà pensato che in qualche cassetto dimenticato ci potrebbe essere qualche cosa non più servibile all'abbigliamento ma ugualmente utile al nostro scopo.

L'imbarcazione è fornita di una vela «marconi» e di un fiocco. Queste hanno rispettivamente le seguenti dimensioni: cm. 43x68 e cm. 35x42.

Sia la «marconi» che il fiocco possono essere tagliati in un sol pezzo dalla stoffa oppure possono essere fatti a strisce seguendo il metodo delle vele vere e proprie. Le strisce o ferzi, come sono chiamate nel gergo marinaro, possono avere una larghezza, da una cucitura all'altra, di cm. 4 e devono essere cucite diagonalmente come

mostra il particolare in figura. I bordi dovranno essere naturalmente rinforzati da una fettuccia che servirà anche a far passare nell'interno uno spaghetto di rinforzo, spaghetto che servirà poi a fissare la vela agli appositi attacchi precedentemente costruiti.

La «marconi» viene fissata all'albero, e sino all'altezza dei due buttafuori, con 10 canestrelli e a questo scopo servono egregiamente dei comuni anelli per tendine. Anche il fiocco viene fissato alla draglia mediante anelli di minori dimensioni, anelli che ognuno potrà fare per conto proprio.

Chiglia mobile. — Come abbiamo accennato in precedenza, questo tipo di imbarcazione ha una chiglia mobile e nello stesso tempo staccabile dallo scafo. Essa scorre, come abbiamo visto, tra due guance distanti fra loro mm. 4 e ruota su di un perno fissato sulle due guance medesime. La chiglia è costituita da un'anima centrale di alluminio dello spessore di mm. 1 rivestita da due piastre di piombo dello stesso spessore e fissate fra loro con ribattini di alluminio o di piombo.

Governo dell'imbarcazione. — E' costituito dal timone ricavato da una piastra di ottone dello spessore di mm. 1. Il timone è collegato alla barra mediante un perno di filo d'acciaio da mm. 3 saldato alle due estremità. Il perno gira attraverso un'apertura detta losca e ricavata da un blocchetto di legno della sezione di mm. 20x10 e incollato alla ordinata N. 9.

IL NOSTROMO

UN FATTO SENSAZIONALE!
IL CORRIERE DEI GIOCHI
 un settimanale di lusso pieno di trovate, di giochi classici e nuovi, con premi strabilianti. Si tratta di una nuova formula.
 Acquistate subito una copia de
IL CORRIERE DEI GIOCHI
 Chiedetelo in tutte le edicole e alle
 Edizioni PEGASO Viale Rossini 21, Roma

Il laboratorio DELL'AEROMODELLISTA

Crediamo di fare cosa gradita ai nostri lettori presentando qualche piccolo attrezzo per facilitare la lavorazione dei listelli, dei bordi d'uscita, del legno in genere, ecc.

Cominciamo con:

1. — Attrezzo per ricavare i listelli.

E' costituito da una tavoletta ben liscia e con i lati perfettamente dritti e paralleli. Sono questi i requisiti essenziali perchè l'attrezzo funzioni a dovere. La tavoletta deve essere in legno piuttosto duro (faggio o simile) e deve avere una lunghezza un po' superiore a quella del listello che si vuol ricavare.

Lateralmente alla tavoletta, contro una delle facce minori, scorre un blocco di legno parallelepipedo il cui spigolo maggiore deve avere la lunghezza di 150 — 200 millimetri. Anche questo blocco deve essere in faggio ben liscio. Solidale con questo blocco uno di minori dimensioni porta una lametta da rasolo fissata con viti od altro più opportuno sistema. Esso deve sporgere dalla tavoletta base di tanti millimetri quanti ne deve avere di larghezza il listello da ricavare. I due blocchi, scorrendo sulla tavoletta, fanno percorrere alla lametta (che incide il legno dal quale si vuole ricavare il listello) una linea perfettamente parallela alla tavoletta medesima e il listello risulta perfetto. E' però preferibile modificare l'attrezzo sostituendo al blocco più grande un pezzo lungo quanto la tavoletta e incollato contro una delle facce minori. In questo caso è solo il blocco minore che è mobile. Il lavoro è più facile riesce meglio e con la massima facilità si possono ottenere listelli di larghezza diversa con la sola sostituzione del blocchetto mobile con uno più lungo o più corto.

Con questo attrezzo si possono ricavare listelli di balsa di qualsiasi larghezza e di spessore fino a 5 millimetri e listelli in pino ricavati da tranciato sino allo spessore di 2 millimetri.

2. — Attrezzo per ottenere listelli triangolari.

E' costituito da due tavolette di legno ben lisce e dritte. Quella di maggiori dimensioni serve di base e l'altra, dello spessore di millimetri 3, viene fissata sulla prima a mezzo di viti con dado. Per mezzo di apposite fenditure praticate nella tavoletta stessa e nella quale le viti possono scorrere si può variare la posizione sua rispetto a quella di base e ciò al fine di poter lavorare listelli di varia larghezza. Entrambe le tavolette hanno uno spigolo rinforzato con una robusta striscia di metallo che serve ad impedire il consumo delle tavolette durante la lavorazione del listello che si effettua mediante carta vetrata montata su di un blocchetto di legno per lavorare con maggiore precisione.

Notare che mentre con l'attrezzo così descritto si possono ottenere listelli triangolari dello spessore di mm. 3 e di qualsiasi larghezza, sostituendo la tavoletta mobile con altra di spessore maggiore o minore si possono ottenere listelli dello spessore desiderato.

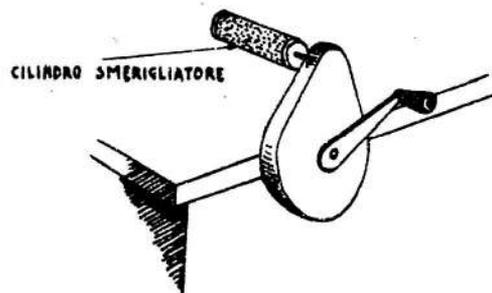
3. — Smerigliatrice.

