

ANNO II - VOL. I° - N 3
1 GENNAIO 1946
SPED. IN ABB. POST. (G. III)

MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE
COSTA LIRE 25

SOMMARIO:

- "SOGLIOLA"**, - *Illustr. di copertina (Modello dei quale pubblicheremo schemi e descrizioni nel prossimo numero).*
- CRISI** - *Un articolo sulla attuale situazione dell'organizzazione aeromodellistica in Italia.*
- SWING** - *Novità d'oltreoceano: un modello telecomandato.*
- POP 12** - *Tavole complete d'un modello ad elastico da gara.*
- IL PASSEROTTO** - *Imbarcazione da regata.*
- LA COPPA MODELLISMO**
Il primo nostro grande concorso aeromodellistico interregionale.
- CRONACHE** e notizie da tutto il mondo.

"COPPA MODELLISMO"
grande concorso aeromodellistico
(il regolamento a pag. 78)

3

MODEL LISMO

Rivista quindicinale

Anno II - 1 gennaio 1946 - N. 3

Direz. Redazione Amministrazione
Roma, viale Rossini 21

ABBONAMENTI

Per 24 num. L. 500 - Per 12 L. 270
Per 6 L. 140 - Estero e arr. L. 40

TARIFFE DI PUBBLICITÀ

1 pag. L. 4000; 1/2 pag. L. 2500;
1/4 L. 1500; 1/8 L. 1000; 1/16 L. 600
Annunci economici: L. 15 a parola



**EDIZIONI
PEGASO**

PERIODICI

GIRAMONDO
settimanale

L'OMETTO PIC
settimanale

AVVENTURE
un cineromanzo completo
quindicinale

MODELLISMO
mensile

**IL CORRIERE
DEI GIOUCHI**
settimanale

PASSO RIDOTTO
mensile

COLLEZIONI DI LIBRI

INCANTESIMO
per signorine

BUSSOLA
per i giovani

CAPRIOLO
per i ragazzi

BIBLIOTECHINA
per i bambini

CRONACHE

UDINE — L'attività aeromodellistica è in netta ripresa ad opera di una vecchia nostra conoscenza: Franco Bonora e di altri costruttori di valore quali Aldo Flamini, Amelio Lucca, Aldo Venturini e Gemma Cescuti una graziosa rappresentante del cosiddetto sesso debole che tanto per smentire questo modo di dire si dedica niente-dimeno che a modelli con propulsione a razzo. Il bravo aeromodellista romano Furio Durante che ci fornisce queste notizie afferma che il modello della nostra Gemma ha compiuto un volo di 1 minuto e 20 secondi.

Pare che la propulsione a reazione appassioni attualmente i nostri amici di Udine. Ben quattro modelli così azionati ha visto Durante sul campo; di questi so' quello di Aldo Flamini ha dato ottimi risultati compiendo un volo di 1 minuto e 40 secondi.

Gli Udinesi sembra invece siano rimasti alquanto indietro nei modelli con motore a scoppio e in quelli con motore ad elastico; nei primi può darsi che la causa del mancato allineamento con i colleghi delle altre città (in genere i voli si aggirano sul minuto primo con 30" di motore) sia dovuta all'impiego di motori «Kratmo» ottimi e resistenti, ma pesanti e poi sempre del tipo a due tempi ormai superato dal tipo ad autoaccensione che presenta in confronto al precedente van'aggi indiscutibili come praticità d'uso, peso, sicurezza di funzionamento e facilità di messa in moto.

Nel modelli ad elastico la bassa durata dei voli può imputarsi alla cattiva qualità della gomma impiegata.

I modelli veleggiatori costruiti dagli Udinesi hanno carico alare piuttosto elevato; il tipo tutt'a ha parecchi fautori. I veleggiatori in genere volano bene e danno buoni risultati.

Gli amici di Udine hanno fondato il loro Circolo, il G.A.U. ossia il Gruppo Aeromodellisti Udinesi con sede in Via Mercato Vecchio n. 9.

FIRENZE — In occasione della gara interregionale disputata il 14 ottobre c. a. a Firenze e della quale siamo in attesa di conoscere le classifiche ufficiali, i partecipanti alla gara stessa hanno discusso l'opportunità della creazione di una Federazione Aeromodellistica Italiana. Tale opportunità era stata discussa in un precedente incontro, tra Bonsi, Travagli e Tione, avvenuto in Roma alla fine di settembre.

Nel prossimo numero pubblicheremo l'appello agli aeromodellisti italiani concertato in tale incontro.

Frattanto s'invitano tutti gli aeromodellisti cui interessi tale problema a rivolgersi per notizie e chiarimenti a Giorgio Bonsi, presso il gruppo Aeromodellisti

Florentini - Piazza Antinori, 1 - Firenze - o al suo indirizzo privato: Via P. Villari, 32 - Firenze.

I gruppi aeromodellistici del Lazio, Abruzzi, Puglie, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna sono invece pregati di rivolgersi al Sig. Carlo Mercadante - Roma Via Costantino Morin 24-7.

Il Sig. Mercadante funge da Capo Nucleo provvisorio per il collegamento con le regioni stesse in attesa che in ognuna di esse si proceda alla nomina di un Delegato per la partecipazione al futuro Congresso Nazionale di Aeromodellismo che avrà luogo appena possibile.

SIRACUSA — Per la Domenica del 7 Ottob. l'AGA (Aeromodellisti Gruppo Aretuseo) aveva indetto presso il vicino Poligono di Tiro una gara di modelli volanti riservata ai soli iscritti all'A.G.A. stessa. Infatti la mattina del giorno prescritto un folto gruppo di aeromodellisti siracusani si è imbarcato su un affollatissimo autobus che bene o male li ha condotti a Scala Greca, punto designato per la spedizione. Da qui il folto gruppo con qualche rottura negli abiti e qualche scassatura nei modelli, ha ripreso la sua marcia e giunto in un buon punto (a un centinaio di metri dal mare) ha piantato l'accampamento. Dopo le iscrizioni e il controllo dei cavì si sono iniziati i lanci presentati dal cronometrista Francesco Russo. Erano scesi in lizza i migliori aeromodellisti siracusani per dimostrare l'alto grado di preparazione tecnico-pratica raggiunto, senonchè un po' prima dell'inizio della gara si è levato, proveniente dal mare, un leggero vento che aumentando sempre di intensità ha ostacolato gli aeromodellisti nel trainare i modelli volanti. Sin dalle prime battute la gara si faceva interessante ed ogni lancio superava il precedente: il Ft-Urli di Urzi che segnava 1'22" e 1/5 veniva superato dal «Trinaeria 44» di Lanteri con 1' e 31"; questo a sua volta dall'«Asso» di Greco con 1' e 34". I tentativi di superare questi lanci erano vani e la lotta era limitata a questi tre modelli. Altri lanci superiori al minuto non riuscivano a battere il tempo di Greco, quando l'«Allievo 41» di Bosurgi, approfittando di un po' di calma, riusciva con un volo di 1' e 36" a piazzarsi in testa alla classifica. Ed adesso qualche giudizio, quan'unque questo non sia il nostro forte. La gara, che dal punto di vista organizzativo è stata ruscitissima, dal punto di vista tecnico ci ha un po' delusi. Possiamo affermare che quasi tutti i modelli non erano centrati per le condizioni atmosferiche di quella giornata: infatti abbiamo visto modelli che per il vento si andavano a scassare irrimediabilmente al suolo, modelli che

mettevano a serio repentaglio la vita dei presenti con puntate e virate vertiginose, modelli che... beh lasciamo andare anche perchè tutti ci hanno promesso di fare meglio nelle prossime gare.

Ed eccone ora la classifica:

- 1.) Bosurgi Nello 1' e 36".
- 2.) Greco Raffaele 1' e 34".
- 3.) Lanteri Raffaele 1' 31" e 2/5.
- 4.) Urzi Filippo 1' 29" e 1/5.
- 5.) Pino Francesco 1' 21" e 4/5.

Dopo le notizie cui su riportate circa l'attività agonistica degli aeromodellisti siracusani, diamo ora notizie sulla loro organizzazione. Il Gruppo Aeromodellisti Aretuseo (AGA) si è costituito all'inizio del 1945 ad iniziativa di cinque aeromodellisti veramente appassionati. Malgrado le enormi difficoltà incontrate per approvvigionarsi dei materiali e dei prezzi elevatissimi di essi (Acetone a L. 2500 il Kg; compensato a L. 1500 il mq; carta velina a L. 20 il foglio) l'attività non ha avuto soste e attraverso una serie di manifestazioni propagandistiche (mostre e gare) e un corso di aeromodellismo di breve durata il numero dei soci è cresciuto cosicchè gli «Aretusei» sono ora un bel gruppetto e contano di far parlare di loro parecchio nella prossima stagione.

Il Consiglio Direttivo dell'AGA è così composto: Presidente **Vindigni Giuseppe**; Vice-Presidente **Lanteri Raffaele**; Segr. e Cassiere **Urzi Filippo**; Consiglieri **Capodica Aldo** e **Pino Francesco**.

A loro e a tutti gli altri aeromodellisti Siracusani inviamo il nostro saluto e l'augurio delle migliori future affermazioni.

Roma — Nel mese di novembre l'attività agonistica ha subito una stasi; notevole è stato invece il risveglio dell'attività organizzativa. Gli aeromodellisti superiori agli anni 18 si sono radunati presso la redazione di Modellismo (gentilmente messa a loro disposizione in tale occasione) per discutere i problemi relativi all'adesione alla costituenda Federazione Nazionale di Aeromodellismo e alla partecipazione alle elezioni del consiglio di Presidenza dell'Aero Club di Roma che integrato con altri due membri fungerà da consiglio interinale dell'Aero Club d'Italia.

Si è convenuto di rimandare a delle riunioni che saranno tenute fra non molto tempo la trattazione più dettagliata dei problemi inerenti all'adesione, da parte dei Circoli Romani, alla Federazione Aeromodellistica; si è invece deciso di partecipare alle elezioni dell'Aero Club e si è proceduto alla designazione degli elementi che gli aeromodellisti romani desiderano siano inclusi nel consiglio di Presidenza di detto Ente. Sono risultati eletti nell'ordine: Mercadante, Tione, Spoglia e Celani.

Il punto di vista degli aeromodellisti romani è stato portato a conoscenza del Commissario dell'Aero Club, Principe **Ruffo**, e a cura degli stessi Tione Mercadante e Spoglia, sarà fatto presente a tutti coloro che s'interessano alle elezioni dell'Aero Club.

CRISI



Anno nuovo vita nuova...

In « Sport Aeromodellistico » (vedi n. 2 di « Modellismo ») indicavo la via migliore da seguire per portare la nostra attività a un periodo di rinnovato fattivo fervore. Sembrava, invero, ai primi del corrente anno, che i rapporti fra i circoli aeromodellistici e l'Aero-Club stessero per concretarsi nei termini previsti e sperati: i dirigenti dell'Aero-Club avevano convocato i più noti aeromodellisti romani per esporre le loro idee e per interpellarli in merito. Ne era seguita una ampia discussione: gli aeromodellisti avevano varato un loro progetto di associazione e stabilito dei precisi termini d'indipendenza e di collaborazione. Tale progetto veniva accettato in linea di massima dai dirigenti dell'Aero-Club; in seguito a ciò i rappresentanti dei vari Circoli locali si riunivano e nominavano l'one rappresentante dei Circoli romani e quale « facente funzioni » di Commissario Nazionale per l'Aeromodellismo presso l'Aero-Club d'Italia. A succedergli quale Delegato Provinciale veniva eletto Carlo Mercadante.

Restava inteso che il sottoscritto avrebbe esercitato le suddette mansioni in via provvisoria, sino alla convocazione del I. Congresso Nazionale di Aeromodellismo. Tale Congresso avrebbe poi annualmente nominata la persona del Commissario Nazionale, esecutore della volontà del Congresso.

