

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE
COSTA LIRE 90

SOMMARIO

Piani di modelli :

- LA «MERCEDES BENZ» di Casanova.
- IL MOTOMODELLO S. V. 23 di Valentini.
- UN MODELLO AD ELASTICO di Vittori.
- IL TELECOMANDATO P. M. 1 di Chinchella.
- IL «KETCH» di Greco.
- IL MODELLO IN LEGNO dello «SWALLOW»

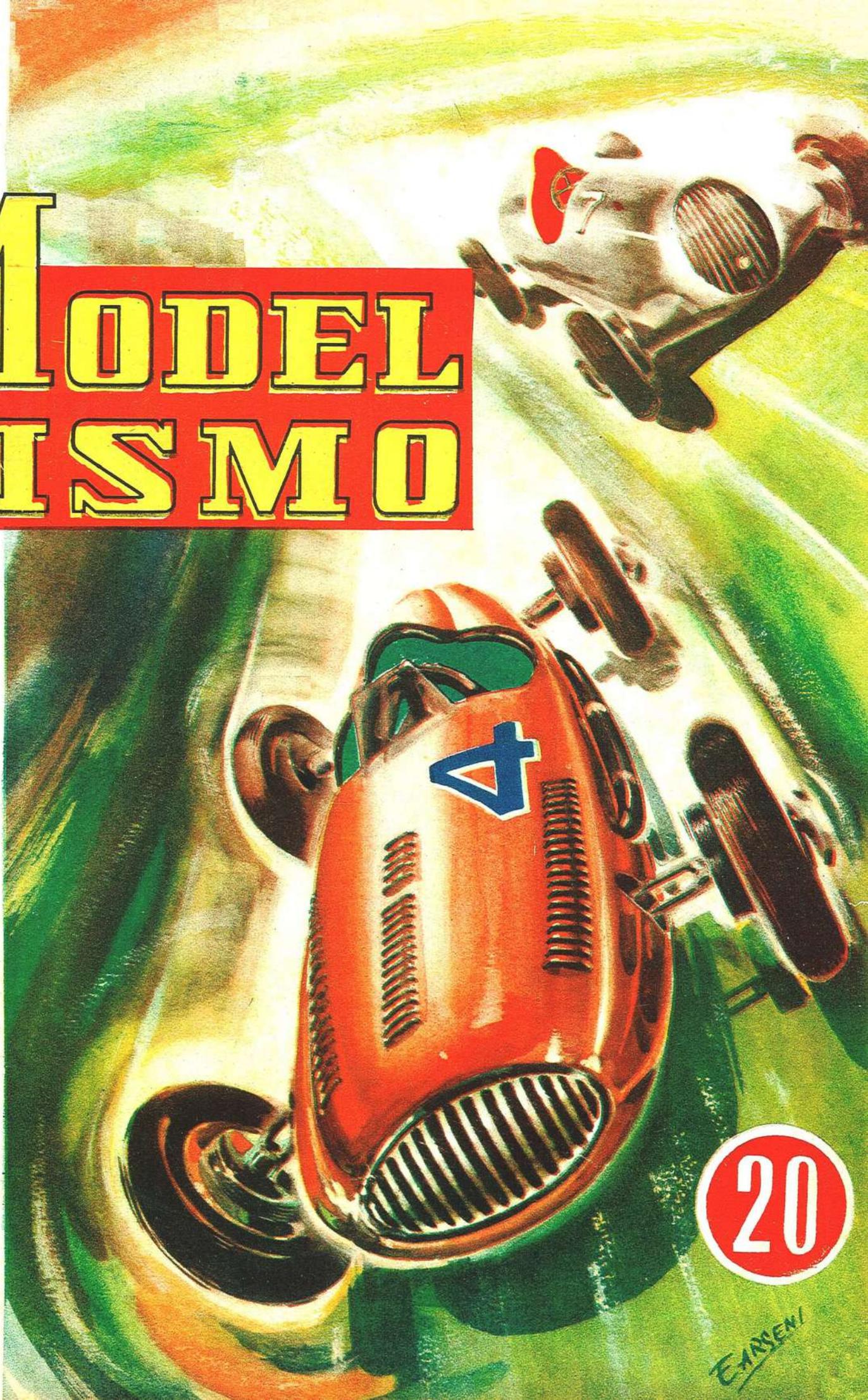
Articoli :

- Introduzione al radiocomando.
- Rassegna dei motori esteri.
- Aeromodellismo.
- Problemi organizzativi.
- Calcolo del volume di carena di un modello navigante.

Lezioni :

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

Cronache, Corriere, Notiziari ecc.



20

EMERSONI

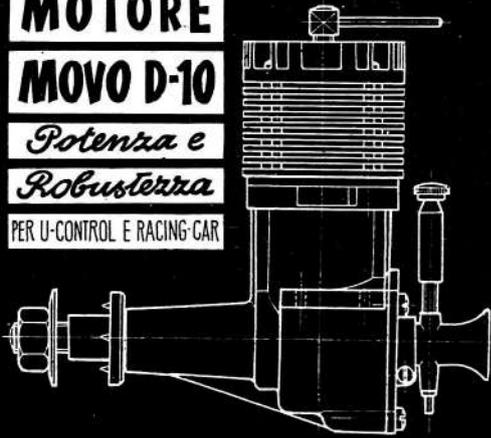
MOTORE

MOVO D-10

Potenza e

Robustezza

PER U-CONTROL E RACING-CAR



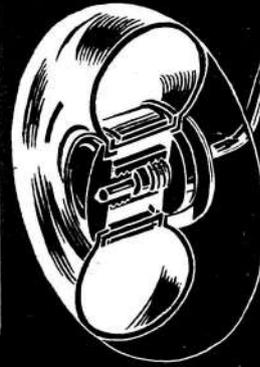
*GRANDE
EFFICIENZA
ESTETICA
IMPECCABILE*



MOTOMODELLO M. 30

in formula FAI

**RUOTE
PNEUMATICHE
A PRESSIONE
REGOLABILE**



Novità ed esclusività assoluta

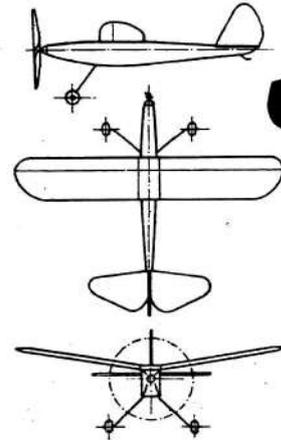
SEGA
ELETTRICA
A
VIBRAZIONE



**ELICA A PASSO
VARIABLE**



**PALE INTERCAMBIABILI
MOZZI GRADUATI**



**M
8 BIS**

**MODELLO
AD
ELASTICO**

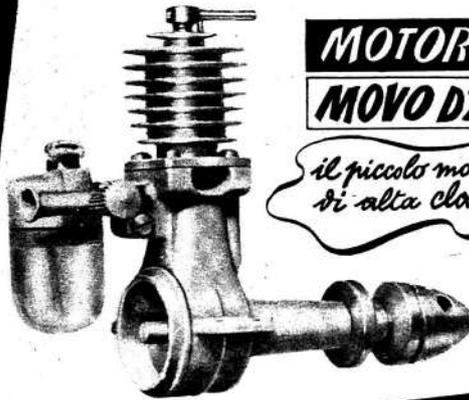
M 21



**MODELLO
VELEGGIATORE**

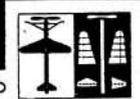
**MOTORE
MOVO D2**

*il piccolo motore
di alta classe*



MOVO

MILANO



70-666

VIA S. SPIRITO

N. 14 - TEL:

GRUPPO MARINO

MOVOSTOP

L'AUTOSCATTO
PNEUMATICO
REGOLABILE



*per motori
fino a 3 cc.*

*Il nome che ha
affermato l'aero-
modellismo italia-
no in campo in-
ternazionale!*

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

A richieste si spedisce il listino prezzi.

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE

Anno IV - 1 dicembre 1948

Direttore:
GASTONE MARTINI

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

REDAZIONE MILANESE:
Via Carlo Botto numero 39

REDAZIONE TORINESE:
Corso Peschiera num. 252

TARIFE D'ABBONAMENTO

Italia Francia Svizzera.

1 numero Lit. 90 Fr. 90 Fis. 1.50
6 numeri . 500 . 500 . 8,5
12 . . 900 . 900 . 16,00
24 . . 1700 . 1700 . 31,00

TARIFE DI PUBBLICITÀ

Nel testo, in nero:

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

In copertina, interno:

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

Copertina, esterno, a colori:

1 pag. Lit. 25.000

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

POTETE ACQUISTARE MODELLISMO

o ROMA presso:

AVIOMINIMA

Via S. Basilio, 50

DITTA AEROMODELLI

Piazza Salerno, 8

G R E C O

Campo de' Fiori 8

o MILANO presso:

LIBRERIA AER. INTER.

Via S. Spirito, 14

o TORINO presso:

AEROPICCOLA

Corso Peschiera, 252

o TRIESTE presso:

POLIREGIONALE

Via Coroneo 14

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

Aeromodellismo

L'aeromodellismo è quello sport di cui tu, padre di famiglia, hai una vaga idea. Sai che esiste, sai che certi giovani usano sprecare il loro tempo prezioso nel costruire piccole macchine che talvolta volano, ma le tue cognizioni non vanno più in là. Ed è un peccato che tu non conosca questo divertimento, è un peccato che, altrimenti, lo potresti consigliare a tuo figlio.

Prova perciò ad andare, qualche volta, su un campo d'aviazione quando ci sono gli aeromodellisti, prova a vivere della loro vita allegra e pure riflessiva, prova a mischiarti a loro, a seguirli nel loro intimo: ne rimarrai stupito ed ammirato insieme.

Un giornalista famoso definì, anni fa, gli aeromodellisti come dei bipedi implumi perenne disperazione dei guardiani dei campi di aviazione. Aveva ragione.

Essi vivono con l'assillante desiderio di poter un giorno volare (ma volare con una macchina tutta per loro) e nel frattempo, si consolano costruendo modelli di aeroplano. Studiano e lavorano per poter dar vita a quelle loro macchine (di un lavoro che, se dovessero fare per obbligo certamente rifiuterebbero), si arrabattano, sprecano le loro notti, tingono tutta la casa con la nitrocellulosa delle vernici e, finalmente, un giorno se ne vanno, col modello finito, a tormentare i poveri custodi dei campi d'aviazione.

Vengono cacciati via e loro si nascondono dietro un hangar e quando il custode li scova e li caccia anche di lì allora se ne vanno subito negli immediati limiti del campo: vogliono respirare aria d'aviazione in tutti i modi e vogliono che i loro modelli siano mischiati agli aeroplani!

Poi, quando scassano, e il modello, frutto di tanti giorni di lavoro, va in frantumi, allora si addolorano come se avessero perso una cosa viva e non è raro vederli piangere (certi hanno più di vent'anni...) piangere su quei poveri resti.

Insomma l'aeromodellismo è una cosa che bisogna aver provato per poter comprendere.

Per solito la vita degli aeromodellisti è scanzonata come quella dei gozzardi e sana come quella degli sportivi. Quando vanno a fare gare (e si spostano magari da un estremo all'altro d'Italia o di Europa) allora sono capacissimi di scendere in un albergo e mettere a punto, in piena notte, i loro motorini dall'urlo bestiale. Oppure fanno saltare tutte le valvole cercando di smontare l'impianto per trovare una presa al loro saldatore col quale devono terminare il carrello. E così via.

Sul campo di gara, invece, ridiventano seri: segnano il proprio modello con attenzione, lo piano in tutti i più piccoli particolari, cercano di migliorarlo fino a renderlo superiore a tutti gli altri. Lo provano e riprovano, lo scassano e non sono mai soddisfatti.

Se vincono, vanno a bersi coi compagni il premio, se perdono si attaccano alla Giuria e protestano e cercano un mucchio di appigli: si sfogano insomma.

Molti invece sdegnano le gare e coltivano l'arte per l'arte, lavorano cioè per perfezionarsi, ma non ci tengono a rendere noti i

loro risultati. Trafficano per settimane intere a modificare ed a correggere, poi se ne vanno (seguiti al più da alcuni ragazzini) a provare il loro modello in un qualche prato fuori mano. E alla sera tornano a casa soddisfatti: nel buio della propria camera, la notte, torneranno a rimuginare nuovi ritrovati e nuove innovazioni.

Tra l'aeromodellista c'è poi il tipo che ha la mania delle novità e delle scoperte: costui è un essere pericoloso. Di solito arriva sul campo con mezzo chilo di esplosivo in tasca e i suoi modelli, si può essere certi, quando verranno lanciati finiranno per andare a far «puntate» sul pubblico e taglieranno, in emozionantissimi passaggi, l'erba di sotto i piedi alla gente.

Tra i maniaci delle novità c'è poi quello che costruisce un modellino il quale, sul più bello, lascia cadere delle piccole bombe, della polvere, tutta roba che andrà invariabilmente a finire sulla testa di chi rimane sotto.

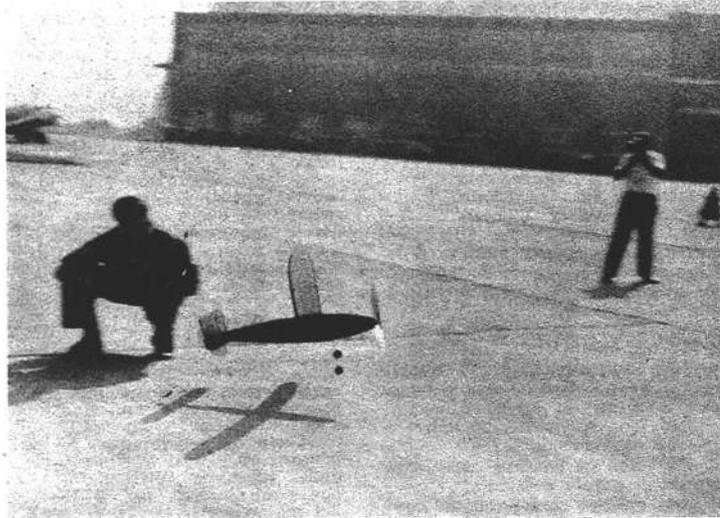
In ultimo, c'è, fra gli aeromodellisti, il trafficone. Quello che

scopre, improvvisamente, di avere delle spiccate doti per il commercio e allora si mette a fabbricare motori e modelli e a venderli coi 50% almeno di perdita. Ma è soddisfatto lo stesso perchè vede che i suoi «prodotti» vanno molto.

Un altro, invece, si scopre ottimo organizzatore ed allora fonda gruppi, stampa giornali, indice gare, sbaglia e si corregge, finisce per stufarsi e smette di fare l'organizzatore per tornare a fare l'aeromodellista.

Un mondo vario e simpatico, quindi, quello degli aeromodellisti, un mondo che tu, padre di famiglia, devi assolutamente conoscere per consigliarlo poi a tuo figlio; ma sta attento: più di un genitore ha incominciato a voler conoscere gli aeromodellisti per il proprio figlio ed è finito lui stesso aeromodellista, come quell'ingegnere che, pieno di passione, ha un figlio che non ne vuol sapere, ed allora il padre lo mette al tavolo e lo obbliga a far modelli e gli dice «prima della scuola c'è l'aeromodellismo»: ha ragione, lo aeromodellismo è scuola alla vita.

ALESSANDRO MOSSOTTI



COPPA WAKEFIELD. - Lancio dell'americano Dick Korda.



COPPA WAKEFIELD. - Lancio dello statunitense Holland.

→ Sull' ORGANIZZAZIONE

Si è discusso un po' di tutto, sui nostri giornali, ma, malgrado se ne parli continuamente, ancor nessuno si è curato di condurre una analisi accurata sul problema organizzativo dell'aeromodellismo italiano.

Io mi proponevo da qualche tempo questo tema e per poterlo trattare con una certa profondità mi sono espressamente recato a tutte le più importanti gare di questo anno. Sovente ero senza modello: mi interessava soltanto vedere e individuare il punto debole, quel punto che ha determinato, dalla fine della guerra ad oggi, dei continui (salvo poche eccezioni) insuccessi e fallimenti. Spero, infatti tutti sarete d'accordo nell'ammettere che il 90% delle gare fatte in Italia, sia stato male organizzato.

La conclusione a cui sono giunto è la seguente: della cattiva organizzazione non sono imputabili gli organizzatori stessi! C'è qualche cosa al di fuori di loro, al di sopra di loro, c'è qualche cosa che potrei chiamare «necessità» la quale impedisce che la gara vada come dovrebbe. L'organizzatore fa, nella quasi totalità dei casi tutto quello che gli è possibile (sarebbe illogico pensare ad un individuo che parta con l'idea di organizzare una cosa e organizzarla male!), il male è che tutto quello che è possibile fare per l'organizzatore non è sufficiente agli altri aeromodellisti. E la gara non riesce. L'organizzatore dedica tutto se stesso alle gare che organizza, pensa a tutto e la gara non riesce ugualmente. Perché questo? perché l'organizzatore non ha quasi mai:

- 1) Sufficiente autorità che valga ad introdurlo ed a farlo prendere in considerazione da quegli Enti o quelle persone che potrebbero offrirgli un valido appoggio.
- 2) Non ha mezzi finanziari a propria disposizione.
- 3) Non ha nessuna esperienza diretta di queste cose.

E da ciò che cosa possiamo concludere? Che le gare, per avere una probabilità di successo, dovrebbero sempre essere organizzate da individui di una certa età, di una certa statura, di una certa esperienza sportiva e di una certa disponibilità personale finanziaria. Tutti però comprendono che se così fosse, il numero delle gare si ridurrebbe sensibilmente (e se ne fanno già solo tre o quattro all'anno) perché non è possibile trovare sempre l'organizzatore pronto su misura. Quindi i casi sono due: o accontentarsi di poche gare all'anno ben fatte o pretendere un numero maggiore organizzate mediocrementemente. Nel secondo caso però non protestate mai col poveretto che ha «messo su» la competizione: se non sarà andata troppo bene ciò non sarà per colpa sua.

Spero tutti sarete d'accordo con me, in ogni caso se qualcuno avesse qualche obiezione da compiere scriva pure liberamente a Modellismo, discuteremo assieme questo problema così importante e chissà che non si giunga a qualcosa di effettivamente positivo!...

ALESSANDRO MOSSOTTI

IL MOTOMODELLO SV 23

È un motomodello che ho progettato e costruito appositamente per partecipare ai Compionati Jugoslavi del 1947. Per il suo progetto mi sono basato sulle note teoriche di C. H. Grant tratte dal libro «Model Airplane Design». Ne è risultato un modello molto stabile in tutti i sensi e di notevoli doti di volo. La sera prima delle gare a Zagabria alle 8 di sera e quindi in assoluta calma e senza alcuna termica ha totalizzato il suo tempo migliore, cioè 3' 30" con 18" di motore. La media di volo è di 5' con 30" di motore.

Buona parte delle sue doti di volo va attribuita al motore, progettato e costruito dal nostro motorista Sirolla Edgardo, che è un'autoaccensione di 7,5 cmc. di cilindrata, che sviluppa al regime di 6500 giri al minuto una potenza di 1/3 HP. Il peso del motore è stato tenuto ad un limite abbastanza basso a parità di cilindrata e cioè in 280 gr. elica esclusa.

La costruzione del modello è quasi completamente in balsa ottenendo così un peso totale di 750 grammi.

L'ala è composta di 36 centine di balsa da 2 mm. escluse le prime 3 di ciascuna semiala che sono in compensato da 1,5, le quali hanno lo scopo di alloggiare la baionetta verticale che è in duralluminio di 2 mm. Il longherone è in tiglio a C. Il bordo d'attacco è un tondino di pioppo di 3,5 di Ø, quello d'uscita è un listello triangolare di balsa 4,5x20x1. Tra il bordo d'attacco ed il longherone sulla parte dorsale delle centine si trova un listello di balsa 5x5 che ha lo scopo di delimitare la copertura anteriore dell'ala che è costituita da una tavoletta di balsa di 1 mm. di spessore. Le curve di estremità sono ricavate da compensato di 2 mm. Nella prima centina di ciascuna semiala viene fissato un gancio di acciaio che serve a tenere unite a mezzo di anelli elastici le due semiali alla pinna. Sulla parte restante del dorso delle centine vengono incollate delle striscie di balsa 1x6.

I piani di coda sia orizzontale che verticale sono costruiti nella stessa maniera dell'ala e sono separati dalla fusoliera alla quale vengono uniti a mezzo di elastici. La fusoliera è di costruzione composta, la 1ª ordinata è in compensato di betulla a 5 strati sulla quale verranno fissati dalla parte posteriore i dadi per il fissaggio del motore ed il serbatoio che è in lamierino d'ottone di 3/10. La II, III e IV sono in compensato di 2 mm. Queste ultime 2 formano la pinna e portano superiormente le due centine centrali che sono pure in compensato di 2 mm. Il bordo d'entrata e d'uscita della pinna in compensato di 2 mm. Anche il dorso della pinna è ricoperto in balsa da 1 mm. I listelli della fusoliera sono in pioppo 3,5x3,5 mentre i tralicci sono in balsa 3,5x5.