Serve per lavori in legno in genere. E' realizzata con una mola a smeriglio sostituendo alla mola un cilindro in legno sul quale s'incolla della carta vetrata. Opportunamente attrezzata questa smerigliatrice può servire per assottigliare e calibrare tavolette, listelli, ecc. In questo caso è ovvio che occorre costruire una specie di palchetto (che può essere costituito anche da un blocco di legno pieno foggato a parallelepipedo) fissato al piano su cui è montata la smerigliatrice. Dallo spazio fra il cilindro su cui è montata la carta vetrata e il blocco dipende lo spessore finale del listello o della tavoletta che si vuol lisciare.

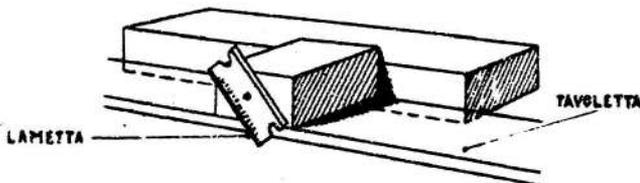
4. — Spruzzatore.

Per tendere la carta di ricopertura è necessario, come è noto, inumidirla. Questa operazione si può eseguire mediante un batuffolo di ovatta (o di carta leggera) bagnata che si passa sulla ricopertura. Ma questo non è il sistema migliore perchè si corre il rischio di danneggiare la ricopertura stessa specialmente quando questa è in carta assai leggera.

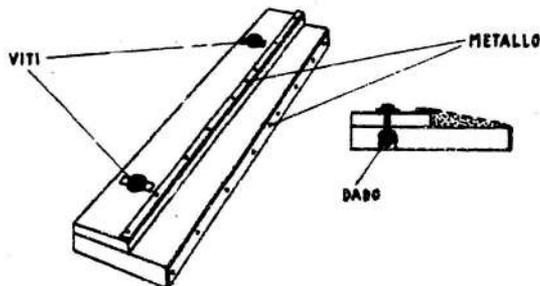
Meglio è servirsi di uno di quei vaporizzatori per insetticidi o di



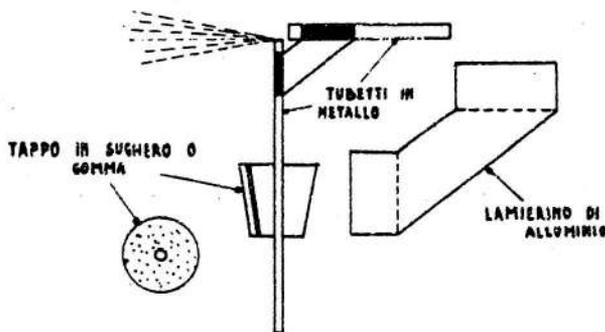
Smerigliatrice



Metodo per ricavare listelli



Metodo per ottenere bordi d'uscita



Spruzzatore

uno spruzzaprofumo. In mancanza di essi ci si può costruire l'attrezzo che descriviamo.

Sono necessari anzitutto due tubetti di qualsiasi materiale (metallo, materia plastica, carta impermeabilizzata) purchè siano sufficientemente robusti. Uno dei tubetti, quello orizzontale, deve avere un diametro di quattro millimetri all'incirca e quello verticale che attraverso il tappo (a perfetta tenuta) pesca nell'acqua contenuta in una boccettina deve avere un diametro circa la metà del precedente. Un pezzetto in lamiera di alluminio, sagomato come in figura, assicura il sostegno a squadra dei due tubetti. Soffiando con una certa forza in quello orizzontale, l'acqua risale nel tubetto verticale ed investita dal soffio d'aria si vaporizza. Occorre, per avere un buon grado di vaporizzazione, spostare avanti e indietro nel sostegno a squadre i due tubetti sino a trovare la migliore posizione.

CRONACHE

ROMA. — Benchè l'attività degli aeromodellisti romani sia stata molto intensa in tutti i campi ben poco ne sanno i colleghi delle altre città. Per quello che riguarda i passi fatti presso l'Aero Club per trovare una forma di collaborazione — su invito dello stesso Aero Club — faremo a suo tempo una completa cronistoria. Per ora ci limiteremo a dire che di tale questione si sono occupati in un primo tempo tutti i migliori vecchi aeromodellisti romani e successivamente sono rimasti soli a battersi per tutti Tione e Travagli.

In campo organizzativo a Roma si dorme ancora: i Circoli sonnecchiano, i Soci non si curano di stimolare l'attività dei loro dirigenti, i locali difettano.

Ma con un po' di buona volontà non è proprio possibile trovare una Sede per un Circolo veramente degno di Roma?

Sveglia, aeromodellisti romani!

L'attività agonistica invece è stata brillante.

La gara più interessante è stata la «Gara di Pasqua» 1945 dotata di circa L. 13.000 di premi dall'Aero Club il cui Commissario ritiene d'appoggiare l'iniziativa dei Circoli Romani che ne curarono l'organizzazione.

Hanno partecipato alla gara, avversata dal maltempo, anche aeromodellisti napoletani e di Viterbo.

Diamo più sotto le classifiche relative. Dopo questa gara la più interessante manifestazione è stato il Campionato Romano che ha avuto inizio il 22 aprile ed è terminato il 21 ottobre, con la disputa di 6 gare per le categorie veleggiatori e modelli ad elastico e di 3 per i modelli con motore meccanico.

Il numero degli aeromodellisti partecipanti non è stato molto elevato, ma i modelli presentati hanno dato risultati ottimi.

Ed è con profondo rincrescimento che abbiamo dovuto constatare l'esiguità dei premi in palio (poche centinaia di lire ha intascato il campione di ogni categoria). Ci vuol proprio una grande passione e mezzi non indifferenti per praticare l'aeromodellismo in queste condizioni. Carlo Mercadante, Delegato Provinciale per il 1945, ha dimostrato grande passione, spirito di sacrificio e capacità. Occorre però che per la futura stagione egli, o il suo successore, non resti solo, ma possa invece contare sulla effettiva collaborazione dei Dirigenti dei vari Circoli.

A conclusione del nostro notiziario da Roma diremo che gli aeromodellisti locali sono assai forti specialmente nei modelli con motore ad elastico e a scoppio. Nella prima categoria emergono Kannevorff, Ridenti, Janni e Travagli; nella seconda Perruzzi, Sinopoli e Travagli. Quanto ai veleggiatori, a nostro parere, non sembra che i partecipanti a questo campionato siano della classe dei Martorello e dei Rodorigo; vi sono però fra essi ottimi elementi che potranno far dire molto di sé in avvenire.

