

ASSOCIAZIONE ITALIANA
AEROMODELLISMO STORICO



www.samitalia62.it

NOTIZIARIO SAM - 62

Periodico riservato ai soci



*Wainer Gorzanelli
con il suo "DWARF"*



Notiziario SAM Chapter 62-ITALIA

www.samitalia62.it

CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente	Renato Nicosia	Via G.Pascoli, 21 - 20129 Milano	335 8000207	r.nicosia@adexsrl.it
Vicepresidente	Tiziano Bortolai	Via Vercelli, 58 - 41125 Modena	059 373775	samitalia@libero.it
Segretario	Luigi Bagatin	Via A.Bernini, 56 - 45100 Rovigo	0425 361925	luigi.bagatin@gmail.com
Consigliere	Walter Gianati	Via delle Statue, 17 - 44100 Ferrara	0532 750184	gianati.w@alice.it
Consigliere	Roberto Grassi	Via della Pesca, 33/C Monestirolo - 44124 Fe	051 904042	roby51it@hotmail.it

INCARICHI SPECIALI

Tesoriere	Sergio Scirocchi	Via Rosmini, 5 - 60019 Senigallia (AN)	335 5267926	sergio.scirocchi@gmail.com
Redaz. Notiziario	Maurizio Passerini	Via Muzzinello, 48 - 40017 S. G. in Pers. (BO)	338 2968304	maurizio.passerini@libero.it
Rappresentante UE per l'Italia	Renato Nicosia	Via G.Pascoli, 21 - 20129 Milano	335 8000207	r.nicosia@adexsrl.it

INDICE

COMUNICAZIONI AI SOCI	3	MOTORE NAPOLETANO OLIMPIA	18
L'AIRBORN di Cester Lanzo	4 ÷ 6	Motomodello CHALLENGER	19
MOTORE "EDCO SKY DEVIL spark"	7	SCAPPAMENTO	20 ÷ 21
Alexander Gustave Eiffel	8 ÷ 13	Veleggiatore GABBIANO	22 ÷ 23
VELEGGIATORE ZENIT	14	DWARF (nano) motomodello	24 ÷ 25
MOTOMODELLO M 346	15	IL MOSCHINO modello ad elastico	26
DOMENICO "NICK" BRUSCHI	16 ÷ 17	CALENDARIO eventi 2021	27

Come deciso in Assemblea,

dal numero 183, il Notiziario sarà divulgato solo in via Elettronica.

I Soci sono pregati di confermare la loro E-MAIL corretta al Segretario.

Chi vorrà ancora riceverlo in forma Cartacea, comunichi il proprio indirizzo al Presidente o al Segretario o al Tesoriere; quindi rimborserà Euro 16,00, in occasione del prossimo rinnovo della Associazione.

QUOTA ASSOCIATIVA 2021

Per i versamenti della quota associativa:

- Iscrizione normale 30,00 Euro
- Iscrizione con RCT 50,00 Euro
- + Notiziario cartaceo 16,00 Euro (da aggiungere all'iscrizione scelta)

servirsi del seguente IBAN:

IBAN n° IT13K 0760 1026 0000 1038 473706

c/intestato al Tesoriere Sergio Scirocchi

Sito Internet di SAM62 WWW.samitalia62.it

Nota: Allegato a questo numero gli elenchi dei modelli pubblicati sul notiziario, negli anni

Caro Giuliano, il microbo che sta massacrando la terra in questo periodo ha colpito ancora. In un mondo di uomini “grigi”, quando ci sentivamo al telefono tu eri sempre propositivo e davi un senso di vitalità inesauribile. In questi giorni sei volato in cielo, ora sei in compagnia di molti nostri amici e ci guardate dall’alto mente voliamo con i nostri modelli, aspettando di raggiungervi, prima o poi.

Tiziano Bortolai



Giuliano ROSATI (Rieti)

Un’altra notizia che ci rattrista, ma con ben altra magnitudo, è l’abbandono dell’aeromodellismo da parte di Domenico “Nick” Bruschi per motivi di salute; le gambe, con maledette ginocchia che già negli anni scorsi ce lo mostravano in sofferenza e solo la sua caparbità, nonché l’aiuto di Viana, gli consentivano di partecipare a moltissimi eventi. Ora però, con gli anni che passano, ha deciso di aver patito abbastanza sui prati ed ha tolto la batteria al radiocomando mettendo in vendita anche modelli e motori.

A questo proposito pubblichiamo qui sotto la lista dei modelli ancora disponibili al 30 marzo; anche per i motori dategli un colpo di telefono.

La redazione del notiziario ha voluto porgere un omaggio ad un modellista molto apprezzato, non solo in Italia ma anche all’estero, con la pubblicazione della sua storia modellistica nelle pagine interne di questo numero. Non è un “coccodrillo” ma la pubblicazione del testo di riconoscimento per l’iscrizione nella “hall of fame” della SAM.

Appena il COVID-19 lascerà la presa dei nostri destini, ne approfitteremo per andare a cena con Nick.

La Redazione

Modelli in vendita di Domenico Bruschi

Lanzo Bomber	apertura alare cm. 246 (ha vinto un europeo in Germania)	•185
Lanzo Bomber	aperura alare cm 220 (perfetto per cat. OTMR)	•230
Lancer 72	apertura alare cm.183 (ala bassa, nuovo)	•175
Kerswap	apertura alare cm 137,2 (nuovo)	•150
Blitzkrieg	apertura alare cm 152,4 (ha vinto un CN. Italia)	•120
Vic stanzel Speed	(volo vincolato classe C. per 10cc 1946 come nuovo)	•180

Tutti i modelli sono perfetti e pronti al volo. Manca solo il motore e la radio.

Telefonare : Domenico 0541729119



L'AIRBORN

di Cester Lanzo

1/3

Questo modello conosciuto e sconosciuto (Tratto dalla rivista Modellismo n° 1 del 1993 a cura di Cesare De Robertis.)

Premessa .

Categoria 1/2A Texaco.

La categoria 1/2 A Texaco è nata negli Stati Uniti per modelli progettati entro il 1942 (ma in Italia si arriva fino al 1950) ed è essenzialmente, una gara rc di durata con l'accento sull'economia nei consumi. I modelli possono essere in scala diversa dall'originale e devono avere un carico alare minimo di 24 gr. X dm².

I motori ammessi sono solo i COX .049 con valvola a lamella e serbatoio integrale da " 5,1cc" . Ciò limita la scelta essenzialmente a 2 soli motori : il Cox Black Window , " babe bee " e il Texaco .049. Quest'ultimo motore è stato disegnato appositamente per la categoria e ciò la dice lunga sul successo che i modelli 1/2A Texaco hanno incontrato negli Stati Uniti e, più di recente in Gran Bretagna.

La gara è semplicissima: serbatoio pieno, decollo da terra (ultimamente si lanciano a mano dal memento che non tutti i campi di hanno la pista asfaltata). Quando il motore si spegne, comincia la caccia alla termica e naturalmente, al pieno che viene raggiunto sul filo dei 15 minuti complessivi. Per giungere a tanto (non crediate sia facilissimo) occorre una equilibrata combinazione di fattori: modello efficiente, motore morigerato nei consumi, fiuto per le termiche.

Per ridurre i consumi, visto che il motore è praticamente obbligato e rigorosamente non modificabile, le strade sono solo 2: un'elica di forte diametro (il massimo ammesso dal regolamento è 8 pollici) e miscela poco o niente nitrata per mantenere il regime sui 7500- 8500 giri e avere delle durate di funzionamento "il più lungo possibile".

La scelta del modello è molto più aleatoria e condizionata da fattori assolutamente individuali. L'esperienza comunque insegna che la superficie alare ideale è nell'ordine dei 19- 21 dm² e che è bene curare con intelligenza la colorazione di ali e impennaggi. Infatti "nel tempo di funzionamento del motore", questi modelli raggiungono quote notevoli e possono dare dei bei problemi di visibilità. In questo articolo vi presento un modello di sicura riuscita, non fosse altro che per la fama indiscussa del suo progettista.

Cester " Chet " Lanzo.

Giulio Cesare Lanzo (questo è il suo vero nome) naque nel 1914 a Cleveland, Ohio, da padre italiano di Napoli e madre olandese.

Cominciò a costruire modelli all'età di 12 anni. All'inizio semplici modelli ad elastico, poi modelli sempre più grandi e complessi fino a diventare, nella seconda metà degli anni 30, uno dei "padri fondatori" del radiocomando.

I suoi modelli sono fra i più immediatamente riconoscibili dalla storia: Il diedro ad estremità rialzate, le fusoliere panciute e, soprattutto, le ali multi longherone che, grazie a una scelta oculata dei profili e all'effetto turbolatore dei longheroni anteriori , garantiscono delle caratteristiche di planata superlative.

E' curioso sottolineare che quando Lanzo cominciò a progettare le ali dei modelli a elastico non aveva la benché minima idea di cosa fosse un turbolatore. Usava sempre 5-6 longheroni da 1/16 semplicemente perché, da studente squattrinato, aveva scoperto che quei listelli rappresentavano la soluzione più economica! Passato poi ai modelli a motore, rimase affezionato a questa tecnica, limitandosi ad adeguare la sezione dei longheroni ai nuovi carichi alari. Un'altra curiosità è rappresentata dal fatto che Lanzo non fu mai un grande vincitore di gare, ma, ciononostante, i suoi modelli sono fra gli old timers più competitivi in assoluto.



Chet Lanzo a 24 anni con l'Airborn.

L'AIRBORN

di Cester Lanzo



2/3

L'Airborn.

Cester Lanzo disegnò l'Airborne nel 1938 come veleggiatore radiocomandato.

Si, avete capito bene, il modello che vedete nel disegno era proprio un veleggiatore con il comando radio sul direzionale. La presenza del carrello consentiva a Lanzo di trainare il modello senza l'aiuto di un assistente e, con quella sberla di ala (oltre due metri e mezzo di apertura e una corda di 36 cm.) la planata, nonostante il carrello e la non indifferente sezione della fusoliera, non doveva essere disprezzabile.

L'airborn fu il primo veleggiatore RC mai presentato in una gara. Lanzo incaricò J. Takacs di disegnare il modello in scala 1:3 per pubblicarlo su una rivista, ma la cosa non andò mai in porto.

Nel 1988 Chet tracciò i profili alari in scala 1:1 per Stu Werner che li avrebbe poi dovuti usare per realizzare un disegno in scala 1:1. Verner smise di lavorarci alla morte di Lanzo. In una lettera a Bucky Walter, Chet scriveva: "Ti mando uno schizzo del veleggiatore del 1938 sul quale sta lavorando Stu. Ho pensato di chiamarlo Airborn, ma a mia moglie Peggy il nome non piace. Con questo modello mi classificai 10° al concorso nazionale del 1939 volando nella stessa categoria dei motomodelli".

Si tratta del primo veleggiatore RC che abbia mai partecipato alle nazionali

Il Profilo alare era un derivato del Grant X, una sezione molto usata all'epoca. Comunque, nelle intenzioni di Lanzo, L'Airborn era un modello "double - face". Bastava infatti sostituire il "nasone" con un'ordinata parafiamma per avere un bel motomodello pronto a prendere il volo. Pare che una versione a motore sia stata davvero costruita.

Comunque sia, una volta entrato in possesso del disegno originale, non mi sono lasciato sfuggire l'occasione e ne ho disegnato una versione ridotta in scala per la categoria 1/2A Texaco la cui tavola al naturale è allegata alla rivista (Modellismo N° 1 del 1993). Anche le foto e le relative didascalie sono abbastanza esplicative, spero.

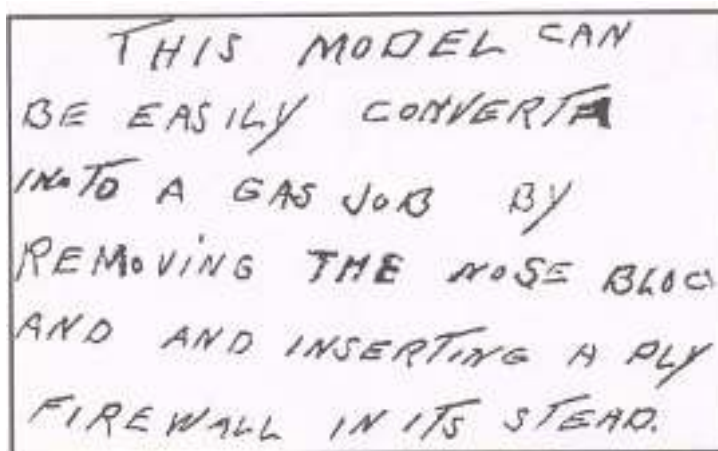
Volutamente ho omesso la disposizione dell'impianto radio e dei relativi comandi. So per esperienza che ognuno ha le sue preferenze e mi è parso giusto lasciare la massima libertà di scelta. Per ragioni di spazio il disegno riporta solo la metà del tratto centrale dell'ala. Sarà sufficiente fare una fotocopia ed unirli a registro.

Per montare il terminale alare sinistro rovesciate il disegno e ungetelo con un poco di olio, quel tanto che basta a far trasparire le linee.

Per la radio occorre una batteria da 250mAh da piazzare a ridosso dell'ordinata F1, una ricevente relativamente piccola e due mini micro servi installati il più avanti possibile.

Lo spazio a disposizione non è molto, ma il fatto di non dover montare anche il comando motore è una bella consolazione. Lo spillo del carburatore, così com'è, risulta inaccessibile ed è quindi necessario montare una adeguata prolunga.

Per le prime prove di volo fate qualche lancio a mano per verificare la planata e, quando sarete soddisfatti, provate col motore mettendo non più di 2 -3 centimetri cubi di miscela.



Questa nota autografa si trova sul retro della foto alla pagina precedente: "questo modello può essere facilmente convertito in motomodello togliendo il musetto e sostituendolo con un'ordinata parafiamma."