Ma l'accettazione da parte dell'Aero-Club non fu, all'esame retrospettivo dei fatti, altro che una manovra tattica. Non era infatti la volontà di alcuni dirigenti di tale Ente di battere, in fatto di Aeromodellismo, una nuova strada; essi ritenevano di poter continuare a svolgere questa attività in modo esclusivo come per il passato e ciò tanto a maggior ragione in quanto vedevano nell'aeromodellismo l'unica attività possibile nel momento attuale e l'unica che in tale momento giustificasse il funzionamento dell'Aero-Club.

Pertanto se il mio compito non fu facile sin dal primo giorno, non tardò presto a divenire inutile di fronte all'intransigenza del modo di pensare e di agire di coloro con i quali dovevo trattare le varie questioni inerenti lo sviluppo dell'accordo di massima di cui più sopra ho fatto cenno.

E' doveroso, peraltro, ricordare che il Commissario dell'Aero-Club, Principe Ruffo, che ha disposto l'elargizione dei premi per la gara dello scorso agosto (premi ammontanti a complessive L. 13.000), ha sempre dimostrato verso gli aeromodellisti e i loro problemi organizzativi molta comprensione.

Del resto non è stato necessario un grande sforzo per accorgersi che l'Aero-Club, Ente cui difettano mezzi e perso-

nale, che non ha sinora riaperte le iscrizioni, che è legato ancora al Ministero dell'Acronautica e che quindi, per prendere qualsiasi iniziativa, deve richiedere l'autorizzazione superiore, nulla può fare di concreto nelle attuali condizioni.

Ritengo tuttavia e tengo a dirlo ben chiaro che gli aeromodellisti non debbano disinteressarsi della sorte dell'Aero-Club, ma debbano operare anch'essi alla sua resurrezione; peraltro considerato che nel momento attuale questo Ente, anziché il motore, costituirebbe una palla di piombo al piede per l'attività aeromodellistica, conviene staccarsene — momentaneamente o in via definitiva, questo lo dirà la futura esperienza — e creare un organismo a sé che si occupi d'incrementare e disciplinare l'aeromodellismo nazionale.

Tenuto conto di ciò e pur considerato il grave ostacolo del problema finanziario, in occasione di una visita del fiorentino Giorgio Bonsi, Uberto Travagli e il sottoscritto si sono con lui accordati onde indire un congresso dei rappresentanti dei vari circoli nazionali per uno scambio d'idee e per gettare le basi di una Federazione Aeromodellistica Nazionale. Si dovevano mandare delle circolari a tutti i nostri amici e conoscenti pregandoli a loro volta di dare la massima diffusione alle circolari stesse e di manifestare le loro idee in proposito, precisando anche la data che avrebbero ritenuta più opportuna per la convocazione del congresso.

Il sottoscritto, redatta la circolare nella sua forma definitiva, si riservava di portarla con sé a Firenze per farla leggere agli aeromodellisti ivi convenuti in occasione della gara interregionale del 14 ottobre.

Senonchè non gli fu possibile recarsi a Firenze; non ritenne allora di dar corso alla cosa in attesa che Bonsi gli fornisse ulteriori notizie; seppe poi da Mercadante che di sua iniziativa aveva voluto assistere a quella gara, il raggiungimento fra i convenuti di un'intesa di massima per la costituenda Federazione.

Ritenuto che non sarebbe stato opportuno spedire la circolare d'invito a collaborare per la formazione della Federazione ai soli pochi di cui ha l'indirizzo, allorquando per

mezzo di « Modellismo » sarebbe stato possibile portarla a conoscenza di tutti gli aeromodellisti italiani, il sottoscritto ha deciso di procedere in questo ultimo senso. Il testo è stato opportunamente modificato per quanto si riferisce alla data di convocazione del congresso:

Caro amico,

dopo molti mesi di forzato isolamento, per la prima volta dopo il 1943, romani e fiorentini hanno potuto riprendere diretti contatti per il tramite di Bonsi del Gruppo Aeromodellisti Fiorentini, di Travagli del Gruppo « Sperdipopolo » del Circolo Aeromodellistico Romano e di Tione, rappresentante dei Circoli Romani.

In tale occasione si è esaminato lo stato attuale dell'aeromodelismo italiano e si è convenuto che è necessario prendere accordi fra i vari Circoli, non solo per il necessario coordinamento dell'attività sportiva ma anche — e in modo precipuo — per stabilire se e quali rapporti dovranno avere i Circoli con l'Aero-Club d'Italia.

E' ovvio infatti che per lo svolgimento della futura attività nazionale e internazionale due sono le strade da seguire:

1 — creare una Federazione Nazionale dei Circoli Aeromodellistici, completamente indipendente dall'Aero-Club;

2 — addivenire ad un accordo di reciproca collaborazione fra i Circoli Aeromodellistici e l'Ente predetto.

I sottoscritti ritengono che la riunione dei rappresentanti dei vari Circoli Aeromodellistici dovrebbe avvenire al più presto e comunque prima del marzo 1946. Come località suggeriscono Firenze in considerazione della sua posizione geografica e per il fatto che in detta città è relativamente facile trovare alloggio per varie persone.

Il Gruppo Aeromodellisti Fiorentini dispone di una sede ampia e adatta; s'impegnerebbe a curare l'organizzazione della riunione e ad ottenere ogni possibile facilitazione per i partecipanti che — resta inteso — interverrebbero comunque completamente a loro spese.

Anche e specialmente per quest'ultima considerazione il nostro punto di vista sarebbe che alla riunione potrebbero intervenire anziché i rappresentanti di tutti i Circoli, un rap-

presentante unico per ogni provincia. E fermo restando che ogni provincia avrebbe diritto a un voto, si riterrebbe ammissibile che più province potrebbero essere rappresentate anche da una sola persona fisica munita, al riguardo, di regolare delega di rappresentanza e di voto.

In ogni caso, è ovvio, la riunione sarebbe libera a tutti i rappresentanti dei Circoli che desiderassero prendervi parte, fermo restando il criterio di un unico voto per ogni provincia.

Se sei d'accordo in linea di massima o seppure hai delle obiezioni da formulare al riguardo o delle idee da comunicarci, ti preghiamo di farcelo presente con la massima urgenza.

Ci auguriamo che il nostro appello non cada nel vuoto, ma riscuota il consenso di tutti coloro che per lungo tempo hanno come noi lottato per le migliori fortune dell'Aeromodelismo Italiano.

Bonsi — Tione — Travagli

Qui termina la circolare e qui deve cominciare la reazione degli aeromodellisti che dovranno promuovere delle riunioni, discutere il problema, nominare i loro rappresentanti locali. Questi ultimi sono pregati, in relazione a quanto disposto a Firenze, di mettersi a contatto con Giorgio Bonsi, Via P. Villari, 21 o Piazza Antinori 1, Firenze.

In attesa della nomina dei rappresentanti locali gli aeromodellisti del Lazio e delle altre regioni dell'Italia Meridionale esclusa la Campania possono rivolgersi per chiarimenti a Carlo Mercadante, Roma.

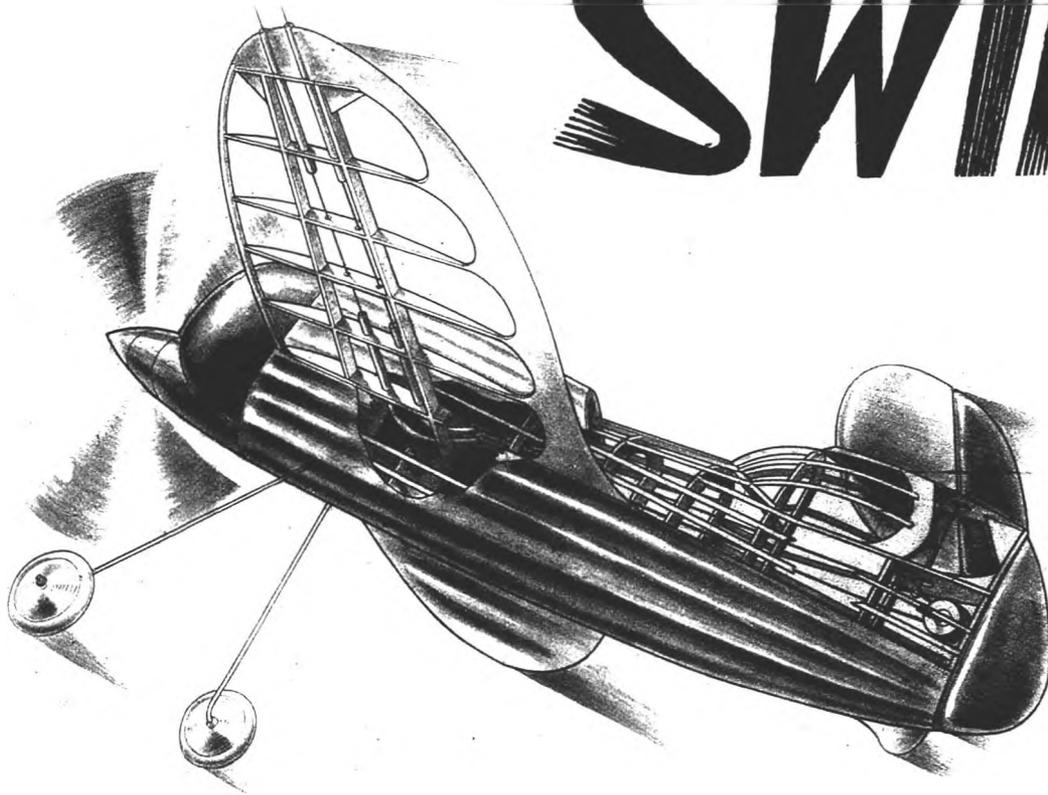
La fase preparatoria è all'inizio: essa terminerà con la riunione del 1. Congresso Nazionale di Aeromodelismo. Allora l'aeromodelismo italiano entrerà in una nuova fase organizzativa che non mancherà di dare i migliori frutti se da parte di tutti gli interessati ci sarà decisa e ferma la volontà di collaborazione. Posso assicurarvi che « Modellismo » vede con simpatia la nostra iniziativa e che terrà informati i suoi lettori del suo svolgimento, non trascurando le minime notizie. E anche questo contribuirà ad una sollecita soluzione di questa crisi dell'aeromodelismo italiano.

CARLO TIONE



*Rivedremo, nella prossima primavera,
una ripresa delle gare in pendio?*

SWING



Già da prima della guerra avevo in animo di provare un modello telecomandato, ma un po' per la naturale diffidenza verso una novità che sembrava più un'americanata che una cosa seria, un po' per le circostanze eccezionali il progetto rimase dentro una cartella sul mio tavolo.

L'arrivo in Italia della stampa americana mi rese noto, attraverso le riviste tecniche, come l'U-control avesse, in quattro anni, raggiunto negli S. U. una diffusione incredibile. Andai allora a ripescare il mio vecchio disegno, lo rispolverai, lo rimodernai e ne iniziai la costruzione.

L'idea piacque anche a Giorgino Insom che naturalmente, per non essere da meno, iniziò la costruzione di un altro modello. Non contento però di una novità sola, quella del progetto, pensò di fare qualcosa di nuovo anche nella costruzione e costruì il modello completamente in cartone.

Come potete vedere dalle fotografie l'idea ebbe successo ed in un prossimo articolo io, o lui stesso, ve ne parleremo più diffusamente; per ora preferisco sottoporvi i risultati delle nostre esperienze ed i disegni del mio modello che, per essere di costruzione ortodossa, è più facile a realizzarsi.

Si tratta, come potete vedere dai disegni, di un modello ad ala media con i piani di coda molto rialzati. Non ha in fondo niente di particolare tranne le ridottissime dimensioni (55 cm. di apertura alare) e le spiccate caratteristiche da apparecchio per alta velocità.