Ed ecco le classifiche delle varie gare:

CLASSIFICA DELLA «GARA PASQUA», 1945

Veleggiatori

1. Duranti Furio (CAR) 5'58"3/10; 2. Calza Aldo (id.) 4'17"; 3. Senesi Guglielmo (CAV) 3'59"4/10; 4. Borzelli Sergio (id.) 3'58"3/10; 5. Duranti Furio (CAR) 3'58"; 6. Flaschi Renato (CAV) 3'31"6/10; seguono altri 10 classificati.

Modelli ad elastico

1. Gatti Vincenzo (CAR) 8'52"1/10; 2. Michelangeli Ezio (id.) 3'54"; 3. Ridenti Giovanni (id.) 3'34"2/10; 4. a pari merito: Janni Giampiero (id.) Kannevorff Loris (id.) 3'37"; 5. Lustrati Silvano (id.) 2'23"; 6. Tomassini Tito (id.) 1'59"9/10; seguono altri 6 classificati.

Motore a scoppio

1. Sinopoli Raffaele (CAR) 2'37"6/10; 2. Onofri Claudio (CAV) 59".

CLASSIFICHE DELLA GARA INTERNAZIONALE

del 19 Agosto

Categoria A - Veleggiatori.

1. Borselli Renzo 3'00"2/10; 2. Pagnottelli Evandro 2'53"8/10; 3. Cecconi Costantino 2'16"6/10; 4. Canestrelli Antonio 2'05"; 5. Magni Giuseppe 1'52"2/10; 6. Travagli Uberto 1'38"5/10; 7. Spoglia Tito 1'29"8/10; 8. Nigro Carlo (1) 1'23"2/10; 9. Buonomo Riccardo 1'23"; 10. Calza Aldo 1'19"; 11. Perri Riccardo 1'13"5/10; 12. Senesi Guglielmo 1'08"4/10; 13. Tomassini Tommaso 1'05"8/10; 14. Nigro Carlo (2) 1'01"9/10; 15. Toscano Pietro 1'01"; 16. Sangiorgi Sergio 1'00"; 17. a pari merito: Senia Massimo; Toscano Sergio 0'56"5/10; 18. Durante Furio 0'39"5/10; 20. Chiossi Enzo 0'39"5/10; 21. Onofri Claudio 0'37"9/10; 22. Romoli Sergio 0'34"2/10; 23. Cavaterra Omero 0'32"; 24. Billi Sergio 0'27"4/10; 25. Marcolutti Ezio 0'27"; 26. Naldoni Giulio 0'15"8/10.

Categoria B - Motore elastico.

1. Petragliani Nicola (2) 2'24"1/10; 2. Kannevorff Loris 2'11"3/10; 3. Perruzzi Angelo (1) 2'07"2/10; 4. La Rocca Aldo 2'01"7/10; 5. Canestrelli Pio 1'48"1/10; 6. Janni Giampiero 1'40"; 7. Naldoni Giulio 1,39"2/10; 8. Petragliani Nicola (1) 1'22"; 9. Moretti Sergio 1'12"3/10; 10. Ruggeri Valerio 1'03"2/10; 11. Perruzzi Angelo (2) 1'01"9/10; 12. Ciollaro Roberto 0'53"5/10.

Categoria C - Motore a scoppio.

1. Ridenti Giovanni 2'00"; 2. Montanari Aldo 1'46"2/10; 3. Sinopoli Raffaele 1'06"2/10; 4. Senesi Guglielmo 1'01"4/10 (Pen. 5"); 5. Durante Furio 0'59" (Pen. 5"); 6. Fratelli Pascale 0'46"2/10; 7. Oliva Filippo 0'42"7/10.

PREMI

L'Aero Club d'Italia ha offerto i seguenti premi:

Cat. A - 1. L. 2500; 2. L. 1500; 3. L. 1000.

Cat. B - 1. L. 2500; 2. L. 1500; 3. L. 1000.

Cat. C - 1. L. 3000.

Per un ammontare complessivo di L. 13.000.

CAMPIONATO ROMANO 1945

Categoria A - (veleggiatori).

1. Tomassini Tito (SCA) p. 20; 2. Kannevorff Loris (CAR) p. 26; 3. Chiossi Enzo (Ind.) p. 37; 3. Cavaterra Arnaldo (ORS) p. 37; 3. Braggia Claudio (ORS) p. 37; 6. Cavaterra Omero (ORS) p. 38; 7. Marcolutti Ezio (ORS) p. 41; 8. Wielich Giancarlo (SCA) p. 43; 9. Durante Furio (Ind.) p. 56; 10. Porro Riccardo (ORS) p. 58; 10. Costa Antonio (ORS) p. 58. seguono altri 13 classificati.

Categoria B (elastico).

1. Kannevorff Loris (CAR) p. 10; 2. Janni Giampiero (CAR) p. 15; 3. Ridenti Giovanni (CAR) p. 33; 4. Travagli Uberto (CAR) p. 37; 5. Naldoni Giulio (CAR) p. 38; 5. Ruggeri Valerio (SCA) p. 38; 5. Tomassini Tito (SCA) p. 38; 5. Romoli Sergio (SCA) p. 38; 9. Degli Albrizzi Luca (SCA) p. 43; 10. Naldoni Ettore (CAR) p. 44, seguono altri 8 classificati.

Categoria C - (Motore meccanico).

1. Peruzzi Angelo (S. Giuseppe) p. 7; 2. Sinopoli Raffaele (CAR) p. 8; 3. Montanari Aldo (Ind.) p. 9; 4. Travagli Umberto (CAR) p. 11; 5. Tomassini Ruggeri (SCA) p. 16; 5. Insom Giorgio (CAR) p. 16; 7. Ridenti Alessandro (SCA) p. 17; 8. Gatti Vincenzo (CAR) p. 18; 8. Caqueri Renato (Ind.) p. 18.

A molti potrà forse interessare il comportamento nelle diverse prove dei nuovi campioni.

Accentiamoci questi molti:

Veleggiatori - Tomassini Tito: 1. giornata, 2. class., tempo: 1'56"4/10; 2. giornata, 7. class., tempo: 52"5/10; 3. giornata, 2. class., tempo: 2'30"; 4. giornata, 1. class., tempo: 3'18"4/10; 5. giornata, 1. class., tempo: 5'09"4/10; 6. giornata, 7. class.