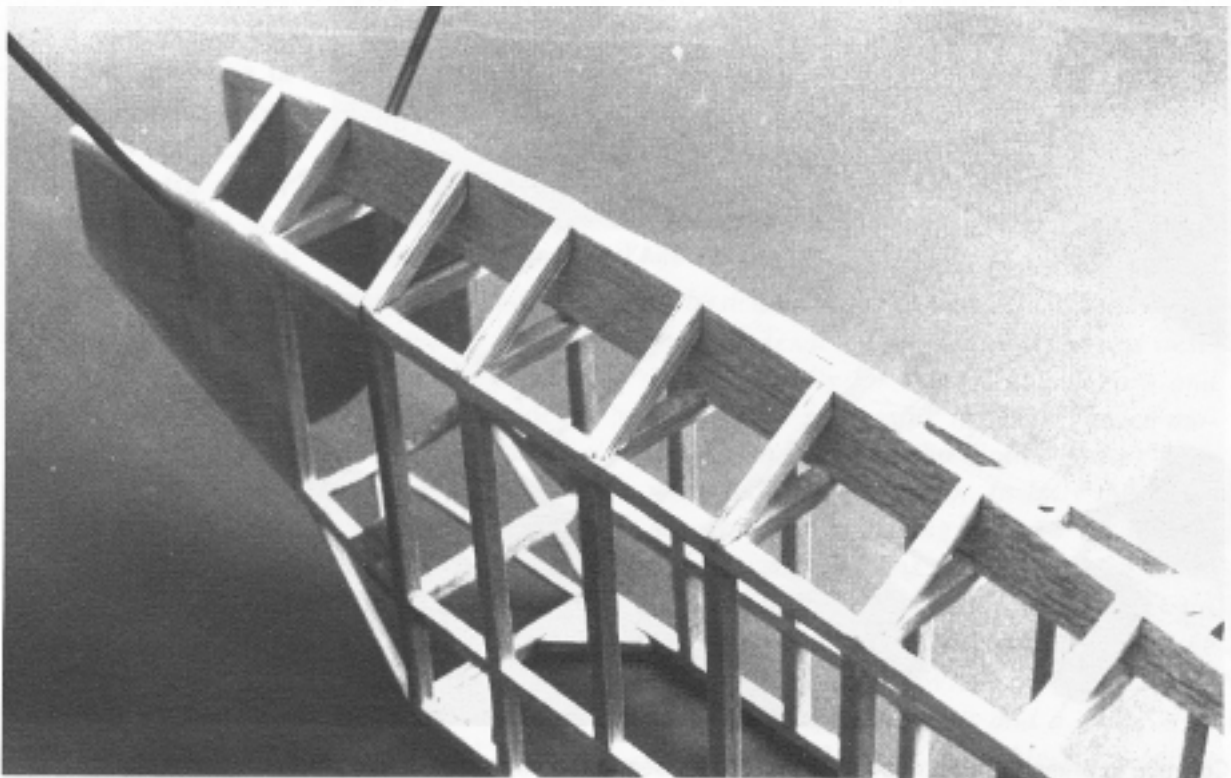
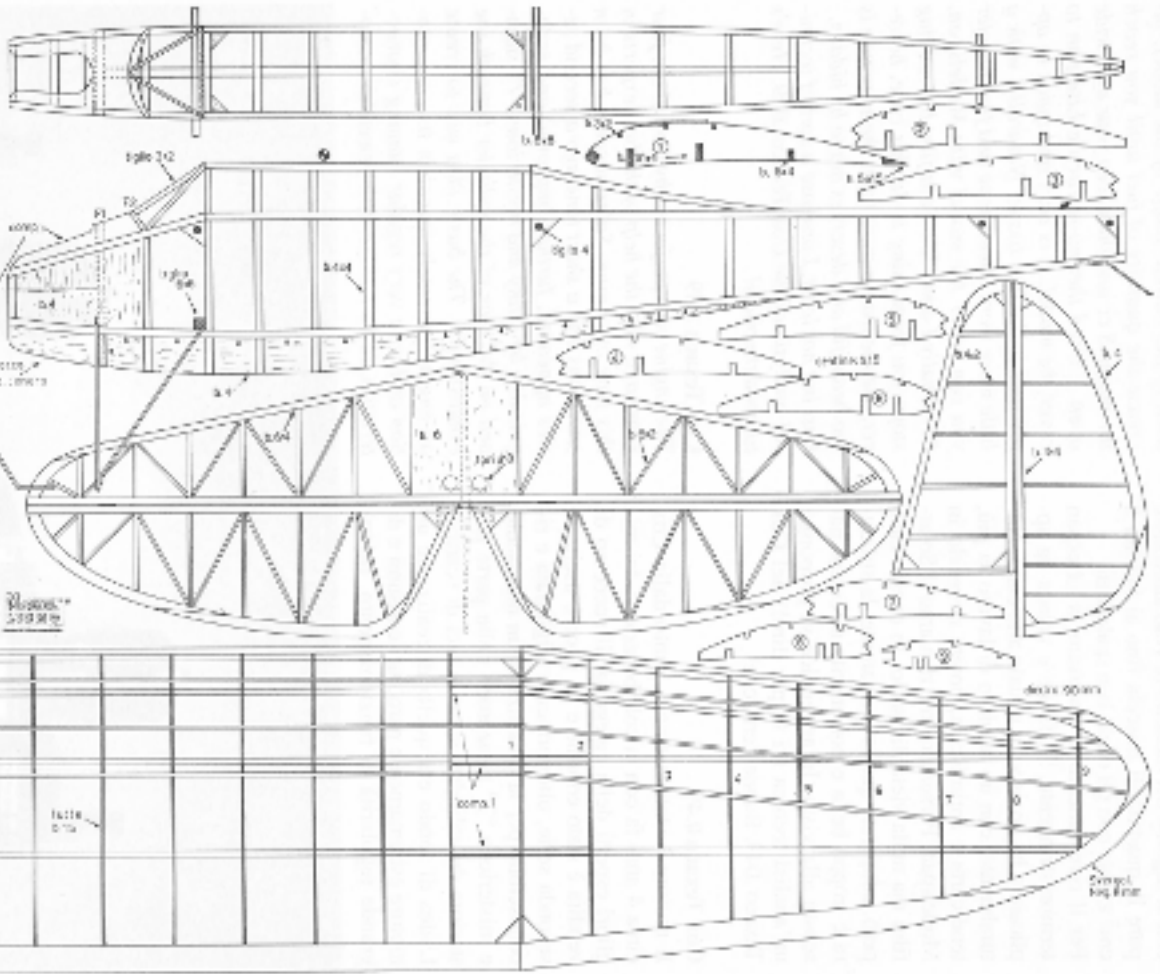


Tiziano Bortolai

Trattoria MOGLIOSO & C. 165

"AIRBORN" di Cester Lanzo
 modello "A24" (1/10) Anziani di Cester di Prato

• Sp. alare	107 mm
• Lunghezza	211 mm
• Altezza	42 mm
• Area alare	100 cm ²
• Area di superficie alare	100 cm ²
• Velocità	100 km/h (velocità di volo)
• Area motore	100 cm ²



Particolare della "chiglia" inferiore. I raccordi con la fusoliera vengono eseguiti con listellini posti a 45°.

MOTORE "EDCO SKY DEVIL spark"

Engineering developments Co. Ira Hassad Los Angeles CA.



I motori originali EDCO prodotti nel 1947 completi sono relativamente rari al giorno d'oggi. Questa rarità unita alla richiesta da parte degli appassionati di micro-motorismo ha portato a successivi sforzi per produrre repliche commerciali dello Sky Devil .65 sia per i collezionisti che per chi vola con modelli old timer.

Di questo motore ne sono state prodotte circa 250 repliche prodotte nel 1980-83 da Randy Linsalato di RJL (in seguito combinato con MECOA).

I motori RJL- Mecoa sono ottime repliche, utilizzando alcune parti prontamente disponibili da altri motori per mantenere i costi sotto controllo. Tuttavia, per molti aspetti la loro qualità è uguale o addirittura superiore a quella degli originali, da cui possono essere facilmente distinti avendo le superfici interne dei loro scarichi fresate lucide e anodizzate di rosso rispetto alla finitura opaca degli originali.

Questi motori funzionano davvero bene e ora sono oggetti da collezione a pieno titolo.

Sono state realizzate meno repliche rispetto agli originali, sebbene attualmente siano più reperibili le repliche degli originali.

Successivamente, Randy iniziò a lavorare su una seconda serie che doveva avere le rifiniture più vicina agli originali, ma questo progetto non arrivò mai al completamento a causa della percezione che la domanda stava svanendo.

Replica RJL. MECOA



Originale



Alexander Gustave Eiffel

a cura di Renato Nicosia *(parte prima)*

1/6

Alexander Gustave Eiffel, questo sconosciuto

Una breve monografia su una delle figure più importanti, in ambito aerodinamico, del 900

Premessa .

Rappresenta un interrogativo al quale è difficile dare risposta, il comprendere come mai alcune eminenti personalità nel mondo dello sviluppo scientifico, risultino totalmente sconosciute al grande pubblico ma, spesso, anche alla ristretta cerchia dei cosiddetti “addetti ai lavori”.

E' questo il caso di Monsieur Alexander Gustave Eiffel noto per aver dato il suo nome ad una delle più importanti costruzioni di Parigi (la Tour Eiffel), ma assolutamente sconosciuto per la notevole opera svolta a favore della scienza aerodinamica.

La carriera di Gustave Eiffel copre una spazio di oltre 70 anni partendo dalle costruzioni civili come strutture metalliche, ponti, costruzioni ferroviarie ed industriali e dighe, per arrivare all'età di ben oltre settanta anni a dedicarsi a studi di meteorologia ed aerodinamica con importanti, ed anzi fondamentali, contributi scientifici.

Gustave Eiffel nasce il 15 dicembre 1832 a Digione, in Francia da una famiglia medio borghese, ebbe accesso alla Scuola Centrale di Arti e Manifatture, nella quale ottenne il diploma “con merito” all'età di 22 anni.

Da allora la carriera professionale di Eiffel ebbe come oggetto costruzioni civili specializzandosi in ingegneria strutturale, soprattutto per strutture metalliche, ad uso di ponti dighe e costruzioni ad uso ferroviario.

Alcune delle opere di questo grande ingegnere furono il ponte “Maria Pia” sul fiume Douro, in Portogallo, l'impalcatura metallica che ancor oggi sostiene la statua della libertà di New York, disegnata nel 1884, oltre, naturalmente, all'opera che rese celebre il suo nome in tutto il mondo, la Tour Eiffel simbolo della città di Parigi, costruita nel 1889 come parte della area espositiva della grande fiera universale che doveva celebrare l'anniversario della rivoluzione Francese.

La Tour Eiffel con i suoi 300 metri di altezza, rimase la costruzione più alta al mondo per circa quaranta anni, fino cioè, alla realizzazione, nel 1930, del Chrysler Building in New York.

Così ben prima della fine del secolo diciannovesimo Eiffel era un affermato ingegnere specializzato in strutture portanti e famoso per le sue realizzazioni nell'ambito dell'ingegneria civile.

Il caso Lesseps

Nel 1887 Eiffel fu coinvolto nel progetto di creare un canale attraverso l'istmo di Panama; la Compagnia Francese del Canale di Panama diretta da Ferdinand Lesseps, che progettava l'opera addivenì alla convinzione che il progetto di un canale che congiungesse i due mari fosse irrealizzabile a causa delle differenze di altezza, si pensò, quindi, di realizzare il canale con delle chiuse sul modello della mobilità fluviale francese attraverso i canali che solcano il territorio, a questo scopo venne ingaggiato Gustave Eiffel come capo progettista.



Gustave Eiffel (1832 - 1923)

Questa iniziativa era molto popolare in Francia e la “Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez”, di cui Lesseps ne era il fondatore e presidente, incominciò una emissione di titoli presso il pubblico per un ammontare totale di 200.000,00 Franchi, una cifra enorme per quel periodo, buona parte dei quali era stata sottoscritta da piccoli risparmiatori, più per motivi patriottici che per calcolo economico.

Lesseps, peraltro, aveva garantito un rendimento annuo del 5% ai sottoscrittori, e quando la retribuzione promessa dovette essere sospesa per mancanza di entrate, si creò in Francia un grande scandalo.

Eiffel lavorò al progetto per circa un anno fino a quando, il 14 Dicembre 1888, la società sospese il pagamento degli interessi ai numerosi creditori e successivamente venne messa in liquidazione.

Alexander Gustave Eiffel

a cura di Renato Nicosia



2/6

La fama di Eiffel fu gravemente danneggiata a causa dello scandalo che ne seguì, scandalo finanziario e politico poiché alcuni parlamentari dell'Assemblea Nazionale furono implicati in un caso di distrazione di fondi, mentre i molti detentori di obbligazioni furono costretti a perdere il loro denaro versato nelle casse della società a motivo della vendita da parte di banche ed enti finanziari dei relativi titoli ritenuti allora estremamente vantaggiosi (come si può facilmente notare la storia si ripete, e noi Italiani non possiamo nemmeno accampare diritti sull'invenzione di sistemi fraudolenti per la sottrazione – furto – di fondi ai risparmiatori)

Il 9 Febbraio del 1893 Eiffel fu ritenuto, in prima istanza, responsabile di una distrazione di fondi societari e fu condannato al pagamento di una multa di 20.000 franchi ed a due anni di reclusione, anche se venne successivamente assolto in appello.

Un intensa attività investigativa svolta dalle autorità della Legion d'Onore scagionò completamente il capo progetto ridandogli la sua dovuta onorabilità.

L'intero processo e la vicenda che ne seguì ebbe una durata di cinque anni (poco in confronto ai tempi giudiziari Italiani) durante i quali Eiffel fu tenuto costantemente sotto intimidazione dai giornali e dalla pubblica opinione, e costituì una dura prova per l'ormai sessantaseienne ingegnere civile

L'addio di Eiffel all'ingegneria civile

Poco dopo questa vicenda Eiffel annunciò l'intenzione di ritirarsi dal board dei direttori della Compagnie des Etablissements Eiffel, cosa che fece durante l'assemblea generale della società tenutasi il 14 febbraio

Si ritirò, quindi, dalla direzione della sua società e decise di dedicarsi ad una attività di carattere più scientifico.

L'ingegner Eiffel a quel tempo era quello che noi oggi definiremmo un benestante, possedendo un piccolo yacht a vapore e due residenze a Parigi e Bordeaux; così decise di dedicare gli ultimi anni della sua vita a ricerche in campo aerodinamico e meteorologico.

In quell'epoca – siamo alla fine dell'ottocento – questo tipo di ricerca rappresentava un argomento di estremo interesse e fonte di grandi innovazioni sia in campo civile che militare, oltre che essere una frontiera della conoscenza.

Primi esperimenti

Iniziò quindi, questo tipo di ricerca utilizzando la Tour Eiffel come laboratorio aerodinamico.

Egli fece numerose misurazioni su diversi oggetti i quali venivano fatti cadere dalla seconda piattaforma della torre fino al suolo, cioè da una altezza 115 mt.

Questa serie di test continuò per quattro anni ed incluse una serie di esperimenti con tavole piatte lasciate cadere a diversi angoli d'attacco (cioè con inclinazioni differenti)

Il metodo usato per questi esperimenti aerodinamici non era semplice ed il tipo di misurazioni possibili era piuttosto limitato.

Eiffel misurava l'accelerazione degli oggetti durante la caduta utilizzando un cronografo elettrico, sottraendo in seguito dalla misurazione così ottenuta l'accelerazione propria del corpo in ambito di vuoto dovuto alla forza di gravità e quindi, conoscendo la massa propria degli oggetti utilizzati, determinava la forza aerodinamica che agiva su di essi attraverso la seconda legge di Newton (l'accelerazione di un oggetto è direttamente proporzionale alla forza risultante agente su di esso ed inversamente proporzionale alla sua massa)



Esperimenti dalla torre



Alexander Gustave Eiffel

a cura di Renato Nicosia

3/6

La prima galleria del vento

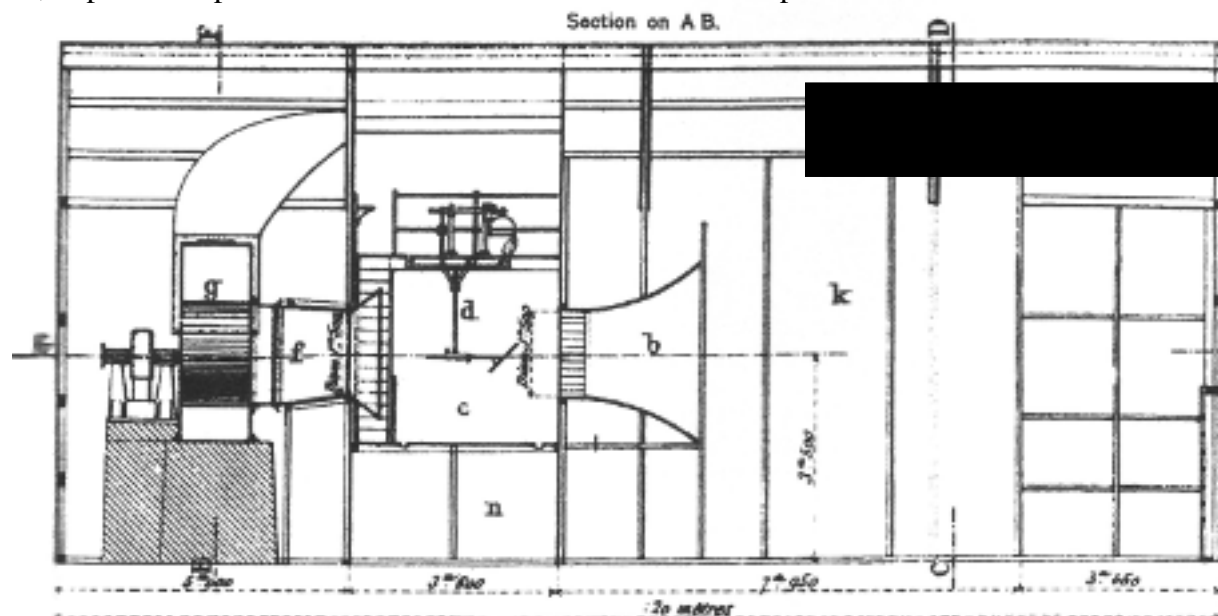
Nel 1909, volendo espandere le sue ricerche aerodinamiche, Eiffel progettò e realizzò una “galleria del vento” all’interno di una piccola costruzione nei pressi dei Champ de Mars (una grande area che si estende verso Sud Est dalla Tour Eiffel fino ai sobborghi di Montparnasse).