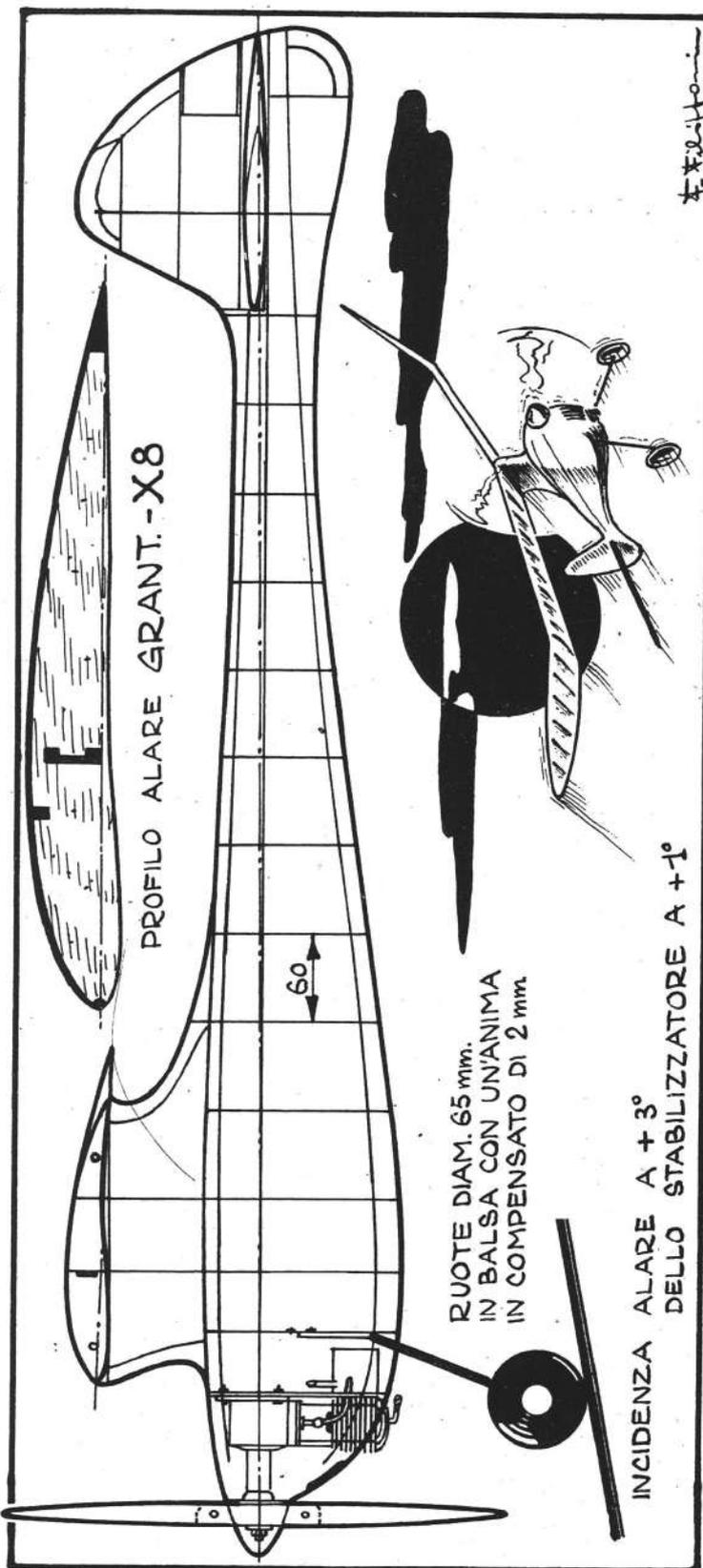
Sulla seconda ordinata viene fissato il carrello che è in filo di acciaio di 3 mm. di Ø. Le ruote hanno un'anima in compensato di 2 millimetri e due guance di balsa sagomate ellitticamente che portano al centro una boccia di ottone. Tra la prima e la terza ordinata la fusoliera viene ricoperta su tutti i lati con compensato da 0,8 millimetri. In seguito viene tutta, compresa la pinna, ricoperta in seta tesa con emallite e verniciata con due mani di nitrocellulosa colorata. L'ala ed i piani di coda sono ricoperti in carta pergamina da duplicatori e verniciata con nitrocellulosa trasparente.

La capote del motore è ricavata da un blocco di balsa scavato internamente, stuccato e verniciato alla nitrocellulosa.

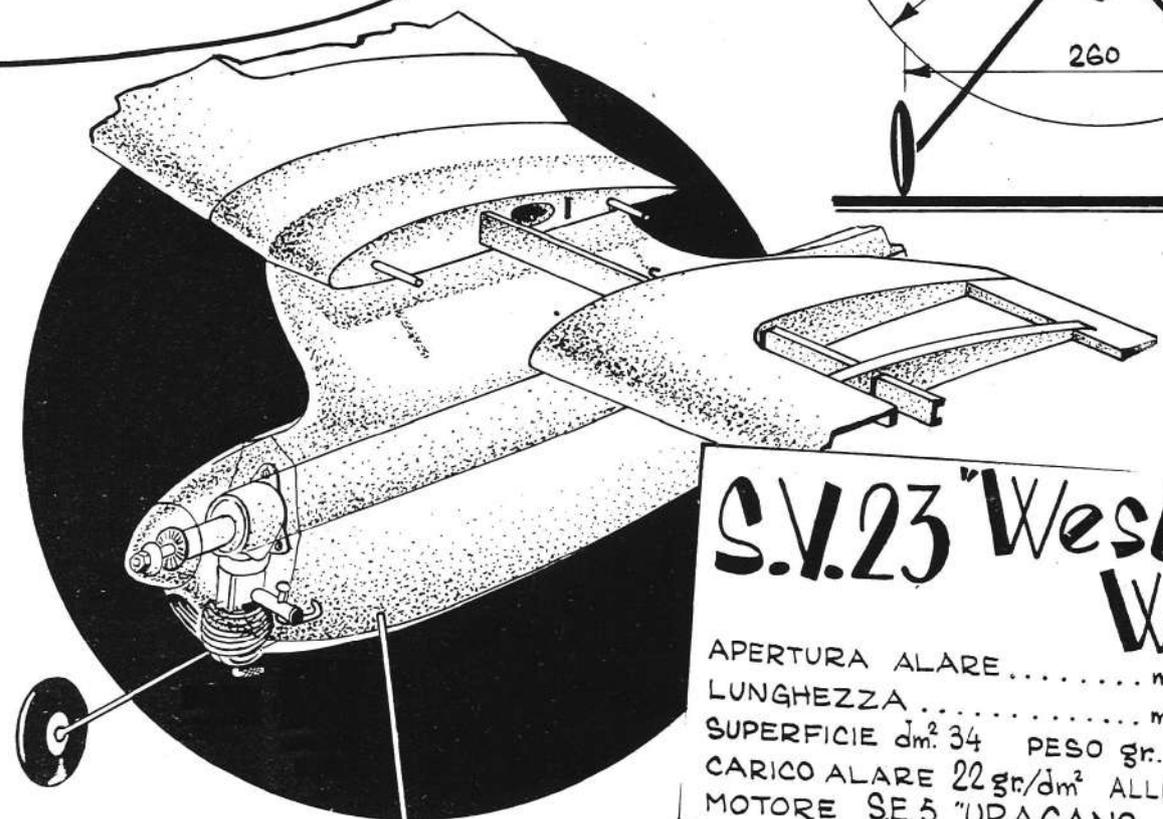
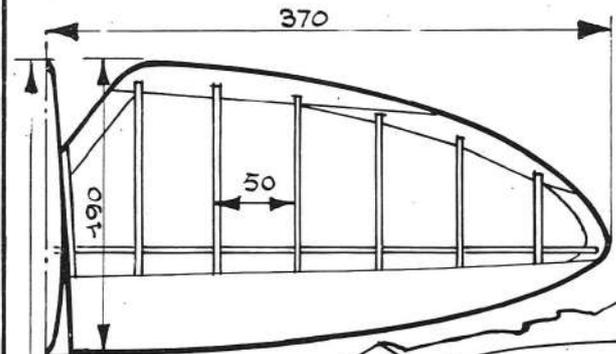
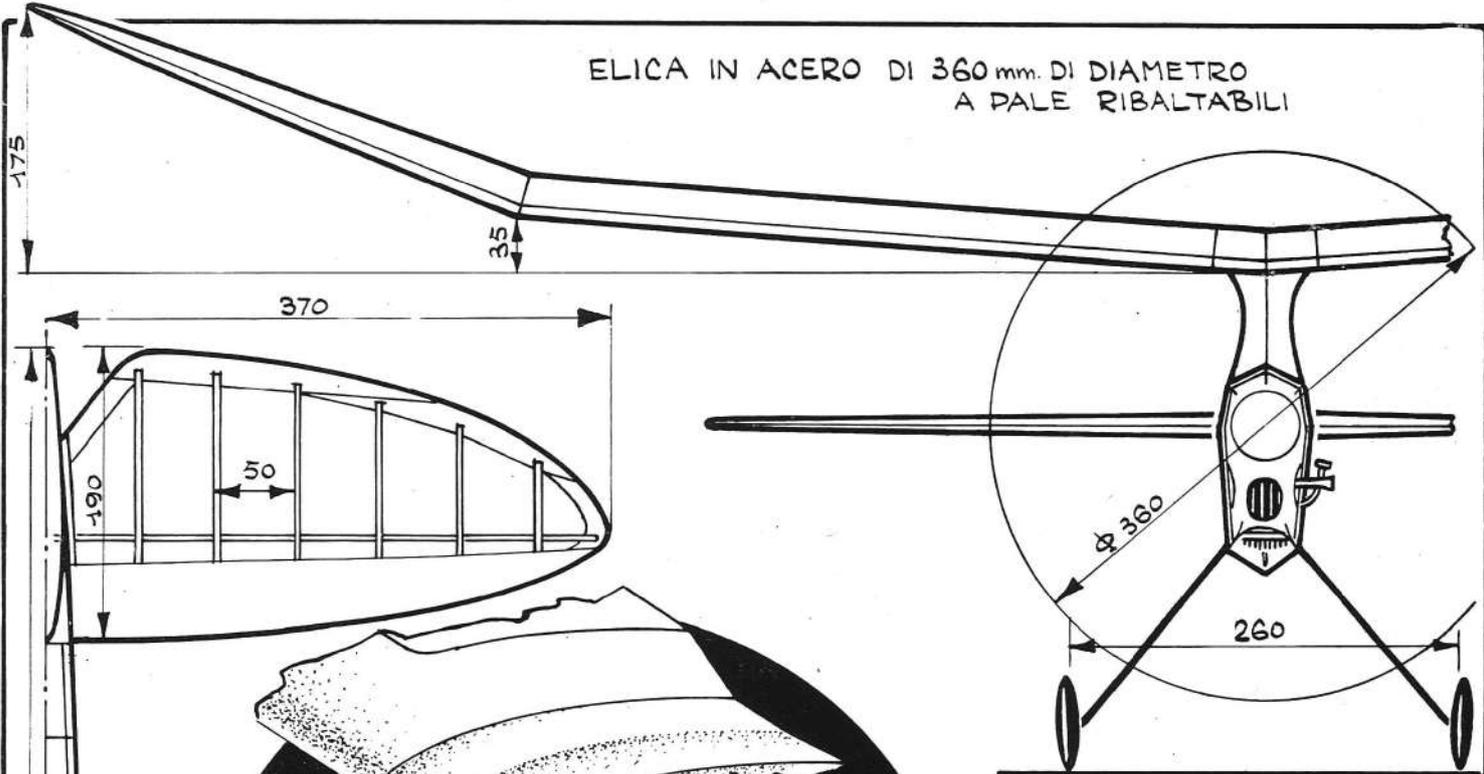
L'elica è in acero di 360 mm. di Ø ed è a pale ribaltabili. L'incidenza alare è di + 3°, quella del piano orizzontale + 0° mentre la incidenza verticale del motore è di 0°.

Se qualcuno, ammesso che ci sia, volesse accingersi alla sua costruzione può rivolgersi a

VALENTIN SILVERIO
Fiume
Via Carducci 10



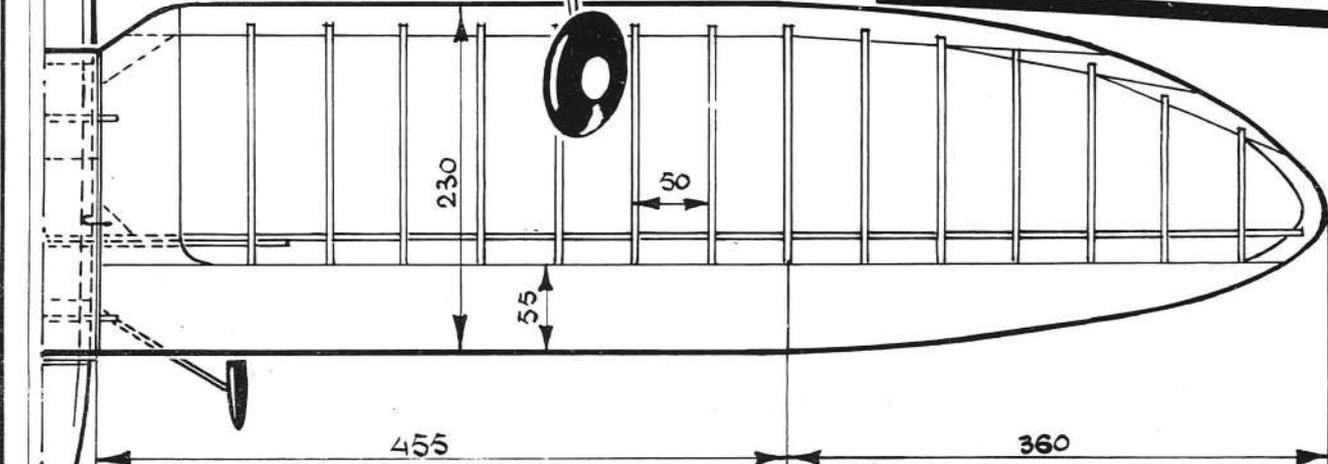
ELICA IN ACERO DI 360 mm. DI DIAMETRO
A PALE RIBALTABILI



1050

S.V.23 "West Wind" ^{2°}

APERTURA ALARE mm. 1700
 LUNGHEZZA mm. 1050
 SUPERFICIE dm² 34 PESO gr. 750
 CARICO ALARE 22 gr/dm² ALLUNG. 8,5
 MOTORE SE.5 "URAGANO" 1/3 H.P.



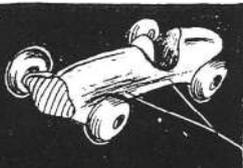
LE DUE SEMIALI SONO FISSATE ALLA PINNA PER MEZZO DI UNA
 BAIONETTA VERTICALE IN DURALLUMINIO

F. Feltrin

Torino AEROPICCOLA

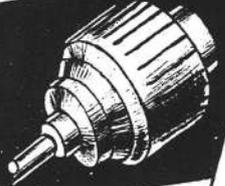
C/o Peschiera 252

TAVOLE



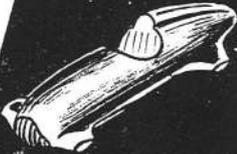
TAVOLE DI AUTOMODELLI "UNION" E "VICTORY" LUNGH. RISPETT. CM 160 E 43 PER MOTORI 4-10 CC. £. 300

FRIZIONE CENTRIFUGA "CHAMPION" COMPLETA DI VOLANO ZIGRINATO £. 1.900



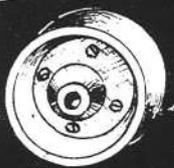
VOLANO IN BRONZO PER MOTORI 4-10 CC. £. 500

CARROZZERIA



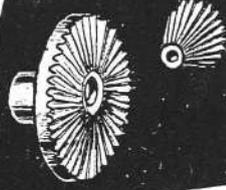
CARROZZERIA PER AUTO-COMPLETA "VICTORY" MODELLO "VICTORY" FUSA IN LEGA LEGGERA, CON TELAIO MOLLEGGIATO FACILMENTE TRASFORMABILE £. 1.800

CERCHIONI ISOLATI, PER SOLA FUSIONE "UNION" AUTOMODELLO £. 300



IDEM PER AUTOMODELLO "VICTORY" (8 PEZZI) £. 200

INGRANAGGI

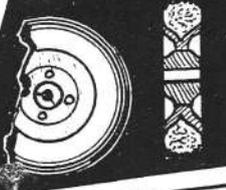


INGRANAGGI CONICI RAPPORTO 1:1 ED 1:1.5 PER AUTOMODELLO "VICTORY" £. 400

GOMME SEMIDURE, CON BATTISTRADA CIRCOLARE PER MODELLI ANCHE NON MOLLEGGIATI - DIAMETRO 75-90-110-110-RISPETTIVAMENTE CAD. £. 150-270-300



RUOTE COMPLETE



RUOTE COMPLETE DI CERCHIONI E GOMME, IN GRUPPI DI QUATTRO ESEMPLARI - DIAMETRO 75-90-110-110-RISPETTIVAMENTE £. 2.300-2.600-2.900

CONSEGNE SOLLECITE - PAGAMENTI ANTICIPATI - IMBALLO IN ASSEGNO - VEDERE IL LISTINO ILL. N° 6

SERBATOI ANTICENTRIFUGA A £. 350 BULLONCINI, DADI FRESATI PER BLOCCAGGIO DI VOLANI, DADI CIECHI PER ASSI.

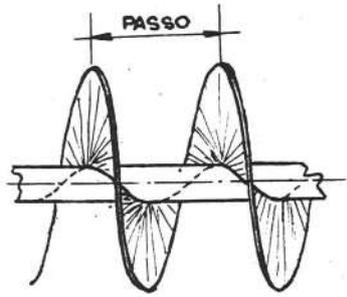
CORSO DI aeromodellismo

Ancora sulla ricopertura

Chi non abbia a disposizione nulla di simile, può usare un batuffolo di ovatta umido, e strofinarlo sulla carta, ma con molta delicatezza, che la carta umida è debolissima. Una volta bagnata, l'ala va messa su una superficie piana e lasciata asciugare sotto qualche cosa di pesante. Il sistema migliore è quello di appoggiare una riga da disegno sul bordo d'entrata e una sul bordo d'uscita, e fermarle con dei libri o con altri pesi. Durante questa operazione si deve aver cura di non schiacciare troppo le strutture, per non provocare deformazioni pericolose. Quando le superfici sono bene asciutte, cioè dopo due o tre ore, poiché l'essiccazione non deve mai essere accelerata artificialmente, si procede alla verniciatura. Come prima mano, su qualsiasi carta, si può usare della emallite, diluita con a-

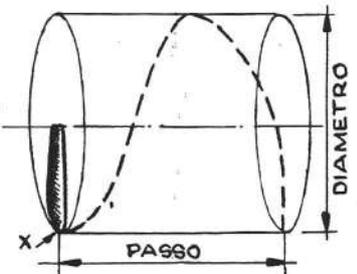
minimo urto la carta si spacca. La copertura in seta è più complicata e richiede maggiore abilità, ma dopo qualche prova, si riesce ad eseguire un lavoro soddisfacente.

Come per la carta, si comincia col tagliare un pezzo di stoffa un po' più grande della parte da costruire. Se si tratta di una fusoliera, a sezione quadrata o rettangolare, si ricopre, normalmente, una faccia per volta: se la sezione è ellittica, si può ricoprire addirittura in due parti, eseguendo le giunture sul listello superiore e su quello inferiore. In nessun caso la ricopertura deve essere fatta di un pezzo solo, perché la fibra deve essere sempre parallela alle strutture. Si comincia col fissare la stoffa sull'ultima ordinata, con un po' di collante, ed appena questo è asciutto, si tira la seta verso il naso, con molta cura, e vi si incolla per circa un centimetro. Appena vi aderisce, ci si assicura che la tensione sia perfetta e quindi s'incolla il tessuto sulla rimanente parte del naso. Ciò fatto, s'incolla il tessuto, tenendolo leggermente, sui correnti longitudinali. Non occorre incollare le ordinate e gli eventuali listelli intermedi, poiché basta a questo scopo l'emallite, che, opportunamente diluita, si spalmerà con un pennello morbido.



seta in parti uguali, che può usare della emallite, diluita con acetone in parti uguali, che sia però di buona qualità perché non lasci striature. Come seconda, si può usare una qualsiasi vernice a finire trasparente colorata, sia alla nitrocellulosa, sia a spirito, che renda lucide le superfici. Per le fusoliere la lavorazione è la stessa, con la differenza che, dopo la copertura di una superficie, se ne deve coprire la simmetrica, per evitare svergolamenti.

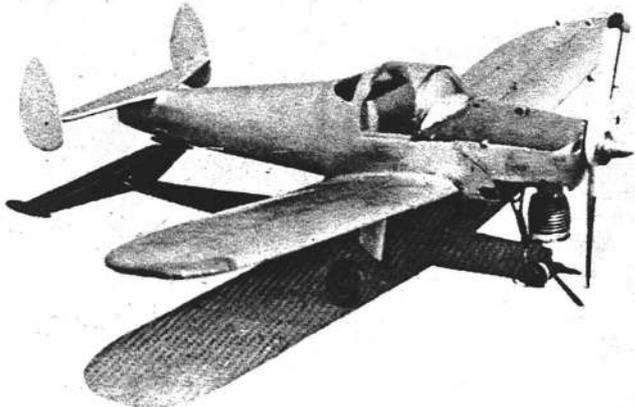
E' bene, appena coperto uno specchio, coprire il simmetrico, per evitare svergolature. Ultimato il rivestimento, si rifila il tessuto eccedente e si lascia asciugare il collante per qualche ora, dopo di che si può passare l'emallite come abbiamo detto. Dopo aver passato la



Le fusoliere a sezione non regolare vanno logicamente ricoperte a spicchi con molta pazienza. Quando si usa la carta seta, si deve badare che la fibra sia nel senso della lunghezza, altrimenti al

vernice tenditela, è bene aspettare un giorno, prima di dare qualsiasi vernice a finire, perché la seta si

Il torinese Castagna ha costruito questo ERCOUPE telecomandato.



