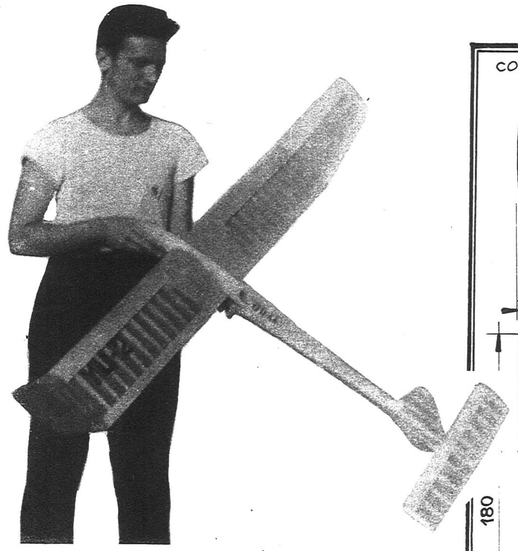
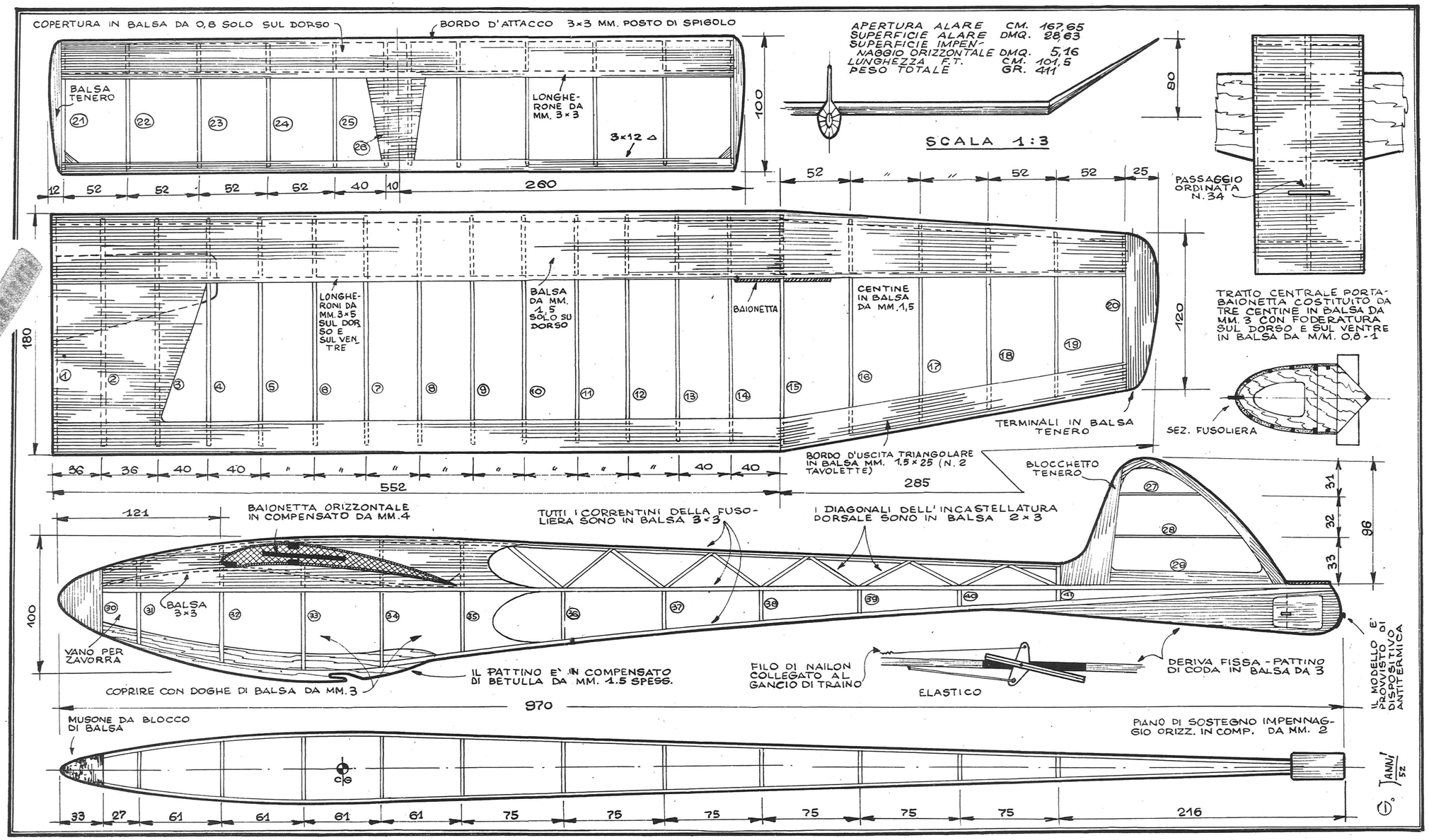


