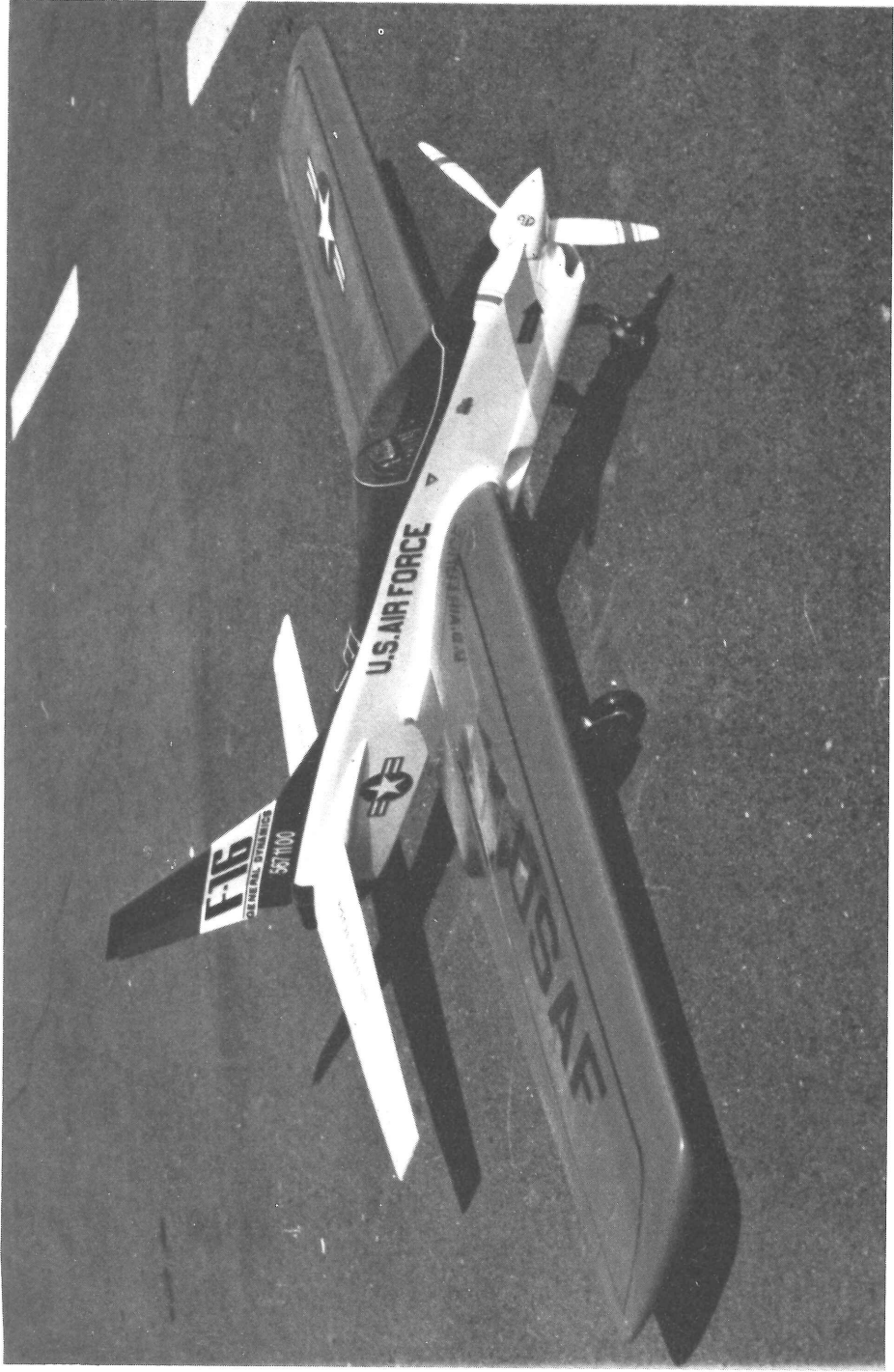


Ho insistito sulla rigidità dei comandi, la barra di rinvio è in acciaio armonico da 25/10 tagliato ai flaps e sdoppiato al profondità.