Il belga Van Hemeleijk che ha partecipato alla Wakefield 1948.



possa tendere completamente. Come vernici a finire si possono usare, e sono consigliabili, le vernici alla nitrocellulosa a rapido essiccamento. Non si prestano gli smalti, perchè si irrigidiscono e si screpolano. Le ricoperture in materiali rigidi, come il legno ed il cartone, rientrano nel campo delle strutture, poichè hanno sempre funzione resistente.

Per coprire un bordo d'attacco, per esempio, si taglia una striscia di materiale di adatte dimensioni e si applica sulle strutture precedentemente coperte di colla a freddo, se si tratta di legno; o di collante, se si tratta di balsa o di cartone, e vi si tiene aderente con una fasciatura di garza, o di fettuccia. Se il pezzo da coprire presenta una curvatura molto accentuata, si può bagnare l'impiallacciatura, ma solo dal lato esterno alle curve in modo che si accartocci automaticamente. La stessa operazione si fa per le fusoliere.

Dell'elica

La costruzione dell'elica, la quale è uno degli elementi più importanti degli aeromodelli a motore, richiede un lavoro di precisione. Quindi l'aeromodellista deve pre-

Troppe volte un buon aeromodello vola a causa delle deficienze e delle imperfezioni dell'elica. Spesso il diametro errato, il passo non appropriato alla velocità dell'apparecchio, sono cause che impediscono il volo o lo rendono imperfetto con dondolio e con false indicazioni, che sono sempre causa di improvvise picchiate con inevitabili cadute, non sempre sopportate dalle delicate strutture dei modelli.

Un'elica funziona ruotando nell'aria come una vite entro la propria madre vite. L'elica, quindi, può essere considerata come una porzione di vite che ruotando, si avvitava nell'aria avanzando, ad ogni giro, di un certo spazio lineare chiamato *passo della vite* (fig. 1). Per analogia, un'elica che ruota nell'aria, che le fa da madre vite, avanza ad ogni suo giro di una quantità lineare chiamata *passo dell'elica* (fig. 1).

Consideriamo un'elica che ruota di un giro avanzando col proprio passo: l'estremità della pala descriverà (fig. 2) sulla parete del cilindro, che ha il diametro uguale a quello dell'elica, una linea (che nella figura è tratteggiata) detta appunto, in linguaggio geometrico, elica.

Se svolgiamo la superficie del cilindro, si ottiene un rettangolo, e la linea tratteggiata ne risulta la diagonale. L'angolo che essa fa con il lato più lungo del rettangolo, il quale è uguale alla lunghezza della circonferenza del disco dell'elica, è l'angolo del passo; cioè, esso rappresenta l'incidenza che dovrà avere la pala in quel punto per avanzare ad ogni giro di una quantità uguale al passo (fig. 3).

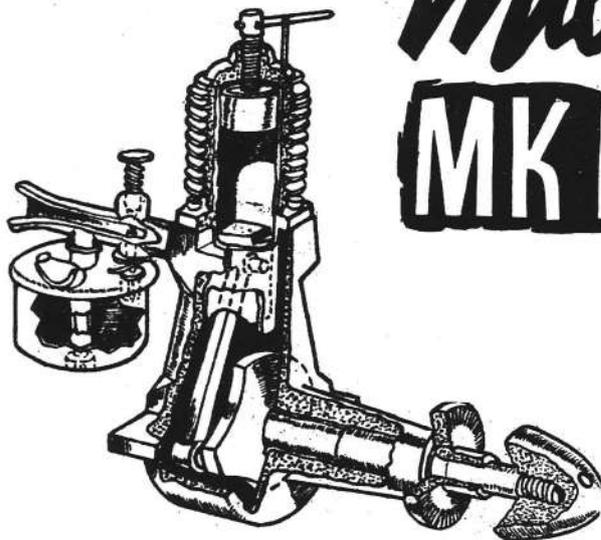


deve lavorare con pazienza e intelligenza.

La scelta dell'elica è della massima importanza, e difficilissima, salvo per chi ha una grandissima pratica, si riesce con una prima costruzione a dottere un buon risultato.

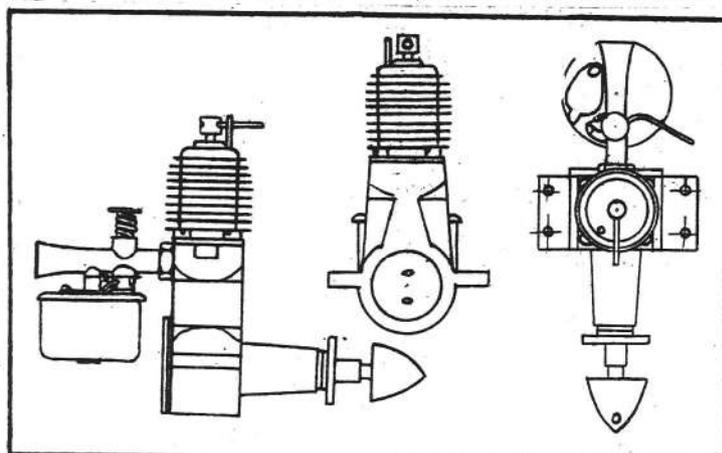
(Continua)

IL DIESEL Mills MK II



Il «Mills Mk II» è uno dei migliori diesel di produzione inglese, sia per la lavorazione che per il rendimento. Diversi esemplari di questo motore sono stati lungamente ed accuratamente provati da alcuni tecnici inglesi; i dati che riportiamo sono quindi sicuri, ac-

giri varia tra i 4.400 e gli 11.000 con variazione di potenza tra i 0,0465 e i 0,078 HP, massima potenza ottenuta a 7250 giri. Una curiosa caratteristica di questo motore è che dopo il vertice massimo di potenza non ricade bruscamente, ma decresce lentamente fino



certi e non gettati a caso, come fanno molte case costruttrici. Il «Mills» è un prodotto della Mills Bros. (2, Victoria Colonnade Southampton Row, W. C. I.) e venduto al prezzo di 4 sterline e 15 scellini. La cilindrata è di cc. 1, 3 (c. l. 0,08) ottenuta con una corsa di mm. 15,87 e un alesaggio di 10,32. Il peso a secco del motore è di grammi 110 circa. Rapporto di compressione variabile da 1:14 a trurato ed ha due aperture di travaso e due di scarico. La testata in dural è avvitata sul cilindro e reca la spina di fine corsa per la chiaveva contropistone. Il pistone è in acciaio, tornito e rettificato ed ha, anteriormente, e davanti alla luce di travaso, una incassatura che funge da deflettore. La biella è forgiata in lega leggera, assicurata al pistone per mezzo del solito spinotto. Il motore è stato lungamente collaudato, ed in base a questi collaudi sono stati desunti i dati che riportiamo. Il limite dei

ai 0,063 HP a 11 mila giri. Con un'elica da 25 cm. di diametro e 15 di passo, larghezza massima della pala di cm. 2,5, raggiunge i 5.400 giri e sviluppa una trazione massima di 460 grammi. Il minimo di giri, con funzionamento regolare e sicuro è di 4.100, con una trazione di soli 260 grammi. Il decrescere della trazione è quindi molto sensibile col diminuire dei giri. La massima trazione di 534 grammi è ottenuta con l'elica speciale «Aeromodeller». La differenza è notevole, se si pensa che le eliche della Casa sono già delle migliori in commercio. Miscela adoperata la Mills «Blue Label». In due parti con una di etere etilico. Altra miscela consigliata è quella formata da tre parti uguali di olio minerale, paraffina ed etere. Le eliche consigliate dalla casa sono per volo libero, da 22,5x10, per telecomandati da 20x20 o per 25.

(da «Aeromodeller»)



INTRODUZIONE al radiocomando

Un ramo dell'aeromodellismo, che, malgrado la grande ripresa di questa attività, rimane ancora ignorato e assente sui nostri campi di gara e, salvo qualche sporadico articolo, non appare sulle nostre riviste, è il comando a distanza degli aeromodelli.

Non parlo dei telecontrollati, oggi diffusissimi, che per la loro stessa natura hanno possibilità molto limitate, e tolto il lato spettacolare e velocistico, non soddisfano a quella che è la classica essenza dell'aeromodellismo che vuole libertà, aria e spazio.

All'estero si è giunti a risultati in alcuni casi abbastanza soddisfacenti comandando, oltre che con la radio, anche con suoni e raggi luminosi; ma, naturalmente, solo la radio in questo campo può risolvere il problema e dare le migliori soddisfazioni.

Da noi, parecchi si sono provati, e, dopo essersi avvicinati molto alla realizzazione, hanno abbandonato il campo, oppure hanno rivoltato le loro fatiche ad altre applicazioni, per lo più su modelli di navi, che agglungono al vantaggio di non limitare il peso e lo spazio, quello di non avere, o quasi, probabilità di scassature con danni finanziariamente non indifferenti.

In questo dopo-guerra, però, è possibile trovare dei materiali che permettono di realizzare apparecchi di minimo ingombro e peso e di sicuro funzionamento, a datti quindi per gli aeromodelli. Inoltre oggi molte difficoltà, quali il permesso di possedere e mettere in funzione una radio trasmittente, non sono più insormontabili, mettiamoci allora al lavoro, mirando a poter controllare il volo del nostro modello, condurre e mantenerlo nelle termiche o fargli compiere eleganti evoluzioni per riportarlo alla fine sicuramente sul campo.

La caratteristica principale di un modello volante è la stabilità. Esso, infatti, per volare bene deve farlo il più possibile in assetto normale, e automaticamente riportarsi a terra quando una causa qualsiasi lo abbia avariato. Perciò il modello deve essere studiato, costruito e centra otcon la massima cura.

Ma una volta partito, chi ne controlla più la direzione? Il vostro modello può andare così contro il solito albero o staccionata, o qualsiasi ostacolo gli capiti dinanzi, magari allo stesso proprietario, o perdersi lontano.

Ne viene di conseguenza che, volendo semplificare al massimo il nostro lavoro riducendo i comandi a uno solo, ciò viene utilizzato nel migliore dei modi per il controllo della direzione: il più desiderabile in un primo momento.

Esaminiamo, allora, senza per adesso approfondirci troppo, quali dispositivi sono necessari, quali caratteristiche debbono avere, e come funzioneranno.

Naturalmente come in ogni apparecchiatura radio avremo una stazione trasmittente e una ricevente, che nel nostro caso deve avere peso e ingombro minimi. Esso riceve e amplifica l'energia emessa dalla trasmittente; ma questa è talmente piccola, che non basta a muovere il nostro timone; può, al massimo, far funzionare un relè adatto, cioè un interruttore elettrico.

Ci vuole allora un altro intermediario: un motorino elettrico, o un dispositivo di scappamento che abbia la potenza necessaria.

Scegliamo quest'ultimo, perché il più facile a costruire ed essendo più semplice e leggero, ha anche un funzionamento sicuro. Inoltre, come vedremo in seguito, semplifica la parte radio.

Esso riceve la potenza necessaria per muovere il timone da una matassina di elastico avvolto, ed è comandato da una elettro calamita che può essere inserita con una batteria nel circuito del relè.

Il timone, in questo caso è costretto a seguire nel suo movimento una sequenza di posizioni: centro — destra — centro — sinistra — centro; quindi, per agire opportunamente su di esso, occorre inviare brevi segnali e, nel nostro caso, se lo vogliamo a sinistra, sapendo che la prossima posizione dello scappamento lo farà ruotare a destra, dovremo trasmettere tre segnali consecutivi e poi per ritornare al centro.

Quando, infatti, la prima manovra è fatta rapidamente, il modello non può risentirne gli effetti per la sua inerzia, mentre risponderà nella posizione di destra che faremo durare a nostro piacimento. Naturalmente, nel caso precedente un solo impulso sarà necessario per virare a sinistra.

Basta al nostro scopo un interruttore a pulsante sulla trasmittente che la faccia immediatamente entrare in funzione emettendo un segnale quando si preme detto interruttore, e il contrario nella posizione di riposo.

Le due stazioni è necessario siano sintonizzate sulla stessa lunghezza d'onda. Per questo dovremo mettere su una delle due un dispositivo di accordo, e per ragioni di peso e d'ingombro, ci conviene montarlo sulla trasmittente rendendo fisso quello della ricevente: il contrario di quanto avviene nei normali apparecchi radio, nei quali le diverse stazioni hanno una lunghezza d'onda stabile e noi ci accordiamo con l'una o con l'altra muovendo il bottone di sintonia. In alcuni di essi poi è montato il cosiddetto occhio magico, che serve a centrare con precisione la stazione voluta.

Nel nostro caso, un dispositivo del genere è assolutamente necessario per ottenere un rendimento

sufficiente: utilizzeremo allora uno strumento, cioè un milliamperometro che, inserito al momento opportuno nel circuito della ricevente, con i suoi spostamenti ci dirà il punto esatto dell'accordo.

Il ricevitore dovrà pure essere munito di un reostato, per regolare il funzionamento e neutralizzare gli effetti della scarica delle batterie in modo che essa lavori sempre nelle migliori condizioni.

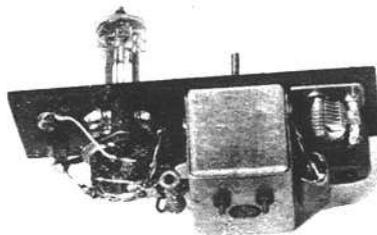
Per ottenere dunque il nostro scopo ci occorre, a terra, una trasmittente accordabile con una manopola alla ricevente e capace di emettere impulsi di segnali col suo bottone di comando. Sul modello un leggero ma efficiente ricevitore con un reostato per la regolazione e un attacco per lo strumento di controllo. Un relè sensibile agli impulsi radio. Un selettore a scattamento per il comando della parte mobile del direzionale.

Assicuratici del funzionamento dei diversi organi, inseriamo lo strumento nella sua presa e, osservandolo, muoviamo la manopola della trasmittente per sintonizzarla perfettamente. Regoliamo poi il reostato, per avere il miglior rendimento e cerchiamo di ottenere dalla lancetta del milliamperometro un massimo di variazione premendo o no il bottone, cioè fra l'emissione e la pausa; ottenuto questo si stacca lo strumento e il modello su cui è montato il complesso è pronto a partire: noi, schiacciando il pulsante, potremo, a nostro piacimento, controllarne il volo.

(Continua)

Luigi Lauciani
Via Albalonda 30 - Roma

Ecco il radiocomando costruito dall'autore dell'articolo: le dimensioni della trasmittente sono di cm. 18x11x7. Si noti la manopola sintonizzatrice graduata e il pulsante per la trasmissione dei segnali.



IL TELECOMANDATO
SM
★ 1

Vi presentiamo oggi un telecomandato che unisce alla notevole semplicità costruttiva, delle ottime doti di volo.

E' un modello di costruzione facile, robusto e abbastanza veloce; il motore di piccola cilindrata lo rende di pilotaggio accessibile a ognuno soprattutto a chi è alle prime armi in campo U-controllistico. La costruzione della fusoliera è a ordinate e listelli da 3, per le ordinate, che vengono montate su due listelli di forza 3x8, in cui si aggiungono nella parte anteriore, le longerine in faggio rastremate — la cappottina, di costruzione analoga alla fusoliera viene unita ad essa per mezzo di due fermagli indicati chiaramente nel disegno.

Copertura di tutto il modello in listelli di balsa incollati tra di loro, scartavetrati con la massima accuratezza, l'ala è ricavata da una tavoletta di balsa da mm. 8 di spessore e viene fissata dopo essere stata accuratamente sagomata per mezzo di due tagli che vanno ad incontrarsi nelle ordinate n. 2 e 3. Il piccolo raccordo viene ricavato direttamente dalla tavoletta. Il piano di coda verticale è in tavolette di balsa da 4 mm., quello orizzontale invece è formato da due tavolette di balsa da 1,5 incollate sopra e sotto, un terzo in comp. da 1,5 cioè sia per la parte fissa che per quella mobile.

Le cerniere sono in celluloida da 0,3, il comando in filo d'acciaio da mm. 1. L'asta di comando è in acciaio, il triangolino in alluminio da mm. 1; i cavi di comando sono esterni e penetrano in fusoliera attraverso due aperture poste sotto l'ala. Il motore montato sull'originale era un Delta 2, sostituibile con altro di caratteristiche analoghe. Il modello, dopo essere stato scartavetrato accuratamente, va stuccato con 2 o 3 mani di collante e quindi verniciato sia in trasparente che in vernice colorata. Sconsigliato l'uso dello stucco a nitro, perchè rende il modello troppo pesante.

BRUNO CHINCHELLA

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

È uscito "CONSIGLI UTILI", di A. Mossetti.

Volume di 50 pagine in carta patinata in cui sono condensate tutte le malizie ed i segreti che fanno l'aeromodellista esperto.

Chiedetelo inviando SOLE lire 150 a "L'AZZURRO", - Sillavengo (Biella), oppure a "AEROPICCOLA", - Corso Peschiera, 252 - Torino.

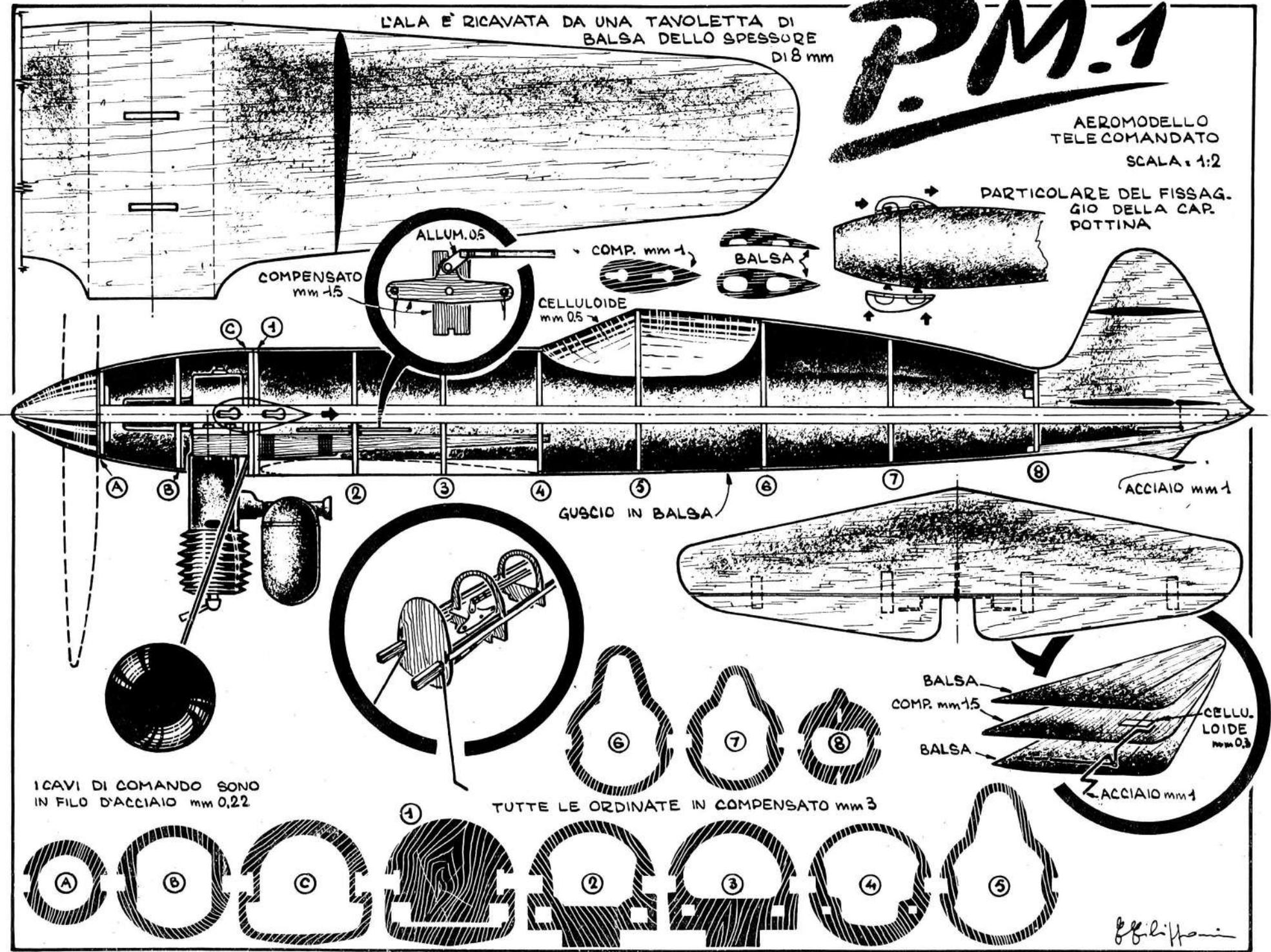
L'ALA È RICAVATA DA UNA TAVOLETTA DI Balsa DELLO SPESSORE DI 18 mm

PM.1

AEROMODELLO TELECOMANDATO
SCALA 1:2

PARTICOLARE DEL FISSAGGIO DELLA CAP. POTTINA

457



IL PV 130

Questo modello deriva, nelle linee generali, da una lunga serie di «65» che hanno dato ottime prove durante le varie gare romane. Le dimensioni sono aumentate, ma le caratteristiche generali rimaste invariate: rapida salita in candela per quasi tutta la durata della scarica, seguita da una buona planata.