La corrente elettrica necessaria per far funzionare i motori del tunnel venne presa dai generatori della torre stessa, il motore che faceva girare la turbina centrifuga aveva una potenza di 68 cavalli e riusciva a sviluppare una velocità dell’aria fino a 20 mt/sec. L’aria entrava da un imbuto gradualmente convergente al fine di equalizzarne il flusso attraverso un foro dal diametro di 1,5 mt, attraversato da una griglia profilata la quale dava linearità all’aria in ingresso e, successivamente, lasciava poi il tunnel, dopo essere passata dalla camera di misurazione,

(una camera ermeticamente sigillata per non permettere infiltrazioni di aria dall’esterno eccetto quella in entrata dal cono principale), attraverso un cono espandente alla fine del quale si trovava la ventola che la spingeva all’esterno.

Questo fu il primo esempio di galleria del vento espressamente progettata per la ricerca aerodinamica ed Eiffel ne fu l’inventore, si trattava di un tunnel a camera aperta con un diametro del cono sufficientemente grande per permettere il test su modelli di ragionevoli dimensioni; più tardi questo tipo di realizzazione venne chiamata “di tipo classico”.

Sebbene la velocità dell’aria potesse arrivare a 20 mt/sec, la maggior parte dei test fu eseguita con una velocità di 12 mt/sec al fine di minimizzare i problemi di vibrazione presenti nel sistema.



al centro
procedeva

Eiffel fu rapido nel divulgare i risultati dei suoi esperimenti; così nel 1910 uscì il suo primo testo sull’argomento dal titolo “La resistance de l’air. Examen des formules et des experiences” (La resistenza dell’aria. Compendio di formule ed esperimenti).

Nel 1911 pubblicò un nuovo testo dal titolo “La resistance de l’air et l’avviation” dando un resoconto completo dei risultati degli esperimenti portati a termine nel laboratorio di Champ de Mars. In particolare quest’ultimo fu il testo che diede a Eiffel una certa notorietà nel mondo aeronautico del tempo, mentre la sua fama nei paesi di lingua inglese è dovuta all’ottima traduzione del 1913 da parte di Jerome C. Hunsaker, assistente navale alla ambasciata Americana a Londra ed in seguito professore di aerodinamica al prestigiosissimo MIT (Massachusetts Institute of Technology) di Boston. Nel frattempo il laboratorio di Eiffel dovette essere tra-

sferito ad Auteuil, un sobborgo di Parigi, a causa di proteste da parte degli abitanti dei Champ de Mars dovute ai rumori causati dal funzionamento dei motori e dall’attività del laboratorio li localizzato.

Auteuil, secondo tunnel a vento

Ad Auteuil, l’ing. Eiffel progettò una galleria più sofisticata della prima, in base all’esperienza acquisita nel lavoro presso il laboratorio di Champ de Mars.

Sia il cono di ingresso dell’aria che quello di uscita erano più lunghi per assicurare un flusso quanto più regolare possibile ed una pressione dell’aria uguale a quella presente nella camera di test, inoltre il diametro dell’area circolare destinata ai test fu aumentata a 2,00 mt. L’impianto poté godere di una turbina di maggiori dimensioni e molto più efficiente, in grado di spingere l’aria ad una velocità di 40 mt/sec (pari a 144,0 Km/h) con l’impiego della stessa potenza utilizzata nel primo tunnel.

Alexander Gustave Eiffel

a cura di Renato Nicosia

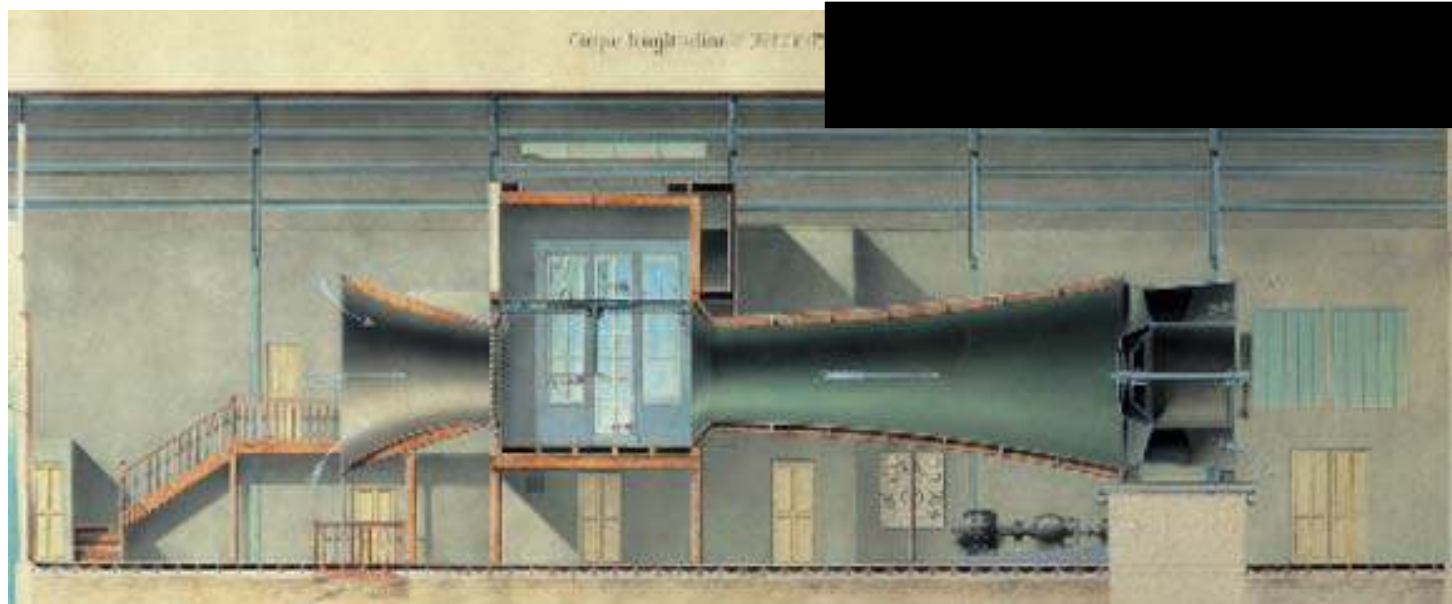


4/6

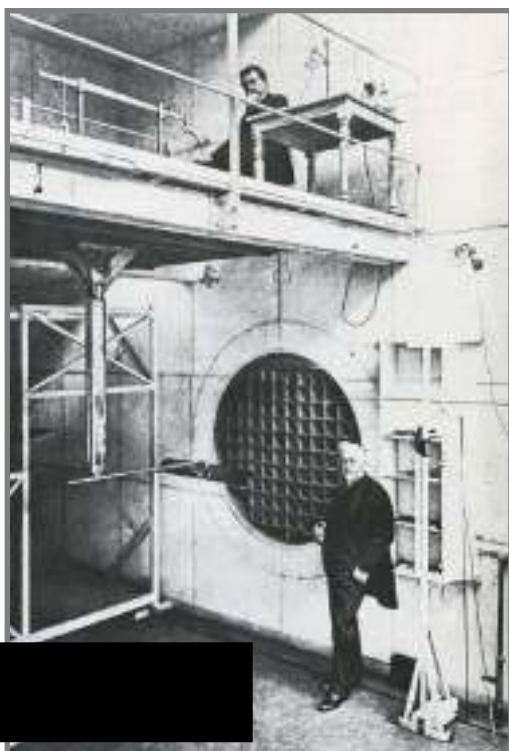
L'impostazione generale del progetto, tuttavia, non si discostava da quello precedente, mantenendo una camera dove venivano effettuati i test cosiddetta "aperta" e un movimento dell'aria uguale.

Lo schema del tunnel di Auteuil è visibile nella fotogra-

fia riportata più sotto ed è lo stesso che si può ritrovare in molti laboratori aerodinamici, cioè una galleria di stile Eiffel; anche se oggi la tendenza è quella di avere un ricircolo di aria tra ingresso ed uscita del tunnel.



Così nel 1912 si spostò definitivamente nel nuovo laboratorio di aerodinamica, mentre l'area occupata dal vecchio laboratorio venne rapidamente convertita in zona residenziale



Eiffel
l'interno
tunnel

Gli esperimenti condotti da Eiffel nei suoi laboratori portarono ad un certo numero di importanti contributi nella ricerca aerodinamica.

Ci fu innanzitutto il progetto della galleria del vento che rappresentava una innovazione notevole per l'epoca, a

tal punto che quando Eiffel brevettò il progetto, nel 1912, molte licenze di costruzione per gallerie simili furono ottenute da un buon numero di agenzie e università a Roma, Mosca, Tokyo, Amsterdam, ed alla Stanford University in USA, per citarne solo alcune.

L'uso di un getto d'aria libera in una camera di prova ermeticamente sigillata era unico, inoltre il flusso d'aria era perfettamente lineare mentre la pressione statica si manteneva costante all'esterno come all'interno della camera di prova.

Una critica mossa da taluni, consisteva nel fatto di considerare i test eseguiti facendo muovere un oggetto nell'aria ferma, più attendibili che usando un getto d'aria su un oggetto tenuto fermo. Questo tipo di dubbio è rimasto fino a tutto il diciannovesimo secolo, a tal punto che sia Lilinthal che Langley scelsero per i loro test dei bracci semoventi.

Eiffel dimostrò che non vi era differenza tra i due sistemi di prova, mentre con il secondo tipo di test era più facile fare rilevazioni accurate ed il numero di prove possibili erano notevolmente maggiori.

Egli comparò i test eseguiti sulla Tour Eiffel con quelli fatti nella galleria del vento e trovò che i valori, per le medesime prove, non si discostavano, infatti scrisse: "le concordanze tra i risultati ottenuti con i due metodi mostrano chiaramente che una superficie che si muove contro l'aria offre la stessa resistenza di una superficie uguale tenuta ferma contro un flusso di aria che la attraversa"



Alexander Gustave Eiffel

a cura di Renato Nicosia

5/6

Misurazione delle pressioni su una superficie profilata

Nel 1908 Eiffel fece la prima misurazione dettagliata della distribuzione della pressione su una superficie profilata.

La misurazione delle forze agenti sopra un corpo profilato furono rese possibili integrando i dati delle diverse pressioni agenti sopra di una ala.

Sebbene egli non fu il primo ad effettuare questo tipo di rilevazioni, le sue investigazioni in materia furono molto più estensive ed approfondite. Ciò che fu più importante era il fatto che la dettagliata misurazione delle pressioni su di un corpo profilato aprì una nuova dimensione nelle sperimentazioni aerodinamiche, permettendo una migliore comprensione della natura dei flussi aerodinamici su un'ala o un corpo solido ed una nuova comprensione del sostentamento di un'ala in volo e di come la portanza e le forze di pressione sono prodotte ed incidono sul corpo stesso.

Oggi la misurazione della distribuzione della pressioni costituisce una delle più importanti funzioni del lavoro che si sviluppa in una galleria del vento con test che vengono applicati anche ad argomenti non specificatamente aeronautici come le forze ed attriti agenti sulle auto da corsa ed il relativo dimensionamento delle strutture portanti.

Eiffel descrisse anche il metodo impiegato e come sviluppò tali misurazioni con una descrizione della tecnica utilizzata che fu di particolare importanza. La pressione su di un'ala profilata veniva misurata con una serie di manometri estremamente sensibili. L'ala veniva forata in più punti e con una opportuna distribuzione di questi fori; questi piccoli fori venivano poi chiusi con picco-

lissime viti piatte, in modo da non alterare il profilo della superficie.

Nella zona dove deve essere eseguita la misurazione, la vite viene sostituita da un tubicino con diametro interno di 0,5 mm; tale tubicino viene poi collegato a mezzo di un tubo in gomma di opportune dimensioni, ad un manometro posto all'interno della camera di prova della galleria del vento.

Conseguentemente, il flusso d'aria non è inficiato dalla presenza dei fori e la pressione trasmessa lateralmente, cioè in modo normale (perpendicolare) alla superficie stessa, viene correttamente misurata dal manometro sotto forma di millimetri di acqua (Eiffel usava dei manometri ad acqua).

Il manometro, dal canto suo, aveva una dimensione capillare in grado di rilevare minime variazioni di pressione statica.

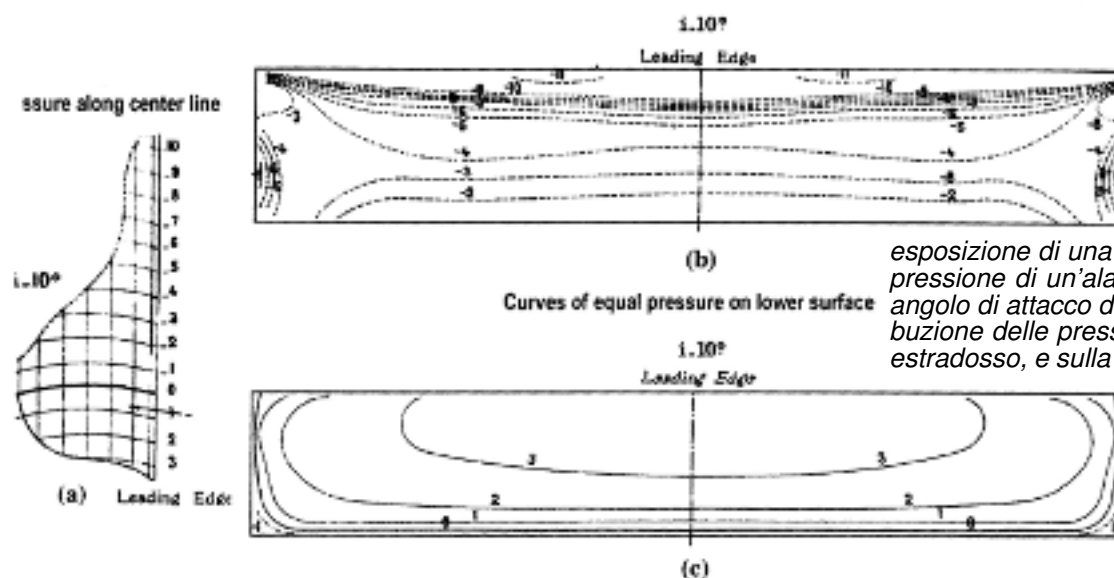
Questa fu la prima chiara esposizione della metodologia in base alla quale la pressione veniva rilevata su una superficie, anche se, dobbiamo dire, seguiva una tradizione già presente in Francia nel secolo scorso.

Eiffel, tuttavia, fece un grande numero di queste misurazioni su modelli di ala e la figura 6 riporta la misurazione eseguita su di un'ala avente corda di 15 cm ed apertura di 90 cm con un profilo avente un camber di 13,5, come quello usato dai fratelli Wright.

Come detto precedentemente, Eiffel non fu il primo a misurare la distribuzione delle pressioni su un solido, ma grazie al grande numero di rilevazioni fatte, egli deve essere considerato il più importante pioniere in questo tipo di rilevazioni

La figura mostra la distribuzione delle pressioni lungo la corda alare, nella parte superiore ed inferiore, con un angolo di attacco di 10° ed una velocità del vento di 10 mt/sec.

Curves of equal pressure on top surface



esposizione di una dettagliata misurazione della pressione di un'ala di 15 cm per 90 cm con un angolo di attacco di 10° , mostra la diversa distribuzione delle pressioni sulla parte superiore (b) estradosso, e sulla parte inferiore (c) intradosso



Le pressioni negative riportate sulla parte superiore dell'ala costituiscono delle depressioni ed è interessante notare come il valore della depressione che si sviluppa nella parte superiore dell'ala (estradosso) abbia dei valori molto maggiori della pressione che si trova nella parte inferiore (infradosso). Infatti una delle maggiori conseguenze di questi test fu la scoperta che la portanza di un'ala in volo proviene più dalla depressione sulla parte superiore dell'ala che da una forte pressione sulla parte inferiore della stessa.