Secondo gli americani un modello simile era già troppo grande e tale infatti è risultato, ma confesso che ho avuto un po' di timore a spingere al minimo le dimensioni che per il mio occhio, abituato a modelli da durata, erano già minime.

Del resto se anche il modello non ha raggiunto le medie di velocità dei confratelli americani non è stato un gran male, perchè un modello di elevata velocità mi avrebbe reso difficilissimo l'impararne il comando. Come si può vedere dal disegno la particolarità maggiore del modello sta nei piani di coda mobili. Si tratta di un piano di coda la cui cerniera è costituita da 2 pezzetti di filo d'acciaio di 3 decimi di millimetro di diametro che, con la loro flessibilità, permettono al piano di alzarsi e abbassarsi; una leva in filo d'acciaio, fissata al centro del piano mobile e prolungantesi nell'interno della fusoliera, comanda il movimento. All'estremità della leva sono fissati due cavetti d'acciaio, del tipo usato per il comando delle scale parlanti degli apparecchi radio, uno dei quali si dirige verso la parte anteriore della fusoliera e, passando attraverso un tubetto di alluminio curvato, si dirige verso l'estremità dell'ala destra e dopo esser passato dentro un altro tubetto di guida, esce all'aperto. L'altro filo si dirige all'indietro e dopo aver girato attorno ad una grossa bobina di legno che funziona da carrucola ritorna verso l'avanti e per mezzo di altri tubetti simili ai precedenti arriva anch'esso all'aperto a poca distanza dal precedente.

Come ben si comprende tirando uno dei cavi il timone di profondità si muove a cabrare, tirando l'altro si muove a picchiare, nè più nè meno come avviene in un apparecchio vero. I due cavetti ter-

minano con due occhielli; a questi vanno attaccati due cavi di refe (spago da calzolaio, filo «carcerato» ecc.) lunghi una quindicina di metri, che vanno a fissarsi su di una manopola a forma di C. Tenendo la manopola con la mano destra e smuovendo il polso i piani di coda del modello vengono comandati a volontà dall'«pilota».

Come si vede, niente di difficile: occorrono però alcuni accorgimenti e un po' di pratica.

Poichè il modello deve girare, bisognerà stare attenti affinché, in volo, tenga in tensione i cavi, tenda, cioè, a virare verso l'esterno della traiettoria del volo. Per ottenere questo la coppia di reazione del motore non va corretta, anzi bisognerà badare che il senso di volo del modello sia tale che la coppia di reazione tenda a farlo virare verso l'esterno.

Questo è molto importante perchè, se la tensione dei cavi si allenta, non è più possibile comandare il modello e la scassatura è assicurata.

Altro accorgimento è che il modello finito risulti un poco picchiato in maniera che esso non decolli istantaneamente e tenda a salire alla disperata, poichè questo costringerebbe il lanciatore a tenere costantemente i piani di coda a picchiare e aumenterebbe la difficoltà di manovra. Naturalmente se il baricentro risultasse esageratamente avanti il modello non potrebbe decollare, oppure costringerebbe il lanciatore a tenere costantemente i piani di coda a cabrare, perdendone in velocità e facendo volare il modello in uno assetto «seduto».

La posizione migliore del baricentro è a due dita circa dal bordo d'entrata, alla radice dell'ala. L'asse di trazione deve essere in linea.

Circa il pilotaggio poco si può dire poichè moltissimo dipende dall'abilità del lanciatore. Nel caso degli apparecchi veri si può fare del doppio comando, in questo caso no; bisogna imparare da sé. Il prezzo è rappresentato da un po' di scassature e da parecchie eliche, ma non è difficile riuscire a divenire un buon pilota e quando, per quattro o cinque volte, sarete riusciti a far compiere una decina di giri in piano al vostro modello non vi sarà nemmeno difficile ottenere delle gran volte, delle affondate con conseguente richiamata, ecc.

Le prime volte per facilitare il comando potrete aggiungere un terzo cavo che, partendo dall'estremità dell'ala in mezzo agli altri due, vada a fissarsi su di un bastone tenuto con la mano sinistra; in tal modo il modello viene sostenuto dal cavo di centro ed i comandi vengono un po' facilitati, ma questo sistema non è indispensabile.

Le scassature, in genere, non sono mai gravi. L'unica cosa soggetta a rompersi spesso è l'elica: non è facile infatti imparare ad atterrare su tre punti.

Per le prove la cosa migliore è avere a disposizione una piazza asfaltata o qualcosa di simile; a Roma le prove vennero fatte a Piazza Verdi, ma dei decolli sono stati fatti anche sull'erba della Torraccia.

La costruzione del modello è molto semplice e non richiede grandi spiegazioni. I disegni sono abbastanza esplicativi.

Il materiale usato per le centine, le ordinate e tutti i pezzi traforati in genere, è il compensato di pioppo da 1,5 mm., eccetto la prima ordinata che è in compensato da 5 mm. Il timone di profondità è ottenuto con due fogli di tranciato da 1 mm ed unici elementi di forma sono 1 centina centrale ed i due longheroni.

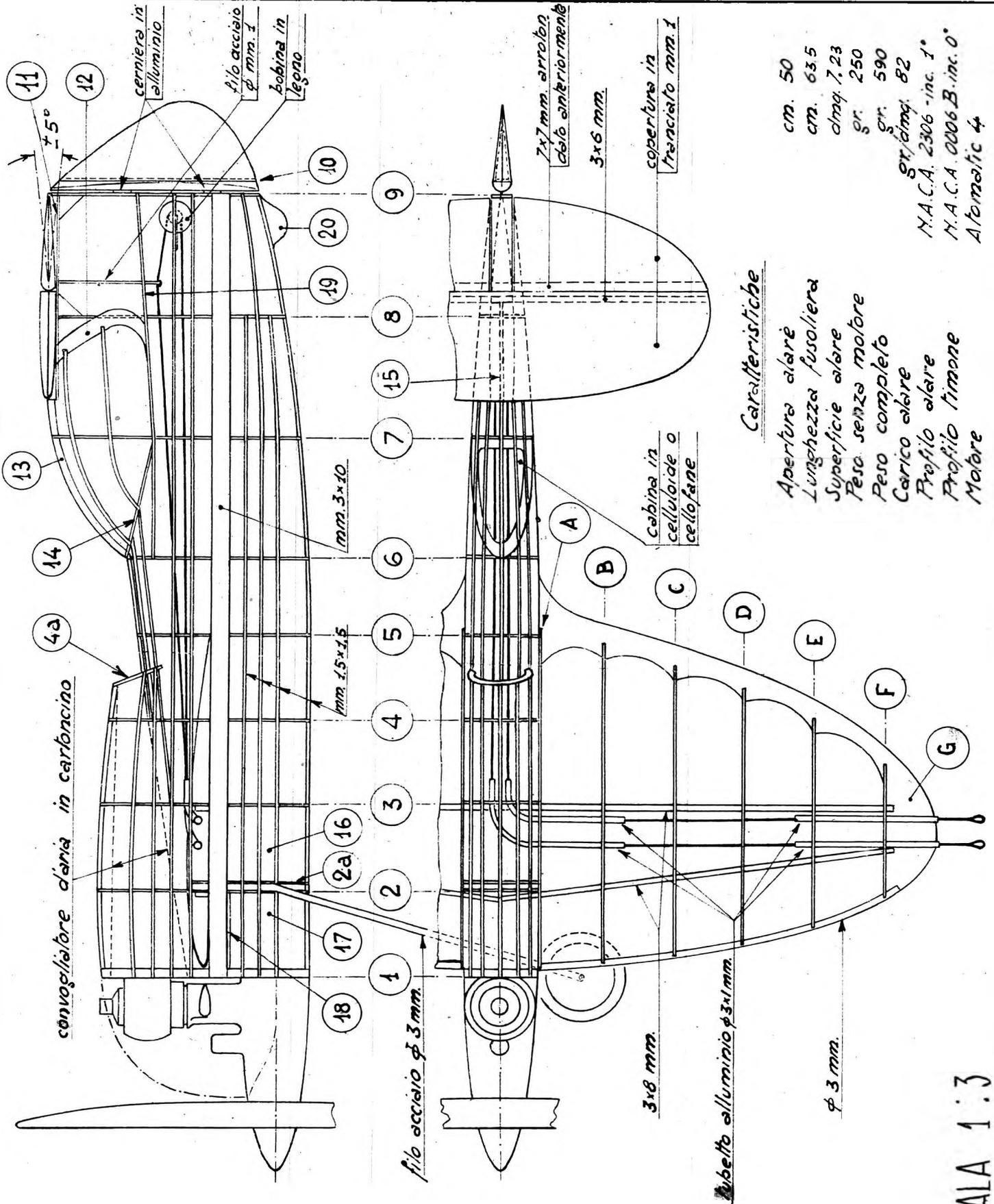
Il timone di direzione è in sughero e cartoncino o tranciato; mobile anch'esso, ma non comandabile. Serve unicamente ad accentuare la virata verso l'esterno nel caso che non basti la reazione del motore. Il carrello è in filo d'acciaio da 3 mm. fissato fra le due ordinate 2 e 2a con l'aggiunta di un bulloncino per serrare il tutto; la copertura è in carta tolo o simile, ma non è necessaria della carta robustissima.

Il convogliatore d'aria nella carenatura del motore è di cartoncino Bristol verniciato internamente per impedire che si imbeva di olio. Le guance di carenatura del motore sono in lamierino di alluminio.

Il modello è stato progettato per l'Atomic 4; per montare un altro motore è naturalmente necessario modificare la fusoliera per adattarla al sistema di attacco del motore.

Consiglio di non costruire un simile modello a chi non abbia almeno una discreta pratica di motori.