Costruzione della fusoliera a traliccio, con listelli di balsa 5x5, traversini 3x3; la prima viene incollata sul listello superiore per mezzo di due tavolette di balsa da 2 mm. che irrigidiscono e rinforzano il complesso.

Le pale dell'elica sono ricavate da una tavoletta di balsa, con il piedino in faggio; il mozzo è pure in faggio con le guancette laterali in alluminio a cui vengono fissate le pale per mezzo di bulloncini con dado che ne permettono una facile sostituzione.

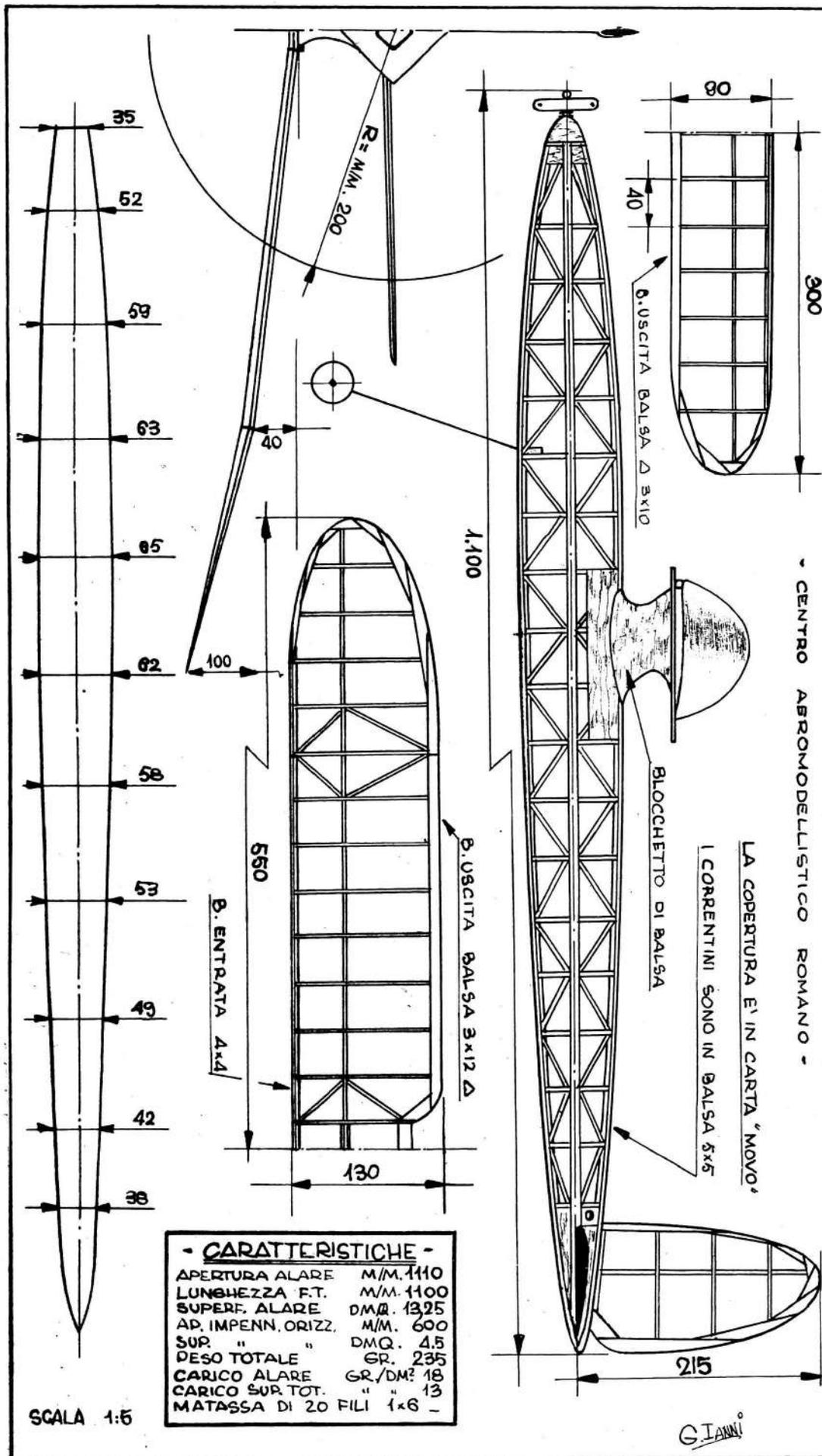
La ricopertura è eseguita con carata MOVO, che va messa con massima accuratezza, bagnata con acqua e verniciata con una mano di trasparente o preferibilmente di collante molto diluito, che resiste maggiormente all'umidità, dannosissima soprattutto nell'inverno e di mattina presto.

Per il centraggio, come al solito, 2 gradi positivo all'ala e piani di coda a zero. L'elica va a circa un grado di negativa. Matassa di 20 file di elastico 1x4.

Una cura particolare durante la lavorazione va posta nel lavorare leggero, altrimenti si rischia di passare il carico prestabilito, cosa non proprio completamente desiderabile.

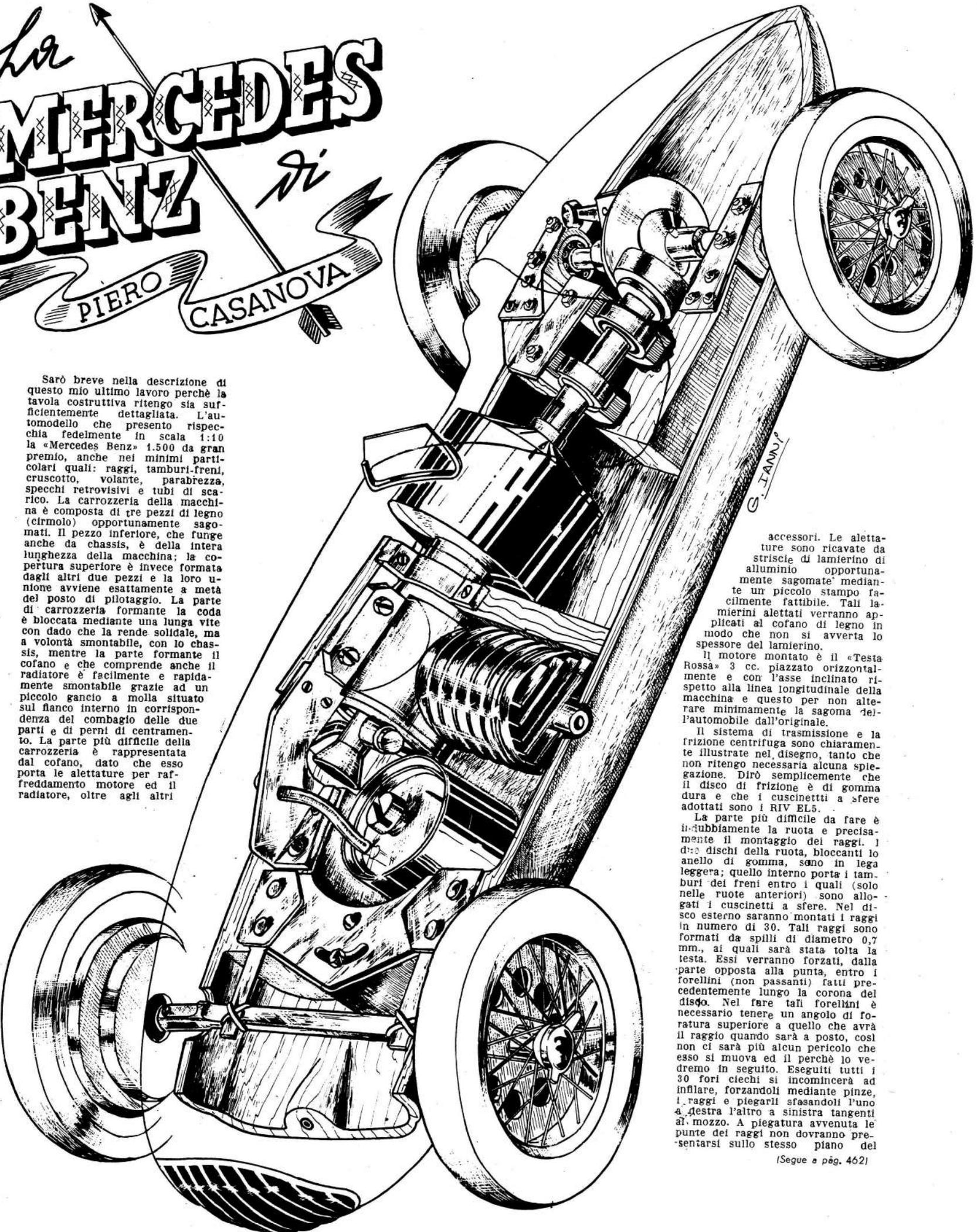
Importante!

Gli abbonati ricevono la rivista a domicilio, spendono meno e la leggono prima di chi l'acquista dal giornalaio. Abbonatevi, dunque. Ve lo consigliamo per il vostro interesse. Ma se non potete abbonarvi ACQUISTATE LA RIVISTA SEMPRE DAL MEDESIMO GIORNALAIO. Ci consentirete di regolare la tiratura con il minimo di copie invendute, il che si tradurrà, in definitiva, in una diminuzione di prezzo della rivista.



La
MERCEDES
BENZ
di
PIERO CASANOVA

Sarò breve nella descrizione di questo mio ultimo lavoro perchè la tavola costruttiva ritengo sia sufficientemente dettagliata. L'automodello che presento rispetta fedelmente in scala 1:10 la «Mercedes Benz» 1.500 di gran premio, anche nei minimi particolari quali: raggi, tamburi-freni, cruscotto, volante, parabrezza, specchi retrovisivi e tubi di scarico. La carrozzeria della macchina è composta di tre pezzi di legno (cirmolo) opportunamente sagomati. Il pezzo inferiore, che funge anche da chassis, è della intera lunghezza della macchina; la copertura superiore è invece formata dagli altri due pezzi e la loro unione avviene esattamente a metà del posto di pilotaggio. La parte di carrozzeria formante la coda è bloccata mediante una lunga vite con dado che la rende solida, ma a volontà smontabile, con lo chassis, mentre la parte formante il cofano e che comprende anche il radiatore è facilmente e rapidamente smontabile grazie ad un piccolo gancio a molla situato sul fianco interno in corrispondenza del combaggio delle due parti e di perni di centramento. La parte più difficile della carrozzeria è rappresentata dal cofano, dato che esso porta le alettature per raffreddamento motore ed il radiatore, oltre agli altri

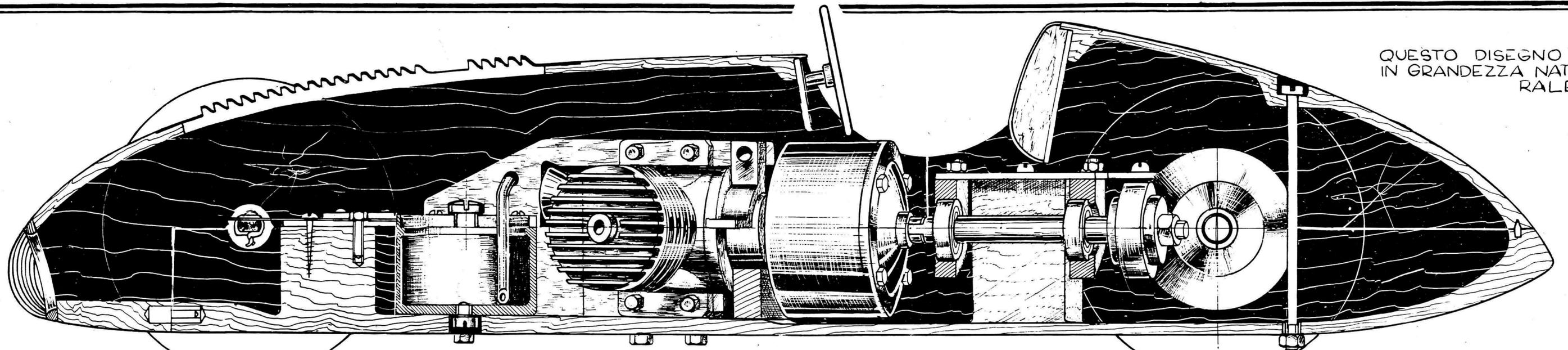


accessori. Le alettature sono ricavate da striscie di lamierino di alluminio opportunamente sagomate mediante un piccolo stampo facilmente fattibile. Tali lamierini alettati verranno applicati al cofano di legno in modo che non si avverta lo spessore del lamierino.

Il motore montato è il «Testa Rossa» 3 cc. piazzato orizzontalmente e con l'asse inclinato rispetto alla linea longitudinale della macchina e questo per non alterare minimamente la sagoma dell'automobile dall'originale.

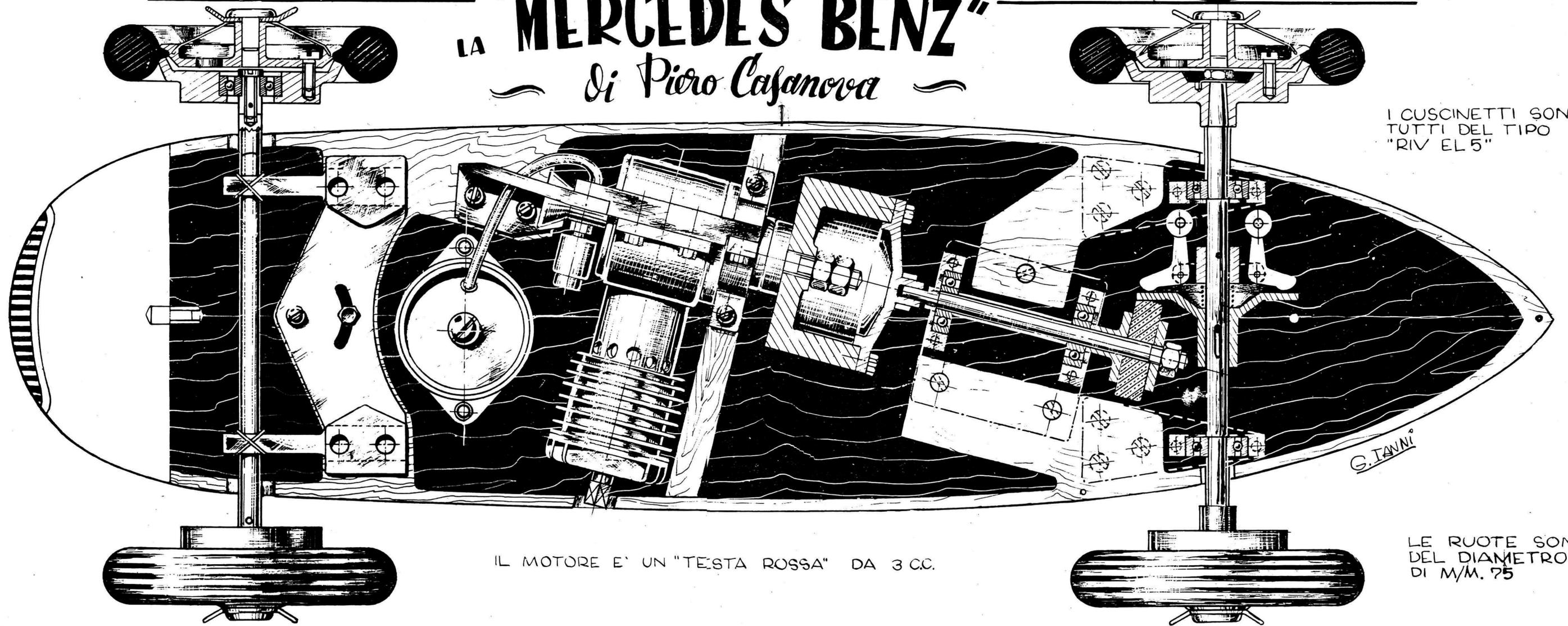
Il sistema di trasmissione e la frizione centrifuga sono chiaramente illustrate nel disegno, tanto che non ritengo necessaria alcuna spiegazione. Dirò semplicemente che il disco di frizione è di gomma dura e che i cuscinetti a sfere adottati sono i RIV EL5.

La parte più difficile da fare è il tubbiamento la ruota e precisamente il montaggio dei raggi. I due dischi della ruota, bloccanti lo anello di gomma, sono in lega leggera; quello interno porta i tamburi dei freni entro i quali (solo nelle ruote anteriori) sono alloggiati i cuscinetti a sfere. Nel disco esterno saranno montati i raggi in numero di 30. Tali raggi sono formati da spilli di diametro 0,7 mm., ai quali sarà stata tolta la testa. Essi verranno forzati, dalla parte opposta alla punta, entro i forellini (non passanti) fatti precedentemente lungo la corona del disco. Nel fare tali forellini è necessario tenere un angolo di foratura superiore a quello che avrà il raggio quando sarà a posto, così non ci sarà più alcun pericolo che esso si muova ed il perchè lo vedremo in seguito. Eseguiti tutti i 30 fori ciechi si incomincerà ad inflare, forzandoli mediante pinze, i raggi e piegarli sfasandoli l'uno a destra l'altro a sinistra tangenti al mozzo. A piegatura avvenuta le punte dei raggi non dovranno presentarsi sullo stesso piano del



QUESTO DISEGNO E'
IN GRANDEZZA NATU-
RALE

LA **"MERCEDES BENZ"**
di Piero Casanova



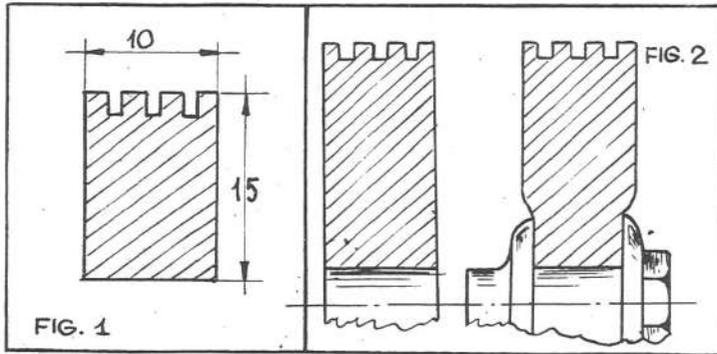
I CUSCINETTI SONO
TUTTI DEL TIPO
"RIV EL 5"

IL MOTORE E' UN "TESTA ROSSA" DA 3 CC.

LE RUOTE SONO
DEL DIAMETRO
DI M/M. 75

G. IAVNI

Corso rapido di ★ AUTOMODELLISMO



Puntata 5.
Premesso che abbiate ponderato bene sui consigli dati nel numero precedente, cioè sull'adozione del rapporto di trasmissione del vostro automodello, passiamo oggi a studiare le ruote, cercando di stabilire il tipo e il diametro che più si addicono alla nostra macchinetta.

Anche per le ruote bisogna cominciare dalla potenza del motore. Per esempio: «Kratno 10», giri 6-7000 sotto carico, con 1/4 - 1/3 di cavallo. In questo caso la trasmissione in diretta con diametri oscillanti a seconda del peso della macchina.

In questo caso consiglio la trasmissione in presa diretta, con diametro di ruote variabile a seconda del peso della macchina. In linea di massima si può stabilire mm. 125 fino a tre kg., mm. 100 fino a 4 chilogrammi. La velocità ottenibile (calcolata e sperimentata su pista asfaltata) varierà tra i 100-115 orari nel primo caso e 85-90 nel secondo. Con un peso minore si potranno ottenere delle velocità leggermente maggiori.

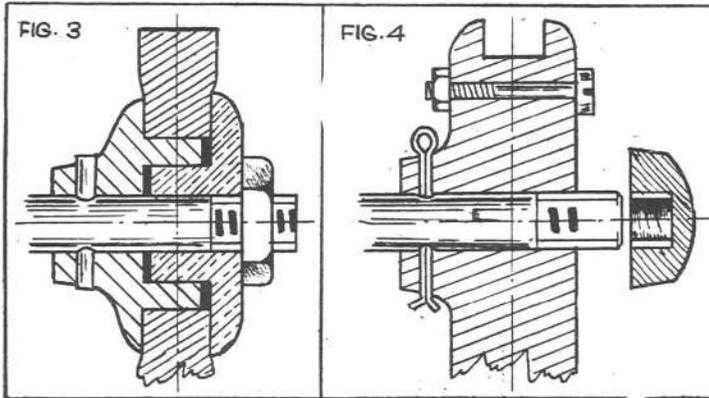
Esaminiamo ora la macchina col «Supertigre» da cc. 6. Il diametro delle ruote sarà di mm. 100-110 rapportando (giri motore/giri ruote) 1,5 : 1 con kg. 1,800 circa di peso. Scendendo a kg. 1,400-1,600, si potrà adottare il rapporto 1 : 1 con ruote da mm. 75-80. Le velocità, con questi due sistemi, varieranno tra i 90 e i 130 orari.

