

listello di balsa duro a sezione rettangolare dello spessore di mm 2,5 e altezza a seconda che le centine siano vuotate più o meno.

Il bordo d'uscita è un listello triangolare di balsa di mm 3x10, invece il bordo d'entrata è formato da una striscia d'impiallacciatura di pioppo di 5/10 ben levigata. Per il doppio diedro guardare le misure nel disegno.

FUSOLIERA. La fusoliera verrà costruita in traliccio con tondini del diametro di 2 mm e in più verrà collocata un'ordinata in compensato di 2 mm nella parte del tappo porta elica per evitare certe scassature durante le prime prove di centraggio. Il carrello, che verrà legato mediante filo abbastanza robusto, è formato da 2 gambe a sbalzo in filo di acciaio del diametro di mm 1,5, portanti alle estremità due ruote di 35 mm di diametro in compensato di mm 2, oppure ricavate da due solette di balsa duro con un'anima interna di compensato di mm 1 per irrobustimento.

IMPENNAGGI. Il piano orizzontale è composto di 10 centine di tranciato di pioppo di mm 1, da un longherone di balsa dello spessore di 2 mm, dal bordo d'entrata d'impiallacciatura di pioppo di 5/10 e il bordo d'uscita di balsa di mm 3x8. Il timone verticale, che forma un unico blocco con quello orizzontale, e il pattino di coda, sono costruiti interamente in balsa.

GRUPPO MOTOPROPULSORE. Ora passiamo alla parte si può dire più importante del modello, il tappo porta elica. Esso è costruito in balsa, ma si può benissimo sostituire questo con del cirmolo, cercando di risparmiare del peso, per esempio vuotandolo (vedi disegno). L'elica, bipala ripiegabile, è formata dalle pale stesse, che vengono unite per mezzo di un pezzo di lamiera di dural di mm 1 piegata a "U", all'estremità della quale si applicano le pale. Costruite in cirmolo non dovranno oltrepassare il peso di 3 g ciascuna. La matassa è composta da 8 fili della sezione di mm 1x3 montata a treccia. L'arresto dell'elica, che dovrà avvenire orizzontale, è dato da un comune tipo di tenditore.

RICOPERTURA. E' in carta velina per ala e timoni e pergamina, possibilmente rossa, per la fusoliera.

CENTRAGGIO. Per il centraggio bisognerà prima ottenere una bella planata, cosa che a questo modello non manca, dopo dare un centinaio di giri per vedere se l'incidenza dell'asse di trazione è a posto, indi una bella carica di circa 500 giri, e vedrete che il modello comincerà a salire a circa 45° e, finita la scarica, inizierà la sua bella planata durante la quale, essendo ad una altezza molto elevata, potrà facilmente entrare in termica.

Ed ora al lavoro, ragazzi: se lo costruirete bene, con attenzione anche nei minimi particolari, avrete certamente i buoni risultati che ha dato a me.

Gilberto Pritoni

Da L'AQUILONE n. 19 del 9 Maggio 1943.



Supplemento de "L'Aquilone" n. 108

I-CARO P.G.18

Elastico di G. Pritoni

Il modello a matassa elastica "I-CARO" PG.18, da me progettato e costruito, è senza dubbio un buon modello di facile costruzione e di centraggio. Essendo un buon arrampicatore e quindi anche un buon veleggiatore, mi ha dato molte belle prove delle quali sono rimasto più che soddisfatto.

Messo bene a punto il modello mi presentai alle eliminatorie per le "Gare nazionali" che dovevano svolgersi ad Asiago. Purtroppo anche questa volta, come due anni fa, fui sfortunato perché nella prima giornata, causa il vento forte ed il basso carico del modello, non ho potuto classificarmi che terzo con 59". Mi rifeci un po' nella seconda giornata arrivando primo con 1'28", sperando poi di arrivare ugualmente nella terza; purtroppo nella terza non ho fatto che un lancio di 1'10", dopo di che ho avuto la rottura di ben tre matasse che hanno causato avarie al modello, mettendolo fuori combattimento.