La barretta portante i flaps al profondità sarà guidata con dei piccoli anelli in nylon posti sulle ordinate del-

L'impennaggio è provvisto di un comando differenziato, la squadratura esterna è più corta di 1 mm. Il diedro negativo è di 5° da ciascun lato e l'incastro dei semimpennaggi è fatto alla

La rifinitura del modello è semplicissima. La mia soluzione definitiva dove ho ottenuto i migliori risultati, è rapida, poco costosa, leggera e molto efficace. Comincio dall'ala e la rico-



Direttamente dalla Francia

Modello Acrobatico per Supertigre G. 46 di Yves Fernandez

Essendo stato sempre attratto dalle riproduzioni, ma volendo mantenere una specialità ho preferito fare un modello di acrobazia dalla linea simile a un vero aeroplano. La mia idea è stata di far passare i gas di scarico dal dietro del modello, in modo da avere un aeroplano che non si sporchi.

Ho trovato in commercio la scatola MONOGRAM dell'YF16 in plastica, di cui ho adottato le dimensioni per il volo circolare. Ho enormemente modificato la forma delle ali e della fusoliera, ma le linee generali, le decorazioni così come il fumo di scarico, che esce dal tubo ricorda molto verosimilmente l'apparecchio vero.

LO SCARICO

La grossa difficoltà, era nel concepire lo scarico, per non avere una troppo grande perdita di potenza: ho tentato diverse soluzioni ma la più semplice e resistente, è stata semplicemente un tubo in dural di sezione sufficientemente grande, ricoperto da un cordone d'amianto, per evitare la dispersione del calore.

La seconda difficoltà è stata la realizzazione di un collettore dei gas extra-piatto per cui nessuna parte dello scarico sia visibile.

Ricordo il collettore al tubo di scarico del modello con l'aiuto di un tubo in gomma al silicone trasparente resistente alle alte temperature.

In seguito ho aggiunto un tubo a gomito in dural all'interno di questo tubo in silicone perché il flusso e la pressione dei gas bruciavano il tubo in gomma dopo un certo numero di voli.

Ho messo all'estremità di questo tubo due clips che stringano ed evitano tutte le perdite possibili.

Il tubo montato sulla fusoliera è di Ø 12 mm. e una sezione di 0,5 mm., il peso è di 30 gr.

E' collegato all'ugello per un imbutto in lamiera di alluminio da 0,2 mm. ricoperto esteriormente con del tessuto di fibra di vetro di spessore 0,2 mm. e della resina « EPOXY » che è una delle resine più resistenti al calore! Non utilizzate delle resine poliestere, io ho avuto delle sgradevoli

sorprese dopo la prima prova.

L'insieme di questo sistema, se ben realizzato, non dovrebbe eccedere i 75 gr., questo non è molto più pesante dello scarico standard Super Tigre, ma è più originale.

Alfine di avere una tenuta perfetta, al collettore ho messo della pasta composta di gomma al silicone e d'amianto, della marca Plastex.