B. G. 44

IL VELEGGIATORE CAMPIONE DEL MONDO

di Bora Gunic

Bora Gunic è uno studente di architettura, ventiquattrenne, costruisce modelli volanti sin dal 1945, e membro della Commissione tecnica della Scuola dell'Aero Club di Belgrado. Detentore di un brevetto «C» di volo a vela e del certificato «B» di paracadutista. E' un costruttore meticoloso, così come è scrupoloso in gara; l'anno passato, nella medesima occasione, si classificò al 17. posto. Usa cavi di nylon per il traino; il modello è stato terminato circa un mese prima della gara e, a detta del costruttore, è capace di realizzare tempi della durata media di 4'40" in aria assolutamente calma (i tempi ottenuti in gara sembrano dargli ragione)



L'aeromodellismo del dopoguerra è stato caratterizzato in Jugoslavia sopratutto da un grande entusiasmo fra i giovani e da molta originalità fra i costruttori; con vivissimo piacere giunse in questo ambiente la notizia che a Graz, in Austria, avevo conquistato il titolo di Campione del Mondo 1952 per la categoria modelli veleggiatori.

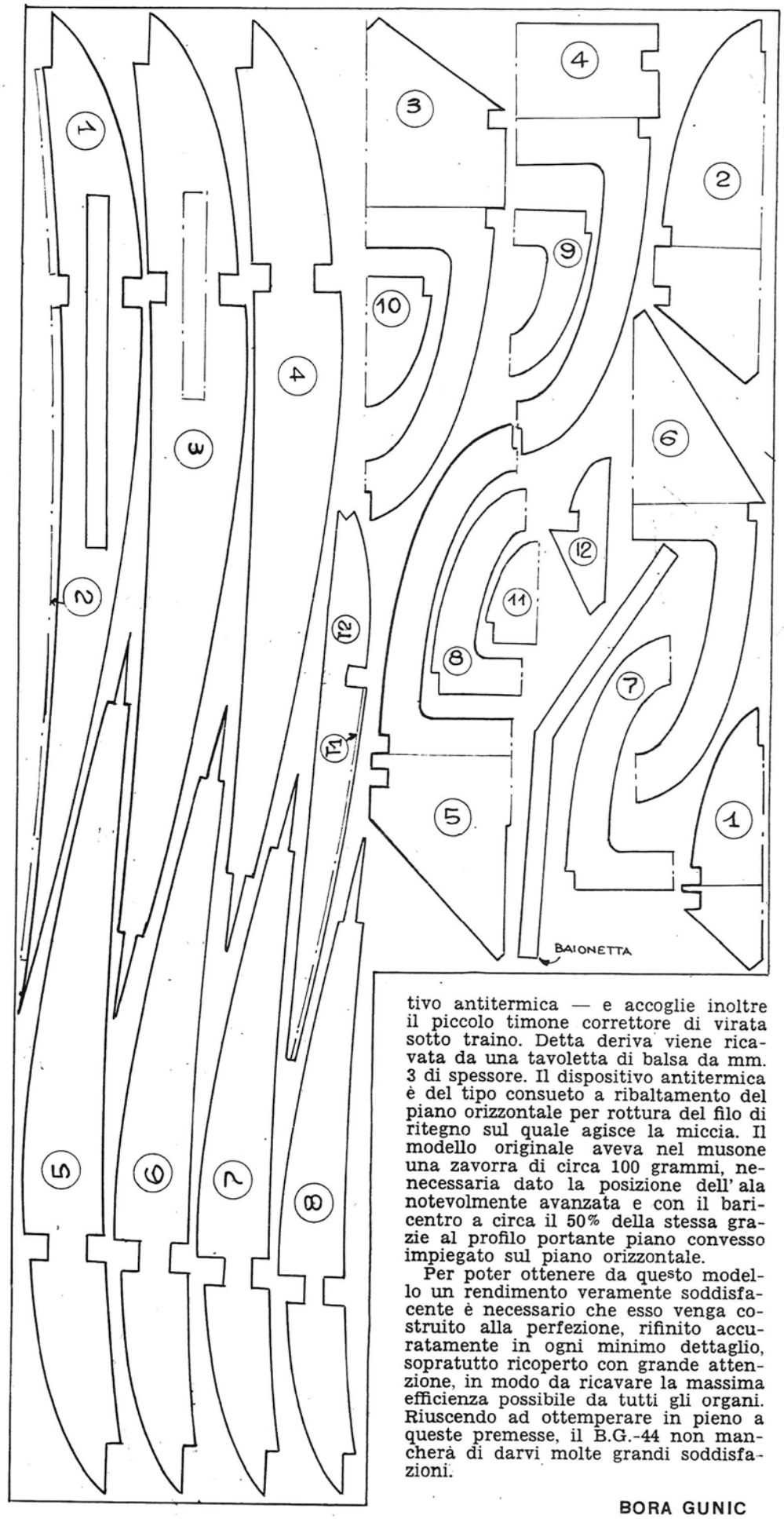
Avevo cominciato da tempo ad esperimentare modelli del tipo di quello che, poi, mi avrebbe portato alla tanto agognata affermazione in campo internazionale. Ed i miei esperimenti in questo senso erano già a buon punto quando nel 1950 la squadra nazionale jugoslava, della quale facevo parte, si affermo' con una brillantissima vittoria ad Eaton Bray. Quel modello aveva però una fusoliera molto più corta e, di conseguenza, degli impennaggi — verticale ed orizzontale — di dimensioni maggiori; tutto ciò per la mancanza delle attuali limitazioni imposte dal regolamento F.A.I. Ma come allora, ancor oggi il profilo alare che ho impiegato sul mio modello è l'ottimo NACA 6409. Aggiungerò ancora che, per una serie di contrattempi, il modello venne finito meno di un mese prima della partenza della nostra squadra per Graz.