UBERTO TRAVAGLI



Caratteristiche

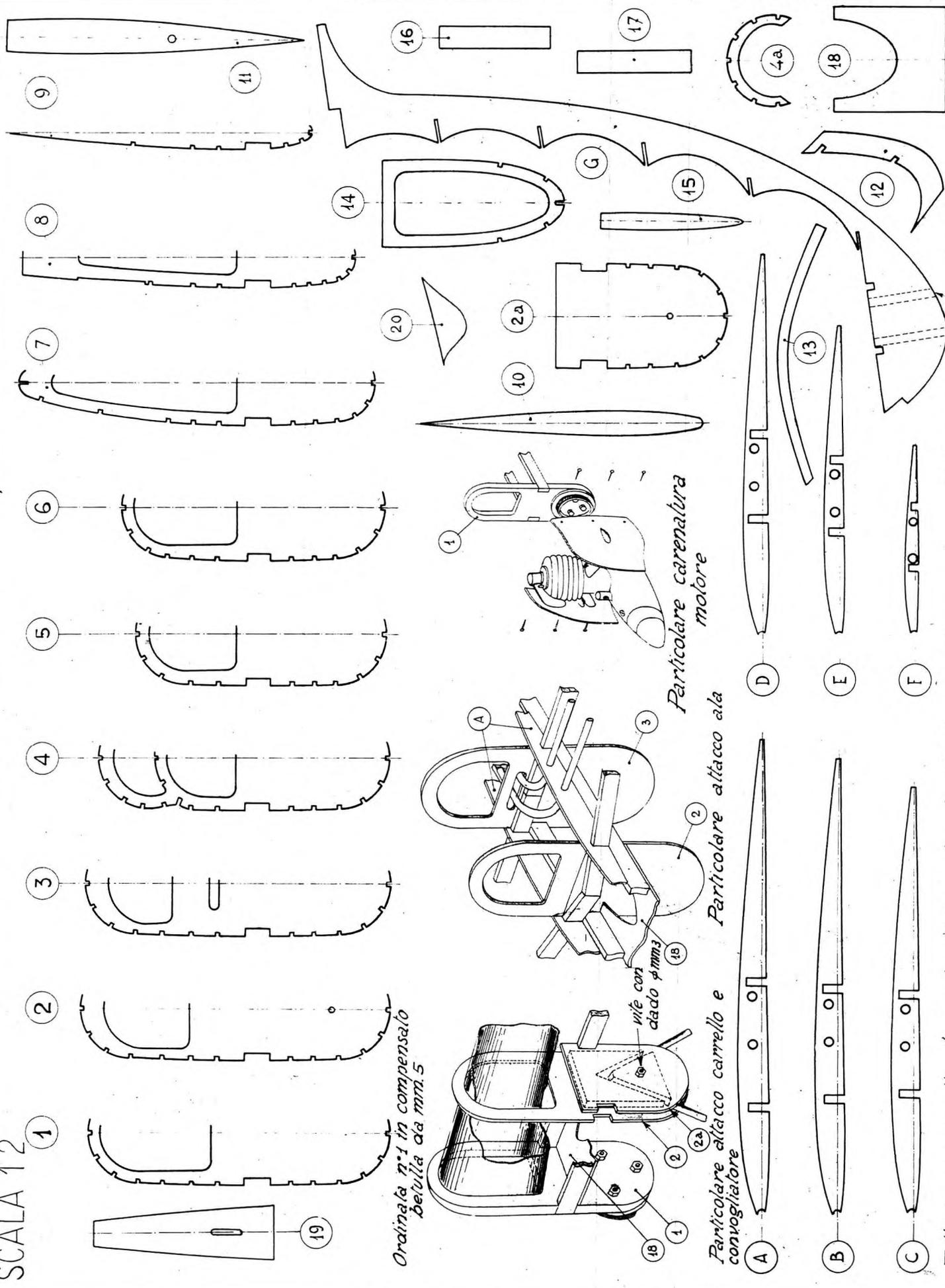
- Apertura alare cm. 50
- Lunghezza fusoliera cm. 63.5
- Superficie alare cmq. 7.23
- Peso senza motore gr. 250
- Peso completo gr. 590
- Carico alare gr./cmq. 82
- Profilo alare N.A.C.A. 2306 - inc. 1°
- Profilo timone N.A.C.A. 0006 B. inc. 0°
- Motore Atomic 4

SWING

- Aeromodello telecomandato -

SCALA 1:3

SCALA 12



Ordinata n°1 in compensato betulla da mm.5

Particolare carenalura motore

Particolare attacco carrello e convogliatore

Tutti i pezzi eccetto il n°1 in compensato di pioppo mm. 1,5

Togliare qui per la semiala sinistra

Giuseppe Biffi

IL POP 12

DISEGNO DI EVANDRO PAGNOTTELLI
MISURE IN mm. - SCALA 1:2

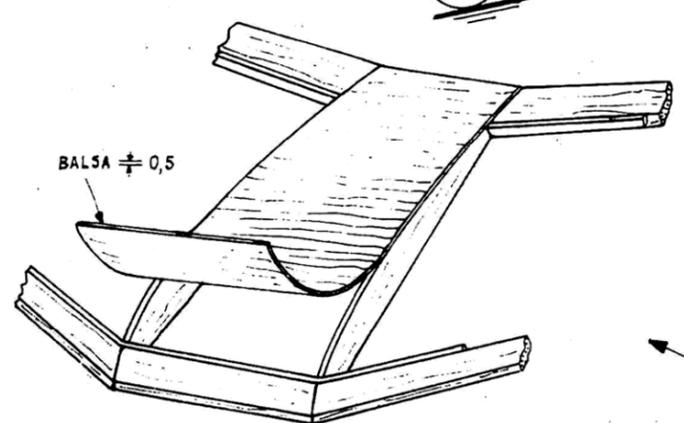
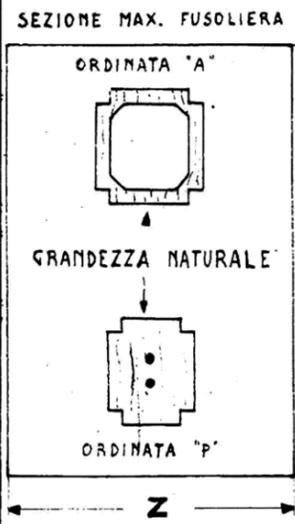
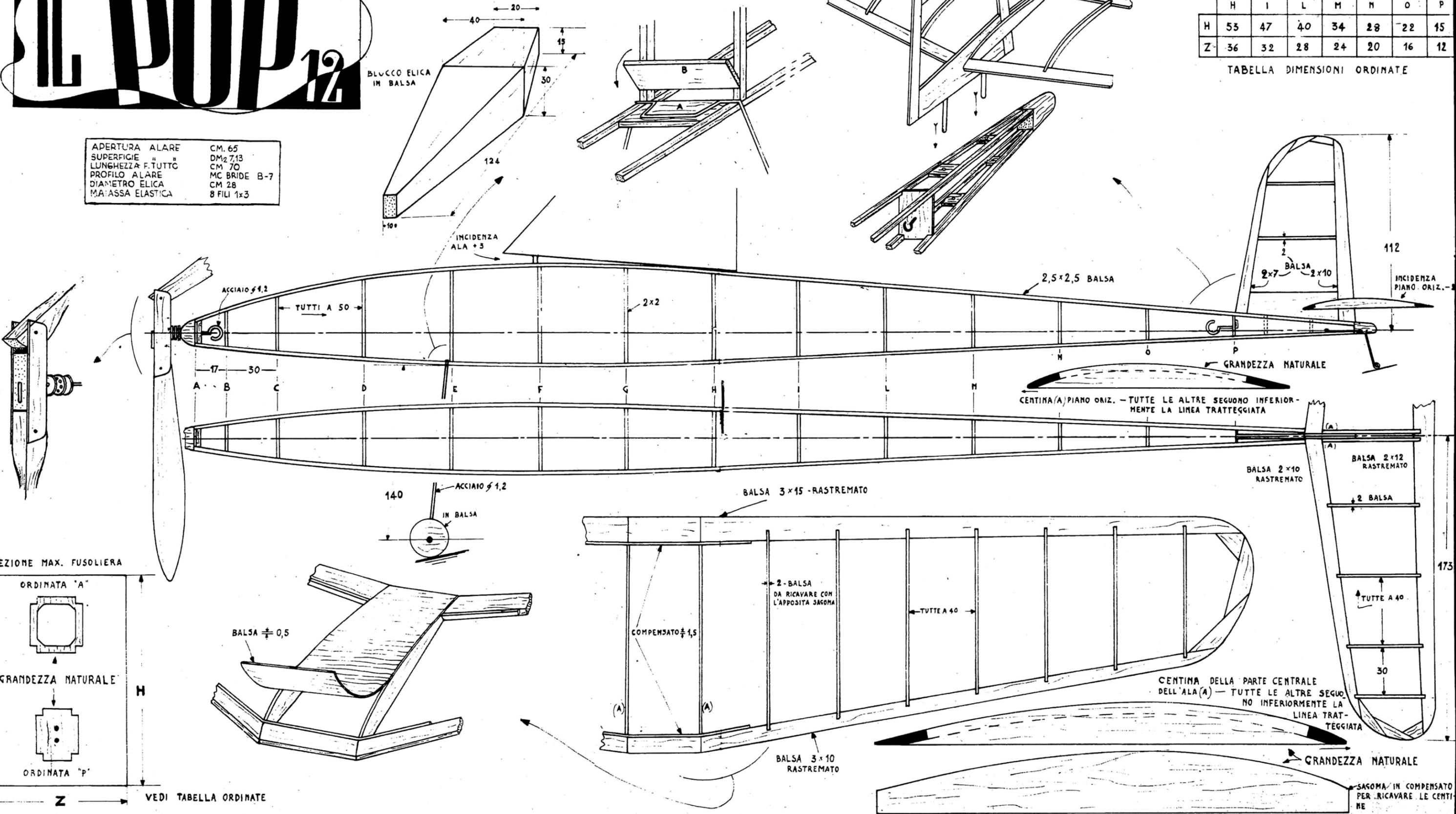
APERTURA ALARE CM. 65
SUPERFICIE " " DM₂ 7,13
LUNGHEZZA F. TUTTO CM 70
PROFILO ALARE MC BRIDE B-7
DIAMETRO ELICA CM 28
MATERIA ELASTICA 8 FILI 1x3

BLOCCO ELICA IN BALSA

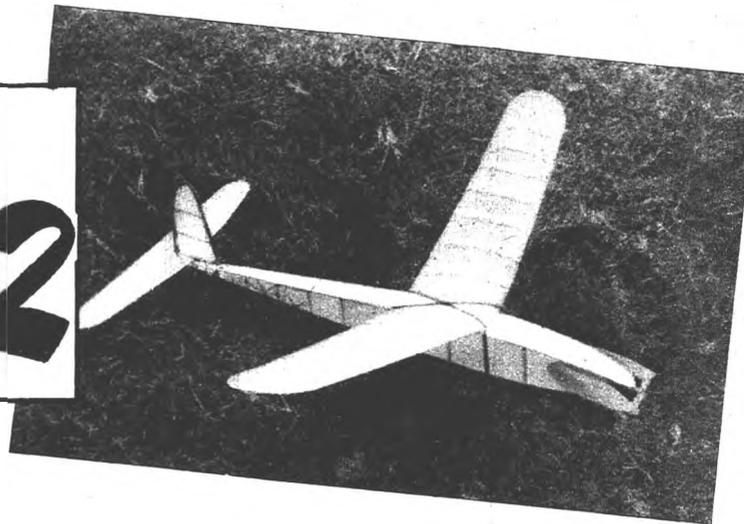
IL PEZZO "B" VA INCOLLATO SALDAMENTE AL PEZZO "A"

	A	B	C	D	E	F	G
H	16	24	35	48	56	59	58
Z	15	20	27	36	40	41	40
	H	I	L	M	N	O	P
H	55	47	40	34	28	22	15
Z	36	32	28	24	20	16	12

TABELLA DIMENSIONI ORDINATE



"POP" 12



Questo modello è stato progettato seguendo la ben nota e moderna tendenza che a Roma predomina fra gli elasticisti specializzati: massima leggerezza, rapidissima salita affidata all'esuberanza di potenza, minima velocità di discesa conseguente ad adeguate doti di volo librato. In altre parole la durata del volo è affidata alla possibilità di sfruttare termiche arrancabili con una certa facilità alla sensibile quota raggiunta dal modello.

Il POP 12 fa parte della classe dei «65» che a Roma ha dato tante buone prove; è un modello originale, di doti non comuni che ha dato sempre molte soddisfazioni.

Il profilo alare, e questo è un particolare degno di rilievo, è il McBride B-7 che per modelli del tipo è certamente il migliore. Risolve molti problemi, come quello di un'alta portanza a velocità minime di volo librato, massima leggerezza, semplicità di costruzione ed ha messo in luce qualità sorprendenti di veloce arrampicatore. Ma comporta anche degli inconvenienti, come un'eccettuata escursione del centro di pressione ai vari assetti, momenti picchianti di una certa entità che obbligano a costruire piani di coda alquanto ampi, insomma una scarsa stabilità e un conseguente più difficile centraggio. Inoltre un'eccessiva fragilità. Ma il tutto è compensato da un rendimento aerodinamico altissimo.

Ed ecco le caratteristiche principali del modello:

Apertura alare cm. 65; corda max. cm. 12,5; corda minima cm. 8,5; superficie alare dmq; profilo alare McBride; apertura imp. orizz. cm. 35; corda max. imp. orizz. cm. 8,5; corda minima imp. orizz. cm. 5; superficie imp. orizz. dmq.; lunghezza fuori tutto cm. 70; sezione max. fusoliera cmq.; elica cm. 26; matassa elastica N. 8 fili 1x3; salita media 3m./sec.