Per passare ad un motore di minore cilindrata, tipo «MOVO D2», o simili, stabiliamo senz'altro il rapporto 1 : 1; con un peso di 450-600 grammi, si potranno adoperare ruote da mm. 60-75; salendo invece ad 800-1000 grammi di peso, le ruote non potranno superare i 55 millimetri. Velocità corrispondenti tra i 45 e i 60 all'ora.

Con un motore da 3 cmc. si manterrà il rapporto 1 : 1, con circa 800 grammi di peso e ruote da mm. 60-75. Velocità 60-80 orari.

Vediamo ora qual'è il tipo di gomma consigliabile. E' bene anzitutto ricordare, una volta per sempre, per non sprecare tempo e danaro, che se le ruote sorpassano i 5-6000 giri, non c'è gomma del tipo a collare a sezione rotonda che possa resistere all'azione della forza centrifuga, specie con diametri superiori ai 75 millimetri. Delle ruote con tali gomme, messe oggi in commercio, riescono a tenere, per un certo tempo fino ad 8.000 giri, ma poi, sner-

vandosi, si allargano pure quelle, e lo stringere i mozzi praticamente non serve a nulla. Per raggiungere velocità discrete bisogna montare gomme piene, o quasi, con una larghezza di collare al-

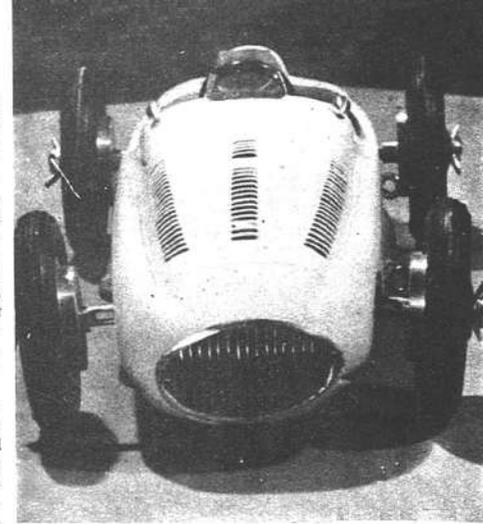


meno una volta e un terzo, o una volta e mezza superiore allo spessore. (Vedi figura 1), per diametri fino a 75 mm. Quelle piene, cioè il disco di gomma con un foro per il passaggio dell'asse, potrete con sicurezza caricarle fino a 14.000 giri. Questo tipo può essere costruito da ogni modellista con poca spesa e con i propri mezzi; non sono neppure molto antiestetiche, come forse s'

potrebbe credere. Basta tagliare un disco di gomma e praticarvi un foro al centro, stringervi quindi i mozzi di alluminio e montarle sul tornio. A velocità 2-3000 giri, con lima a triangolo e carta vetrata, si può fare il battistrada della forma voluta, arrotondando gli spigoli e praticandovi dei tagli longitudinali. In tal modo anche il centraggio della ruota sarà perfetto. Conosco un aeromodellista che, non possedendo un tornio, ha eseguito tale operazione con il suo stesso motore.

Per modelli d'auto da gara consiglio un disco di gomma, possibilmente telato, del diametro di mm. 110-130, spessore tra gli 8 e i 10 mm., pieno fino all'asse. A macchina ferma la gomma sporgente dai mozzi si piegherà probabilmente ai lati, per il peso, ma a 7-8000 giri la forza centrifuga la manterrà rigida e perfettamente a posto. D'altra parte si ottiene in tal modo una notevole riduzione di peso e di attriti, oltre che di resistenza aerodinamica.

I mozzi servono unicamente a tenere centrate le gomme e fissarle all'asse. Pertanto non c'è bisogno di bloccaggi con molte vi-



Ancora la macchina di Casanova vista di fronte.

delle due calotte di alluminio, sulle quali, prima o dopo, vengono effettuate le operazioni per il fissaggio della ruota stessa sull'asse. Fissaggio che deve essere rigido se la ruota è motrice, scorrevole se si tratta di ruota in folle.

Alcuni sistemi pratici e facili di accoppiamento asse-mozzo sono illustrati nelle figure 3 e 4. Il primo sistema è buono per ruote di diametro inferiore agli 80 mm., per i diametri superiori è bene impiegare il secondo tipo.

La carreggiata va mantenuta attorno alla metà, od 1 3/5 della distanza tra gli assi della macchina. Diamo alcuni esempi:

- per un 2 cmc. : mm. 130 - 150
- Diam. Ruote mm. 50-62
- per un 3 cmc. : mm. 135 - 160
- Diam. Ruota mm. 55-65
- per un 6 cmc. : mm. 210 - 230
- Diam. Ruote mm. 75-85
- per un 10 cmc. : mm. 250 - 285
- Diam. Ruote mm. 100-130

Tutte le dimensioni sono da considerarsi tra le mezzerie delle gomme.

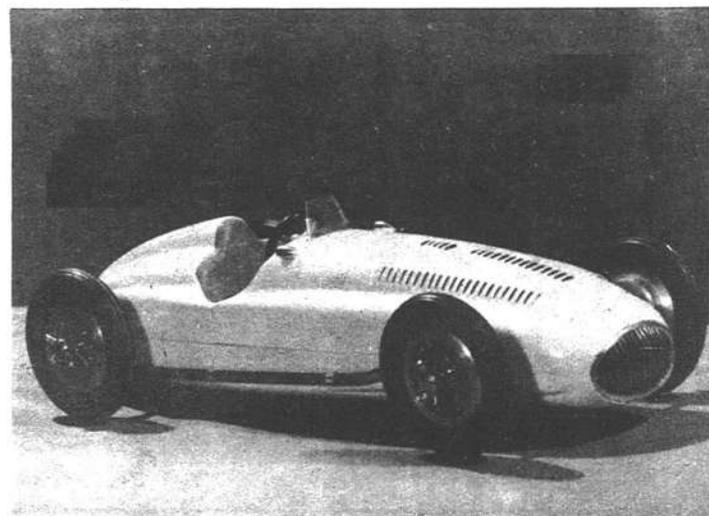
Per gli assi delle ruote si abbia come esempio base:
per un 3 cmc. : Diam. mm. 4-4,5
peso gr. 750
per un 6 cmc. : Diam. mm. 6,5
peso gr. 3500
per un 10 cmc. : Diam. mm. 6,5-8
peso gr. 7000.

B. CHINCHELLA

"LA MERCEDES BENZ."

(Segue da pag 459)

La « Mercedes Benz » di Casanova vista di tre quarti.



mozzo, ma questa posizione l'assumeranno soltanto quando si monteranno la piastrina formante il galleggiante ed il perno che dovrà entrare forzato nel foro del mozzo. In questa maniera noi avremo i raggi che saranno costantemente sotto flessione, data l'elasticità dell'acciaio di cui son fatti, e non ci sarà pericolo che si sfilino anche alle alte velocità di rotazione. I due dischi vengono bloccati tra di loro mediante 4 viti di diametro 3 MA che saranno fatte passare tra i raggi.

Come si vede dal disegno le ruote anteriori sono indipendenti, sterzabili e molleggiate in virtù delle due piccole balestre che reggono l'assale.

L'avviamento è ottenuto mediante la ruota di bicicletta.

Se qualcuno vuole costruirsi questo automodello ed avesse dei dubbi in qualche particolare non ha che da scrivermi e sarò ben lieto di poterlo aiutare.

CASANOVA PIERO
Via Cadorna 4
Ancona

CORSO DI MODELLISMO NAVALE

COSTITUZIONE DEL CLUB MODELLISTICO NAVALE ROMA

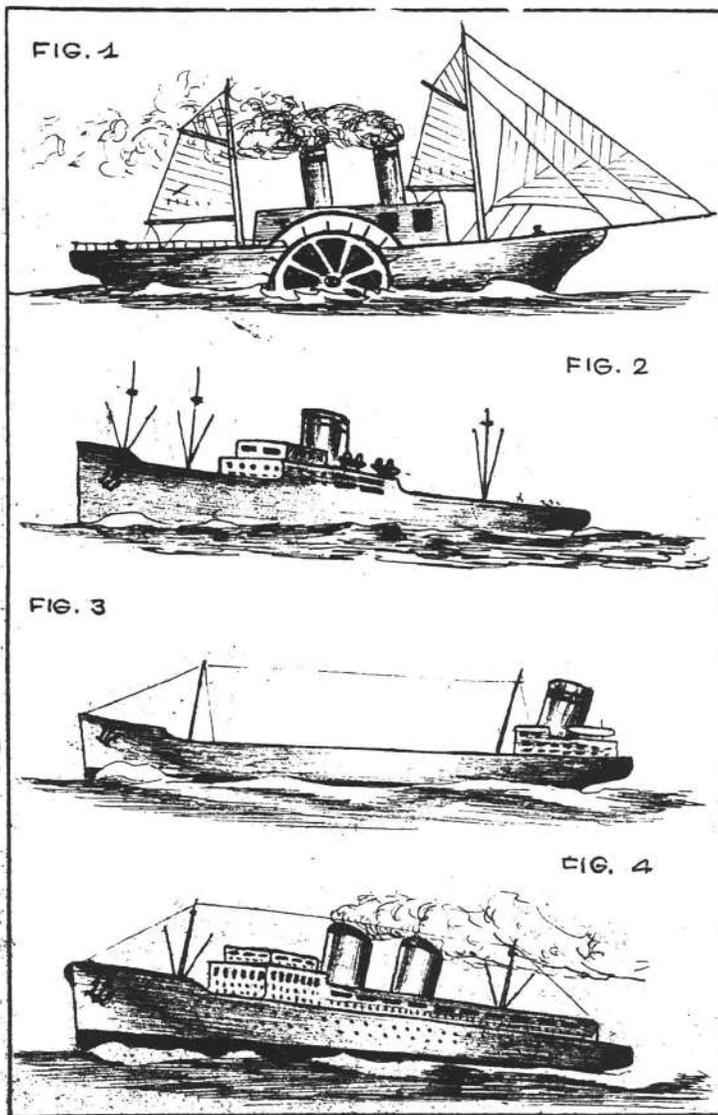


FIG. 1

FIG. 2

FIG. 3

FIG. 4

CAP. XI LE NAVI MODERNE, MERCANTILI E DA GUERRA.

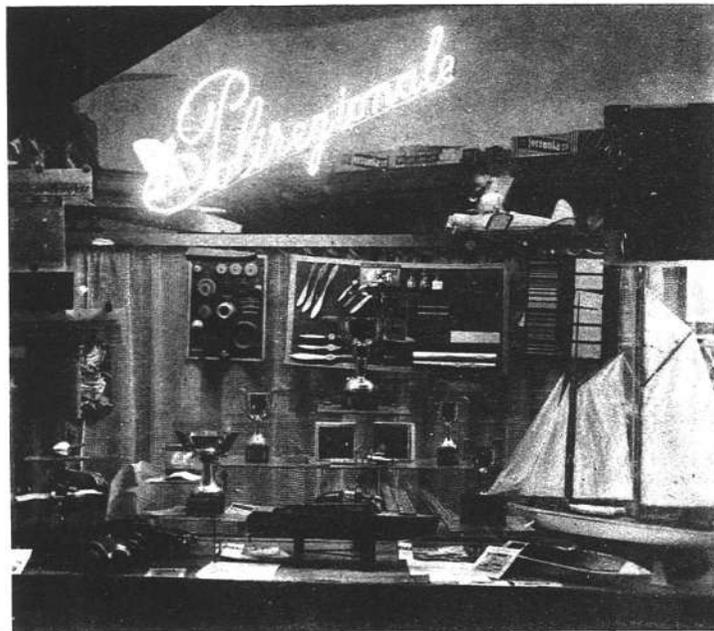
Con l'avvento della propulsione a vapore la nave a vela scomparve rapidamente dai mari che per tanto tempo e con tanto onore aveva solcato. E da quel tempo fino ad

oggi c'è stato un continuo progresso e perfezionamento nella costruzione degli scafi, nella propulsione e nei propulsori.

Nelle prime navi a motore la propulsione a vapore era costituita da una caldaia che inviava il vapore ad uno o due cilindri, i quali, a loro volta, trasmettevano il moto a due ruote poste sui fianchi della nave. Queste ruote erano munite alla periferia di pale, del tutto simili a quelle dei mulini ad acqua, che, girando, imprimevano il moto alla nave. Questo tipo di propulsione presentava però diversi inconvenienti, primo fra tutti la facilità di danneggiamento; inoltre, il rendimento variava a seconda che lo scafo fosse più o meno immerso per maggiore o minore carico a bordo. Poi, con mare grosso, la macchina era soggetta a notevoli salti di velocità, dato che al sopraggiungere di un'onda le ruote si arrestavano o quasi, e dopo averla superata giravano vorticosamente a vuoto (fig. 1). Tali notevoli inconvenienti indussero a studiare un nuovo tipo di propulsore a maggiore rendimento: questo tipo fu l'elica che detiene tuttora il primato assoluto per tutte le navi. Al giorno d'oggi abbiamo un'infinita varietà di eliche, per

tutti i tipi di navi, e vanno dalla bipala alla tripala, per navi da carico e per navi veloci, per yachts e per motoscafi.

In quanto ai tipi di navi, si può dire che dal 1900 ad oggi le linee essenziali siano sempre quelle. Migliorate, naturalmente, le forme aerodinamiche ed idrodinamiche, con tonnellaggio in aumento grazie alla



Esempi da imitare: mostre, mostre, mostre! Questa è allestita a Trieste.

perfezionata tecnica costruttiva.

La «carretta», o «tramp», ha forme molto tozze, enorme capacità di carico, plancia e ciminiera sul cassero centrale, poche sovrastrutture in generale, ma molti boccaporti e numerosi alberi con picchi di carico (fig. 2) per poter soddisfare la sua funzione specifica di nave da carico.

Le petroliere e carboniere sono generalmente a scafo piuttosto alto e lungo, con plancia ciminiera poste sull'estrema poppa; mancanza di sovrastrutture oltre ai boccaporti e ai tubi di carico e scarico (fig. 3).

Le navi passeggeri sono generalmente piuttosto snelle e alte di scafo, con molte sovrastrutture, verande e passeggiate; il loro tonnellaggio, contrariamente alle navi da carico che non superano le 20 mila tonnellate, raggiunge anche le 50.000 tonnellate nei grandi transatlantici, che però stanno cadendo in disuso causa il loro forte costo di costruzione e di esercizio (fig. 4). Le navi da guerra, che tutti ben conoscono nelle linee generali, si distinguono fondamentalmente in corazzate, incrociatori e cacciatorpediniere, oltre alle navi minori. Le forme delle navi da guerra sono generalmente molto affinate per gli incrociatori, caccia e torpediniere, mentre le corazzate, pur non molto alte di fianchi, sono piuttosto larghe. Le sovrastrutture variano molto da tipo a tipo, a seconda del perfezionamenti tecnici che vi si apportano man mano.

Dato così uno sguardo, sia pur rapidissimo, alle navi di tutti i tempi, cominceremo nel prossimo numero a trattare specificatamente la costruzione dei modelli.

il modellismo navale e di indire gare, mostre e manifestazioni varie.

Per il club, dalla totalità dei soci, è stata proposta la denominazione «CLUB MODELLISTI NAVALI ROMA».

Il club avrà un presidente ed un segretario-cassiere con funzioni amministrative ed organizzative.

Per manifestazioni, competizioni, gare ecc. verranno nominati, di volta in volta, dei dirigenti tecnici.

La sede del Club Modellisti Navali è per ora in Campo de' Fiori n. 8, Roma - Tel. 52.495.

Nella prima riunione è stato eletto all'unanimità, quale Presidente, il Dr. Cesare Mariani e, quale Segretario, il Cap. Roberto Greco. Il club ha un registro di modelli navali naviganti nel quale ogni proprietario potrà iscrivere le proprie imbarcazioni che avranno pertanto un numero di iscrizione e batteranno il guidone del circolo stesso.

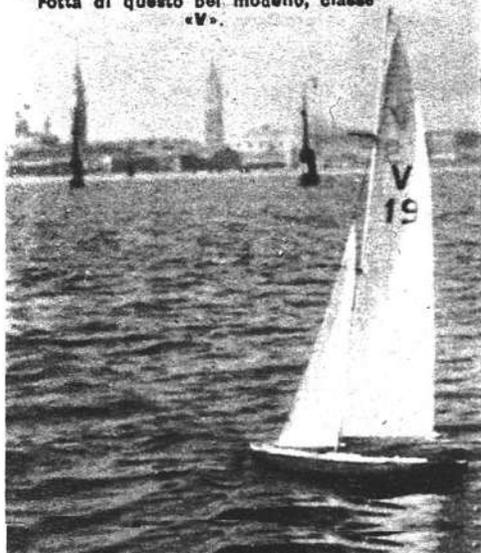
Il club ammetterà alle regate qualunque modello a vela delle classi internazionali ed istituirà e favorirà delle regate speciali per imbarcazioni a propulsione meccanica.

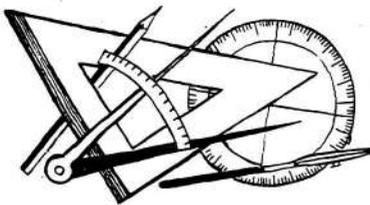
Ogni socio all'atto della iscrizione al club verserà una quota di L. 200 ed, annualmente, una quota di associazione di L. 1.200 pagabile anche per trimestre.

L'iscrizione degli scafi al registro delle imbarcazioni viene fissata in L. 150 per ogni unità che ha così diritto di battere la bandiera sociale e di partecipare alle regate.

Alle regate indette dal club sono ammesse anche imbarcazioni iscritte su registri di altre associazioni.

Sulla laguna davanti a Venezia il timone autocomandato controlla la rotta di questo bel modello, classe «V».





Calcolo del volume di carena di un modello navigante



Abbiamo visto la volta scorsa come si calcola l'area della superficie di una linea d'acqua, ed abbiamo accennato ad una correzione che occorre fare sul piano di costruzione per poter eseguire i calcoli con maggior esattezza.

Come si è già detto, le linee di acqua (l. a.), sul piano di costruzione, terminano all'intersezione colla traccia del piano di sim-

la superficie reale ed il risultato del calcolo vi è una lieve differenza.

La misurazione dell'area di una linea d'acqua si può fare con la massima precisione, mediante il «Planimetro Polare», strumento formato da due aste unite con un perno (come il compasso); una di queste porta ad un'estremità un nonio ed all'altra una punta, alla qual punta si fa percorrere il pe-

$V = 0,2 \times 29,25 = 5,85$ dmc.
Se il modello navigasse in acqua dolce il suo dislocamento sarebbe:

$D = 5,85 \times 1 = 5,85$ Kg.
ma se navigasse in acqua di mare, si avrebbe:

$D = 5,85 \times 1,026 = 6$ Kg.
Ed ora in base al dislocamento si può preventivare il peso della zavorra da applicare al modello, tenendo presente che il peso scafo varia da 0,3 a 0,4 del dislocamento; il peso attrezzatura, è 0,1 D; il peso zavorra varia da 0,6 a 0,5 D secondo che lo scafo è più adatto ad andature con molto o poco vento.

Così ad es. supponendo che lo scafo del modello di cui sopra abbiamo calcolato il dislocamento, sia adatto per andature con vento fresco, si potrà dire, in linea di massima, che il peso dello scafo sia di:

$6 \times 0,3 = 1,800$ Ng.
il peso della zavorra:
 $6 \times 0,3 = 1,800$ Kg.
e il peso dell'attrezzatura:
 $6 \times 0,1 = 0,600$ Kg.

Ed ora all'opera. Provatevi a fare questi calcoletti, semplici ma molto utili. Non credo sia tanto difficile eseguirli, poichè si basano sulle

Questo modello, di costruzione yacht da crociera americano.

La chiglia è in un unico pezzo molto semplice, rappresenta uno di taglio, o faggio, dello spessore di 8 mm.; le ordinate sono in compensato e il fasciame è in listelli di taglio 2 x 5. La coperta si può fare con una tavoletta di compensato da mm. 1.

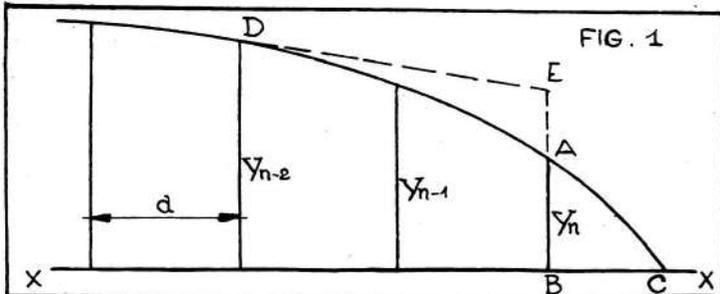
Tagliata la chiglia e le ordinate, queste vanno incollate al loro posto e, quando sono ben secche, si può passare all'applicazione del fasciame, alternando un listello a sinistra ed uno a destra per evitare che lo scafo durante il montaggio possa deformarsi. I listelli vanno leggermente rastremati alle estremità prima di essere incollati; per mantenerli a posto durante l'incollaggio è opportuno servirsi di spilli.