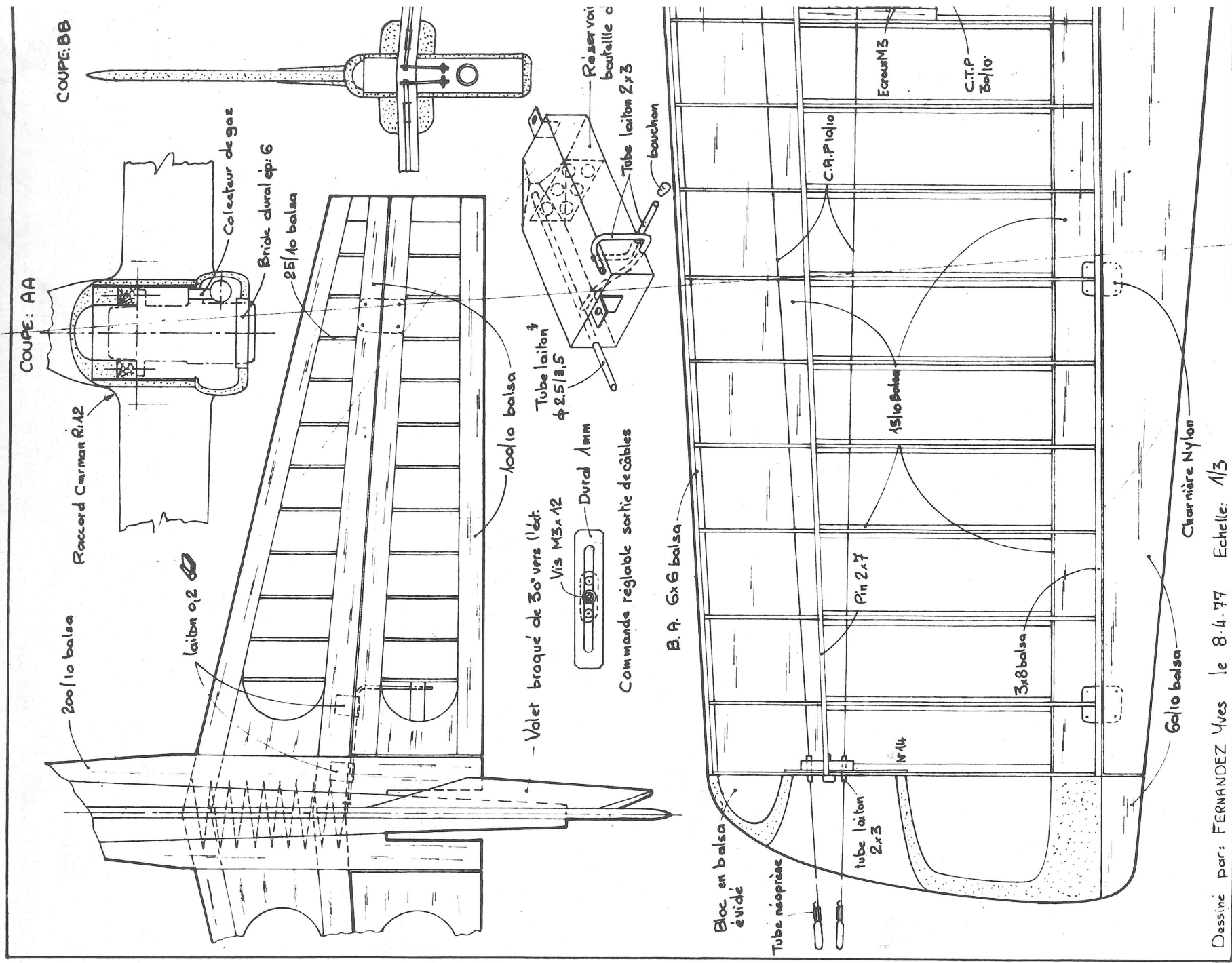
IL CARRELLO D'ATTERRAGGIO

Utilizzo di preferenza un carrello tricycle, poiché è molto meno sensibile alla posizione al suolo del modello, in rapporto al vento, e soprattutto si rompono meno eliche; ma il problema è di fare delle capottine motore che scoprano il serbatoio fino al dietro. Perciò ho fissato il mio carrello d'atterraggio davanti sul motore.

Ho realizzato una briglia spaccata che stringe la testa del cilindro del motore e viene a livello dell'esterno della capotta.

Un'altra è realizzata per il fissaggio sul tappo del carter.

L'apertura della capotta dove si



introduce la briglia spaccata per mette il passaggio della ruota. Il carrello davanti è tenuto da due viti di fissaggio e si introduce attraverso queste due briglie.

La realizzazione dei tre carrelli mi

sono in magnesio (GA 6Z1) e in dural (AU 4G) (AU 2GN).

IL MODELLO

La sua costruzione è classica; si utilizza il meno possibile il compen-



pro con la seta giapponese (14 g/m²) che si incolla direttamente sul balsa, levigato e ben esente da polvere, con dei punti di colla cellulosica.

Il resto dell'incollatura si fa con una mano diluita con acetone al 50%, per piccoli tratti affinché la seta sia ben tesa.