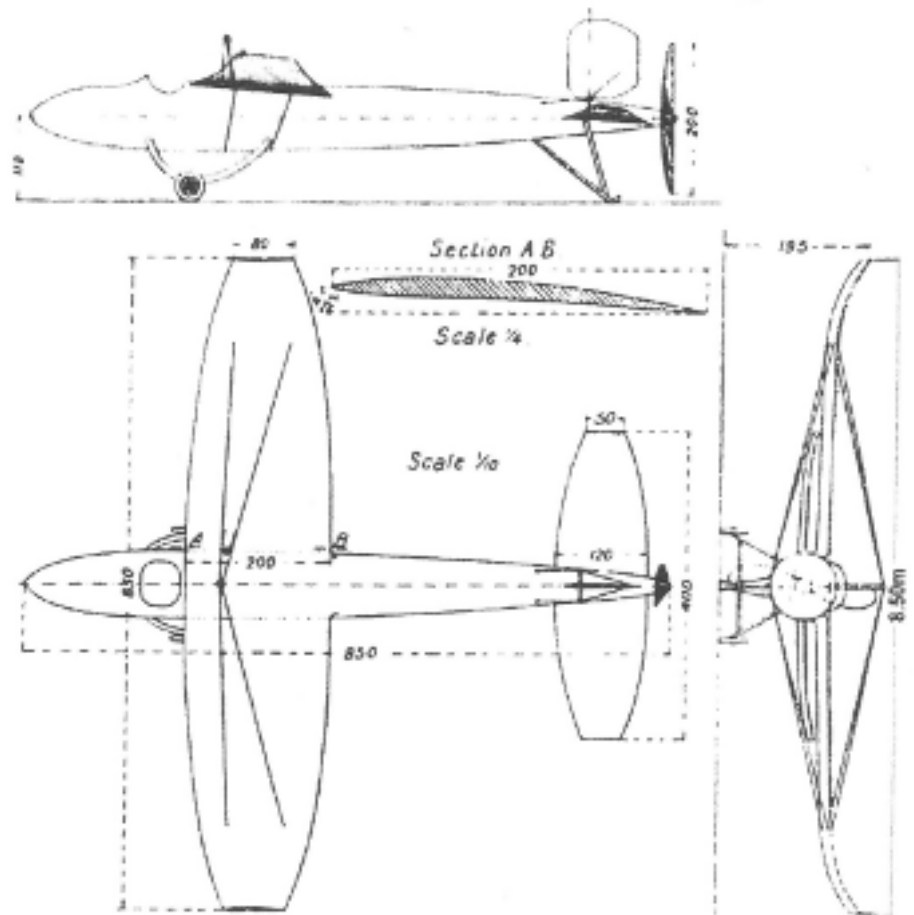
Eiffel trovò che ad un angolo d'attacco che va da zero a 20° per un'ala con allungamento di 5,67 ed un profilo piatto (cioè una tavola piatta) la portanza era determinata per un quinto dalla pressione sulla parte inferiore dell'ala e per quattro quinti dalla depressione sulla parte superiore della stessa, mentre per un'ala con profilo avente un camber di 13,5 trovò che il contributo alla portanza era rispettivamente di un terzo per la parte inferiore e due terzi per la parte superiore dell'ala. Inoltre la pressione e depressione erano più accentuate nella parte anteriore, vicino al bordo d'entrata, che non in quella posteriore, vicino al bordo d'uscita.

Avendo eseguito un gran numero di schemi delle pressioni come quelli riportati in fig. 6, Eiffel concluse che la pressione cambia rapidamente soprattutto nella parte dell'estradosso e nella zona vicina al bordo d'entrata; egli concluse anche che la regione delle estremità alari era una zona di forte depressione, anche se non intuì la presenza dei vortici alle estremità alari.

Successivamente ad Auteuil disponendo di una attrezzatura più potente e di un'area di test più grande, Eiffel fece delle prove su dei modelli di aeroplani completi e trovò una corrispondenza tra i suoi test precedenti e le performance dei modelli in volo. I test su modelli completi si riferiscono a 5 aeroplani, il Paulhan-Tatin Torpedo, un Niuport monoplano, il Balsan monoplano, il Letellier-Breneau monoplano ed il Maurice Farman, un biplano militare.

Questo tipo di considerazioni, che rappresentano uno dei maggiori contributi dell'ing. Eiffel all'aerodinamica, costituisce la base empirica della teoria aerodinamica fondata sul teorema di Bernulli (sull'equilibrio delle pressioni in un ambiente a vasi comunicanti). Nel 1986 perfino la NASA pubblicava uno studio sulla portanza partendo proprio da questo tipo di considerazioni.

Oggi sappiamo che la portanza ha poco a che vedere con il teorema di Bernulli e tutta questa impostazione teorica appartiene al passato, si è capito, ad esempio, l'importanza della circuitazione e dell'importanza dell'angolo di attacco oltre che dalla massa di aria scaricata a valle di un profilo in volo, inoltre il teorema fondamentale per la portanza è la terza legge di Newton "ad ogni azione corrisponde una reazione di uguale intensità ma di segno contrario"; non certo il teorema di Bernulli.



Model of the Paulhan-Tatin Monoplane

Velocity	...	...	...	...	125 km. or 31.7 m. sec.
Area of Wings	...	...	...	...	12.5 m ² .
Weight in service	...	...	...	...	120 kg.

Schema del modello del Poulhan-Tatin Monoplano



Veleggiatore Zenit di Antonio Canestrelli

Lo " Zenit " è un grande modello veleggiatore dalle ottime doti di volo. L'ala è a pianta rettangolare con estremità rastremata ellitticamente.

Il piano di quota è completamente ellittico.

La fusoliera si presenta a sezione ovoidale, particolarmente studiata per ottenere una forma di buona penetrazione.

Ala: Apertura alare mt. 2,60; superficie portante dm²- 70; carico alare 21; Profilo alare SL-1; L'ala si compone di 25 centine di compensato da mm 1,5 opportunamente alleggerito; il longherone è di tipo a cassone si costituisce da due listelli di balsa 4X4 montati su uno striscione di tranciato di pioppo da 1 mm. L'ala si innesta alla fusoliera per mezzo di due baionette di alluminio.

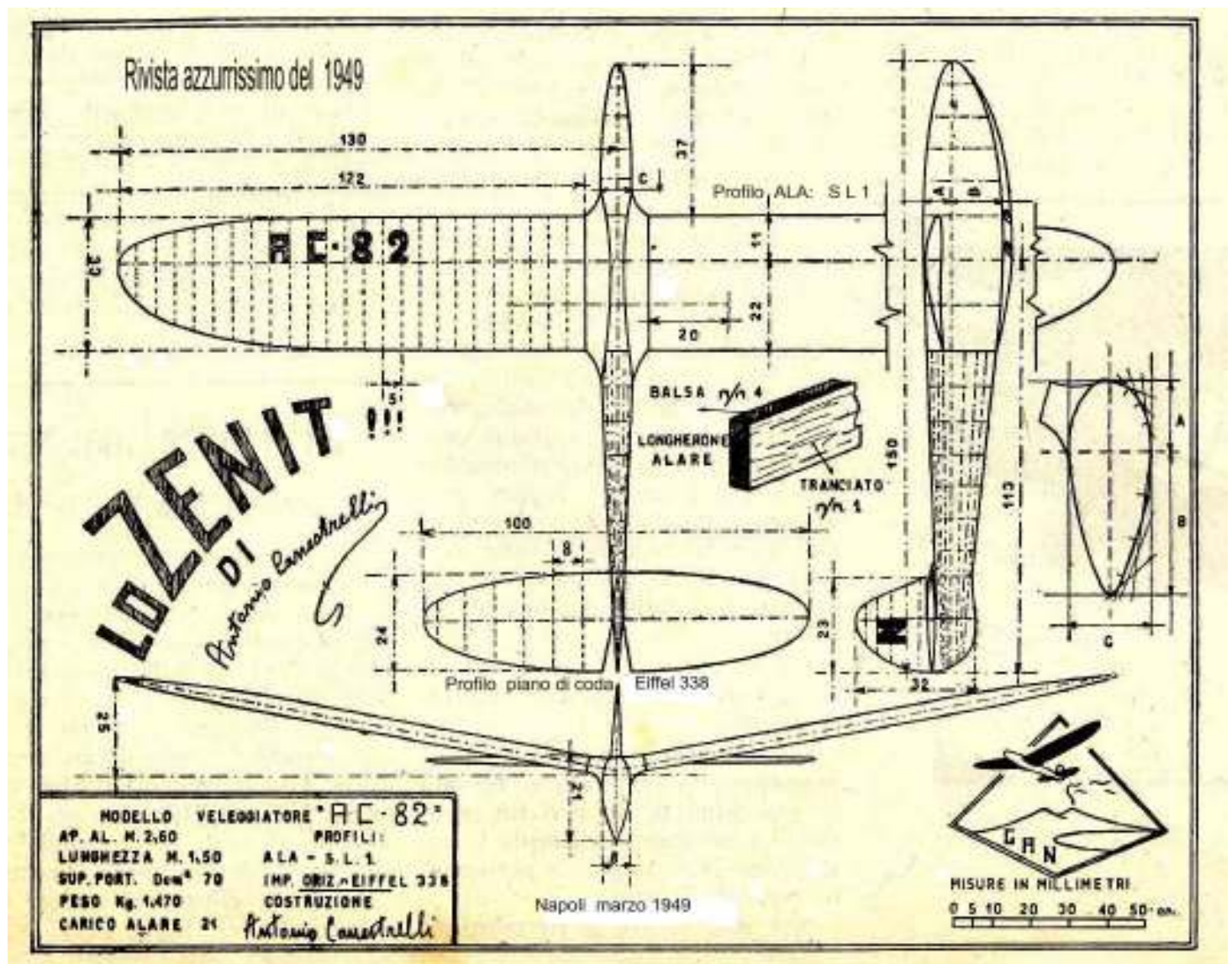
I Timoni : piano di quota : profilo Eiffel 338. La loro costruzione è simile a quella dell'ala.

Fusoliera: lunghezza mt. 1,50. Si compone di sedici ordinate a sezione ellittica costruite in compensato da 2mm. Alleggerito. Nel muso in legno di Cirmolo si ricaverà l'opportuno pozzetto per la zavorra.

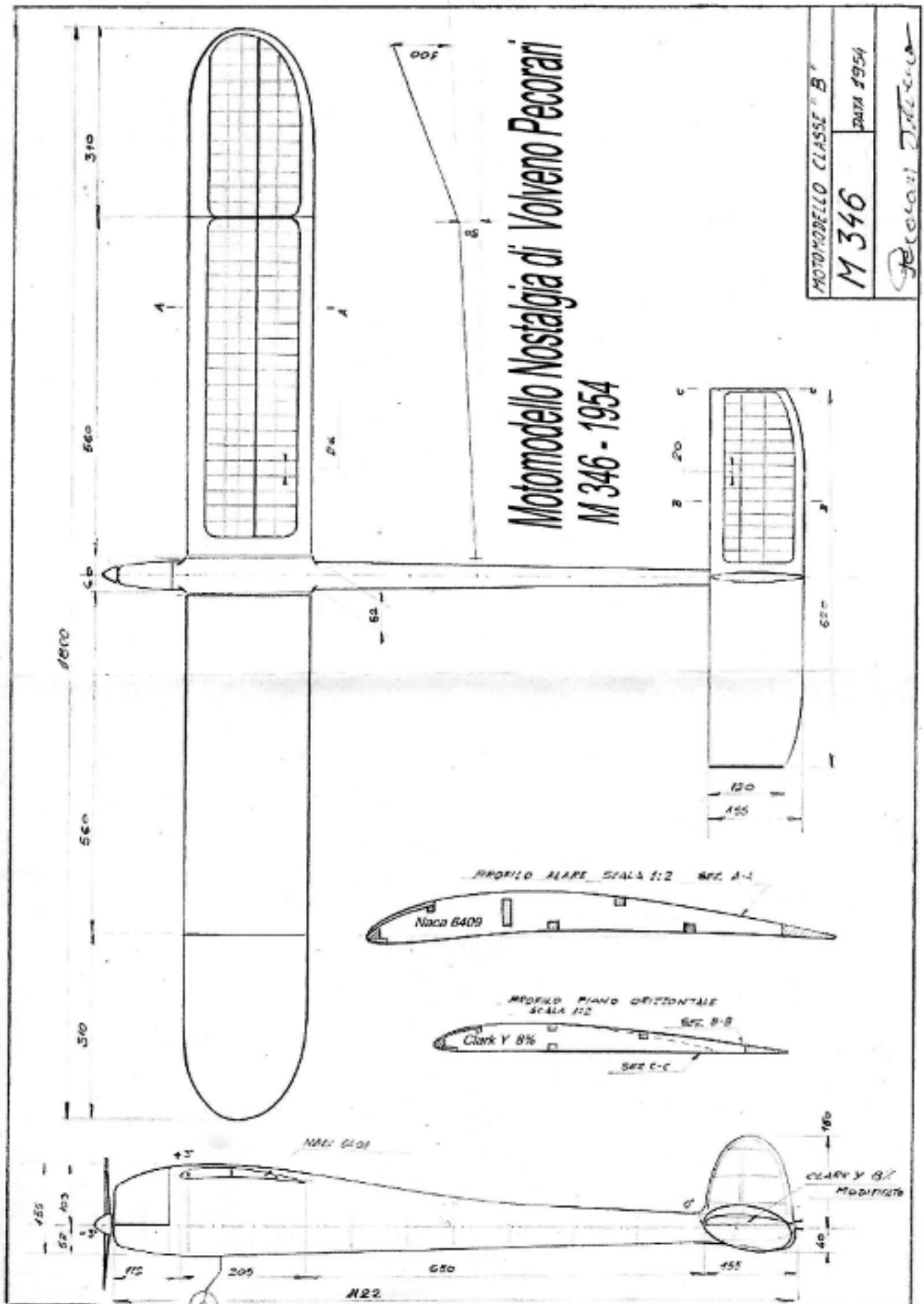
Copertura : in carta pergamena la fusoliera, le ali e i timoni.

Verniciata soltanto la fusoliera alla nitro.

Tenere presente che il peso totale del modello in ordine di volo deve risultare di kg. 1,470. La costruzione è consigliata per esperti.



Motomodello M 346 di Volveno Pecorari





Domenico “Nick” BRUSCHI

Domenico “Nick” BRUSCHI - (entrato nella Hall Of Fame nel 2018)

Nato il 6 novembre 1936 (New York City USA)

Nick Bruschi è nato a New York City il 6 novembre 1936. La sua famiglia si è trasferita a North Bellmore, Long Island nel 1940, dove ha potuto vedere e sentire il ruggito dei Wildcats e altri aerei da guerra dalle vicine fabbriche di Grumman e Republic. Erano anni emozionanti e spesso andava in bicicletta per vedere da vicino quei famosi combattenti che decollavano.

Nick ha costruito i suoi primi aeroplani da kit di piccoli modelli alimentati in gomma che costano dieci centesimi. Ha comprato Model Airplane News, Flying Models e Air Trails, e sono diventati parte del suo apprendimento della lettura. Non c'erano club nella zona, quindi la maggior parte delle sue lezioni sulla costruzione di modellini di aeroplani proveniva da quelle riviste. Ha fatto amicizia con compagni più grandi che volavano voli senza gas e modelli di linee di controllo in un campo vicino.

I primi motori di Nick erano un CO2 e un Perky che non era mai stato in grado di avviare, nemmeno con l'aiuto di suo padre. Hanno comprato un motore a scintilla Bullet al negozio di hobby e sua madre lo ha preso a calci e “quel motore rumoroso e puzzolente” fuori dal seminterrato e nel garage quando finalmente è partito. Il Bullet ha alimentato i suoi primi modelli di volo senza gas, uno Spearhead Jr. e un Wilco, e poi una linea di controllo Zing dopo averlo convertito in una candeletta. Il Bullet ha continuato ad alimentare più modelli ed è sopravvissuto a molti incidenti.

Nel 1948 la famiglia Bruschi è tornata alla casa originaria a S. Marino (RSM) e da allora Nick ha avuto la doppia cittadinanza negli USA, paese di nascita, e nella Repubblica di San Marino, paese dei suoi genitori. Non ci volle molto a Nick per trovare altri modellisti vicino alla sua nuova casa. Un giorno suo padre lo portò in macchina nella vicina ex pista militare di Rimini dove si stava svolgendo una gara di alianti tra i crateri delle bombe dell'aerodromo. Hanno interrotto la gara per guardare l'undicenne “Americanino” con un volo senza gas. Il modello è saltato per terra, ha fatto un enorme giro e si è schiantato. Suo padre gli disse di non preoccuparsi, che ne avrebbe costruito un altro.

E infatti, Nick ha costruito, volato e gareggiato con molti altri modellini di aeroplani. Partecipò al suo primo concorso nazionale nel 1952, piazzandosi quarto nella cat. I Gas Free Flight all'età di quindici anni e continuò a competere in eventi di volo senza gas per molti anni. Ha volato anche con modelli per volo vincolato e ha fondato il GAS Falchi Flying Club di cui tuttora presiede. Nel 1988 è stato grande campione all'International Scale Model Contest di Milano e nello stesso anno ha vinto il Torneo di Coppa Italia per modellini in scala.

