

ANNO IV - VOL. II - N. 13

1° NOVEMBRE 1948

SPED. IN ABBON. POSTALE (G. III)

# MODEL LISMO

RIVISTA QUINDICINALE  
COSTA LIRE 90

## SOMMARIO

### Piani di modelli:

- UN U. CONTROL di Ridenti.
- UN IDROSCIVO. LANTE di Montanari
- L'AUTO CISITALIA di Janni.
- L'INCROCIATORE MONTECUCCOLI di Greco.
- UN MICROMODELLO DA SALA di Cersini.

### Articoli:

- Scuole d'aeromodellismo:
- Rassegna motori americani.
- Una bilancia per aeromodelli.
- Mastra scorrevole con tenditore.
- Modellismo ferroviario.
- Concorso Nazionale Aeromodelli.

### Lezioni:

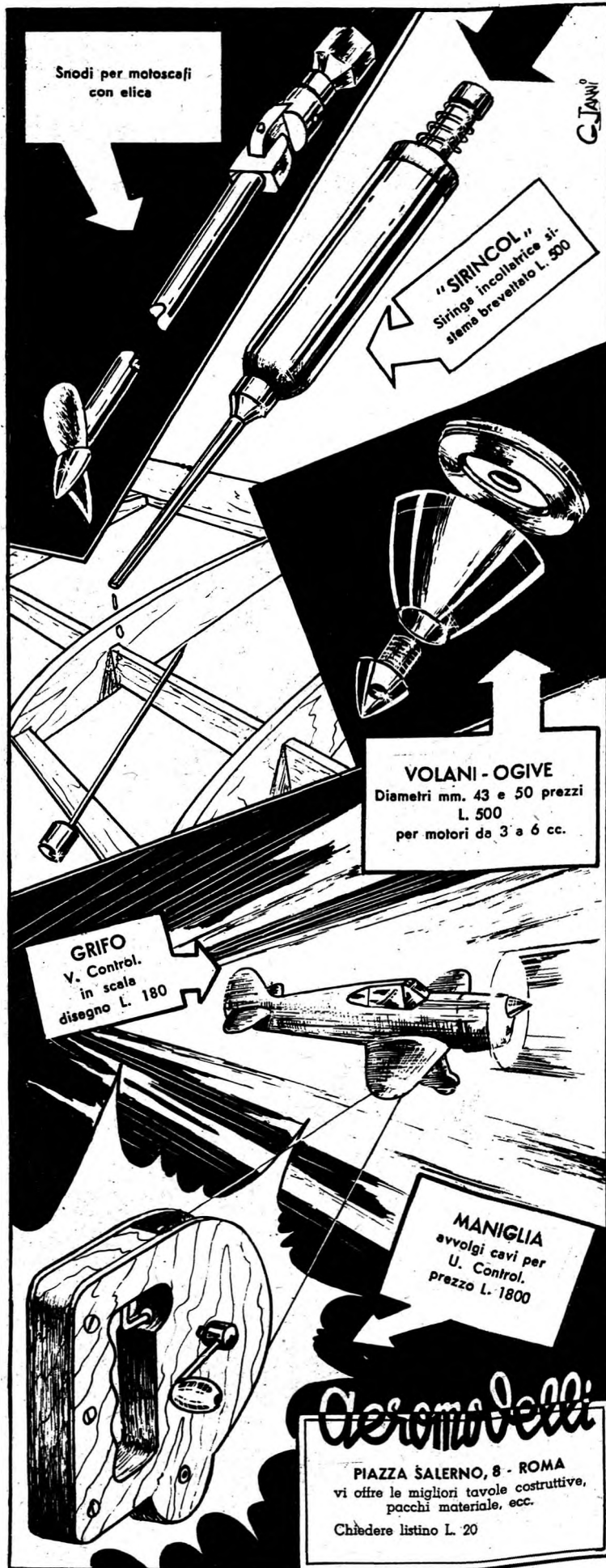
- Corso d'aeromodellismo.
- Corso di modellismo navale.
- Corso rapido di automodellismo.

Cronache, Corriere, Notiziari, Passaporto, ecc.



18





Snodi per motoscafi con elica

G. JANI

"SIRINCOL"  
Siringa incoaltatrice sistema brevettato L. 500

VOLANI - OGIVE  
Diametri mm. 43 e 50 prezzi L. 500  
per motori da 3 a 6 cc.

GRIFO V. Control. in scala disegno L. 180

MANIGLIA avvolgi cavi per U. Control. prezzo L. 1800

**Geromodelli**

PIAZZA SALERNO, 8 - ROMA  
vi offre le migliori tavole costruttive, pacchi materiale, ecc.  
Chiedere listino L. 20

**FRANCO DI PORTO**

spediamo ovunque :

MODELLISMO N. 1	L. 250
" " 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

**ALBI PER RAGAZZI** (pagg. 24)  
SCINTILLA ALLE PRESE COI GANGSTER L. 17  
LA VILLA DEL MISTERO " 17

**ALBI PER BAMBINI** (pagg. 96)  
SERAFINO IL TOPINO L. 17  
PEPPINO LO SPADACCINO " 17  
GEDEONE IL CAMPIONE (pagg. 72) " 15  
LA PANTOFOLA DI BUDA (pagg. 72) " 15

**ALBI DAN L'INVINCIBILE**  
1- IL CASTELLO DEL MISTERO L. 80  
2- LA PERICOLOSA AVVENTURA " 80  
3- UN POPOLO SEPOLTO " 80  
4- AVVENTURA NELL'HAREM " 80  
5- CACCIA AL TESORO " 50  
6- L'ISOLA DELLA MORTE " 50

**COLLEZIONI "GIRAMONDO"**  
Anno I (completa) L. 500  
Anno II (mancante dei n.ri 17-19-29-32-39) " 600  
Anno III (dall'1 al 34) " 700

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

**AAAAAAAAAAAA**

AAA Ali di Guerra 1943 rileg. mezza tela 850, dal n. 15 al 38 del 1942, L. 450. Modellismo, Piazza Ungheria, 1 - Roma.

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

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

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

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

Aquilone 1938 due volumi in tela introvabili, copia unica, lire 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.

Motore "OSAM G. B. 18" 3 cc. L. 6000. Concessionario: Luigi Messina, Marina Nuova, 30 - Napoli.

"Le meduse del cielo" di P. Freri, pagg. 360 patinato, grande, lire 400. Vaglia a Modellismo Piazza Ungheria 1, Roma.

"Rivista Aeronautica" offriamo annata XVI completa per Lire 2000 oltre ai seguenti n.ri separati a L. 100 l'uno: 3-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-IX, 2-3-4-5-10-11-12-XI, 2-3-6-7-11-12-XII, 1-3-6-7-8-9-10-11-12-XIII, 1-3-4-6-7-8-9-10-XV, 4-5-6-9-12-XVI. Vaglia a Modellismo, Piazza Ungheria, 1 - Roma.

Da questo numero 17 **MODELISMO** viene stampato in una nuova tipografia, che si è impegnata a consegnarci la rivista puntualmente. Così, da questo numero, **MODELISMO** lo troverete immancabilmente nelle edicole ogni 1° e ogni 15° giorno del mese. Da 100 lire il prezzo è stato ridotto a 90 fin dal numero 15. Ora stiamo studiando la possibilità di ridurlo ulteriormente, possibilmente portandolo a L. 75, sacrificando magari quattro pagine. Ma noi abbiamo bisogno che ci aiutate a diffondere maggiormente **MODELISMO**. Dalla sua maggiore diffusione dipendono le diminuzioni di prezzo di costo e l'eccellenza del contenuto

**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 a 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.

**Direttore:**  
**GASTONE MARTINI**

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

**REDAZIONE MILANESE:**  
Via Carlo Botta numero 39

**REDAZIONE TORINESE:**  
Corso Peschiera num. 252

### TARIFE D'ABBONAMENTO

Italia Francia Svizzera

1 numero Lit. 90 Fr. 90 Frs. 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 (rubr.ca AAAA): Lit. 25 ogni parola; in neretto Lit. 30 a parola; maiuscolo Lit. 35 a parola.

### POTETE ACQUISTARE MODELLISMO

- ROMA presso:
  - AVIOMINIMA**  
Via S. Basilio, 50
  - DITTA AEROMODELLI**  
Piazza Salerno, 8
  - AEROLIBRERIA**  
Via della Terme
- MILANO presso:
  - LIBRERIA AER. INTER.**  
Via S. Spirito, 14
- TORINO presso:
  - AEROPICCOLA**  
Corso Peschiera, 252
- TRIESTE presso:
  - POLIREGIONALE**  
Via Coroneo 14

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

# NECESSITA' DELLE SCUOLE d'aeromodellismo

Già altre volte mi sono occupato, direttamente od indirettamente, del problema delle scuole di aeromodellismo, ed ora che la F.A.N.I. ne offre la opportunità con la nota pubblicata sul n. 14 di questa rivista dal presidente Cetti-Serbelloni ritorno con piacere sull'argomento con l'intenzione di far conoscere il parere di gran parte degli aeromodellisti italiani e di suggerire alcuni consigli atti alla soluzione di questo spinoso problema che non manca di interesse per tutta la famiglia aeromodellistica. Quello della scuola aeromodellistica è un problema che ogni tanto torna a galla senza mai trovare la via di una definitiva sistemazione per il disinteresse di chi non crede utile e redditizio l'insegnamento dell'aeromodellismo attraverso le scuole.

Male, molto male, fanno i gruppi che trascurano l'insegnamento organizzato dell'aeromodellismo, anche se gran parte di questa fatica si spreca per l'abbandono del corso di molti allievi che non sanno attendere fino alla parte pratica dell'insegnamento o fino all'attività sul campo.

Poco, pochissimo, senso di responsabilità e ben poco interesse per le sorti dell'aeromodellismo futuro dimostrano coloro che attendono dalla passione dei giovani entusiasmatisi alla vista ed all'ebbrezza del volo, sia libero o controllato, il rinsanguamento delle loro file che di anno in anno perdono elementi costretti da cause diverse ad abbandonare l'attività di volo.

Per i gruppi numerosi delle grandi città l'attendere il novellino già fatto e già pratico dei principi fondamentali del volo all'ingresso del loro club può anche rappresentare un pensiero di meno quando occorreranno i gregari per « la squadra », oltre al rappresentare tutto un lavoro lungo e sottile che la organizzazione del loro gruppo non dovrà più affrontare e che perciò lascia tutto il tempo libero per la propaganda e per le piccole realizzazioni commerciali di qualche « pezzo » fra i più grossi.

Anche per il neo-aeromodellista l'ingresso in un club che sia già affermato fra i più forti può rappresentare un ottimo affare, giacché potrà così usufruire di ciò che la bontà dei « grandi » lascerà per loro, oltre ad ottenergli la possibilità di essere destinato alle maggiori quote in poco tempo se la pubblicità del club ne avrà bisogno.

Ma a quale prezzo tutto ciò? Male, malissimo, non credere al valore della preparazione attraverso le scuole dei futuri aeromodellisti, perchè a differenza di quanto avviene lasciando che gli allievi di loro iniziativa raggiungano una ben modesta pratica ed una limitata esperienza basata su quanto avranno appreso da libri e riviste, potrebbero usufruire del completo insegnamento teorico pratico che un valente aeromodellista-istruttore saprebbe loro impartire, oltre a tutti quei complementi, di ordine pratico soprattutto, che rendono perfetto un modello di concezione anche modesta e che sono la base più sicura per la continuazione della attività aeromodellistica.

Ben poca conoscenza della storia di ieri e pochi insegnamenti traggono da essa coloro che non ricordano come la maggior parte di

quegli aeromodellisti che oggi può vantare l'Italia in campo nazionale ed internazionale siano usciti da quelle scuole — sia pure dirette dall'alto e con scopi condannabili forse — che la ex RUNA aveva organizzato.

Ben pochi sono i nomi nuovi sortiti dalle file degli indipendenti e dei privatisti che si potrebbero citare oggi dopo tre anni di libero aeromodellismo: quei pochi sono coloro che le più forti squadre delle grandi città mediante la propaganda e l'interesse destato esibendosi quasi quotidianamente sulle piazze e sui campi sono riuscite a trascinare nella loro orbita.

Nessuno di questi nuovi nomi viene alla luce nelle città e fra quelle squadre formate di pochi ottimi elementi privi di quel poco che è necessario ad impiantare una buona scuola.

Molti sacrifici — alle persone ed alla finanza — saranno risparmiati ai gruppi che si regolano secondo il punto di vista liberistico; certamente ogni nuovo associato così ottenuto è un sicuro appassionato di aeromodellismo che ben difficilmente abbandonerà la lotta, al contrario delle molte diserzioni che si potranno verificare nelle scuole, e molto più facile sarà il compito per chi vorrà assumersi l'incarico di guidare uno o due allievi se troverà il neofita già in grado di costruire il modello ed a conoscenza di qualche elemento di aerodinamica anche se incompleto.

Ma a quale prezzo tutto questo? Ecco amici aeromodellisti, riflettete, a quale prezzo avremo semplificato il compito ai gruppi?

Volgiamo intorno uno sguardo per rendercene conto e non sarà

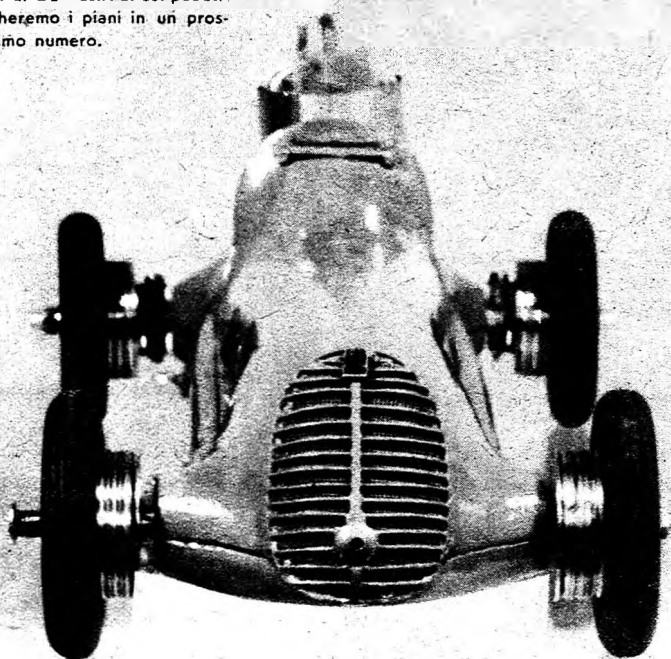
difficile constatare come da tre anni in avanti i nomi di coloro che possono cogliere il successo non siano affatto cambiati — o cambiati ben poco — da quando funzionavano le scuole; praticamente gli stessi di allora.

Pensiamo al numero dei praticanti l'aeromodellismo e vediamo se l'aumento di essi corrisponde all'aumento delle categorie, e vediamo se l'aumentata motorizzazione degli aeromodellisti non sia un progresso meramente illusorio a tutto scapito della qualità e della serietà dell'aeromodellismo e dei neo-aeromodellisti.

Pensiamo a quali e quante città non rientrano più nel numero delle candidate alla vittoria nelle gare, mentre possiamo scontare in precedenza il vincitore: basta consultare la cronaca di qualsiasi gara per vedere che la vittoria è sempre di coloro che già da tempo mietono i successi, e con questo non intendo togliere alcun merito a tali successi, ma solo dimostrare che fino a questo momento mancano i « nuovi », gli allievi lanciati alla conquista della fama, coloro che in poco possono raggiungere e superare i maestri.

Questo, amici aeromodellisti, è il prezzo che pagheremo per aver voluto semplificare il compito organizzativo ai gruppi e per non aver creduto al valore dell'insegnamento nelle scuole: fra pochi anni avremo dei campionissimi capaci di far dire che l'aeromodellismo italiano è all'altezza di quello d'ogni altro paese, ma ogni anno per uno o due nuovi costruttori di modelli volanti dieci, venti « vecchi » andranno a riposo per i più svariate motivi, ed attenzione che non

L'automodello 'ELIOS IV', di E. Dalmastri di cui pubblicheremo i piani in un prossimo numero.



DIS. G. JANNI

IL TRAVE-FUSOLIERA VA IRDIGIDITO CON FILI DI SETA, AD EVITARE DISTORSIONI SOTTO CARICA.

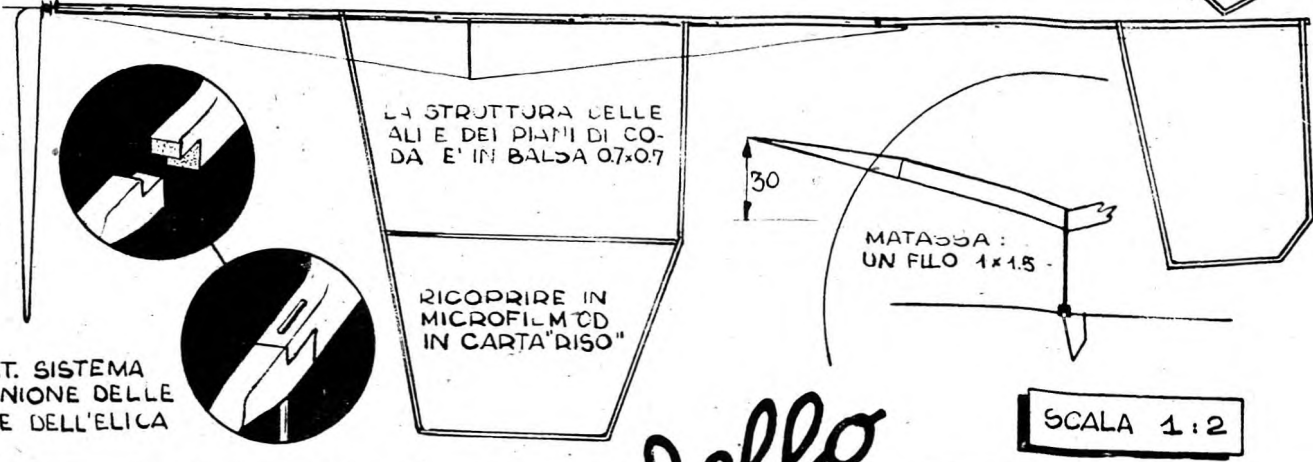
PALA DELL'ELICA, IN GRADEZZA NATURALE, RICAVABILE DA UNA TAVOLETTA DI Balsa DA M/M 1.5.

L'ASSE E' IN FILO DI ACCIAIO DA M/M 0.4

PER LE INCOLLATURE BASTA QUALCHE GOCCEIA DI COLLANTE -

IL CUSCINETTO E' COSTITUITO DA UNA PERLINA INTERPOSTA FRA 2 RONDELLINE -

IL TRAVE E' RICAVATO DA TAVOLETTA DA 2 M/M



PART. SISTEMA DI UNIONE DELLE PALE DELL'ELICA

# Un micromodello da sala

DI UGO CERSINI

Il modellino che vi presento, di dimensioni ridottissime, è stato progettato appositamente per volare in locali ristretti; una stanza comune, con tre metri e mezzo di soffitto, permette dei voli attorno al minuto, mentre in un locale un po' più grande, non è difficile superare il minuto e mezzo. Provato successivamente all'aperto questo modellino ha dato prova di qualità eccezionali, salendo benigno e entrando subito in termica! Tutto ciò, naturalmente, in assoluta assenza di vento. E', insomma, un apparecchio adatto a quella categoria di aeromodellisti che vogliono realizzare in poche ore un «coso» che voli e col quale possano divertirsi. Il materiale impiegato è dav-

vero pochissimo: l'unica difficoltà è nella attenzione da porre durante la lavorazione ed il centraggio, date le minute sezioni dei pezzi impiegati. Passo ora a descrivere la costruzione.

L'ALA. — Il bordo d'entrata e d'uscita sono ricavati da tavolette di balsa da un millimetro, scartavetrato fino a divenire 0,7; devono essere tagliati con un righello ben diritto ed una lametta affilata. Dalla stessa tavoletta si ricavano le centine, tagliandole con una sagoma di compensato. Le varie parti si pongono sul piano di montaggio tenendole ferme con piccoli pesi. Adoperare collante piuttosto liquido; attenzione a staccare le ali dal disegno, perchè le strutture sono

fragilissime e si rompono in men che non si dica. Dopo aver dato il diedro all'ala, si può passare alla ricopertura, che può essere effettuata con carta riso o, meglio, col microfilm, adoperando un pochino di colla d'amido spalmata sulle strutture.

I TIMONI sono costruiti analogamente all'ala, badando di ridurre al minimo la sezione dei materiali impiegati.