Categoria B - elastico. Kannevorff Loris: 1. giornata, 2. class., tempo: 3'09"1/10; 2. giornata, 3. class., tempo: 1'18"8/10; 3. giornata, 2. class., tempo: 2'07"6/10; 4. giornata, 1. class., tempo: 2'24"; 5. giornata, 1. class., tempo: 4'20"1/10; 6. giornata, 1. class., tempo: 6'39"6/10.

Categoria C - Motore meccanico. Perruzzi Angelo: 1. giornata, 4. class., tempo: 1'11"8/10; 2. giornata, 1. class., tempo: 1'56"2/10; 3. giornata, 2. class., tempo: 5'13"2/10.

TROFEO DEI MOTORI

Agli aeromodellisti romani era stato reso noto che l'8 dicembre avrebbe dovuto disputarsi il «Trofeo dei Motori 1945», messo in palio dalla «S. A. Aviomini» Ci viene ora comunicato che la gara è stata rinviata, per ragioni tecniche, a data da destinarsi. Nel prossimo numero verranno pubblicati il regolamento della competizione e le nuove modalità d'iscrizione. Per quanti ancora non ne fossero a conoscenza, ripetiamo che il «Trofeo dei motori» è una competizione per soli modelli con motore a scoppio; il premio verrà definitivamente assegnato al concorrente che risulterà vincitore per tre anni consecutivi. Nel 1944 tale gara fu vinta da Raffaele Sinopoli, ben noto agli anziani dell'aeromodellismo nazionale.

Atomic 4

non è un motore, ma un supermotore

ATOMATIC 4

4CM³, 1/2 HP, 6500 GIRI, 350 GR.

ROMA
AVIOMINIMA S.A. VIA S. BASILIO 50

PASSAPORTO

Da troppo poco tempo la guerra è terminata perché si possa parlare di ripresa in campo aeromodellistico; la gran parte dei costruttori, anziani, infatti è ancora sotto le armi — le limitazioni ai consumi hanno fatto sentire anche all'estero i loro effetti. Anche negli altri paesi come da noi è mancata la gomma per i modelli ad elastico ed il balsa, agli inglesi ed agli americani per di più sono mancati i motori, la fabbricazione dei quali, proibita durante la guerra, è stata ripresa solo nei primi mesi di quest'anno.

Ma l'aeromodellismo non è certamente morto e tanto meno si è irrigidito su vecchie posizioni; anche all'estero sono nate novità e molte. Ve ne racconteremo un po' per volta poiché quattro o cinque anni di progresso tecnico non si possono condensare in poche colonne.

Una delle novità più interessanti è quella americana del U-Control (pronunciare iù-controlò) che se non si può dire una novità essendo iniziata nel '39-40 e cioè prima delle ostilità è tale almeno per la grande diffusione raggiunta in America.

Nel '39 apparve in America un tipo di modello comandato dal lanciatore con un sistema che venne chiamato G-Line (linea G) che consisteva nell'attaccare all'estremità di una canna da pesca un cavo lungo una trentina di metri al quale veniva fissato un modello a motore a scoppio studiato per ottenere forti velocità. Il modello poteva così descrivere intorno al lanciatore un cerchio di circa 60 metri di diametro filando «a tutta birra». Se da una parte tale sistema permetteva la realizzazione di modelli da velocità a motore a scoppio troppo pe-

ricolosi o troppo lenti, se lasciati in volo libero era dall'altra piuttosto stupido perché non vediamo quale gusto potesse esserci nel farsi girare la testa per seguire un cosa starnazzante attaccato ad un filo. Senonché il G-Line fu il primo passo.

Un certo Victor Stanzel di Schu-lemberg, Texas, infatti, pensò che se un modello poteva volare attaccato ad un cavo non era impossibile farlo volare attaccandolo a tre usando i due nuovi cavi per muovere il timone di profondità, provò la sua idea, la trovò buona e la brevettò; nacque così l'U-Control.

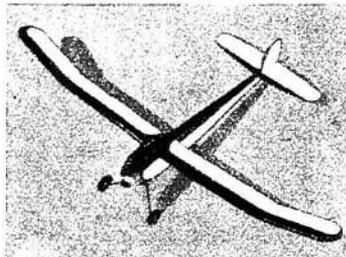
Si tratta sostanzialmente quindi di modelli a motore a scoppio con piani di coda mobili i cavi di comando dei quali invece di finire alla leva di comando escono dalla fusoliera in vicinanza del centro di gravità e dopo un viaggietto dai dodici ai trenta metri finiscono nelle mani del proprietario del modello che può così divertirsi non solo a far decollare ed atterrare il proprio modello quando vuole, ma anche fargli eseguire delle cabrate, delle picchiate, delle giravolte e quando altro può saltargli in mente. Il più bello di tutto è che poiché non esistono più tante delle preoccupazioni che affliggono i costruttori di modelli in volo libero, è stato possibile costruire dei modelli da altissima velocità; non di rado infatti sono state raggiunte velocità di 110-120 miglia orarie (180-200 Km. ora) mentre normalmente vengono raggiunte velocità dell'ordine delle 70-80 miglia (115-135 Km/h).

Mentre in passato le gare di velocità per modelli su volo libero erano quasi un mito data la difficoltà di fare andare dritti i mo-

delli per almeno un centinaio di metri, con l'U-Control divenne possibile effettuarle poiché una volta nota la lunghezza del cavo di comando non è difficile calcolare la velocità del modello cronometrando il tempo impiegato a percorrere uno o più giri.

Si son visti nascere così dei modelli piccolissimi.

Moltissimi nostri aeromodellisti rimarranno a bocca aperta, per esempio, sentendo parlare di motori a scoppio di 8-10 cmc montati su modelli di 45-50 cm di apertura alare (con un elica di 34-36 cm!) e francamente anche noi siamo rimasti un poco scettici finché non li abbiamo visti volare, ma pure è così e anzi noi proce-



mo una o più fotografie di due modelli di questo tipo costruiti a Roma da Travagli ed Insoni e che hanno dato risultati soddisfacenti.