Le attaccature della seta si fanno fianco a fianco; evitare di fare accavallature. Passo due strati di collante diluito al 50% facendo molta attenzione a non formare delle goccioline all'interno, poi passo due mani non diluite.

Utilizzo della vernice CLOU della GRAUPNER. La fusoliera è finemente levigata, previa stuccatura localmente, se necessario, con HOB-BYPOXY STUFF. Poi la ricopro con seta o carta (14 g/m²). L'incollaggio della seta si fa con collante diluito al 50% direttamente sul legno nudo utilizzando di preferenza della seta dal colore simile alla decorazione finale, poi si applicano quattro strati di turapori (GLATTFIX GRAUPNER).

Faccio seccare una notte e poi cartavetro fino a non vedere più in controluce alcuna zona lucida.

L'ala solamente, e leggermente, è levigata per togliere le asperità. Pulisco accuratamente il modello, poi applico 2 o 3 strati di vernice sintetica in bombole della marca VIK. Essa ha dei colori vivaci; è economica e resistente al carburante.

Attenzione questa marca ha due componenti che differiscono per le tinte metallizzate ed i colori classici.

Ogni strato va levigato con carta abrasiva da carrozziere, grana 400.

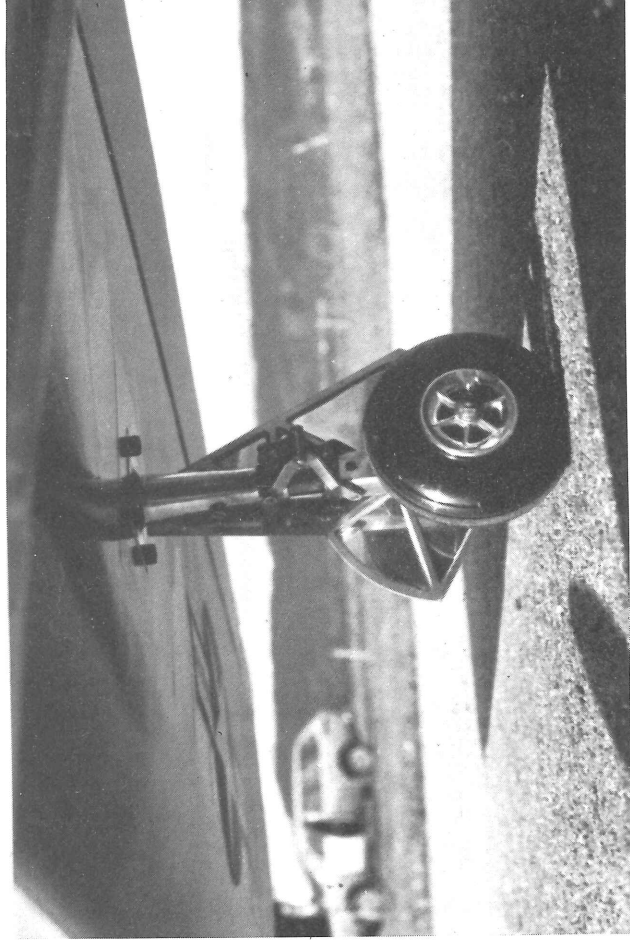
L'ultimo strato non va levigato. I filetti sono disegnati con tiralinee e con pittura HUMBROL diluita al 20%. E' necessario per la preparazione della vernice, far sì che non sia troppo diluita poiché la linea sarà discontinua, per contro se è troppo diluita la linea sarà sbiadita.

Si può ugualmente utilizzare dell'inchostro di china, ma bisogna aggiungere uno strato di vernice antimiscela, perché la linea non si cancelli.