IL TRAVE FUSOLIERA non presenta alcuna difficoltà, essendo ricavato da tavoletta di balsa come da disegno; ad esso si fissano poi le crocette per il passaggio dei sottilissimi fili di seta che servono ad irrigidire il tutto.

L'ELICA è forse la parte più dif-

ficile: è a spessore decrescente, dal mozzo all'estremità, ed è ricavata da tavoletta di balsa da 1,5, e la sua costruzione è chiaramente illustrata dal disegno. La matassa è costituita nientemeno che da un filo di elastico 1 x 1,5, che sarà forse anche troppo potente. Ed ora vi volete divertire? sotto allora a tagliare listelli microscopici, e dopo due ore di maledizioni, avrete in mano uno zanzarino che vi darà certamente grandi soddisfazioni, sia gironzolando nella vostra stanza, sia all'aperto, a respirare l'aria fina delle alte quote.

Buon lavoro!

G. F.

(continuazione da pag. precedente)

è la fine di una passione o di una malattia microbistica che se ne va con questi venti «vecchi», ma è la necessità di una definitiva sistemazione — economica o familiare — che impone l'abbandono del campo ed a cui tutti, presto o tardi, dovremo sottostare!

Questo, amici aeromodellisti, è il prezzo che dovremo pagare per mantenerci oggi la vita comoda: avremo domani i «divi» dell'aeromodellismo, coloro ai quali dovremo inchinarci ogni volta che essi lo vorranno e le cui idee saranno quelle di tutti.

Non così se avremo in ogni centro aeromodellistico almeno una scuola aeromodellistica che pensi a sostituire le perdite: non così se

le scuole forniranno ogni anno alcuni nuovi nomi da allineare accanto ai vecchi: non così se i nuovi allievi desiderosi di farsi notare penseranno con il loro entusiasmo a diminuire le troppe pretese dei «divissimi»!

Non so quali ragioni contrarie vi potranno essere o saranno dette, quale sarà l'opinione della massa aeromodellistica e dei dirigenti la F.A.N.I., quale l'accoglienza ed il seguito di questo scritto, ma mi lusingo di aver dimostrato con fondate ragioni la necessità di una scuola aeromodellistica e di aver fermato l'attenzione dei gruppi sulle loro responsabilità nella decisione di quanto avverrà in futuro.

Dimostrato così come la vitalità dell'aeromodellismo non possa fare a meno delle scuole diamo ora un

rapido sguardo alla parte organizzativa e finanziaria della questione, ma è pacifico che questi problemi non avranno da porsi quei gruppi che la loro potenzialità in uomini e mezzi rende autonomi ed in grado di provvedere con la sola volontà di fare.

Ma vi sono gruppi ai quali la volontà di fare non manca, come non manca loro la capacità tecnica, però la sola volontà non può bastare: alla base di ogni problema tecnico è sempre un problema finanziario, ed è questo che preoccupa i gruppi che non possono provvedere per le sole loro forze. Le attrezzature sono state disperse e ridotte a zero, i locali mancano completamente ed è difficile trovarne anche volendo pagarne l'affitto: gli Aero Club sono ridotti al minimo

anche essi e non vogliono o non possono interessarsi di aeromodellismo: ecco sorgere necessario il problema di come provvedere a procurarsi il necessario a far funzionare una scuola: dove e come trovare i mezzi necessari ad iniziare l'opera?

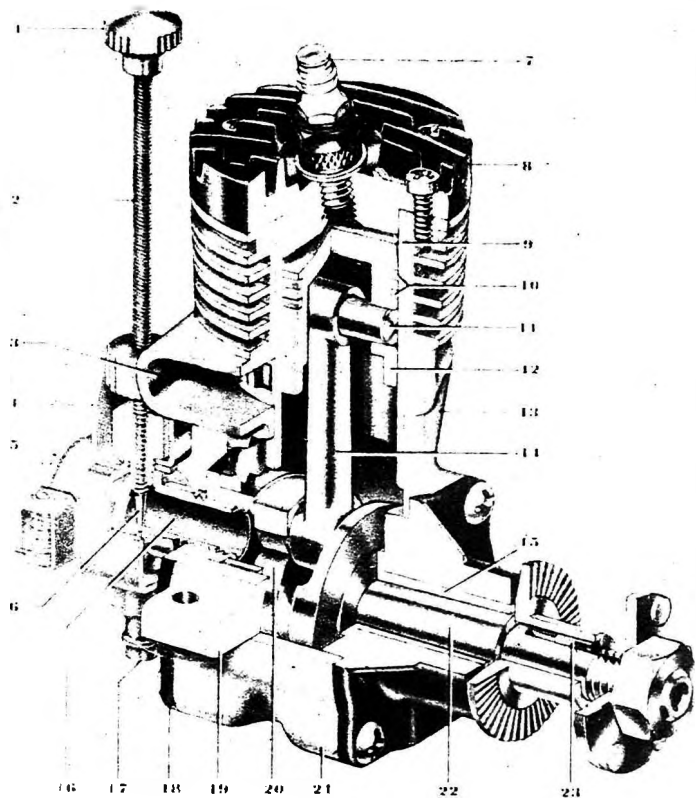
Sarebbe troppo facile rispondere che la F.A.N.I. deve pensarci e non sarebbe logico affatto, perchè dalle parole e dalle discussioni non ci si può ricavare nulla, ma occorre agire ed al più presto, occorre pensare e suggerire i mezzi per raggiungere lo scopo.

Il problema più immediato da risolvere è senza dubbio la ricerca di una aula e dei banchi, o dei tavoli, necessari al corso, per il re-

(continua a pag. 421)



# Lo "Sportsman Jr."



1. Spillo di regolazione - 2. Asta flessibile - 3. Scarico - 4. Bloccaggio spillo di regolazione - 5. Arresto del motore - 6. Punta conica dello spillo - 7. Candela ad incandescenza - 8. Testata del cilindro - 9. Camicia - 10. Fasce elastiche del pistone - 11. Spinotto - 12. Pistone - 13. Camera di

traverso - 14. Biella - 15. Boccola per la asse - 16. Tubo di presa d'aria - 17. Tubetto di adduzione della miscela - 18. Tappo posteriore del carter - 19. Flangia di fissaggio - 20. Valvola rotativa - 21. Carter - 22. Albero motore - 23. Spina di bloccaggio della flangia ferma-elica.

I motorini Sportsman con accensione a candela incandescente, recentemente aggiuntisi alla celebre famiglia dei motori progettati da Dick Mc Coy, sono costruiti in serie dalla Duro-Matic Products Co. di Hollywood in California.

E, come il nome lascia intendere, lo «Sportsman Jr.» è stato progettato anzitutto per modelli sia da volo libero che telecomandati. Un sistema di arresto è incorporato in ogni motore, ed è formato da un coperchio di ottone che chiude lentamente la presa di aria, fin ad arrestare il motore. Nei modelli a volo libero è indispensabile che il motore riduca per qualche secondo il suo regime di giri prima di fermarsi (cosa generalmente difficile ad ottenersi con le candele incandescenti) per evitare una notevole perdita di quota.

In linea generale, lo «Sportsman» è simile al Mc Coy 29, sia come forme che come dimensioni. Lo distingue però la colorazione anodica della testata in nero e del carter in argento.

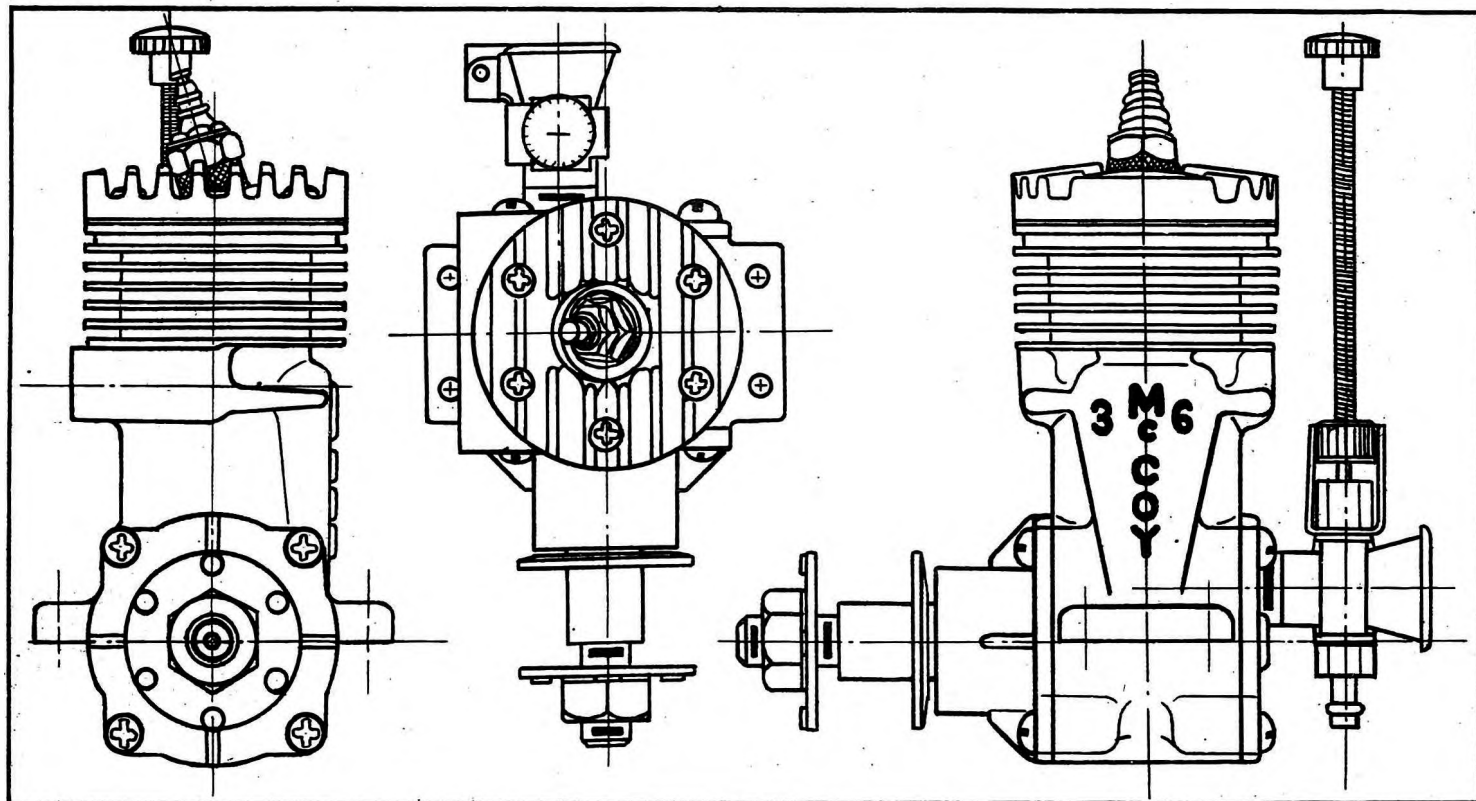
Con un alesaggio di mm. 20,23 ed una corsa di mm. 16,78, ha una cilindrata di cmc. 5,95. Il peso è di gr. 200 circa, escluso il serbatoio.

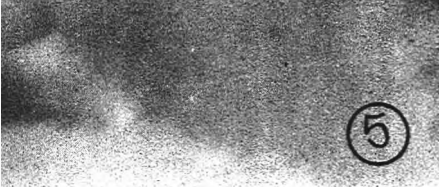
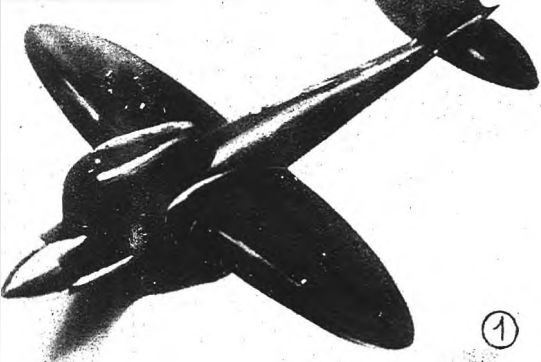
Il carter ed il cilindro sono fusi in un solo pezzo di alluminio; la camicia è d'acciaio trattato. Il tappo posteriore porta-valvola è fissato al carter per mezzo di quattro viti Phillips. Il tubo di presa d'aria è fornito dal massello di alluminio ed avvitato sul tappo anteriore. Il tappo anteriore

porta una boccola di bronzo speciale antifrizione, ed è fissato per mezzo di altre quattro viti Phillips. La testata, fusa in alluminio e fresata, è colorata in nero con bagno anodico, e fissata sul basamento con 6 viti. Il pistone è in alluminio, ed ha due segmenti di acciaio, reca gli alloggiamenti per lo spinotto in acciaio al wolframio con pastiglie di alluminio per evitare la rigatura del pistone. La biella, in duralluminio, ha dei fori e dei raschia olio per assicurare la perfetta lubrificazione. L'asse è in un solo pezzo, di acciaio temperato e rettificato alla perfezione. La flangia per l'elica, in acciaio, è mantenuta al posto da una spina di acciaio che va ad incastrarsi in apposita scanalatura praticata sulla flangia stessa e sull'asse. L'elica viene stretta per mezzo di una rondella anteriore e di un dado da 1/4.

Comunemente il motore viene fornito senza serbatoio, ma con la candela ad incandescenza. Il motore può anche essere convertito in accensione elettrica, al quale scopo la Ditta fornisce le parti occorrenti.

Il regime di giri controllato è di 7900 con elica da 27,5 di diametro per 15 di passo, 8900 con 22,5 diametro e 20 passo, e 11300 con 22,5 diametro e 15 passo. Il motore funziona oltre che con la miscela speciale fornita dalla Casa, anche con la comune miscela di olio e benzina. Le differenze di regimi non sono notevoli.





①

②

④

⑤

⑥

# L'XI° CONCORSO NAZIO

Finalmente, chiusa la burrascosa parentesi bellica e post-bellica, l'aeromodellismo italiano ha riavuto il suo Concorso Nazionale. Un vero Concorso Nazionale, con premi veramente buoni, con coppe e trofei, con medaglie, con generali, eccellenze e strette di mano. Una cosa come si deve, insomma. Se pure la prima giornata, dedicata ai telecomandati, è stata un po' fiacca, perchè molti motori non sono partiti, le gare dei giorni successivi, 4, 5, 6 ottobre, hanno avuto un successo splendido. I lanci si sono susseguiti ai lanci, spigliatamente e senza interruzioni, nè eccessivi intoppi; molti, anzi moltissimi nei voli in tutte le categorie, altissima la percentuale dei modelli che hanno regolarmente volato e che sono stati classificati. Così è stato dimostrato l'alto grado di preparazione raggiunto dall'aeromodellismo italiano.

Ma procediamo con ordine e veniamo alla cronaca delle 4 giornate.

Domenica 3 ottobre, piazzale del foro Italo, gara per telecomandati. La giornata è splendida, il vasto piazzale contiene tutte e tre le piste, mentre la P.M.A. mantiene il pubblico alla distanza voluta. Ridenti di Roma è tra i primissimi a lanciare i suoi due neri, perfetti modelli. Il primo a partire è quello della classe B, con motore OSAM G. 16, che sfreccia velocissimo senza perdere un colpo, segnando oltre 178 orari. Ma il lancio viene annullato per avere il concorrente gettato... il portafoglio anziché il drappo fornito dalla giuria. La prova viene ripetuta; ma il motore va un po' meno forte e i cronometristi danno 148 orari.

In classe A sempre Ridenti lancia il suo modellino già vincitore della gara di Forte dei Marmi, e con questa prova cancella molte titubanze sulla realtà delle velocità registrate: il suo modellino supera i 159 orari, e nessuno riesce neppure ad avvicinarsi ad una

simile, straordinaria media. Solo il milanese Fermi riesce a segnare i 104 orari, aggiudicandosi così il 2. posto.

Conte, frattanto, minaccia da vicino Ridenti, perchè col suo modello, munito di motore Elia 6 A.U.T., con fusoliera a clava e piani di coda a "V", motore completamente carenato, ha raggiunto i 142 e rotti. Ridenti però si appresta al terzo lancio e, con 162,777 orari, si assicura la vittoria, distaccando ulteriormente il suo unico antagonista che, purtroppo, non riesce ad effettuare nessun altro lancio a causa del difettoso funzionamento del carrello di decollo. Questo fatto avviene anche per diversi altri concorrenti, con conseguente rottura dell'elica ed imballo del motore; donde la necessità di uno studio accurato sulle forme e sulla realizzazione di questo importante attrezzo. Altro modello molto ben costruito è quello di Gottarelli, con G. 16 fasce elastiche e glow-plug, che ha dimostrato di poter andare molto forte, ma di non essere perfettamente a punto. C'è anche un Dooling 61, presentato dal veneziano Battistella, che, però, dopo lunghi tentativi di messa in moto, non riesce a compiere più di un giro, sia pure con un urlo impressionante ed a velocità certamente elevata. Il partenopeo Marengo presenta un modello col Mc Coy 29, che compie diversi lanci regolarissimi, segnando circa 126 orari. La classe C è una specie di... farsa: i due unici modelli che volano e si classificano sono muniti di motore di cilindrata inferiore. Il vincitore, segna circa 107 orari, con motore G. 16, mentre Canestrelli, col Mc. Coy 29, si piazza al 2. posto con velocità leggermente inferiore!

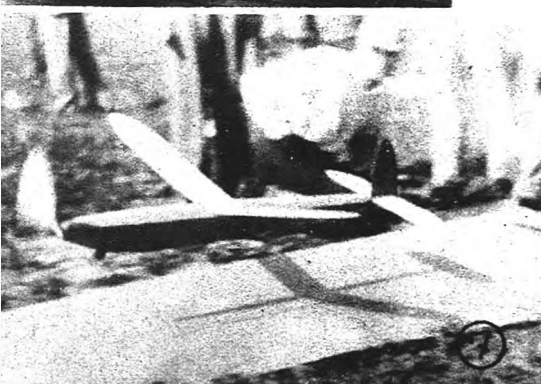
Tirando le somme, non possiamo che definire la gara dei telecomandati un "a solo" di Ridenti, che oggi è senza dubbio il miglior controllista italiano. I suoi modelli sono rifiniti alla perfezione, i suoi

motori filano senza perdere un colpo per venti o trenta giri come se nulla fosse. L'elica si ferma in croce? Non importa. Egli fa sfiorare la terra al suo modello, un colpetto e, tac! l'elica prende la posizione orizzontale. Uno o due giri dopo, un atterraggio impeccabile sul ventre. A Ridenti, dunque, il meritatissimo lauro telecontrollistico. E passiamo alla giornata successiva.

Lunedì 4 ottobre. — La Margigliana, in una bellissima giornata di sole e senza vento, accoglie i 4 «Dodge» stracarichi che trasportano i concorrenti per la categoria veleggiatori. I modelli sono già stati punzonati la sera avanti, prima dell'assemblea della FANI, ed i lanci di gara iniziano quindi con buona sollecitudine. Degni di nota in questa categoria molti, moltissimi nei voli, con tempi e medie notevoli. Diversi anche i buoni modelli, sia per costruzione e finitura che per centraggio. Ricorderemo quello del Pisano Paolicchi; quello del barese Elkermann a forte allungamento; il bellissimo modello dello sfortunato Macera, dalle estremità sfuggenti; il tre e cinquanta del romano Falola, che ha mostrato una efficienza non comune ed al quale solo un errore di traino all'ultimo lancio ha strappato una meritata vittoria. Taberna si esibisce con un veleggiatore munito di paracadute antitermica del quale più volte abbiamo potuto osservare l'ottimo funzionamento. La gara viene vinta dal legnanese Serra, per uno scarto minimo sul monfalconese Mauri. Nel complesso, una gara bellissima, movimentata e continua. Ottima la preparazione dei concorrenti.