A causa della piccola apertura alare il carico alare è elevatissimo; circa 100-150 grammi per decimetro quadrato; ma contrariamente a quanto si potrebbe pensare lo spazio richiesto per il decollo non è molto, al massimo 4 o 5 metri se il modello è ben centrato. Dimenticavamo infatti di dirvi che tutte le preoccupazioni e le difficoltà per il centraggio, ostacolo quasi insormontabile per i pivelli nei modelli convenzionali, passano in seconda linea nell'U-control poiché la mobilità dei piani di coda permette al centro di gravità di scorrazzare per parecchi centimetri attorno a quella che dovrebbe essere la sua posizione.

Molto simile a questo sistema anche se ha avuto origine da questioni pratiche è quello inglese del pilone.

Gli aeromodellisti inglesi, imitando il G. Line americano hanno piantato un palo per terra e attorno ad esso hanno fatto girare i loro modelli.

Ma, come Chazel, qualcuno ha pensato che se il modello poteva girare attaccato ad uno spago, certamente avrebbe potuto girare attaccato ad un cavo elettrico.

Che la prova sia riuscita lo dimostra il fatto che oggi quasi tutti gli aeromodellisti inglesi si occupano di questo genere di modelli e di motori (dei quali anzi vi daremo più ampie notizie in un prossimo numero) ma noi, francamente, mentre riusciamo a capire l'interesse dell'U-Control non riusciamo assolutamente a capire che gusto ci sia a far volare un modello al guinzaglio anche se ha un motore elettrico.

Come abbiamo già detto la guerra ha fermato molto l'attività degli elastici che in questo campo infatti vi sono stati ben pochi cambiamenti ad eccezione dello universale orientamento verso le piccole aperture ed i bassi cari-

CORRIERE

Franco Bonora e C. — Udine.
— Lieto di aver sentito che non dormite. Forza Udine, sempre in gamba! Mandate vostre notizie, cronache di gare, fotografie; pubblicheremo volentieri quanto più è possibile.

Enrico Delle Piane — Zena (ovvero Genova). — Con te, vecchio amico, sono in difetto io; non che pure a me pesi la penna, ma purtroppo quante volte l'uomo propone e D.o dispone... Tante volte ho pensato di risponderti ed altrettante o per una ragione o per l'altra ho dovuto differire e differisci oggi, differisci domani, ecco qua sono costretto a chiederti scusa pubblicamente. Sarai soddisfatto e piaciuto, spero! Comunque, come vedi, non ho perso tempo del tutto. Conto su te per notizie da Genova. Scrivi presto e salutami tutti.

Giuseppe Vindigni — Siracusa.
— Dopo tanto silenzio vi siete fatti vivi! Pubblichiamo notizie della vostra attività. Nel prossimo numero appariranno le notizie che ci fornite con vostra dell'11 novembre.

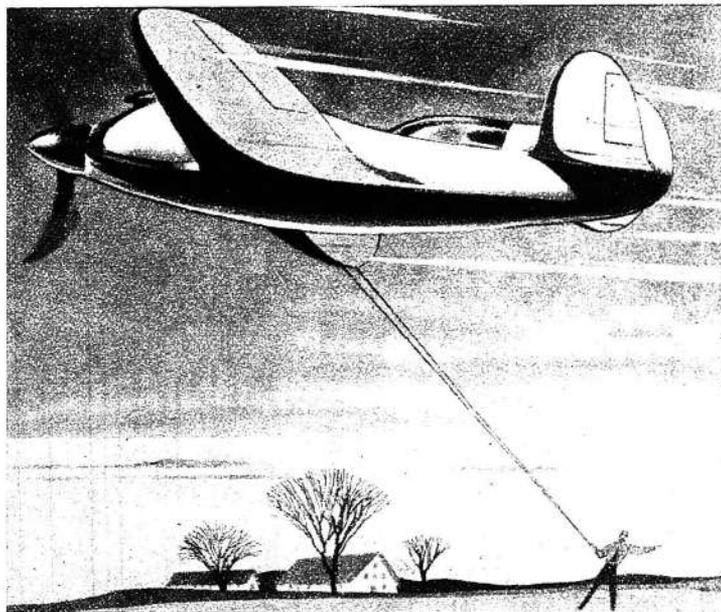
Saluti a Ciccio che non scrive mai perché ha paura della penna; Ciccio affronterebbe il patibolo serenamente, ma se gli dite di scrivere due parole si conturba e, o cade in deliquio o scompare velocemente alla vista (più dei modelli di Kannevorf o di Ridenti). Chi è Ciccio? domanderanno gli ignari. Veramente, in genere, si dice il peccato, ma non il peccatore... però, in questo caso... si tratta... insomma Ciccio è Francesco Russo ben noto agli aeromodellisti romani e anche non romani. «Ciccio, pasticcio» dice Piero che vuol salutarti anche lui.

chi alari per risparmiare elastico.

Nel campo dei modelli con motore a scoppio invece, che noi abbiamo lasciato all'estero, nel '39, orientato verso il tipo «Zipper» con ala alta, parasole, forti carichi unitari forte salita, si sono avuti cambiamenti notevoli. Come è avvenuto anche in Italia, il pilone che sopportava l'ala nel vecchio tipo, è sparito, e si è tornati verso apparecchi dalle forme classiche con ala alta, ma non troppo, forte all'ungamento e quindi grande apertura alare, carico alare relativamente basso e quindi con doti di veleggiatore più che di arrampicatore.

Un modello tipico Americano di questo genere è il Wog (di cui vi diamo uno schizzo) della Megov model Co. Come si può vedere dal disegno si tratta di un modello dalle linee semplici ed avviate senza acrobatismi di progetto né strutturali; disegnato per motori a candela fino a 6 cm. cubi, ha una apertura alare di m. 11½ con una corda di cm. 14.

In linea di massima esso risponde a quello che è anche l'orientamento italiano da circa due anni specialmente nel Sud, e che si va diffondendo rapidamente anche al Nord.



CAPRIOTTI EDITORE ROMA

Collezione "POLITICA.

sono usciti:

CODICE CIVILE SOVIETICO

a cura di MARIO MATTEUCCI.
volume in 8° di pp. 175 - L. 120.

BANCHE E CREDITO NELLA RUSSIA SOVIETICA

di VINCENZO BAGNARDI.
volume in 8° di pp. 135 - L. 180.