Finita l'applicazione del fasciame, si può passare alla finitura, che comincerà con una buona scartavetrata, di grossezza sempre decrescente, fino ad arrivare allo zero. Verniciare quindi all'interno, ad evitare che infiltrazioni di acqua possano danneggiare la struttura con l'andar del tempo, ed applicare infine la coperta, con tutte le aperture già praticate. Stuccare e verniciare all'esterno, adoperando vernice azzurra a nitro per la parte immersa, bianca per quella emersa, e trasparente per la coperta, sempre a nitro. Per ottenere una buona impermeabilizzazione occorrono sempre almeno 4 o 5 mani, di giusta diluizione.

Si può quindi passare all'alberatura. Gli alberi è consigliabile acquistarli già fatti con l'apposita scanalatura per la vela. Le sartie e le manovre vanno fatte con del buon cotone ritorto da mm. 0,5; le vele in stoffa leggerissima.

Se il modello non risulterà troppo pesante sia come attrezzatura che come scafo, potrà anche navigare in una fontana o in un laghetto abbastanza grande.

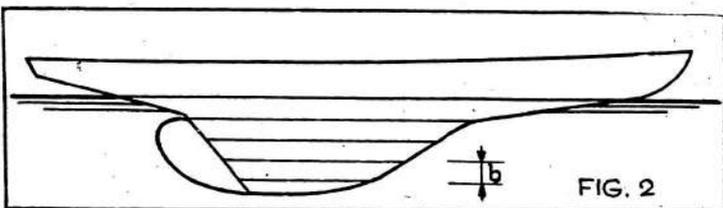
La scatola di montaggio di questo modello costa L. 2.000, il disegno L. 150. Inviare vaglia al cap. Roberto Greco - Piazza Campo dei Fiori 8 - Roma.



metria XX (Fig. 1). Rilevando le misure delle ordinate ed eseguendo il calcolo si verrebbe ad omettere l'area ABC, poichè l'ultima ordinata sarebbe la Y_n . Allora, per includere l'area suddetta, partendo da un punto, come ad es. D, si traccia una «retta di compenso» (quella tratteggiata) sino a separare un'area ADE di superficie pressochè uguale all'area ABC. Quindi, invece di rilevare come misura dell'ordinata Y_n , il segmento AB, si misura il segmento BE, si divide per 2 e... il resto lo sapete.

Questa correzione si esegue anche per l'estremità di poppa, così al valore dell'ordinata Y_1 si sostituisce il valore risultante dalla correzione. In tal modo la misurazione della superficie della linea d'acqua è quasi perfetta, cioè tra-

rimetro della linea d'acqua da misurare, compreso, ben s'intende, l'asse di simmetria. Durante questa operazione la rotella del nonio gira segnando il numero di giri, e i decimi di giro. Terminata la operazione si fa la lettura del nonio, che si moltiplica per il qua-



drato della scala del disegno ottenendo l'area della mezza linea d'acqua; raddoppiandola si ottiene l'area totale.

Così è terminato il calcolo dell'area della superficie di una l. a.

Collo stesso procedimento si calcolano tutte le altre, e siano queste A1 A2 A3... An-1 An. Applicando ancora il metodo dei trapezi e moltiplicando la somma di tutte le aree (la prima e l'ultima prese sempre per metà) per l'intervallo costante tra le linee d'acqua, si ottiene il volume della carena, che corrisponde al volume d'acqua spostato dal modello:

in cui b è l'intervallo costante tra le l. a. (Fig. 2).

Indi in base al principio di Archimede, già enunciato, (vedi numero precedente) moltiplichiamo il volume di carena per il peso specifico dell'acqua in cui il modello naviga; tale prodotto dicesi «Dislocamento» e corrisponde al peso del modello completamente attrezzato:

$D = V \cdot d$
in cui d è il peso specifico e vale 1 per l'acqua dolce e 1,026 per l'acqua di mare.

Facciamo un esempio: siano le aree della l. a. pari a dmq. 10, 8 e 5. 7. 5. 2 e 5. 1. 0 e 5; la distanza tra di esse sia di dmq. 0,2. Applichiamo il metodo dei trapezi:

Sommiamo ed eseguiamo la moltiplicazione:

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

la RIVISTA del GIOCATTOLO

Si pubblica in tre lingue, trimestralmente 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

MODELLISTI NAVALI, ATTENZIONE!

La rinnovata attrezzatura ci permette di produrre materiali ottimi e con maggiore sollecitudine.

Disponiamo di 53 tavole costruttive, di motrici a vapore, di tutti gli accessori e le minuterie per ogni tipo di modello. Listelli in qualunque misura ai prezzi più bassi d'Italia. Collante extra a L. 100 l'etto. Richiedere listino gratuito.

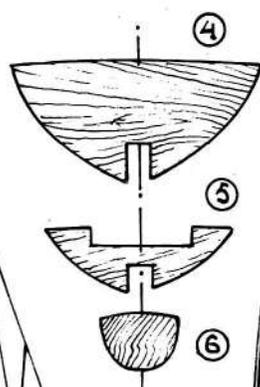
Dato il grande successo ottenuto dal «Moth» cediamo la scatola di montaggio al prezzo di L. 1.200 fino al 31 dicembre.

MODELLI DI NAVI - Cap. Greco, Piazza Campo dei Fiori 8, Roma

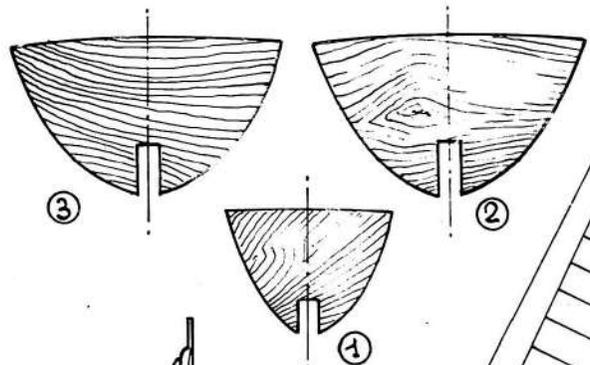
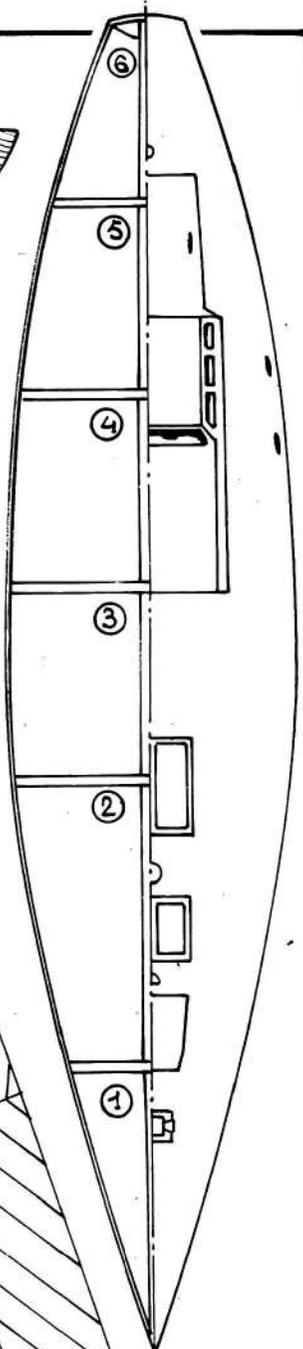


MODELLO
SCALA 1:30

DISEGNO SCALA 1:3

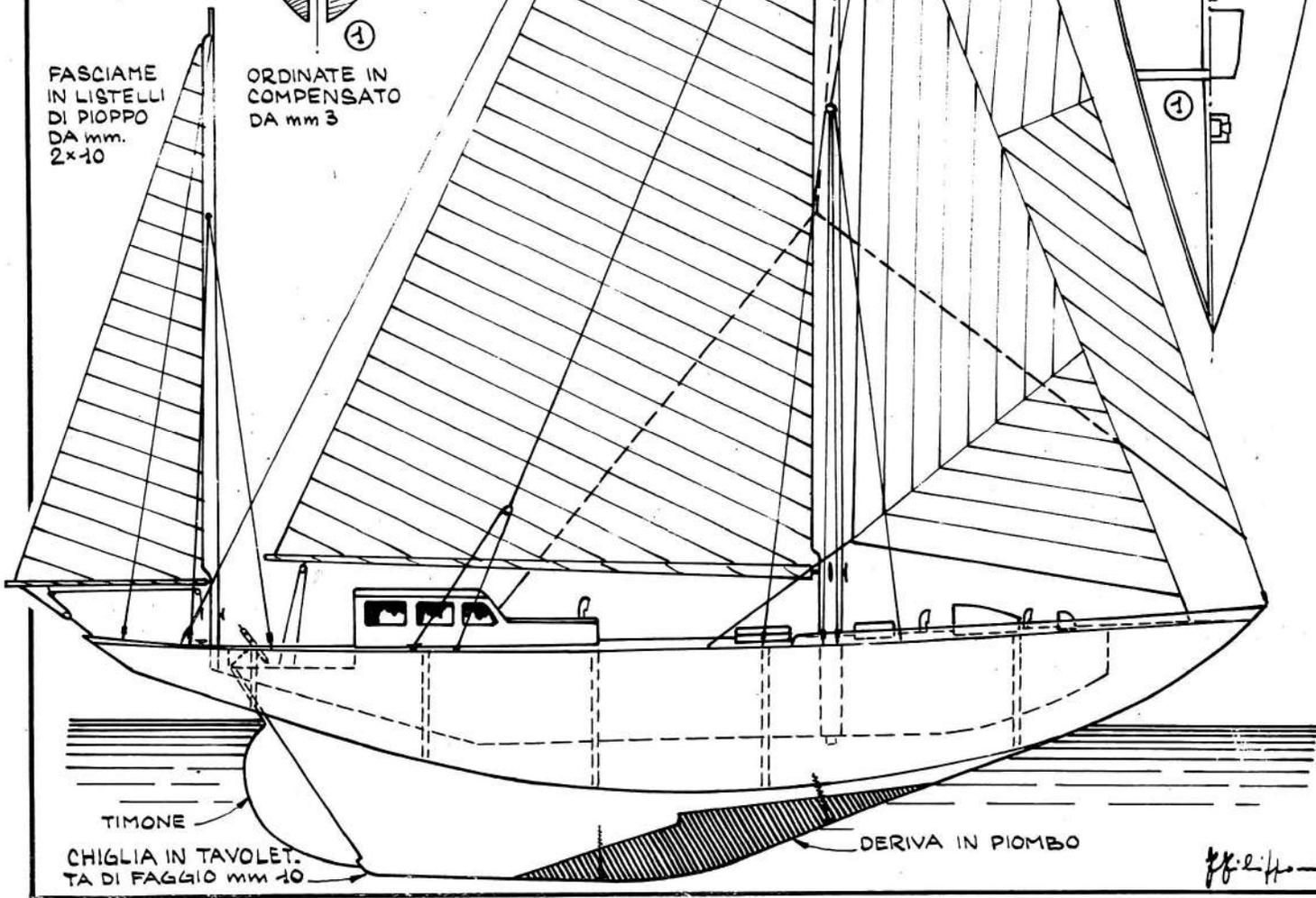


COPERTA
IN COMPEN.
SATO mm4



FASCIAME
IN LISTELLI
DI PIOPPO
DA mm.
2x10

ORDINATE IN
COMPENSATO
DA mm 3



TIMONE
CHIGLIA IN TAVOLET.
TA DI FAGGIO mm 10

DERIVA IN PIOMBO

ff. l. H. m.

1ª GARA NAZIONALE AUTOMODELLI

In attesa del regolamento ufficiale per la gara nazionale di automodelli da noi bandita, regolamento che speriamo di poter pubblicare per intero nel prossimo numero, diamo ai nostri lettori che intendono partecipare alla prima grande competizione automodellistica italiana delle indicazioni di massima, affinché si possano regolare nella loro preparazione.

Prima di tutto vi diciamo che le categorie saranno tre, e cioè con motori fino a 3, fino a 6 e fino a 10 cc. (I motori a reazione sono esclusi). In secondo luogo, oltre ai premi di categoria per la massima velocità saranno assegnati anche dei premi per la migliore costruzione, per la migliore riproduzione di una vera automobile, per il ritrovato più originale.

Non sono ammessi elicotti, nè macchine senza carrozzeria.

AEROMODELLISTI!

Ecco i razzi per i vostri modelli:

Tipo A-3 (grammi 12)	Lire 25
" B-3 (grammi 20)	" 90
" D-1 (grammi 15)	" 60 (speciale da gara)
" D-2 (grammi 20)	" 100 " " "
" D-3 (grammi 25)	" 140 " " "

Spedire vaglia a SPARTACO TREVISAN

Via Emanuele Filiberto, 13 - Padova

(Non si accettano ordinazioni inferiori a L. 100)

Strenna Natalizia

Volete un libro per i piccoli che piace anche ai grandi che ai piccoli devono leggerlo?

ACQUISTATE DAL VOSTRO LIBRAIO

UN GRAN CAPITANO NEI PASTICCI

Di Gastone Martini

8 TAVOLE A 6 COLORI - 30 DISEGNI IN NERO

Lire 1000

(Lire 900 per i lettori di "MODELLISMO", che ne faranno richiesta inviando vaglia alla nostra amministrazione, Piazza Ungheria, 1 - Roma)

AUTO MODEL

Ecco che, a distanza di pochissimi mesi dal nostro primo appello e dalla nostra iniziativa per costituire una Libera Associazione Nazionale di Costruttori di Automodelli, possiamo dare ai nostri lettori la lieta notizia che l'Associazione — per opera di alcuni volenterosi — si è regolarmente costituita in Milano, con recapito in Via S. Spirito 14 presso Gustavo Clerici.

Dopo aver rivolto un ringraziamento ai promotori e realizzatori dell'Associazione — alla quale auguriamo prosperità e lunga vita — vogliamo porre nel massimo rilievo che si tratta di una associazione nazionale e che, quindi, dovranno via via sorgere innumerevoli sezioni regionali e provinciali che faranno parte della grande organizzazione nazionale. Come è dichiarato nell'atto costitutivo, le persone che hanno realizzato l'associazione daranno la loro opera fino alla nomina del Consiglio Direttivo, che avverrà, per mezzo di regolare elezione, in Roma il giorno 20 marzo in occasione della prima gara Nazionale Automodelli organizzata dalla nostra rivista sotto l'alto patronato dell'Automobile Club d'Italia. Fino a quel giorno, dunque, tutti coloro che vorranno aderire all'Associazione (e avere quindi diritto a partecipare all'Assemblea dei soci che nomineranno il Consiglio Direttivo) dovranno

rivolgersi direttamente al Consiglio Provvisorio, in via S. Spirito 14, Milano, al quale la segreteria di «Modellismo» ha già trasmesso l'elenco di tutti gli automodellisti che hanno dato a noi la loro adesione di massima per la costituenda associazione.

Accanto alle parole di complimento per la realizzazione di questa associazione che ci stava tanto a cuore e per la quale ci siamo «dati da fare» assieme agli amici di Milano (Clerici in testa) e al caro milanese di Roma Renato Caducri, vogliamo ripetere parole di esortazione affinché il nuovo sodalizio non rimanga una «bella intenzione», o uno sterile organismo con pochi aderenti. E' necessario che tutti coloro che praticano il bellissimo sport scientifico dell'automodellismo e tutti i simpatizzanti per questa attività tanto utile e tanto nobile diano la loro adesione attiva e operante. Invitiamo gli automodellisti più in gamba e più autorevoli a costituire immediatamente delle sezioni locali di accordo con il Comitato Centrale e, naturalmente, una volta fatto questo di cercare di attrarre alla sezione il maggior numero possibile di soci praticanti e simpatizzanti, e di incrementare la costruzione di modelli, creare scuole, allestire mostre, organizzare gare.

Ed ora al lavoro, amici.

L'ATTO COSTITUTIVO

La sera di lunedì, 15 Novembre 1948 in Milano, Via S. Spirito 14, presso l'Ufficio del Signor Clerici Gustavo, si sono riuniti i Signori: **Benedetti Gilberto, Belloni Emanuele, Berardi Noberto, Caducri Renato, Clerici Gustavo e Gastone Martini**, i quali, animati da spirito sportivo e convinti della necessità di creare anche in Italia un Ente che possa sviluppare, valorizzare e sorreggere ogni attività inerente all'automodellismo (costruzione di modelli di automobile) e che ne raccolga e disciplini i cultori, di comune accordo, hanno preso l'iniziativa di dar vita ad una libera associazione di carattere nazionale alla quale è stato imposto il nome di

AUTO MODEL SPORT CLUB ITALIANO abbreviato nelle sigle **A.M.S.C.I.**

Nell'attesa che l'Assemblea dei Soci elegga il Consiglio Direttivo i predetti Signori assumono la responsabilità del coordinamento ed organizzazione dell'Associazione che avrà sede provvisoria in Milano - Via S. Spirito 14 - presso l'Ufficio del Signor Clerici.

Il programma che l'A.M.S.C.I. intende svolgere è esposto qui appresso per sommi capi:

- 1) L'A.M.S.C.I. è una libera associazione apolitica che ha i seguenti scopi principali:
 - a) promuovere, sviluppare e divulgare in Italia ogni attività sportiva, tecnica e culturale inerente ai modelli di automobile (racing car).
 - b) organizzare manifestazioni automobilistiche nazionali ed internazionali, concorsi e mostre.
- 2) L'attività dell'A.M.S.C.I. avrà inizio con il 1. Gennaio 1949.
- 3) La Sede Centrale dell'A.M.S.C.I. è in Milano ed è prevista la costituzione di Sezioni in qualsiasi città italiana.
- 4) L'A.M.S.C.I. è federato all'Automobil Club d'Italia e svolge la sua attività sotto i suoi auspici.
- 5) Possono far parte dell'A.M.S.C.I. i cittadini italiani di ambo i sessi che ne facciano domanda, che siano di buona condotta e che si impegnino di ottemperare alle norme statutarie dell'Associazione. L'aderenza all'A.M.S.C.I. dei Soci minorenni è subordinata all'autorizzazione del padre o di chi ne fa le veci.
- 6) E' in facoltà ed il Consiglio Direttivo di espellere quei Soci che per gravi mancanze disciplinari o per il loro contegno morale non si dimostrino degni di appartenere all'Associazione.
- 7) I Soci sono suddivisi nelle seguenti categorie:
 - a) **Soci Benemeriti** — quota di associazione L. 5.000 annue.
 - b) **Soci Sostenitori** — quota di associazione L. 2.000 annue.
 - c) **Soci Costruttori** — suddivisi in:
 - Soci Costruttori Juniores** se di età inferiore ai 20 anni, quota di associazione L. 300 annue.

SPORT CLUB ITALIANO

Soci Costruttori Seniores se di età superiore ai 20 anni, quota di associazione, L. 700 annue.

- 8) E' prevista la pubblicazione di un Bollettino mensile del A.M.S.C.I. ed in attesa della sua uscita le comunicazioni ai Soci e le informazioni di carattere generale saranno fatte direttamente agli interessati e a mezzo di pubblicazioni sui principali periodici modellistici ed automobilistici italiani.
- 9) La Biblioteca dell'A.M.S.C.I. metterà a disposizione dei Soci, per consultazione, i principali libri e riviste di automodellismo sia italiani che stranieri, Articoli e notizie straniere di indubbio interesse verranno tradotti a cura dell'A.M.S.C.I. e messi a disposizione dei Soci.
- 10) I Soci Costruttori che desiderino esporre le loro idee per: progetti, modifiche ed innovazioni tecniche inerenti ad elementi costruttivi di modelli di loro ideazione, e che non abbiano la possibilità di realizzarli personalmente, possono inviare i disegni e relative descrizioni alla Sede Centrale del A.M.S.C.I. Qualora i dispositivi ed i ritrovati siano riconosciuti di indubbio interesse generale, ne verrà pubblicata sul Bollettino dell'A.M.S.C.I. una descrizione illustrata e ne sarà costruito un esemplare sperimentale a cura dell'Associazione, esemplare che sarà offerto in omaggio all'ideatore.
- 11) I soci dell'A.M.S.C.I. possono usufruire per le loro prove

delle apposite piste che sono in costruzione nelle principali Sedi Regionali. La pista di Milano sarà pronta per il Gennaio 1949.

- 12) Sono previsti per i Soci Costruttori dell'A.M.S.C.I. sconti e facilitazioni speciali per l'approvvigionamento di materiale tecnico, costruttivo e culturale per la realizzazione dei loro modelli.

Tutti gli interessati che desiderino far parte dell'Associazione possono inviare la loro adesione presso la Sede Provvisoria del A.M.S.C.I., Milano - Via S. Spirito 14 - Telefono 70.666, inviando la quota di iscrizione unitamente a due foto formato tessera e alla relativa domanda completa dei se-

guenti dati: Cognome, Nome, Paternità, Abitante a, Via, Nato il, Studi, Iscritto il, Genere di modellismo precedentemente praticato.

Al Soci verrà inviata la tessera dell'anno in corso.

E' augurabile che la presente iniziativa possa essere benevolmente accolta sia da parte dei giovani costruttori in particolare, che da parte degli appassionati alle attività motoristiche in generale.