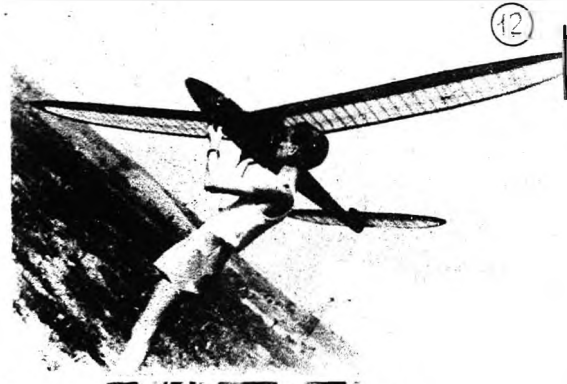
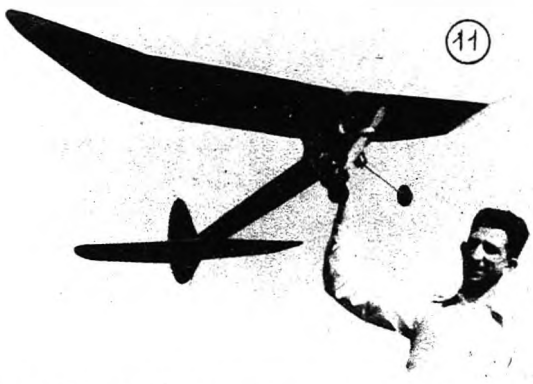
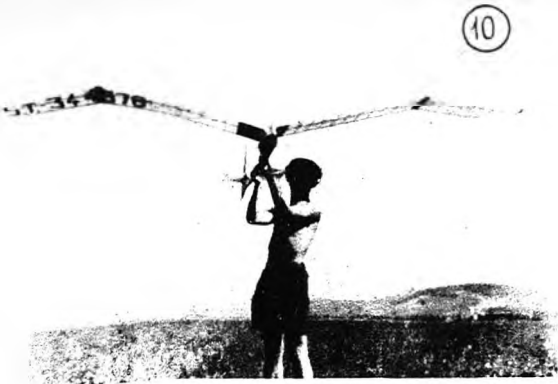
Martedì 5 ottobre. — Il tempo, oggi, è un po' meno favorevole. Anche oggi, comunque, i lanci iniziano all'ora fissata, e si susseguono senza soste. Tra i primi a lanciare è il pisano Cassola, con un bellissimo modello a doppia matassa, carrello retrattile, dal volo veramente spettacolare. Le matasse, caricate a 1.500 giri, danno una scarica di 1'40", durate i quali il modello, salendo lentamente, raggiunge una quota notevolissima. La planata anche è buona; durata media del volo sul

1. Il telecomandato di Ridenti, 1° class. in cat. A (motore OSAM G. 18) - 2. Il romario De Cesaris presenta il suo tre e cinquanta - 3. Ferruccio Cassola, Campione d'Italia per la seconda volta - 4. Un lancio del bellissimo veleggiatore di Macera - 5. Una bella salita dell'elastico di Cersini - 6. Il veloce decollo del motomodello di Pecorari - 7. Un decollo del doppia matassa di Cassola - 8. Ceilini sta per abbandonare il suo elastico - 9. Una partenza di un motomodello di Guidonia.



⑨





# NALE DI MODELLI VOLANTI

4'. Ed il bravo Cassola dà ampia prova delle sue affermazioni, compiendo un volo di 4, uno di 3, uno di 5 minuti, aggiudicandosi, per la seconda volta, il meritato titolo di Campione Italiano.

Questa, si potrebbe dire, è la gara delle doppie matasse, dato che oltre al modello di Cassola, anche quelli di Andrei e di Spini sono dotati di tale dispositivo. Caratteristico è il sibilo ad intermittenze durante il volo, causato dallo scaricarsi a scatti della matassa tramite gli ingranaggi di coda. Di particolare concezione il modello del trevisano Cellini, dalla fusoliera quadrata sottilissima, con una specie di deriva posta sul muso, per ottenere la necessaria superficie laterale di fusoliera, munito di elica centinata, come quella di un modello da sala. Il vento, purtroppo, viene a guastare le cose, e diversi modelli se ne vanno a zozzo per ignoti lidi. Qualche altro modello è eliminato dalla rottura della matassa; così Conte, che presenta una ennesima edizione del «Pinnuto», si vede tagliato fuori dalla gara fin dal principio, con una scassatura che pregiudica definitivamente il centraggio del modello. Peccato, perché viene così a mancare il confronto tra due modelli di gran classe che avrebbero dato una maggiore animazione alla gara. Alle 14,30 hanno termine i lanci.

Prime considerazioni alla sera, quando sono compilate le classifiche: la squadra di Pisa è in testa con 9 punti, seguita dal CAR di Roma e dalla L.N. di Monfalcone con 11 a pari merito. Le altre squadre sono invece molto staccate. Il giorno seguente, motomodelli, sarà dunque decisivo, agli effetti della classifica a squadre. Chi la spunterà? Manterranno i Pisani il distacco?

Mercoledì 6 ottobre. — Il tempo, purtroppo, è andato ancora peggiorando. Un vento piuttosto forte ci dice che questa sarà una giornata dura. Ed infatti, fin dalle prime ore del mattino due modelli se ne vanno, e nessuno potrà più rintracciarli. Il primo è quello di Kannevorf, motore G. 16, che passa le colline lontane, seguito purtroppo da quello di Pisani che entra in una termica dif-

fusa lasciando il costruttore a mani vuote e la squadre di Pisa senza il suo elemento fondamentale. La corsa al primo posto si restringe così alle due squadre a pari merito: Roma e Monfalcone. Ed i componenti di entrambe sanno che quello dei due motomodelli, Pecorari e Ridenti, che precederà l'altro, otterrà il punto che darà la vittoria al proprio gruppo. Il vento è forte: la perdita di un modello sarebbe fatale. Per primo lancia Pecorari il suo solito modello dal forte allungamento e fusoliera a clava che con circa 12" di motore segna un tempo non rilevante. Ridenti, con un bel modello di due metri, montato dal G. 16, procura una doccia fredda ai romani quando il motore si ferma solo dopo 22"; il modello viene recuperato a stento, dopo 5" di volo. Il lancio successivo, invece, è buono, seppure di breve durata. Diversi ottimi modelli si succedono frattanto sulla pista: notiamo il famoso «Toni» di Piccini col Pipa 10, il bel modellino monoruota di Raggi col MOVO D. 2 completamente chiuso nella fusoliera pinna; Demicheli presenta un'altra versione del suo ormai celebre modello con Zena, che però scompare alla vista al 2. lancio dopo un volo interminabile. Ridenti e Pecorari lanciano ancora: voli di circa 2,30", e il romano entra in vantaggio per 40". Frattanto il fiorentino Andrei, con un leggerissimo modello montato dal D. 2, entra in una termica benevola e segna un tempo di oltre 8' e, pur perdendo il modello, si assicura la vittoria e con essa il titolo di Campione Italiano.

Pecorari si accinge frattanto all'ultimo lancio. Il modello sale veloce per tutti i 20" di motore e si trattiene altissimo, passando di ascendenza in ascendenza. I cronometristi lo seguono per 47" e poi sparisce. Il vento è ancora aumentato quando Ridenti si appresta a lanciare: il suo rosso mo-

dello sale ugualmente bene, e si piazza lassù, deciso a non mollare. Ed esso (guarda combinazione!) scompare alla vista con lo stesso tempo di Pecorari. Ridenti è dunque riuscito ad avere 40" di vantaggio!

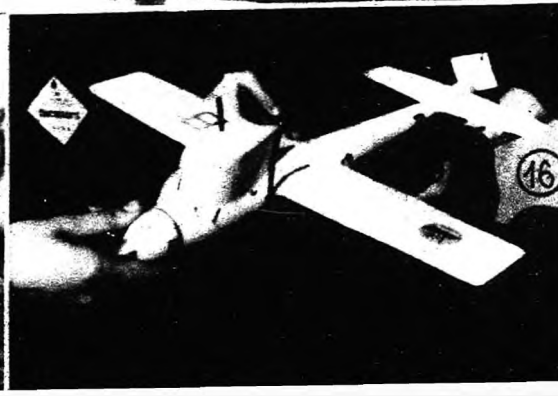
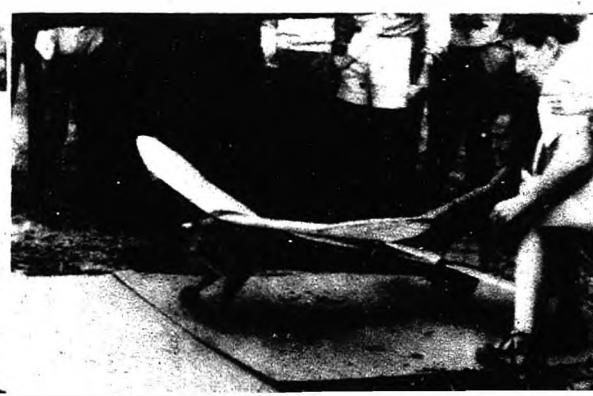
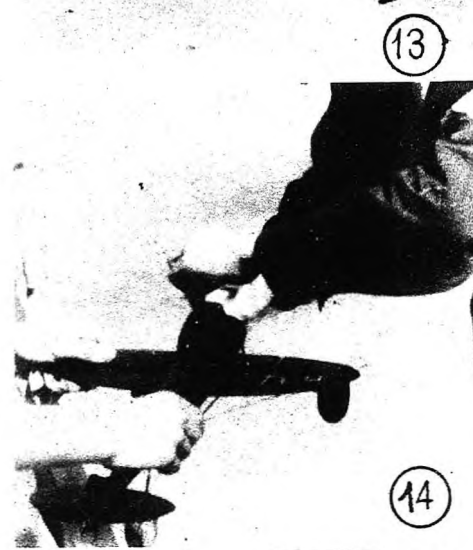
Nel complesso, dunque, notevolissima la percentuale dei modelli bene centrati che, in effetti, hanno segnato tempi non indifferenti. Per i fautori del modello con o senza pinna diremo che, tranne il modello di Andrei, almeno tutti i sei, per ordine, classificati avevano l'ala più o meno direttamente fissata sulla fusoliera.

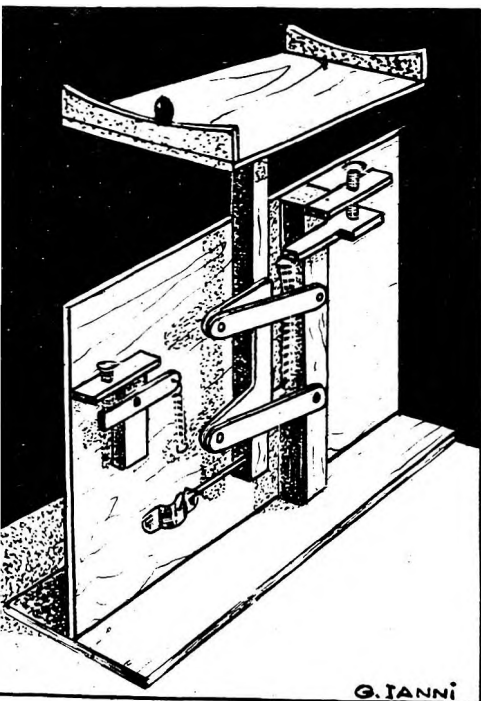
L'unico accensione elettrica presente sul campo era l'Ohlsson 60 del Pascali, montato sul solito modello nero a pinna che, purtroppo, è rimasto vitiva di... un incidente di decollo.

La sera, nella sede dell'Aero Club, premiazione solenne dei vincitori, con l'intervento di alcune autorità, tra le quali l'Ecc. Decesare, il Gen. Lalatta in rappresentanza del Min. Aeronautica, il Gen. Rampelli, il Vice Pres. l'Aero Club d'Italia, ing. Serafini, il col. Giuliani, il presidente della FANI Tione. I ricchi premi in danaro, le medaglie ed i trofei vengono distribuiti ai vincitori. Al Centro Aeromodellistico Romano, squadra Campione d'Italia, va il trofeo dell'Ente del Turismo e la Coppa dell'Aero Club di Roma, ambedue biennali. Un rinfresco chiude questa serie di riuscitissime gare che hanno riassunto la meritata importanza. E se quest'anno il successo è stato brillante, l'anno venturo sarà ancora migliore. Una lode particolare all'instancabile Tione, che è stato veramente l'animatore di tutto. Non da meno sono stati l'Ottimo Pelegi e i commissari di gara Guidotti e Chiarottini, giudici severi ed equi ad un tempo.

(Classif. a pag. 410)

10. L'originale veleggiatore di Trevisan - 11. Il bellissimo motomodello di Mc Berkeley - 12. Pisani presenta il veleggiatore di Paolicchi - 13. Uno schieramento di telecontrollati - 14. Il romano Ridenti, vincitore in due categorie - 15. Franco Conte col modello 2° classificato (mot. Elia 6) - 16. Il tele di Gariato (motore Mc Coy 29) - 17. Decolla il «Toni», di Piccini (Monfalcone) - 18. Ridenti sta per lasciare il motomodello 2° classificato.





# Una bilancia per AEROMODELLI

cessaria con le attuali limitazioni di carico.

I disegni sono chiarissimi. Ad ogni modo vi daremo qualche indicazione. La costruzione è quasi totalmente in legno, ed a tale scopo potrete adoperare del pioppo o del faggio ben stagionati. La bilancia è costituita da una base, piuttosto spessa e pesante, sulla quale si fissa il pianetto verticale ed il regolo porta-bracci. Questi due, in faggio da tre mm. di spessore, sono imperniati alle estremità con boccole d'alluminio, assi in ferro od ottone e rondelle saldate a stagno. E' indispensabile che la scorrevolezza sia ottima, e gli attriti ridotti al minimo.

Il travetto porta-piatto che, con un altro supporto a "C" è appunto imperniati ai due bracci, reca, nella sua estremità inferiore, due astine d'acciaio da mm. 1,5 saldamente bloccate ad 1 mm. di distanza una dall'altra. Queste astine, nel movimento ascendente del travetto, danno il movimento rotatorio alla manovellina che porta l'indice, e che a sua volta scorre sostenuta da due supportini metallici posti dalle due parti del pianetto verticale. La molla, in fi-

lo d'acciaio da 3 decimi (30-35 spire larghe 5 mm.) reca superiormente un regolatore di tensione, formato dal supporto stesso. Ugualmente per la molla ausiliaria, per pesti maggiori, che viene agganciata al supporto a "C" del trave porta-piatto.

Per la taratura sarà necessario che vi facciate prestare un pesino da 1 grammo e uno da 5 per la scala piccola, uno da 10 e uno da 50 per la scala grande. Il lavoro risulterà abbastanza facile aggiungendo man mano dei pesi da 1 e da 5 grammi determinati sulla bilancia stessa. Da notare che, per avere una precisione sufficiente, è bene non superare i 90 gradi di quadrante, ossia non guardare oltre l'angolo retto. I segni potrete farli con inchiostro di Cina su cartoncino Bristol precedentemente incollato sul pianetto verticale.

La costruzione di questo utilissimo apparecchio, come avete visto, non è difficile, né richiede un grande impiego di materiali; unica attenzione, ripeto, è la ottima scioltezza in assoluta assenza di giochi. Ed ora, buon lavoro.

(da «Aeromodeller»)

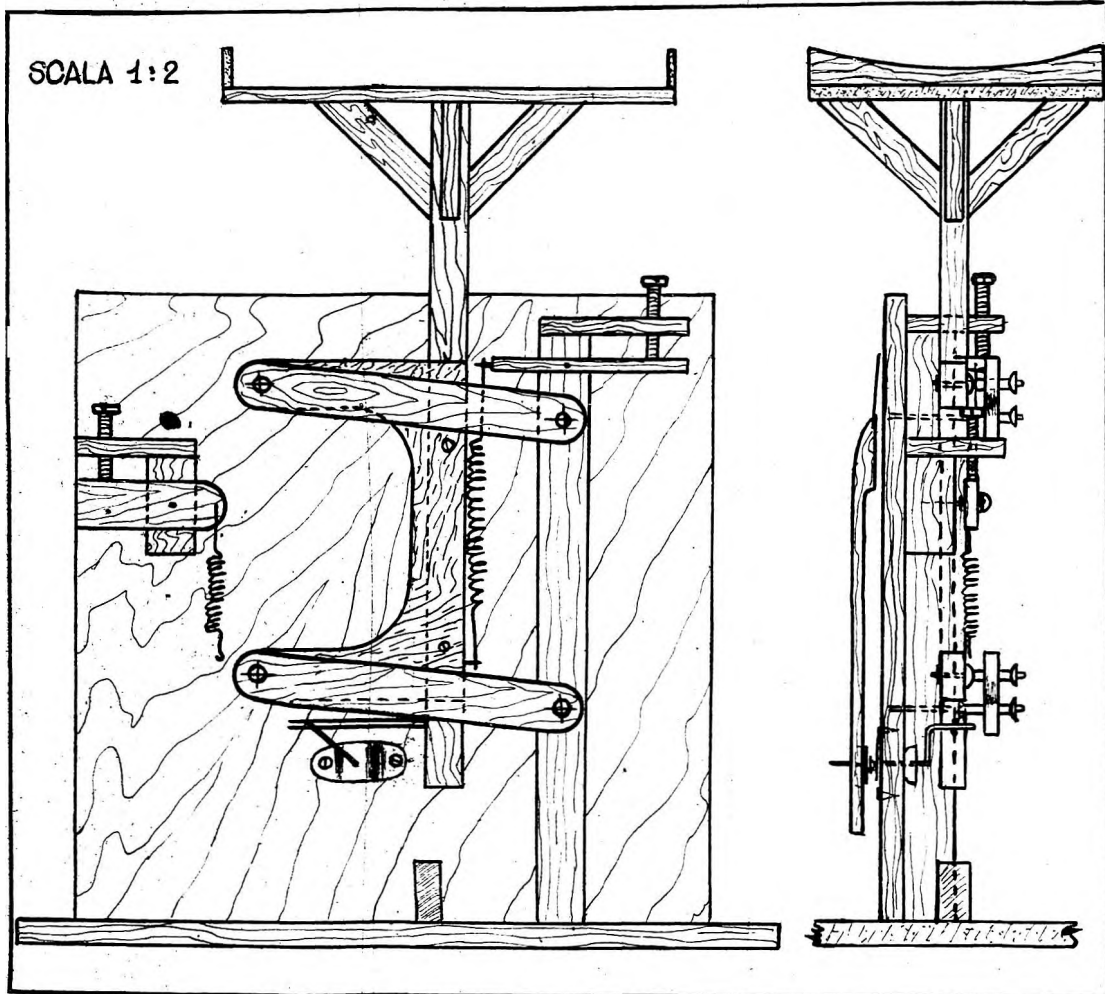


La costruzione di questo modello non presenta particolari difficoltà, trattandosi praticamente di aggiungere due galleggianti ad una fusoliera di un modello volante a motore.

La fusoliera è formata da 10 ordinate, di cui le prime 8 in compensato da mm. 2, le rimanenti in balsa dello stesso spessore. Esse vengono montate sia per mezzo delle longherine di faggio che del contorno in compensato da 2; l'ordinata n. 4 funge da parafiamma e reca gli incastri per i listelli (1,5x4) affioranti che verranno incollati sulla fusoliera già montata; lo spazio fra i listelli va ricoperto con strisce di balsa da 1,5.

I galleggianti sono formati, ciascuno, da 14 ordinate in compensato da 1,5, riunite per mezzo di listelli di taglio 3x5, aventi il solo scopo di conservare la forma; la copertura, in compensato da mm. 1 assicura la robustezza, e viene eseguita con cinque pezzi precedentemente bagnati e curvati, dei quali uno va applicato sul dorso e quattro sul ventre. E' necessario fare la massima attenzione a che le incollature siano perfette, altrimenti si può rischiare di affondare! Ugualmente molto robusti devono essere i montanti che uniscono i galleggianti alla fusoliera perchè, essendo soggetti ad urti e scosse, possono staccarsi con facilità. Terminata la costruzione in ogni sua parte, si passi alla finitura con carta vetro sempre più fine, passare quindi più mani di stucco a nitro, cartavetrando con carta abrasiva ed acqua tra una mano e l'altra, fino ad ottenere una superficie perfetta. Quindi verniciare, sempre a nitro, e possibilmente a spruzzo.

La capottina è in alluminio battuto sulla forma di legno; l'ogiva è in alluminio tornito. L'elica, in faggio, ha un diametro di cm. 30, con un passo di 20. Il motore montato sull'originale era un OSAM G. 16, ma può essere sostituito con qualsiasi altro motore di potenza pressochè simile.