Durante il decennio degli anni novanta è tornato a Old Timers in numerosi concorsi italiani vincendo Gas Free Flight ai Nationals nel 1994, 1997, 1998 e 1999. Nello stesso periodo ha vinto sei gare negli eventi Texaco e 1/2 A Texaco e ha vinto l'evento SAM Open Power all'Old Warden nel 1998 con un Playboy alimentato da Atwood 49.

Nel 1999 Nick incontrò l'allora presidente della SAM, Don Bekins, mentre gareggiava ai concorsi Old Timer in Italia. Più tardi nello stesso anno ha visitato la California per partecipare alle gare autunnali a Taft e Waegell Field. Tornato a casa con maggiore entusiasmo per gli Old Timers ha organizzato un folto gruppo di italiani per partecipare ai 2000 SAM Champs a Pensacola.

Nick ha pilotato il suo Bomber e Kerswap in sette eventi; Il membro della SAM Hall of Fame, Ninetto Ridenti, ha volato con il suo Movo M-18 e il suo Concours Grand Champion, Duchessa, in cinque eventi; Gabriele Montebelli; Evandro Femminella, Gaetano Fratini; Mario Gialanella; e anche Paolo Montesi ha volato molti eventi e ha rappresentato bene l'Italia.

Nello stesso anno, agli Italian SAM Champs, Nick incontrò Leo Bussmeier per discutere dell'organizzazione di un campionato SAM per tutta l'Europa. Fino a quel momento tutti i concorsi SAM erano stati limitati al livello locale o nazionale. Insieme hanno iniziato a contattare i club nazionali in Europa promuovendo il concetto e arruolando sponsor.

Negli ultimi sessantasei anni Nick ha compilato un record illustre partecipando a competizioni internazionali di aeromodellismo. Ma non è questo il motivo per cui è stato premiato come membro della Society of Antique Modelers Hall of Fame. È invece perché è cofondatore dei Campionati Europei di grande successo per aeromodelli Old Timer. Ora noto come Euro SAM Champs, il concorso è un importante evento annuale nel movimento Old Timer e sarà un tributo alla lungimiranza e alla leadership di Nick Bruschi per molti anni a venire. (tratto dal sito SAM USA - Antiquemodeller.org)

Domenico "Nick" BRUSCHI





Motore napoletano OLIMPIA

A Napoli si sta costruendo un interessante motorino da 3 cc ad autoaccensione. L'Olimpia 3cc, è il motore per il principiante, per il profano, per il ragazzo che non riesce mai a racimolare le 6-7000 lire per comprarsene uno e, cambia idea compra un motore usato, magari scassato, di seconda mano.

Pur cercando di semplificare al massimo la costruzione si è cercato di rimanere nei limiti dell'etica e dell'efficienza e i risultati raggiunti non sono del tutto disprezzabili.

Ecco le caratteristiche : cilindrata 3cc. Corsa mm. 16; alesaggio mm. 15; peso gr. 165; giri con elica diametro 30cm e passo 20 = 4000. Con elica diametro 18cm. e passo 30 circa 8000. Potenza 1/6 di HP circa.

Il carter, con il cilindro alettato, il supporto dell'albero e il carburatore formano un pezzo unico fuso in lega leggera, rifinito e sabbiato. La medesima lavorazione è usata per ricavare la testata che porta le alette in fusione.

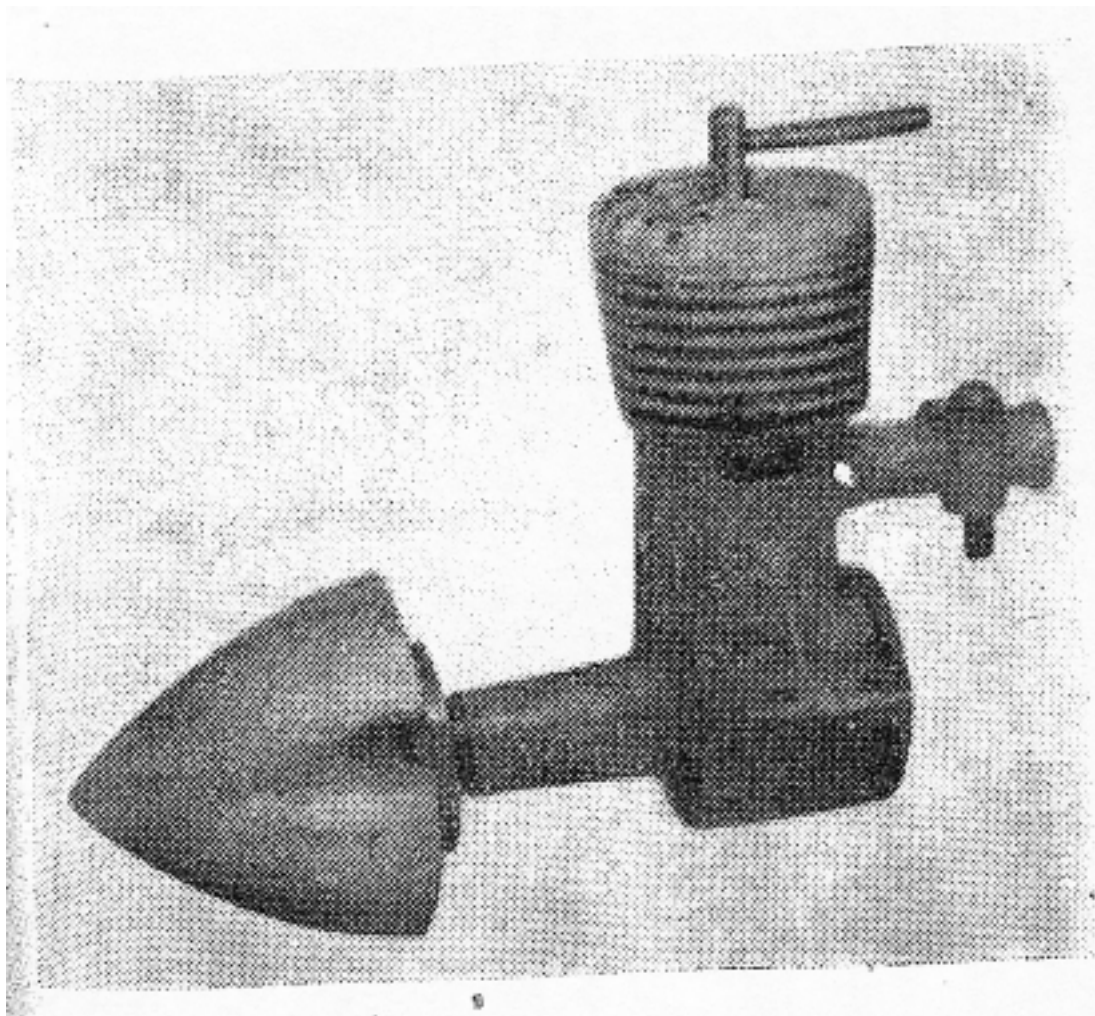
La camicia del cilindro ed il pistone sono in ghisa dura accuratamente accoppiati.

L'albero motore in acciaio duro non temprato a forte diametro è anch'esso accuratamente accoppiato direttamente al supporto.

La miscela di 65 parti di etere e 45 di castroil " R " ha dato buoni risultati. Si cerca di eliminare la nafta nera o olio pesante perché sporca in modo proibitivo.

Il motore funziona bene e non ha nulla da invidiare ai suoi fratelli ; certamente incontrerà il favore degli aeromodellisti.

Tratto dalla rivista L'ALA del 1948 (archivio Enrico Barbieri)





SCAPPAMENTO

Dispositivo per radiocomandare ad impulsi un aeromodello.

NdR.: Nei numeri scorsi abbiamo cercato di fornire spiegazioni tecniche in merito all'uso dell'accensione spark, ancora utilizzata nell'ambito SAM. Volendo continuare con un po' di cultura tecnica di "una volta" e magari essere incuriositi ad applicare queste modalità di gestione del modello abbiamo pensato che fosse gradito un articolo anche sul governo delle superfici mediante lo "scappamento". Ovviamente l'articolo riferirà dei dispositivi in voga al tempo del suo impiego.

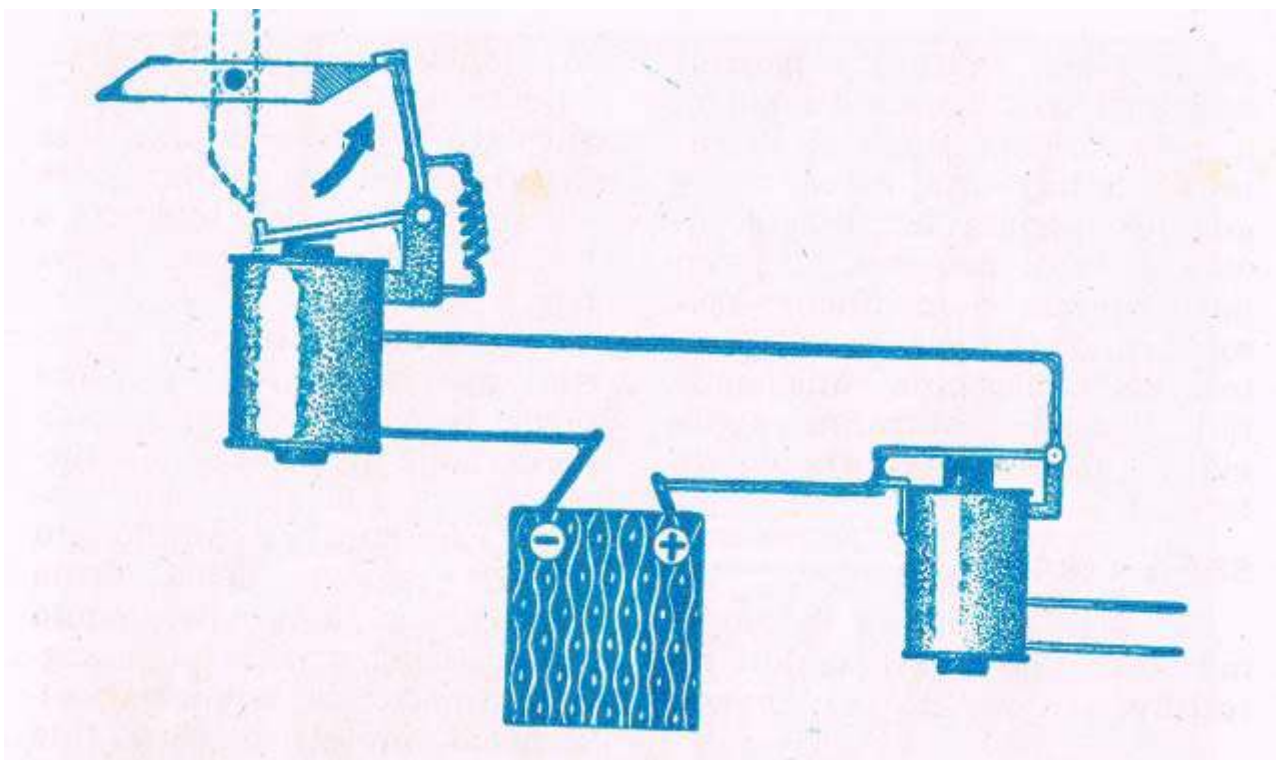
E' noto che un radiocomando si compone di una trasmittente e di una ricevente; quest'ultima è collocata a bordo del modello e può avere una o più valvole termoioniche a seconda della potenza del radiocomando.

La ricevente viene tarata esattamente per la stessa frequenza della trasmittente, di modo che, quando questa è in funzione, emette onde radio che vengono captate dalla ricevente, la quale le amplifica sufficientemente, perché esse siano in grado di comandare un piccolo relay. Questo relay sensibilissimo, provvisto di 2 contatti funziona nel complesso come un comune interruttore, riproducendo gli impulsi trasmessi dall'operatore al pulsante del trasmettitore. I contatti del relay per mezzo di una pila ha la funzione di alimentare il dispositivo meccanico, azionante gli organi vitali del modello (timoni, eliche, motorini, ecc.)

Questo semplice dispositivo conosciuto dai modellisti sotto il nome di "scappamento", è generalmente composto da una elettrocalamita e da un perno girevole provvisto di ancora; nei modelli volanti, nei quali è di fondamentale importanza la questione peso, il perno girevole dello scappamento è comandato da una piccola matassa di elastico, che, una volta caricata, provoca la rotazione dell'asse (vedi figura 1) .

Per i modelli navali, i dispositivi di scappamento possono essere azionati a molla (complesso ad orologeria), o da motorini elettrici, che permettono comandi graduali anziché a scatti.

L'ancora applicata al perno girevole può avere due o più bracci, tuttavia, normalmente si usano quelle a due bracci, che sono molto più maneggevoli; l'ancora viene tenuta in posizione da un arpionismo d'arresto, formato di una lamina piegata a squadra (vedi figura 2)



SCAPPAMENTO



Un ripiegamento a gomito delle estremità del perno (vedi figura 1) trasforma il moto rotatorio del perno stesso in movimento laterale alternato del timone, il quale assume 3 differenti posizioni: in " centro " ; a " destra" e a " sinistra ". il funzionamento è abbastanza semplice; quando un impulso dato al pulsante della trasmittente viene captato dalla ricevente installata sul modello, il relay sensibile scatta facendo chiudere il circuito dell'elettrocalamita; questa attira la lamina mobile, che lascia così libera l'ancora, la quale, sotto l'impulso dell'elastico(molla o motore) ruota, per fermarsi contro la ripiegatura dell'altra estremità della lamina mobile (figura 3).

In questo modo, il perno avrà compiuto un quarto di giro che, per la ragione sopradescritta, alla sua estremità si sarà tramutato in un completo spostamento a sinistra (o a destra, a seconda del senso di rotazione dello scappamento) del timone mobile.

Ora quando il pulsanti viene lasciato libero per cui l'impulso viene interrotto sempre per azione del relay, si riapre il circuito dell'elettrocalamita; di conseguenza, la lamina mobile, spinta dall'ancora, si allontana dalla calamita, per cui l'ancora viene di nuovo lasciata libera di compiere un altro quarto di giro (figura 4) . Infatti la sua rotazione verrà bloccata dall'altra estremità della lamina, dalla quale verrà nuovamente lasciata libera, soltanto quando, per un nuovo impulso del pulsante, si chiuderà il circuito della calamita, e quindi, la lamina verrà da questa attirata. Si comprenderà facilmente che ad ogni impulso l'ancora compier un mezzo giro (un quarto quando il pulsante viene premuto, e l'altro quarto , quando esso viene lasciato libero) , per cui, lasciando il pulsante in posizione di riposo il timone mobile del modello si troverà sempre in posizione retta mentre si sposterà a destra o a sinistra quando il pulsante viene premuto. Siamo certi che ognuno potrà, dalle figure, comprendere meglio quei particolari che non fossero stati spiegati con sufficiente chiarezza durante questa breve trattazione una volta poi che il meccanismo sia stato compreso alla perfezione sarà facile farne applicazioni sempre più interessanti che non riteniamo opportuno accennare , di modo che ognuno possa sbizzarrire a piacere la propria fantasia traendone le soddisfazioni più piene. In commercio si trovano scappamenti ad elastico e a molla per essere installati sul modello ; tuttavia, che desidera auto costruire uno scappamenti non incontrerà eccessive difficoltà.

Tratto dalla rivista (Sistema pratico 11- 1955)





Veleggiatore GABBIANO di Angionino Angione

Il Gabbiano è il primo di una serie di veleggiatori col timone a " V " da me progettati e costruiti sempre con ottimo successo.

Con questo modello ho vinto una gara e mi sono classificato ai primi posti in diverse altre.

La forma dell'ala a gabbiano e i timoni a " V " gli conferiscono un'ottima stabilità.

Il profilo dell'ala è SL 1 calettato a 1° Le centine sono in tranciato di pioppo da mm.1 alleggerite tra i longheroni. Quelle di attacco sono in compensato di betulla da 3 mm. Il bordo d'entrata è un tondino da 3 mm. Quello d'uscita è un listello 3 X 12.

Il longherone posteriore un listello 3X5 interno, il longherone anteriore è in compensato di pioppo 2,5 X 3 mm. , affiorante per permettere il rivestimento del bordo attacco con la fusoliera in cartoncino. Il resto dell'ala è rivestito in pergamina sottile. L'attacco con la fusoliera è costituito da barrelle di alluminio da 1mm. infilate da apposito cassetto sulle ordinate e sui longheroni Gli impennaggi sono costituite da centine in compensato di pioppo da 1 mm. piene.

Il bordo d'entrata è un tondino di 2 mm., quello d'uscita è un listello 3 X 7.