SCRITTI ATTUALI

di PIETRO GOBETTI.
volume in 8° di pp. 145, con prefazione di UMBERTO CALOSSO e uno scritto commemorativo del Senatore LUIGI EINAUDI - L. 200.

IL SILLABO E LA POLITICA DEI CATTOLICI

a cura di GABRIELE PEPE.
volume in 8° di pp. 100 - L. 120.

LO STATUTO ALBERTINO E LA SUA PREPARAZIONE

a cura di GIORGIO FALCO.
volume in 8° di pp. 330 - L. 380.

PAGINE FEDERALISTE E SCRITTI REPUBBLICANI

di CARLO CATTANEO.
a cura di ARMANNO CAMMARANO. volume in 8° di pp. 280
L. 325.

Collezione "DOCUMENTI.

sono usciti:

LA SOCIALIZZAZIONE AGRARIA NELL'U.R.S.S.

di ALBERTO CANALETTI GAUDENTI.
volume in 16° di pp. 154 - L. 70.

BERLINO O IL JUSTE MILIEU

di CARL STERNHEIM.
traduzione di CORRADO ALVARO con disegni di GEORGE GROTZ.
volume in 16° di pp. 88 - L. 50.

LA CRISI DELL'UOMO

di GABRIELE PEPE.
volume in 16° di pp. 149 - L. 125.

CODICE DEL LAVORO SOVIETICO

a cura di MARIO MATTEUCCI
volume in 16° di pp. 200 - L. 180.

ATTRAVERSO IL DISASTRO

di JACQUES MARITAIN.
edizione italiana riveduta dall'autore, traduzione di VIRGILIO LILLI.
volume in 16° di pp. 96. - L. 130.

IL PROCESSO ANTITROSKISTA

traduzione di PACCAGNINI.
volume in 16° di pp. 400 - L. 350.

L'INDUSTRIA RUSSA NELL'ECONOMIA PIANIFICATA

di OSCAR TESTI.
volume in 16° di pp. 112 - L. 150.

Collezione "CULTURA.

sono usciti:

I CAPRICCI DELLA MODA

di GIUSEPPE ROVANI.
volume in 16° di pp. 160 con prefazione di MASSIMO BONTEMPELLI - L. 100.

IL SOGNO DELLO ZIO

di FIODOR DOSTOIEVSKI.
romanzo, tradotto da ASSIA NOBILONI con prefazione di Ettore Lo Gatto.
volume in 16° di pp. 192 - L. 120.

PER LA PACE PERPETUA

di EMANUELE KANT.
traduzione e prefazione di GIUSEPPE DERECIN.
volume in 16° di pp. 102 - 85.

Collezione "PERSONAGGI.

è uscito:

MEMORIE DI UN'AVVENTURIERO ALLA CORTE DI LUIGI XIV

di PRIMI VISCONTI.
traduzione e note di IRENE BRIN.
volume in 16° di pp. 145 con 8 tavole fuori testo - L. 160.

Collezione "LE ORE.

I PARAGREEN A PARIGI

di GIOVANNI RUFFINI
romanzo di pp. 116 - L. 40.
traduzione e note di DE FRANCISCI.

UNA VITA

di GUY DE MAUPASSANT.
romanzo di pp. 116 - L. 40.
traduzione di IRENE BRIN.

L'AMANTE AVVENTUROSA

di DANIEL DE FOE.
romanzo di pp. 159 - L. 45.
traduzione di IRENE BRIN.

IL MANOSCRITTO DI UN PRIGIONIERO

di CARLO BINI.
romanzo di pp. 118 - L. 40.
traduzione di MARIO CORSI.

I SETTE IMPICCATI

di LEONIDA ANDREIEV.
traduzione e prefazione di MARIO CORSI.

"Libri per Ragazzi.

PAOLETTA E IL SUO GRANDE VIAGGIO

di MIMI MENICUCCI.

volume rilegato alla bodoniana in 8° di pp. 132 con numerosissime illustrazioni e tavole fuori testo a sei colori del pittore GASTONE CALISTI - L. 300.

FAVOLE DI TUTTO IL MONDO

a cura di ELENA MAINO.

un volume n 8° di pp. 198 con numeroisissime illustrazioni e tavole fuori testo a sei colori del pittore WALTER ROVERONI - Rilegato L. 250.

LA SOFFITTA INCANTATA

testo e illustrazioni a sei colori di WALTER ROVERONI.
Albo di grande formato L. 250.

L'OMINO TURACCIOLLO

storielline per bambini piccolissimi.

L'ORSACCHIOTTO BOMBO

storielline per bambine piccolissime.

di MIMI MENICUCCI.

due volumi di gran lusso in grande formato con illustrazioni a sei colori di GASTONE CALISTI. L. 320.

STORIELLE BUFFE

IL GAMBERO PIERINO

LILLO, LELLO E LOLA

testo e illustrazioni a sei colori di ENNIO ZEDDA.
tre album di pp. 32 ciascuno.

L'ARCA DI NOE'

testo e illustrazioni a sei colori di NANDA NOBILI.
volume in 8° di pp. 40.

LE AVVENTURE DI PINOCCHIO

di CARLO COLLODI.

volume con numerosissime illustrazioni e tavole a colori del pittore GINO PARENTI.

ACCADDE NEL BOSCO

testo e illustrazioni a sei colori di NANDA NOBILI.
volume in 16° di pp. 40. rilegato alla bodoniana. L. 85.

Altre Edizioni

NEI MARI DEL SUD

di ROBERT LOUIS STEVENSON.

traduzione di CORRADO ALVARO con xilografia di PAUL GAUGUIN.

volume in 8° di pp. 246 - L. 200.

DA HITLER A HIMMLER

di PAUL HOFMANN.

traduzione di EMMA MASCI KIESLER.

un volume in 16° di pp. 93 - L. 40.

LA RIVOLTA MORALE

di IGINO GIORDANI.

volume in 16° di pp. 134 - L. 150.

GRETE MINDE

di THEODOR FONTANE.

Romanzo tradotto da A. M. Mandalari

volume in 16° di pp. 140 L. 120.

IN VENDITA PRESSO TUTTE LE LIBRERIE

AEROMODELLI

ROMA - Piazza Salerno 8 (angolo G. Baglivi)

Tram 6, 7, 8, 9

Tutto per la costruzione di aeromodelli.

Listelli di qualsiasi dimensione in balsa

e figlio. Tranciati, compensati. Elastico -

Collante. Accessori vari.