Quante volte, amici lettori, avete desiderato di possedere una bilancia sufficientemente precisa, con la quale fosse possibile pesare tanto il grammo quanto l'etto? Una bilancia del genere è indispensabile ad ogni costruttore, perchè con essa, durante la costruzione, è possibile controllare con esattezza i pesi stabiliti in progetto; cosa particolarmente utile e ne-

MODELLI DI NAVI  
CAP.

piani ac  
cessori e  
tutto il ne

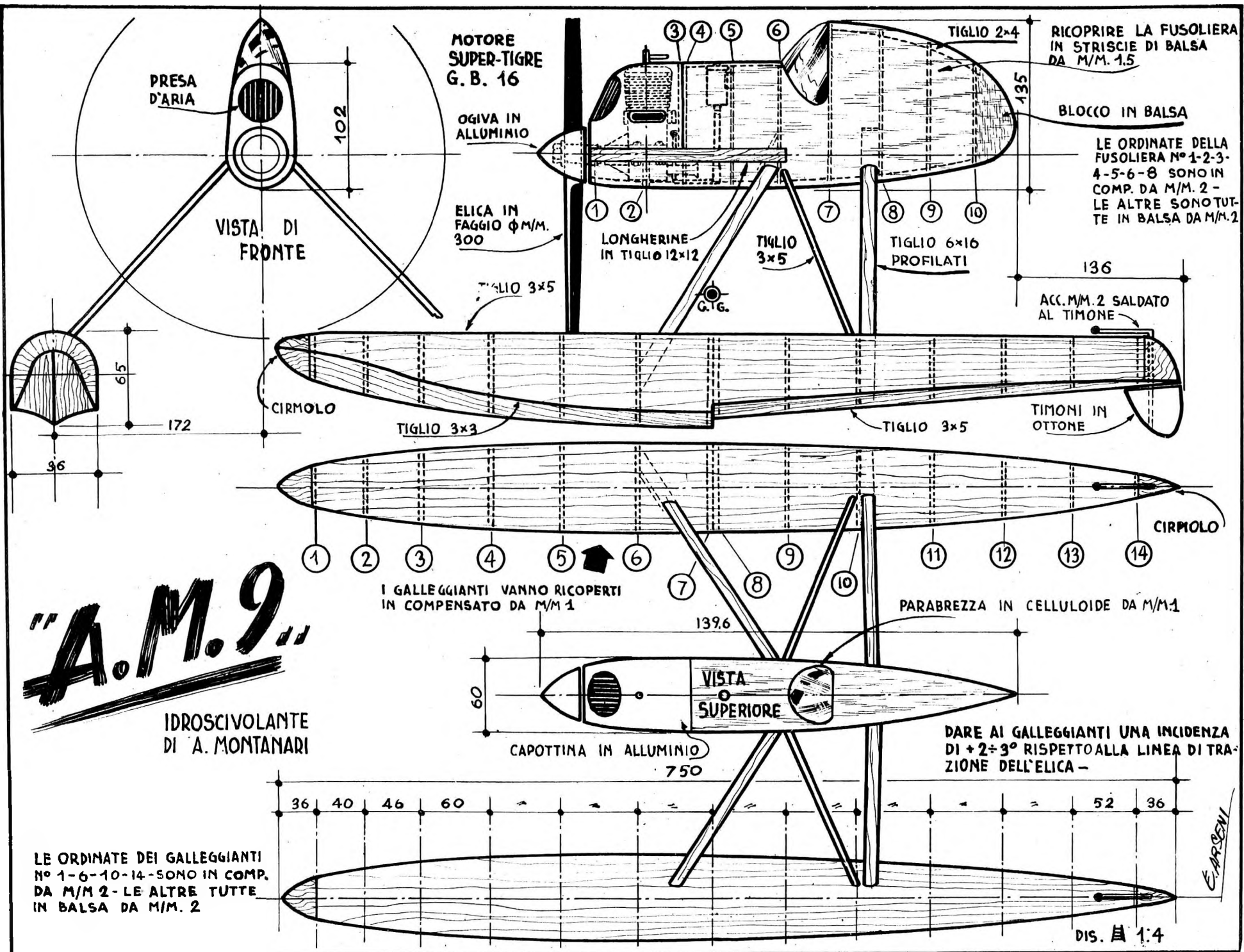
# GRECO

cessario  
per la co

struzione di modelli navali

Campo dei Fiori 8  
Roma, Tel. 52495







Mentre il n. 17 di «Modellismo» era già in corso di stampa e il presente fascicolo era già impaginato e in parte stampato, ci è giunto il servizio speciale del nostro Noonan dagli Stati Uniti. Cerchiamo, dunque, di fare un po' di... largo fra la tanta roba di questo numero di «Modellismo» e pubblichiamo, col resoconto della celebre gara, una parte delle fotografie, che, come vedete, sono bellissime e di un notevole interesse. Nel prossimo numero pubblicheremo altri documenti fotografici e i disegni del modello di Chesterton.

Da questo numero i lettori di «Modellismo» potranno seguire l'attività aeromodellistica degli S. U. a traverso le dirette e tempestive relazioni del nostro bravissimo corrispondente e collaboratore J. Noonan, al quale inviamo un saluto cordiale.

Il 27 agosto si è disputato sull'aeroporto di Akron nell'Ohio il primo incontro Wackefield del dopoguerra. La Coppa Wackefield che, com'è noto, è riservata ai modelli ad elastico con sup alare 13 dmq. e peso minimo 227 grammi, era stata vinta per l'ultima volta nel 1938 da Jim Cahill sul campo di Guyencourt in Francia, e portata quindi in America. Quest'anno, una agguerritissima squadra britannica l'ha ricondotta in patria. I più famosi elasticisti del mondo si erano dati convegno per disputare l'importantissima gara: tra essi c'era Bob Copland, Coryell, Cahill, Lippens, Korda. Il miglior tempo della giornata, di oltre 11', era stabilito dal neozelandese Marsh con un bel modello monoruota ed ala in pinna, che otteneva il 2. posto in classifica generale. Ma il migliore modello era senza dubbio il «Jaguar» dell'inglese Chesterton, che compiva tre bellissimi voli di 4'46", 6'2", 8'32", aggludicandosi la meritata vittoria. Questo modello, di concezione veramente originale, aveva la fusoliera quadrata messa per spigolo, di sezione ridotta, con un rigonfiamento piuttosto notevole in prossimità del baricentro per raggiungere la prescritta sezione maestra. Elica, come di consueto, a pala larga e scatto libero. Ala debolmente rastremata, con profilo alare concavo convesso piuttosto sottile. La matassa, di 14 fili 1x6 fu caricata a 1050 giri, con una durata di scarica di circa 90".

I cinque modelli della Nuova Zelanda erano lanciati dai componenti del Club «Diavoli Aerei» di



Chicago: degno di nota il modello di Marsh che, lanciato da Curth, si piazzava al 2o posto. Anche gli altri modelli della Nuova Zelanda ottenevano, in generale, buoni piazzamenti.

Interessante il modello di Cahill, dalle linee semplicissime, ma di ottima finitura; in esso la coppia dell'elica veniva corretta impiegando, nella doppia deriva, un piano verticale più grande dell'altro. Questo modello, perduto al 2o lancio, toglieva al suo costruttore molte possibilità, sia pur conservandogli il 7o posto; ma l'ottimo Cahill si ripromette di rifarsi nel 1949 in Inghilterra!

Dick Korda, col figlio Dick («Dick and Dick», dicono in America) presentava un modello molto simile a quello che gli diede la vittoria nel '38; soltanto che la linea superiore della fusoliera non era più spezzata dalla cabina ma continuava fino sul muso. Il suo

miglior tempo è stato di 3'4". Il modello dell'australiano Frost è stato lanciato, per procura, dal negro Frank Cummings di Los Angeles.

Nel complesso, hanno partecipato alla gara le rappresentanze dell'Inghilterra, degli U.S.A., della Nuova Zelanda, del Belgio, del Canada, dell'Australia. Potremo, l'anno venturo, aggiungere anche il nome Italia. Vero, Tione? Aspettiamo da te molto. Ricordatene.

Ecco le classifiche:

- 1.) Chesterton (Inghilterra) tempo medio di volo 6'27" — 2.) Marsh (Nuova Zelanda) t. m. 5'52" — 3.) Molland (USA) t. m. 4'28" — 4.) Coryell (USA) t. m. 4'16" — 5.) Milligan (Canada) t. m. 3'45" — 6.) Copland (Inghilterra) t. m. 3'16" — 7.) Cahill (USA) t. m. 3'10" — 8.) Lippens (Belgio) t. m. 3'1" — 9.) Van Hemelrijck (Belgio) t. m. 2'45" — 10.) Benton (USA) t. m. 2'44".



In alto a sinistra: La famosa Coppa. A destra: Dick Korda, col figlio Dick, vincitore 1939. Nel centro in alto: Chesterton col suo modello. In basso: La squadra inglese mentre si carica un modello.



## CONCORSO NAZIONALE

(continuazione da pag. 406)

### Categoria telecomandati classe

«A»: 1) Ridenti Giovanni (CAR Roma) kmh. 159,729; 2) Fermi Flaviano (C.S.I. Milano) kmh. 104,965.

### Categoria telecomandati classe

«B»: 1) Ridenti Giovanni (CAR Roma) kmh. 162,777; 2) Confranco (SAT Torino) kmh. 142,257; 3) Goretto Siro (CUS Napoli) kmh. 119,689.

### Categoria telecomandati classe

«C»: 1) Kannevorf Loris (CAR Roma) kmh. 107,434; 2) Canestrelli Pio (CUS Napoli) kmh. 103,582.

### Categoria veleggiatori:

1) Serra Bartolomeo (Legnano) p. 525,7; 2) Mauri Albano (L. N. Monfalcone) p. 524,6; 3) Licen Aldo (L. N. Monfalcone) p. 507,2; 4) Faiola Davide (CAR Roma) p. 480,5; 5) Pignataro Oreste (CAM Milano) p. 445,2; 6) Franzot Giulio (Edera Trieste) p. 422,9; 7) Bonvicini Roberto (Venezia) p. 380,1; 8) Paolicchi Guido (Pisa) punti 364,8; 9) Boretti Franco (Empoli) p. 348,7; 10) Castiglioni Franco (CAM Milano) p. 346,2.

### Categoria modelli ad elastico:

1) Cassola Ferruccio (GAAC Pisa) p. 764,8; 2) Agostinelli Francesco (Verona) p. 620,7; 3) Cellini Giovanni (Uragano Treviso) p. 563,6; 4) Andrei Gino (Ind. Firenze) p. 523,8; 5) Mauri Albano (CAM Monfalcone) p. 522,9; 6) Pignataro Vincenzo (CAM Milano) p. 434,6; 7) Lustrati Silvano (CAR Roma) p. 412,8; 8) Zucchella Franco (Venezia) p. 369,4; 9) Licen Aldo (CAM Monfalcone) p. 361,9; 10) Sabbadin Mario (CAV Venezia) p. 328,1.

### Categoria motomodelli:

1) Andrei Gino (Ind. Firenze) p. 494; 2) Ridenti Giovanni (CAR Roma) p. 456; 3) Pecorari Volvono (LN Monfalcone) p. 409,3; 4) Piccini Oscar (LN Monfalcone) p. 391,5; 5) De Micheli Livio (Genova) p. 373,3; 6) Benazzi Bruno (Busto Arsizio) p. 363,8; 7) Raggi Pierluigi (CAM Milano) p. 317; 8) Pavesi Gianni (CAM Milano) p. 310; 9) Prati Amato (CBA Bologna) p. 273,6; 10) Scandagliato Eraldo (Venezia) p. 257,5.

### CLASSIFICA PER SQUADRE:

1) C.A.R. di Roma	punti 13
2) C.A.M. Monfalcone	» 14
3) G.A.A.C. Genova	» 32
4) Edera Trieste	» 46
5) C.B.A. Bologna	» 56
6) G.A.V. Venezia	» 57
7) G.A.A.C. Verona	» 69
8) G.A.G. Guldonia	» 74





il telecomandato  
di Giovanni Ridenti

# "NERONE"

Il vantaggio di un telecomandato cat. A, nei confronti dei suoi fratelli maggiori, sta soprattutto nella esiguità dello spazio sufficiente per le prove. Logicamente sarà sempre più facile trovare un piazzale ben levigato di trenta metri di diametro anziché cinquanta; e le condizioni del fondo sono, in un modello di velocità, un fattore essenziale.

Fino ad un certo tempo fa mi ero astenuto dal costruire un modello di tale categoria, data la mancanza sul mercato italiano di un motore che veramente fosse degno di essere chiamato «motore per U-control», da 3 cc. Un bel giorno apparve l'OSAM G.E. 18, e compresi subito essere quello il motore che da tempo attendevo. Mi misi immediatamente alla costruzione del «Nerone» che ora mi accingo a descrivervi. La costruzione andò un po' per le lunghe, dato che il motore richiedeva un lunghissimo lavoro di rodaggio; e dopo circa 5 ore, girando a basso regime e ad intermittenza, le sue ottime qualità si manifestarono in pieno. Potente, veloce, regolare: tutto ciò con un minimo ingombro frontale, ingombro che ho ulteriormente ridotto limando opportunamente le flange di fissaggio, gli scarichi, e togliendo completamente la prima aletta. Impiegai ancora circa 20 giorni per portare a termine la

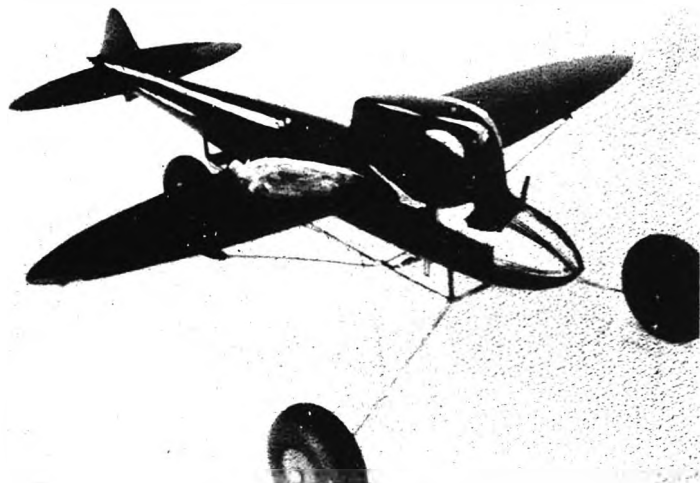
a fare delle altre eliche, dato che quelle rendevano bene solo fin sul 140 kmh., velocità che speravo di raggiungere e che invece avevo di gran lunga superato. Con le nuove eliche partecipai al Campionato romano: unico concorrente in cat. A vinsi con 157 circa all'ora, compiendo nell'unica prova tre giri al massimo, uno col motore in funzionamento irregolare e l'ultimo a motore spento. Comunque mi è stato detto che i primi tre giri sono stati compiuti a 180 kmh. Cavo regolamentare, 13 m. Tra non molto farò dei tentativi ufficiali con cavi da regolamento americano, per tentare di dare all'Italia almeno il primato in questa categoria! E per di più con motore italiano e ad autoaccensione. Ma ora basta con le premesse e passiamo alla parte descrittiva vera e propria.

La fusoliera è ricavata da due blocchi di cirmolo senza nodi da cm. 3x6x50 incollati per mezzo di un foglio di carta in modo da fare un unico blocco (6x6x50), che poi va tornito, secondo le quote riportate sul disegno, e poi diviso nuovamente in due parti, sulla incollatura (che cederà facilmente grazie alla frapposizione del foglio di carta). Scavare quindi le due metà con una serie di sgorbie, fino a portare la parte superiore allo spessore di circa 3 mm., decrescenti verso coda, e la

lati. I fori per il passaggio delle nipples devono avere la cieca per alloggiarne la testa senza che questa sporga sulla superficie.

La carenatura del motore va poi ricavata da due blocchi di cirmolo da mm. 22x47x115, che vanno sagomati prima all'interno, come da disegno, e poi incollati tra loro, badando bene che la testata del motore vi entri precisa, e che la

3,5 di spessore sagomati prima di essere montati. I comandi sono in acciaio da 0,8 e scorrono in boccole con il foro da mm. 1. L'alettone di comando deve avere una escursione di 30 gradi, di cui 10 a picchiare e 20 a cabrare. Credo che le spiegazioni siano sufficienti, data la chiarezza del disegno. Il motore, e questo ci tengo a farlo notare, è un esemplare as-



incollatura sia perfetta. Sagomare quindi l'esterno con calma e adattare con cura la capottina alla semifusoliera superiore, nella quale avrete precedentemente praticato un foro conveniente per il passaggio della testata del motore. Rifinite e praticate nella carenatura le varie aperture: il foro per regolare la compressione, quelli per gli scarichi, i due per il raffreddamento (anteriore mm. 6x24; posteriore mm. 13x24) a spigoli arrotondati. L'ala è ricavata da due tavolette di balsa, l'inferiore da mm. 2,5 e la superiore da mm. 4,5 incollate su di una tavoletta di compensato da mm. 1.

Essa va prima profilata come da disegno e poi incollata alla fusoliera per mezzo di una longherina fissata in precedenza. Fare questa incollatura con molta attenzione per non rischiare di perdere le ali in volo od in atterraggio. I timoni sono di cirmolo da mm.

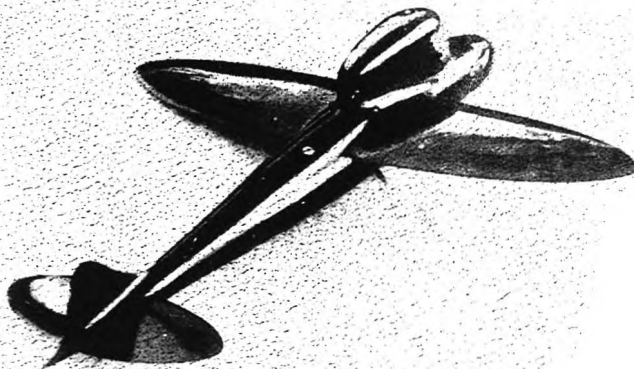
solutamente di serie; questo per smentire quelle voci tendenziose che tendono a demolire l'innegabile affermazione che questo motore si è degnamente conquistato, vincendo a Forte dei Marmi con 169 orari, cavo metri 10, primo a Roma, nel Campionato Romano, con 157, e primo al concorso nazionale cat. «A» con 162 orari (in queste ultime due gare con cavi regolamentari di m. 13). E inoltre quanti hanno assistito al Concorso Nazionale, sia concorrenti che giuria, si sono trovati d'accordo nell'affermare che il modello non era da me minimamente trascinato. Cosa che invece qualcuno ha voluto poco saggiamente sostenere, con argomentazioni che sono state pienamente e semplicemente smentite dai fatti.

Il modello, una volta completamente finito in ogni sua parte, va accuratamente cartavetrato e stuccato con parecchie mani di

costruzione; sono molti, direte voi, ma un modello costruito con calma ed attenzione, dà sempre delle ottime soddisfazioni. Infatti il modello, nel primo lancio del primo giorno di prove, raggiunse, con 13 metri di cavo, i 125 orari, abbassando già ogni primato esistente. Nei lanci successivi, con ulteriore migliore regolazione del motore, segnò i 130, 132, 137. Quindi tornai a casa, dato che sul piazzale incominciava il traffico (i modelli li provo sempre dalle sette alle sette di mattina).

Qualche giorno dopo mi giunse notizia di una gara a Forte dei Marmi, e decisi di parteciparvi. Cominciai il rodaggio definitivo del motore, che nelle prime prove si era ancora mostrato poco scorrevole e, senza altre prove, presi il treno. Alla gara, sempre con le eliche delle prime prove, segnò i famosi 169 orari, con 10 metri di cavo. Tornato a Roma, mi diedi

parte inferiore dai 3 mm. in coda, ai 7-8 verso il muso. Non dimenticare di lasciare, nella parte inferiore, legno sufficiente all'incollaggio delle longherine. Queste ultime recano poi incassati i 4 dadi di fissaggio del motore, e vengono fissate, oltre che con una buona incollatura, anche per mezzo di quattro viti a testa svasata da mm. 3x22. Sagomare quindi le longherine all'esterno, secondo il profilo della fusoliera. Nella parte inferiore va applicato il pattino di protezione, in alluminio da 1,5 mm., annegato nel legno e fissato con vitine a ferro con dado da mm. 2 di diametro. In esso vanno praticati i fori per il pattino di atterraggio in filo d'acciaio. Le due semifusoliere vanno unite per mezzo di due nipples avvitabili su due frammenti di raggio di bicicletta bloccati nell'interno della fusoliera, per mezzo di due blocchetti di faggio fortemente incol-



**NINETTO RIDENTI PRESENTA**

Un telecomandato  
da velocità cat A:

# NERONE

169 KM/H  
CON 3 cc!

1° CLASS. CAT. A, ALLA "COPPA TIRRENO."  
1° CLASS. CAT. A ALL' XI° CONG. NAZIONALE.