CENNI SULLA COSTRUZIONE

La fusoliera è in traliccio di balsa 3x3. Sono in compensato la prima ordinata e l'ultima che porta il gancio per la matassa. Il carrello è in filo d'acciaio armonico da m/m 1,2 con ruote lenticolari di balsa. L'elica è pure in balsa, il mozzo in compensato, l'asse in acciaio da m/m 1,2. Un cuscinetto a sfere dà la scorrevolezza necessaria per il buon rendimento del gruppo moto-propulsore.

L'ala è formata da 8 coppie di centine ricavate da una tavoletta di balsa da m/m 2, per mezzo di un'apposita sagoma di compensato.

Il bordo d'attacco è di balsa 3x10 rastremato a 2x7.

Il bordo d'uscita è di balsa 3x15 rastremato a 2x10.

Il terminale è in segmenti di balsa.

Il piano di coda orizzontale, nella costruzione del tutto simile all'ala, è fissato, scalato verso il dietro, con funzionamento attivite. al timone verticale, anch'esso completamente in balsa. Quest'ultimo porta due spinottini per l'incastro con la fusoliera.

La copertura del tutto è in pelle «ovna» verniciata alla nitro.

ACCORGIMENTI PER IL CENTRAGGIO

Il centraggio non è molto facile e va fatto in una giornata assolutamente priva di vento. L'ala è a +5 gradi d'incidenza. Il piano di coda orizzontale a 0 gradi. L'asse dell'elica a -2 gradi.

Il «POP 12» che ha compiuto un volo fuori gara di oltre venti minuti, e si è classificato secondo al campionato romano 1943-44, se ben costruito non mancherà di dare delle belle soddisfazioni.

DIANA GAETANO

Il miglior settimanale d'avventure e di viaggi, ricco di cineromanzi disegnati dai migliori artisti italiani con racconti emozionanti e rubriche di novità.

GIRAMONDO

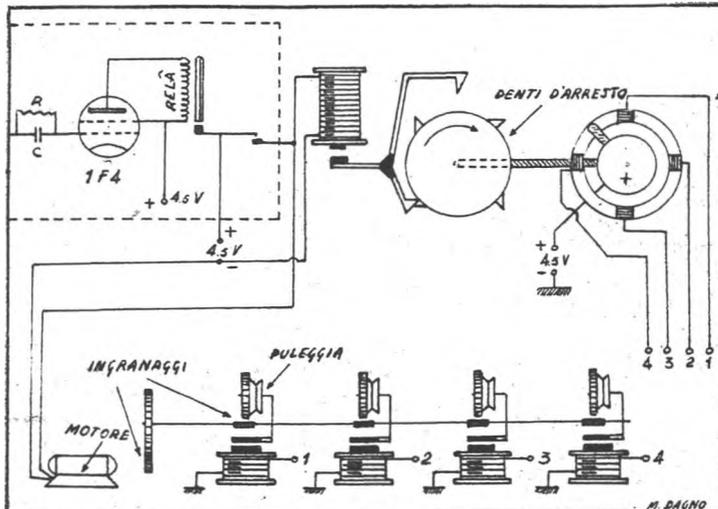
Se ancora non lo conoscete, chiedetene una copia al vostro giornalaio

NOVITÀ TECNICHE

per gli amatori della radio di costruire trasmettitori e questo porta alla fine completa di queste esperienze.

Ma chi non ha finito di riflettere sul problema è Lennart Peterson di Varnamo da cui abbiamo avuto un'interessante descrizione e il disegno di un radiocomando. E' vero che è proibito trasmettere messaggi radiofonici, ma ciò non impedisce che si possa costruire un radiocomando per averlo pronto a tempo opportuno. Ora lasciamo la parola a Lennart Peterson.

«Quando un segnale di trasmissione arriva alla valvola d'uscita del ricevitore, la corrente all'anodo e alla griglia aumenta il che ha per conseguenza che il soccorritore (relè) che sta tra l'anodo e la



griglia manda la corrente al motore elettrico e il magnete alla ruota d'arresto per cui questa libera un dente. Questo fa sì che la ruota d'arresto compie un ottavo di giro e provochi il contatto magnete n. 1 unito alla batteria. Il magnete mette allora in movimento il dente grande sull'asse del motore in moto. Da una ruota minore una funicella va all'organo di controllo. Il magnete n. 1 può far sì che il motore del modello a benzina riceva più gas, il magnete n. 2 che ne riceva meno, il magnete n. 3 che il modello volti a destra e infine il magnete n. 4 che esso volti a sinistra.

Si possono avere più magneti. Occorre soltanto aumentare il numero dei contatti e dei denti della ruota di arresto.

Finché non giungono dei segnali, nel ricevitore i movimenti sopra detti restano in posizione di riposo; l'interruttore di contatto gira di un quarto finché non si ferma tra i due contatti 1 e 2. Ma se vogliamo il contatto con quello n. 3 senza toccare gli organi di comando che sono sui magneti n. 1, 2 e 3, occorre soltanto fare tre brevi segnali. In questo breve momento il motore non ha tempo di mettersi in moto e non può quindi agire sugli organi di contatto che sono uniti ai magneti n. 1 e 2; soltanto il terzo segnale deve essere abbastanza lungo da permettere al controllo di agire prima che esso termini. Se si manda ancora un breve segnale l'interruttore del contatto sarà in posizione di uscita.

PASSEROTTO

un'imbarcazione da regata

Si tratta di una barchettina di minime dimensioni, assai adatta, per la sua semplice costruzione, a chi non ha mai costruito modelli del genere; le sue caratteristiche nautiche, se non eccezionali, sono però abbastanza buone, data la piccolezza del modello.

I materiali necessari alla costruzione sono:

- 1) Una tavoletta di compensato da 2 mm. di pioppo od altro, da cm. 30x10.
- 2) Un foglio di impiallacciatura di noce o di acero, spesso mm. 0,5 delle dimensioni di cm. 30x30 oppure di cm. 60x15. Non avendo impiallacciatura si può ricorrere al tranciato da 1 mm., od al compensato di uguale spessore, ma la barca viene più pesante.
- 3) Un listello quadrangolare di abete 3x3, 2 listelli pure quadrangolari di abete 1,5x1,5.
- 4) Un tondino del diametro di 4 mm. per l'albero e la boma, volendo una attrezzatura più perfezionata, come spiegherò più oltre, prendere 2 listelli rettangolari 2x4.
- 5) Tre decimetri quadrati di stoffa per le vele, della consistenza di un fazzoletto.
- 6) 30 centimetri di filo di rame da campanelli.
- 7) 80-100 grammi di piombo.
- 8) Un poco di filo grosso per i cordami.

Ed ecco come si deve procedere per la costruzione.

Incollare sulla tavoletta di compensato da 2 il foglio che si trova a destra nella tav. 2 ed a destra in basso nella tav. 1, riunendo le due parti secondo la linea AB, in modo che combacino senza sovrapporsi.

Traforare tutti i pezzi, eseguendo con precisione gli incastri, e soprattutto quelli del N. 2, 6 e quelli all'estremità del N. 7.

L'ovale che si trova nella parte inferiore del pezzo N. 7 (chiglia), serve ad incastrarvi la zavorra; ma è bene prima fondere il piombo, e poi eseguire l'incastro secondo il contorno del pezzo ottenuto dalla fusione, che deve avere più o meno la forma di un confetto, del peso di 80-100 grammi; il piombo va poi fissato con collante molto denso e abbondante o con qualunque altro mezzo (viti, pernetti ecc.).

Un sistema per chi non avesse modo di colare il piombo in una forma è questo: si fonda il metallo dentro un cucchiaino da caffè assai profondo e si lasci raffreddare. Ripetendo l'operazione, si ottengono due pezzi piano convessi, che si firseranno ai due lati della chiglia nel punto indicato dall'ovale. Verificare però che il peso sia quello anzidetto.

Fatto questo, montare le ordinate (pezzi dal N. 1 al 6 incluso), sulla chiglia negli incastri corrispondenti, facendo attenzione a che siano ben verticali e normali alla chiglia stessa.

Per incollare, adoperare collante cellulosico; mai resina indiana e simili.

L'ultima ordinata (N. 6) va incastrata con precisione alla estremità della chiglia e può servire a controllare la posizione delle altre.

I due pezzi segnati con i numeri 10 e 11 vanno incollati negli appositi incastri rettangolari dell'ordinata N. 2, in modo che la parte con il foro rotondo, destinata a portare l'albero, venga a poppavia (cioè verso l'ordinata N. 6) dell'ordinata stessa: il N. 10 va più in basso ed il N. 11 più in alto in modo che l'albero risulti un poco inclinato verso poppa.

Dopo aver messo a posto le ordinate, fissare i listelli da 1,5x1,5 negli incastri delle ordinate stesse; i due inferiori vanno dal punto a dell'estremità prodiera della chiglia fino agli incastri a' dell'ordinata N. 6, i due laterali dal punto b dell'estremità prodiera agli incastri b' del N. 6; infine ve ne sono due superiori, destinati a sostenere la coverta, che dal punto c della prua vanno negli incastri delle ordinate 2 e 4 fino a quelli c del N. 6.

L'ossatura è completata dai listelli da 3x3, che vanno fissati ai due lati della chiglia in tanti pezzi separati, tra un'ordinata e l'altra; su di questi si appoggerà la ricopertura.

Questa è costituita da 5 pezzi, e cioè uno della forma del N. 14 (coverta), due della forma del N. 12 e due della forma del N. 13. (Queste forme sono in parte nella tav. 2 ed in parte nella tav. 1, e vanno riunite secondo la linea CD).

Tutta la rivestitura è in impiallacciatura da 5 decimi.

Si applichino per primi i pezzi N. 12, in modo che la parte che ha minore curvatura aderisca alla chiglia appoggiandosi sui listelli 3x3; quando il collante è secco, rifilare il bordo più esterno lungo

il listello da 1,5x1,5 (tutti questi pezzi sono disegnati un po' più grandi di circa 1-2 mm., perchè sia più facile applicarli).

Poi fissare lateralmente i due pezzi N. 13, e rifilare come prima: quando il collante ha tirato.

A questo punto bisogna verniciare abbondantemente tutto lo scafo con nitrocellulosa trasparente o colorata, od anche con pittura ad olio; quando la seconda mano è ben secca, provare la barca in acqua per verificarne l'impermeabilità; se eventualmente entrasse acqua, calafatare con una goccia di collante.

Fatto questo si chiude superiormente lo scafo, applicando la coverta, N. 14, la cui parte inferiore deve essere stata prima verniciata con due mani di tinta. E' bene praticare prima il foro E per l'albero, e lavorare così: infilare nei buchi dei pezzi N. 10 e 11 un pezzetto di tondino da 4 mm. lungo circa 45 mm, senza, naturalmente, incollarlo, poi spalmare di collante i listelli, ed applicare la coverta infilando il tondino sporgente nel foro E; si è così sicuri che l'albero verrà a posto. Quando il collante ha tirato, rifilare la coverta e verniciare di nuovo tutto lo scafo.

Il timone (N. 8) va montato nel modo seguente: nell'ordinata N. 6 e nella chiglia, più in basso, fissare due occhiellini di filo di rame (femminelle) in modo che il loro piano sia orizzontale; negli incavi corrispondenti del timone fissare nella parte piatta superiore due asticelle diritte di filo di rame (agugliotti) in modo che arrivino a 2 mm. circa dall'altra estremità dell'incavo; infilando gli agugliotti nelle femminelle il timone girerà come una porta sui cardini.