Il longherone anteriore è un tranciato i pioppo da 1mm. quello posteriore un tondino da 3mm. Il rivestimento è in pergamina sottile, il calettamento è a - 1°.

Anteriormente fino all'ordinata n° 7 vi sono altri 4 listelli 2X3mm. di rinforzo. Il pattino è in compensato di betulla da 2,5 mm. Tra il pattino è il primo listello il rivestimento è in piallaccio di noce da 5/10. Il rivestimento è fatto in due strati di pergamina, muso e raccordi sono in sughero.

Baricentro circa 2cm. più avanti dell'ordinata n° 8.

Angionino Angione.

TRATTO da : Piccole Ali Anno 1 n° 8 Maggio 1946

Piccole Ali
PERIODO DEGLI AEROMODELLISTI ITALIANI

Anno 1 - Num. 8 - 15 Maggio 1946

Una copia L. 20
Arretrato L. 22

Abbonamento trimestrale L. 110
Abbonamento semestrale L. 220
Abbonamento annuo L. 420

Direzione e Amministrazione:
Torino - corso Vittorio Emanuele 32

Tariffe inserzioni pubblicitarie:
Lire 10 per ogni mm di colonna
Cont. per la pubblicità: Ditta A.P.I. di G. Papini
Via Beaumont 2 - Tel. 57.078

La collaborazione va indirizzata alla
Direzione. La proprietà letteraria ed
artistica di quanto pubblicato è riserva-
to a «PICCOLE ALI». La ripro-
duzione anche parziale è vietata se
non si cita la rivista.

Le responsabilità degli articoli fir-
mati resta agli autori.

NUMERO
8

TORINO
15 MAGGIO 1946

ESCE DUE VOLTE AL MESE

Un numero
LIRE 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE:
TORINO - Corso Vittorio Emanuele, 32

PERIODO DEGLI AEROMODELLISTI ITALIANI

Abbonamento annuo L. 420 - Semestrale L. 220
Spedizione in abbonamento postale - Gruppo 2

Dirett. Responsabile: VALERIO CORSETTI

Pubbl. Autorizzata A. P. B. n. P. 351 - 14-12-1945

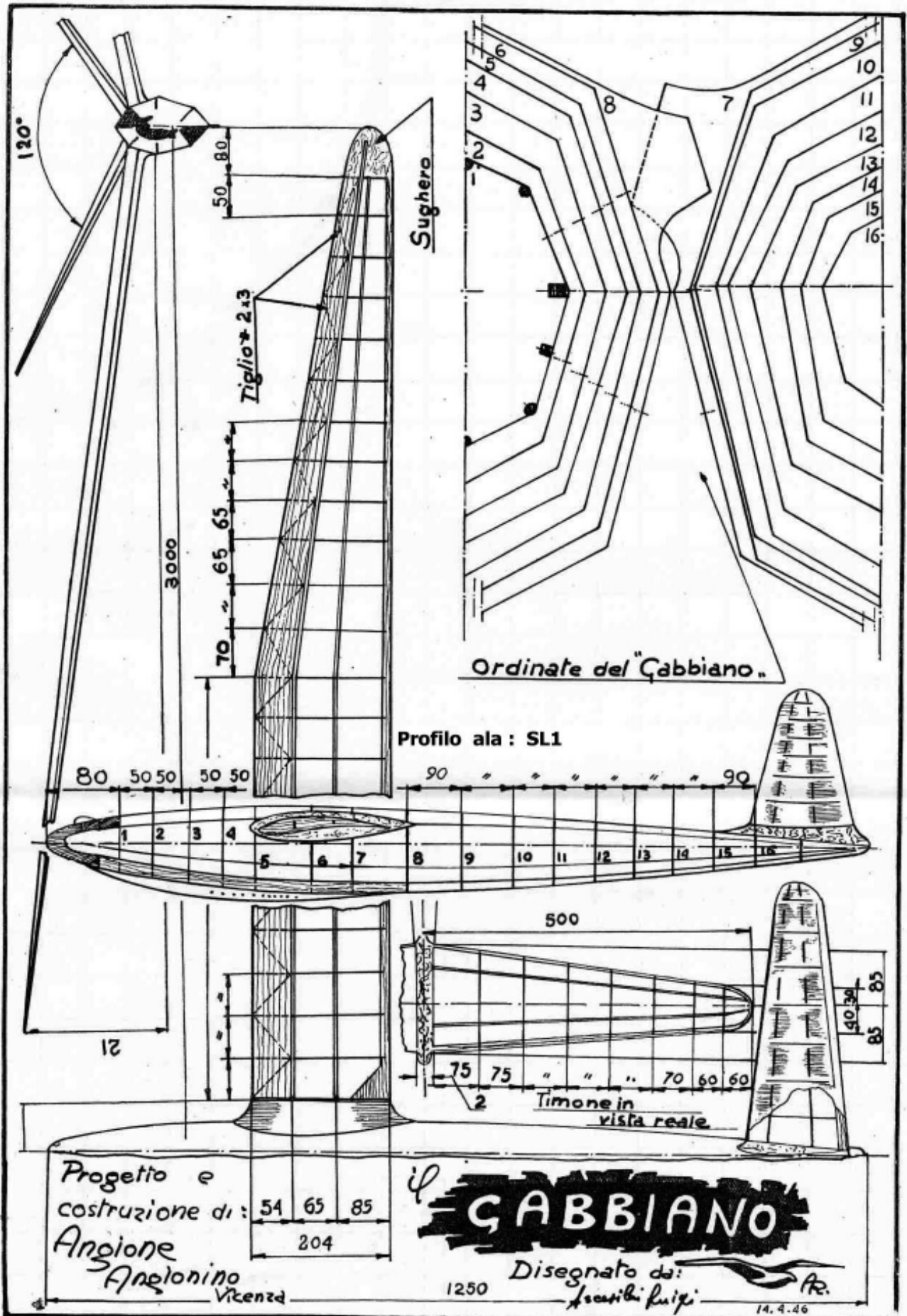
Concessionaria per la diffusione L'UNIVERSAL

Via S. Quintino 21 - Torino

TIPO - Via Saluzzo, 49 - TORINO

Veleggiatore GABBIANO

di Angionino Angione





DWARF (nano) motomodello di Dave Hiliard

Di Dave Hiliard del 1949 da Model Aviation Planbook 22 inc. span

Modello nato per il volo libero con micromotore diesel. Questo è il progetto fu pubblicato nel 1949 ve ne fu anche una versione successiva motorizzato con un motore a CO2.

Il primo Dwarf era motorizzato con un motore KO.2cc, ma nella versione più recente è stato utilizzato un Kapler.32. Tuttavia uno di questi diesel può essere utilizzato con successo ed è una preferenza puramente personale quale decidere di installare.

Costruzione:

ALI, la costruzione delle ali è convenzionale ed entrambi i pannelli dovrebbero essere costruiti in piano sul disegno. Traccia al metà dell'ala destra, girarla ed attaccarla al disegno per fare l'altro pannello alare.

Inizia tagliando i longheroni quadrati da 3mm. alla lunghezza corretta e rastremandoli alla centina 9 fino a circa 2,5mm. all'estremità. Ritaglia il bordo di uscita e le punte da un foglio di 2,5mm incollali in posizione sul disegno. Aggiungere i rinforzi facendo attenzione a inclinare la centina 1 per tenere conto dell'angolo del diedro alare. Seguire il bordo anteriore con un quadrello da 3mm. e il restante rinforzo (D). Quando le incollature sono abbastanza asciutte, rimuovere dal piano e appuntare il longherone destro sull'altro pannello alare. Attaccare la metà completata al rinforzo (D) regolando l'ala fino a 4" sulla punta destra dell'ala (diedro). Quando l'incollatura è asciutta , rimuovere da piano e finire i bordi di entrata e uscita .

FUSOLIERA : Inizia tagliando le parti delle ordinate della fusoliera (F4 - F9) e l'aletta con balsa di spessore da 1,5mm. Incolla queste parti in piano sul disegno, usando dei supporti per mantenere in posizione.

Mentre queste parti si stanno asciugando, ritaglia i pezzi rimanenti della fusoliera (F1 - F3 e F10). Montare le prime metà di sinistra, quindi rimuovere dal piano e aggiungere le prime metà sull'altro lato, seguite dagli otto correntini quadrati da 2,5mm. Piega la forma della pancia ed incollala al F1. Nota il foglio triangolare da 1,5mm. che si incastra tra la pancia a "V".

Ora attacca il supporto del motore a strati di 2,5mm. alle due traverse centrali e il pezzo (F1) - controlla con attenzione che sia posizionato con i giusti angoli. Incolla il blocco del naso leggermente in posizione e sagoma la forma come a disegno. Una buona idea è quella di disegnare un cerchio nel fronte dei blocchi del muso, prima di iniziare ad intagliarli.

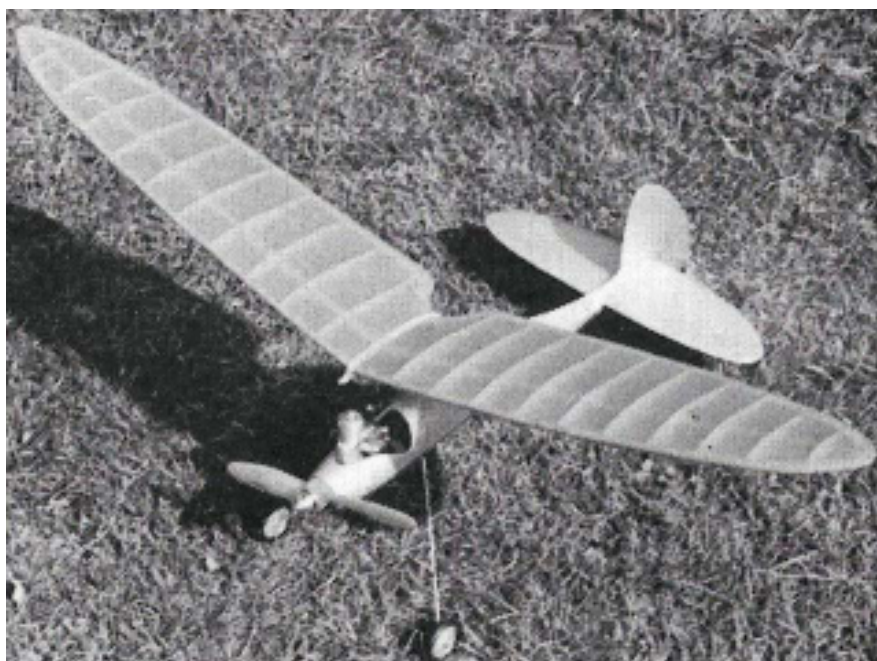
Quando è completamente finito esternamente, tagli via i blocchi di nuovo e li svuoti per dargli una parete con uno spessore di 3mm. fissa il motore in posizione e blocca le teste dei bulloncini con pezzi di filo saldato e incrociato a coppia di due. Incolla la parte inferiore in posizione e taglia via una parte del blocco superiore per ottenere lo spazio per il motorino e del serbatoio. Se desideri puoi fare anche la naca copri motore asportabile per accedere ai dadi del motore. Fai un foro per permettere un facile riempimento al serbatoio e raffreddamento.

Unisci i due pezzi F 10 assieme controllando l'angolo del diedro con la sezione centrale dell'ala. Incolla F5, F7 e la parte superiore di F1. Ora riempi ogni lato di F5 e F6 con i ritagli.

Quando le incollature sono asciutte intaglia e leviga per rendere omogenea dal blocco del cappuccio superiore.

Il piano di coda è tagliato da un foglio medio da 2,5mm. e la superficie superiore è levigata per farle prendere la forma come nel disegno. Dopo averlo finito lo inserisci nella fusoliera e lo fissi.

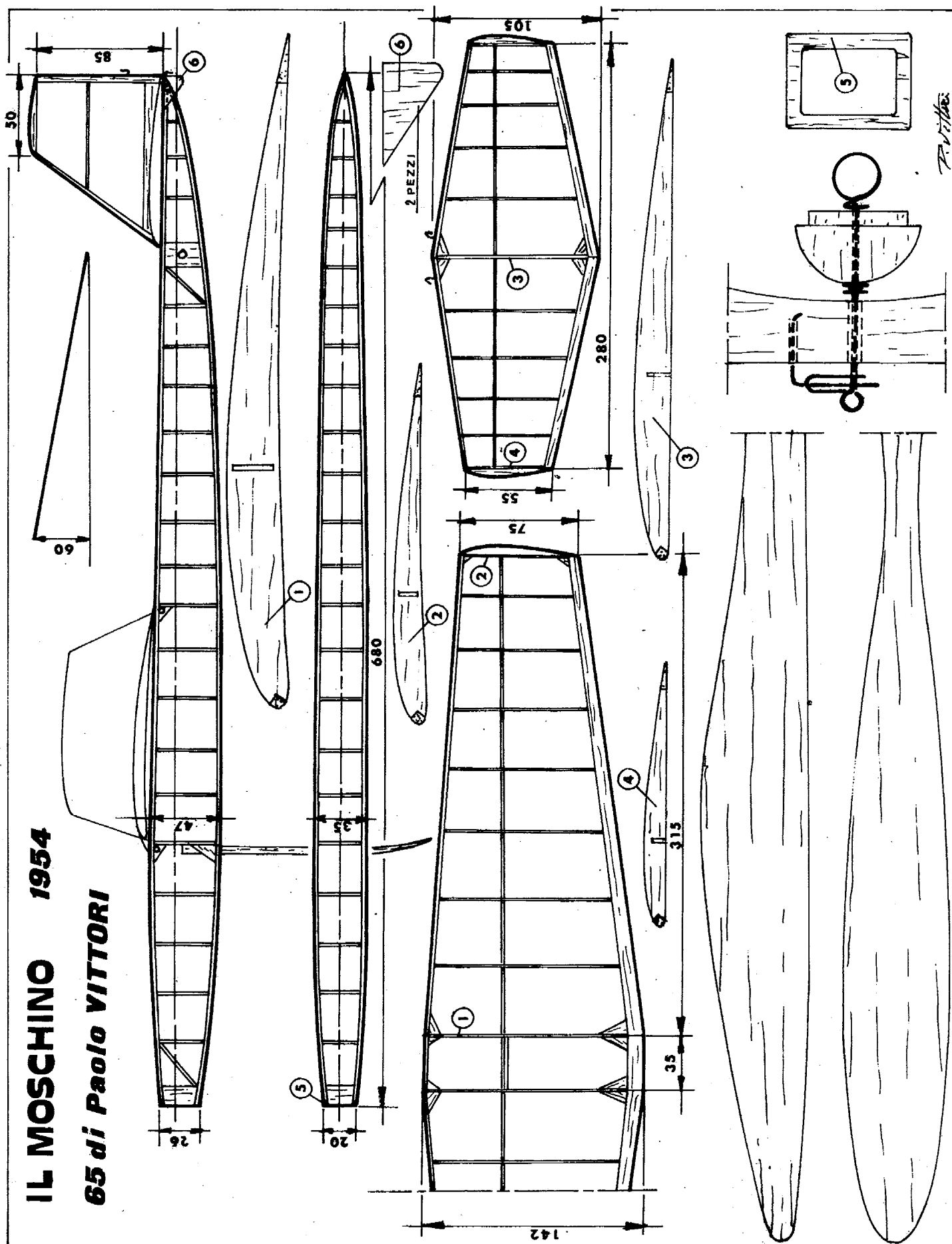
Rifinisci rimuovendo tutte le asperità.