**- CARATTERISTICHE -**

APERTURA ALARE CM. 410 - LUNGHEZZA CM. 430 -  
SUPERFICIE ALARE DMQ. 2,5 - PESO TOTALE GR. 520 -  
SENSO DI ROTAZIONE: ORARIO - CARRELLO TRICICLO SGAN-  
CIABILE A TERRA - CARRELLO BIRUOTA SGANCIABILE IN VOLO -  
MOTORE "OSAM G.D. 18" DA CC. 3 - REGIME DI ROTAZIONE CON  
L'ELICA INDICATA, A TERRA: 10.200 AL PRIMO -

LA PRESA D'ARIA  
DINAMICA E' COSTI-  
TUITA DA UN CONDOT-  
TO IN Balsa SUL FIAN-  
CO SINISTRO DELLA FU-  
SOLIERA -

LA REGOLAZIONE DEL-  
LA COMPRESSIONE AV-  
VIENE PER MEZZO DI  
UNA CHIAVETTA A  
TUBO CHE A-  
GGIACE SUL PER-  
NO FILETTATO  
AVENTE LA  
ESTREMITA'  
ESTERNA A  
SEZ. QUADRA-  
TA -

IL CARBURATORE VIENE  
REGOLATO A MEZZO DI UNO  
SPILLO DA Togliere PRIMA  
DEL LAN-  
CIO -

LE ASTINE DI COMANDO CHE  
ATTRaversANO LA SEMIALA  
SONO IN FILO D'ACCIAIO DA  
MM. 1 DI DIAMETRO. GLI OCCHIELLI ALLA  
ESTREMITA' SONO LIEGATI CON  
FILO DI RAME E SALDATI -

LA FUSOLIERA SI RICAVA DA DUE BLOCCHI DI CIRMOLLO O  
TIGLIO INCOLLATI TRA LORO CON UN FOGLIO DI CARTA E  
TORNITI - QUINDI SEPARATI E SCAVATI CON UNA SGORBIA  
FINO AD ARRIVARE ALLO SPESSORE INDICATO - NON DIMEN-  
TICARE CHE, COME DA SEZ. VERT. E' NECESSARIO MANTENERE  
LA SUPERFICIE CHE FUNGE DA BASE DI INCOLLAGGIO DELLE  
LONGHERINE -

L'ALA E' COSTITUITA DA UNA TAVOLETTA  
DI COMPENSATO DA 1,5 FRAPPOSTA  
TRA DUE DI Balsa RISPETTIVAMENTE  
SPESSO MM. 3 LA INFERIORE E 5 LA SU-  
PERIORE. LA TAVOLETTA DI COMPENSATO,  
TAGLIATA IN TRE PEZZI, PERMETTE IL PAS-  
SAGGIO DELLE ASTINE DI COMANDO -

L'ELICA, IN LEGNO DURO  
MA ELASTICO HA UN DI-  
AMETRO DI CM. 17 CON UN  
PASSO DI CM. 24 - IL VOLA-  
NO IN OTTONE PESA 30  
GRAMMI -

L'OGIVA E' IN  
ALLUMINIO DA MM. 1  
TIRATO A LASTRA.  
LA PUNTA CON LA PRO-  
LUNGA AVVITABILE  
NEL DADO A CAMPANA,  
E' IN ALLUMINIO -

GUAINA  
PER L'ALLOG-  
GIO DEL CAR-  
RELLO BIRUOTA  
SGANCIABILE -

PATTINO SMONTABI-  
LE IN FILO D'ACCIAIO  
DEL DIAM. MM. 1,5

PATTINO DI PROTE-  
ZIONE IN ALLUMINIO  
DA 1,5 DI SPESSORE

NIPLES E RAG-  
GIO DI BICICLETTA  
PER L'UNIONE  
DELLE DUE META'

TUBO IN OTTONE  
PER IL RIEMPI-  
MENTO DEL SERBATOIO  
(DALL' ESTERNO)

ASTINA DI  
COMANDO MOVIMEN-  
TO TIMONE ORIZZ.

IL SERBATOIO E' IN LAMIERINO DI OT-  
TONE PIEGATO E SALDATO A STAGNO

SEMIORDI-  
NATE DI FORMA IN  
COMPENSATO DA  
MM. 1. ALLEGGERITE -

NIPLES E RAGGIO  
DI BICICLETTA PER  
BLOCCAGGIO POST.

LE QUOTE DI FU-  
SOLIERA SONO A  
CM. 4 TRA LORO -

IL PATTINO POSTERIORE E' COSTI-  
TUITO DA TRE STRATI DI COMP. DA 1  
INCOLLATI TRA LORO. NELLO STRA-  
TO INTERNO SI PRATICA UN TAGLIO  
PER IL PATTINO IN FILO D'ACCIAIO

QUESTO DISEGNO E' IN  
GRANDEZZA NATURALE -

SEZIONE PASSANTE  
PER L'ASSE VERTI-  
CALE DEL MOTORE

SEZIONE A-A'

SEZIONE B-B'

SEZIONE C-C'

PART. COSTRUZIONE  
ALA -

IL PIANO ORIZZONTALE VIENE RICAVATO  
DA UNA TAVOLETTA DI TIGLIO O  
Balsa DURO DELLO SPESSO-  
RE DI MM. 5. IL PRO-  
FILO E' BICONVES-  
SO SIMMETRICO -

ATTENZIONE!  
L'ALETTONE  
MOBILE DI  
COMANDO  
E' POSTO  
SOLTANTO  
SU DI UN SE-  
MIPIANO OR-  
E PRECISA-

MENTE SUL DESTRO GUAR-  
DANDO IL MODELLO DAVANTI -

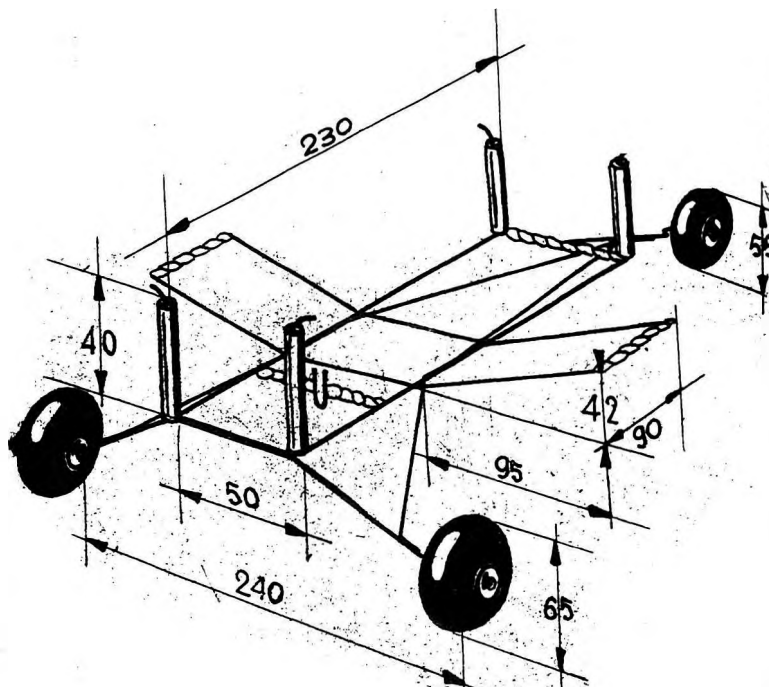
LE DUE SEMIALI HANNO  
UN LEGGERO DIEDRO SUL  
PIANO ORIZZONTALE; ESSO  
E' ALL'ESTREMITA' DI CM. 1

LE DUE SEMIALI VENGO-  
NO UNITE PER MEZZO  
DI UN LISTELLO DI FAG-  
GIO 8x10 CHE E' ANCHE  
ATTRaversATO DAL BUL-  
LONCINO CHE PORTA IL  
TRIANGOLINO DI CO-  
MANDO. IL LISTELLO  
DI UNIONE VIENE POI  
INCOLLATO NEL SUO  
INCASTRO NELLA PAR-  
TE SUPERIORE DELLA  
FUSOLIERA -

G. IANNI



# L'allungamento



Da quando i primi modelli volanti furono costruiti, una delle tante questioni che s'imposero ai progettisti costruttori fu quella dell'allungamento (rapporto tra la apertura e la larghezza (corda) dell'ala) da darsi all'ala del modello. Mentre è generalmente riconosciuto che un'ala di forte allungamento — lunga e stretta — presenta caratteristiche aerodinamiche superiori a quelle di un'ala più tozza, molti aeromodellisti ritengono che, alle dimensioni e alle velocità dei modelli volanti, un'ala molto allungata non solo non sia più superiore ad un'altra di allungamento minore, ma che addirittura le sia inferiore.

Questi aeromodellisti giustificano il loro modo di pensare affermando — a ragione — che, quando la corda alare diventa troppo piccola, dieci centimetri o meno, il profilo alare viene a perdere in efficienza tanto da rendere comparativamente nullo il guadagno dato dall'elevato allungamento. In pratica, questa teoria viene generalmente seguita, nel senso che i modelli grandi hanno ali di grande allungamento (apertura/corda media dell'ala = 10 — 20), mentre i modelli più piccoli hanno di solito allungamenti da sei a dieci. Questo, ripetiamo, per non avere corde alari troppo piccole con relativa inefficienza del profilo.

E' tuttavia nostro personale parere che, in un modello piccolo, non l'allungamento si dovrebbe modificare — che, di per sé, non apporta danni per quanto elevato sia — ma il profilo, causa diretta dell'inefficienza. Per convincersi di questo, basta ritagliare con le forbici da un pezzo di carta un minuscolo modellino e provare a farlo volare.

Una volta convenientemente equilibrato, l'aeroplanetto eseguirà delle planate spettacolose, quando la corda alare, nonchè di dieci o più centimetri, sarà di un centimetro o due.

Ma ora, se noi sostituissimo all'ala sottilissima e piana o leggermente incurvata con le dita un'altra ala, spessa e munita di un profilo simile a quelli usati sui normali modelli volanti, di due cose potreste star certi: 1) che il modellino non volerebbe più; 2) che qualcuno, con sprezzante ghigno di superiorità, vi direbbe: — Quel modellino non vola perchè la corda dell'ala è troppo piccola, prova a diminuire l'allungamento.

Allora, sugo del discorso: più il modello è piccolo, più il profilo alare sia sottile; e l'allungamento non scenda al disotto di: apertura/corda = 8.

Una conferma a questo modo di pensare è stata data dagli esperimenti condotti recentemente dall'americano G. H. Tweney su ali di modelli da sala. Prima di passare a riportare le dichiarazioni dell'americano, vogliamo ricordare che i modelli da sala hanno ali di profilo simile a quello delle ali dei modellini di carta, cioè a lastra leggermente ricurva. La grande efficienza di questo tipo di profilo, alle dimensioni e alla velocità dei modelli da sala, è dimostrata dai tempi di volo di questi particolari modelli, che hanno

stabilito records di quasi trenta minuti (U.S.A.).

«L'allungamento — scrive Tweney sul numero di agosto della rivista americana «Model Airplane News» — ha un profondo effetto sulle caratteristiche di un aeroplano. Questo effetto occorre in particolare nella regione delle basse potenze, la condizione di volo dei modelli volanti. Un aumento in allungamento aumenterà materialmente il rapporto iniziale di salita di un aeroplano, qualcosa a cui ogni costruttore di modelli volanti è interessato. Accade spesso che un forte rapporto iniziale di salita porti il modello a raggiungere una corrente termica con un risultante lungo volo. Lo stesso effetto è notato a riguardo della quota di tangenza di un aeroplano. Ancora, un alto carico per potenza migliora questi effetti e può qualche volta raddoppiare l'efficienza dell'alto allungamento. Questo punto è di nuovo in favore del modello volante.

Una serie di prove furono fatte dall'autore per corroborare le e sposte deduzioni teoriche, usando un modello da sala classe B. Questi esperimenti furono ispirati dalle dichiarazioni di un gran numero di aeromodellisti, affermando che gli effetti dell'elevato allungamento erano sì favorevoli, ma non tali da giustificare le accresciute difficoltà di costruzione e di manutenzione.

Diverse ali, esattamente uguali in superficie e forma ma diverse in allungamento, furono provate sullo stesso modello, usando sempre la stessa elica e lo stesso elastico. Un marcato aumento sia del rapporto di salita sia della quota massima fu notato con l'aumentare dell'allungamento. La variazione dell'allungamento da 6 a 10 permise al modello di aumentare il suo «soffitto» da 23 a 29 metri, con lo stesso numero di giri nel motore; questo, naturalmente, diede un corrispondente aumento del tempo totale di volo. Entrambi questi voli furono effettuati nel volger di un'ora, cosicché le differenze portate dagli effetti atmosferici possono essere ignorate. Quando fu definitivamente stabilito che l'ala di forte allungamento aveva un effetto favorevole sulle doti del modello, ulteriori voli vennero fatti per determinare il tempo migliore raggiungibile dal modello. Questi voli resero necessario un aggiustaggio del modello che permettesse la massima carica senza che il modello andasse ad attaccarsi al soffitto: il miglior volo fu di 21 minuti e 33", il che mette il modello nella classe dei primatisti...

...Si ammette che i problemi strutturali sono più difficili nelle ali di forte allungamento, ma essi possono essere risolti mediante una giudiziosa scelta dei materiali e perfezionate caratteristiche dei profili alari.

Tin

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

stucco al nitro. Tra una mano e l'altra, lavorare di carta abrasiva ed acqua, fino ad ottenere una superficie veramente perfetta e liscia come un marmo. Soltanto allora potrete passare alla verniciatura che, per una buona riuscita, dovrà essere eseguita a spruzzo.

Un organo molto importante, se non vorrete rovinare la vostra fatica in un tempo brevissimo, è il carrellino di atterraggio, di cui riportiamo un disegno quotato. Quello che presentiamo è di ottimo funzionamento, più volte collaudato e su diversi modelli; vi

consigliamo pertanto di non allontanarvi da esso. Le saldature vanno eseguite con la massima accuratezza, perchè una rottura in decollo potrebbe esservi non poco dannosa. Le due spinette di acciaio devono poter penetrare nel loro alloggiamento, senza forzare, nè senza eccessivo gioco; esse hanno lo scopo di permettere l'abbandono del carrellino solo quando il modello abbia raggiunto una velocità sufficiente al sostentamento.

**GIOVANNI RIDENTI**  
Via Marche 17, Roma

## AUTOMODELLISTI

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

**AEROPICCOLA** Corso Peschiera, 252  
TORINO

Allegare lire 50

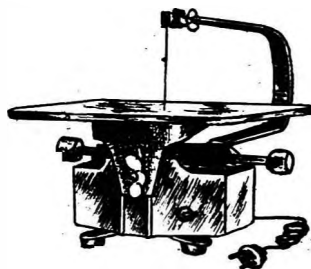
Il disegno del modello di Ridenti, completissimo in tutti i particolari è in vendita presso «AEROMODELLI» in piazza Salerno 8, Roma. Il prezzo è di L. 180.

È uscito "CONSIGLIO UTILI" di A. Mossotti.

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 100 a "L'AZZURRO" - Sillavengo (Biella), oppure a "AEROPICCOLA" - Corso Peschiera, 252 - Torino.

MODELLISTI! acquistate il

## SEGNETTO A VIBRAZIONE "STIWS" ..



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

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

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

Rivolgersi al Cav. **GIUSEPPE BARLETTA** rappresentante per il Lazio.  
VIA G. FERRARI, 15 - ROMA - TEL. 375.514

# CORSO DI Aeromodellismo

## ANCORA DEGLI IMPENNAGGI

In particolare, se il modello tende a virare facilmente, allorchè per una qualsiasi causa esterna venga inclinato e stenti poi a rimettersi dalla virata e a ritornare nella posizione diritta, dimostrando anche tendenza a picchiare, ciò vuol dire che il timone ha una superficie troppo grande ed è perciò necessario ridurla. Si può controllare il comportamento del modello lanciandolo inclinato fortemente su di un lato. Quindi, se necessario, si ridurrà la superficie del timone di direzione finchè il modello mostri tendenza a rimettersi prontamente dritto, dopo aver deviato dalla direzione iniziale appena di qualche grado.

Nel caso che il timone di direzione venga sdoppiato in due, come si usa per particolari modelli, la superficie data dalla formula deve essere aumentata del 25% e quindi, divisa per due, per ottenere la superficie di ciascun timone (deriva).

I profili da usare sono i biconvessi simmetrici che, nel caso siano usati anche per il piano orizzontale, dovranno essere unici per tutti gli impennaggi.

Come per i piani portanti, le ossature (scheletri) degli impennaggi sono costituite da centine e da longheroni.

Le centine sono gli elementi di forma e i longheroni quelli di forza. Il contorno si divide in due elementi: bordo d'entrata e bordo d'uscita.

Quanto al procedimento da seguire nella costruzione degli impennaggi è quello stesso che abbiamo seguito per la costruzione dell'ala. Si fa il disegno in pianta, determinandone la forma e le dimensioni, indi si stabiliscono la posizione e la quantità delle centine, che dovranno essere nel maggior numero possibile, e dei longheroni. Scelto il profilo, se ne fa il disegno in proporzione alla lunghezza della corda di ogni centina.

Gli impennaggi, sia orizzontali che verticali, si costruiscono ognuno per proprio conto, su un piano di montaggio e si uniscono dopo aver costruito le strutture.

Nella costruzione degli impennaggi bisogna ottenere la maggiore leggerezza possibile, e ciò per facilitare il centramento dell'aeromodello.

Gli impennaggi di piccolissime dimensioni possono essere costituiti dal solo contorno in tondino di pioppo, o giunco, con qualche traversino per assicurarne l'indeformabilità.

Senza centinature che diano un profilo, l'effetto stabilizzante è minore e la resistenza all'avanzamento maggiore; perciò la centinatura è sempre consigliabile anche se ciò comporta un piccolo aumento di peso.

È consigliabile eseguire il contorno degli impennaggi in tondino di pioppo o giunco, o, in compensato o meglio, oggigiorno, in segmenti di balsa incollati tra loro e sagomati. Nel caso che essi siano di grandi dimensioni, si può costruire il bordo d'uscita con listelli opportunamente sagomati come per l'ala.

La committitura delle strutture dei due piani non può costituire una difficoltà per il costruttore, poiché basta denotare bene lo scheletro del timone verticale sull'asse di simmetria di quello orizzontale, e fissarlo, rispetto al piano

di questo, perfettamente perpendicolare.

Nemmeno le operazioni di montaggio sono difficili: basterà eseguire incollature e legature, od anche leggere saldature, a seconda dei materiali che si sono impiegati.

Il rivestimento si eseguisce come per le ali, con carta, o seta. In ogni caso è necessaria la verniciatura, per rendere il rivestimento, come ormai sapete, impermeabile all'aria.

Gli impennaggi devono risultare molto rigidi e assolutamente privi di svergolature, perchè non abbiano a vibrare in volo per l'effetto della corrente d'aria e perchè le svergolature provocano degli squilibri.

Del montaggio e del fissaggio degli impennaggi sulla fusoliera tratteremo più avanti.

## LA RICOPERTURA

È ormai assodato che la finitura in un modello, incide almeno per una buona metà sul risultato finale. Ciononostante molti, moltissimi aeromodellisti costruiscono male e ricoprono peggio. Colpa principale è la fretta, nemica delle cose ben fatte. La costruzione della ossatura magari va avanti piano, ma una volta finito lo scheletro, la fretta di veder volare il modello fa commettere tutta una serie di errori.

La ricopertura è forse la parte più difficile anche perchè richiede la dose maggiore di pazienza. Infatti si può imparare a costruire bene in poco tempo; ma per imparare a ricoprire occorrono dei mesi: a qualcuno addirittura degli anni.

Si ricordi, però, che se si desidera la copertura perfetta deve essere costruito bene prima di tutto il modello, chè anche il tipo di struttura incide sui risultati: per esempio, è difficile ricoprire superfici che abbiano longheroni, o comunque strutture affioranti in senso trasversale al moto. È più facile insomma ricoprire un'ala avente i longheroni interni, che non una che li abbia affioranti, specialmente se sul dorso.

Oltre poi alla maggiore difficoltà di ricopertura, tali sistemi costruttivi presentano anche una maggior resistenza all'avanzamento dovuta alla discontinuità delle curve che delimitano le superfici, in quanto la carta o la seta di ricopertura tendono, fra centina e centina o fra ordinata e ordinata, a seguire la linea più breve, cioè una retta, formando così quella antipaticissima avvallatura che falsa i profili e rovina l'andamento della vena fluida. Si deve perciò, prima di tutto, badare che il tipo di costruzione adottato sia facilmente ricopribile oltre che razionale. Sarà bene quindi costruire l'ala con il longherone interno, e dare alla fusoliera una sezione poligonale: se per esempio, si vuol costruire una fusoliera circolare con otto listelli, basterà rendere rettilinei gli archi di cerchio fra un listello e l'altro: ne risulterà un cerchio stilizzato in un ottagono regolare, molto più facile a ricoprire e che non creerà sporgenze o gobbe di sorta.