E' intento dei promotori che lo sviluppo e l'affermazione del A.M.S.C.I. rappresentino un valido contributo al potenziamento tecnico, culturale e costruttivo dell'automodellismo italiano, e permettano alle genialità e spirito inventivo degli aderenti di essere giustamente conosciuti ed apprezzati.

mostrato di poter andare molto bene), e poi Tabone, anch'egli con G. 18, che però si fermava immancabilmente dopo 1-2 giri. Interessante questa macchinetta per il sistema di molleggio a balestre, come una vera auto.

La cat. C, infine, con due soli concorrenti, ha visto la vittoria di... entrambi a pari merito, con 43,150 all'ora; per giunta erano entrambi Tomassini, seppur non parenti! Montavano ambedue sui loro modelli dei G. 16 OSAM.

Speriamo di poter, quanto prima, fare delle cronache di gare di automodelli, che però siano veramente tali; il M.A.C. ha piena intenzione di far questo, e siamo certi che la spunterà. Perché, se pure l'elicauto può essere adatto ad introdurre nell'automodellismo, pure non potrà mai dare le soddisfazioni che solo un vero racing car, trazione a ruote, può dare.

CLASSIFICHE:

Classe A:

1.) TABONE, kmh. 34,36; 2.) TOMASSINI, kmh. 21,90.

Classe B:

1.) CONNELLI, kmh. 31,45; 2.) ZAGAROLA, kmh. 23,97.

Classe C:

1.) TOMASSINI Tito e TOMASSINI Tullio a pari merito kmh. 43,15.

GARA di ELICAUTO

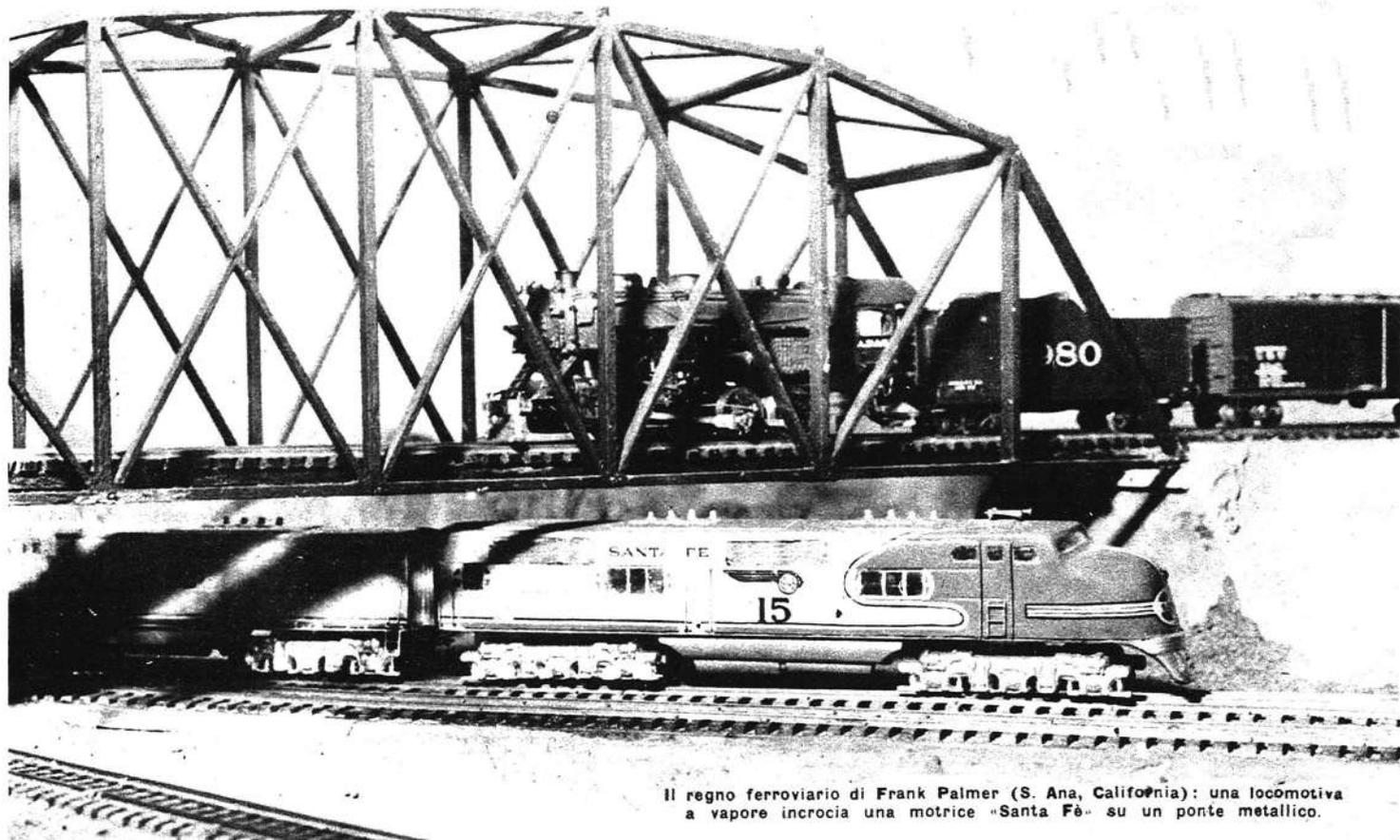
Domenica 21 novembre si è svolta in una piazza di Roma una gara per modelli di elicauto con motore a scoppio, organizzata dal M.A.C., il cui atto costitutivo è stato pubblicato nello scorso numero.

Presenti in gara sette modelli, divisi in tre categorie. Molti purtroppo non hanno potuto compiere interamente i giri prescritti del percorso e sono stati quindi soggetti a dannosissime penalizzazioni, che hanno completamente falsato, in peggio, i risultati reali.

L'unica macchinetta che ha com-

piuto interamente il percorso è stata quella di Tabone, con motore Sirio da 0,7 cc., che ha compiuto i 5 giri alla media oraria di 34,360 aggiudicandosi così la vittoria nella sua categoria. Nella cat. B. (motori da 1,5 a 3 cc.), Connelly, con Supertigre da 3 cc., si è aggiudicato la vittoria con una velocità di 31,450 orari; è stato il più fortunato, in quanto ha compiuto il maggior numero di giri e ha subito così la minima penalizzazione. Lo seguiva Zagarola, con un minuscolo modello montato dall'Autares 2 (che tra l'altro ha di-

Modellisti di treni; mandateci articoli e fotografie e resoconti della vostra attività. E organizzate in Clubs. Scriveteci. Noi siamo a vostra disposizione.



Il regno ferroviario di Frank Palmer (S. Ana, California): una locomotiva a vapore incrocia una motrice «Santa Fè» su un ponte metallico.

Cronache

La gara d'autunno a Napoli

Quando il tempo è buono, il sole è caldo, la termica evidente, è logico che l'aeromodellista ben preparato sfrutti la situazione e lanci il suo modello. Se poi avviene che il tempo di volo sia di 5-10 minuti, i maldecanti vadano a mormorare che il pizio è fortunato, che se ha fatto mezz'ora di volo la termica ha avuto la sua parte, ecc. Ma benedetto Iddio, perchè quando c'è la termica solo qualcuno l'azzecca e non tutti, dico! Perchè solo un modello di buone caratteristiche e sufficientemente ben centrato resta in termica? Ed è quello che è avvenuto domenica 14 novembre a Pomigliano d'Arco, alla Gara d'Autunno, disputata da una trentina di modelli.

E' avvenuto che su una dozzina di veleggiatori, tra i quali il tre metri di Caffuccio e il 3,50 di Tesorone, solo il «Belzebù» di Zona, dopo un buon 3'18" è restato in termica per 17" atterrando al limite del campo. Fortuna? No! Seria ed accurata preparazione che, durata diverse gare, ha cominciato a dare i suoi frutti. Ugualmente è avvenuto che tra tutti i motomodelli, e ce ne erano molti, solo il modello di Canestrelli A., portato in quota da un D2 si è librato a lungo sulle stoppie ai limiti del campo, atterrando dopo 7'25". Anche qui non c'è fortuna; c'è un D2 che tira 22 dmq., un modello che pesa 350 gr., una buona quota: nel 90% dei casi i modelli che vincono in termica non sono i più fortunati ma i più meritevoli. Modelli, ugualmente meritevoli ma sfortunati non sono mancati, tra questi quello di Bucclero con Beta 3, il Wakefield di Montuoro. Ma tutti si sono ripromessi, come al solito, di rifarsi alla prossima occasione. E si è stabilita una gara di fine anno, con la partecipazione totale dei costruttori della provincia di Napoli e con classifica a squadre. La giuria, presieduta da Giulio Pascale, ha redatto le seguenti classifiche:

Veleggiatori:

- 1.) ZONA t. max. 17'4"; 2.)

TESORONE t. max. 1'42"; 3.) CAF-FUCCIO t. max. 1'30".

Elastico:

- 1.) FORINO t. max. 2'7"; 2.) PRADAL t. max. 2'43"; 3.) PAPA t. max. 1'36".

Motomodelli:

- 1.) CANESTRELLI A. t. max. 7'25"; 2.) DI MAGGIO t. max. 3'9"; 3.) ZONA t. max. 1'11".

Una gara per "65", a Roma

Il Centro Aeromodellistico Romano, in attuazione del suo programma sportivo, ha organizzato una gara per modelli ad elastico da 65 cm. di apertura, che si è svolta alla Torraccia domenica 14 novembre, accoppiata al Campionato Romano veleggiatori. La giornata calma, quasi primaverile, ha favorito in pieno l'andamento della gara; sul tardi, presente qualche diffusa ascendenza. Stavolta i «65» romani sembravano divisi in due classi: quella della scarica lunga e debole e quella della saitta breve, a potente scarica. Alla prima categoria appartenevano i modelli di Kannevorff e di Cersini, entrambi con fusoliera lunga e sottilissima, elica monopala, costruzione ultraleggera; quasi dei modelli da sala. Alla seconda quella di Guidotti, Janni e Lustrati. Il primo un modellino a cabina vecchio e ormai celebre; il secondo riproduceva il solito «65» ad ali trapezoidali e fusoliera a cassetta; il terzo, con ala a freccia e fusoliera simile a quella capovolta della «Zanzara». I lanci, iniziati alle 10, si susseguivano con rapidità e regolarità. Kannevorff e Cersini, con le loro interminabili scariche volavano per circa 2'50". Anche il modellino di Guidotti compiva un regolarissimo volo di 2'9" dimostrando non comuni doti di stabilità. Nel secondo lancio, tempi generalmente mediocri; le sorti della gara erano decise al 3.0. Il modello di Janni, con una bella saitta, raggiungeva una notevole quota e tornava a terra solo dopo 4'17". Unico altro tempo notevole al terzo lancio era quello del modello di Kannevorff, di 2'37", che

però avrebbe potuto fare di più non essendo completamente a punto. Fuori gara, Lustrati compiva un volo di circa 13", recuperando persino il modello.

Nel frattempo si svolgevano anche i lanci dei veleggiatori per il Campionato Romano: De Cesaris era in testa con un volo di oltre 4', nè alcuno riusciva a superarlo; seguiva Ciancaleoni con un due metri e tre voli sul minuto e mezzo; terzo Annoni che, pur essendo ai suoi primi modelli, ha dimostrato di essere degno, tra non molto, di migliori piazzamenti.

La "COPPA GHINOZZI", a Firenze

Organizzato dal GAF e dal Sig. Ghinozzi, socio dell'aero club, che, per onorare la memoria del figlio, fornisce ogni anno i premi per l'organizzazione di una gara riservata ai veleggiatori, ha avuto luogo domenica 14 novembre a Peretola la coppa «Ghinozzi». I modelli in lizza erano undici, di cui la maggior parte già provati alle gare. La competizione, iniziata alle 10, ha visto un rapido succedersi di lanci senza interruzioni, dato che il tempo disponibile, fissato precedentemente in due ore, è stato ridotto durante la gara in un'ora e mezzo, non sappiamo per quale ragione. Due o tre aeromodellisti sono stati perlopiù tagliati fuori non potendo eseguire tutte e tre i lanci, e questo, se forse è colpa della giuria, è certamente anche colpa loro, dato che avrebbero dovuto eseguire almeno i due primi lanci prima delle 11,30. Se il tempo concesso allo svolgimento della gara ci è sembrato troppo poco, dobbiamo però dire che non ci sembra del tutto un male, poiché soltanto coi regolamenti rigidi gli aeromodellisti imparano la disciplina di gara e si fanno una pratica che altrimenti acquisterebbero soltanto alle competizioni di maggior mole. I soliti modelli della domenica precedente presenti sul campo, questa volta volti tutti senza termica eccettuato quello di Alinari, che ha potuto fare un volo di 1' superiore alla media del suo modello, cogliendo gloria e quattrini, avrebbe vinto lo stesso anche senza termica, e crediamo di poter dire che alle gare nazionali della prossima stagione si farà notare. Il nuovo modello «Ultra» di Nustrini, in gara un difetto di traino, corretto il non ha combinato nulla a causa di quale (naturalmente a gara chiusa) il modello si è messo a fare i 3' regolari, provocando la solita ira nera del costruttore. Media di volo di tutti i lanci eseguiti 2'.

Classifica «Coppa Ghinozzi»

	Punti
1. Alinari	455
2. Nustrini (B)	351
3. Giannazzo	333
4. Nustrini (A)	273
5. Sirovitch (B)	242

L'8 di novembre si è tenuto sull'aeroporto di Peretola il primo dei raduni del GAF, che consistono nelle prove dei modelli sia a volo libero che telecontrollati, e che gli aeromodellisti del gruppo fiorentino hanno intenzione di tenere d'ora in avanti ogni giornata festiva tempo naturalmente permettendolo.

Data la presenza sul campo di ben 8 veleggiatori, veniva deciso di comune accordo di effettuare una gara divisa in incasso. Iscrizione lire 50, regolamento FANI, lanci quattro. Alle 9,30 aveva inizio la gara, e, malgrado la stagione ormai avanzata, diversi modelli entravano in termica che, anche se deboli, li hanno tenuti su per alcuni minuti. Primo quello di Tabellini (deto «il bove») che com-

Ecco le classifiche:

Modelli ad elastico da 65 cm.:

- 1.) JANNI Giampiero, t. max. 4'17", punti 466; 2.) KANNEWORFF Loris, t. max. 2'58" p. 428; 3.) CERSINI Ugo, t. max. 2'51" p. 395; 4.) GUIDOTTI Piero, t. max. 2'9" p. 272; 5.) LUSTRATI Silvano, t. max. 1'42" p. 264.

Campionato Romano Veleggiatori:

- 1.) DE CESARIS Mario, t. max. 4'8", punti 379; 2.) CIANCALEONI Ello, t. max. 1'55", p. 267; 3.) ANNONI G. Paolo, t. max. 1'34" punti 180.

piva un volo di oltre 6' aggiudicandosi, con altri tre lanci sul 1'30"-2" la vittoria. Nustrini era presente col solito «LN-15» rimesso per la N+1 volta a nuovo e con un nuovo modello sul tipo del precedente, con l'ala media, pochissimo dietro e parabolico alle estremità, che per il centraggio non ancora a punto non combinava gran ché. Alinari aveva il solito modello 2.0 classificato al «Trofeo Giglio» dalla lentissima planata, tempi sui 2', col quale si classificava terzo. Tra gli altri modelli spiccava quello di Brambilla con freccia alare in avanti anch'esso non troppo a punto. Inoltre sul campo erano presenti il modello ad elastico di Cicali che compiva un volo di 5' e quello solito di Andrei, a doppia matassa, il quale, dopo alcuni voli sui 1'30" con matasse pressoché a pezzi, afferrava una debole termica e ci stava per oltre 4'. Ed ecco la classifica:

- 1.0 Tabellini — 2.0 Nustrini — 3.0 Alinari — 4.0 Ridolfi — 5.0 Sirovitch — 6.0 Giannazzo — 7.0 Brambilla. Seguono altri due non classificati.

Notiziario Navimodellistico

Alla mostra di modelli navali di S. Margherita Ligure, tenutasi nei giorni 12-19 settembre, la Giuria ha conferito i seguenti premi: Coppa «Navimodel» al sig. Baraldi Giannetto, nonno dei modellisti, per un vascello a tre ponti del XVII secolo; al sig. Scettoro Andrea una targa artistica, per un «Brick-Goletta»; una targa in argento ed un piano costruttivo al sig. Egi Mario. Successivamente si sono svolte delle gare per imbarcazioni a vela, che hanno dato i seguenti risultati: Categoria fino a un metro, primo il sig. Cortesi Ermenegildo, con «Kiltie», secondo Ascanio Spineffi, con «Sharpie», terzo Ciriolo Giuseppe, con modello di Goletta. Categoria oltre un metro: primo Zipoli Giancarlo, con «Star», secondo Rapi Luigi con «M» 50-800, terzo Rapi Luigi con «Nembo». Il trofeo «Ancora d'oro» per modelli a propulsione meccanica, non è stato assegnato a causa dei risultati poco conclusivi che sono stati ottenuti.

Il 3 ottobre, la Navimodel, in collaborazione con il circolo della Vela di Como, ha organizzato delle regate veliche a conclusione della attività sportiva per l'anno in corso. Sebbene molti modellisti avessero sollecitato queste gare, il numero dei partecipanti non è stato molto rilevante. Si sono avuti i seguenti risultati: primo Rapi Vieri, con modello di 6 m., seguito da Mondelli Cesare, con «Star» 1:10 e da Rapi Alberto con 6 m., S. I. Nella categoria sopra il metro, si è piazzato al 1. posto il sig. Crivelli Lodovico, con «Kiltie», seguito da Giancarlo Zipoli con «Star» 1:5.

In totale, 11 partecipanti.

I vincitori della Gara d'Autunno.



CORRIERE

Giambone Franco - Napoli — Il francobollo non c'era e quindi ti rispondiamo in questa rubrica. Anzitutto ti ringraziamo dei suggerimenti che ci dai, e che ci fanno sempre piacere, anche se non sono sempre favorevoli. A proposito del corso di aeromodellismo, ti dirò che se tu lo avessi seguito sin dal principio non avresti avuto motivo di scriverci. Perché nei nn. 3 e 4 sono stati appunto pubblicati quei chiarimenti e quelle premesse che sono indispensabili a chi è completamente digiuno di aeromodellismo. L'argomento verrà poi ripreso alla fine del corso, nel capitolo dove si parla del centraggio di un modello. Può forse anche interessarti l'articolo pubblicato sul n. 1 che tratta i rapporti fondamentali nel progetto. Ad ogni modo terremo conto dei tuoi desideri nella compilazione del corso di aeromodellismo che ti consigliamo di seguire.

Pierobon Bruno - Venezia — Ha perfettamente ragione; è quanto faremo. Martini la saluta molto cordialmente augurandosi che nei suoi gusti Modellismo abbia sostituito il vecchio Aquilone. Salutati ed uguri.

Aiberani Mario - Ravenna — Se vuoi costruire dei modelli di treni segui la nostra rivista, che pubblicherà alcuni modelli di locomotiva nei prossimi numeri. Se vuoi acquistarne, leggi la nostra

rubrica AAA. I prezzi degli arretrati puoi rilevarli nell'apposita rubrica.

Massara Luigi - Palermo — I listelli di pappo si bagnano... immergendoli nell'acqua! Lasciarveli per qualche minuto, affinché si inumidiscano bene; meglio se l'acqua è un po' calda. Asciugarli quindi e metterli in opera.

Per fondere il piombo devi mettere dei pezzi per un quantitativo sufficiente in un recipiente di ferro e mettere al fuoco; se non si tratta di un grosso quantitativo, può bastare anche la fiamma del gas, perché, com'è noto, la temperatura di fusione del piombo è molto bassa. Quando il materiale si è liquefatto; colarlo nell'apposita forma, precedentemente preparata, di creta o terra refrattaria o gesso. Dal nostro schedario risulta un solo indirizzo: quello di Michele Simoncini, Via d'Ossuna 157; è un nostro collaboratore e sarà ben lieto di aiutarti.

Bianchi Siro - Pavia — Vedi anche tu la risposta a Franco Giambone; purtroppo oggi non esistono in commercio i manuali che chiedi.

De Vita Umberto - Roma — Ho una buona notizia per te e per gli appassionati di radiocomando: pubblicheremo prossimamente un vero e proprio corso per la costruzione di un radiocomando. Tale realizzazione sarà alla portata di tutti perché l'autore, che poi oltre ad essere un eccellente radiotecnico, è anche un ottimo aeromodellista, e vi presenterà un lavoro veramente eccezionale. Apri bene gli occhi, dunque.

AAAAAAAAAAAA

AAA Ala di Guerra 1943 rileg. mezza tela 850, Modellismo, Piazza Ungheria, 1 - Roma

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

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

Aquilone 1938 due volumi in tela introvabili, copia unica, L. 2200. Vaglia 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.

SUPERELIA nuovo vende Ladu Piero, Via Mannu, 16 - Nuoro.

«Le meduse del cielo» di P. Freri, pagg. 360 patinato, grande, L. 400. Vaglia a Modellismo, P.za Ungheria, 1, Roma

«Rivista Aeronautica» offriamo annata XVI completa per L. 2000 oltre ai seguenti numeri separati a L. 100 l'uno: 5-IV, 12-VI, 11-VII, 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12; X, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, VIII, 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, X, 2; 3, 4, 5, 10, 11, 12, XI, 2, 3, 6, 7; 8, 9, 11, 12, XII, 1, 3, 6, 7, 8, 9; 10, 11, 12, XIII, 1, 3, 4, 6, 7, 8; 9, 10, 11, 12, XIII, 1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, XV, 4, 5, 6, 9, 12, XVI. Vaglia a Modellismo, Piazza Ungheria, 1 - Roma.