IL MOSCHINO

Modello ad elastico di Paolo Vittori



8 eventi ass.SAM 62. E una organizzata dalla SAM2001

Elenco Provvisorio - salvo disposizioni ministeriali Covid19
 al 22 marzo 2021

DATA	EVENTO	LUOGO	ORGANIZZATORE	referenzainternet	CATEGORIE
1-2 Maggio	Gran Prix dell'ETNA	Ramacca CT	Carlo Minotti	c.minotti@tin.it	Texaco, OT Elettrico, Texaco Antico, OTMR, OTVR-E, 1/2 A Texaco
18- apr.	Trofeo Valdarno	S.G. Valdarno AR.	Marco Massi	marcoingmassi@gmail.com	1/2 ot elettrico, Texaco, OTMR, Texaco Antica, 1/2 A Texaco, NMR, OTVR-E
09-mag	Coppa Tevere	Fiano Romano	Curzio Santoni	cusanton@tin.it	regolamento si basa sul miglior rapporto tempo motore/tempo di volo
23-mag	Trofeo Cristoforo Colombo	Carpi MO.	Vinco Sabbadini	vinco.sabbadini@yaloo.it	Texaco, 1/2 Elettrico, OTMR, OTVR-E, 1/2A Texaco, OTE, NMR2,5
6 giu	Memorial Giorgio Colla	Parmense	Eduardo Ferretti	ferrinet2011@gmail.com	Texaco, 1/2 A Texaco, OTE, OTVR-E, 1/2 Ot Elettrico, NMR, Texaco Antica
20-26 giu.	EUROSAMCHAMPS	Jvancice Rep. Ceca	SAM78 Rep. Ceca	https://sam78.cz	Tutte le categorie del regolamento europeo.
04-lug	Memorial V. Canestraro	Valle Gaffaro FE.	Maurizio Baccello	maurizio.baccello@gmail.com	da definire
23-lug	Trofeo del Frignano	S. Dalmazio MO.	Matteo Vallicelli	samitalia@libero.it	Texaco, 1/2A Texaco, OTMR, Texaco Antic., 1/2 OT Elettrico, NMR2,5, OTE, MTL, OTVR-E
18/19 sett.	Concorso Nazionale	Valle Gaffaro FE.	Maurizio Baccello	maurizio.baccello@gmail.com	Tutte
4-5 dic.	Gran Prix dell'Etna	Ramacca CT.	Carlo Minotti	c.minotti@tin.it	Texaco, OTE, 1/2 OT Elettrico, Texaco antica, OTMR, OTVR-E, 1/2A Texaco

recup. evento del 2020

SAM2001 regole: Sport 2001

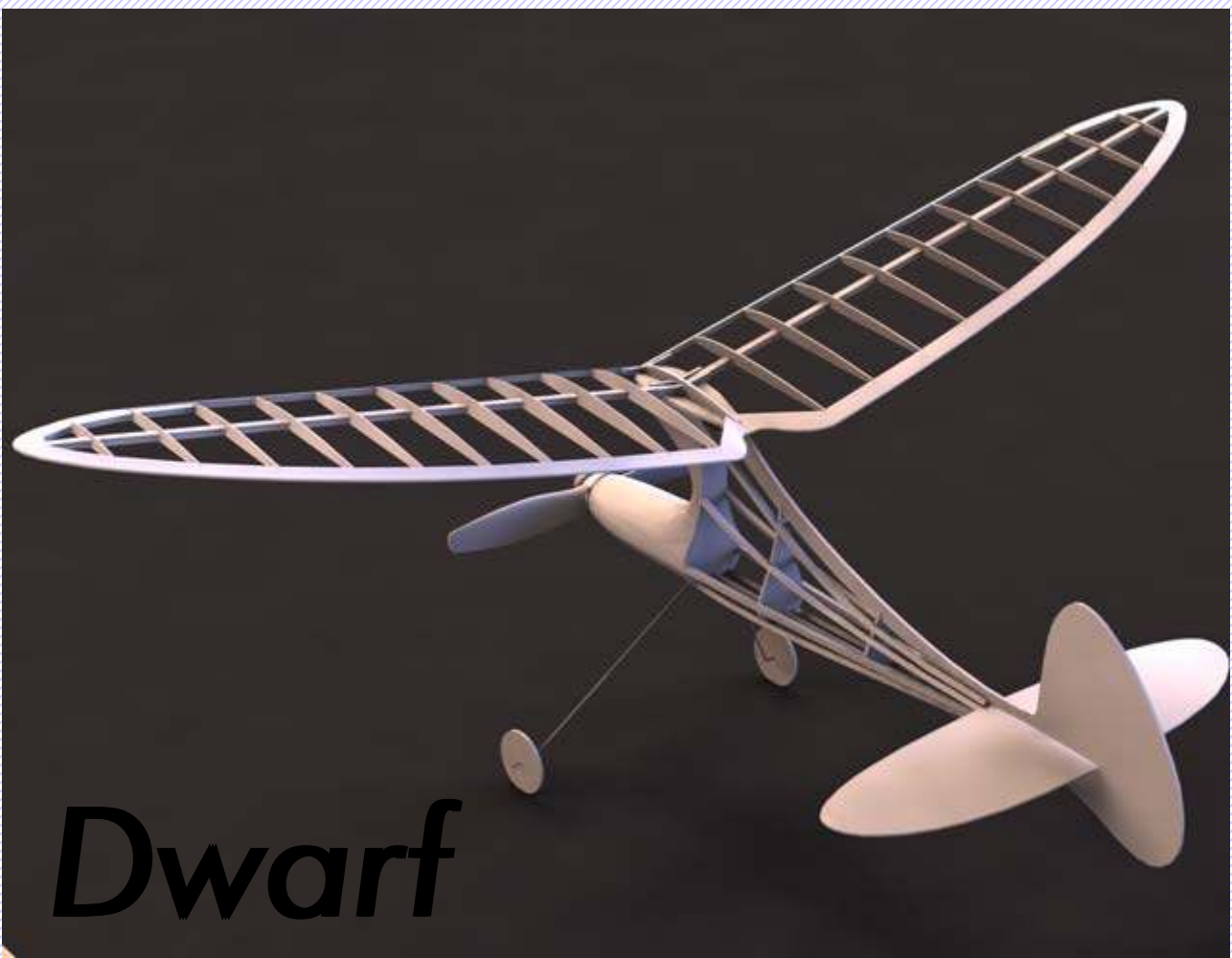
la data non è certa

IMPORTANTE!!

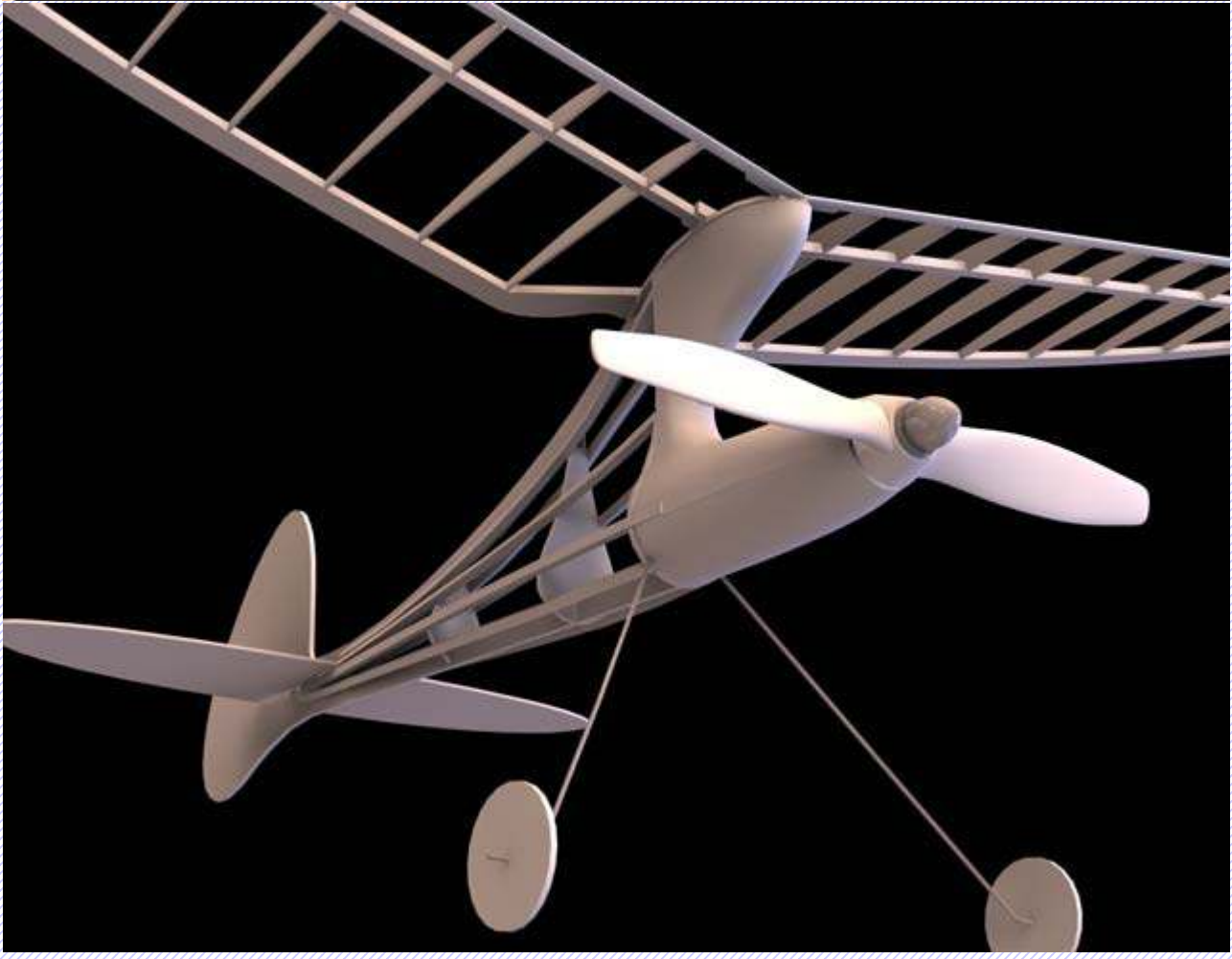
A causa della pandemia che purtroppo sta imperversando in Italia e nel mondo, il calendario che ora pubblichiamo è da ritenersi provvisorio e gli eventi saranno da confermare di volta in volta dagli organizzatori, per cui vi preghiamo di informarvi prima di impegnarvi nelle iscrizioni..

Un pensiero commosso verso coloro che non potranno accompagnarci.





Dwarf





ALLEGATO AL BOLLETTINO n. 189

ELENCO DISEGNI PUBBLICATI

dal n.28 del 1991

al n.188 del 2020

MOTOMODELLI				
Nome del modello	Nome del costruttore	Anno	N° notiziario	note
Scalatore	Eliseo Trevisan	1942	47 del 1994	(revival) e 91 del 2002
Popular	V. Procházka	1947	30 del 1991	revival
Senior Tabù	Carlo Bergamaschi	1951	50 del 1995	revival
Firebird	Adriano Castellani	1946	55 del 1996	
Le Veau lent	Renè Jossen	1950	55 del 1996	
The Giant	Vernon Bohele	1937	55 del 1996	
Zipper	Carl Goldberg	1939	55 del 1996	supplemento
The Rebel	Peters Bowers	1939	58 del 1996	
PE 46	Volveno Pecorari	1947	62 del 1997	
I-Elvi	A. Martorello	1941	63 del 1997	
Brontolon "EIK39"	Ernesto Eikerman	1950	74 del 1999	
Dragone Verde	M. C. Berkeley	1944	75 del 1999	
Miss K	Piero Gnesi	1946	74 del 1999	
Pilota 1°	Adriano Castellani	1945	76 del 1999	
Amado Mio	Amato Prati	1949	76 del 1999	
Aucom G 22	V. Gallo	1948	77 del 1999	
G. M. 19	Franco Gallo	1950	77 del 1999	
P.R.16	Renzo Pavanello	1942	77 del 1999	
PE 44	Volveno Pecorari	1945	78 del 1999	
Lil Misery			78 del 1999	
Frou Frou	F. Galè	1941	78 del 1999	
B. M. 3	Adriano Bacchetti	1941	79 del 2000	e 186 del 2019
R. A. 20	Adolfo Rappini	1946	80 del 2000	e 151 del 2012
Motomodello	G. Garlato	1947	81 del 2000	
Spritz Phoenix	G. Battistella	1949	81 del 2000	
Experimental monoplane	Loziers (GB)	1938	82 del 2000	1° modello elettrico
Primato	Giampaolo Cioni	1957	84 del 2000	
Il Pilade	Gianni Pavesi	1949	86 del 2001	
Toni	Oscar Piccini	1947	86 del 2001	
R. C. 04	Mario Ferrari	1952	87 del 2001	
G.A.N. 3	Buonuomo Riccardo	1946	88 del 2001	
Il Ventura	Roberto Bacchi	1950	89 del 2001	172 del 2016
M 30	Gino Andrei	1948	90 del 2001	
R. G. 9	Giorgio Ratti	1947	90 del 2001	
P.R. 39	Renzo Pavanello	1948	90 del 2001	
D. G. 41	Giulio Dorio	1941	91 del 2002	
motomodello	Frank Zaic	1951	92 del 2002	
D.G. 163	Giulio Dorio		95 del 2002	Canard
SV23	Silverio Valentisig	1948	97 del 2003	
S.P. 17	Segio Pennesi	1949	98 del 2003	
Diavolo	Gino Andrei	1945	99 del 2003	
La Grande Stella	Rinaldo Gastaldi	1947	101 del 2003	
P. 33	Fratelli Pescale	1948	102 del 2003	
R 4613-9 C	Pierluigi Raggi	1947	103 del 2004	172 del 2016
B.R. 4610 spaventapasseri	Lamberto Rossi	1947	104 del 2004	e 148 del 2011
M 13	Umberto Rossi	1950	104 del 2004	
Ape 16	Agelo Peruzzi	1945	105 del 2004	
BM 1	Adriano Bacchetti	1943	105 del 2004	

Record 20	Cassio Pisani	1947	106 del 2004	
KL61	Loris Kanneworf	1949	106 del 2004	
Ferr 40	Mario Ferrarini	1942	108 del 2004	
D. G. 83	Giulio Dorio	1945	108 del 2004	
G.Z. 10 Bis	Guido Zaramella	1945	109 del 2005	
Le Roitelet (F)	Chambot	1942	114 del 2006	
De Filippis	Vincenzo De Filippis	1949	115 del 2006	
E.B 15	Enrico Ballario	1948	116 del 2006	
Dreftee (USA)	Gas Job	1940	117 del 2006	
P.R. 40	Renzo Pavanello	1946	118 del 2006	
Cucù	Luigi Molgora	1946	118 del 2006	
Il Gabbiano	anonimo Sistema pratico	1955	121 del 2007	
Black Pirate	Domenico Bruschi	1956	122 del 2007	
Gigolò G. 14	Filippo di Guidi	1945	122 del 2007	
Italian Giant	Piero Gnesi	1947	128 del 2008	
Sandy Hogan	Roberto Zappata	1954	130 del 2008	
B-100 M-10	G. Baracchi	1954	131 del 2008	
Strimline Ciclone	Bob Jeffery	1937	131 del 2008	
Lo Scooter			132 del 2009	
Sparky	Don Srull (USA)	1940	134 del 2009	vers. elettrica
Texaco 1939 (USA)	Reg Rtuman	1939	138 del 2010	
Bullet (USA)	Tom Sutter	1940	138 del 2010	
Strato B	Charles Guarnieri		139 del 2010	
Pretty Baby		1946	139 del 2010	
The Eaglet (USA)	Gene Wallok	1937	140 del 2010	
Miss Arpiem	Steve Kawalik	1938	140 del 2010	
Wedgy	Leon Shulman	1940	141 del 2010	
Villager	Ed Toner & Joe Depper		142 del 2010	
M.M. 13	Marcello Muti	1947	144 del 2011	
Baby Burd (USA)	Cester Lanzo	1938	144 del 2011	e 152 del 2012
Seren	Enzo Servadei	1947	145 del 2011	
Leda II	Filippo Oliva	1947	145 del 2011	
Il Duca	Mario Rodrigo	1939	146 del 2011	
Olimpic	Renato MC Berkeley	1949	148 del 2011	
Record Hound (USA)	Herry Struck	1939	150 del 2012	
Brummer (DE)	Wilhelm Hass	1938	150 del 2012	
Il Mohar	Arve Mozzarini	1943	150 del 2012	
Super Phoenix (USA)	Frank Heiling	1949	151 del 2012	
The Flounder (USA)	Phinky Fruchtman	1941	152 del 2012	
Little Diamond (USA)	Jhonn Drobshoff	1941	152 del 2012	
Blazer	Carl Golberg	1955	152 del 2012	
ETB 41 (DE)	Erwin Tummler	1948	153 del 2012	
Lanzo Bomber	Cester Lanzo	1938	153 del 2012	
GR 72	Ninetto Ridenti	1946	155 del 2012	
Il Foote Westerner	Don Foote	1941	158 del 2013	
PE 54	Veno Pecorari	1953	157 del 2013	
V Tail Smallow	C. Loewe	1937	157 del 2013	
Weathers Westerner	Don Foote	1938	159 del 2013	
Stratostreak	Louis Garami	1941	160 del 2013	
Colibrì	Louis Garami	1939	160 del 2013	