Si eseguisce qualsiasi lavoro di modelli

di apparecchi, di fonderia, di piccola

ebanisteria. Si fanno spedizioni all'in-

grosso in tutta Italia.

PREVENTIVI A RICHIESTA

ALLA

CASA REGGIANA

(dei FRATELLI PASETTO)

Via Vittoria Colonna, 26

troverete il burro più fino,

i migliori formaggi da ta-

vola, specialità mascarpone

e formaggi grana stravecchi

**ZAMPONI e SA-
LUMI di MODENA**

Conserve e marmellate.

CASA REGGIANA Via Vittoria Colonna, 26

Telefono 52574

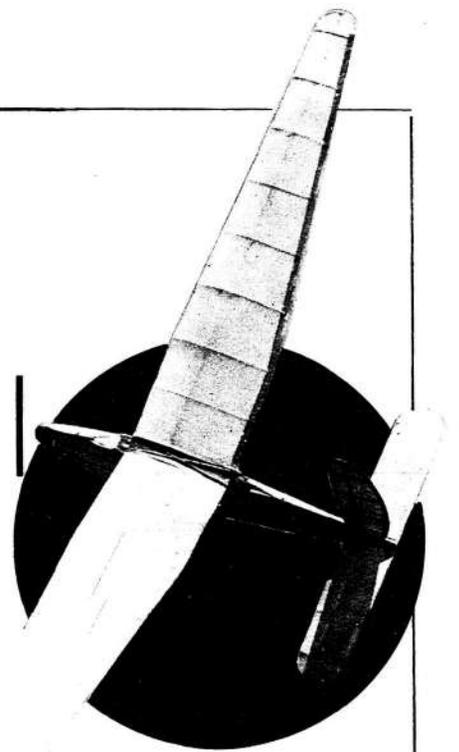
SERVIZIO A DOMICILIO

IERI

s'imparava a costruire secondo i disegni di Penaud



OGGI



AVIOMINIMA

Materiali e costruzioni aeromodellistiche
ROMA - Via San Basilio, 50^A - Telefono 41.930

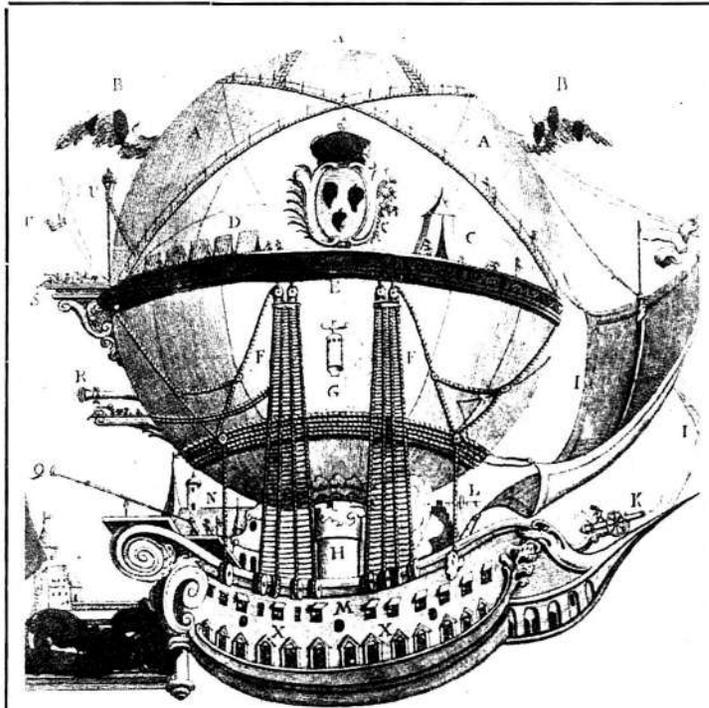
secondo i disegni di AVIOMINIMA

" AEROMODELLI ED ACCESSORI, "

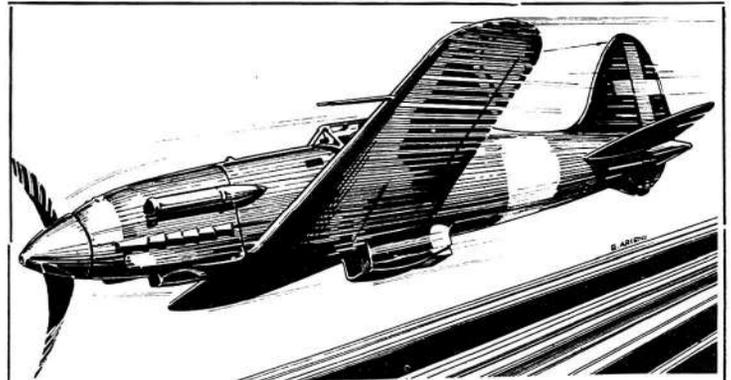
Tutto per il costruttore di aeromodelli - Utensili e materiali
BOLOGNA - VIA RIVA RENO, 113

ARSENI

ha preparato per voi le migliori tavole costruttive per modelli a elastico
Viale Martiri Fascisti, 28 - ROMA



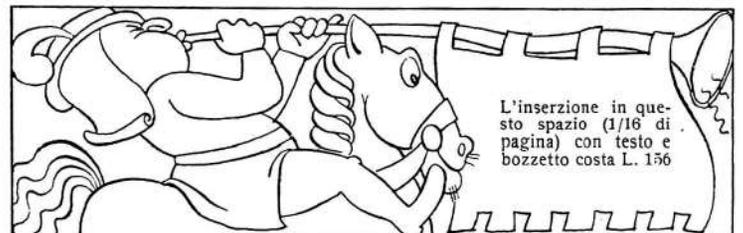
L'inserzione in questo spazio (1/4 di pagina) comprensiva del bozzetto, che viene fornito dalla Direzione di sua iniziativa o dietro indicazione dell'inserzionista, e del testo, costa lire 575.



L'inserzione in questo spazio (1/8 di pagina) comprensiva del bozzetto e del testo costa lire 300.