Le strutture che vanno ricoperte in seta, devono presentare una resistenza superiore alle altre, poiché devono sopportare la tensione, non indifferente, di questo materiale. Un semplice listello rotondo di pioppo, di 2 mm di diametro, per esempio si flette sotto la tensione quando i suoi punti di appoggio distano più di 6 o 7 cm. fra loro.

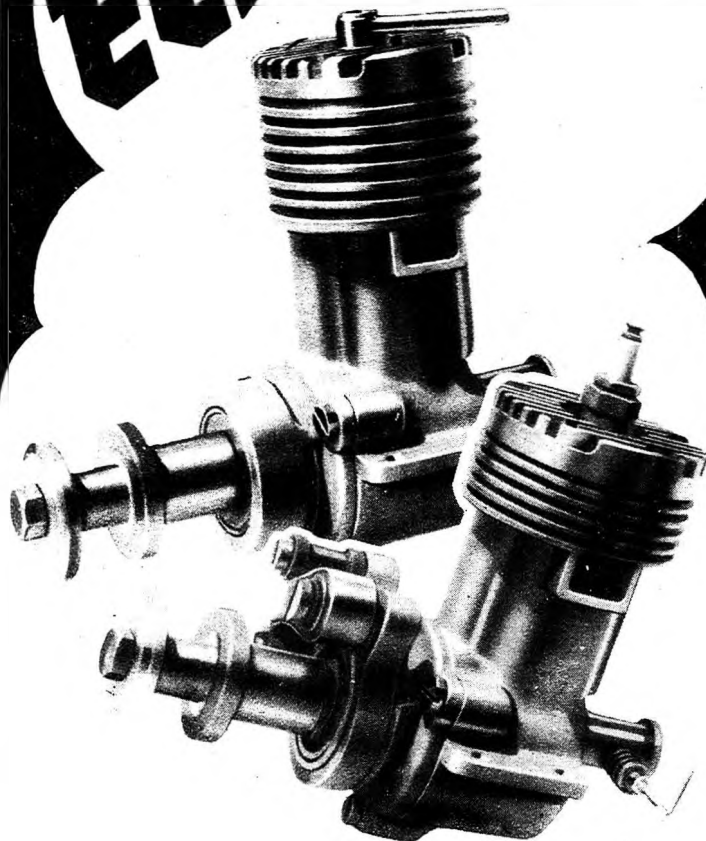
(continua)

# L' AEROPICCOLA

Torino, Corso Peschiera 252

PRESENTA

# ELIA 6



Il primo motore che ha superato i 175/h

Un motore che rivoluziona la tecnica modellistica.

Per la prima volta nel mondo la possibilità di ottenere due motori con una sola spesa. Solo con l'ELIA 6, i modellisti Italiani potranno conquistarsi i più ambiti record mondiali. 6 cc. 1/3 di CV - 10100-13500 giri con elica.

Prezzi: \* ELIA 6 AUT. (autoaccensione-diesel) L. 6900  
\* ELIA 6 BENZ. (accensione elettrica) L. 9800\*  
\* ELIA 6 D. V. (tipo speciale a doppia versione) L. 10900\*

Per ottenerli franco di porto aggiungere L. 100

Completi della candela \* micro, per forti compressioni. Esclusa bobina e condensatore.



# Cronache

## GENOVA: COPPA «CORRIERE DEL POPOLO»

Sotto il patrocinio del quotidiano indipendente «Corriere del Popolo» e a cura degli aeromodellisti dell'Ae. C. di Genova, la seconda edizione della gara interregionale per modelli volanti «Coppa Corriere del Popolo» si è felicemente svolta, domenica 25 luglio u. s., all'aeroporto di Novi Ligure.

Malgrado che le squadre invitate fossero state numerosissime — quasi tutte fra le liguri, piemontesi e lombarde — soltanto tre di Torino — S.A.T., A.G.O. ed A.S.T.R. — e tre di Genova — C.N.S., U.A.S. ed Ae. C. — hanno voluto rispondere all'appello.

Un giro esplorativo per i box ci mostra parecchi modelli interessanti e ben costruiti; sono degni di nota particolare alcuni modelli ad elastico dell'A.G.O., con le loro fusoliere «a clava» in guscio di balsa, i carrelli retrattili e le ali smontabili mediante balonette verticali in durall.

C'è Demicheli con il motomodello che portò alle gare svizzere dell'anno scorso; Conte con il suo «Pinnuto»; Maina con il motomodello che vinse due anni fa la «Coppa Arno»; insomma un mucchio di gente terribile con modelli provati e sicuri. Anche le nuove creazioni non scherzano: notiamo un nervoso modello ad elastico di Mangini dalla salita irresistibile, mentre nei veleggiatori appare candidato alla vittoria un nuovissimo «treecinquanta» del samplerdarenese Capecchi (non sono ancora capitolo chiuso, i bei veleggiatori della buona vecchia scuola italiana!).

Alla chiusura del primo lancio, ore 12,30, la classifica rispecchia fedelmente le possibilità dei vari modelli: nei motori è in testa Demicheli con il già menzionato modello, potenziato da un «Zena 4»: la salita è stabile e rapidissima, la planata buona: 2'3", che rimarrà il tempo più alto di categoria.

Alla testa dei veleggiatori troviamo il terribile «tre metri» dei samplerdarenesi fratelli Cerruti, vincitore l'anno passato; negli elastici conduce Mangini con poco meno di due minuti.

La mattinata era così trascorsa senza incidenti, anche perché tutti erano riusciti a schivare con salti

a pesce un terribile motomodello rosso di Samplerdarena che ad ogni lancio infilava i loopings raso terra a decine, mirando alla nuca degli incauti, quando, dopo la sosta meridiana, attaccò il vento.

Fra i più astuti che lanciarono subito prima che le condizioni atmosferiche peggiorassero troppo ci fu Conte, il cui «Pinnuto», dopo un bel decollo sul monogamba — Conte, lo t'avevo promesso la fotografia, ma non avevo l'otturatore a posto e non è venuta — si aggranciava ad una termica in fondo al campo e spariva senza speranza di ricupero dopo 5'25".

Poi, furono pochi i modelli che riuscirono a far voli di qualche durata: particolarmente nei motori a scoppio dove gli unici a superare il minuto furono Demicheli e Maina. I modelli ad elastico dei torinesi conclusero anch'essi poco — salvo quello di Cerrato — probabilmente a causa della potenza limitata che non consentiva decolli sufficientemente rapidi. I veleggiatori continuano ad andare a pezzi sotto traino che è un piacere — l'unico che se la cava bene è il tre metri e mezzo di Capecchi —, mentre i superstiti lottano come gladiatori per assicurarsi un buon posto in classifica. Degno fra questi di particolare commenda il genovese Ferrari, che rifacendo a metà il suo veleggiatore dopo una severa scassatura, riesce a risollevarlo le sorti sue e della sua squadra.

Poco dopo i lanci si chiudono, e, nell'hangar, i premi vengono consegnati ai vincitori fra battimani ed osanna.

Classifiche individuali, computate secondo il regolamento F.A.N.I. valide per l'assegnazione dei premi in danaro:

### Cat. M (tempo motore 20''):

1) L. Demicheli (Ae. C. Genova) con tempo massimo 2'38" e punti 343; 2) R. Danovano (C. N. S. Samplerdarena) con 1'30" e p. 91; 3) I. Maina (A.G.O. Torino) con 1'12" e p. 73; 4) S. Visconti (C.N.S. Samplerdarena) con 43" e p. 43; 5) C. Cominotto (Ae. C. Genova) con 42" 2/5 e p. 43. Seguono altri.

### Categoria E.:

1) F. Conte (S.A.T. Torino) con 5'25" e p. 385; 2) D. Mangini (Ae. C. Genova) con 2'25" e punti 375; 3) V. Cerrato (A.G.O. Tori-

Wackefield 1948 - Frank Cummings lanciatore, per procura, del modello austriaco.

no) con 3'5" e p. 335; 4) C. Cerruti (C.N.S. Samplerdarena) con 1'26" e p. 191; 5) G. Ghia (Ae. C. Genova) con 1'23" e p. 129. Seguono altri.

### Cat. V (cavo mt. 50):

1) E. Capecchi (C.N.S. Samplerdarena) con 2'28" e p. 354; 2) R. Cerutti (C.N.S. Samplerdarena) con 2'10" e p. 314; 3) F. Acotto (A.G.O. Torino) con 1'24" e p. 217; 4) M. Ferrari (Ae. C. Genova) con 1'30" 3/5 e p. 191; 5) V. Arvigo (Ae. C. Genova) con 1'36" e p. 155. Seguono altri.

Classifica a squadre, valida per l'assegnazione della Coppa:

1) Ae. C. Genova, con punti 7; 2) S.A.T. Torino, con p. 14; 3) A.G.O. Torino, con p. 15; 4) C. N. S. Samplerdarena con p. 16.

Giuria: ing. Italo Vaccaro, direttore di gara; ing. Livio Cavini, geom. Giulio Pelegi; sig. Filippo Capurro; Commissari sportivi: ing. Recine, dott. Frisiani, dott. Merani, cronometristi.



Wackefield 1948 - J. Cahill, campione 1938, col suo modello in decollo.



## 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)

## MODELLISTI!

Presso la

*La Poliregionale*

Sezione MICROMODELLISTICA  
TRIESTE - Via Coronzo 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).

Sta per decollare l'idromodello e motore di Libertino.



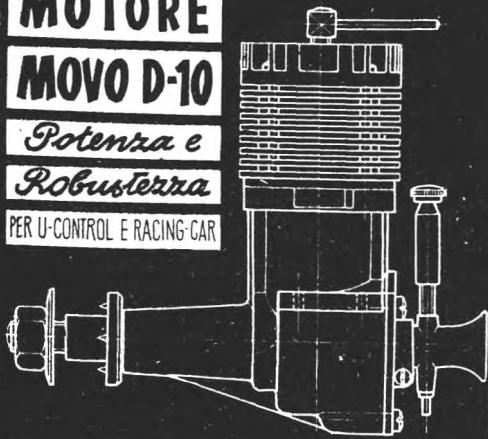
**MOTORE**

**MOVO D-10**

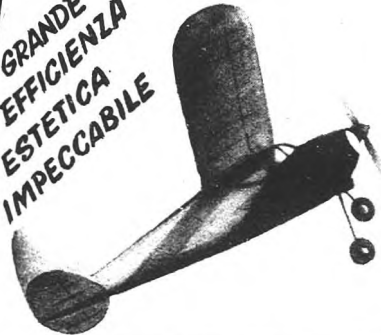
*Potenza e*

*Robustezza*

PER U-CONTROL E RACING-CAR



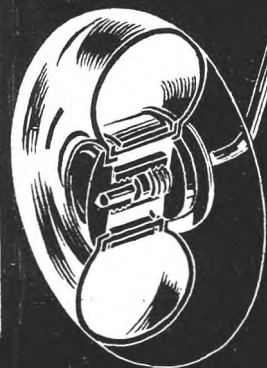
*GRANDE  
EFFICIENZA  
ESTETICA  
IMPECCABILE*



**MOTOMODELLO M. 30**

*in formula FAI*

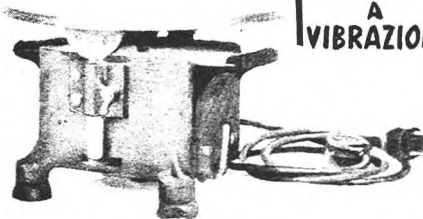
**RUOTE  
PNEUMATICHE  
A PRESSIONE  
REGOLABILE**



★  
*Novità ed esclusi-  
vità assoluta*

**SEGA**

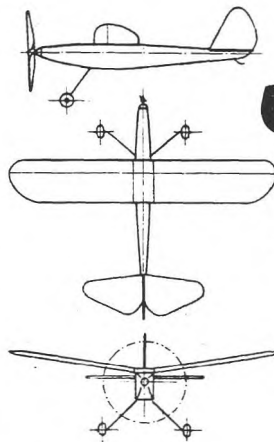
**ELETTRICA  
A  
VIBRAZIONE**



**ELICA A PASSO  
VARIABILE**



**PALE INTERCAMBIABILI  
MOZZI GRADUATI**



**M  
8 BIS**

**MODELLO  
AD  
ELASTICO**

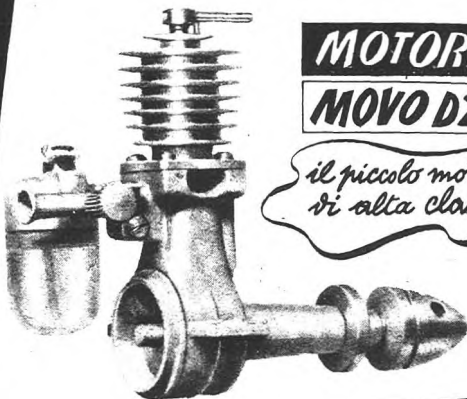
**M 21**



**MODELLO  
VELEGGIATORE**

**MOTORE  
MOVO D2**

*il piccolo motore  
di alta classe*



**MOVO**

MILANO

70-666

VIA S. SPIRITO

N. 14 - TEL:



**MOVOSTOP**

**L'AUTOSCATTO  
PNEUMATICO  
REGOLABILE**



**GRUPPO MARINO**



*per motori  
fino a 3 cc.*

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

Richiedete la "GUIDA GENERALE IL-  
LUSTRATA", documentazione e ras-  
segna completa, periodicamente ag-  
giornata di tutte le attività modellistiche.  
Prezzo L. 200.

A richiesta si spedisce il listino prezzi.



# Corso di Automodellismo

FRIZIONI

La frizione è un organo indispensabile per un automodello, dato che solo essa garantisce la partenza, la regolarità, l'elasticità della macchina.

Per osservare ciò che si fa all'estero, diremo che i sistemi adoperati dalla scuola inglese e da quella americana si differenziano notevolmente. Mentre gli inglesi, infatti, usano la frizione contenuta nella macchina, al centro di essa e prima della scatola degli ingranaggi, sia esso un tipo da corsa che una riproduzione, gli americani, invece, adoperano questo tipo solo in certi casi, mentre, per i tipi da corsa, impiegano esclusivamente delle frizioni incorporate nella ruota motrice, che a sua volta fa corpo col volano e con il motore, a svantaggio dell'estetica. Con il primo tipo si ha un sacrificio parziale nella velocità, ma in compenso una macchina bella e riproducente alla perfezione una vera automobile. Col secondo tipo si ha la possibilità di ottenere velocità più elevate, a scapito però di tutti i principi di estetica. (V. foto della macchina record americana col Mc Coy: Km/h 181 e rotti). Spesso poi gli americani non adoperano affatto la frizione, e bloccano direttamente la ruota sull'asse motore: ciò è possibile solo grazie alle loro piste levigatissime ed ai loro motori superpotenti. Ma noi, automodellisti da «piazza», dobbiamo mettere la frizione ed adoperarci affinché funzioni bene.

Nei n.ri 12, 13 e 15 di Modellismo sono stati pubblicati tre differenti tipi di frizioni, le cui spiegazioni sono esaurienti per comprenderne il funzionamento. Nessuno dei tre sistemi (non se ne abbiano a male i costruttori) dal mio punto di vista rappresenta quanto di meglio si possa ottenere, perché, oltre alle difficoltà costruttive, è quasi impossibile tarare l'attrito in pochi minuti. Questo fatto della rapida taratura sembra una inezia, ma quando vi troverete su una piazza con un centinaio di persone attorno che ridacchiano perché il modello non va, o va come una lumaca, e voi sapete che dipende dalla taratura della frizione, allora chissà quanto paghereste perché tale regolazione potesse avvenire rapidamente! Molto spesso poi, anche coi modelli già provati, basta che la pista non sia più quella, o che il motore dia un rendimento maggiore o minore, ed ecco che la taratura non va più.

Nel n. 15 il sig. Clerici, nel suo auto MOVO 02, ha adottato una frizione veramente ideale sotto ogni rapporto; soltanto non le ha dato adeguato risalto, forse credendo trattarsi di cosa molto semplice, mentre è l'organo di maggior importanza. E poi sono proprio le cose semplici che danno le maggiori soddisfazioni. Io l'ho provata a lungo, su diversi moto-

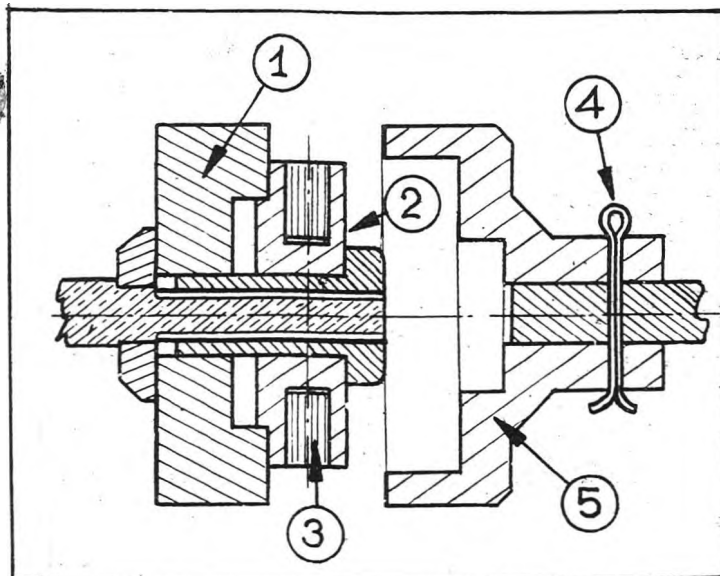
ri, su diverse piste, a diversi regimi e mi ha sempre dato ottimi risultati. La sua costruzione è evidente dalla figura. Consiste di un volano normale (1), di un corpo in alluminio (2) di adeguato spessore, tornito, che alloggia nei suoi 4 fori ortogonali altrettanti pistoncini (3) in bachelite od altro, liberi di scorrere in su e in giù a loro agio. Vi è poi una campana in alluminio (4), facilmente smontabile per mezzo di una coppiglia (5) che la tiene bloccata sull'asse di trasmissione. Il funzionamento, l'avrete già compreso, è semplicissimo: quando il motore è avviato, i pistoncini si espandono per forza centrifuga e trascinano la campana premendo dall'interno, e con essa l'asse e le ruote. Difetti zero.

Pregi: 1) facilità di costruzione e conseguente basso prezzo di vendita. 2) facilità di messa in moto, dato che i pistoncini a basso regime offrono una resistenza ridottissima. 3) Facilità di ricambio dei pistoncini in caso di logorio. 4) Taratura facilissima. 5) il complesso può essere adottato su diversi tipi di motori, bastando a tale scopo costruire due tipi standard di campane, una ad es. per motori fino a tre cmc., del diametro di 35-40 mm., ed una per motori fino a 10 cmc. di 50 65 mm. 6) Celerità di smontaggio anche sul luogo di prova. Infatti: supponiamo che nelle prove la macchina, pur imballandosi il motore, non si muova, o si muova lentamente, basterà allora smontare la carrozzeria, sfilare la coppiglia, mettere sotto ai pistoncini una sferetta di piombo o ferro e riprovare. Al contrario, togliere uno o più pistoncini.

Come vi ha già illustrato Clerici, per un motore da 10 cmc. che ruoti a 7-8 mila giri, con un diametro di campana di 65 mm., sono sufficienti 2 o 3 grammi di peso. Tale sistema si può piazzare con facilità al centro del telaio, ma può essere anche alloggiato addirittura nell'interno di una ruota o due. Ma in questo caso fate attenzione a non dare eccessiva frizione a quella esterna, altrimenti la macchina verrà verso l'isterno al primo giro e poi, tendendo all'esterno per forza centrifuga, vi spezza i cavi.

I tipi di frizione a cono sono assolutamente da scartare, come pure quello che io ho pubblicato sul n. 14 di Modellismo, a dischi frizionanti in metallo con molla contrapposta tarabile. Ciò perché si logorano presto producendo un eccessivo riscaldamento, poi perché basta una minima infiltrazione di olio per mandare tutto all'aria. Infine per le eccessive difficoltà di lavorazione. Tali inconvenienti ho riscontrato dopo diverse prove, ed ho appunto sostituito il sistema a dischi con quello a pistoncini.

Nel prossimo numero i sistemi di trasmissione e di alcune formule per il calcolo delle resistenze degli ingranaggi, alle nostre potenze e alle nostre velocità di rotazione.