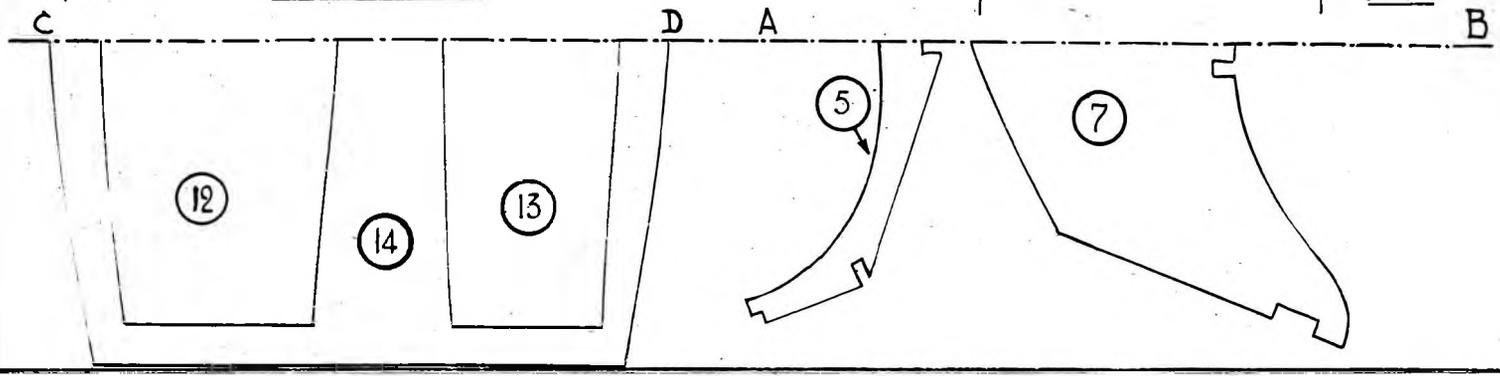
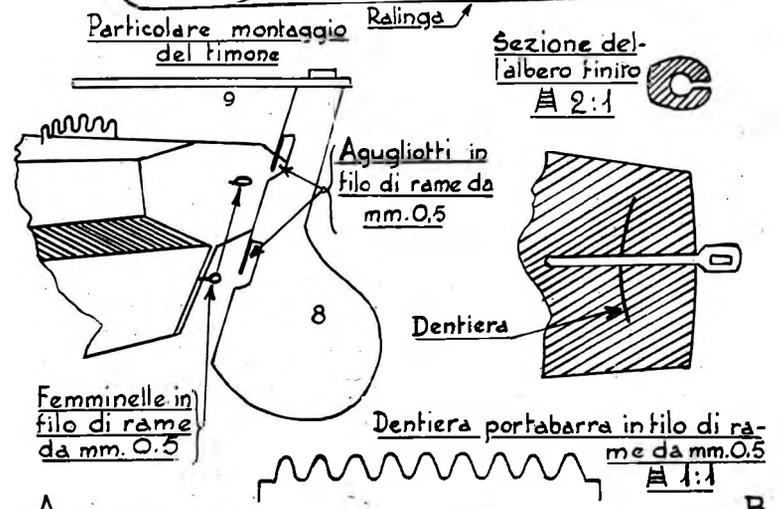
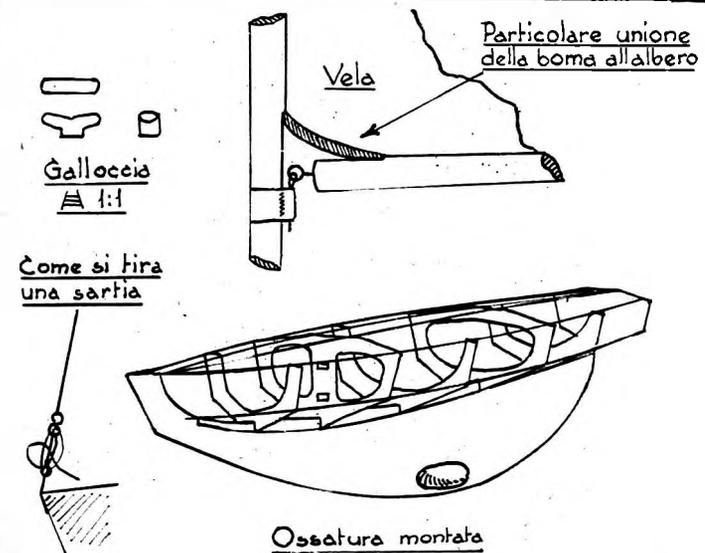
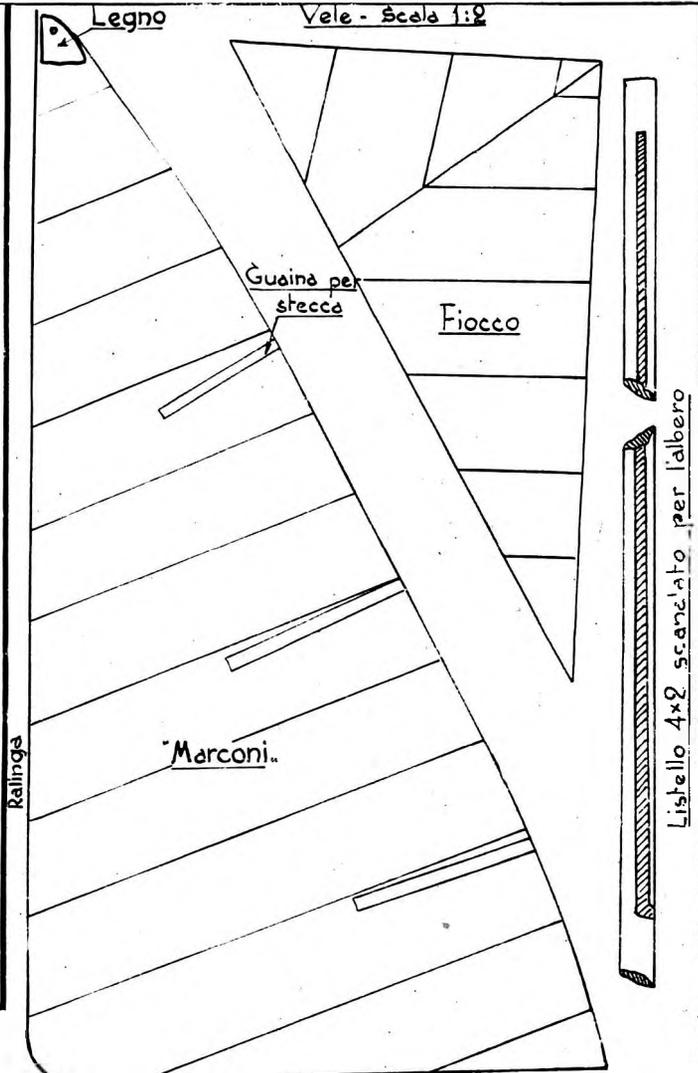
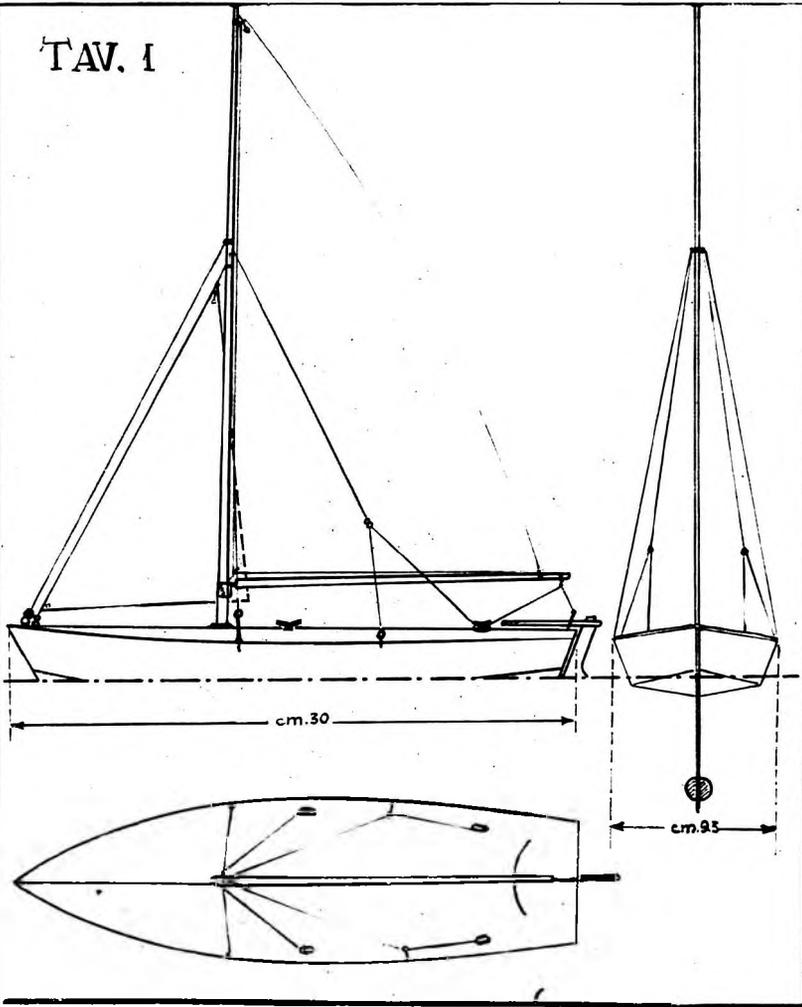
Per tener fermo il timone nelle varie posizioni si provvede con un pezzetto di filo di rame che si piega ad onde per formare una specie di dentiera, con i denti larghi circa 2,5 mm. ed alti 3-4 mm. Incurvatola un poco, si fissa sulla coverta, praticando in questa due forellini, a 4 centimetri di distanza dall'estremità poppiera; la barra, N. 9, incastrata, senza incollare, sul timone starà ferma in ciascuna delle tacche della dentiera. Così lo scafo è completo e si può iniziare l'attrezzatura.

GABBIANO

(Nel prossimo numero pubblicheremo la continuazione e fine della descrizione, più una seconda tavola di schemi).



TAV. I



CORSO D'AEROMODELLISMO

Modellismo è destinato quasi esclusivamente agli amici aeromodellisti; questi però non sono tutti dei « cannoni » in quanto vi sono tra di loro dei novellini alle loro prime armi ed anche dei « simpaticizzanti » che pur assistendo alle gare e comprando riviste di aeromodellismo non sanno in che modo cominciare la costruzione di un modello. Ma l'aeromodellismo non è solo l'arte di costruire modelli: esso è soprattutto l'arte di metterli a punto e di farli volare alla perfezione. Di qui la necessità di un corso d'aeromodellismo semplice, ma completo che metta in grado i nostri nuovi amici di potersi presto presentare sui campi di gara con il frutto del loro studio e del loro lavoro. E se alla nuova primavera questo nostro corso riuscirà a far spuntare altre numerose gemme sul vecchio ceppo dell'aeromodellismo italiano, ci sentiremo di ciò più lieti che di qualsiasi vittoria del passato.

Il nostro « Corso iniziale di aeromodellismo » è diviso in tre parti: **Parte prima:** definizione di « aeromodello »; nomenclatura delle sue parti; nozioni fondamentali; laboratorio dell'aeromodellista.

Parte seconda: costruzione di un modello veleggiatore: l'allievo T. 46 ultima e perfezionata versione del famoso Allievo T. 41, vincitore del consorzio nazionale bandito dalla ex. Runa per il progetto di un modello scuola di ottime doti di volo e di costruzione estremamente semplice, adatta cioè ai principianti.

Parte terza: nozioni teoriche sul centraggio e sul volo degli aeromodelli.