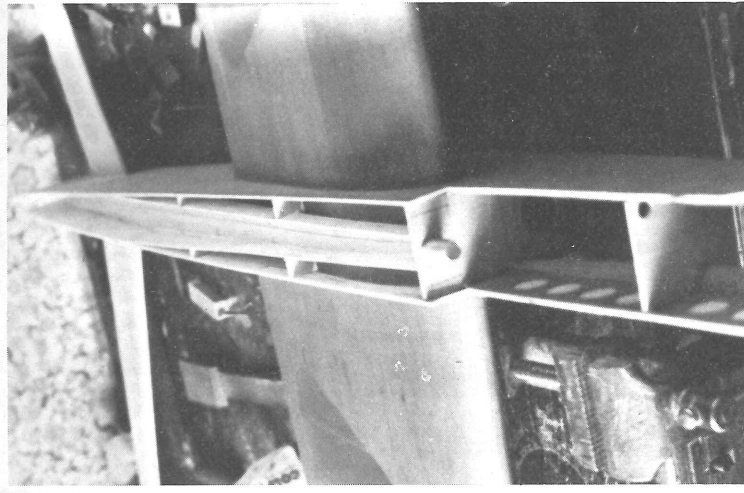
Il peso totale di questa finitura non deve superare i 180 gr. per un modello di 45 dm² di superficie.

L'YF 16 è equipaggiato da un motore Super Tigre ST 46 munito di un prolungamento, che porta la sua lunghezza dell'asse del cilindro alla rordella dell'elica a 70 mm.

Su questo motore figura anche un tubo del Ø di 7,2 in sostituzione dell'alimentazione tangenziale e una rordella alla testata del motore di 0,2 ricavato da una lastra di alluminio per avere una migliore doppia carburazione. L'elica è una TORNADO tri-pala 10x6.



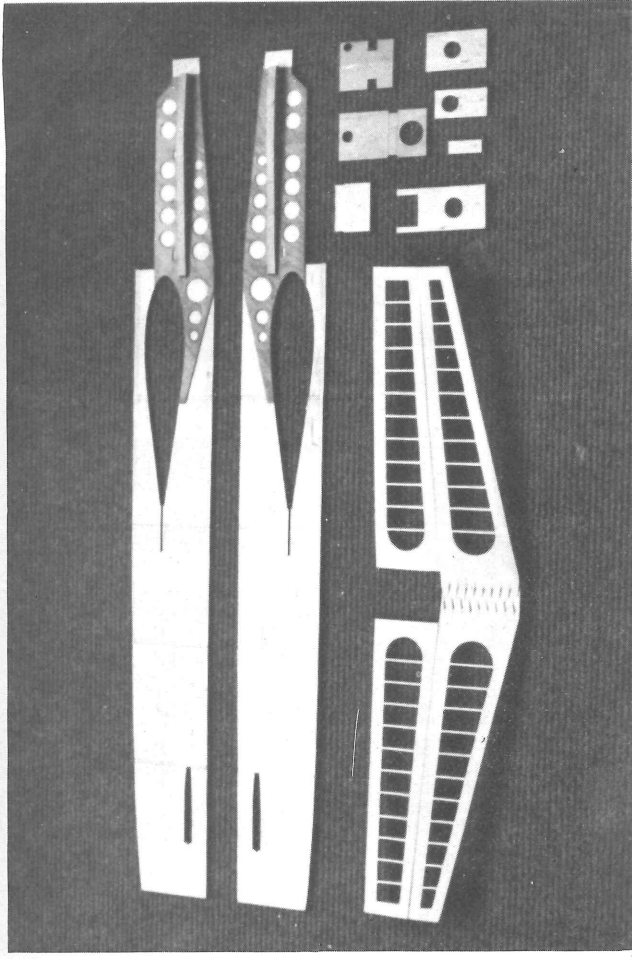
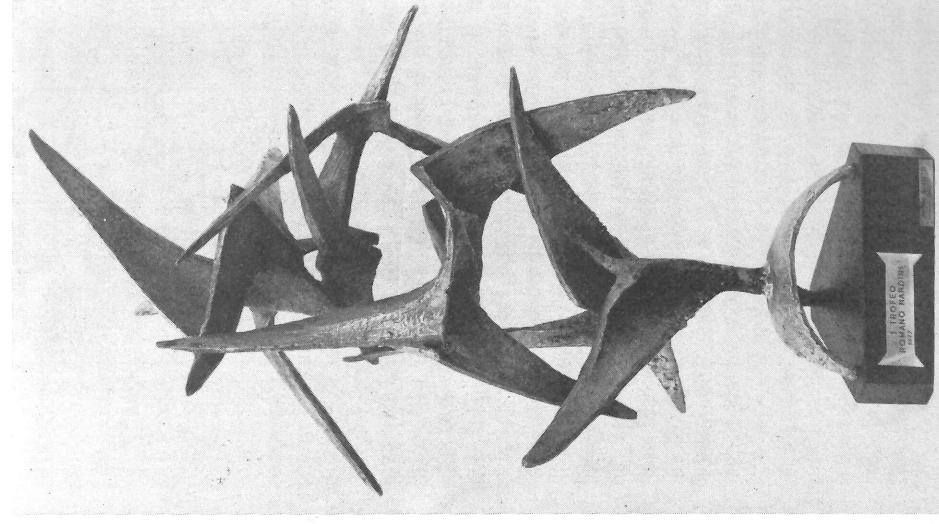
L'autore con il suo magnifico acrobatico. Nelle foto al centro ed in basso si possono notare la perfetta rifinitura e la eccellente esecuzione del carrello.