Costituzione del

## Micro-Automobile Club di Roma

Ecco il testo dell'atto costitutivo del Micro Automobile Club di Roma, la cui formazione è stata annunciata fin dal 12 febbraio scorso.

**Art. 1.** — Il MAC è un circolo di appassionati di microautomobilismo e non ha né carattere politico, né militare; ma solo sportivo.

Suo scopo è quello di diffondere l'automodellismo ed incoraggiarlo.

**Art. 2.** — IL MAC ADERISCE ALLA LIBERA ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI AUTOMOBILI (LACA) e ne riconosce l'autorità organizzativa e coordinatrice.

Si atterra a tutte quelle direttive impartite dalla LACA e si uniformerà alle norme sportive che essa riterrà opportuno emanare.

**Art. 3.** — Tutti i componenti del MAC debbono collaborare senza egoismi e senza alcun segno palese di invidia. Ogni innovazione suggerita da uno dei componenti, è di dominio di tutti in quanto

sarà ritenuto utile per una maggiore evoluzione tecnica in questo campo.

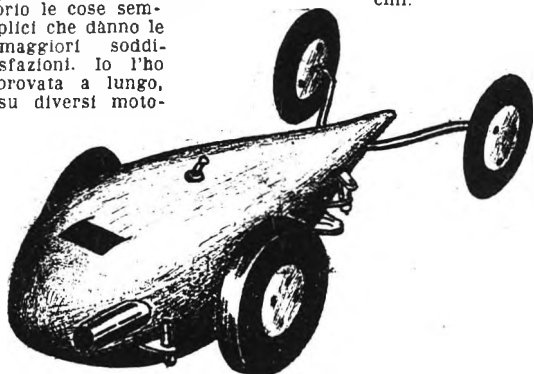
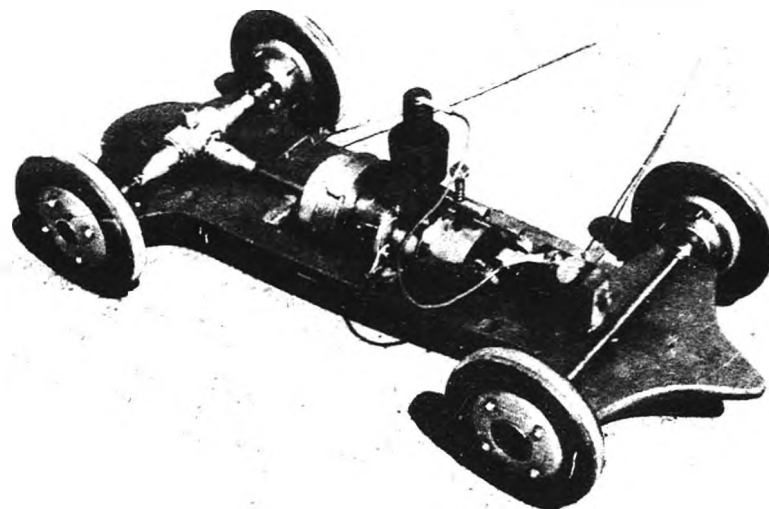
**Art. 4.** — Il consiglio direttivo del MAC è così composto:  
TOMASSINI Tito - Presidente;  
SAVINI Giorgio - Segretario;  
TOMASSINI Tullio - ff. segretario (fino a quando il titolare non prenderà possesso);  
MALABRUZZI Franco - Addetto tecnico-sportivo.

**Art. 5.** — Tutte le manifestazioni organizzate dal MAC saranno uniformate alle norme dettate dal regolamento sportivo attualmente in vigore.

Copia di detto regolamento dovrà essere depositata presso la direzione della LACA.

**Art. 6.** — Ogni componente del MAC dovrà mettere a disposizione, per il comune beneficio, le proprie aderenze nel campo della meccanica e di tutte quelle attività che siano utili ad uno sviluppo maggiore dell'automodellismo.

## UNA NUOVA MACCHINETTA



B. CHINCHELLA

## 1ª GARA NAZIONALE AUTOMODELLI

Abbiamo la gioia di annunciare ai nostri lettori due notizie che non mancheranno di far piacere anche a loro.

Primo: la nostra campagna per la diffusione in Italia dell'automodellismo ha ottenuto, nello spazio di pochi mesi, un successo inaspettato, superiore dieci volte alle nostre più ottimistiche previsioni, per cui possiamo contare già su numerose adesioni all'Associazione Costruttori Automodelli (o Automodel Club Italiano, come qualcuno propone) e su una larga partecipazione alla prima Gara Nazionale Automodelli. Secondo: la prima Gara Nazionale Automodelli avrà luogo a Roma nei giorni 19 e 20 marzo 1949, promossa e organizzata da «Modellismo» sotto l'alto patronato dell'Automobile Club d'Italia e dell'A.S.A.I. (Ass. Sportiva Automobilistica Italiana). La gara, che si svolgerà su pista circolare e sarà abbinata ad una importante gara interregionale di modelli U-Control, sarà dotata di premi per circa 200.000 lire.

Nei prossimi numeri di «Modellismo» pubblicheremo i regolamenti delle due gare. Si pregano, intanto, i modellisti costruttori di automodelli ed U-Control di comunicarci con la massima urgenza le loro adesioni di massima, affinché gli organizzatori sappiano, approssimativamente, su quanti partecipanti potranno contare. I partecipanti alle gare organizzate da «Modellismo» godranno dell'assistenza e delle facilitazioni massime. Ma per predisporre tale assistenza e tali facilitazioni è necessario che gli organizzatori conoscano tempestivamente, cioè entro il più breve tempo possibile, il numero dei partecipanti alle due gare.

Preparatevi in tempo e scrivete subito.

**Art. 7.** — Il MAC una volta l'anno organizzerà una gara riservata ai soli componenti del Club e curerà spesso l'organizzazione di manifestazioni sportive propagandistiche, alle quali potranno partecipare soci e non soci del MAC.

**Art. 8.** — Possono far parte del Micro Automobil Club tutti quei giovani che desiderino praticare l'automodellismo. Il MAC, a sua volta, cercherà di dare tutti

quegli appoggi possibili affinché tale passione resti viva e non venga mai meno.

**Art. 9.** — È istituito in seno al MAC, in Via A. Mordini 14, un ufficio tecnico costantemente a disposizione per fornire tutte quelle notizie e tutti quei consigli che saranno richiesti dai soci e non soci; le richieste pervenute a mezzo corrispondenza non saranno evase se non conterranno i francobolli per la risposta.

**Art. 10.** — Il MAC terrà uno schedario aggiornato di tutte le ditte o artigiani che producano parti staccate per automodellismo. Tale schedario sarà necessario per poter rispondere a quanti domanderanno notizie al MAC. Nell'interesse delle ditte e degli stessi artigiani il MAC è grato a quanti vorranno far conoscere il loro indirizzo.

**Art. 11.** — Il MAC, onde facilitare il compito alla LACA nel distribuire i numeri di gara ai vari consociati, chiede a disposizione dei suoi soci i numeri da 0 a 30. Pertanto ogni automodellista che faccia parte del Micro Automobil Club dovrà inviare una foto con le caratteristiche della sua micro-auto e riceverà il numero definitivo di gara.

**Art. 12.** — Per appartenere al MAC dovrà essere versata la somma di L. 100 per iscrizione e la

quota di L. 50 mensili. L'aliquota, in misura del 70% delle entrate annuali formerà, insieme con le quote di iscrizione, l'ammontare dei premi della gara annuale come citato nell'art. 7. Il restante 30% occorrerà per far fronte a quelle spese necessarie per l'organizzazione di manifestazioni.

**Art. 13.** — La prima gara annuale (come da precedente art. 7) si terrà nell'agosto 1948. Dopo tale epoca decorre il nuovo anno di attività che terminerà con la gara dell'agosto 1949.

**Art. 14.** — Il MAC si impegna, qualora la LACA redigga un calendario sportivo, di attenersi a quello e di chiedere preventivamente, nell'eventualità di organizzazione di competizioni, il benestare dell'ente coordinatore.

**Art. 15.** — Eventuali norme aggiuntive verranno discusse in seno alla prima riunione del MAC.



Uno dei rami più interessanti dell'automodellismo è certo quello delle riproduzioni semoventi. In America, in Inghilterra, in Francia, esistono tre categorie fondamentali di modelli di auto. La prima riguarda le macchine da velocità pura, senza alcuna limitazione nella linea esterna. Vi sono poi le cosiddette « aerodinamiche », che debbono avere una vaga somiglianza con una vera auto, per esempio essere fornite di un finto posto di pilotaggio. Terzo tipo: le riproduzioni, che debbono rappresentare, con la massima fedeltà, una automobile veramente esistente. Questa ultima categoria ha in Inghilterra una diffusione semplicemente enorme, e si possono trovare sia le perfette riproduzioni della « MG 1100 » come i più antichi modelli di « Era » o di « Talbot ». Non c'è difficoltà che possa trattenere gli intraprendenti costruttori britannici; abbiamo visto delle minuscole ruote a raggi (questi ultimi fatti con aghi saldati all'argento), degli sterzi comandabili per mezzo del volante, delle perfette sospensioni a balestre. Tutto ciò oltre, naturalmente, ad un gruppo motore-ruote di ottimo funzionamento. Le velocità, naturalmente, non sono quelle che si possono ottenere con le macchine da velocità pura; ma la soddisfazione di veder in moto una minuscola « Alfa Romeo » o « Maserati » che sia, credetemi, è grandissima.

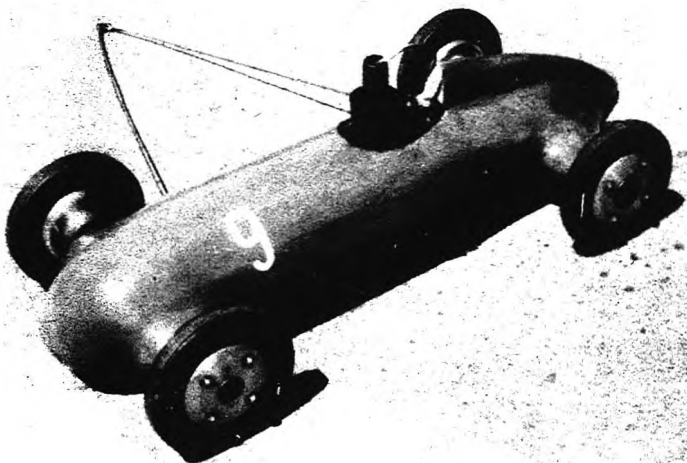
Anche in Italia si sta facendo qualcosa in questo senso. Tra gli altri, l'ottimo Casanova ci ha mostrato una bellissima riproduzione della « Mercedes Benz », che pubblicheremo quanto prima. Cominciamo oggi con i presentarvi una bella riproduzione della « Cisitalia 1100 Sport ». Le linee esterne di questa macchina si adattano perfettamente ad un telaio col motore in posizione orizzontale, che ri-

mane così completamente chiuso. La costruzione non presenta alcuna difficoltà, dato che si tratta, essenzialmente, di montare il gruppo motore-ruote su di un semplicissimo telaio di legno. Questo, essenzialmente, potrebbe essere l'automodello per il principiante. La frizione, ridotta ad un tipo di estrema semplicità, può essere sostituita con altra di miglior rendimento: un tipo ottimo è illustrato in questo stesso numero. Così anche le ruote non sono quelle che potrebbero dare il massimo rendimento; ma sono alla portata di tutti come realizzazione.

In definitiva, si tenga presente che il costruttore di questa macchinetta si è proposto di offrire ai giovani appassionati di automodellismo, una costruzione soprattutto di facilissima realizzazione. Nella riproduzione della nostra « Cisitalia » non occorrono infatti i tanti pezzi meccanici, che sconcertano sempre chi non ha a propria disposizione una autentica officina: la carrozzeria può essere smontata con la massima semplicità, e lavorata comodamente a parte. Inoltre, lavorando con cura, potrete ottenere una macchinetta bellissima sotto il punto di vista estetico, dato l'ottimo avviamento di linee proprio della vera « Cisitalia ». Con la tavola acquistabile presso la Ditta, ogni difficoltà, se pure ne possa essere, scompare. A voi, giovani appassionati. Con poca fatica e poca spesa potrete avere il vostro modellino, la vostra funzionante « Cisitalia Sport ».

Il disegno di questo modello, completo in tutti i particolari, è in vendita presso AEROMODELLI, in piazza Salerno 8, Roma. Il prezzo della tavola è di L. 150.

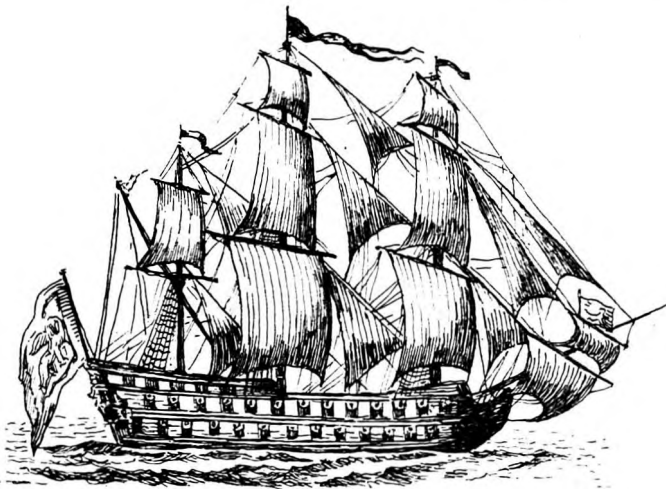
## DELL'ATTIVO CHINCHELLA



All'ultimo momento abbiamo creduto opportuno inserire la fotocronaca della Coppa Wackefield. Rimandiamo quindi al prossimo numero 19, che uscirà il 15 novembre, parte delle rubriche Passaporto e Corriere e le cronache da Reggio Calabria, Saronno, Gioia del Colle, Messina, Salerno, eccetera.



# CORSO DI MODELLISMO NAVALE

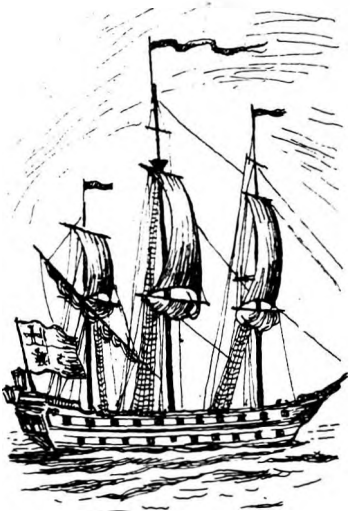


CAP. IX

## I tipi di navi nella storia.

marinara cominciò ad assumere un'importanza notevole per il futuro progresso delle navi a vela. Fino a quell'epoca le costruzioni navali erano basate esclusivamente sull'esperienza e su regole empiriche senza alcun fondamento pratico, mentre, con lo svilupparsi delle imprese marittime, delle scoperte geografiche e del conseguente sviluppo commerciale sul mare, ci si trovò davanti alla necessità di perfezionare la costruzione e la attrezzatura delle navi per rendere più sicura la navigazione. Perciò si cercò di renderle sempre più solide, migliorandone nel contempo le linee.

Si cominciò a togliere quasi completamente gli ampi castelli a prora, abbassando pure quelli di poppa; si cercò anche di ridurre al minimo gli ornamenti ed i fregi che, seppur sfarzosi, non si adattavano più al tempo. Le batterie, fino a quell'epoca sempre poste sulla coperta, furono portate nei ponti inferiori, per cui si cominciò ad aprire le file dei portelli nei fianchi. L'attrezzatura, sempre complessa e fragile, divenne assai più solida e razionale; gli alberi minciò ad adoperare più di una vela quadra, come fino allora non si furono fatti in tre pezzi, e si cora fatto. Il tipo di attrezzatura



era quello a nave, e cioè vele quadre alla maestra, trinchetto e mezzana e randa alla mezzana; il bompresso fino al Settecento portò le due vele di civada (fig. 1) che poi furono abolite e sostituite dai fiocchi (fig. 2).

Si ebbe così una classificazione dei tipi di navi: i più importanti furono i vascelli. Si ebbero vascelli con tre ponti, con 120 cannoni e più. In essi le batterie di calibro maggiore erano più in basso, perché più pesanti; i cannoni erano sui ponti superiori e potevano essere ritirati in caso di tempesta, chiudendo poi i portelli. Le fregate, pressapoco tutte dello stesso tipo, erano di dimensioni più piccole ed avevano un minore armamento.



**Barbiera Francesco - Marsala** — Non abbiamo la tavola costruttiva del modello di Arcesilai; puoi rivolgerti al costruttore, Via San Mamolo 64, Bologna. La matassa è costituita da 32 fili 1x3.

**Rotondi Gianfranco - Milano** — Abbiamo passato il tuo articolo per la pubblicazione. Se hai altro manda pure.

Purtroppo quanto dici sull'aeromodellismo è tragicamente vero: la crisi non si è ancora risolta, e noi dobbiamo fare di tutto per uscirne. Bisogna darsi da fare, costruire, organizzarsi, aiutarsi a vicenda. Il fatto dei nuovi costruttori, dei giovani, è un elemento fondamentale, perché rappresenta la linfa, la vita dell'aeromodellismo. Effettivamente oggi si incontrano dei ragazzini così che parlano di motori, di U-Control senza magari sapere come si centra un veleggiatore. E' per questo che ci vogliono scuole, corsi d'aeromodellismo, persone che si interessino alla formazione dei nuovi elementi, e questo sarebbe il compito di ogni aeromodellista esperto e capace. Il quale oggi, invece, pensa nella migliore delle ipotesi al suo modello e del resto se ne infischia. Bisogna che ogni città abbia la sua scuola: noi siamo disposti a fornire tutto il nostro aiuto e il nostro appoggio, sia pubblicando appelli, che fornendo consigli, materiale di propaganda, ecc. Ci riusciremo? A voi la risposta.

Ad un tizio di Pinerolo, che si firma A. H., diciamo anzitutto che per questa volta rispondiamo, ma la prossima firmi con nome e cognome. Non c'è nulla di male! Dunque: la sua intenzione di costruirlo, non mi sembra troppo ragionevole, dato che, come ho ripetuto tante volte, solo il modello veleggiatore ed il modello ad elastico danno quel bagaglio di esperienza, senza il quale è vano dedicarsi a modelli a motore sia pure a razzo, con pretesa di successo; la teoria è necessaria, ma se non è congiunta con la pratica serve a ben poco. E poi, mi creda, un modello ad elastico dà soddisfazioni molto maggiori di uno a razzo, dato che il centraggio di questo tipo è difficile anche per aeromodellisti con barba ed anni di esperienza! I razzi poi sono costosi e poco potenti rispetto al peso. Il modello dovrebbe quindi essere molto leggero, ma allora c'è pericolo di bruciarlo. Scartato, comunque il compensato, discutibile il blocco di balsa.

Ad ogni modo, se è al primo modello, cominci con cose più semplici.

## NECESSITÀ DELLE SCUOLE DI AEROMODELLISMO

(continuazione da pag. 404)

sto è facile provvedere in un modo o nell'altro. Sarebbe quindi non del tutto inopportuno che la FANI intercesse l'Ispezione Generale delle Scuole Medie (si chiama così?) a questo problema allo scopo di ottenere da esso l'uso di una aula scolastica e della attrezzatura in essa esistente nei giorni festivi e nelle ore notturne per l'insegnamento dell'aeromodellismo (tanto meglio se detta aula verrà concessa in uso esclusivo) da parte di tutti quei gruppi che ne faranno richiesta per tenervi la loro « scuola ».

L'Aero Club deve essere invitato anch'esso ad occuparsi del problema aeromodellistico e delle scuole in particolare, è una forma di propaganda aviatoria che dovrebbe stare molto a cuore a questo ente, in quanto procura ad esso soci potenziali per il futuro, e che, legata alle manifestazioni aeromodellistiche, non dovrebbe mancare di dare i suoi frutti anche immediati.

Si dovranno prendere accordi con associazioni sportive a carattere nazionale (CSI - CONI - FIG ecc.), con direzioni di partiti, con società aeree di navigazione e costruttrici, le quali a seconda dei casi e delle loro possibilità potranno concedere locali, attrezzature, aiuti finanziari, mezzi di trasporto, materiali di costruzione, campi sportivi per manifestazioni U-C, ecc., ma tutto questo — insisto — sul piano nazionale.

La FANI, e solo la FANI, quale ente rappresentante l'aeromodellismo italiano ha il dovere di intervenire in ogni giusta richiesta con la sua autorità in appoggio a ciò che potranno fare gli aeromodellisti singoli localmente, deve appoggiare con il peso della sua garanzia di serietà ogni gruppo che intenda trattare con qualsiasi ente allo scopo di ottenere la diffusione e la vitalità massima dell'aeromodellismo in tutti quei centri da quali si eleva ora il « grido di dolore ».