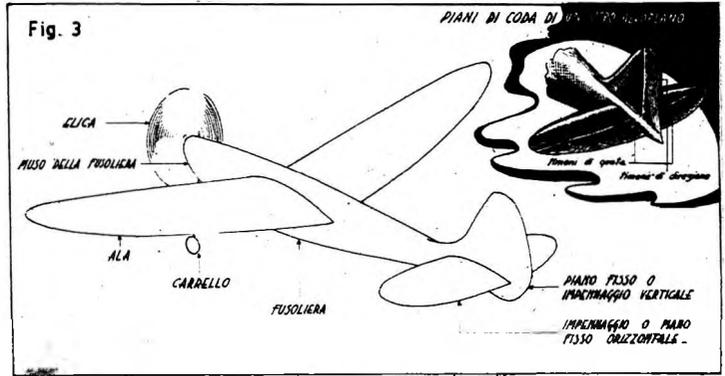
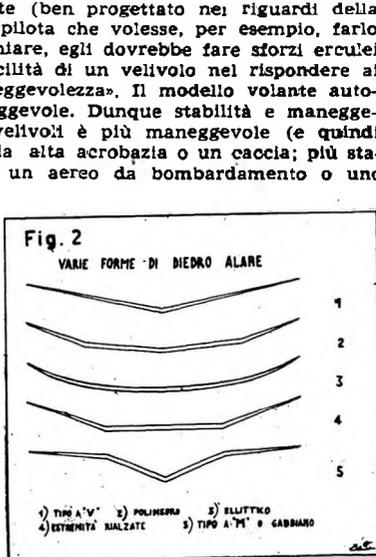
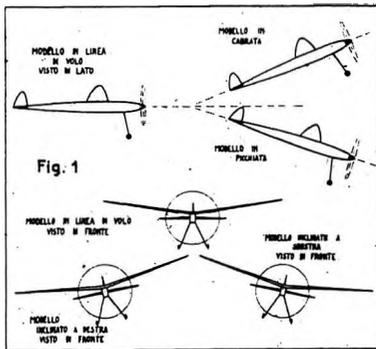
A questo « Corso Iniziale » seguirà un « Corso di Perfezionamento » nel quale verranno insegnate la costruzione e la messa a punto di un modello con motore ad elastico, nonché alcuni elementi di aerodinamica e le norme per la progettazione dei modelli.

Ma questo verrà in seguito: per ora accontentiamoci di gettare le fondamenta della nostra sapienza aeromodellistica e ricordiamoci che dall'accuratezza dell'esecuzione delle fondamenta dipende la futura stabilità di un edificio. Senza buone fondamenta non si può sperare di arrivare alla copertura del letto.

Ed ora cominciamo: L'aeromodello o modello volante è una macchina più pesante dell'aria che riesce a sollevarsi dal suolo, a mantenersi in aria e a far ritorno regolarmente al suolo, proprio come un vero aeroplano guidato dal pilota.

Fra aeroplano e aeromodello esiste una grande somiglianza ma non un'identità assoluta e il perchè ve lo spiego subito. L'aeromodello deve essere in possesso di una stabilità automatica spinta al massimo, in modo da poter riprendere l'esatta posizione di volo quando venga allontanato da essa per effetto di una « causa esterna » qualsiasi (p. esempio: un colpo di vento che l'ha fatto inclinare lateralmente o l'ha fatto impennare (cabrare) o puntare il muso in giù (picchiare). Vedi al riguardo la fig. 1. Ora un modello riprende la giusta posizione (linea di volo) tanto più rapidamente quanto maggiore è la sua stabilità; naturalmente, inoltre, quanto più stabile è il modello tanto maggiore resistenza esso offre ad essere allontanato dalla normale linea di volo. Se ne deduce che se a bordo di un modello volante (ben progettato nei riguardi della stabilità automatica) vi fosse un pilota che volesse, per esempio, farlo girare («virare») o cabrare o picchiare, egli dovrebbe fare sforzi erculei per ottenere il suo scopo. La docilità di un velivolo nel rispondere ai comandi del pilota si dice «maneggevolezza». Il modello volante automaticamente stabile non è maneggevole. Dunque stabilità e maneggevolezza sono in antitesi. Fra i velivoli è più maneggevole (e quindi meno stabile) un apparecchio da alta acrobazia o un caccia; più stabile e quindi meno maneggevole un aereo da bombardamento o uno da trasporto.

La stabilità automatica si ottiene nei modelli volanti senza l'uso di pendoli, contrappesi, ecc. la cui utilità pratica è molto dubbia; essa si realizza esclusivamente con l'adozione di un forte « V » o diedro alare che provvede alla stabilità laterale (fig. 2) e con l'uso di una larga superficie per l'impennaggio orizzontale (che provvede a correggere i movimenti di cabrata e di picchiata). La stabilità di direzione o di «rotta» è assicurata dall'impennaggio verticale e dalle superfici laterali della fusoliera.



Da quanto abbiamo detto risulta che non conviene costruire un modello volante perfettamente identico nelle proporzioni e nelle linee esterne a un apparecchio vero in quanto si otterrebbe da esso una stabilità assai minore e quindi un volo incerto, continuamente turbato e assai più breve in definitiva di quello che il modello stesso potrebbe compiere se fosse più stabile.

Il principio del sostentamento è invece perfettamente uguale per il modello e per l'aeroplano vero, ma prima di parlarne vediamo un po' come si chiamano le varie parti di un modello.

La figura 3 rappresenta un modello volante e in essa sono indicate le denominazioni delle varie parti. Notate che gli « impennaggi » detti anche « piani di coda » sono privi delle appendici mobili esistenti in quelli degli apparecchi veri. Detti appendici si chiamano: « timone di direzione » o « deriva » e « timoni di quota » o « di profondità ». Il timone di direzione è incernierato sul piano fisso verticale e quelli di profondità sul piano orizzontale. Nell'uso comune aeromodellistico il piano fisso verticale è detto impropriamente timone di direzione.

(Continua al numero prossimo)

C. TIONE

ELEMENTI DI AERODINAMICA

L'aerodinamica è la scienza che studia le forze che agiscono sui corpi in movimento nell'aria.

Essa è divenuta una scienza complessa e irta di formule. Ma non si spaventino i nostri amici non matematici: nei nostri «Elementi di aerodinamica» verranno esposti i soli concetti basilari e la trattazione di essi sarà del tutto accessibile anche a coloro che non hanno studiato fisica e trigonometria.

L'aria, amici miei, è pesante! Perchè quei sorrisetti ironici? E' proprio così e voi stessi potete farne la prova nel più semplice dei modi.

Si prende un pallone di quelli che si usano per giocare al calcio e una bilancia a due piatti. Su uno dei piatti si pone il pallone sgonfio e sull'altro dei pesi sino a che i due piatti siano in equilibrio. Poi si gonfia il pallone ben bene e lo si rigetta sul piatto: la bilancia traboccherà dalla parte del pallone.

Che cosa è successo? Voi gonfiando il pallone vi avete immesso solamente una quantità di aria più o meno grande, comunque sempre maggiore di quella che era contenuta nel pallone sgonfio.

Dunque l'aria ha un peso.

Immaginiamo ora di avere una certa quantità di aria in movimento: se questa aria incontra un ostacolo esercita su di esso una spinta a seconda della velocità con la quale l'aria si muove.

Per rendersi conto di ciò basterà, per esempio, tenere in mano, durante una giornata di vento, una lastra di compensato o di cartone disposta in modo che la sua superficie resti perpendicolare alla direzione del vento stesso. Se il vento è a raffiche lo sforzo che si deve esercitare per tenere la lastra ferma è maggiore quando viene la raffica e si annulla pressochè quando la raffica cessa.

Analogo fenomeno avviene se nell'aria calma corriamo tenendo in mano la stessa lastra. Più forte corriamo e maggiore è lo sforzo che dobbiamo fare per tenere la lastra ferma.

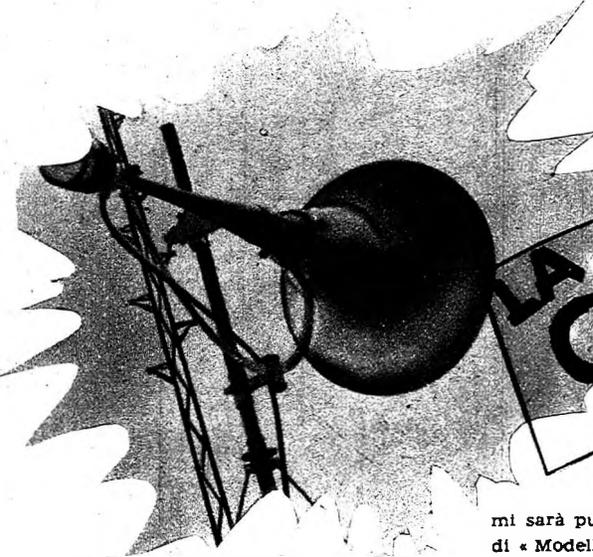
E' perfettamente uguale lo sforzo che si fa per tenere la lastra ferma allorchè il vento si muove con la velocità, ad esempio, di 30 km. all'ora, oppure per tenerla ferma allorchè ci spostiamo (e quindi in definitiva si sposta la lastra) con una velocità di 30 km. all'ora, muovendoci in aria completamente calma.

Questo fatto, conosciuto come «principio della reciprocità degli effetti» è d'importanza basilare perchè permette di conoscere con grande precisione e comodità le forze che agiranno su di un corpo allorchando questo si muoverà nell'aria con una certa velocità, bastando infatti a far muovere l'aria con quella stessa velocità e tenere il corpo immobile in essa. I valori delle forze vengono indicati da speciali bilancie cui il corpo è opportunamente collegato.

E' questo principio che si applica nelle prove effettuate nelle gallerie del vento (gallerie aerodinamiche) ove si esamina il comportamento in volo di un aeroplano (modello in scala ridotta) o di una parte di esso, tenendolo fermo e collegato come sopra detto, mentre si fa muovere l'aria alla velocità desiderata.

(continua nel numero prossimo)

GERONE



LA COPPA MODELLISMO

Nella prossima primavera certamente tutti i migliori aeromodellisti italiani si daranno convegno in Roma per disputarvi la Coppa organizzata dalla nostra rivista.

Infatti tenuto conto del modo nel quale sarà curata l'organizzazione e dell'ammontare dei premi che verranno messi in palio, questa gara non potrà assolutamente essere paragonata alle precedenti del genere organizzate sinora in Italia.

Mentre ci riserviamo di dare, nel prossimo numero, maggiori dettagli circa l'organizzazione e i premi in palio, portiamo sin da ora a conoscenza degli interessati il

REGOLAMENTO della "Coppa Modellismo,"

Parte generale

Art. 1 - « Modellismo » indice una gara di modelli volanti che avrà il suo svolgimento in Roma nei giorni 14 e 22 aprile 1946.

Art. 2 - Alla gara possono prendere parte tutti gli aeromodellisti italiani ed eventualmente anche gli aeromodellisti di altre nazioni che si trovassero in Italia in tale epoca.

Art. 3 - I premi messi in palio avranno un ammontare complessivo comunque non inferiore alle L. 50.000, parte in danaro e parte in oggetti; l'elenco base dei pre-

mi sarà pubblicato nel IV numero di « Modellismo »; nei numeri successivi al quarto verranno di volta in volta resi noti altri eventuali premi offerti da simpatizzanti.

Art. 4 - I concorrenti parteciperanno alla gara a loro proprie spese; tuttavia gli organizzatori cercheranno, per quanto possibile, di provvedere per il loro alloggio gratuito.

Art. 5 - La tassa d'iscrizione alla gara resta fissata in L. 100 per ogni modello veleggiatore e con motore ad elastico; in L. 200 per ogni modello con motore a scoppio.

Art. 6 - Le iscrizioni, accompagnate dalla relativa tassa, si ricevono esclusivamente presso la Redazione di « Modellismo », Viale Rossini 21, Roma. Gli aeromodellisti residenti fuori Roma dovranno presentare domanda d'iscrizione a mezzo raccomandata ed invieranno l'importo della tassa d'iscrizione a mezzo vaglia postale.

Gli organizzatori confermeranno l'avvenuta iscrizione a stretto giro di posta, inviando al concorrente un tagliando che dovrà dal medesimo essere conservato ed esibito all'atto della sua personale presa di contatto con gli organizzatori. Nessun concorrente sarà ammesso a disputare la gara se non risulterà in possesso di detto tagliando.