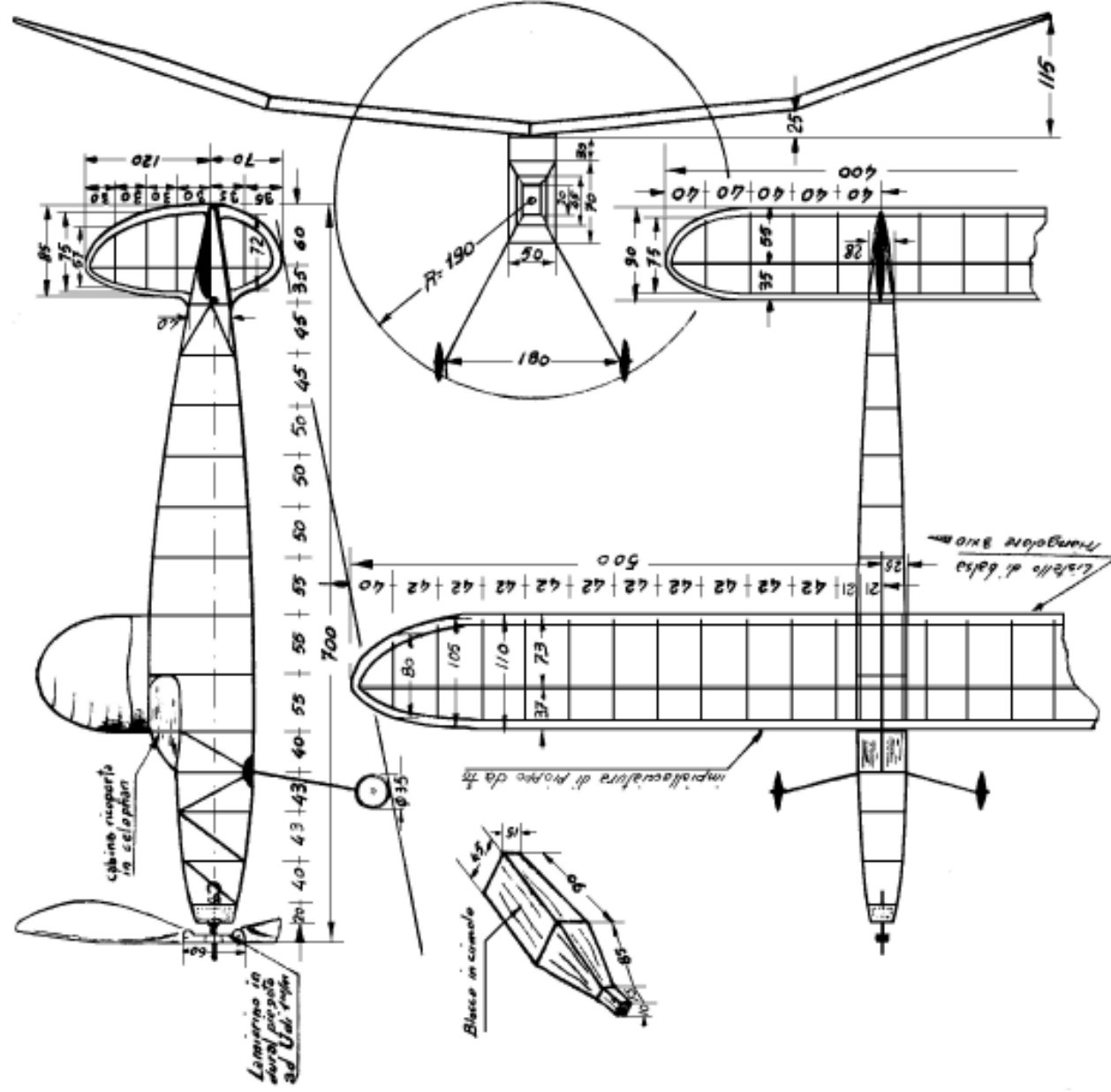
I migliori tempi segnati dal modello da prima si aggiravano quasi sempre su 1'30", 1'45", ma poi corretto l'asse di trazione e un po' la planata, riuscivo ad ottenere quasi tutte le volte, anche con tempi nuvolosi una media di 1'58" e 2', tempi abbastanza buoni per un modello di medie dimensioni.

Oltre a questi ho avuto poi altri tempi migliori che sono: 12'45" con scomparsa alla vista del cronometrista, 6'57", 5'45" e 3'54", dopo di che non ho potuto farne altri, perché purtroppo sono incominciate le scuole.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI. Apertura alare cm 100; lunghezza fusoliera cm 70; superficie portante dm² 11; superficie piano di coda dm² 3,40; peso complessivo g 100; carico alare g 10 per dm²; profilo Eiffel 400 per l'ala con più 2° d'incidenza; Clark X per il piano orizzontale con 0°; qualsiasi profilo biconvesso per il piano verticale.

ALA. L'ala il cui profilo è l'Eiffel 400, ha un'incidenza di più 2°. Essa è composta di 25 centine in tranciato di pioppo di 1 mm, eccetto quella centrale che è in compensato di 2 mm. L'unico longherone è un semplice

L-CARO P.G.18



PRITONI GILBERTO
 VICOLO TAMARI N° 11
BOLOGNA