Nei giorni 15 e 16 agosto, sull'aeroporto di Graz, ebbe luogo la gara, ed il mio modello si comportò in maniera abbastanza egregia, ottenendo nei tre lanci rispettivamente i tempi di 5' - 4'9" - 5' usando un cavo di 100 metri per il traino.

Premetto che la costruzione di questo modello non è consigliabile a chi non abbia già una discreta pratica, sopratutto date le notevoli difficoltà presentate dalla realizzazione della fusoliera a guscio misto. Si potrà iniziare con la costruzione delle semiali e della sezione centrale alla quale esse vengono unite per mezzo di una baionetta orizzontale piana in compensato da mm. 4. Questo gruppo baionetta-corpo centrale viene successivamente incorporato e fissato rigidamente alla fusoliera, permettendo così una costruzione più semplice, leggera e razionale. Il bordo d'attacco è ricoperto con balsa da mm. 0,8, il bordo d'uscita è invece costituito semplicemente da due tavolette di balsa da mm. 1,5 che abbracciano i terminali delle centine, alle quali devono essere raccordate perfettamente.

La fusoliera viene montata in due parti distinte: quella superiore e quella inferiore, che vengono riunite dopo essere state staccate dal piano di montaggio. Le ordinate della fusoliera sono infatti in due pezzi fino alla 6., mentre dalla 7. in poi il dorso della fusoliera va ricavato da un semplice traliccio di balsa, per la necessità di poter risparmiare in coda quanto più peso fosse possibile. La parte superiore viene quindi praticamente montata su quella inferiore che ha tutti gli elementi di forza; ed è nell'esecuzione di questo lavoro che al costruttore si richiedono notevoli doti di occhio e di precisione, se si vuole ottenere una fusoliera perfettamente diritta. La parte superiore conserverà una sezione triangolare, quella inferiore sarà poligonale, ottenuta mediante l'incollaggio dei listelli di forma affioranti. Ma fino all'interspazio fra l'ordinata 6 e la 7 la parte anteriore della fusoliera viene ricoperta con delle doghe di balsa tenero da mm. 3 di spessore, sia superiormente che inferiormente; il tratto compreso fra il muso ed il bordo d'uscita alare verrà così ad avere una forma di ottima penetrazione aerodinamica, potendosi provvedere ad una perfetta sagomatura del muso con raspe e carta vetrata.