Half Pint	Louis Garami	1940	160 del 2013	
Benny Boxcar	Henry Struck's	1937	161 del 2013	
Feather Merchant	AE Lehmsberg	1940	162 del 2014	
Ramrod 600	SIG	1956	163 del 2014	
Super Simplex	Paul Plecan	1948	159 del 2014	
Colossus V	Giessen	1949	159 del 2014	
Al-MO7	Aldo Montanari	1946	159 del 2014	
Al-MO8 idro	Aldo Montanari	1967	159 del 2014	
EB 3	Emilio Bianchi	1946	159 del 2014	
Colossus V	flyings Models	1949	165 del 2014	
Sirio TE 31	Eugenio Turri	1944	167 del 2015	
Zomby	Leon Shulman	1941	168 del 2015	
San Josè	Antonio Arria	1948	168 del 2015	
Cobra	Ted Patroliia	1947	169 del 2015	
AERBO	Joe Findra	1941	170 del 2016	
New Ruler	Henry Struck's	1937	171 del 2016	
The Contest	Frank Ehling	1937	171 del 2016	
PE 44 Cobra	Volveno Pecorari	1946	172 del 2016	
SL 16 " Bongo "	Lucio Spinelli	1950	172 del 2016	
Taken Easy	E. arsen	1948	174 del 2017	
Astor	Sistema A	1956	174 del 2017	
Rieti 20	Gino Ursicino	1992	175 del 2017	
P 31	Fratelli Pascale	1946	175 del 2017	
Il Nettuno	Marcello Pellicchia	1945	175 del 2017	
Slicker	Bill Bean	1948	176 del 2017	
Leda II	Filippo Oliva	1947	177 del 2017	
Dixielander	George Fuller	1959	180 del 2018	
Flying Stick	Gas Model	1937	183 del 2019	
M 346	Volveno Pecorari	1954	184 del 2019	
Play Boy	Joe Elgin	1939	185 del 2020	
AL-MO 7	Aldo Montanari	1946	186 del 2020	
Pasquale	Gianpaolo Cioni	1957	187 del 2020	
KS22	Helmut Kermes	1943	188 del 2020	

VELEGGIATORI				
Nome del modello	Nome costruttore	Anno	N° notiziario	note
Airone	Livio De Micheli	1941	28 del 1991	allegato Revival
T3-V	Carlo Turbino	1945	56 del 1995	allegato Revival
Albatross	Franco Contew	1950	57 del 1996	
Eureka	Albeto Fila	1943	61 del 1997	
I-Sire 30	Cesare Frau	1948	68 del 1998	
Balestruccio	Mino Serra	1948	69 del 1998	
Castoro	S. Alinari	1948	72 del 1998	
R5	Carlo Rebella	1938	70 del 1998	
R6	Carlo Rebella	1939	70 del 1998	
R7	Carlo Rebella	1939	70 del 1998	
Simun ter EIK.26	Ernesto Eikerman	1947	71 del 1998	
Archenopterix	Alfredo Castiglioni	1947	73 del 1999	
Chimera	Alfredo Castiglioni	1948	73 del 1999	
F.C. 11/47	Franco Castiglioni	1947	73 del 1999	
Sangue e Arena	Antonio Canestrelli	1948	73 del 1999	
Bambi R13	Renato Rosini	1950	74 del 1999	
Scassino	Giovanni Geddo	1944	75 del 1999	
SM 25	Salvatore Maisano	1949	75 del 1999	
Marabut VT-49	Cuocci Francesco	1950	76 del 1999	
Penna Bianca	Giovanni Cabras	1950	77 del 1999	
D. G. - 54	Gino Daiano	1949	77 del 1999	
Manu' 42	Otello Manucelli	1950	80 del 2000	
D. G. 23	Giulio Dorio	1941	83 del 2000	
EM 24	E. Morandi	1939	88 del 2001	
R.R. 9	Renato Rosini	1947	88 del 2001	
Silva	Adriano Vecchia	1949	89 del 2001	
A. V. 21 Bora	Arturo Valenti Partanna	1948	93 del 2002	
Rondine II	Emilio Flesca	1950	93 del 2002	
TE 159	Enzo Tedeschi	1941	95 del 2002	
Espero	William Brogioni	1949	97 del 2003	
RO 500	Giacomo Ferara	1948	99 del 2003	
Presbiterio	Gianni Cellini	1940	101 del 2003	e n° 102 del 2003
V. M. 12	Oscar Marchi	1940	102 del 2003	
AC 21	Antonio Canestrelli	1941	103 del 2004	
D.G.67	Giulio Dorio	1941	104 del 2004	
Leucoptero	Oreste Pignataro	1949	105 del 2004	
TS Beta	Tito Spoglia	1942	106 del 2004	
TE 42 bis	Elvio Tosaroni	1942	106 del 2004	
I-Borg	Augusto Borganti	1942	107 del 2004	
BM. 18	Mario Bindi	1942	108 del 2004	
L. 19	A. Lazzari	1946	113 del 2005	
R.G. 3 bis	Ratti Giorgio	1946	113 del 2005	
Uranio	Gino Andrei	1946	113 del 2005	
E C. 451-6	Enrico Cattaneo	1946	113 del 2005	e n° 148 del 2011
S. P. 9	Sergio Pennesi	1947	113 del 2005	
I-Sire 30	Cesare Frau	1948	113 del 2005	
Stella di Trinidad	Francesco Gregnanin	1948	113 del 2005	

Il Pettiroso	Luciano Ghelardi	1948	113 del 2005	e 185 del 2019
E.C. 28.44	Edgardo Ciani	1946	113 del 2005	
Il Bambi	Gianbattista Nocetti	1946	134 del 2009	
Le Roitelet	(Francese)	1942	114 del 2006	
Cingo Cengo	Ivano Amoretti	1950	118 del 2006	
A.G.47	Alessandro giusti	1948	120 del 2007	e 145 del 2011
Milano II	R.U.N.A	1939	121 del 2007	
P. F. 15	Franco Pianigiani	1950	122 del 2007	
Lunak	Radoslaw Cizek (CZ)	1949	126 del 2008	
L.P. 3	Ludovico Pavesi	1941	127 del 2008	
Astrale	Ernesto Eikerman	1949	133 del 2009	
Micron	E. Petretti	1946	138 del 2010	
Jestrab	(Cecoslovacco)	1950	138 del 2010	
The Fly pump Hadle	A. S. Cox (GB)	1939	139 del 2010	
Zephir	N. Neuzil	1950	139 del 2010	
G.F.20	G. Gherardini	1947	148 del 2011	e 170 del 2015
Turbine	Silvano Macera	1950	150 del 2012	
Aldebaran	Angione Angionino	1947	150 del 2012	
Termic 100	Franc Zaic's		151 del 2012	
Minimoa	Keil-Kraft-Kits		152 del 2012	e 154 del 2012
DG67	Giulio Dorio	1941	161 del 2013	
EB - 3 m	Emilio Bianchi	1946	166 del 2015	
Movo M 41	Arve Mozzarini	1965	166 del 2015	
AP 13	Fidia Piattelli	1938	167 del 2105	
Fuffo	Gian Luigi Invernizzi	1944	170 del 2016	
G.R. 63	Giulio Roderigo	1951	173 del 2016	
I-Mace 21 Balestruccio	Silvano Macera	1941	178 del 2018	
Baffo	P. Achille Cuniberti	1941	178 del 2018	
L. P. 3	Ludovico Pavesi	1939	179 del 2018	
Krkoun		1954	179 del 2018	
AR 36	Luigi Arcesilai	1946	186 del 2020	
Lo Zenit	Antonio Canestrelli	1949	186 del 2020	
TG 31	Guido Teriagio	1941	187 del 2020	
Pina	Arturo Valenti	1950	187 del 2020	
AG 4	A. Grazia	1946	187 del 2020	
Balestruccio SM 57	Bartolomeo Serra	1948	188 del 2020	

MODELLI ELASTICO				
Nome del modello	Nome del costruttore	Anno	N° notiziario	note
Il Cry	Carlo Rebella	1946	57 del 1996	
	Carlo Cagnelli	1938	58 del 1996	
I-LENO	Carlo Cagnelli	1940	59 del 1996	
I-ANNA	Rino Piccoli	1940	59 del 1996	
S. L. 111	Silvano Lustrati	1950	61 del 1997	
7W-1953	Giorgio Callegari	1953	63 del 1997	
Wakwfield 004	Gigi Spanedda	1953	66 del 1997	
Sancho Pepe	Gianpiero Janni	1950	68 del 1998	
C.F. 22	Ferruccio Cassola	1947	69 del 1998	
R1	Carlo Rebella	1938	69 del 1998	
R2	Carlo Rebella	1936	69 del 1998	
R3	Carlo Rebella	1936	70 del 1998	
R4	Carlo Rebella	1937	70 del 1998	
R8	Carlo Rebella	1941	70 del 1998	
A.L.18	Enrico Cattaneo	1948	70 del 1998	
RE 3001	Carlo Rebella	1941	71 del 1998	
Dardo Eik 40	E. Eikermann	1949	75 del 1999	
Kiki	Giorgio Callegari	1953	75 del 1999	
I-GAST 0-65	Giulio Gastaldo	1948	76 del 1999	
Moscerino TE 30	Elvio Tosaroni	1942	77/78 1999	
Planonoro II	Pneaud		78 del 1999	
65 Rubbaslubba	Carlo Turbino	1948	80 del 2000	
Biprano ED9	Enrico delle Piane	1943	80 del 2000	
Eliche controrotanti	Giovanni Solaro	1950	80 del 2000	
Il Ragno		1947	88 del 2001	
I-GAST 0124	Giulio Gastaldo	1953	93 del 2002	
I-GAST 0-116	Giulio Gastaldo	1951	93 del 2002	
F.A.I. 148	A. Canestrelli	1949	94 del 2002	
Il Veneranda	Gustavo Bonvecchiato	1949	94 del 2002	
Il Micron	Franco Gallo	1949	94 del 2002	
I-GIOT 12	Giotto Mazzolini	1952	96 del 2002	
Dyna 15	Antonio De Nicola	1950	97 del 2003	
G.F. 96/2	Guido Fea	1953	98 del 2003	
K-L- 72	Giorgio Callegari	1951	99 del 2003	
S. L. 113	Silvano Lustrati	1950	100 del 2003	
BM 20	Bruno Molossi	1941	105 del 2004	
L "OD15"	Desiderio Odasso	1942	106 del 2004	
OG 15	Giorgio Occhiodoro	1943	106 del 2004	
65 - 49	Giorgio Callegari	1949	108 del 2004	
Tabioka	Gagliuotta e Cacciapuoti	1948	115 del 2006	
Pigmeo	Molinari Umberto	1944	116 del 2006	
Gipsy 3°	Aris Bernardini	1956	116 del 2006	
Il Cucciolo	S. Alinari	1950	127 del 2008	
C. F. 22	F. Cassola	1947	134 del 2009	
A. D. 41	Antonio Duma	1947	136 del 2009	
I-CABA	Carlo Babbi		146 del 2011	
Il Fuggitivo	Rino Fontanesi	1947	146 del 2011	

Lanzo Record Holder	Cester Lanzo		167 del 2015	
Il Pinnuto	Franco Conte	1945	171 del 2016	
Sioux	Giuseppe Pierotti	1949	176 del 2017	
Wakefield	A. Leardi	1950	180 del 2018	

VOLO VINCOLATO				
Nome del modello	Nome del costruttore	Anno	N° notiziario	note
Speed King	Amato Prati		87 del 2001	
Telecomandato ta velocità	Giuseppe Rio		105 del 2004	
Full Boost	Frank Ehiling		112 del 2005	
Bazooka IV	Pete Wrioth		113 del 2005	
Speed Model	V. Smejkal		113 del 2005	
Speed Model	G. B. Cellini		113 del 2005	
Tig 3	AeC Busto Arsizio		118 del 2006	
T2	Teamove Letani		121 del 2007	
Pape Satan	Luigi Patuelli		122 del 2007	
Grand Prix	Luigi De Mori		126 del 2008	
Tipe- Tap	Luigi Arcesilai		127 del 2008	
Diavolo Rosso	E. Tacchella		136 del 2009	
Isidoro			137 del 2009	
Ring Master	Matt Kania		145 del 2011	
RA 23	Adolfo Rappini		185 del 2020	
Giulio Cesare	Ridenti Ninetto		188 del 2020	

MODELLI VARI				
Nome del modello	Nome del costruttore	Anno	N° notiziario	note
D.G. 46 a razzo	Giulio Dorio	1946	59 del 1996	
Modello a razzo	G. Haase (DE)		62 del 1997	
Catapult Glider	Lanchester		71 del 1996	
Modello ad aria compressa		1920	73 del 1999	
Balsetta	Carlo Tione	1947	73 del 1999	
Planoforo	Penhaud	1871	78 del 1999	
D. G. 28 a razzo	Giulio Dorio	1954	101 del 2003	
Il Caccia DX	Giulio Dorio	1942/3	108 del 2004	
Le Roitelet		1942	114 del 2006	
Indoor	Cesare Frau	1949	127 del 2008	
HLG Hervat	Franc Zaic Book	1938	154 del 2012	
Maritan Space Ship	Roy L. & Clough Jr.	1954	169 del 2016	
Asymmetrical Pusher	Air Trail		171 del 2016	

MOTORI				
Nome del motore	Nome del relatore	Anno	N° notiziario	note
Mills .075	Giacomo Mauro		55 del 1996	
Note su motori vari			60 del 1996	
Frog 500 glow	Domenico Bruschi		62 del 1997	
Super cyclon	Domenico Bruschi		67 del 1998	
Ohlsoon 23	Domenico Bruschi		68 del 1998	
Veco e Jhonson 35	Domenico Bruschi		70 del 1998	
Vari motori italiani			74 del 1999	
A.P.1 (pierino)	Armando Perifano		86 del 2001	
P. O. 2			87 del 2001	
Motori che passione	Helmut Casal		89 del 2001	
Elia e Super Teseo			91 del 2002	
Stenton petro engin	Helmut Casal		94 del 2002	
Atom minor Mark III	Helmut Casal		94 del 2002	
Beta 3			97 del 2003	
Alcar e Presenti 5			98 del 2003	
Osam G 14	Gianmauro Castagnetti		101 del 2003	e 81 del 2000
Motori Supertigre	Ilario Biagi		103 del 2004	
Motori 4 T. italiani			105 del 2004	
CM2 bicilindrico spark			106 del 2004	
Fox 59 Haigh torque			111 del 2005	
Supertigre G24	Tiziano Bortolai		120 del 2007	
Il motore Biraghi			121 del 2007	
i motori convertiti	Giacomo Mauro		122 del 2007	
Doufour .06			127 del 2008	
Storia del motore COX			128 del 2008	
Motore V. B. 25			130 del 2008	
Oliver Tiger 2,5cc D.			130 del 2008	
ED MK III 2,5cc D.			132 del 2009	
Barbini B 38 1 cc D.			133 del 2009	
Micron Avia 5 cc			133 del 2009	
Super Elia	Ivan Poloni		134 del 2009	
Super Tigre G30			134 del 2009	
Folgore L. N. 2	Giorgio Colla		134 del 2009	
Supre Tigre G 31	G. Grifoni		135 del 2009	
Atwood Triump .49&51	Domenico Bruschi		135 del 2009	
Motori Ohlsoon			136 del 2009	
Amco 3,5cc D.			136 del 2009	
Foster 99	E. C. Martin		138 del 2010	
Arden .099 & .19			128 del 2010	
Edco Sky Devil .65	Charlie Bruce		138 del 2010	
Cunningam Bluestreak65			139 del 2010	
Hornet 60	Domenico Bruschi		140 del 2010	
Dooling 29			140 del 2010	
Ghibli 2cc	Alberto Bandini		148 del 2011	
Meteor 47			151 del 2012	
Micro diesel 2cc			167 del 2015	
Giglio 2cc			173 del 2016	

Alfa 1	Enzo Mancini		177 del 2017
Supertigre G29			177 del 2017
Brown Juior			178 del2018
Eolo 5 cc	Mario Coco		180 del 2018
Super Cyclone			183 del 2019
Arden .099 & .19			184 del 2019
Ohlsoon 23 e 60			185 del 2020
Uranio 4			186 del 2020
Presenti 5			186 del 2020
Nova I	Olandese		186 del 2020
Atwood Champion .60			187 del 2020
Lucas & Smith Contestor			187 del 2020