Art. 7 - Le domande d'iscrizione vengono accolte a partire dalla pubblicazione del presente regolamento e dovranno pervenire comunque entro le ore 20 del giorno 31 marzo 1946. Le domande

d'iscrizione che per qualsiasi motivo pervenissero oltre tale termine non saranno accettate. Di ciò verrà data comunicazione al mittente cui sarà restituito l'importo della tassa non appena pervenuto.

Art. 8 - In relazione alla presente gara « Modellismo » non assume altro obbligo all'infuori dell'assegnazione dei premi in palio secondo le classifiche compilate dalla commissione sportiva e non assume alcuna responsabilità per qualsiasi danno possa derivare alle persone o alle cose sia dei concorrenti sia dei terzi conseguentemente alla partecipazione e allo svolgimento della gara stessa.

Giuria, Commissione Sportiva, Cronometristi

Art. 9 - La giuria della gara sarà così composta: Presidente, Gastone Martini; membri, Carlo Tione, Mario Guerri, ing. Renato Vannutelli, Uberto Travagli, un rappresentante dell'Aero-Ciub d'Italia.

Art. 10 - La commissione sportiva sarà così composta: Presidente e Direttore di Gara, Carlo Tione; membri, Mario Celani, Ettore Ripandelli, Carlo Mercadante.

Art. 11 - La commissione sportiva sarà assistita da almeno 4 cronometristi ufficiali della Federazione Italiana Cronometristi; l'operato dei cronometristi è insindacabile.

Art. 12 - Gli eventuali reclami dovranno essere presentati, per iscritto, al Presidente della commissione sportiva entro un'ora dalla fine della gara cui si riferiscono e saranno accettati solo se accompagnati dal deposito di Li-

re 200 che verrà restituito nel caso in cui il reclamo stesso risulti fondato.

Art. 13 - I concorrenti che danneggino per loro colpa gli altrui modelli o compiano atti scorretti o si dimostrino indisciplinati o comunque intralcino il regolare svolgimento delle gare verranno squalificati. Il giudizio della Commissione sportiva è inappellabile.

Norme Tecniche

Art. 14 - Il « Trofeo di Pasqua 1946 » viene disputato nelle seguenti categorie:

- A) - Modelli veleggiatori.
- B) - Modelli con motore a elastico.
- C) - Modelli con motore a scoppio.

Art. 15 - Ogni aeromodellista può concorrere con non più di 3 modelli e cioè con non più di un modello per ogni categoria; fermo restando ciò, potrà per ogni modello avvalersi in caso di rottura di qualche sua parte o comunque a suo giudizio avvalersi dell'impiego di parti di ricambio; resta peraltro inteso che tali parti dovranno essere presentate alla punzonatura assieme al modello e dovranno pertanto portare anch'esse il numero ufficiale di gara assegnato al modello stesso.

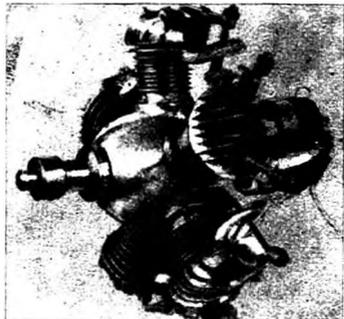
Art. 16 - I modelli partecipanti alla gara potranno essere di qualunque tipo purchè a fusoliera chiusa; viene lasciata ai concorrenti la più ampia facoltà in fatto di carico alare, lunghezza della fusoliera, ecc. fermo restando che l'apertura alare dei modelli di tutte le categorie non potrà in ogni caso superare i 350 centimetri; e i motori a scoppio non potranno avere più di 10 centimetri cubi di cilindro; parimenti il piombo-za-

COLLEZIONISTI DI FRANCOBOLLI! **L'OMETTO PIC** sta emettendo una splendida collezione di francobolli a colori rappresentanti gli animali del deserto e della foresta.

100 PREMI di grande valore per i collezionisti

PASSAPORTO

Come tutti sanno gli americani hanno la mania del modellismo molto più radicata di noi ed in tale campo hanno fatto e fanno prodigi, anche se qualche volta di fronte a qualcuna delle loro realizzazioni si è indotti a dire «bello!», ma a che serve?». Noi infatti, in questo campo, siamo molto più utilitaristi di loro. Una delle ultime meraviglie americane è il Morton M. 5, un motore stellare a 5 cilindri per modelli volanti di circa 13,5 cmc di cilindrata.



Si tratta naturalmente di un motore a quattro tempi, valvole in testa con sedi riportate, camicie dei cilindri in acciaio trattato riportate; i cilindri sono fusi in dural sotto pressione come pure tutte le altre parti fuse. Come in tutti i motori d'aviazione moderni i dischi a camme della distribuzione, il distributore e il carburatore sono posteriori.

Il peso totale, impianto elettrico escluso, è di 620 gr. circa; la po-

tenza non è indicata, ma si può ritenere si aggiri attorno ad 1/4 di cavallo data la cilindrata. Il motore è in vendita sia montato che da montare ed i soli pezzi fusi ed il materiale da lavorare ai prezzi rispettivi di dollari 79,30, 67,40 e 22,23; ottimi al cambio legale; ma il dollaro oggi ha superato le 400 al cambio nero ed è a 220 per le importazioni legali!

In campo motori, purtroppo, Italia e Svizzera vanno perdendo il primato dei Diesels. Anche in Francia, infatti, sono apparsi i primi motori Diesel di produzione francese ed è di questi giorni una nostra informazione secondo cui se ne è iniziata la fabbricazione in Inghilterra.

I nostri rapporti internazionali, purtroppo, non permetteranno alla nostra industria di sfruttare il vantaggio iniziale e fra qualche mese sarà difficilissimo poter esportare per la prevedibile forte concorrenza straniera.

Ci rimarrà la gloria di essere stati fra i primi; se questo può consolare i nostri fabbricanti di motori.

Molti non sanno che nel paese dei motori e cioè in America in questo momento i motorini per modelli sono piuttosto rari. La loro produzione è stata fermata da una disposizione governativa nel 1941 ed è stata ripresa in piccola scala solo qualche mese fa. Avvertiamo quindi coloro che ci scrivono in proposito che avere motori dagli S. U. in questo momento è piuttosto difficile oltre che per le difficoltà legali sui permessi di importazione ecc. anche perchè motori ce n'è sono pochi per gli stessi americani.

CORRIERE

Giulio Masini - Bisceglie — personalmente non ho mai costruiti razzi, quindi non so proprio esserti d'aiuto però ci è pervenuto in redazione un disegno di un razzo per aeromodelli che credo possa essere interessante per te e per gli altri amici cui il problema interessa. Intanto ti faccio i migliori auguri per un risultato positivo dei tuoi esperimenti.

Enrico delle Piane - Genova — aspetto una tua ripresa di contatti. Ti ho scritto personalmente, ma sinora non ho avuto risposta. Che si fa di bello a Genova? Quanti sono gli aeromodellisti che ancora svolgono una concreta attività? Vorrei conoscere qualcosa dei vecchi. Che fine hanno fatto Demicheli e gli altri?

Umberto Giulietti - Santagata, Quanto prima pubblicheremo delle tavole costruttive di modelli volanti, in grandezza naturale. Saranno bellissime e i modelli scelti fra i più facili e di rendimento ottimo. Naturalmente questo «quanto prima» è subordinato alla possibilità di trovare la carta necessaria.

Frillid - Viterbo — si può sapere se gli amici di Viterbo d'inverno dormono come i ghiri oppure se stanno preparandosi in silenzio per le competizioni del 1946 che saranno qualche cosa di trascendentale?

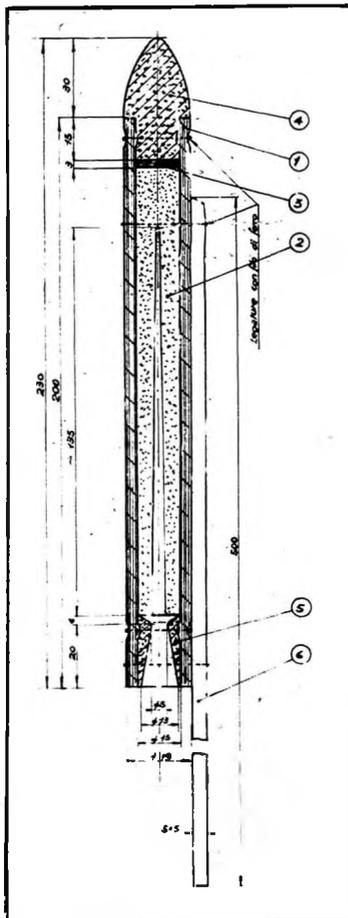
Giulio Santacroce - Frascati — I modelli in legno di apparecchi veri si prestano effettivamente quali simpatici sopramobili. La difficoltà che trovi nel fare le eliche può essere superata con un po' di buona volontà. Comunque per i modellini fissati su di un sostegno con basetta raffiguranti l'aeroplano in volo l'elica può essere rappresentata da un disco in celluloido del diametro eguale a quello dell'elica che rappresenta. Si può anche rappresentare l'elica con il sistema rappresentato nella figura.

Messina - Ciollaro - Bonomo. Napoli — Trone mi prega di farvi sapere che gradirebbe conoscere il vostro preciso indirizzo: scrivetegli ha qualcosa d'importante da dirvi.

Mac Aco - Milano — meglio di così!... Mi sembra invece un ra-

tranciato dello spessore di 1 m/m. In questo caso esse vanno traforate per alleggerirle. Non usare mai il compensato per le centine delle ali e degli impennaggi, salvo che si tratti di veleggiatori di medie e grandi aperture. Ciò perchè il peso sarebbe eccessivo.

Lusiano Mele - Genova — ti sbagli di grosso, non posso certamente scriverti un volume come risposta. Segui il corso di aeromodellismo a puntate che comparirà in ogni numero della rivista. Alla fine di esso sarai già in gamba. Poi faremo ancora di meglio per te e tutti gli altri nuovi amici.



1 Tubo porta carica, costruito con carta comune da disegno incollata con gomma arabica o con collante.

2 Carica di lancio costituita da polvere pirica, formata da un miscuglio di: Nitrato potassico (salnitro) 65 %, Carbone 18 %, Zolfo 16%. Il tutto ben polverizzato e mescolato. Il caricamento del razzo, va eseguito con detta polvere pressata con martello o con torchio a mano. A caricamento effettuato si eseguirà un foro nell'esplosivo, detto anima, per poter introdurre la miccia e accendere nello stesso tempo tutta la carica.

3 Rondella di cartone spessore mm. 3-4.

4 Tappo con ogiva, in scagliola o gesso bagnato con acqua.

5 Ugello in scagliola o gesso.

6 Governale a bacchetta - taglio 5x3.

RICORDATE CHE MODELLISMO NON SI VENDE NELLE EDICOLE DI GIORNALI

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

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

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

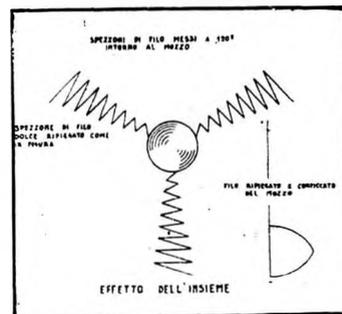
- minimo 5 copie, versamento anticipato, sconto del 15 %
- minimo 10 copie, versamento anticipato, sconto del 20 %
- oltre le 30 copie, versamento anticipato, sconto del 25 %

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

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

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

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



gazzo svelto e in gamba. Perciò non capisco come tu non debba riuscire. Abbi fiducia, pazienza, costanza e le soddisfazioni non ti mancheranno.

Le centine dell'ala di un modello ad elastico si fanno in balsa da 1 m/m o 1,5 m/m. Possono anche ricavarsi da tavolette di