L'ogiva è una VECO ALU Ø 50 tipo appuntito.

Il peso totale del modello in ordine di volo è di 1,660 Kg.

Alle prove di volo del modello la messa in moto del motore non presenta dei problemi particolari, il motore gira, il rumore è secco ma assai debole. La velocità del modello è estremamente bassa 70-80 Km/h. massimo, e il doppio regime è eccellente. Malgrado questa bassa velocità l'



Alcuni dettagli costruttivi.

YF 16 tiene bene la verticale; si può constatare che la superficie laterale della fusoliera è molto grande. Voi potrete seguire il vostro modello, e avrete il tempo di concentrarvi su ogni figura. L'aereo è molto stabile e reagisce molto bene.

Con questo tipo di scappamento il consumo del motore diminuisce del 25% e un serbatoio di 100 cm³ dovrebbe essere sufficiente per il programma FAI.

La più grande soddisfazione (senza parlare di prestazioni acrobatiche):

CARATTERISTICHE

Apertura alare: m. 1,52

Superficie: 45,50 dm²

Profilo: 15,2% con flaps (alla base)

14,5% con flaps (alla estremità)

Peso: 1,660 Kg.

Y. F.

A Roma il 27 novembre

A TUTTI GLI AMICI AEROMODELLISTI INTERESSATI E NON ALLA CATEGORIA STAND-OFF

Contrariamente a quanto pubblicato su Modellistica n. 7 non ci è stato possibile effettuare il TROFEO NARDINI nei giorni stabiliti 15 e 16 Ottobre per un inconveniente tecnico fondamentale; il trofeo infatti non era stato approntato in tempo dalla fonderia incaricata.

Ora tutto è a posto e l'«opera d'arte» che potete vedere dalla fotografia è finalmente una realtà a disposizione di tutti quelli che desiderino contendersela (e Vi garantisco che ne vale la pena perché l'ho vista).

Il trofeo è Challenge triennale non consecutivo, il che vuol dire lottare e lottare ancora per diverse edizioni per farlo proprio.

Perché abbiamo scelto lo STAND-OFF?

Riteniamo sia una branca delle più complete del modellismo, nella quale ci si può esprimere come «piloti», «ingegneri» e «costruttori» senza scendere alle pignolerie «mostruose» della categoria Riproduzioni.

E veniamo al sodo.

La gara si svolgerà sul campo R.C.R. Roma Nardini in via Grotte di Penseroni, Roma, il giorno 27 Novembre (anniversario della scomparsa del nostro AMICO Romano) alle ore 8,30; mentre il giorno 26 alle 15,30 presso il ristorante P.I.C.A.R. dell'EUR avrà luogo la valutazione a terra e la cena di benvenuto ai concorrenti.

Aspettiamo una Vostra sollecita adesione, ciao a tutti dal

Consiglio R.C.R.

Scrivate o telefonate a:

TIZZANI AGOSTINO - Via Costanzo Cloro, 41 - 00145 ROMA

Tel. 06/5126575.