GIULIO MELI

Il disegno del cutter «Shamrock», pubblicato sul n. 17, è in vendita presso il cap. Greco - Piazza Campo dei Fiori, 8 - Roma - e costa L. 150. La scatola di montaggio costa Lire 1.500.

Il modello che illustriamo questa volta riproduce una delle più belle e moderne unità della nostra marina da guerra. Il disegno in scala 1:150 permette di realizzare una riproduzione fedele fino nei minimi particolari, e ciò senza eccessive difficoltà; permette, altresì, l'applicazione nell'interno dello scafo di un motorino, sia esso elettrico che a vapore, mentre è da scartare quello a scoppio per una serie di motivi che non starò ad elencare.

Lo scafo va costruito col solito sistema ad ordinate e fasciame, che abbiamo più volte descritto in altre occasioni; la chiglia e le ordinate sono in compensato da mm. 5, mentre la prora e la poppa vanno ricavate da blocchetti di balsa. Il fasciame è, come al solito, in listelli 2x6, applicati incominciando sempre dalla coperta e scendendo verso la chiglia. Terminato lo scafo, è bene verniciare l'interno con due o più mani di vernice alla nitro; praticati i fori degli obli sui fianchi, e bloccati sul fondo gli astucci degli assi delle eliche, si può applicare la coperta, in compensato da mm. 1,5 di spessore.

Volendo applicarvi un motorino bisogna rendere smontabile il tratto sopraelevato che dalla ciminiera prodiera va fino al piede dell'albero amovibile, si da poter piazzare e sorvegliare il motore. In questo caso è necessario che le ordinate 6 e 7 vengano alleggerite nella parte centrale.

Terminato e cartavetrato lo scafo con le sole sovrastrutture fisse, cioè ciminiera, basti dei cannoni, ecc., è bene passare al tutto una mano di stucco a nitro, possibilmente a spruzzo, si da preparare un buon fondo per la vernice.

Finito lo scafo, si passa agli accessori. Per primi si piazzeranno i grossi calibri, che vanno fissati con un chiodino o con una vite perchè possano girare; la corazza può essere fatta di legno pieno o compensato, e la canna in filo di ottone. Si possono piazzare quindi i piccoli calibri, con scudi in compensato da mm. 1 o in lamierino di ottone da 5/10, le canne sempre in filo di ottone. Le ciminiere saranno in balza o in buon cartone, le mitragliere e le battagliole pure in ottone. Gli obli si possono ricavare tagliando del tubetto di ottone di adeguata misura in tanti cerchietti spessi circa mm. 2,5, che poi si incastreranno nei fori praticati già in precedenza. Per impedire che vi passi dell'acqua colatevi una goccia di collante che imiterà il vetro a meraviglia.

(Per la tavola inviare L. 350, per la scatola di montaggio Lire 5.000 al cap. Roberto Greco, Piazza Campo dei Fiori 8, Roma).

# *Incrociatore italiano*

## **MONTECUCCOLI**

MODELLO IN SCALA 1:150

LA COPERTA È IN  
COMPENSATO DA mm. 15

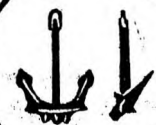
IL FASCIAME IN LISTELLI  
DI PIOPPO DA mm. 2x6

LA CHIGLIA È IN  
COMPENSATO DA mm. 5

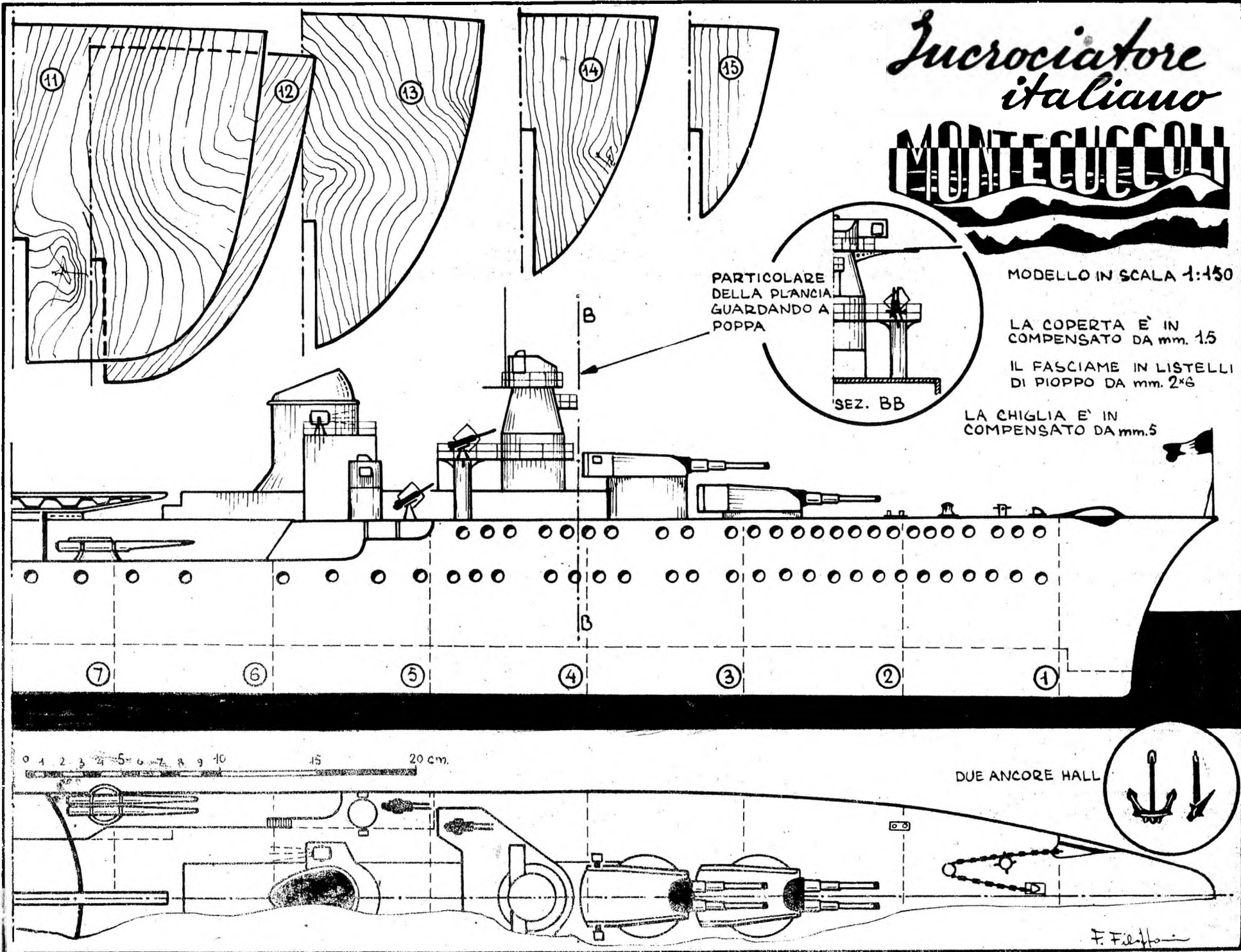
PARTICOLARE  
DELLA PLANCIA  
GUARDANDO A  
POPPA

SEZ. BB

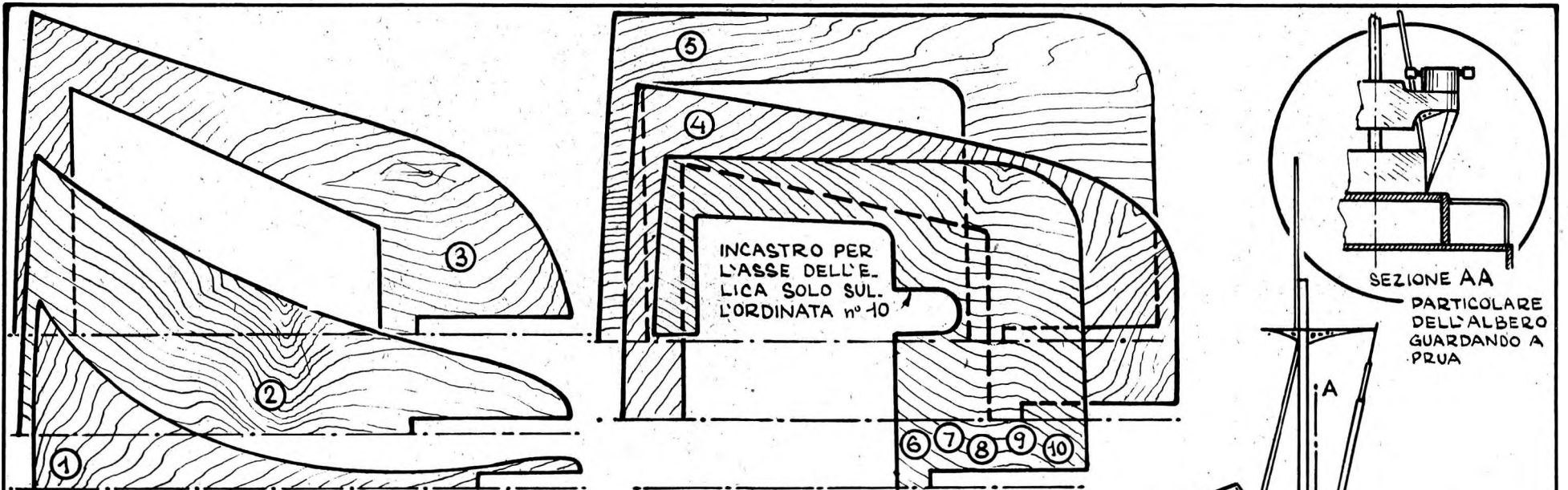
DUE ANCORE HALL



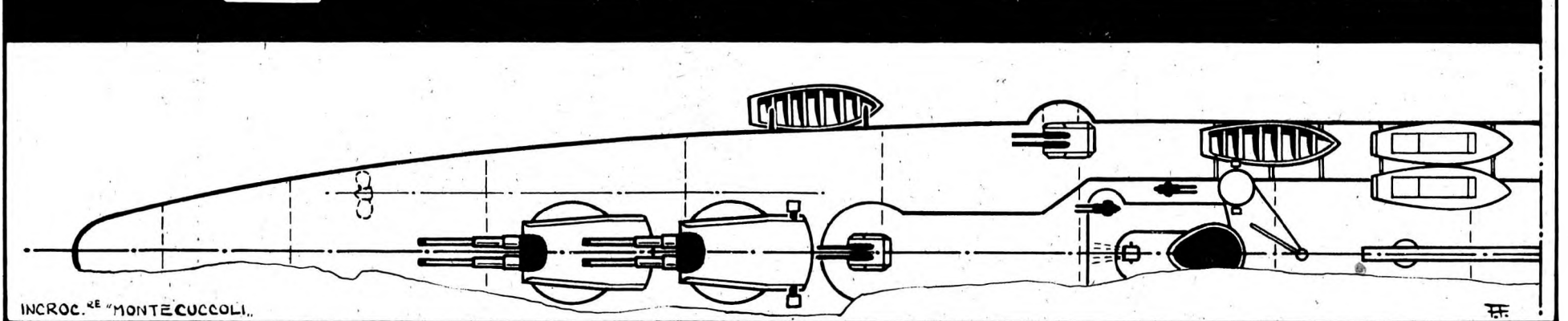
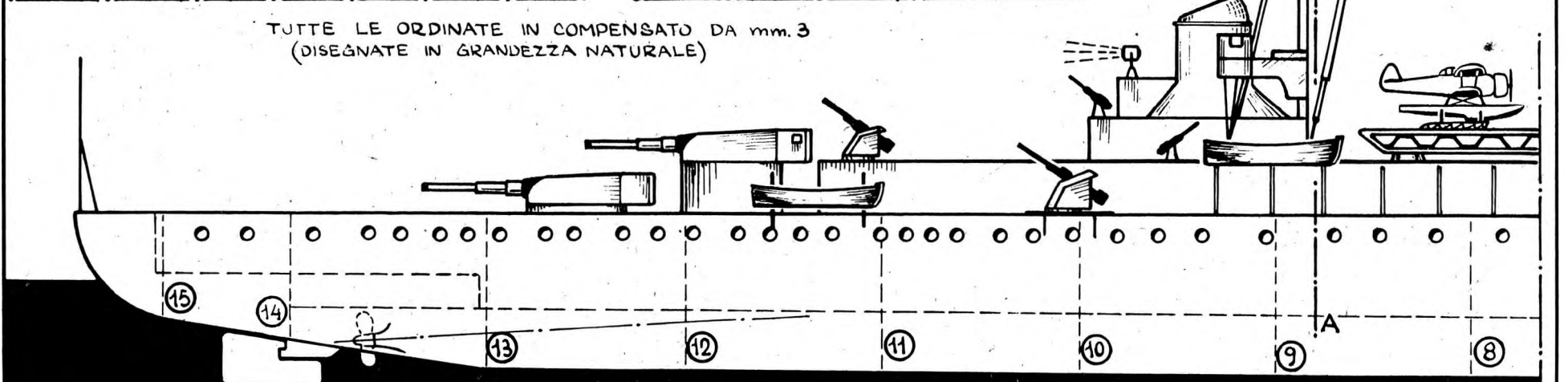
F. Felitto



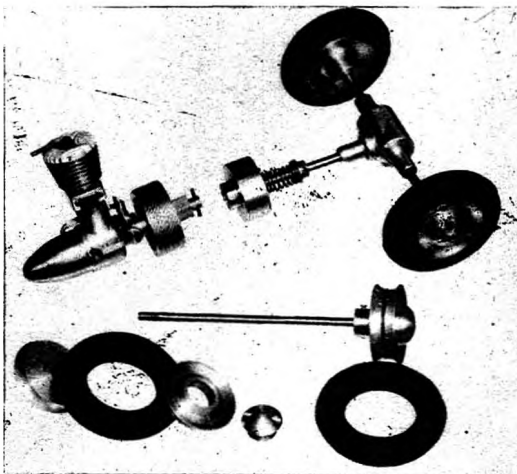




TUTTE LE ORDINATE IN COMPENSATO DA mm. 3  
(DISEGNATE IN GRANDEZZA NATURALE)



**PARTI  
STACCATE  
PER  
AUTO-  
MODELLI**



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

La frizione è del tipo tarato alla massima velocità e sforzo consentito possibile e ulteriore regolazione alla spinta della molla contrastante il disco di frizione, che è racchiuso nella scatola, in modo che non venga oliato. Gli ingranaggi sono pure racchiusi in una scatola ad olio o grasso e sono montati su assi rettificati di diametro 4 mm., i mozzi in alluminio sono divisi in due metà uniti da una piccola ogiva che stringe l'asse, il quale è fissato ad essi con un perno. Il diametro delle ruote è di 2" x 7/8 (gomma piena). L'innesto della frizione al volante è stato fatto mediante una chiavetta scorrevole, visibile nelle foto.

Diamo qui sotto i prezzi dei singoli pezzi:

1) Scatola ad olio, con ingranaggi e assi a "T"	L. 1.500
2) Scatola di frizione con molla chiavetta	> 1.000
3) Gomme (4 pezzi)	> 350
4) Mozzo con dado ed ogiva	> 240
5) Volano con dado e chiavetta (bronzo) gr. 100	> 320
6) Assi rettificati diametro 4, 4,50, 5, 5,50, 6, acciaio	> 40

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

**AUTOMODELLISTI**

*Una buona notizia per voi!*

LA

**C. R. C.**

**VIA TAORMINA, 30**

**MILANO**

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

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

**C. R. C.**

**MILANO**

**VIA TAORMINA, 30**

*tutta per l'automodellismo*



**olivetti**

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



**B** LA CARROZZERIA VA RICAVATA INTERAMENTE DA TAVOLETTE E BLOCCHETTI DI Balsa INCOLLATI E SAGOMATI.

IL TELAIO E' COSTITUITO DA TAVOLETTE DI FAGGIO DA m/m 15 DI SPES.

LE RUOTE, NON DISPONENDO DI QUELLE SPECIALI, POSSONO OTTENRSI CON ANELLI DI GOMMA E MOZZI IN METALLO O LEGNO DURO.

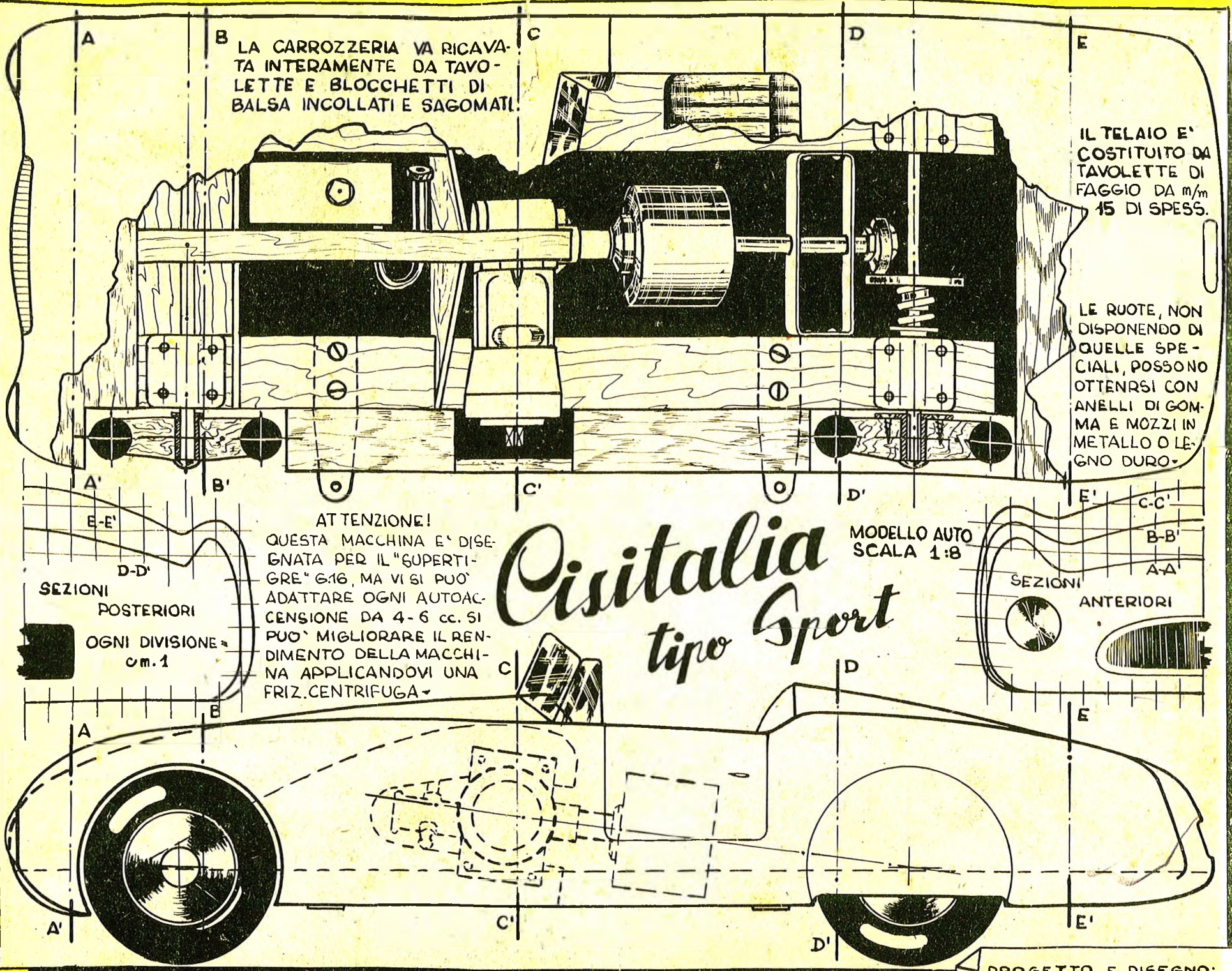
**ATTENZIONE!**  
QUESTA MACCHINA E' DISIGNATA PER IL "SUPERTIGRE" 6.16, MA VI SI PUO' ADATTARE OGNI AUTOACCENSIONE DA 4-6 cc. SI PUO' MIGLIORARE IL RENDIMENTO DELLA MACCHINA APPLICANDOV I UNA FRIZ. CENTRIFUGA.

# Cisitalia tipo Sport

MODELLO AUTO  
SCALA 1:8

SEZIONI  
POSTERIORI  
OGNI DIVISIONE  
cm. 1

SEZIONI  
ANTERIORI



PROGETTO E DISEGNO:  
GIAMPIERO JANNI