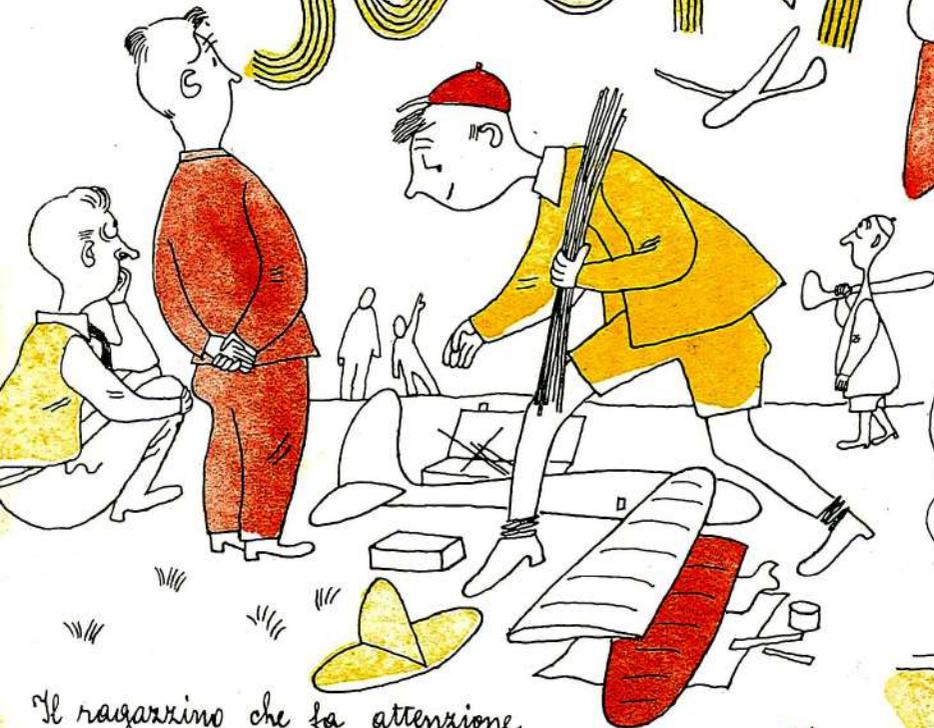
MOVO

MODELLI VOLANTI E PARTI STACcate
La più completa organizzazione italiana per l'aeromodellismo
● LISTING PREZZI GRATUITO ●
Guida generale illustrata Lire 6
Milano - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70666



L'inserzione in questo spazio (1/16 di pagina) con testo e bozzetto costa L. 156

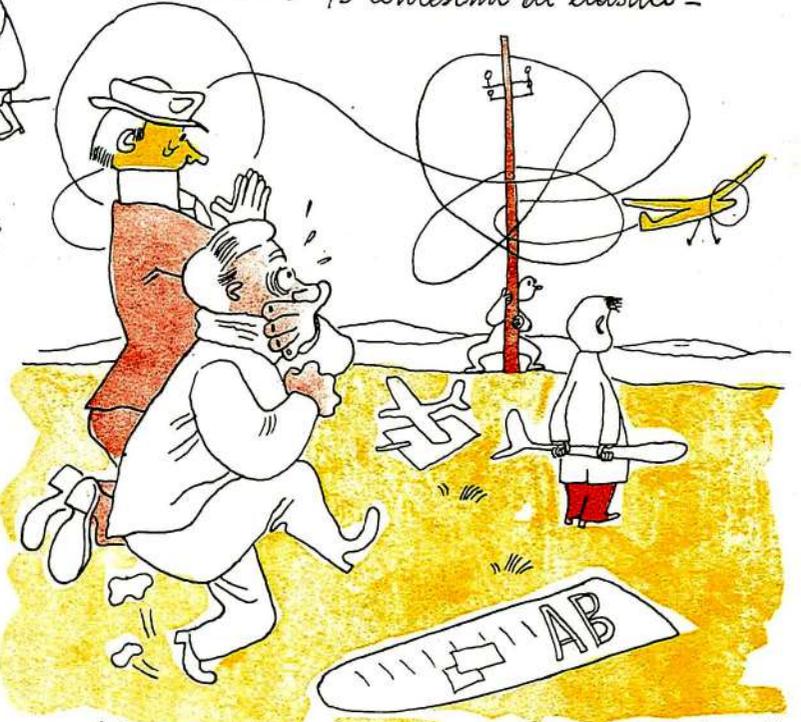
SOGNI



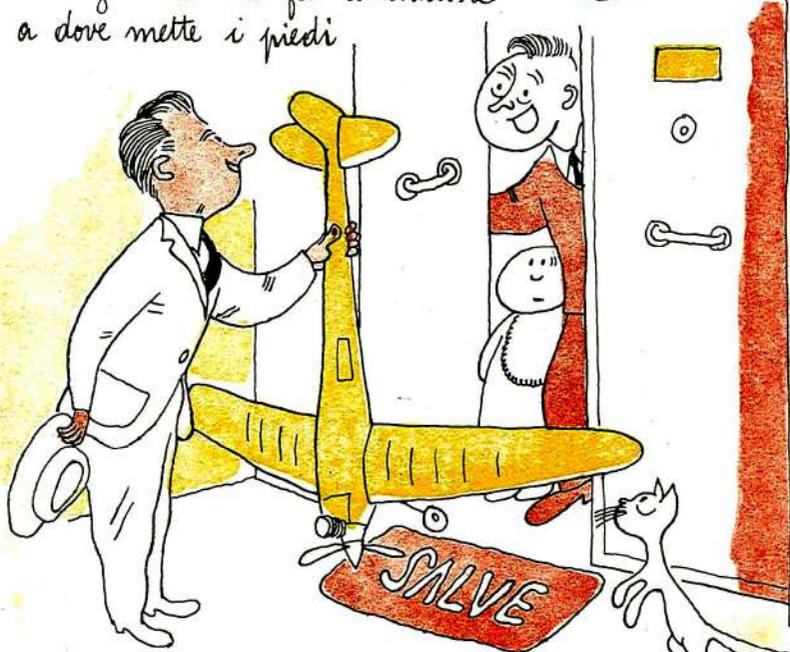
Il ragazzino che fa attenzione a dove mette i piedi



Ecco qua, signore: mezza lira di balsa e 75 centesimi di elastico -



l'aeromodello che non urta contro il palo



Il signore che riporta l'aeromodello perduto



Lo spettatore che non sbatte nel cavo



Il cronometrista che è lì pronto per seguire il modello

GVERRI

COSTA LIRE VENTICINQUE