FRANCO DI PORTO

spediamo ovunque

MODELLISMO N.	1	L.	300
»	2	»	150
»	3	»	50
»	4	»	50
»	5	»	50
»	6	»	80
»	7	»	100
»	8	»	100
»	9	»	100
»	10	»	100
»	11	»	100
»	12	»	100
»	13	»	100
»	14	»	100
»	15	»	100
»	16	»	100
»	17	»	100
»	18	»	100

ALBI DAN L'INVINCIBILE

1 - IL CASTELLO DEL MISTERO	L.	30
2 - LA PERICOLOSA AVVENTURA	»	30
3 - UN POPOLO SEPOLTO	»	30
4 - AVVENTURA NELL'HAREM	»	30
5 - CACCIA AL TESORO	»	50
6 - L'ISOLA DELLA MORTE	»	50

COLLEZIONI «GIRAMONDO»

Anno I (completa)	L.	500
Anno II (mancante dei numeri 17, 19, 29, 32, 39)	»	600
Anno III (dall'1 al 34)	»	700

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

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 MECCANICO DI PRECISIONE

CIRCONVALLAZIONE CASILINA, 8 - ROMA - TELEF. 768.707

- Riparazione motorini di qualsiasi tipo
- Carrellini telescopici per U. Control.
- Frizioni centrifughe, ruote, volani per automodelli.
- Alberi con snodo cardanico per motoscafi.
- Seghette da traforo a vibrazione, da 100 e 200 W., prezzo rispettivamente L. 6.000 e 7.200 franco di porto.
- Lavori meccanici in genere.

NOTA - I pezzi si costruiscono su ordinazione; inviare i disegni quotati od i motorini da riparare, unitamente alla richiesta di preventivo. Si prega di unire il francobollo per la risposta. Massima precisione. Celerità.

CHI CERCA TROVA

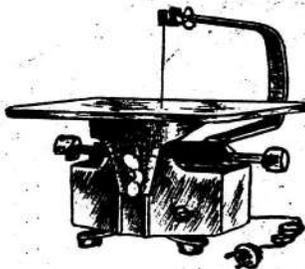
Capita spesso che i lettori ci scrivano chiedendo di pubblicare sulla rivista un avviso invitante gli aeromodellisti di una data città a riunirsi presso il tale o il talaltro, per formare un gruppo, un circolo, per istituire una scuola, per organizzare una gara.

Da questo numero dedichiamo un po' del nostro prezioso spazio a questi appelli. Vogliamo essere il mezzo di una attiva collaborazione tra i modellisti di ogni centro che potranno così riunirsi, effettuare scambi d'idee, organizzarsi per un maggiore sviluppo del nostro dimagrito modellismo.

Gli interessati possono scriverci, e noi cercheremo di aiutarli. Coloro ai quali si rivolgono gli appelli non si facciano desiderare. Bisogna unirsi, aiutarsi a vicenda. Solo così la spunteremo.

MODELLISTI! acquistate il

SEGRETTO 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, perché 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

Cronache

FIRENZE

Con il trofeo «GIGLIO» svoltosi il 1. Novembre sull'aeroporto di Peretola ha avuto termine la serie di tre gare effettuate per la individuazione dei campioni fiorentini nelle tre categorie volo libero. Nel veleggiatori la lotta è stata assai bella ed accanita tra i «giovani di grandi speranze» del GAF. Impeccabile per costruzione il modello di Alinari che avrebbe forse meritata la vittoria, senonché al proprietario manca ancora la preparazione necessaria alle competizioni perché si possa affermare come il suo stile di costruzione lo permetterebbe; altro minore in gamba è Sirovitch il quale, malgrado la giovane età, costruisce bene e saprà affermarsi in gare di maggior mole quando avrà imparato quelle due o tre cosette che si riescono ad apprezzare abbastanza dopo una discreta serie di gare; terzo Ridolfi, ottimo come costruttore ma che non ha ancora la serietà necessaria per farsi valere.

Notato il generale difetto per traini affatto perfetti, con modelli scodilonzolanti e sganci tra i trenta e i quaranta metri, cavo 50. Prima di cimentarsi in una nazionale questi veleggiatori dovranno studiare un po' meglio la faccenda perché è inutile fare un modello che con 10 metri fa 1' se poi non si riesce a fargli prendere tutti i 50 metri regolarmente.

Nella cat. Elastico niente di speciale dal lato agonistico; Andrei ha vinto con calma e facilità, media senza termiche e su sei voli complessivi 2'50" col suo modello a doppia matassa; gli altri tre o quattro, pur segnando, in qualche volo fuori gara, tempi ottimi (2'30" e passa) non hanno opposto resistenza.

Nel motomodelli, irregolare partecipazione, tre concorrenti in tutto: Marinari, che perdeva il modello in prova dopo la prima giornata, Carpini, che scassava alla vigilia dell'ultima, il Trofeo Giglio, ed Andrei che partecipava soltanto a questa realizzando tempi mediocri causa il fortissimo vento; gara piuttosto fiacca e non molto interessante. Noto il motore costruito da Carpini e montato sul suo motomodello non troppo efficiente, il quale «tirava» il complesso in candela a quote notevoli dalle quali il modello impiegava sui 2' ed oltre a toccar terra. Ed ecco la classifica:

Cat. Veleggiatori

1) BRAMBILLA p. 612; 2) Alinari, p. 579; 3) Sirovitch p. 512.

Cat. Elastico

1) ANDREI, punti 1016; 2) GIUA p. 160; 3) ALINARI, p. 126.

Cat. Motomodelli

1) CARPINI, punti 8; 2) MARINARI, p. 9; 3) ANDREI, p. 10.

SARONNO

Attivissima è in questa città la Società Aeromodellisti Saronno, con sede presso il locale Oratorio. Presidente il dott. Tino Zerbi, animatori infaticabili sono i vecchi Barbesino, Molinari e Galetto, che, nella scorsa primavera, hanno istituito una scuola di aeromodellismo con ben 20 allievi. Si sono procurati anche una piccola sega circolare, con la quale preparano i listelli per le costruzioni; e dispongono perfino di una Balilla per andare sul campo a far le gare!

Ci auguriamo che la buona volontà di questi giovani venga ben ricompensata, e non possiamo che incoraggiarli a proseguire. Non abbiamo parole soltanto di lode per coloro che, coraggiosamente, affrontano il problema delle scuole.

REGGIO CALABRIA

Si è costituito recentemente a Reggio Calabria, in seno alla Libera Associazione Goliardica, un Centro Aeromodellistico, avente lo scopo di incrementare l'attività sportiva degli aeromodellisti locali. Il suo recapito è presso il Museo Nazionale di R. Calabria.

Il Centro ha iniziato brillantemente la sua vita organizzando qualche raduno di modelli veleggiatori e telecomandati. Buoni esempi di volo hanno segnato i veleggiatori di Demetrio Morabito, di Gino Diano ed Emilio Flesca.

Antonio Pizzarello, con un telecomandato munito di «Uragano», ha segnato 80 kmh., mentre Demetrio Morabito ha superato tale velocità con un modello munito di motore «Automatic». Un altro tele, quello di Emilio Flesca, con motore Supertigre GB 16 ha girato attorno ai 100 all'ora. Diano e Flesca si sono cimentati per primi in lanci notturni nella piazza centrale della città illuminata a giorno.

Il Centro ha anche organizzato una mostra aeromodellistica nella veranda del Lido, grazie all'interessamento dell'aeromodellista Taverniti e del comm. Pizzarello, al quale particolarmente va il ringraziamento degli aeromodellisti reggini. Il pubblico ha mostrato di interessarsi molto ai modelli esposti, e particolarmente ai motorini che, installati su un banco speciale, venivano molto frequentemente messi in moto.

VITERBO

Il 3 settembre si è svolta una manifestazione aeronautica, organizzata dal locale Aero Club per la festa di S. Rosa. La manifestazione si è aperta con una manifestazione aeromodellistica cui hanno preso parte, oltre agli immanicabili Senia e Frillici, anche i romani Vittori e Ridenti con un telecomandato. Un Fiat G. 12 ha effettuato dei voli di propaganda, ai quali sono seguiti poi dei lanci di paracadutisti da 1500 metri. Instancabile il presidente dell'Aero Club locale sig. Caravello, al quale chiediamo di dedicare la sua autorevole benevolenza agli aeromodellisti. (Che bella cosa poter istituire un corso d'aeromodellismo a Viterbo!).

MESSINA

Apprendiamo da Messina che si è costituito il Gruppo Aeromodellistico «Pinguino» per iniziativa di Audino Giacomo con sede provvisoria in Via Aurelio Sami, 51. Il gruppo conta già nove soci. Gli aeromodellisti messinesi hanno esposto alla Fiera, nella prima settimana di settembre. Il pubblico ha mostrato di interessarsi ai diversi modelli esposti.

Peccato che una gara di telecomandati, indetta per il 22 agosto, sia andata diserta. Proprio peccato. Messina, coraggio. E cercate di costituire una buona scuola. Urgono nuove reclute.



AEROMODELLI

PIAZZA SALERNO, 8

ROMA

TAVOLE COSTRUTTIVE

- GRIFO - Splendido modello U-control riprodotto l'omonimo apparecchio da turismo. Apertura cm. 80. Tavola al naturale L. 180.
- RAFF - Motoscafo da crociera, adatto per motori da 3 a 10 cc. Dimensioni cm. 75x19x17. Disegno L. 180.
- CISITALIA - Automodello tipo sport di grande effetto estetico per motori da 3 a 10 cc.; Dimensioni cm. 50x19x11. Disegno L. 150.
- TELENINO - Un famoso modello U-control per motore da 6 cc. Apertura cm. 65. Prezzo del disegno al naturale L. 150.
- A. Z. 31 - Celebre modello ad elastico da gara. Apertura cm. 80, prezzo L. 150.
- SELENIO - Piccolo Veleggiatore di facile realizzazione. Apertura cm. 65. Prezzo del disegno L. 100.
- A. Z. 16 - Una riuscita riproduzione di idromodello biplano ad elastico. Apertura cm. 66. Prezzo L. 180.
- FRECCIA D'ORO - Modellino ad elastico di facile costruzione. Apertura cm. 65. Prezzo del disegno L. 100.
- CHEA - Cutter veloce da mare, facile costruzione, dimensioni cm. 75x17x16. Due tavole L. 200.
- PASSERO - Motomodello a volo libero di piccole dimensioni per motori da cc. 0,8. Facile costruzione. Prezzo L. 180.
- CUPIDO - Piccolo modello ad elastico per principianti. Apertura cm. 54. Prezzo L. 70.
- SPITFIRE - Modello ad elastico riprodotto il famoso caccia britannico. Apertura cm. 58. Prezzo L. 150.
- NERONE - Bellissimo modello U-control da velocità per motore da 3 cc. Apertura cm. 44. Prezzo L. 150.
- A. Z. 14 - Magnifico modello ad elastico biplano. Apertura cm. 60. Prezzo L. 180.
- TAKEN FASY - Motomodello da gara a volo libero per motore da 3 cc. Apertura cm. 125. Prezzo L. 180.
- NINA - Cutter da crociera marittima di semplice costruzione. Dimensioni cm. 70x20x19. Due tavole, prezzo L. 200.
- STORMY WEATHER - Elegante veleggiatore da gara. Apertura cm. 150. Prezzo L. 180.
- A. M. 9 - Eccellente idroscivolante per motori da 6 cc. Dimensioni cm. 75x40x30. Prezzo L. 180.
- Sono disponibili **Scatole** di montaggio dello «Spitfire» a Lire 1.600, dell'A. Z. 16 a L. 2.000.
- A richiesta forniamo **Pacchi materiali** per tutta la nostra produzione.

MATERIALI

Presentiamo uno stralcio dei prezzi e dei materiali di Ns. produzione. Inviando listino completo dietro rimessa di L. 20.

Listelli di taglio lunghezza m. 1.

Sezione 1,5x1,5 2x2 3x3 4x4 5x5 2x3 7x3 10x5

Cad. L. 4 4 5 6 8 5 8 12

Listelli triangolari lunghezza m. 1

Sezione 2x5 3x7 3x10 3x12 3x15 4x20

Cad. L. 6 8 12 14 18 25

Tondini di pioppo lunghezza m. 1

Diametro mm. 2 3 4 1 7 10 12 15

Cad. L. 4 5 6 7 10 18 22 30

Eliche bipale per modelli ad elastico

Diametro cm. 15 18 20 22 25 30 35 38 40

Cad. L. 90 110 140 160 180 200 220 250 300

Per le eliche in balsa i prezzi vanno aumentati di L. 30.

I listelli in balsa costano L. 3 cad. più del prezzo sopra-

Tavolette di balsa cm. 6x40.

Spessore mm. 1 1,5 2 2,5 3 3,5 4 5 6 8 10

Cad. L. 20 25 25 30 30 35 35 40 40 50 50

Si forniscono blocchi e tavolette di qualsiasi tipo e misura.

Eliche per motore a scoppio in legno duro

Diametro cm. 25 28 30 32 35 36

Cad. L. 200 210 220 230 250 280

Eliche speciali per U-Control a forte passo

Diametro cm. 18 20 22 24 26 28 30

Cad. L. 190 200 210 220 230 240 250

Motori: disponiamo di motori «Supertigre» da 3 e 6 cc.; «Movo»

D. 2; «Siro» 0,7 cc. Prezzi di fabbrica.

Interpellateci per qualsiasi lavoro sia in legno che in metallo. Tutte le richieste di preventivi, informazioni o dettagli devono essere accompagnate da L. 30 in francobolli per spese postali.

Le ordinazioni di qualsiasi lavoro devono essere accompagnate dalla metà del costo complessivo, con pagamento del rimanente e spese postali in contrassegno.

Tutte le ordinazioni vengono smaltite con la massima celerità.

**PARTI
STACCATE
PER
AUTO-
MODELLI**



Ecco la descrizione dell'apparato meccanico per automodelli costruite 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.

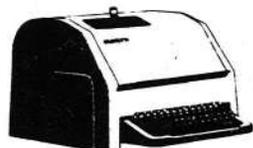
La C. R. C. può fornirvi di tutti i pezzi occorrenti. Richiedete il listino prezzi alla

C. R. C.

MILANO

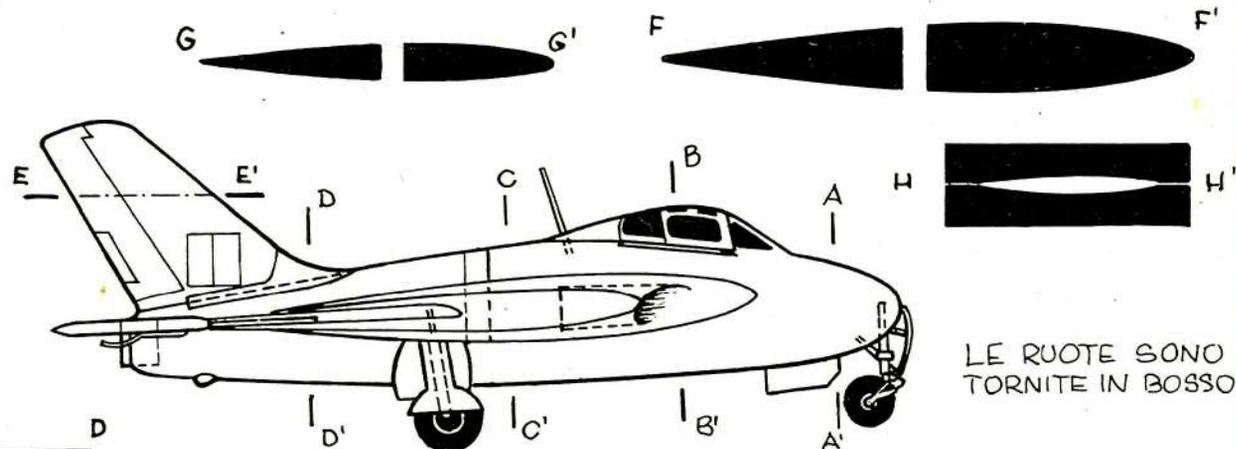
VIA TAORMINA, 30

tutto per l'automodellismo



olivetti

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



LE RUOTE SONO TORNITE IN BOSSO

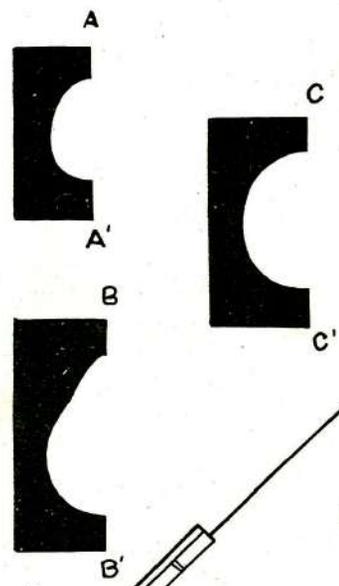


LA CABINA E' RICAVABILE DA PLEXIGLAS OPPURE DA LEGNO VERNICIATO NERO-



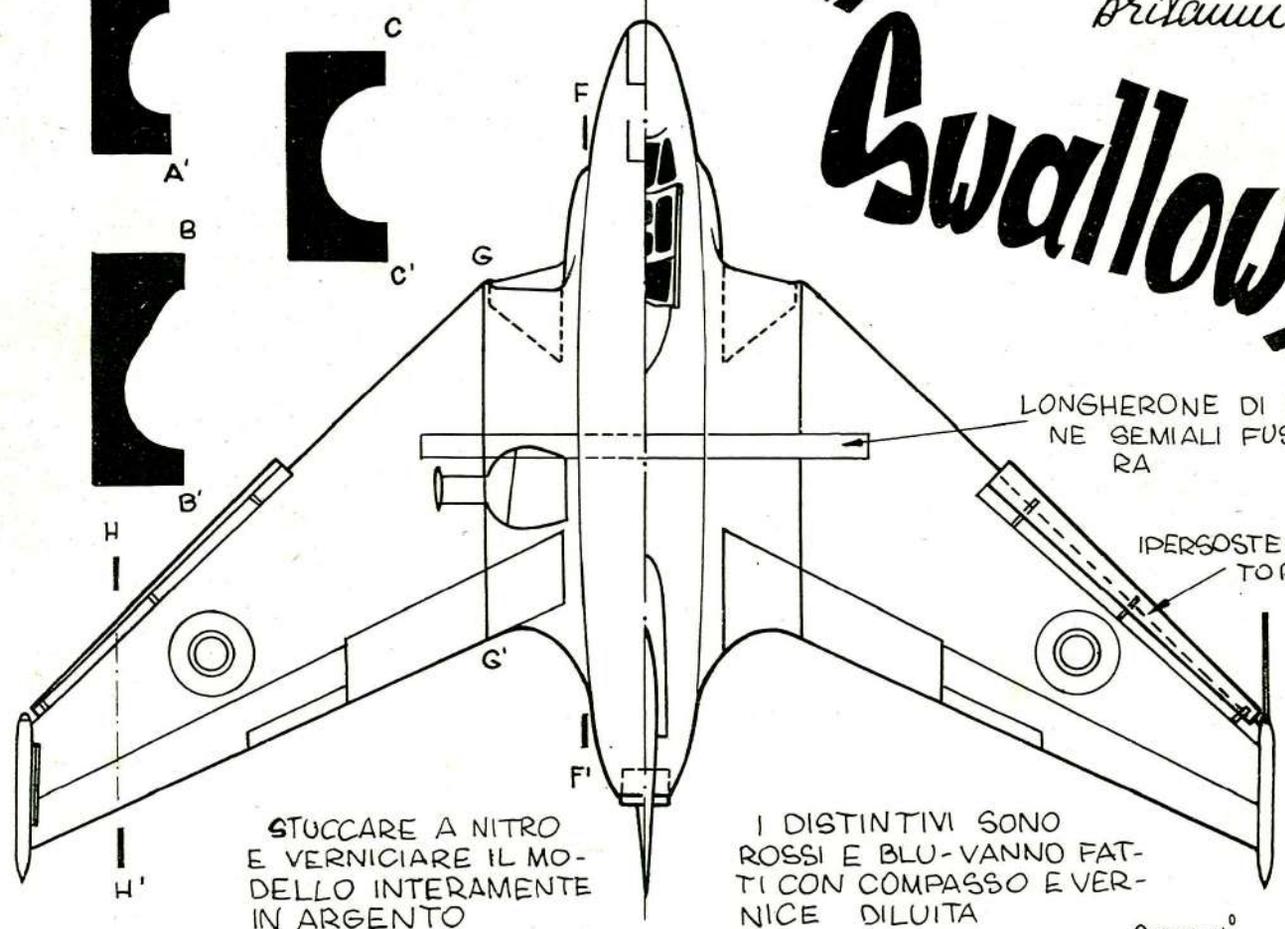
Il caccia a reazione britannico

"Swallow"



LONGHERONE DI UNIONE GEMIALI FUSOLIERA

IPERGOSTENTATORI



STUCCARE A NITRO E VERNICIARE IL MODELLO INTERAMENTE IN ARGENTO

I DISTINTIVI SONO ROSSI E BLU-VANNO FATTI CON COMPASSO E VERNICE DILUITA

G.IANNI