La lunga deriva posta inferiormente sotto il piano verticale funge da sostegno all'impennaggio orizzontale — e quindi da base di appoggio al disposi-



tivo antitermica — e accoglie inoltre il piccolo timone correttore di virata sotto traino. Detta deriva viene ricavata da una tavoletta di balsa da mm. 3 di spessore. Il dispositivo antitermica è del tipo consueto a ribaltamento del piano orizzontale per rottura del filo di ritegno sul quale agisce la miccia. Il modello originale aveva nel musone una zavorra di circa 100 grammi, nenecessaria dato la posizione dell' ala notevolmente avanzata e con il baricentro a circa il 50% della stessa grazie al profilo portante piano convesso impiegato sul piano orizzontale.

Per poter ottenere da questo modello un rendimento veramente soddisfacente è necessario che esso venga costruito alla perfezione, rifinito accuratamente in ogni minimo dettaglio, sopratutto ricoperto con grande attenzione, in modo da ricavare la massima efficienza possibile da tutti gli organi. Riuscendo ad ottemperare in pieno a queste premesse, il B.G.-44 non mancherà di darvi molte grandi soddisfazioni.

BORA GUNIC

PANORAMA AUTOMODELLISTICO

dell'ing. Fillppo Mancini

Seguendo attentamente il rapido e promettente sviluppo che l'automodellismo ha avuto negli ultimi 2 anni si potrebbe essere soddisfatti del lavoro fatto e dei risultati raggiunti.

E' anche, prima di tutto, opportuno elencare le realizzazioni raggiunte in questo scorcio di tempo. L'A.M.S.C.I., sorto per la passione di alcuni automodellisti è ora affiliato all' Automobile Club d'Italia, il quale è stato sinora, e ci auguriamo continui ad essere molto comprensivo nei riguardi di questo sport e largo di aiuti.

Tra le realizzazioni maggiori è senza dubbio da citare per prima la pista stabile costruita dall'A.C. di Milano che anche in questo campo ha voluto dimostrare la propria dinamicità e l'intuizione per tutto ciò che può favorire il progresso di quella mentalità motoristica per la quale gli italiani sembrano avere una particolare propensione. E' stata la costruzione di questa pista, nel magico contorno della sua più grande e più gloriosa sorella di Monza, un atto di coraggio e per noi automodellisti un passo fondamentale.

A questa pista ha fatto seguito analoga realizzazione da parte del Gruppo Sportivo Lancia che ha costruito nel 1952 una bellissima pista stabile completa di boxes e attrezzatura per gare notturne. Sappiamo inoltre che altre iniziative del genere sono allo studio ma è ovvio che, trattandosi di progetti e di « si dice », non possiamo anticipare su di essi maggiori dettagli. Non va dimenticato che la prima realizzazione di una pista stabile costruita appositamente, ora superata per caratteristiche tecniche, è stata opera della ditta Olivetti di Ivrea, che ha ora il vanto di avere una fiorente scuderia nel suo Gruppo Ricreativo.

Grande impulso al nostro sport è stato dato dall'organizzazione di gare da parte di vari Auto Clubs, quali quelli di Torino, Vercelli, Varese, Biella, Roma e di alcune scuderie, o gruppi sportivi; ogni gara ha servito a far conoscere la nostra attività a migliaia di persone e rappresenta un seme gettato dal quale è lecito attendersi buoni frutti.

Il 1952 ha visto a Monza lo svolgimento della prima gara veramente internazionale, con la partecipazione di rappresentative ufficiali inglese, francese, svizzera, italiana e di un isolato statunitense. I risultati tecnici sono noti, ma è importante sottolineare, per chi non se ne sia reso conto, quale sforzo organizzativo e, diciamolo pure, finanziario questa gara sia stata per l'A.M.S.C.I.

Sempre nel 1952 è sorta per iniziativa italiana e svizzera la F.E.M.A., organo federativo europeo, al quale aderiscono per ora Italia, Francia, Svizzera, Inghilterra; vi sono buone speranze che nel 1952 aderiscano Germania Ovest, Svezia.

(Continua a pag 1432)